இங்கிலாந்தின்
பொருளாதார வரலாறு

(முதற்பகுதி)

பேராசிரியர்
அ. முத்தையா, எம். ஏ.

பாரி நிலைய வெளியீடு

இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு

(முதற்பகுதி)

ஆசிரியர் :
அ. முத்தையா, எம். ஏ.,
பொருளாதாரப் பேராசிரியர்,
பச்சையப்பன் கல்லூரி.
சென்னை.

பாரி நிலையம்
59, பிராட்வே · சென்னை-1.

முதற்பதிப்பு, 1960

விலை ரூ. 3-0-0

ராஜன் எலக்டிரிக் பிரஸ், சென்னை-1.

அணிந்துரை

இந்த ஆண்டில் தமிழைக் கல்லூரிக் கல்வி மொழியாக அமைக்கும் புது முயற்சி எழுந்தோங்கியுள்ளது. பி. ஏ. வகுப்பு மாணவர்கள் தங்கள் பாடங்கள் அனைத்தையும் தமிழிலேயே கற்கின்ற காட்சியைக் காணலாம். இடர்ப்பாடுகள் பல இருந்தாலும் இப்பெருமுயற்சியில் நாம் வெற்றி பெறுவது திண்ணம். நாடு முழுவதும் பரந்துள்ள மாணவர்களின் ஆர்வம், "தமிழிலேயே கற்பிப்போம்" என முன்வந்துள்ள கல்லூரி ஆசிரியர்களின் ஊக்கம், பலப்பல கலைகளிலும் பொதுத்துறைகளிலும் பல்வேறு நிலையங்களிலும் தொண்டு செய்வோர் கலைச்சொல்லாக்கத்தில் உழைத்த பெருஞ்சிறப்பு, இவற்றிற்கும் மேலாக மிகமிகக் குறைந்த காலத்தில் தங்கள் தங்கள் சிறப்புத் துறையில் நூல்களை எழுதித் தர முன் வந்த நூலாசிரியப் பெருந்தகைகளின் உறுதியுள்ளம், தொண்டுணர்ச்சி—இவற்றைக் கண்ட பின் இத்திட்டத்தின் வெற்றியில் யாரே ஐயம் கொள்வர்?

சிறப்பாகச் சென்னைப் பல்கலைக்கழகப் பேராசிரியர்களும், மற்றைய நூலாசிரியர்களும், எத்தனையோ நெருக்கடிகளிடையே குறுகிய காலத்தில், அரிய முறையில் நூல்களை எழுதித் தந்துள்ளார்கள். பதிப்பு நிலையங்களும் முழு மனத்தோடு ஒத்துழைத்ததன் பயனாக வெகு விரைவில் இந்நூல்கள் வெளி வந்துள்ளன. இந்நூல்களில் ஒன்றான "இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு" என்ற இந்நூலை மாணவர்களும், ஆசிரியர்களும், தமிழ் மக்களும் வரவேற்பார்கள் என நம்புகிறோம்.

பல பெரியோர்களும், நிலையங்களும் முன்னரே புதுக்கலைகளைப் பற்றிய நூல்களைத் தமிழில் எழுதி வெளியிட்டு வழிகாட்டியுள்ளார்கள். ஆயினும், கல்லூரியில் தமிழ் கல்வி மொழியாகச் சிறந்து விளங்க வேண்டுமானால், இன்னும் எத்தனையோ நூல்கள் வெளிவர வேண்டும். எல்லோருடைய ஒத்துழைப்பாலும், விரைவில் மேலும் மேலும் பல நூல்கள் வெளி வரும் என்று உறுதியாக நம்புகிறோம்.

இந்த முயற்சியில் எத்தனையோ சிக்கல்கள் எழுந்தன. அவைகளை வெற்றிகரமாகத் தீர்த்து வைக்க முயற்சி செய்துள்ளோம். கலைச் சொற்களை அமைப்பதிலும், சிறந்தவர்களைக்கொண்டு பாட-

நூல்களைத் தமிழ் மரபோ, கலை மரபோ, பொருள் தெளிவோ சிறிதும் பிறழாதபடி எழுதுவதிலும், மாணவர்களின் ஆங்கிலத் தரம் குன்றாமல் காப்பதிலும், அவர்கள் மேலும் தாம் கற்கும் பொருள்களைப் பற்றிய நூல்களை ஆங்கிலத்தில் கற்கத் தூண்டுவதிலும் உள்ள இடர்ப்பாடுகள் பல உள்ளன. எனவே, பல பெரியார்கள் இம்முயற்சியைப் பற்றி ஐயம் கொண்டது வியப்பன்று. இத்தனை சிக்கல்களையும் ஒருவாறு தீர்த்துள்ளோம் என்றால், அதற்குக் குடியரசு வாழ்வில் எழுந்த தமிழ் மக்கள் ஆர்வமும், எதற்கும் அஞ்சாத உறுதியும், முன்னேற்ற உழைப்புமே காரணமாகும்.

எத்தனையோ தடைகளையெல்லாம் வெற்றியுடன் கடந்த நம் தமிழ் அன்னை, கல்லூரிக் கலையாசனத்தில் அமர்கின்ற நிலையில் அவ்வன்னையை வாழ்த்துவோமாக ! அவள் திருமுன்பு "மனமார உழைத்து வெற்றி காண்போம்" என்று உறுதி கொள்வோமாக ! "உழைப்பின் வாரா உறுதிகள் உளவோ ?"

தமிழில் பயிலும் மாணவர்கள் உலக மாணவர்களிடையே சிறந்த இடம் பெற வேண்டும். அதுவே தமிழன்னையின் அருள் நோக்கம் ஆகும். கல்லூரித் தமிழ்க்குழு இத்துறையில் செய்துவரும் தொண்டினை இங்கே குறிப்பிடல் வேண்டும். சென்னைப் பல்கலைக் கழகத்தினைச் சார்ந்த கல்லூரி ஒன்றிலேதான் இந்த முயற்சி இன்று எழுகிறது. அப்பல்கலைக்கழகத்தின் பல வகை உதவிகளுக்கும், ஒத்துழைப்பிற்கும் நம் மனங்கலந்த நன்றி உரித்தாகுக.

சென்னை,
17—5—1960

சி. சுப்பிரமணியம்,
சென்னை நிதி-கல்வி அமைச்சர்.

முன்னுரை

கல்லூரிகளில் மாணவர்கட்கு அறிவைப் புகட்டுவதற்கேற்ற மொழி தாய் மொழியே என்பது பல நாடுகளிலும் கல்வி நிபுணர்கள் கண்ட உண்மையாகும். அயல் ஆட்சிக் காலத்தில் இயற்கைக்கு மாருக நம் நாட்டில் ஆங்கில மொழி கைக்கொள்ளப்பட்டது. நாடு உரிமை பெற்றபின் இந்நாட்டின் வளமிகு மொழிகளைப் பயன்படுத்த முற்படுவது மகிழ்ச்சியைத் தரும் செயலாகும்.

நம் இராச்சிய அரசினர் தமிழைக் கல்லூரிகளிற் பல பாடங்களையும் கற்பதற்கேற்ற கருவியாக்க முயற்சிசெய்வது பெரிதும் பாராட்டத் தக்கது. இம்முயற்சியின் விளைவாகக் கல்லூரித் தமிழ்க் குழுவினர் பொருளாதார நூல் ஒன்றை எழுதுமாறு என்னைப் பணித்தனர். அவர்கட்கு என் நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாருகிய இந்நூலை இதுகாறும் ஆங்கிலத்தில் வெளி வந்துள்ள அரிய நூல்களைத் தழுவியே ஆக்கியுள்ளேன். பல நூல்கள் பொதுவாகப் பயன்பட்டன எனினும், சிறப்பாகச் சிலவற்றைக் கூறுவது இன்றியமையாதது. அந்நூல்கள், Knowles: Industrial & Commercial revolutions in great Britain during the Nineteenth Century, Ogg & Sharp: Economic development of Modern Europe, South gate: English Economic History, Gregg: A Social & Economic History of Britain என்பன. அவைகளின் ஆசிரியர்கட்கும் வெளியிட்டோர்களுக்கும் நான் மிகவும் கடப்பாடுடையேன்.

இந்நூலைச் சிறந்த முறையில் குறுகிய காலத்தில் வெளியிட்டுள்ள பாரி நிலையத்தாருக்கு என் நன்றி உரித்தாகுக.

அ. முத்தையா

பொருளடக்கம்

எண்	பொருள்	பக்கம்
1.	தொழிற்புரட்சிக்கு முன் இங்கிலாந்தின் பொருளாதார நிலைமை. ...	1
2.	பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் இங்கிலாந்தின் விவசாய நிலைமை. ...	13
3.	தொழிற்புரட்சி.	24
4.	தொழிற்புரட்சி முதலில் இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்டதன் காரணங்கள் ...	31
5.	இங்கிலாந்தின் தொழிற்புரட்சி மெதுவாக நடைபெற்றதன் காரணங்கள் ...	39
6.	தொழிற்புரட்சிக் காலத்தில் புத்தமைப்புக்கள்	42
7.	தொழிற்சாலை முறையின் வளர்ச்சி ...	49
8.	தொழிற்புரட்சியின் விளைவுகள் ...	52
9.	தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள் ...	59
10.	இங்கிலாந்தில் போக்கு வரவின் வரலாறு	76
11.	பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதியில் இங்கிலாந்தின் விவசாயம் ...	90
12.	இரயில் போக்கு வரத்து ...	97
13.	கப்பல் போக்கு வரத்து ...	116
14.	வர்த்தகப் புரட்சி ...	129
15.	தொழிலாளர் சங்கங்கள் ...	136
16.	1850க்குப் பின் இங்கிலாந்தின் விவசாயம்	151

இங்கிலாந்தின்
பொருளாதார வரலாறு

இங்கிலாந்தின் பொருளாதார வரலாறு

1. தொழிற்புரட்சிக்கு முன் இங்கிலாந்தின் பொருளாதார நிலைமை

வரலாற்றுத் தொடக்கத்திலிருந்து இங்கிலாந்தின் பொருளாதார விருத்தியானது மெதுவாகவே இருந்தது. ஆனால், பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் இடைக்காலத்தில் விவசாயத் துறையிலும், தொழில் துறையிலும் அநேக மாறுதல்கள் விரைவாக உண்டாயின. அவைகளைப் பிற்காலத்தில் பெரும்புரட்சிகள் என்று அறிஞர் கூறுவாராயினர். ஏனெனில், அப்புரட்சிகளால் இங்கிலாந்தின் பிற்காலப் பொருளாதார நிலைமை அடியோடு மாறிவிட்டது. எத்தனை மாறுதல்கள் தொழிற்புரட்சியாலும் விவசாயப் புரட்சியாலும் உண்டாயின என்பதை நன்கு அறிந்துகொள்வதற்கு அப்புரட்சிகள் ஏற்படுவதற்கு முன் இங்கிலாந்தின் பொருளாதார நிலைமை எவ்வாறு இருந்தது என்று அறிந்துகொள்வது மிகவும் பயனுடையதாக இருக்கும். ஆதலால், பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் இடைக்காலத்தில் இங்கிலாந்தின் பொருளாதார நிலைமையைப் பற்றிய விவரங்களை விரிவாக அறிந்துகொள்வோம்.

அக்காலத்தில் இங்கிலாந்தில் பெரும்பாலான மக்கள் விவசாயத் தொழிலில் ஈடுபட்டுத் தங்கள் வாழ்க்கைக்கு அதையே நம்பியிருந்தார்கள். இங்கிலாந்தின் மக்களில் சுமார் நூற்றுக்கு 77 பேர் விவசாயத்தில் ஈடுபட்டிருந்தனர். சிலரே கைத்தொழிலில் தம் வாழ்க்கையின் ஆதாரத்தைக் கண்டனர்.

அப்போது இருந்த விவசாய முறைகளோ, மிகப் பழைய காலத்திலிருந்து கைக்கொள்ளப்பட்டவை. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் சாகுபடி செய்யப்பட்ட நிலங்களில் ஏறக்

குறையப் பாதியளவு நிலங்கள் திறந்த வயல்களாகவே இருந்தன. இந்நிலங்களில் 'மூன்று-வயல்-சாகுபடி முறை' காணப்பட்டது. ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் சாகுபடி செய்யப்பட்ட நிலத்தையல்லாமல், ஊருக்குப் பொதுவான மேய்ச்சல் நிலம், விறகு கிடைக்கக்கூடிய சிறு காடு, தரிசு நிலம் முதலியவைகளும் இருந்தன.

அக்காலத்தில் இயற்கை உரமும், செயற்கை உரமும் பயன் படுத்தப்படாததால், 'மூன்று - வயல்-சாகுபடி முறை'யானது (Three field system) மிகச் சிறந்த பயிரிடும் முறையாகக் கருதப்பட்டது. நிலத்தை இடைவிடாது மேலும் மேலும் சாகுபடி செய்தால் நிலத்தின் சத்து அழிந்துவிடும் என்ற எண்ணம் அப்போது நிலவியிருந்தது. ஆதலால், சாகுபடி நிலத்தை மூன்று பகுதிகளாகப் பிரித்து, ஒரு பகுதியை ஓர் ஆண்டிலும், மற்றொரு பகுதியை இரண்டாவது ஆண்டிலும், இன்னுமொரு பகுதியை மூன்ருவது ஆண்டிலுமாக மாறி மாறிச் சாகுபடி செய்யாமல் விட்டு வைத்தனர். அவ்வாறு செய்வது நிலத்தின் சத்தை விருத்தி செய்வதற்கு ஏற்றது என்ற எண்ணமே இந்த 'மூன்று-வயல்-சாகுபடி முறை' ஏற்பட்டதன் அடிப்படையாகும். மூன்று பகுதிகளாகப் பிரித்த ஒவ்வொரு வயலிலும் முதல் ஆண்டில் கோதுமை, அல்லது ரை (Rye) என்னும் தானியத்தை விவசாயிகள் பயிரிட்டார்கள். அதே வயலிலே ஓட்ஸ் (Oats) அல்லது பார்லியை (Barley) இரண்டாவது ஆண்டில் சாகுபடி செய்தார்கள். மூன்ருவது ஆண்டிலோ, அந்த வயல் சாகுபடி செய்யாமல் விடப்பட்டிருக்கும். இவ்வாறு பயிர்களை மாற்றி மாற்றிப் பயிரிடும் முறையும், 'மூன்று-வயல்-சாகுபடி முறை'யும் நாட்டில் பரவலாகக் காணப்பட்டன.

கிராமவாசிகளிற் பெரும்பாலோர் விவசாயிகள். அவர்களுக்குப் பெரும்பாலும் சொந்த நிலம் இருந்தது. ஒவ்வொரு கிராமவாசியாலும் முன்பு கூறப்பட்ட மூன்று வகையான வயல்களிலும் சிறு துண்டுகள் சொந்த நிலங்களாக அனுபவிக்கப்பட்டு வந்தன. ஒவ்வொரு சிறு நிலத்துண்டும் 220 கெஜ நீளமும் 22 கெஜ அகலமும் கொண்டதாகக் காணப்பட்டது. இவ்வயல்கள் ஊரார் அனைவராலும் ஒருமித்த முறையில் சாகுபடி செய்யப்பட்டன. அண்டை அயலாரைப்போலவே ஒரே சமயத்தில் ஒரே வகைப் பயிரின் விதையை விதைத்து அவர்களைப்போல ஒரே சமயத்தில் அறுவடை செய்வது வழக்கமாய் இருந்தது.

விவசாயிகள் உபயோகித்து வந்த கருவிகளிற்பல, கிராமப் பொதுச் சொத்தாய் இருந்து வந்தன. ஏனெனில், விலை அதிக

மாய் இருந்த காரணத்தால் விவசாயிகளில் பலர் தங்களுடைய சொந்த உபயோகத்திற்கு என்று தனியே அக்கருவிகளை வாங்க முடியவில்லை. உழுவதற்குப் பயன்பட்ட எருதுகளும் குதிரைகளுங் கூட, தனி ஒரு மனிதனுடைய சொத்தாக இருக்க முடியவில்லை. ஆதலால், உழுவது, அறுவடை செய்வது முதலிய பல வேலைகளைக் கிராம மக்கள் ஒன்று கூடியே செய்து வந்தார்கள். ஆனால், ஒவ்வொரு விவசாயியும் தன்னுடைய துண்டு நிலங்களைத் தானே கவனித்து வந்தான். இந்த முறையில் ஒரு சில நன்மைகள் காணப்பட்டன எனினும், பல குறைபாடுகளும் இருந்து வந்தன. ஆண்டுதோறும் சாகுபடி நிலத்தில் மூன்றில் ஒரு பங்கு வெறுநிலமாக விட்டு வைக்கப்பட்டபடியால், அது மக்கள் உணவு உற்பத்திக்குப் பயன்படாமல் போயிற்று. ஒவ்வொரு விவசாயியின் நிலமும் ஊரில் பல பக்கங்களில் சிதறிக்கிடந்தமையால், அவ்விடங்களுக்குப் போய் வருவதிலும் வண்டி முதலியவைகளை ஓட்டிச் செல்வதிலும் ஒவ்வொரு விவசாயிக்கும் நெடுநேரம் வீணாய்ப் போயிற்று. எந்த விவசாயியும் தன் நிலத்திற்கென்று மாத்திரம் நீர்ப்பாசன வசதியோ, வடிகால் வசதியோ செய்துகொள்ள முடியவில்லை. ஒவ்வொரு விவசாயியும் தன் நிலத்தை வேலியிட்டுக் காத்துக்கொள்ள முடியவில்லை. அடிக்கடி வயல்களின் எல்லையைப்பற்றிய தகராறுகள் விவசாயிகளிடையே உண்டாயின. வேலியில்லாத் திறந்த வயல்களாய் இருந்தபடியால் கிராமவாசிகளின் விலங்குகள் பயிரை நாசம் செய்தன. எந்த விவசாயியும் ஊரில் மற்றவர்களைப் போல ஒரே பயிரைச் சாகுபடி செய்வதன்றி, தானாக வேறு ஒரு மாற்றுப் பயிரைச் சாகுபடி செய்து அதன் பலாபலன்களை ஆராய்வதற்கு இடமில்லாமல் இருந்தது. பல விவசாயிகளுக்கு வழக்கமாகக் கையாண்ட முறைகளையன்றிப் புது முறைகளைச் சோதித்துப் பார்க்க வேண்டும் என்ற எண்ணமே தோற்றவில்லை. அதற்கு முக்கிய காரணம் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் ஆரம்ப காலத்தில் விவசாயம் சுபிட்சமாய் இருந்ததே. அதல்லாமல், அப்போது மக்கள் தொகையும் குறைவாகவே இருந்தபடியால்; உணவு முட்டுப்பாடு இருக்கவில்லை. வழக்கம் போல விவசாயிகள் கையாலேயே விதைத்தார்கள்; கையாலேயே அறுவடை செய்தார்கள் ; கை ஏரையே பயன்படுத்தினார்கள்; மிகப் பழைய விவசாயக்கருவிகளையே உபயோகப்படுத்தினார்கள். இங்கிலாந்தின் விவசாயப் பகுதிகளான நடுநாட்டிலும், தென்னாட்டிலும் மேலே கூறப்பட்ட விவசாய முறைகளே பெரும்பாலும் காணப்பட்டன.

திறந்த வயல் முறை இருந்த காலத்தில் நல்ல விலங்குகளின் பராமரிப்புச் செவ்வையாய் இருக்க இயலவில்லை. எல்லா மிருகங்களும் ஊரின் பொது நிலத்திலேதான் மேய்ச்சலுக்கு விடப்பட்டன. ஆதலால், பல நோய்கள் அவ்விலங்குகளுக்கிடையே பரவுவதற்கு ஏது இருந்தது. நல்ல சாஸ்திரிய முறையில் விலங்குகளை வளர்ப்பதற்கு வசதிகள் அப்போது இல்லை. ஊர்ப் பொதுநிலத்தில் மேய விட்ட விலங்குகளின் எண்ணிக்கை பெரும்பாலும் அதிகமாகவே இருந்தது. ஆதலால், அம்மிருகங்களுக்கு வேண்டிய சத்தான போதிய தீனியும் கிடைப்பது அரிதாய் இருந்தது. எனவே, சத்தான தீவனங்களைக் கொடுத்துத் தக்க முறையிலே கால்நடைகளைப் பேணுவது அவசியம் ஆயிற்று. மேலும், மழைக்காலத்தில் மிருகங்களுக்குப் போதிய தீவனம் கிடைப்பது கஷ்டமாய் இருந்தது. ஏனெனில், அக்காலத்திற்குப்பயன்படத்தக்க தீவனங்களைச்சேமித்து வைக்கக்கூடிய முறையானது அப்போது கையாளப்படவில்லை. ஆகையால், கார்காலத்திற்கு முன் மிருகங்களிற்பல உணவுக்காக வெட்டப்பட்டன.

தொழில்கள் இங்கிலாந்தில் அந்தச் சமயத்தில் மிகப் பிற்போக்கான நிலையிலேதான் இருந்தன. விவசாயத்தையே முக்கியமாகக் கொண்டிருந்த இங்கிலாந்தின் மக்கள் பதினேழாவது நூற்றுண்டிலேதான் தொழிலில் அதிக சிரத்தை காட்டத்தொடங்கினுர்கள் எனினும், அந்நாட்டில் ஆங்காங்கே சில இடங்களிலேதான் தொழில்கள் செழிப்புற்றிருந்தன.

தொழிற்புரட்சிக்கு முன்பு இங்கிலாந்தில் கம்பளித்தொழிலே மிக முக்கியமானதாய் வளர்ந்து வந்தது. நாடு முழுவதிலும் இத்தொழில் ஆயிரக்கணக்கான மக்களுக்குத் தொழில் செய்யும் வசதியையும் அளித்தது. ஆட்டு உரோமத்தைக்கொண்டு பலவகையான கம்பளித் துணிகள் நெய்யப்பட்டன. பதினுன்காவது நூற்றுண்டிலும் பதினுருவது நூற்றுண்டிலும் வெளிநாடுகளிலிருந்து வந்து குடியேறிய திறமை மிக்க தொழிலாளிகள் இத்தொழில் சிறப்புடன் வளர்வதற்குப் பேருதவியாய் இருந்தார்கள். முக்கியமாக 1685-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு மத சம்பந்தமான கொடுமைகளைப் பொறுக்கமாட்டாது பிரான்ஸ் தேசத்திலிருந்து 'ஹ்யூஜிநாட்ஸ்' எனப் படுபவர் இங்கிலாந்தில் வந்து குடியேறினர். இவர்கள் கம்பளித் தொழிலில் கைதேர்ந்து சிறப்புற்றவர்கள். இவர்கள் வரவால் கம்பளித் தொழிலில் முதலும், வினைத்திறனும் மிகலாயின. இவர்கள்

கம்பளித் தொழிலை வளர்த்ததோடு, பருத்தி, பட்டுத் தொழில்கள் முன்னேறுவதற்கும் உதவியாயிருந்தார்கள்.

கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியார் அக்காலத்தில் பல வகைப்பட்ட பருத்தித்துணிகளை இந்தியாவிலிருந்து கொண்டு வந்து இறக்குமதி செய்தனர். அத்துணிகளை ஆங்கில மக்கள் விரும்பி வாங்கத் தலைப்பட்டார்கள். அதனால், கம்பளித் தொழில் நசுங்க நேரிடுமோ என்ற அச்சத்தால் அரசினர் பருத்தித்துணிகளை வெளிநாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்வதைத் தடை செய்தனர். முழுவதும் பருத்தியினாலேயே நெய்யப்பட்ட துணிகளை உடுத்தல் ஆகாது என்று 1700-ஆம் ஆண்டிலும், 1720-ஆம் ஆண்டிலும் சட்டங்கள் இயற்றப் பட்டன. இச்சட்டங்கள் 1774 வரையில் அமுலில் இருந்து வந்தன. இக்காலத்தில் பருத்தியும் கம்பளியும் கலந்து நெய்யப் பட்ட துணிகளை மக்கள் பெரும்பாலும் உபயோகப்படுத்தினார்கள். இங்கிலாந்திலேயே முழுதும் பருத்தி நூலால் நெய்யப்பட்ட துணிகள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டுப் பருத்தித் தொழில் முக்கியமான தொழிலாய் வளர்ந்துவிட்டது. வெளி நாட்டுப்பருத்தித் துணிகள் மறுபடி ஏற்றுமதி செய்வதற்கு மாத்திரம் இங்கிலாந்தில் இறக்குமதி செய்ய அனுமதிக்கப்பட்டன.

நாடு முழுவதிலும் பரவலாகத் துணி உற்பத்தித்தொழில் வளர்ந்து வந்ததெனினும், குறிப்பாக யார்க்ஷயரில் வெஸ்ட் ரைடிங் என்னும் இடமும், நார்பக்குப் பகுதியும், இங்கிலாந்தின் மேற்குப் பகுதியும், வேல்ஸின் வடக்குப் பகுதியும் இத்தொழிலில் மிகவும் முன்னேறியிருந்தன. நாளடைவில் கைத்தொழில் யார்க்ஷயரில் மிகவும் முன்னேறிவிட்டது. 1760-ஆம் ஆண்டுக்கு முன்னமே இத்தொழில் மிகவும் பெருகிவிட்டபடியால், உள் நாட்டிலேயே கிடைத்த ஆட்டு உரோமம் போதுமானதாய் இல்லை. ஆதலால், வெளி நாடுகளிலிருந்து, குறிப்பாக ஸ்பெயின் தேசத்திலிருந்து, ஏராளமாக உரோமம் இறக்குமதி செய்யப்பட்டது.

பருத்தித் தொழில் இங்கிலாந்துக்குப் புதிய தொழிலே. இது பதினாறும் நூற்றாண்டின் இறுதியில் வெளி நாட்டிலிருந்து வந்து குடியேறிய தொழிலாளிகளால் தொடங்கப்பட்டதாகும். முதலில் பருத்தித் துணிகள் முற்றிலும் பருத்தி நூல்களால் நெய்யப் பட்டவையல்ல. பருத்தி நூலோடு ஆட்டு உரோமம் முதலியவைகளைக் கலந்து நெய்யப்பட்ட துணிகளையும் பருத்தித் துணி என்றே அப்போது குறிப்பிட்டார்கள். இத்தொழில் முக்கியமாக லங்காஷயர் பகுதியிலும், யார்க்ஷயரின் முக்கியமான சில பகுதிகளிலும்

விரைவாக முன்னேறியது. என்றாலும், இத்தொழில் கம்பளித் தொழிலுடன் போட்டி போடக்கூடிய நிலைமையை அப்போது அடையவில்லை. கம்பளித் தொழில் மிக முக்கியமான தொழிலாகவே இருந்து வந்தது. அத்தொழிலில் நூற்போருக்கும் நெய்வோருக்கும் நல்ல கூலிகள் கிடைத்தன. ஆதலால், 1760-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு பருத்தித் தொழிலில் பல இயந்திர சாதனங்கள் கண்டுபிடிக்கப் பட்ட பிறகுதான் அத்தொழில் விருத்தியடைந்தது.

லினன் உற்பத்தி செய்யும் தொழில் மற்றொரு முக்கியமான தொழிலாய் இருந்து வந்தது. இத்தொழில் யார்க்ஷயர், லங்காஷயர் பகுதிகளில் செழிப்புற்று விளங்கியது. ஸ்காட்டுலாந்து தேசத்தின் தாழ்ந்த நிலப் பகுதிகளிலும், அயர்லாந்து தேசத்தின் வடபகுதியிலுங்கூட இத்தொழில் காணப்பட்டது. ஆனால், பருத்தித் துணித் தொழிலானது பரவ ஆரம்பித்த பிறகு இத்தொழில் நாளடைவில் நசிக்கத் தொடங்கியது.

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் பட்டுத்துணித் தொழில் இலண்டன் நகரத்திலும் சில கிழக்குப் பிராந்தியங்களிலும் செழிப்புற்று விளங்கிற்று. பிரான்ஸ், இத்தாலித் தேசங்களிலிருந்து வந்து குடியேறியவர்களால், பதினேழாம் நூற்றாண்டின் இறுதியிலும் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலும் இத்தொழில் பெரிய உதவியைப் பெற்றது. ஆனாலும், பிரான்ஸ், இத்தாலி நாடுகளில் குறைந்த செலவில் நல்ல முறையில் இப்பட்டுத் துணிகள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டபடியால், இங்கிலாந்தில் இத்தொழில் முன்னேற முடியவில்லை.

ஏனைய தொழில்களில் முக்கியமாகக் குறிப்பிடத்தக்கது வெட்டுக் கருவிகளைத் தயாரித்த தொழிலாகும். இது முக்கியமாக ஷெப்பீல்டு என்னுமிடத்தில் சிறந்து ஓங்கியிருந்தது. இதையன்றி, பர்மிங்காமில் பித்தளை, செம்பு, இரும்புச் சாமான்களின் உற்பத்தி முக்கியமாய் இருந்தது. ஸ்டாப்போடுஷயர், டேவன், கார்ன்வால் மாகாணங்களில் மட்கலங்கள் செய்யும் தொழில் முக்கியமானதாய் இருந்தது. இத்தொழில்களையன்றி நிலக்கரி, இரும்பு ஆகிய தொழில்களும் இங்கிலாந்தில் முக்கியமான தொழில்களாயிருந்தன. தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டதன் பின் இத்தொழில்கள் மிகவும் முன்னேறின.

இத்தொழில்கள் எல்லாம் முக்கியமாகத் தொழிலாளிகளின் வீடுகளிலேயே நடைபெற்று வந்தன. இக்காலத்தில் மிகவும் முக்கியமாயிருந்த கம்பளித் துணித் தொழில் அதில் ஈடுபட்டுள்ளவர்

களின் வீடுகளிலேயே நடைபெற்று வந்தது. கம்பளித் துணிகள் உள் நாட்டின் உபயோகத்துக்காகவும், வெளி நாட்டு ஏற்றுமதிக் காகவும் ஏராளமாக உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. இக்காலத்தில் பொருளுற்பத்தியானது தொழிலாளிகளின் வீடுகளிலேயே நடைபெற்று வந்தமையால், இதை 'இல்லத் தொழில் முறை' (Domestic System) என்று கூறுவாராயினர்.

ஒவ்வோர் இல்லத்திலும் குடும்பத் தலைவனும் அவனுடைய மனைவி, குழந்தைகள் ஆகிய மற்றக் குடும்ப உறுப்பினர் அனைவரும் இத்தொழிலில் ஈடுபட்டனர். குழந்தைகள் உட்பட அனைவருக்கும் இத்தொழிலில் பல வகை வேலைகள் இருந்தன. ஒவ்வொரு குடும்பமும் இத்தொழிலைச் செய்வதோடு விவசாயத் தொழிலையும் கவனித்து வந்தது. ஆகையால், ஒவ்வொரு குடும்பமும் விவசாயம், கைத்தொழில் ஆகிய இரண்டிலும் கிடைத்த வருமானத்தைக்கொண்டு வாழ்ந்து வந்தது. முதலில் முதலாளி தொழிலாளி என்ற வேறுபாடு இத்தொழிலில் இருக்கவில்லை. ஏனெனில், இத் தொழிலுக்கு வேண்டிய கருவிகள் மிகச் சிலவே. ஒவ்வொரு முதலாளியும் தானே ஆட்டு உரோமத்தை வாங்கி, அதை நூற்றல், சாயம் இடுதல் முதலிய தொழில்களைத் தானே செய்து, தன் சொந்தத் தறியிலேயே துணியை நெசவு செய்து, அதை விற்று வரும் இலாபத்தைத் தானே அடைந்து வந்தான். நாளடைவில் இத் தொழில் மிகவும் விரிவாகப் பெருகிவிட்டபடியால், இத்துணியின் வியாபாரத்திற்கு முதல் தேவையாகிவிட்டது. குடிசைத் தொழிலாளிகள் பெரிய அளவில் ஆட்டு உரோமத்தை வாங்கிக் கம்பளித் துணிகளைத் தயாரித்து, அவைகளை நீண்ட தூரத்தில் இருந்தவர்களுக்கும் விற்பனை செய்வது சிரமமாய் இருந்தது. எனவே, இத்தொழிலில் முதலாளித்துவம் தலை காட்டத் தொடங்கியது. சில முதலாளிகள் ஆட்டு உரோமத்தைப் பெரிய அளவில் வாங்கித் தொழிலாளிகளுக்குக் கொடுத்து அதை நூற்று, நெசவு நெய்து துணி ஆக்கித் தருவதற்கு இவ்வளவு கூலியெனக் கொடுத்துவிட்டு அத்துணிகளைத் திரட்டிப் பல இடங்களுக்கு அனுப்பத் தொடங்கினர். இந்த ஏற்பாட்டில் கம்பளித் துணியை உற்பத்தி செய்யும் தொழிலாளி தன் உழைப்பால் உண்டான துணியைத் தானே விற்று வரும் இலாபத்தையோ நஷ்டத்தையோ நேரிடையாக அனுபவிப்பதற்கில்லை; தான் பெற்ற கூலியைத் தன் முயற்சிக்கு ஈடான தொகையாகக்கொண்டு வாழ்க்கையில் மகிழ்ச்சி அடைய வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது.

கச்சாப் பொருளான ஆட்டு உரோமத்தைத் தொழிலாளிக்குக் கொடுத்து, துணியை உண்டாக்கச் செய்து, அதற்கான கூலியைக் கொடுத்து அதை வாங்கிக்கொண்ட வியாபாரிக்கு 'உடை வாணிகர்' (Clothier) என்பது பெயர். அவர் அத்துணியை வெளி நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்வதற்கு வசதியாய் இருப்பதற்காக இலண்டன் நகரத்திற்கு அனுப்பி வைப்பது வழக்கம். சில சமயங்களில் அத்துணியைச் சலவைத் தொழிலாளிக்கு அனுப்பிச் சலவை செய்து, அல்லது சாயம் தோய்ப்பவருக்கு அனுப்பிச் சாயந் தோய்த்து, அதன்பின் வெளியிடங்களுக்கு அனுப்புவதும் உண்டு. இவ்வியாபாரிகளிற்சிலர் போதிய ஆட்டு உரோமம் கிடைப்பதற்காக ஆடுகளைப் பராமரித்து வந்தனர். இவ்வாறு பதினாறும் நூற்றுண்டில் இந்தத் தொழிலானது முதலாளிகளின் ஆதிக்கத்துக்கு உட்பட்டுவிட்டது.

வேறு குறிப்பிடக்கூடிய சில சிறு தொழில்களும் பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் இங்கிலாந்தில் இருந்தன. 1670-ஆம் வருஷம் வரையில் கடல் நீரிலிருந்தே உப்பு விளைவிக்கப்பட்டது. இத்தொழிலின் முக்கிய இடங்கள் பிரிஸ்டலும் சௌத்ஹாம்டனும் ஆகும். இங்கிலாந்திலே உற்பத்தி செய்யப்பட்ட உப்பானது தேவையைப் பூர்த்தி செய்வதற்குப் போதுமானதாய் இல்லாமையால், பிரான்ஸ் ஸ்காட்டுலாந்து முதலிய வெளி நாடுகளிலிருந்தும் இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. ஆனுல், 1670-ஆம் ஆண்டில் பாறை உப்புக் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. நார்த்விச் அருகில் இப்பாறை உப்பானது ஏராளமாகக் கிடைத்ததால், இங்கிலாந்துக்குப் போதுமான அளவு தேவை பூர்த்தி செய்யப்பட்டது.

எல்லாத் தொழில்களிலும் இயந்திரங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு உபயோகிக்கப்படாமையால், தொழில்களின் முன்னேற்றம் மிகவும் மெதுவாகவேயிருந்தது. ஆனுல், நீண்டகாலமாக இருந்த தொழில்களையன்றிப் பருத்தித் துணித்தொழில் முதலிய சில புதுத் தொழில்களும் அக்காலத்தில் உண்டானது குறிப்பிடத்தக்கது.

வியாபார முன்னேற்றத்தைப் பொறுத்த வரையில் பதினேழாம் நூற்றுண்டில் இங்கிலாந்து மிகவும் முன்னேறியது என்று குறிப்பிடலாம். உள் நாட்டு வாணிபமும் வெளி நாட்டு வாணிபமும் மிகச் செழிப்பாக நடைபெற்று வந்தன. கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியைப் போன்ற வியாபாரக் கம்பெனிகளும் வெளி நாட்டு வியாபாரம் பெருகுவதற்கு மிக உதவியாய் இருந்தன. கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியானது 1600-ஆம் ஆண்டில் உரிமைச் சட்டத்

தைப் பெற்று, மிகவும் விரைவில் பெரிய அளவில் வியாபாரம் செய்யத் தொடங்கியது. இக்கம்பெனியின் வியாபாரமானது தூரக் கிழக்கில் சைனு ஜப்பான் நாடுகள் வரையுங்கூடப் பரவியிருந்தது. இக்கம்பெனி இந்தியாவுடன் நடத்திய பருத்தித்துணி வியாபாரத்தால் பெருத்த லாபம் கிடைத்தது. இந்தியாவிலிருந்து 'காலிகோ' மஸ்லின்' துணிகளை ஐரோப்பிய நாடுகளுக்குக் கொண்டுசென்று அவைகளை நல்ல இலாபத்திற்கு இந்தக் கம்பெனி விற்றுவந்தது. அக்காலத்தில் இந்தியருக்குத் தேவையான பண்டம் எதையும் இங்கிலாந்திலிருந்து கொண்டு போய் விற்று அதற்குப் பதில் இந்தியத் துணிகளை வாங்குவதற்கு இயலாமையால், கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியார் தங்கத்தையும் வெள்ளியையும் மிகுந்த அளவில் ஏற்றுமதி செய்ய நேரிட்டது. இக்கம்பெனியின் வியாபாரத்தால் இங்கிலாந்துக்குப் பெருத்த அளவு இலாபம் கிடைத்ததெனினும், இக்கம்பெனியைப் பலர் எதிர்த்தனர். ஏனெனில், அக்காலத்துப் பொருளாதாரக் கொள்கையின்படி தங்கம், வெள்ளி ஆகிய விலையுயர்ந்த உலோகங்களை வெளி நாட்டுக்கு ஏற்றுமதி செய்வது தவறு எனக் கருதப்பட்டது. இக்கம்பெனி, இந்தியாவிலிருந்து கொண்டுபோன சரக்குகளை இங்கிலாந்தில் இறக்கி, அவைகளை அங்கிருந்து ஐரோப்பிய நாடுகள் பலவற்றிற்கும் அனுப்பி விற்று வந்தது. கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியை அன்றி 'ராயல் ஆப்பிரிக்கன் கம்பெனி', 'ஹட்ஸன் பே கம்பெனி' முதலிய வேறு பல வர்த்தக ஸ்தாபனங்களும் இங்கிலாந்தின் செல்வப் பெருக்குக்கு உதவி செய்தன.

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் போக்குவரத்து வசதிகள் மிகக் குறைவாய் இருந்தன. மக்கள் ஓர் இடத்திலிருந்து மற்ருேர் இடத்துக்குப் போவதும் சாமான்களை அனுப்புவதும் மிகவும் கஷ்டமாய் இருந்தன. சரியான சாலைகள் அப்போது ஏற்படவில்லை. சாலைகள் என்று சொல்லப்பட்டவைகளில் பல, நடை பாதைகளே. பெரும்பாலும் மக்கள் குதிரைகளில் ஏறியே ஓரிடத்திலிருந்து மற்ருேர் இடத்திற்குப் போவது வழக்கமாய் இருந்தது. சாமான்கள் குதிரைகளின்மீதும், கோவேறு கழுதைகளின்மீதும் கொண்டு செல்லப்பட்டன. சாதாரணமான மண் சாலைகளில் பெரும்பார வண்டிகள் ஓட்டிச் செல்லப்பட்டபடியால் அவை மிகவும் சீர்கெட்டன. தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டதால் கச்சாப் பொருள்களும் மற்றைப் பொருள்களும் ஓரிடத்திலிருந்து மற்ருேர் இடத்திற்குக் கொண்டு செல்வதற்குப் போக்கு வரத்து வசதிகள் மிக அவசியமாகக் காணப்பட்டன. அதனுலேதான் பல நிபுணர்கள் நல்ல கெட்டியான சாலைகளை

அமைக்கும் முறைகளைக் கண்டு பிடித்து, சாலைகளைப் பெரிதும் பயன் படச் செய்தனர். பிறகு கால்வாய்கள் நாட்டின் பல பகுதிகளிலும் போக்கு வரத்து வசதிக்காக வெட்டப்பட்டன. நீராவியின் சக்தி பயன்பட ஆரம்பித்த பிறகு ரயில்வே சாதனமும் நீராவிக் கப்பல்களும் போக்கு வரவையும், சாமான்களை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு அனுப்புவதையும் மிகவும் எளியவையாக்கின.

தொழிற்புரட்சி ஏற்படுவதற்கு முன்னரே 'பாங்கு' முறையானது இங்கிலாந்தில் தோன்றி வளர்வதாயிற்று. வட்டிக்குப் பணத்தைக் கடன் கொடுக்கலாம் என்பது நியாயமான காரியமென மக்களால் எண்ணப்பட்ட காலந்தொடங்கி, பாங்கு முறையானது தோன்றி வளர்ந்ததென்று கூறலாம். தொடக்ககாலத்தில் பெரிய பாங்கர்களாய் இருந்தவர்கள் பொற்கொல்லர்கள். இலண்டனில் இருந்த பொற்கொல்லர்கள் தங்களுடைய விலையுயர்ந்த பொருள்களைப் பாதுகாப்பதற்குத் தக்க ஏற்பாடுகள் செய்திருந்தார்கள். ஆதலால், தங்கள் சொத்துக்களையும் பத்திரமாக வைத்துக்கொள்ளும்படி அந்தப் பொற்கொல்லர்களிடம் வேறு பலரும் வேண்டிக் கொள்வாராயினர். அவர்களிடம் பாதுகாப்புக்காக வைக்கப்பட்ட சொத்துக்களில் மிகச் சிறிய பகுதியையே அவர்களுடைய வாடிக்கைக்காரர்கள் அவ்வப்போது திருப்பிக் கேட்டார்கள். மிகப் பெரிய பகுதி அப்பொற்கொல்லர்களிடம் பயன்படுத்தப்படாமல் பாதுகாப்பில் இருந்தன. ஆதலால், அப்பொற்கொல்லர்கள் தங்கள் பாதுகாப்பில் வைக்கப்பட்டிருந்த ஆஸ்திகளில் ஒரு பகுதியை வட்டிக்குக் கடனுகக் கொடுத்துப் பயன்படுத்தலாயினர். முதலில் நோட்டுக்களை வெளியிட்டுப் பழக்கத்திற்குக் கொண்டு வந்தவர்கள் அப்பொற்கொல்லர்களே. இந்தப் பணத்தாள்கள் மக்களிடையே நாணயங்களுக்குப் பதில் புழங்கத் தொடங்கின. இந்த நோட்டுக்களை அப்பொற்கொல்லர்களிடம் எப்போது கொண்டுபோய்க் கொடுத்துக் கேட்டாலும், இவற்றிற்கு ஈடான நாணயங்களை அவர்கள் கொடுத்து வந்ததால், இந்த நோட்டுக்களை மக்கள் பணமாகவே கருதினுர்கள். அப்பொற்கொல்லர் பெருந்தொகைகளை அரசர்களுக்கும் கடன் கொடுத்து வாங்கத் தலைப்பட்டனர். இரண்டாவது சார்லஸ் தான் வாங்கிய கடனைத் திருப்பிக் கொடுக்க மறுத்தபடியால், அவர்களுக்குச் சிறிது கஷ்டம் ஏற்பட்டது. என்றுலும், அதன் பின்னும் பொற்கொல்லர் பலர் பெரிய பாங்கர்களாய்ச் செயலாற்றி வந்தனர்.

இங்கிலாந்து தேசத்து மிக முக்கியமான 'பாங்க் ஆப் இங்கிலாந்து' என்னும் ஸ்தாபனம் 1694-ஆம் ஆண்டில் நிறுவப்பட்டது.

அக்காலத்தில் ஆண்ட அரசர் மூன்றும் வில்லியம் எனப்பட்டவர். அவருக்குப் பணமுடை ஏற்பட்ட போது கடன் வாங்குவதற்குப் பெருமுயற்சி செய்தார். வில்லியம் பேட்டர்ஸன் என்பவருடைய ஆலோசனையின்படி பணம் படைத்த பலர் ஒன்று சேர்ந்து அரசருக்குக் கடன் கொடுத்து, அதற்குப் பதில் ஒரு கூட்டுப் பங்கு பாங்கை ஏற்படுத்துவதற்கு அனுமதி பெற விரும்பினர். அவ்வாறு ஏற்பட்டதுதான் ' இங்கிலாந்து பாங்கு ' ஆகும். அரசாங்கத்துக்குக் கடன் வாங்க அனுமதியளிக்கும் ஒரு சட்டமானது 1694-ஆம் ஆண்டில் பார்லிமெண்டில் நிறைவேற்றப்பட்டது. அதன்படி 1,200,000 பவுன்கள் நூற்றுக்கு 8 வட்டி வீதம் அரசாங்கத்தால் கடன் வாங்கப்பட்டது. இக்கடனைத் தந்ததற்காக இலண்டனில் ஒரு பாங்கை ஆரம்பிப்பதற்கு அரசாங்கத்திற்குக் கடன் கொடுத்தவர்களுக்குப் பார்லிமெண்டின் சட்டமானது அனுமதியளித்தது. இவ்வாறு தொடங்கப்பெற்ற இங்கிலாந்து பாங்கானது பொது மக்களிடத்திலிருந்து டிபாசிட்டுக்களை வாங்கியும், நோட்டுக்களை வெளியிட்டும் சாதாரணமான பாங்குத் தொழில் அனைத்தையும் செய்தும் வந்தது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டு வரையில் இந்த இங்கிலாந்து பாங்கானது தன்னுடைய அலுவல்களை இலண்டன் நகரின் எல்லைக்குள்ளேயே நடத்திவந்தது. இதற்கிடையில் இங்கிலாந்தில் தொழில் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பல நகரங்கள் தோன்றி வளர்ந்தன. தொழில்களும் வாணிபமும் மிக விரைவாகப் பெருகியபடியால், அவைகள் செவ்வையாக நடைபெறுவதற்கு பாங்குகளும், கடன் வசதிகளும் பெரிதும் அவசியமாயின. போக்கு வரத்து வசதிகள் குறைவாய் இருந்தபடியால் அங்கங்கே முக்கியமான இடங்களில் எல்லாம் தனிப்பட்டவர்களால் பாங்குகள் தொடங்கப்பட்டன. சில பாங்குகள் கூட்டாளிகளால் ஆரம்பிக்கப்பட்டன. இவை பொது மக்களிடமிருந்து வட்டி கொடுத்து டிபாசிட்டுக்களை வாங்கின; வட்டிக்குக் கடன் கொடுத்தன; நோட்டுக்களை வெளியிட்டன. ஆனால், பல பாங்குகள் அளவுக்கு மீறி நோட்டுக்களை வெளியிட்டபடியால், பொதுமக்கள் நோட்டுக்களுக்குப் பதில் நாணயங்களைக் கொடுக்கும்படி பேரளவில் கேட்ட சில சமயங்களில் பெருஞ்சங்கடத்திற்கு உள்ளாயின. இதனால், நெருக்கடி நேரங்களில் பல பாங்குகளை மூட வேண்டி நேரிட்டது.

பொதுவாகக் கூறினால், இங்கிலாந்தில் பாங்கு முறை விரைவாக வளந்திராவிட்டால், தொழிற்புரட்சி எளிதாக ஏற்பட்

அடிருக்க முடியாதென்று கூறலாம். தொழிற்சாலைகளுக்கும், வாணிப நிலையங்களுக்கும் பேரளவில் முதல் தேவைப்பட்டது. வேறு பல வகைப் பொருளாதார முயற்சிகளுக்கும், பெருந்தொகைகள் அவசிய மாயின. பாங்குகள் சமூகத்தின் சேமிப்புத் தொகையை ஒன்று திரட்டி, பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்குப் பெரிதும் உதவின. மக்களின் எண்ணிக்கை அதிகமானதாலும் பொருளாதார முயற்சிகள் பெருகியதாலும் அதிக அளவில் செலாவணி தேவைப்பட்ட போது பாங்குகள் வெளியிட்ட நோட்டுக்கள் பெரிதும் உதவியாயிருந்தன.

2. பதினெட்டாம் நூற்ருண்டில் இங்கிலாந்தின் விவசாயநிலைமை

தொடக்கத்திலிருந்தே இங்கிலாந்தில் விவசாயமானது பல வகையில் மாறுதல் அடைந்து வந்தது. முக்கியமாக விவசாயப் பொருளுற்பத்தி ஏற்பாட்டில் பல மாறுதல்கள் நாளடைவில் உண்டாயின. இங்கிலாந்தை நார்மன் அரசர்கள் ஆண்ட காலத்திலிருந்து 'மேனர் பண்ணை முறை' மிக முக்கியமானதாக நாடு முழுவதும் காணப்பட்டது. கிராம அமைப்பானது தேசமுழுவதும் வியாபித்திருந்தது. மேனர் பண்ணை முறைப்படி கிராம வாழ்க்கை அமைந்திருந்தது. ஒவ்வொரு மேனரின் தலைவனும் அந்தந்தப் பண்ணையின் விவசாயத்தைக் கவனித்து வந்தான். ஒவ்வொரு கிராமத்திலும் வசித்த மக்களை முக்கியமாக மூன்று வகையினராகப் பிரிக்கலாம். இவர்களிடையே சட்டப்படியும் பொருளாதார நிலைமைக்கேற்றபடியும் அந்தஸ்தில் மாறுபாடுகள் காணப்பட்டன. இவர்களில் அதிக உரிமை பெற்றவர்கள் சுதந்தரக் குடியானவர்கள் (Freemen) என்று கூறப்பட்டார்கள். இவர்கள் தங்கள் நிலங்களை எவ்வித நிபந்தனையும் கட்டுப்பாடும் இல்லாமல் அனுபவித்து வந்தார்கள். இவர்கள் மொத்த ஜனத்தொகையில் 8ல் ஒரு பங்கு இருந்தார்கள் என்று கூறப்படுகின்றது. இவர்களுக்கும் மேனர் பண்ணை முதலாளிகளுக்கும் ஒப்பந்தங்கள் ஏற்பட்டன. அவைகளின்படி பண்ணை முதலாளிகளின் முக்கியத்தை ஒப்புக்கொண்டு இச்சுதந்தரக் குடியானவர்கள் மிகச் சிறிய அளவில் இரண்டொரு சேவைகளைச் செய்து வரலானார்கள். இவர்களுக்கு அடுத்த முக்கிய கிராமவாசிகள் வில்லென்ஸ் (Villeins) என்று வழங்கப்பட்டார்கள். இவர்கள் நிலத்தோடு பிணைக்கப்பட்டிருந்தார்கள். இவர்கள் தங்கள் விருப்பப்படி ஊரை விட்டு வேறிடத்திற்குப் போவதோ, மேனர் முதலாளி விருப்பத்திற்கு மாருக நடப்பதோ, தடை செய்யப்பட்டிருந்தது. இவர்கள் மேனர் பண்ணை நிலத்தில் வேலை செய்யக் கடமைப்பட்டவர்கள். வேலை செய்வதற்குக் கூலி கொடுப்பதற்குப் பதில் இவர்களுக்கு நில மானியங்களை மேனர் முதலாளிகள் விட்டிருந்தார்கள். ஊர் முதலாளிகளின் நிலத்தில் வேலை செய்வதோடு இவர்கள் நிலத்தையும் சாகுபடி செய்து வந்தார்கள்.

இவர்களையல்லாது 'காட்டர்கள்' (Cottars) அல்லது குடிசையர் என்ற வேறு மக்களும் மேனர் பண்ணைகளில் வாழ்ந்து வந்தார்கள். இவர்களுடைய நிலைமையானது வில்லென்ஸ்களின் நிலை

மையைவிட மிகத் தாழ்வானது. இவர்களுக்குச் சிறு அளவில் நிலம் தரப்பட்டிருந்தது. அதற்குப் பதில் இவர்கள் மேனர் முதலாளியின் நிலத்தில் வேலை செய்ய வேண்டியிருந்தது. ஒவ்வொரு மேனர் பண்ணையையும் திறம்பட நடத்துவதற்குப் பல சிறு உத்தியோகத்தினர் நியமிக்கப்பட்டிருந்தனர். ஒவ்வொரு மேனரிலும் நியாய விசாரணை செய்யக் கோர்ட்டு இருந்தது.

இந்த மேனர் பண்ணை முறையானது பதின்மூன்ருவது நூற்ருண்டிலே அழியத் தொடங்கியது. அந்த நூற்ருண்டில் காலி நிலங்களின் சில பகுதிகள் வேலியால் அடைக்கப்பட்டு, சாகுபடி செய்யப்படலாயின. அதற்கு முக்கிய காரணம் இங்கிலாந்தின் தெற்குக் கிழக்குப் பகுதிகளில் ஜனத்தொகை பெருகியதேயாகும். நிலச்சுவான்தார்கள் இந்நிலங்களைச் சாகுபடிக்கு விட்டு, சாகுபடியாளரிடமிருந்து குத்தகைப் பணத்தை வசூல் செய்து வந்தனர். இதையன்றி, சாகுபடியாளரிடமிருந்து சில சேவைகளை மேனர் முதலாளி நேரில் பெறுவதற்குப் பதில் பணத்தை ஈடாகப் பெறுவது (Commutation) வழக்கத்திற்கு வந்தது. இதனால் மேனர் பண்ணை முறையின் ஒரு முக்கிய அம்சமானது மாறுவதாயிற்று. பதிஞன்காம் நூற்ருண்டின் மத்தியில் கருங்கொள்ளை நோய் நாடு முழுவதும் பரவி அநேக மக்களின் உயிர்களைக் குடித்தது. அதனால், இங்கிலாந்தின் மக்கள் தொகையில் மூன்றில் ஒரு பங்கு முதல் பாதியளவு வரை அழிந்துவிட்டது என்பது கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. அது காரணமாக விவசாய வேலைகளைச் செய்வதற்குப் போதிய ஆட்கள் கிடைப்பது கஷ்டமாய் இருந்தது. அதனால். பண்ணையர்கள் தங்களுடைய டெமீன் நிலத்தையும் குத்தகைக்கு விடத் தொடங்கிஞர்கள். இதுகாறும் டெமீன் நிலமெனக்கூறப்பட்ட நிலங்கள் மேனர் பண்ணை முதலாளிகளால் தங்களுடைய சொந்த உபயோகத்திற்கென நேரடியாகச் சாகுபடி செய்யப்பட்டு வந்தன.

விவசாய வேலை ஆட்கள் கிடைப்பது அரிதாய் இருந்தபடியால் அரசினர் 1351-ஆம் ஆண்டில் தொழிலாளிகளின் சட்டமென்ற சட்டத்தின் மூலம் கருங்கொள்ளை நோய் வருவதற்கு முன்ஞல் இருந்ததைவிட அதிகமாகக் கூலிகளைக் கேட்பதோ, அல்லது கொடுப்பதோ குற்றம் என்று விதித்தனர். இதனுல், விவசாயத் தொழிலாளிகளிடையே பெரிய வெறுப்பு ஏற்பட்டது. இதுவே 1381ல் நடந்த குடியானவர் கலகத்திற்குக் காரணம். அக்கலகம் வெற்றி பெருவிட்டாலும், தொழிலாளிகள் கிடைப்பது அரிதாய் இருந்தபடியால், அவர்கள் தங்களுடைய நிலைமையை உயர்த்திக்

கொள்ள முடிந்தது. பதினாரும் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் விவசாயத் தொழிலாளர் அனைவரும் பொருளாதாரச் சுதந்தரம் பெற்றவராய் வாழத் தொடங்கினர். இவ்வாறு இடைக்காலத்தின் இறுதியில் மேனர் பண்ணை முறையானது அழிந்துகொண்டிருந்தது.

இங்கிலாந்து தேசத்து விவசாயத்தில் பதினாரும் நூற்றாண்டில் பல முக்கியமான மாறுதல்கள் உண்டாயின. அவைகளுள் குறிப்பிடத்தக்கது நிலங்களுக்கு வேலி அமைப்பதேயாகும். அந்த நூற்றாண்டில் தரிசு நிலங்கள், கிராமப் பொது நிலங்கள், பயிரிடப்பட்ட நிலங்கள் ஆகிய பல திறப்பட்ட நிலங்களுக்கும் வேலிகள் அமைக்கப்பட்டன. இதனால் விவசாய முறைகளில் மாறுதல்கள் பல தோன்றின. விவசாயத்தை நல்ல முறையில் நடத்துவதற்கு வசதி உண்டாயிற்று. ஆனால், விவசாய விருத்திக்கல்லாமல் ஆடு வளர்ப்பதற்காகவும், நிலங்கள் அடைக்கப்பட்டன. ஆட்டு உரோமத்திற்கு நல்ல கிராக்கியிருந்தது. நிலச்சாகுபடிக்கு அதிகமான ஆட்கள் தேவையாய் இருந்தார்கள். ஆனால், ஆடுகளை மேய்ப்பதற்கும், பராமரிப்பதற்கும், மிகவும் சிலரே போதும். அதனால், நிலத்தைப் பயிரிடுவதைவிட ஆடுகளைப் பராமரிப்பதில் நல்ல வரும்படி உண்டாயிற்று. எனவே, இம்முறையானது மிகு விரைவில் நாடு முழுவதும் பரவிற்று. இதனால், விவசாயத்தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தவர்களுக்குப் பல தொல்லைகள் ஏற்பட்டன. மேனர் பண்ணை முதலாளிகள் தங்கள் டெமீன் நிலத்தை வேலி இட்டு அடைத்ததுமல்லாமல், மைதானங்களையும் வெற்று நிலங்களையும் அடைக்கத் தொடங்கினர். கூடிய விரைவில் அவர்கள் சிறு குடியானவர்களின் நிலங்களையும் சேர்த்து அடைக்கத்தலைப்பட்டனர். விவசாய வேலை கிடைக்காததால் பல விவசாயத் தொழிலாளிகள் தங்களுடைய இருப்பிடங்களை விட்டு வெளியேறி வேலையைத் தேடத்தொடங்கினர்கள். ஏனைய இடங்களிலும் வேலை கிடைப்பது அரிதாய் இருந்தபடியால், பலர் பிச்சை எடுத்துப் பிழைக்க நேரிட்டது. இதைத் தடுப்பதற்கு டியூடர் (Tudor) அரசாங்கமானது சட்டங்கள் இயற்றிய போதிலும், வேலியிடும் இயக்கம் பரவி வந்தது. சர் தாமஸ் மூர் (Sir Thomas More) என்பவர், "ஆடுகள் மனிதர்களை விழுங்கத் தொடங்கின," என்று கூறியிருக்கிறர்.

பதினேழாம் நூற்றாண்டின் கடைசியில் சாகுபடி நிலத்தில் ஐந்தில் இரண்டு பங்குதான் வேலி இடப்பட்டிருந்தன என்பது

தெரியவருகிறது. விவசாயத்தைப் பொறுத்த வரையில் பதினேழாம் நூற்றுண்டில் பெரிய முன்னேற்றம் ஏற்படவில்லை என்று கூறுவது மிகையாகாது. மக்கள் நிலத்தை நன்ருகச் சாகுபடி செய்வதற்கும் வேலி இடுவது அவசியமென்று உணரலாயினர். பதினெட்டாம் நூற்ருண்டில் உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்குவதற்காகவே நிலங்களுக்கு வேலிகள் இடப்பட்டன. இதுவே அதற்கு முன்னர் வேலிகள் இட்டதன் காரணத்திற்கும், இக்காலத்தில் நிலத்தை வேலியால் அடைத்ததன் காரணத்திற்கும் உள்ள முக்கிய மாறுபாடாகும். 1700-ஆம் ஆண்டுக்கும் 1850-ஆம் ஆண்டுக்கும் இடைப்பட்ட ஒன்றரை நூற்ருண்டில் இங்கிலாந்தின் சாகுபடி நிலம் முழுவதற்கும் வேலி அடைப்புக்கள் இடப்பட்டன என்று பொதுவாகக் கூறலாம். நிலங்களுக்கு வேலியிட்ட பின் பொது நிலங்களின் அளவு மிகவும் குறைந்து போய்விட்டது.

நிலங்களுக்கு வேலி இடும் முறையானது பதினெட்டாம் நூற்ருண்டின் மத்தியில் மிக விரைவாகக் கையாளப்பட்டதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. அவைகளுள் மிக முக்கியமானது நாட்டின் ஜனத்தொகையானது மெதுவாக அதிகரித்து வந்ததேயாகும். 1700-ஆம் ஆண்டில் இங்கிலாந்தின் ஜனத்தொகை அறுபது லட்சத்திற்குக் குறைவாகவேயிருந்தது. ஆனல், 1801-ஆம் ஆண்டில் முதல் சென்ஸஸ் எடுக்கப்பட்டபோது மக்கள் தொகை ஒரு கோடியாய்ப் பெருகிவிட்டது. ஆதலால், திறந்த வயல் சாகுபடி முறையை மாற்றியமைத்து, உணவு உற்பத்தியை அதிகமாக்க வேண்டியிருந்தது.

பதினெட்டாம் நூற்ருண்டின் பிற்பகுதியில் தொழிற்புரட்சி தொடங்கிவிட்டது. புதிய பல பட்டணங்கள் உண்டாயின. அவைகள் பெரும்பாலும் தொழிற்சாலைகள் நிரம்பிய நகரங்களாகும். அங்கே வேலை செய்த தொழிலாளிகளுக்கு உணவுப் பொருள் அதிகம் தேவையாயிருந்தது. அதனல், உணவுப் பொருள்களின் விலை மிகவும் உயர்ந்தது. வியாபாரமும் மிக அதிகமாய்ப் பெருகிற்று. உணவுப் பொருள்களின் விலை உயர்ந்தபடியால் குடியானவர்கள் பழைய பயிரிடும் முறைகளைக் கைவிட்டுப் புதிய முறைகளைக் கையாளத் தயாராயிருந்தார்கள்.

இப்பதினெட்டாம் நூற்ருண்டில் பல தொழிற்சாலைகள் ஏற்பட்டன. பொருளுற்பத்திக்கு இயந்திர சாதனங்கள் எங்கும் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. தொழில் நகரங்கள் பல உண்டாயின. ஆதலால், பழைய இல்லத்தொழில் முறை நாளடைவில் நசுங்கி

விட்டது. விவசாயி தன்னுடைய விவசாயத்தொழிலையும் கவனித்துக் கொண்டு, சிறு கருவிகளின் உதவியால் தன் இல்லத்திலேயே பொருளை உற்பத்தி செய்யும் வாய்ப்பு இல்லாமல் போய்விட்டது. ஆதலால், குடியானவர்கள் தங்கள் முழுக்கவனத்தையும் விவசாயத்திலேயே செலுத்த நேர்ந்தது.

மேலும், பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் வியாபாரிகளும் தொழிற்சாலை முதலாளிகளும் நிலம் வாங்குதற்குப் பெரிதும் விரும்பினார்கள். நிலச்சுவான்தார்களாய் இருந்ததால் சமூகத்தில் அவர்களுடைய மதிப்பு உயர்ந்தது. ஆகையால், அதிக விலை கொடுத்துக்கூட நிலங்களை அவர்கள் வாங்கினார்கள். சிறு குடியானவர் பலர், நிலத்துக்கு நல்ல விலை கிடைத்தபடியால் இந்தப் புதுப் பணக்காரர்களுக்கு நிலத்தை விற்றுவிட்டுத் தொழிற்சாலைகள் இருந்த நகரங்களில் குடியேறினர். இப்புது நிலச்சுவான்தார்கள் பெரிய அளவில் நிலங்களை வாங்கிச் சேர்த்துவிட்டபடியால், நல்ல முறையில் சாகுபடி செய்வது சாத்தியமாகிவிட்டது. இம்முதலாளிகளுள் பலர் விவசாயத்தை விருத்தி செய்வதில் ஈடுபடலாயினர். வியாபாரத்திலும், ஆலைத்தொழிலும் பணம் சம்பாதித்தவர்கள் நிலத்தை விரும்பி வாங்கியதற்கு மற்றொரு காரணமும் இருந்தது. பார்லிமெண்டின் உறுப்பினர் ஆவதற்கு நிலச்சுவான்தாராய் இருப்பது அவசியமாயிருந்தது. மக்கள் மிகுந்த பட்டணங்களைவிட கிராமப் பகுதிகளுக்குப் பார்லிமெண்டில் பிரதிநிதித்துவம் அதிகமாய் இருந்தது.

நில அடைப்பு இயக்கமானது 1760க்குப் பின் மிக அதிகமாகப் பரவிற்று என்பது குறிப்பிடப்பட்டது. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டிலும் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலும் இங்கிலாந்தில் அநேகமாக எல்லா நிலங்களையும் வேலி இட்டு நிலச்சுவான்தார்கள் அடைத்துவிட்டனர். நிலங்களுக்கு வேலி இட்ட காலத்தில் நிலங்களை ஒன்று சேர்த்துப் பெரிய பண்ணைகளாக்கும் முறையும் மேற்கொள்ளப்பட்டது. முதலில் நிலத்தை ஒன்றாகத் திரட்டுவது நில உரிமையுள்ள பலருடைய சம்மதத்தையும் பெற்றே நடைபெற்றது. ஆனால், இம்முறையில் நிலங்களை ஒன்றாகச் சேர்ப்பது எளிதாக இல்லை. ஆதலால், விவசாயிகள் பார்லிமெண்டின் உதவியைக் கோரினார்கள். எந்த இடத்திலானாலும் மேனரின் தலைவரும் அந்த ஊரில் நில உரிமை உள்ளவர்களில் ஐந்தில் நாலு பங்கு அளவினரும் தங்கள் சம்மதத்தைத் தெரிவித்தால், எஞ்சிய சிறுபான்மையோரின் ஆட்சேபணையைப் புறக்கணித்து நிலத்தை ஒன்று திரட்டி அதற்கு வேலி இடுவதைப் பார்லிமெண்டு இயற்றிய சட்டம் அனுமதித்தது.

நிலங்களை ஒன்ருக்கியதாலும் வேலி இட்டதாலும் சமுதாய அமைப்பில் ஒரு பெரிய மாறுதல் உண்டாயிற்று. பதினேழாம் நூற்ருண்டின் கடைசியில் இங்கிலாந்தில் சுயேச்சைக் குடியான வர் (Yeomen) பலர் இருந்தனர். இங்கிலாந்தின் மக்கள் தொகையில் அவர்கள் 6ல் ஒரு பங்காய் இருந்தனரென்பது கணக் கிடப்பட்டிருக்கின்றது. ஆதலால், நில உடைமையானது பரவலாய் இருந்தது. ஆனுல், ஒரு நூற்ருண்டு காலத்திற்குள் இச் சுயேச்சைக் குடியானவர்கள் மறைந்து போயினுர்கள். இச் சுயேச்சைக் குடியானவர்கள் நாட்டில் அநேகமாக இல் லாமற்போயினர் என்று 1787-ஆம் வருஷத்தில் ஆர்தர் யங் (Arthur Young) என்பவர் குறிப்பிட்டிருக்கிருர். இங்கிலாந்தில் சுயேச்சைக் குடியானவர்கள் பதினெட்டாம் நூற்ருண்டில் முற்றிலும் மறைந்துவிட்டது வருந்தத்தக்க நிகழ்ச்சியாகும். சமூகத்தின் நிலைமையானது அதிகமாக மாறுபடாமல் நல்ல நிலைமையில் இருப்ப தற்கு இவர்கள் பெரிதும் உதவி வந்தார்கள். இவர்கள் தங்கள் வாழ்க்கையைக் கௌரவமாக நடத்தி வந்தார்கள்; தங்க ளுடைய கௌரவத்தை எப்போதும் நன்ருகக் காத்து வந்தார்கள். இவர்களிடையே புரட்சி மனப்பான்மை சிறிதளவுகூட இல்லை. இவர்களுடைய விருப்பம் சுயேச்சையாக வாழ்வதே யாகும். நாட்டில் மற்ற மக்களிடையேயும் இச்சுயேச்சை மனப் பான்மை பரவுவதற்கு இவர்கள் எடுத்துக்காட்டுக்களாய் இருந்தனர். இங்கிலாந்தில் நடைபெற்ற உள்நாட்டு யுத்தகாலத்தில் (1542-47) இவர்களுக்கு அரசாங்கத்தில் அதிகச் செல்வாக்கு இருந்தது. ஆனுல், 1688ல் நடைபெற்ற அரசியல் புரட்சிக்குப் பிறகு இவர் களுடைய செல்வாக்கு மிகவும் குறைந்துவிட்டது. குறிப்பாக 1770க்குப் பிறகு இவர்கள் பெரிதும் க்ஷீணித்துவிட்டார்கள். இந்தச் சுயேச்சைக் குடியானவர்கள் தங்களுடைய நிலங்களை நாளடைவில் விற்றுவிட்டார்கள். சுயேச்சைக் குடியானவர்கள் இங்கிலாந்தின் கிராமச் சமூகத்திற்கு வலிமையையும் செழிப்பையும் கொடுத்து வந்தார்களாதலால், அவர்களுடைய மறைவு சமூகத்திற்குப் பெரு நஷ்டத்தை உண்டாக்கிற்று என்று வருந்தினுேர் பலர். அவர்களின் மறைவு பொருளாதாரத்துறையில் ஒரு விதக் குறையையும் உண் டாக்கவில்லை. அச்சுயேச்சைக் குடியானவர் மிகப் பழைய விவசாய முறைகளையே பின்பற்றி வந்தனராதலால், அவர்கள் நீடித்து நிலைத் திருந்தால் முன்னேற்றத்திற்குத் தடைதான் ஏற்பட்டிருக்கும். தங்கள் நிலங்களை விற்ற சுயேச்சைக் குடியானவர்கள் தொழிற்பட்டணங் களுக்குச் சென்றனர். அவர்களிற்சிலர் நிலத்தை விற்று வந்த

பணத்தைச் செலவு செய்துவிட்டு, தொழிற்சாலைகளில் தொழிலாளர் ஆகிவிட்டனர். வேறு பலர் தங்களுடைய முதலை நன்ருகப் பாதுகாத்து, சிறு தொழிற்சாலைகளை ஏற்படுத்தி, நாளடைவில் பெரும் பணக்காரர்களாகிவிட்டனர். வேறு பல சுயேச்சைக் குடியானவர்கள் கிராமங்களிலேயே இருந்து பயிர்த்தொழில் செய்து வந்தனர். அவர்களில் பலர் கூலி வேலை செய்பவர்களாக மாறிவிட்டனர். திறமை மிக்க குடியானவர்கள் தங்களுடைய முதலைக்கொண்டு பெரிய பண்ணைகளைக் குத்தகைக்கு எடுத்துச் சாகுபடி செய்தனர்.

நிலங்களுக்கு வேலிகள் இட்டதனால் விவசாயம் மிகவும் முன்னேறிற்று. தனிப்பட்ட குடியானவர்கள் ஏனையோர் மேற்கொண்ட முறைகளையே கைக்கொள்ளவேண்டுமென்ற கட்டாயம் இல்லாமற் போயிற்று. புதிய பல மாறுதல்களை விவசாயத்தில் புகுத்தி அவைகளின் பலாபலன்களை ஆராய்வதற்கு வசதி உண்டாயிற்று. விவசாயத்தை விருத்தி செய்து உணவு உற்பத்தியை அதிகரிக்கச்செய்ய வேண்டுவது அவசியமாய் இருந்தபடியால், வயல்களுக்கு வேலி இடுவது தவிர்க்க முடியாத சீர்திருத்தமாகக் காணப்பட்டது. நில அடைப்பால் பெரிய நிலச்சுவான்தார்கள் நன்மை அடைந்தனர். ஆனல், ஏழைக்கிராமவாசிகள் மிகவும் தொல்லைக்குள்ளாயினர். ஊர்ப்பொது நிலத்திலும், பயன்படுத்தப்படாத நிலத்திலும் அவர்கள் பசு, ஆடு முதலியவைகளை வழக்கமாக மேயவிட்டு வந்தனர். பொது நிலங்கள் வேலியால் அடைக்கப்பட்டபடியால் இந்த வசதியே அவர்களுக்கு இல்லாமல் போய்விட்டது. ஊர்ப்பொது நிலங்களை அடைத்தபோது சில நிலச்சுவான்தார்கள் தங்களுடைய உரிமையை விட்டுக் கொடுக்குமாறு கிராமவாசிகளைத் தூண்டி, சிறு துண்டு நிலங்களை அவர்களுக்குக் கொடுத்தனர். என்ருலும், முன்னர் அவர்களால் பொது நிலத்தை அனுபவித்தபோது கிடைத்த வசதிகளும் இலாபமும் அவர்களுக்கு இல்லாமல் போயின. விலங்குகளைப் பராமரித்து அதனல் வரும் இலாபத்துடன் சௌகரியமாக வாழ்ந்த கிராமவாசிகளில் பலர் எவ்வித நிலமும் இல்லாதவர் ஆகிவிட்டனர். தாங்கள் சம்பாதிக்கும் கூலியைக்கொண்டே அவர்கள் பெரும்பாலும் வாழ நேரிட்டது. ஆர்தர் யங் என்பவர் நில அடைப்பால் குடியானவர்கள் தங்களுடைய நிலத்தையும் விலங்குகளையும் இழக்க நேரிட்டது என்று குறிப்பிட்டிருக்கிருர். நில அடைப்புச்சட்டங்களுள் இருபதில் பத்தொன்பது சட்டங்கள் ஏழைகளுக்குத் தீங்கை விளைவித்தன என்று அவர் கூறியிருப்பது நினைவில் வைக்கத் தக்கது. பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டில் மிகப்பெரிய பண்ணைகளே இலாபம் அளித்தன. நிலத்தை விருத்தி செய்வதற்குப் போதுமான

முதல் உள்ள குத்தகைக்காரர்களுக்கு நல்ல இலாபம் கிடைத்ததோடு எளிய உழவர்களின் நிலைமையும் தாழ்ந்து போய்விட்டது.

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் விவசாயம் விருத்தியடைவதற்குக் காரணமாகப் பெரிய நிலச்சுவான்தார் சிலர் இருந்தனர். அவர்கள் பல புதிய விவசாய முறைகளைப் புகுத்திச் சோதனை செய்து, தக்க முறைகளைக் கண்டு பிடித்தனர். அந்தப் பெரிய விவசாயிகளில் 'ஜெத்ரோ டல்' (Jethro Tull) என்பவர் விதை விதைப்பதில் ஒரு புது வழியைக் கண்டுபிடித்தார். அவர் சட்டப்பட்டம் பெற்று வழக்கறிஞராய் வாழ்க்கையைத் தொடங்கினார். எனினும், அவர் உடல் நலக் குறைவு காரணமாக அத்தொழிலை விட்டுத் தம்முடைய பெரிய பண்ணையை நேரில் கவனிக்கத்தொடங்கினார். அவர் காலம் வரையில் விதைகள் கையாலேயே தூவி விதைக்கப்பட்டு வந்தன. அம்முறையில் விதை அதிகமாகச் சேதமாயிற்று. ஒரே தன்மையாக நிலம் முழுவதும் விதைப்பதும் கடினமாய் இருந்தது. பிறகு பயிர்களுக்குக் களை எடுப்பதும் கஷ்டமாய் இருந்தது. ஆதலால், அவர் சாகுபடி நிலத்தில் 'டிரில்' (Drill) என்னும் கருவியால் நீண்ட பள்ளங்களைத் தயாரித்து வரிசையாக வித்து இடும் முறையைக் கைக்கொண்டார். இதனால் விதைகளைக் குறைவாகச் செலவிட வசதியுண்டாயிற்று; விளைச்சலும் அதிகமாயிற்று. விவசாயத் தொழிலாளர் அவருடைய புதிய முறையை முதலில் அலட்சியம் செய்தனர்; ஆனால், நாளடைவில் இதனால் ஏற்பட்ட நன்மைகளை உணர்வாராயினர். அவர் மண்ணை நன்றாக வெட்டிக் கொத்திப் பயிரிடும் முறையையும் கையாண்டு வந்தார். 1733-ஆம் வருஷத்தில் தம்முடைய விவசாய அனுபவங்களை எல்லாம் ஒரு நூலாக எழுதி வெளியிட்டார்.

இந்த நூற்றாண்டில் புகழ் பெற்ற மற்றொரு நிலச்சுவான்தாரின் பெயர் லார்டு டவுன்ஷெண்டு (Lord Townshend) என்பது. அவர் பல ஆண்டுகள் அரசியலில் ஈடுபட்டிருந்து, பிறகு நார்பக் (Norfolk) மாகாணத்தில் இருந்த தம்முடைய பண்ணையில் விவசாய முறைகளில் சோதனையில் பல ஆண்டுகள் செலவிட்டார். அவருடைய பண்ணைகள் மிகப் பெரியவை; பல வகையான நிலங்களைக் கொண்டவை. அவைகளுட்சில கரம்பு நிலங்களாய் இருந்தன. மற்றும் சில, சதுப்பு நிலங்கள். வேறு சில, மேய்ச்சல் நிலங்கள். எனவே, பல வகை நிலங்களிலும் சிறந்த வகையில் எவ்வாறு எல்லாம் பயிரிடலாம் என்று சோதனை செய்வதற்கு வசதிகள் இருந்தன. அவர் காலம் வரையில் மூன்று-வயல்-சாகுபடி முறையானது கையாளப்பட்டு

வந்தது. அதன்படி நிலத்தில் மூன்றில் ஒரு பகுதியானது மூன்றுண்டு களுக்கு ஒருமுறை மாறி மாறிச் சாகுபடி செய்யப்படாமல் விடப்பட்டு வந்தது. இவ்வாறு நிலத்தை அதன் சத்து விருத்தியடைவதற்காகச் சாகுபடி செய்யாமல் விடுவது அவசியமன்று என்பதை அவர் கண்டு பிடித்தார். அவர் புகுத்திய புதுச்சாகுபடிமுறைக்கு 'நார்பக் முறை' (Norfolk course) என்று பெயரிடப்பட்டது. அவருடைய முறை 'நான்கு பயிர்ச் சாகுபடி முறை' யாகும். அவருடைய முறைப்படி மூன்றுண்டுக்கு ஒரு முறை நிலத்தைச் சாகுபடி செய்யாமல் விடுவது தவிர்க்கப்பட்டது. ஒன்றுவிட்டு ஒன்றுகத் தானியப் பயிர்கள் பயி ரிடப்பட்டன. இடைப்பட்ட ஆண்டுகளில் கால்நடைகளுக்கு உண வாகக்கூடிய ஏதாவதொரு பயிரோ, அல்லது கிழங்கு விடும் பயிரோ சாகுபடி செய்யப்பட்டது. அடுத்து அடுத்துக் கோதுமை, குளோவர், பார்லி (Barley), டர்னிப்பு (Turnip) என்ற ஒரு வகைக் கிழங்கு ஆகிய பயிர்களைப் பயிர் செய்வதாகிய நான்கு பயிர்ச் சாகுபடி முறை பல இடங்களிலும் கையாளப்பட்டது. நிலத்தில் 'குளோவரை' யாவது, அல்லது கிழங்குப் பயிரையாவது சாகுபடி செய்தால் அந் நிலத்தில் சத்துத் திரும்பவும் அதிகமாக்கப்பட்டு ஏதாவது தானியப் பயிரை அடுத்தாற்போலப் பயிர் செய்வதற்குத் தக்க நிலமாகிவிடு கிறது என்பது கண்டுபிடிக்கப்பட்டதால் மூன்றுண்டுக்கு ஒரு முறை நிலத்தைச்சாகுபடி செய்யாமல் விட்டுவைப்பது அவசியமன்று என்பது விவசாயிகளால் நன்கு உணரப்பட்டது. இதற்கு முன் கார் காலத்தில் போதிய தீவனம் கிடைக்காத காரணத்தால், அநேக மிரு கங்கள் அக்காலத்திற்குச் சற்று முன்பு வெட்டப்பட்டுவிட்டன என் பதை அறிவோம். ஆனால், கிழங்குப் பயிர்கள் சாகுபடி செய்யப்பட்ட பிறகு விலங்குகளுக்குத் தீவனம் கார்காலத்தில் கிடைக்கவில்லையே என்ற குறைபாடு நீங்கிற்று. அக்காலத்தில் விலங்குகளைக் கொட்டி லில் கட்டிவைத்துத் தீனி போடத் தொடங்கியதால் குடியானவர் களுக்கு எருக்கிடைக்க வழி ஏற்பட்டது. அவ்வியற்கை எரு நில வளத் தைப் பாதுகாக்கப்பெரிதும் உதவிற்று. டர்னிப்புப் (Turnip) பயிரைச் சாகுபடி செய்வதிலுள்ள நன்மைகளை எடுத்துக்காட்டி, அதை மக்கள் கவனத்துக்குக் கொண்டுவந்தபடியால், டவுன்ஷெண்டை டர்னிப்பு டவுன்ஷெண்டு (Turnip Townshend) என்று மக்கள் குறிப்பிட லானுர்கள்.

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டில் விலங்குகளைப் பராமரிக்கும் முறையிலும் மிகவும் முன்னேற்றம் காணப்பட்டது. அக்காலம் வரை யில் எருதுகள் மிக இளைத்திருந்தன. ஆடுகளோ, மிக மெலிந்து இருந்தன. அவைகளிலிருந்து குறைந்த அளவு ஆட்டு ரோமத்தைத்

தான் சேகரிக்க முடிந்தது. மிருகங்கள் அடிக்கடி நோய்வாய்ப் பட்டன. விலங்குகளைப் பராமரிப்பதில் அதிகக் கவனம் செலுத்திய விவசாயிகளைக்காண்பது அரிதாய் இருந்தது. மழைக்காலத்திற்கூடக் கிழங்குப் பயிரைக்கொண்டு மிருகங்களைக் காப்பாற்றுவது தீவனப் பயிர்களைச் சாகுபடி செய்த பின் எளிதாய் இருந்தபடியால், விலங்குகள் உற்பத்தியிலும் பராமரிப்பிலும் பலர் கவனம் செலுத்தத் தொடங்கினர். அவருள் சிறப்பாகக் குறிப்பிடத்தக்கவர் ராபர்ட்டு பேக்வெல் (Robert Bakewell) என்னும் சுயேச்சைக்குடியானவர் ஆவர். அவர் மக்களுக்குப் போதுமான மாமிச உணவுகிடைக்கும்படி செய்ய மிருகங்களின் இனத்தை விருத்தி செய்ய முயற்சி செய்தார். ஆடுகளின் இனத்தை உயர்த்துவதால் அதிக மாமிசமும் ரோமமும் கிடைக்கத் தக்க முறைகளை அவர் ஆராய்ந்தார். மிருகங்களுக்கு நல்ல தீனி போட்டு அவைகளை வளர்ப்பது அவசியமென்பதை அவர் நன்கு உணர்ந்தார். எருதுகளைக் கொழுக்க வைத்து அதிக மாமிசம் கிடைக்கும்படி ஏற்பாடு செய்தார். ஆடுகளால் பெறப்படும் பயனை இரு வகையில் அதிகமாக்கினர். சில இனப் பெருக்க முறைகளால் அதிக மாமிசத்தைத் தரக்கூடிய ஆடுகளைத் தோற்றுவித்துப் பராமரித்தார். வேறு சில வகை ஆடுகளிலிருந்து அதிக உரோமம் கிடைக்கும்படி ஏற்பாடு செய்தார்.

விவசாய விருத்திக்கு அரசரின் ஆதரவும் கிடைத்தது. மூன்றும் ஜார்ஜ் அரசர் (George III) விண்ஸர் (Windsor) என்னுமிடத்தில் திறந்ததொரு பண்ணையை ஏற்படுத்திப் பல புதிய விவசாய முறைகளை மேற்கொண்டார். அதனால், மக்கள் அவரைக் 'குடியானவர் ஜார்ஜ்' (Farmer George) என்று அன்பாக வழங்கினர்கள்.

1767-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு ஆர்தர் யங் (Arthur Young) என்பவர் சிறந்த விவசாய முறைகளைப் பற்றிப் பல நூல்களையும் துண்டுப் பிரசுரங்களையும் வெளியிட்டார். இங்கிலாந்திலும் பிரான்ஸிலும் அவர் பல இடங்களுக்குப் பிரயாணம் செய்திருந்தபடியால், ஆங்காங்கே காணப்பட்ட பலவகை விவசாயமுறைகளைப் பற்றி விவரமாக ஆராய்ந்து விளக்கினர். அவர் பெரிய பண்ணைகளாய் இருந்தால் விவசாயத்தில் போதிய முதலீடு செய்து சாஸ்திரிய முறையில் சாகுபடி செய்ய முடியுமென்று உறுதியாகக் கூறினர். அவர் இங்கிலாந்தின் விவசாயக் கழகத்தின் செயலாளராய் இருந்தபடியால், விவசாயத்தை விருத்தி செய்யும் வாய்ப்பும் அவருக்குக் கிடைத்தது.

தாமஸ் கோக்கு (Thomas Coke) என்பவர் பல புதிய முறைகளால் நிலச்சத்தை உயர்த்தி நல்ல பயிர்கள் விளையும்படி செய்தார். மேலே கூறப்பட்ட பெருநிலக் கிழார்களின் முயற்சியானது நாடு முழுவதற்கும் உடனே பலன் தரவில்லை. இப்புதிய விவசாய முறைகள் மிக மெதுவாகவே மக்களிடையே பரவின. போக்கு வரத்து வசதிகள் மிகக் குறைவாய் இருந்தபடியால், பல இடத்திலிருந்த மக்களிடையே நெருங்கிய தொடர்பு அக்காலத்தில் இல்லை. மேலும், விளைவித்த உணவுப் பொருள்களைப் பெரும்பாலும் ஆங்காங்கு உள்ளவர்களே உண்டு வந்தனர். அதிகமான உணவுப் பொருள் இருந்தாலும் அவைகளைப் பற்றுக்குறையான இடங்களுக்கோ அல்லது தூரத்திலிருந்த இடங்களுக்கோ கொண்டு செல்வது கஷ்டமாய் இருந்தது. ஆதலால், அதிகமாக உணவுகளை உற்பத்தி செய்யவேண்டுமென்ற முயற்சியானது விவசாயிகளிடையே காண்பது அரிதாயிற்று. விவசாயிகள் மாறுதலை விரும்பாத மனப்பான்மை பெற்றவர்கள். ஆதலால், தலைமுறை தலைமுறையாகக் கையாண்டு வந்த முறைகளை விடுத்து, புதியவைகளைக் கையாள விரும்பவில்லை. மேலும், புதிய விவசாய முறைகளைப் புகுத்துவதற்கு அதிக முதல் அவசியமாகக் காணப்பட்டது. பெரிய தொகைகளை முதலீடு செய்யப் பலருக்கு வசதியில்லை. விவசாயத்துறையில் முன்னோடிகளாய் இருந்தவர்களெல்லாம் பெரிய பணக்காரர்களாய் இருந்தபடியால், பெரிய பண்ணைகளைப் பராமரித்துவந்தனர். பெரிய அளவில் புதிய முறையில் சாகுபடி செய்வதுதான் சிறந்தது என்று எண்ணிப் பல சிறு விவசாயிகள் வாளாவிருந்தார்கள். பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் பல புதிய சாகுபடி முறைகள் பரவின எனினும், பெருகி வந்த மக்கள் தொகைக்குப் போதிய அளவு உணவு உற்பத்தி செய்யப்படவில்லை. ஆதலால், பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கக் காலத்தில் வெளி நாடுகளிலிருந்துகூட உணவு இறக்குமதி செய்ய வேண்டி நேரிட்டது. எனினும், கூடிய விரைவில் வேளாண்மையை விருத்தி செய்து இங்கிலாந்திலேயே போதிய உணவை உற்பத்தி செய்தனர். ஆனால், பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் இடைக்காலத்தில் வெளி நாட்டு உணவை இறக்குமதி செய்வது அவசியமாயிற்று.

3. தொழிற்புரட்சி

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியிலும், பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதியிலும், இங்கிலாந்தில் தொழில்களின் அமைப்பிலும், தொழில் நுட்ப வினை முறைகளிலும் மிகப் பெரிய மாறுதல்கள் உண்டாயின. அது வரையில் வேளாண்மையே இங்கிலாந்தில் முக்கியத் தொழிலாய் இருந்து வந்தது. தொழில்களில் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள் காரணமாக, இங்கிலாந்து தொழில்களையே முக்கியமாகக் கொண்ட நாடாய் மாறிவிட்டது. இப்பெரிய மாறுதலையே ஆர்னல்டு டாயின்பீ என்னும் பேராசிரியர், 'தொழிற் புரட்சி' என்னும் பெயரால் குறிப்பிட்டார். அப்பெயர் என்றும் நிலை பெறலாயிற்று.

பொதுவாக ஒரு குறுகிய காலத்தில் கொலைமுதலிய கொடுஞ் செயல் கொண்ட ஒரு நிகழ்ச்சியைப் புரட்சி எனக் கூறுகிறோம். இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்ட தொழிற்புரட்சியோ, அத்தகையதன்று. ஏறக்குறையக் கி. பி. 1760-ஆம் ஆண்டில் தொடங்கிய மாறுதல்கள் 1830வரையிற்கூட நீடித்து நிகழ்ந்தன. இம்மாறுதல்கள் தொழில்களிலேதான் உண்டாயின. இவைகட்கும் அரசியலுக்கும் நேரடித் தொடர்பு ஏதும் இல்லை. இத்தொழிற்புரட்சியால் அப்போதிருந்த தொழில்கள் அழிந்தொழிந்து புதுத் தொழில்கள் உண்டாயின என்று கூறுதற்கில்லை. நாட்டில் இருந்த பல தொழில்கள் பெரிதும் வளர்ந்து, புதிய பல சிறப்பட்ட தொழில் நுட்ப வினை முறைகளைக் கைக்கொண்டன என்றே கூறலாம். இக்காலத்தில் பல புதிய தொழில்கள் நாட்டில் தோன்றியதும் குறிப்பிடத்தக்கது.

தொழில் வளர்ச்சி முதலில் மெதுவாகவே இருந்தது. மக்கள் தொழில் வளர்ச்சிக்கும் மாறுதல்களுக்கும் ஏற்ப, வாழ்க்கை முறைகளையும் வகுத்துக்கொள்ள இடமிருந்தது. தொழில்களின் மாறுதல்கள் மெதுவாக நிகழ்ந்தனவெனினும், அவைகளின் விளைவுகள் மிகப் பல. தொழிற்புரட்சியால் சமுதாய, பொருளாதார அடிப்படைகளில் மாறுதல்கள் உண்டாயின.

தொழிற்புரட்சிக்கு முன் எல்லாத் தொழில்களிலும் பொருள்கள் கையாலேயே செய்யப்பட்டு வந்தன. பொருள் உற்பத்திக்கு மனித சத்தியே பயன்படுத்தப்பட்டது. மனிதன் வேலைக்கு உதவியாகச் சிறு கருவிகளே உபயோகப்பட்டன. தொழிற்புரட்சியின் விளைவாக மனித சத்திக்குப் பதில் எந்திர சத்தி எல்லாத்

தொழில்களிலும் புகுத்தப்பட்டது. இது தொழில் அமைப்பில் பல மாறுதல்களை உண்டாக்கியது. கையால் செய்து வந்த வேலைகளை எந்திரங்களைக் கொண்டு செய்யத் தொடங்கிய இந்த முக்கிய மாறுதலேயன்றி, தொழில்கள் நடைபெறும் இடங்களிலும் பெரிய மாறுதலைக் காண்கின்றோம். அதுகாறும் தொழில்களில் ஈடுபட்டவர்கள் தங்கள் வீடுகளிலேயே பண்டங்களை உற்பத்திசெய்தார்கள். ஆனால், தொழிற்புரட்சிக் காலத்தில் இடம் மாறியது. தொழிலாளிகள் பலரை ஒன்று கூட்டித் தொழில்களை நடத்தத் தொழிற்சாலைகள் தோன்றின. இல்லத் தொழில் முறை மாறித் தொழிற்சாலை முறை தோன்றிற்று. இல்லத் தொழில் முறை நிலவிய போது சிறு கைத் தொழில்கள் பரவலாய் இருந்தன. தொழிற்புரட்சி உண்டான போது ஆங்காங்கே ஓரிடத் தொழிற்செறிவு (Localisation) ஏற்பட்டது.

தொழிற்புரட்சி உண்டான போது பல தொழில்களிலும் பல எந்திரங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டன. தொடக்கக்காலத்தில் இவை நீர் விசையால் இயக்கப்பட்டன. பிறகு நீராவியின் சத்தி இந்த எந்திரங்களை இயக்குவதற்கு உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. தொழில் துறையில் முக்கியமான பல புதுப்பட்டணங்கள் உண்டாயின. இவை பெரும்பாலும் இரும்பு. நிலக்கரிச் சுரங்கங்களைக் கொண்ட இங்கிலாந்தின் வடபகுதிகளில் காணப்பட்டன. தொழிற்புரட்சியால் முதலாளிக்கும் தொழிலாளிக்கும் இடையே காணப்பட்ட மாறுபாடுகள் பல சமுதாயப் பொருளாதார விளைவுகட்கு வித்திட்டன. பொருளாதார உலகில் இங்கிலாந்து உச்சநிலையை எட்டியது. இவ்வாறு பல வகைகளிலும் இங்கிலாந்தின் நிலைமை மாறி விட்டபடியாலேதான் இக்காலத்தின் நிகழ்ச்சிகளைப் பொதுவாகத் தொழிற்புரட்சி என்னும் பெயரால் குறிப்பிடுகிறோம்.

தொழிற்சாலை முறை திடீரென உண்டானதன்று; இம்முறையின் சில சிறப்பியல்புகள் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்ட காலத்திற்கு முன்பே உண்டானவை. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டுக்கு முந்தியே தொழிலாளிகளை ஒரே இடத்தில் சேர்த்து வைத்து, அவர்களின் தொழில்களுக்கு வேண்டிய கச்சாப்பொருள்கள் முதலியவைகளைக் கொடுத்து முதலாளி தன் நேர்ப்பார்வையின்கீழ் வேலை வாங்குவதன் சௌகரியங்கள் பலருக்குப் புலப்பட்டன. முன்பு கம்பளத் தொழிலில் வியாபாரிகளாய் இருந்த முதலாளிகள், தங்கள் இல்லங்களிலேயே வேலை செய்து வந்த தொழிலாளிகளுக்கு ஆட்டின் உரோமத்தைக் கொடுத்து, அவர்களின் வீடுகளிலேயே அதைத் துணி

யாக நெய்து கொடுக்கச் செய்து, அதற்கான கூலிகளைக் கொடுத்து வந்தனர். இவ்வேற்பாட்டில் குறைபாடுகள் இருந்தன. தான் கொடுத்த உரோமம் முழுவதையும் துணி நெய்வதில் தொழிலாளி பயன்படுத்தினுை என்பதில் முதலாளிக்கு ஐயம் ஏற்பட இடமிருந்தது. மேலும், வேலையைத் திறம்படச் செய்யும்படி தூண்ட முதலாளி கண்காணிக்க முடியாமற்போயிற்று. இவ்வகைச் சங்கடங்களைத் தவிர்க்க, முதலாளிகள் தொழிற்சாலை முறையைச் சிறிது சிறிதாகப் புகுத்தலானுர்கள். பல தொழிலாளிகளை ஒரு கூரையின் கீழ்க்கொண்டு வந்து, தொழிலுக்கு வேண்டிய கச்சாப் பொருள்கள், கருவிகள் முதலியவைகளைத் தந்து தொழிற்சாலையில் முதலாளி வேலை வாங்கும் முறை வளர்ந்தது. தொழிற்புரட்சிக்குப் பிறகு தொழிற்சாலை முறை இன்றியமையாததாயிற்று. பல வகை எந்திரங்களைப் பல தொழில்களிலும் பயன்படுத்திய போது எந்திரங்களைக் குறிப்பிட்ட இடங்களில் தொழிற்சாலைகளில் நிறுவ வேண்டி நேர்ந்தது. இருளடைந்த - காற்ரேட்டம் முதலிய வசதிகளைப் பெருத - சிறு வீடுகளைவிட இந்தத் தொழிற்சாலைகள் எவ்வளவோ மேலானவையெனப் பல தொழிலாளிகள் எண்ணினுர்கள். மேலும், ஆலைகள் நீர் விசை கிடைத்த இடங்களில் முதலில் நிறுவப்பட்டன. பின்பு இரும்பும் நிலக்கரியும் கிடைத்த இடங்களில் நீராவிச் சத்தி எளிதில் பெறக்கூடுமாதலால், ஆலைகள் அங்கே கட்டப்பட்டன. தொழிற்சாலை முறை பதினெட்டாம் நூற்ருண்டின் பிற்பகுதியிலே தான் முழு உருப் பெற்றதெனக் கூறலாம். ஆலைத் தொழில்கள் பெருகிய பிறகுதான் மனிதன் எந்திரத்திற்கு மேலான நிலையிலிருந்து தாழ்ந்துவிடுகிருன். எந்திரம் மனிதனை ஆளத் தொடங்கியது. தொழிற்சாலை முறையானது இல்லத் தொழில் முறையை முற்றிலும் அழித்துவிட்டது என்று கூறுவதற்கில்லை. தொழிற்சாலை முறை, இல்லத் தொழில் முறை ஆகிய இவ்விரு முறைகளும் இருந்து வந்தன. சில தொழில்களில் இல்லத் தொழில் முறை இன்றும் நிலவுவதைக் காணலாம். ஆனுல், பெருவாரியான தொழில்கள் ஆலைத் தொழில்களாகவே நடைபெறுகின்றன.

எந்திரங்களை இயக்குவதற்கான தக்க சத்தி கண்டுபிடிக்கப் படாத காரணத்தாலேதான் எந்திரத் தொழில் முறை பரவுவது தடைப்பட்டிருந்தது. நீரின் சத்தியைக் கொண்டு எந்திரங்கள் இயக்குவதில் பல சங்கடங்கள் காணப்பட்டன. குளிர் காலத்தில் நீர் உறைந்து பயன்படாது போக இடமிருந்தது. கோடை காலத்தில் போதிய அளவு நீர் ஓட்டம் இன்மையால் எந்திரங்களை

இயக்குவதற்குப் போதுமான சத்தி கிடைப்பது அரிதாய் இருந்தது. மேலும், மார்க்கெட்டு வசதி ஏனைய வசதி ஆகியவைகளைக் கவனியாமல் நீரின் சத்தி கிடைக்குமிடங்களில் எந்திரங்களை நிறுவித் தொழிற்சாலைகளை ஏற்படுத்த வேண்டியிருந்தது. ஆனால், நீராவிச் சத்தியைப் பயன்படுத்தத் தொடங்கிய பிறகு இத்தொல்லைகள் நீங்கின. நீராவிச்சத்தியை வேண்டிய அளவு வேண்டிய இடத்தில் உற்பத்தி செய்துகொள்ள முடிந்தது. ஆதலால், நீராவிச் சத்தியைப் பயன்படுத்தத் தொடங்கிய பின்பு எந்திர சாதனங்களில் எவ்வளவோ முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. எந்திரங்களைக்கொண்டு எவ்வளவு வேண்டுமானலும் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வது சாத்தியமாயிற்று. எனவே, நீராவிச்சத்தி பல பொருளாதாரச் சமுதாய மாறுதல்கட்கு அடி கோலியது.

தொழிற்புரட்சிக் காலத்தில் உண்டான மாறுதல்கள் ஒன்றுக்கொன்று நெருங்கிய தொடர்புடையனவாயும் ஒன்றையொன்று சார்ந்தனவாயும் காணப்பட்டன. முதலில் பொறிக்கலையில் உண்டான முன்னேற்றத்தைக் காண்போம்.

பல புதிய எந்திரசாதனங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டனவாதலால் அவைகளைச் செய்யவும், பழுது பார்க்கவும் அனேக இஞ்சினியர்கள் தேவையாய் இருந்தார்கள். இப்பொறியாளர்கள் தங்கள் கலையை அனுபவத்தினலேயே கற்றவர்கள். இவர்கள் எந்திரங்களை ஆக்குவதில் இரும்பு வார்ப்படக்காரரின் உதவியை நாட வேண்டியிருந்தது. இதனல் இரும்பு வார்ப்படக்காரரின் எண்ணிக்கையும் திறமையும் பெருகலாயின. இரும்பு பல வகைத் தொழில்கட்குப் பயன்படுத்தப்பட்டது.

எனவே, இரும்புச் சுரங்கத் தொழில் பெரிய அளவில் விரிவடைவது இன்றியமையாததாயிற்று. நீண்ட காலம் இரும்பை உருக்குவதற்கும் வார்ப்பதற்கும் மற்றும் பல வகை வேலைகட்கும் மரத்தை எரித்த கரிதான் உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. நாளடைவில் மரங்கள் வெட்டப்பட்டபடியால், இக்கரி போதிய அளவு குறைந்த விலையில் கிடைப்பது அரிதாயிற்று. ஆனல், இரும்புத் தொழிலுக்கு நிலக்கரியை உபயோகப்படுத்தத் தொடங்கியதிலிருந்து இரும்புத் தொழில் மிகவும் விரைவாக முன்னேறிற்று.

இரும்புத் தொழிலுக்கு நிலக்கரி வேண்டியிருந்தது. எந்திரங்களை இயக்குதற்கான நீராவியை உற்பத்தி செய்வதற்காக ஏனைய தொழில்களுக்கும் நிலக்கரி ஏராளமாக வேண்டியிருந்தது. இதனல், நிலக்கரித் தொழில் பெருகுவதாயிற்று. சுரங்கங்களில் ஊறிய தண்

ண்ணீரை இறைப்பதற்கான நீராவி எந்திரத்தைப் பொறியாளர்கள் கண்டு பிடித்துப் பழக்கத்திற்குக் கொண்டுவாராதிருந்தால், சுரங்க வேலையில் முன்னேற்றத்தைக் காண்பது அரிதாயிருக்கும்.

இங்கிலாந்தில் பெரிய அளவில் எந்திர சத்தியைப் பயன் படுத்தத் தொடங்கிய தொழில் பருத்தித் துணித்தொழில் ஆகும். தொழிற்புரட்சிக்காலத்தில் அங்கே புதிதாகத் தோன்றி வளர்ந்த பெரிய தொழிலாகும் இது. புதியதொரு தொழிலாதலால், இதில் எந்திரங்களைப் பயன்படுத்துவதில் யாதொரு தடையும் இல்லை. நூல் நூற்பதில் இயந்திர சாதனங்கள் முதலில் புகுந்தன. பிறகு நெசவு நெய்வதற்கான எந்திரங்களும் பயன்படுத்தப்பட்டன. பருத்தித் தொழிலில் புகுந்த எந்திர சாதனங்கள், பின்பு கம்பளி, பிளாக்ஸ் (Flax), பட்டு முதலிய தொழில்களிலும் பரவலாயின.

துணிகளை வெளுத்தல், சாயம் தோய்த்தல், துணிகளில் அச்சடித்தல் முதலிய துணி உற்பத்தி சம்பந்தமான தொழில்கள் முன்னேறுவதற்கு ஏற்ற வகையில் ரசாயனத் தொழில்கள் விருத்தி யடைவது முக்கியமாயிற்று. தொழிலியல் ரசாயனம் பெரிய அளவில் பெருகி ஜவுளித் தொழிலுக்குப் பேருதவி செய்தது.

இந்த மாறுதல்கள் எல்லாம் ஒன்றோடொன்று நெருங்கிய தொடர்பு உடையவை. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் மேற்கண்ட தொழில்களின் முன்னேற்றம் ஒரே தன்மையாய் இருந்தபடியால். அவை பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் முன்னேறின. 1694-ஆம் ஆண்டில் இங்கிலாந்து பாங்கு ஆரம்பிக்கப்பட்டு நல்ல முறையில் சேவை செய்தது. அதையன்றி, வேறு பல பாங்குகளும் தொழில்களுக்கு உதவி செய்தன. புதிய பல சோதனைகளைச் செய்வதற்கும் புதிய இயந்திர சாதனங்களைக் கண்டுபிடித்து உபயோகிப்பதற்கும் தேவையான முதலைச் சேர்ப்பதற்கு பாங்குகள் பெரிதும் உதவி செய்தன.

நாட்டின் போக்கு வரத்துச் சாதனங்களும், சாமான்களை வேண்டிய இடங்களுக்குக் கொண்டுசெல்லும் வசதியும் அக்காலத்தில் விருத்தியடைந்தபடியால், தொழிற்சாலைகளில் எந்திரங்களைக் கொண்டு பொருளுற்பத்தி செய்ய முடிந்தது; தொழில் நகரங்களிலிருந்து உற்பத்திப் பொருள்களைப் பல இடங்களுக்கும் கொண்டு செல்வது சாத்தியமாயிற்று. அந்நகரங்களில் கூடியிருந்த தொழிலாளிகளுக்குக் கிராமங்களிலிருந்து உணவுப் பொருள்களை எடுத்துச் செல்வது போக்கு வரவு சாதனங்களின் விருத்தியாலேதான் எளிதில் முடிந்தது; தொழிற்சாலைகளுக்கு வேண்டிய கச்சாப் பொருள்களைப் பல இடங்களிலிருந்தும் கொண்டுபோய்ச் சேர்ப்பதும் சாத்திய

மாயிற்று. தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்களை மக்கட்குத் தேவைப்பட்ட இடங்களுக்குக் கொண்டுபோய் விற்பதற்கான வசதிகள் அக்காலத்தில் உண்டாயின.

போக்கு வரத்துக்கும் சாமான்களைக் கொண்டு செல்வதற்கும் ஆன வசதிகள் பெருகப்பெருகத் தொழிற்புரட்சியின் வேகமும் அதிகமாயிற்று என்று கூறக்கூடும். போக்கு வரத்துச் சாதனங்கள் வளர்ச்சியடைந்த காலத்தை இரண்டு பகுதிகளாகப் பிரிக்கலாம். இங்கிலாந்தில் சாலைகளின் வளர்ச்சியும் கால்வாய்களின் பெருக்கமும் அக்காலத்தின் முற்பகுதியில் ஏற்பட்டன. உள் நாட்டு நீர் வழிகள் பல பயன்படுத்தப்பட்டன. அப்போதுதான் இரும்பு நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் மக்களால் பயன்படுத்தப்பட்டன. பொறியியல் தொழில்கள் பல உண்டாயின. ஜவுளித்தொழில்கள் பெரிதும் முன்னேறின. அக்காலத்தில் உள் நாட்டுக்குள்ளேயே எந்திர சாதன உற்பத்திப் பொருள்களை விற்பனை செய்தனர். பல தொழில்களும் பெரும்பாலும் தனி மனிதர்களாலேயே நடத்தப்பட்டன. அவர்களுடைய முதல் சிறிய அளவினதாகவே இருந்தது. தொழிலாளர்களின் ஸ்தாபனங்களும் ஆங்காங்குக் குறுகிய எல்லைக்குள் இயங்கி வந்தன.

போக்கு வரவு சாதன முன்னேற்றத்தின் இரண்டாவது காலப் பகுதியில் இரயில்வேக்களும், நீராவிக்கப்பல்களும் பயன்பட்டன. இப்புதிய போக்கு வரவு சாதனங்கள் தொழிற்புரட்சிக்கு உற்ற துணையாய் இருந்தன. அக்காலத்திலேதான் தொழிற்புரட்சியின் இரண்டாவது புதிய வளர்ச்சிக் காலம் தொடங்கியது என்று கூறலாம். அக்காலத்திலேதான் புதிய பல தொழில்கள் எங்கும் உண்டாயின. இருப்புப்பாதை அமைப்பதற்கு மிகப் பெரிய அளவில் இரும்பு தேவையாய் இருந்தது. அதனால், இரும்புத் தொழில் மிகவும் முன்னேறிற்று. இரயில்வேக்கள் குறைந்த செலவில் நீண்ட தூரத்திற்குச் சாமான்களை ஏற்றிச் சென்றபடியால், பல பொருள்களின் மார்க்கெட்டுப் பெரிதாயிற்று. அதனால், பண்டங்கள் ஏராளமாக உற்பத்தி செய்யப்பட்டன; வியாபாரமும் மிகவும் பெருகிற்று.

பெரிய அளவில் பொருளுற்பத்தி செய்வதற்கும் பெருத்த வியாபாரம் செய்வதற்கும் அதிக முதல் வேண்டியிருந்தது. அக்காலத்தில் கூட்டுப் பங்கு கம்பெனிகள் பல தொடங்கப்பட்டன. பாங்குகள் பல, தொழில் செய்ய முற்பட்டன. அக்காலத்தில் கம்பெனிகளிடையே போட்டிகள் வலுத்தன. அவற்றுள் ஒவ்வொன்றும் தன்னுடைய சாமான்களையே எல்லோரும் விரும்பி வாங்கச் செய்யவேண்டுமென்று தவறான முறைகளைக்கூடக் கைக்கொள்ள

லாயிற்று. அக்கம்பெனிகளுக்கிடையே ஏற்பட்ட போட்டியால் கஷ்டங்கள் பல உண்டாயின. அவைகளைத் தவிர்ப்பதற்கு டிரஸ்ட் (Trust) முதலிய பெரிய கூட்டு ஸ்தாபனங்கள் ஏற்பாடு செய்யப் பட்டன. பொருளுற்பத்தி அமைப்பில் பெரிய ஸ்தாபனங்கள் ஏற்பட்ட பொழுது பெரிய தொழிலாளர் சங்கங்களும் உண்டாயின.

4. தொழிற்புரட்சி முதலில் இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்டதன் காரணங்கள்

முதலில் இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டதன் காரணங்கள் ஆராய்ந்து அறியத் தக்கவை. தொழிற்புரட்சி இங்கிலாந்தில் ஏற்படுவதற்கு முன்பு இங்கிலாந்துடன் வியாபாரப் போட்டி செய்த நாடு, பிரான்ஸ் தேசமாகும். இங்கிலாந்தைவிட, பிரான்ஸ் தேசத்திலேதான் ஜனத்தொகை அதிகமாய் இருந்தது. 1780 முதல் 1790 வரையிலுள்ள காலத்தில் இந்தியாவில் 90 லட்சம் மக்களே வாழ்ந்தார்கள். 1789-ஆம் ஆண்டில் எடுத்த கணக்கின் படி பிரான்ஸ் தேச மக்களின் தொகை ஏறக்குறைய 2 கோடியே 50 லட்சம் ஆகும். மக்களின் எண்ணிக்கை அதிகமாய் உள்ள தேசத்தில் வியாபாரத்தின் அளவும் அதிகமாய் இருப்பது இயற்கை. அத்தேசத்திலேதான் சாதாரணமாகத் தொழிற்புரட்சி முதலில் ஏற்படுவது எதிர்பார்க்கத்தக்கது. ஆனல், அவ்வாறு நடக்கவில்லை. பிரான்ஸ் தேசத்தில் லூயி பிலிப்ஸ் (Louis Philips) என்ற அரசரின் காலமாகிய 1830 முதல் 1848 வரையிலும், பிறகு மூன்றுவது நெப் போலியன் காலமாகிய 1852 முதல் 1870 வரையிலும் உள்ள காலத் திலேதான் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டது. பிரான்ஸ் தேசத்தில் தொழிற்கட்டுப்பாடுகள் 1762ல் நீக்கப்பட்ட பிறகு தொழில் உற்பத்தி பெருகினலும், அது இல்லத் தொழில் முறையாகவே வளர்ச்சியடைந்தது. அதற்கு முக்கிய காரணம், பிரான்ஸ் தேசத் தில் பல தொழில்களையும் செய்வதற்குத் தொழிலாளிகள் எளிதில் கிடைத்ததேயாகும். இங்கிலாந்திலோ, பெரிதும் வளர்ந்து வந்த ஏற்றுமதித் தொழிலுக்கு வேண்டிய பொருள்களைக் கையினலேயே உற்பத்தி செய்வதற்குப் போதிய தொழிலாளிகள் கிடைக்கவில்லை. 4 கோடி பெறுமான ஏற்றுமதி இறக்குமதி வியாபாரம் செய்வதற்குப் பிரான்ஸ் தேசத்தில் 2 கோடியே 60 லட்சம் மக்கள் இருந்த போது, 3 கோடியே 20 லட்சம் பவுன் மதிப்புள்ள வெளி நாட்டு வர்த்தகத்துக்கு இங்கிலாந்தில் 90 லட்சம் மக்களே இருந் தார்கள். இங்கிலாந்தைப்போல வெளி நாட்டு மார்க்கெட்டுகளும் குடியேற்ற நாட்டு மார்க்கெட்டுகளும் பிரான்ஸ் தேசத்திற்கு இருந்தும், இங்கிலாந்தைப்போல அல்லாது அந்நாட்டிற்கு ஏராளமான தொழிலாளர் வசதி கிடைத்த படியால் அங்கே பொருளுற்பத்திக்கு இயந்திரங்களைப் பயன்படுத்த

வேண்டிய அவசியம் உண்டாகவில்லை. பிரான்ஸ் தேசத்தில் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டு வரையில் பாங்கு முறையானது உருப்பெறவில்லை. அந்நாட்டில் அரசியலில் பெரும்புரட்சி ஏற்பட்டதால் பொருளாதார முன்னேற்றம் தடைபட்டது. புரட்சிக்கு முன் இருந்த வியாபார சுபிட்சமானது அந்நாட்டில் 1830க்குப் பிறகுதான் மறுபடியும் உண்டாயிற்று. அரசியல் துறையில் புரட்சி ஏற்படாதிருந்தால், இங்கிலாந்திற்கு முன்னமே அந்நாடு தொழில் வளர்ச்சியைப் பெற்றிருக்கும் என்று கூறுவது மிகையாகாது. அந்நாட்டிலும் புதிய இயந்திர சாதனங்களைக் கண்டுபிடிக்கக்கூடியவர்கள் இருந்தார்கள். பிரான்ஸ் தேசத்தின் வெளி நாட்டு வியாபாரம் 1793ல் இங்கிலாந்துக்கும் பிரான்ஸுக்கும் யுத்தம் தொடங்கியபோது குலைந்துவிட்டது. பிரான்சு தேசத் தொழிற்சாலைகள் 1750க்குப் பின் மிகவும் விருத்தி செய்யப்பட்டன. அரசாங்கமும் புதிய இயந்திரங்களைத் தொழிலில் புகுத்த முயற்சி செய்தது. பிரான்ஸின் அரசியற்புரட்சி ஏற்படுவதற்கு முன்பே பருத்தித்துணித் தொழிலில் எந்திர சாதனங்களைச் சிலர் பயன்படுத்தத் தொடங்கினர். கோக்கைப் (Coke) பயன்படுத்திப் புதிய முறையில் இரும்புத் தொழில் ஒன்றை அந்நாட்டின் ஓரிடத்தில் தொடங்கினார்கள். ஆனால், அரசியற்புரட்சியால் நாற்பது வருஷ காலத்திற்குப் பிந்திய நிலைக்குப் பிரான்ஸ் தேசமானது சென்றுவிட்டது. இதற்கிடையில் சுமார் 1830ஆம் ஆண்டில் பிரான்ஸானது பொருளாதாரத் துறையில் முன்னேறத் தொடங்கிய போது இங்கிலாந்து 'உலகத்தின் தொழிற்சாலை' என்று பாராட்டிக் கூறத்தக்க வகையில் பொருளாதார முன்னேற்றத்தை அடைந்துவிட்டது.

ஜெர்மனித் தேசம் 1877-ஆம் ஆண்டில் ஜெர்மானிய ஏகாதிபத்தியம் ஏற்படும் வரையில் தாழ்ந்த பொருளாதார நிலையிலேயே இருந்தது. அக்காலத்தில் தொழில் பெருவளர்ச்சியை அடைவதற்குப் போதுமான அளவு முதல் பெருகவில்லை. சாலைகளோ, மிகத்தாழ்வான நிலைமையில் இருந்தன. அந்நாட்டுக்குள்ளே சாமான்களைக் கொண்டு போவதற்குச் சுங்க வரிகள் வசூலிக்கப்பட்டபடியால், தாராளமாக வியாபாரத்தைச் செய்வது மிகவும் கடினமாய் இருந்தது. மக்களிடையே நாடு முழுவதற்கும் பொதுவான நல்ல காரியங்களைச் செய்யவேண்டுமென்ற எண்ணம் உண்டாகவில்லை. இக்காரணங்களால் இங்கிலாந்தின் தொழில் வளர்ச்சியானது ஜெர்மன் வளர்ச்சிக்கு முன்னமே ஏற்பட்டது.

அடுத்தபடியாக ஹாலந்து தேசத்தின் அப்போதைய நிலைமை ஆராய்வோம்: அந்நாட்டில் போதிய முதல் இருந்தது. அதைக் கொண்டு தொழில்களை அந்நாடு வளர்த்திருக்கக்கூடும். அந்நாட்டினர் நெடுங்காலமாகக் கப்பற்போக்குவரத்தில் மிகவும் முன்னேற்றம் கண்டிருந்தனர். அந்நாட்டின் மக்களின் எண்ணிக்கை குறைவாய் இருந்தபடியால், பெரிய அளவில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு எந்திரங்களைப்பயன்படுத்தக்கூடிய அவசியமும் இருந்தது. எனினும், மக்கள் அந்நாட்டில் பெரிய அளவில் பொருளுற்பத்தி செய்வதை விரும்பவில்லை. அங்கே கில்டு முறையானது (Guild System) அழியாமல் இருந்தபடியால், தொழிலாளிகள் பழைய உற்பத்தி முறையைக் கைவிட்டுப் புதிய முறைகளை ஏற்பது எளிதாய் இல்லை. பெரிய அளவில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதில் அந்நாட்டினருக்குப் போதிய அனுபவம் இல்லை. மேலும், அந்நாட்டின் வியாபாரமானது குறைந்து வந்தது. பல தொழில்களுக்கு வேண்டிய கச்சாப் பொருள்கள் அந்நாட்டினருக்குப் போதிய அளவில் கிடைக்கவில்லை. அக்காலத்தில் குறைந்த அளவில் கிடைத்த கச்சாப் பொருள்களை இங்கிலாந்தும் பிரான்ஸும் தங்களிடையே போட்டி போட்டுக்கொண்டு வாங்கி வந்தன. இவ்வகைக் காரணங்களாலே தான் ஹாலந்து தேசத்தில் அக்காலத்தில் தொழிற்புரட்சி உண்டாகவில்லை.

மேலே குறிப்பிடப்பட்ட நாடுகள் பல வேறு காரணங்களால் தொழில் வளர்ச்சியைப் பெறமுடியாத காலத்திலேயே இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டதற்குச் சிறப்பாகச் சில காரணங்களும் இருந்தன. எல்லாக் காரணங்களையும்விட மிக முக்கியமெனக் குறிப்பிடத்தக்கது இங்கிலாந்தின் அரசியல் நிலைமையும், நிதி நிலைமையும் ஸ்திரமாய் இருந்ததேயாகும். 1688-ஆம் ஆண்டில் ஆட்சி முறை அமைப்பில் மாறுதல் உண்டானதன் பிறகு அரசியல் துறையில் விசேஷ மாறுதல் எதுவும் உண்டாகவில்லை. பொருளாதாரத் துறையில் சர் ராபர்ட்டு வால்போல் (Sir Robert Walpole) சிறந்த முறைகளைக் கையாண்டபடியால், நாட்டின் நிதி நிலைமையானது விருத்தியடைந்தது. இங்கிலாந்து தேசமானது பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் பல போர்களில் ஈடுபட்டு வந்தாலும், அப்போர்களில் எதுவும் இங்கிலாந்துக்குள்ளேயே நடைபெறவில்லை. அவை ஐரோப்பிய நாடுகளிலோ, அல்லது ஆசியா, அமெரிக்காக் கண்டங்களிலோ, அல்லது சமுத்திரத்திலோ நடைபெற்றன. ஆதலால், உள் நாட்டில் நடைபெறும் யுத்தத்தால் ஏற்படக்

கூடிய சமுதாயப் பொருளாதார விளைவுகள் இங்கிலாந்தைப் பாதிக்கவில்லை.

இங்கிலாந்து தேசத்தில் பதினேழாம் நூற்றாண்டில் மக்களிடையே பணவிருத்தி அதிகமாயிற்று. ஏனெனில், அந்நூற்றாண்டில் அந்நாடு பெரிய அளவில் வெளி நாட்டு வியாபாரத்தை நடத்தியது. கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி என்ற ஸ்தாபனத்தால் வெளி நாட்டு வியாபாரம் மிகவும் விருத்தி செய்யப்பட்டது. பணந்திரட்டியவர்கள் தங்கள் சேமிப்பைப் பல தொழில்களில் முதலீடு செய்வதை விரும்பினர். பண வசதியில்லாத, ஆனால் தொழில் நுட்ப அறிவில் சிறந்த பலருக்கு அவர்கள் பொருள் உதவி செய்து, புதிய ஆராய்ச்சிகளைச் செய்வதில் ஊக்கமளித்தார்கள். மக்கள் சம்பாதித்த பணத்தை இங்கிலாந்தில் எளிதில் சேமிக்க முடிந்தது. அதற்கு முக்கிய காரணம், அந்நாட்டில் பாங்கு வசதிகள் பெருகியதேயாகும். நாட்டில் அமைதி நிலவியபடியால் மக்கள் தைரியத்துடன் நீண்ட காலத்துக்குப் பிறகுதான் இலாபம் தரக்கூடிய நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள், இரும்பு உற்பத்தி முதலியவைகளில் முதலீடு செய்தார்கள்.

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் இங்கிலாந்து பல யுத்தங்களை நிகழ்த்தியது. அப்போர்களில் இங்கிலாந்து வெற்றி பெற்றபடியால், இங்கிலாந்தின் ஆதிக்கம் உலகில் பல பகுதிகளிலும் பரவியது. இங்கிலாந்துக்குப் பல குடியேற்ற நாடுகள் சொந்தமாயின. இந்த இடங்களில் எல்லாம் இங்கிலாந்தின் உற்பத்திப் பொருள்களை விற்பதற்கு வசதி உண்டாயிற்று. பல பொருள்களின் மார்க்கெட்டுப் பெரிதாகிவிட்டபடியால், பெரிய அளவில் பொருளுற்பத்தி செய்வது இலாபகரமானது என்பதை மக்கள் உணர்ந்தார்கள். பொருளுற்பத்தி பெருக்குவதன் விளைவே பல தொழில்களிலும் எந்திர சாதனங்களைப் புகுத்தியதாகும். முன்னே கூறியபடி சுமார் 4 கோடி பவுன் பெறுமானமுள்ள வெளி நாட்டு வியாபாரத்திற்கான பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு 1780-ஆம் ஆண்டு முதல் 1790-ஆம் ஆண்டு வரையில் இங்கிலாந்தில் 90 லட்சம் மக்களே வசித்தார்கள். பெருகிய வெளி நாட்டு வியாபாரத்திற்குப் போதிய பொருளுற்பத்தி செய்யத் தொழிலாளர் கிடைக்காததால், எந்திர சாதனங்களைக் கண்டுபிடித்துப் பயன்படுத்த நேரிட்டது.

மேலும், தூர தேசங்களுக்கெல்லாம் இங்கிலாந்திலிருந்து சாமான்களைக் கொண்டு செல்வதற்கான கப்பல் வசதிகள் இந்நாட்டிற்குப்பெரிதும் உதவியாய் இருந்தன. இங்கிலாந்தின் மக்கள் நெடுங்காலமாகவே கப்பல் போக்குவரத்தை விருத்தி செய்து வந்தார்கள்.

கப்பல்களை ஓட்டுவதற்கு நீராவி பயன்படுத்திய பிறகு குறைந்த செலவில் நீண்ட தூரத்திற்குக்கூடப் பொருள்களை ஏற்றிச் செல்வது எளிதாயிற்று. உள் நாட்டிலும், முதலில் சாலைகள் செம்மையாக்கப் பட்டபடியாலும், வாய்க்கால்கள் வெட்டப்பட்டபடியாலும் வியாபாரம் பெருகியது. பிறகு போடப்பட்ட இருப்புச்சாலைகளும் நீராவிக் கப்பல்களும் உள் நாட்டு, வெளி நாட்டு வியாபாரங்களை மேலும் அதிகமாக்கின.

ஐரோப்பாவில் இங்கிலாந்து அமைந்துள்ள இடம் உலக வாணிபத்தைப் பெருக்குவதற்கு ஏற்றதாயிருக்கிறது. அட்லாண்டிக்கு மகாசமுத்திரத்தின் தலைப்பகுதியில் ஐரோப்பாவிற்கு வெளியில் இங்கிலாந்து இருப்பதால் வடக்கு ஐரோப்பிய நாடுகளுடன் இங்கிலாந்து வியாபாரம் செய்வது எளிதாகக் காணப் பட்டது.

ஜெர்மனி, பிரான்ஸ் முதலிய நாடுகளில் உள்நாட்டு வியாபா ரத்திற்குத் தடையாகப் பல சுங்க வரிகள் விதிக்கப்பட்டன. அதே சமயத்தில் இங்கிலாந்திலோ அவ்வகைப்பட்ட எல்லாத் தடைகளும் நீக்கப்பட்டுவிட்டன. தொழிற்சாலைகளில் மக்கள் வேலை செய் வதற்குக் கிராமங்களிலிருந்து தங்கள் நிலங்களை விட்டு வருவதற்கு மற்ற நாடுகளைப்போல இங்கிலாந்தில் தடைகள் விதிக்கப்படவில்லை. அதனால், முதலில் இங்கிலாந்தின் வடபகுதியில் நீரின் சக்தியால் இயக்கப்பட்ட எந்திரங்களை நிறுவியபோது நாட்டின் பல பாகங்களி லிருந்தும் அங்கே வேலை செய்வதற்குத் தொழிலாளிகள் போய்ச் சேர்ந்தார்கள். இங்கிலாந்தின் அடிமை முறையானது பதினாறும் நூற்றாண்டின் கடைசியிலேயே அழிந்துவிட்டது. கில்டு முறை யானது (Guild System) பதினாறும் நூற்றாண்டில் அரசரின் அதிகா ரத்தின்கீழ்க் கொண்டுவரப்பட்டதால், யார் வேண்டுமானாலும் எத் தொழிலையும் செய்வதற்குத் தடைகள் இல்லாமல் போய்விட்டன. கில்டுகளின் செல்வாக்குக் குறைந்தமையால், தொழில்களில் புதிய எந்திர சாதனங்களைக் கைக்கொள்ளுவது சாத்தியமாயிற்று. வெளி நாட்டு வர்த்தக ஸ்தாபனங்கள் அனுபவித்து வந்த விற்பனை முற்றுரி மை (Monopoly) யைப் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டிற்குப் பிறகு அவை அனுபவிக்க முடியவில்லை. பலர் வெளி நாட்டு வியாபா ரத்தைப் பெரிய அளவில் செய்ய முற்பட்டனர்.

வெளி நாடுகளுடன் பெரு வாணிபத்தை நடத்தி வந் ஆங்கிலேயர்களுக்கு ஏற்பட்ட அனுபவம் தொழிற்புரட்சிக் காலத் தில் மிகவும் உதவியாய் இருந்தது. ஏற்கெனவே வெளி நாட்டு

வாணிபத்தைத் திறம்பட நடத்துவதற்கு உதவியாகப் பல ஸ்தாபனங்களை ஏற்படுத்தியிருந்த அந்நாட்டினருக்கு எந்திர சாதனங்களால் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட ஏராளமான சாமான்களை வெளி நாடுகளில் விற்பது எளிதாகவே இருந்தது. உலகின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் எல்லா வகைப் பொருள்களிலும் அவர்கள் பெரிய அளவில் வியாபாரம் செய்தார்கள்.

பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் பல தொழில்களுக்கும் அவசியமான கச்சாப் பொருள்கள் கிடைப்பது அரிதாயிருந்தது. கச்சாப் பொருள்களை வாங்குவதில் இங்கிலாந்துக்கும் பிரான்ஸுக்கும் கடுமையான போட்டியிருந்தது. ஆட்டு மயிர், பட்டு, பருத்தி, பிளாக்ஸ் ஆகிய பொருள்களைக் கூடிய வரையில் தாங்களே வாங்குவதற்கு இருநாட்டு வியாபாரிகளும் பெருமுயற்சி செய்தார்கள். சர் ராபர்ட்டு வால்போல் (Sir Robert Walpole) தம் காலத்தில் கச்சாப் பொருள்கள் குறைந்த விலையில் தொழிற்சாலைகளுக்குக் கிடைப்பதற்கு உதவியாகச் சுங்கவரி அமைப்பில் பல மாறுதல்களைச் செய்தார். கச்சாப் பொருள்களை வாங்குவதில் இவ்விரண்டு நாடுகளுக்குமிடையே உண்டான போட்டி பதினெட்டாம் நூற்றாண்டு முழுவதும் இருந்துவந்தது. கச்சாப் பொருள்கள் போதிய அளவு கிடைக்காவிட்டால் பலர் வேலையில்லாமல் திண்டாட வேண்டியிருந்தபடியாலும், மார்க்கெட்டின் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய முடியாமற் போனதாலும் இவ்விரண்டு நாடுகளும் கச்சாப் பொருள்களைத் திரட்டுவதற்குப் பெருமுயற்சி செய்தன. கச்சாப் பொருள்களைத் தேடுவது மாத்திரமன்றித் தம் உற்பத்திப் பொருள்களை விற்பதற்கான மார்க்கெட்டுகளைப் பெரியனவாக்குவதிலும் இவ்விரண்டு நாடுகளுக்குமிடையே போட்டி இருந்து வந்தது.

குடியேற்ற நாடுகளிலும் வேறு பல நாடுகளிலும் ஆங்கிலேயர்கள் தங்கள் ஆலைகளில் உற்பத்தி செய்த பொருள்களை ஏராளமாக விற்ருர்கள். மேற்கிந்தியத் தீவுகளிலும் (West Indies), வர்ஜீனியாவிலும் (Virginia) பருத்தித் துணிகள் பெரிய அளவில் விற்கப்பட்டன. இங்கிலாந்தில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்கள் ஒரே மாதிரியாகப் பெரிய அளவில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டவை. பிரான்ஸ் தேசத்தில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்களைப் போல ஒவ்வொன்றும் தனித்தனியான சிறந்த வகையில் செய்யப்பட்டவை அல்ல. எந்தப் பொருளையும் ஏராளமாக இங்கிலாந்தில் உற்பத்தி செய்தபடியால், எந்திர சாதனங்களை உபயோகப்படுத்துவது எளிதாயிருந்தது.

இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டதற்கு முக்கிய காரணம், அந்நாட்டில் இரும்பும் நிலக்கரியும் ஏராளமாகக் கிடைத்ததேயாகும். இக்காலத் தொழிற்பெருக்கத்திற்கு இவ்விரண்டு மூலப் பொருள்களும் இன்றியமையாதவை. இவை இரண்டும் ஏராளமாகக் கிடைத்ததோடல்லாமல், இவை ஒன்றுக்கொன்று அருகிலேயே காணப்பட்டன. மேலும், நிலக்கரிச்சுரங்கங்களும், இரும்புச் சுரங்கங்களும் கடற்கரைக்கு அருகிலேயே அமைந்திருந்தபடியால், அந்தத் தாதுப்பொருள்களை உள்நாட்டுத் தொழில்களில் எளிதில் உபயோகப்படுத்த முடிந்ததுமல்லாமல், அத்தொழில்களால் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பொருள்களைப் பல்வேறு இடங்களுக்கு அனுப்புவதும் எளிதாய் இருந்தது. இரும்பு நிலக்கரி ஆகிய கனிப் பொருள்கள் ஏராளமாகக் கிடைத்தபடியால், இரும்பு எஃகு ஆகிய தொழில்கள், பொறிக்கலைத் தொழில்கள், உலோகத்தொழில்கள் முதலியவை விரைவில் முன்னேற முடிந்தது. இங்கிலாந்து உலக நாடுகளுக்கெல்லாம் பொருள்களை அளிக்கக்கூடிய உலைக்களம் (Forge) ஆயிற்று.

அக்காலத்தில் புத்தமைப்புகளைக் (Inventions) கண்டுபிடித்த அறிஞர்கள் ஆங்கிலேயர்களே. அவர்களின் புத்தமைப்புகளே பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் ஆரம்பத்திலும் இங்கிலாந்தின் தொழில் வளர்ச்சிக்கு மிகவும் உதவியாயிருந்தன. பொருள்களைப் பெரிய அளவில் உற்பத்தி செய்ய வேண்டிய அவசியம் இருந்தபடியால், எந்திர சாதனங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. மேலும், ஆங்கில அறிஞர்கள் அப்போது பெற்ற விஞ்ஞான அறிவைக்கொண்டு மக்களின் வாழ்க்கைக்குப் பயன்படும் வகையில் எவ்வகைப் புத்தமைப்புகளை அமைக்கலாம் என்பதில் பல ஆராய்ச்சிகளைச் செய்தார்கள். இங்கிலாந்தில் புத்தமைப்புகளை அமைத்த பல அறிஞர்கள் சாதாரணக் கல்வி பெற்றவர்களே. அது மட்டுமன்றி, பல சிறு வேலைகளில் ஈடுபட்டவர்கள் என்றுலும் அவர்களுடைய புத்தமைப்புகள் பெரிதும் பாராட்டத்தக்கவையாய் இருந்தன. அப்புத்தமைப்புகள் இருவகைப்பட்டவை. சில, பழைய கருவிகளை மேலும் சிறந்தவை ஆக்கியவை. மற்றும் சில, மனிதருடைய உடல் உழைப்புச் சத்தியைப் பயன்படுத்தாமல் முதலில் நீர், அதன்பின் நீராவி ஆகிய சத்திகளைப் பயன்படுத்தும் வகையில் உண்டாக்கப்பட்டவை. அப்புத்தமைப்புகள் பல வகைத் தொழில்களிலும் ஏற்படுத்தப்பட்டன. தொழிற்புரட்சியின் தொடக்கக் காலத்தில் அப்புத்தமைப்புகள் பருத்தி, கம்பளி, லினன்

(Linen) துணிகளை உண்டாக்கும் தொழில்களில் அமைக்கப் பட்டன. மேலும், சுரங்கங்களில் வேலை செய்தல், இரும்பால் எந்திரங்களைச் செய்தல் ஆகிய தொழில்களிலும் அப்புத்தமைப்பு கள் காணப்பட்டன. பல நூற்றாண்டுகளாகக் கம்பளித்தொழில் இங்கிலாந்தில் நடைபெற்ற போதிலும், முதலில் அத்தொழிலில் புத்தமைப்புகள் புகுத்தப்படவில்லை. பழைய தொழில் ஆதலால், புதிய முறைகளைக் கையாள்வதில் அத்தொழிலில் பல சங்கடங்கள் இருந்தன. பருத்தித் துணித்தொழிலிலோ, அவ்விதச் சங்கடங்கள் இல்லாமையால், புதிய சாதனங்கள் பல அத்தொழிலில் பயன் படுத்தப்பட்டன. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் இடைக்காலத்தில் பருத்தித் துணித் தொழில் கம்பளித் தொழிலோடு போட்டியிடத் தொடங்கியதென்றாலும், பருத்தித்துணிகளின் ஏற்றுமதியானது கம்பளித் துணியின் ஏற்றுமதி அளவுக்குச் சமமாகப் பத்தொன்ப தாம் நூற்றாண்டின் தொடக்க ஆண்டுகளிலேதான் ஏற்றுமதி செய்ய முடிந்தது.

இதுகாறும் கூறப்பட்ட காரணங்களால், விவசாயத்தில் முழுதும் ஈடுபட்டிருந்த இங்கிலாந்தானது தொழில் வளம் பெற்ற சிறந்த நாடாய் மாறிவிட்டது. முன்னே கூறியபடி இங்கிலாந்தின் தொழிற்புரட்சியானது மிகக் குறுகிய காலத்தில் ஏற்படவில்லை. 1765 முதல் 1785 வரை உள்ள காலத்தில் பல புத்தமைப்புகள் துணித் தொழில்களில் ஏற்படுத்தப்பட்டனவாயினும், அக்காலத் திற்குப் பிறகும் பல ஆண்டுகள் வரை பல சாதனங்கள் விருத்தி செய்யப்பட்டன. துணிகளை உற்பத்தி செய்யும் தொழில்களில் ஏறக்குறைய 1760 முதல் 1830 வரையில் சுமார் 70 ஆண்டுகளில் பல மாறுதல்கள் செய்யப்பட்டன. நீராவி எந்திரங்கள் பதினெட் டாம் நூற்றாண்டுத் தொடக்கத்திலேயே பயன்படுத்தப்பட்டன. ஆனாலும், பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் இடைக்காலத்திலேதான் முழுதும் நீரின் சத்தியால் இயக்கப்பட்ட எந்திரங்களுக்குப் பதில் நீராவி எந்திரங்கள் எங்கும் கையாளப்பட்டன. பல தொழில் களிலும் புதிய முறைகளும் புத்தமைப்புகளும் கையாளப்பட்டபின் இங்கிலாந்தின் தொழில் வளர்ச்சி உச்ச நிலையை அடைந்துவிட்ட படியால், அந்நாட்டின் பொருளாதார நிலைமையே அடியோடு மாறி விட்டது.

5. இங்கிலாந்தின் தொழிற்புரட்சி மெதுவாக நடைபெற்றதன் காரணங்கள்

தொழில் உற்பத்தி தொடங்குவதற்கு முன்பு மக்கள் தங்கள் வீடுகளிலேயே சிறு கருவிகளின் உதவியைக் கொண்டு பல பொருள்களையும் உற்பத்தி செய்தார்கள். அதோடல்லாமல், ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் விவசாயத்தொழிலிலும் ஈடுபட்டிருந்தபடியால், தன் வீட்டையும் நிலத்தையும் விட்டுவிட்டுத் தொழிற்சாலைக்குப் போய் முழு நேரமும் அங்கேயே வேலை செய்வதை யாரும் விரும்பவில்லை. ஒவ்வொரு குடும்பத்திலும் அதன் தலைவனும் அவனுடைய மனைவி பிள்ளைகள் முதலிய அனைவரும் ஒன்று சேர்ந்தே வேலை செய்தனர். சிறு பிள்ளைகளுக்குக்கூட அவர்கள் செய்யக்கூடிய சிறு வேலைகள் தரப்பட்டன. ஆகையால், குடும்பத் தலைவனேயன்றி மற்றவர்களும் சம்பாதிக்க வாய்ப்பு இருந்தது. அப்போது கூலி விகிதங்கள் குறைவாய் இருந்தனவெனினும், குடும்பத்தில் எல்லோருடைய கூலியையும் சேர்த்துக் கணக்கிட்டால் வருமானம் கணிசமாகவேயிருந்தது. இல்லத் தொழில் முறையில் எவ்வித நிபந்தனையும் கட்டுப்பாடும் இல்லாமல் குடும்பத்தின் தலைவன் வேலை செய்வதற்கு வாய்ப்பு இருந்தது. இக்காரணங்களாலேதான் தொழிலாளி வீட்டை விட்டுத் தொழிற்சாலைக்குப் போய் வேலை செய்வதை விரும்பவில்லை. ஆங்கிலத் தொழிலாளிகள் இவ்வாறு தொழிற்சாலை வேலைக்குப்போக விரும்பாத காலத்தில் அயர்லாந்து தேசத்து மக்கள் இங்கிலாந்தின் தொழிற்சாலைகளில் வந்து வேலைக்கு அமர்ந்தார்கள். மேலும், இங்கிலாந்தில் விவசாயப் புரட்சி ஏற்பட்ட போது சிறு குடியானவரும் விவசாயத் தொழிலாளர்களில் பலரும் நிலத்தை விட்டு வெளியேறினர். அவர்கள் பல தொழிற்சாலைகளிலும் வேலை செய்ய முற்பட்டதால், தொழிலாளர்கள் கிடைக்காத கஷ்டம் ஓரளவு குறைந்தது. ஒரு முதலாளி தொழிற்சாலையை நிறுவ முற்பட்டால், அதில் வேலை செய்யும் தொழிலாளிகளுக்குத் தங்கும் இடம் தரவேண்டியிருந்தது. புதியனவாக உண்டான தொழில் நகரங்களில் வீடுகள் மிகத் தாழ்ந்த நிலையிலேதான் இருந்தன. குடியிருப்பு இடங்கள் வசதியாகக் கிடைக்காத காரணத்தாலும், குடும்பத் தொழில் முறையில் வேலை செய்த தொழிலாளிகள் தொழிற்சாலைக்கு வரத்தயங்கினார்கள்.

முதலாளிகளும் பழைய தொழில் உற்பத்தி முறைகளை விட்டுவிட்டு, தொழிற்சாலை முறையைக் கைக்கொள்வதற்கு அவ்வளவாக

ஆசைப்படவில்லை. இல்லத் தொழில் முறையில் முதலாளிகளுக்குச் சில வசதிகள் இருந்தன. அம்முறையில் தொழிலாளி செய்த வேலையின் அளவுக்கு ஏற்பக் கூலி தரப்பட்டது. கச்சாப் பொருள் கிடைக்காத காரணத்தால் தொழிலாளி வேலை செய்ய முடியாமல் வராவிருந்த காலத்திற்குக் கூலி கொடுக்கவேண்டிய அவசியம் இப்போது இல்லை. பல தொழிலாளிகளுக்கு விவசாயத்திலும் ஓரளவு வரும்படி கிடைக்கும் வாய்ப்பு இப்போது இல்லாமல் போகவே, அவர்கள் கூலி வேலையையே நம்பி வாழவேண்டியிருந்தது. வேலை தேடும் தொழிலாளர்கள் இப்போது ஏராளமாய் இருந்தபடியால், அவர்களுக்குள் போட்டி உண்டாகி, மிகக் குறைந்த கூலிக்குக்கூட வேலை செய்யப் பலர் முன் வந்தனர். ஆதலால், முதலாளிகள் குறைந்த கூலிக்குத் தொழிலாளிகளிடம் வேலை வாங்கும் சந்தர்ப்பம் ஏற்பட்டது. மேலும், தொழிற்சாலை முறையைக் கைக்கொள்வதானால், எந்திரங்களை வாங்குவது, தொழிற்சாலை அமைப்பது முதலிய காரியங்களுக்காகப் பெருந்தொகைகளை முதலீடு செய்ய வேண்டியிருந்தது. ஆகையாலேதான் முதலாளிகள் புதிய முறைகளைக் கையாளுவதில் ஆர்வத்தைக் காட்டவில்லை. பருத்தி நூல் நூற்றல், இஞ்சினியரிங் தொழில்கள் முதலிய புதிய தொழில்களில் எந்திர சாதனங்கள் புகுத்தப்பட்டன. போக்கு வரத்து வசதிகள் மிகக் குறைவாயிருந்த புதுத் தொழிற்பகுதிகளிலும் எந்திர சாதனங்கள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. அதற்கு முக்கிய காரணம், அங்கே தொழிலாளிகள் எளிதாகக் கிடைக்காததுதான். நாளடைவில் நீண்ட காலமாக நடந்து வந்த தொழில்களிலும் எந்திர சாதனங்கள் புகுத்தப்பட்டன. அந்தத் தொழில்களில் வேலை செய்த தொழிலாளிகள் சரியாக வேலை செய்யவில்லை. வேலைநிறுத்தம் முதலிய தொல்லைகள் அடிக்கடி உண்டாயின. என்றாலும், பொதுவாகப் புது முறைகள் மிக மெதுவாகவே கையாளப்பட்டன.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் இங்கிலாந்தில் ஜனத்தொகை மிக அதிகமாயிற்று. ஆதலால், எல்லாத் தொழில்களுக்கும் வேண்டுமளவு தொழிலாளிகள் கிடைத்தனர். எனவே, பழைய தொழில்களில் புதிய எந்திர சாதனங்களைக் கையாளவேண்டிய அவசியம் இல்லை. மக்கள் தொகை பெருகியதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. பதினாறு பதினேழாம் நூற்றாண்டுகளில் மக்களைப் பெரிதும் கொள்ளை கொண்ட பிளேகு, அம்மை முதலிய தொற்று நோய்கள் குறைந்துவிட்டன. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் விவசாயப் புரட்சியால் மழை காலத்திற்கூட விலங்குகளுக்குப் போதிய தீனி கிடைத்தது.

ஆதலால், வருஷம் முழுவதும் எல்லாக் காலத்திலும் மக்களுக்கு வேண்டிய நல்ல மாமிசம் கிடைத்தது. மக்கள் குடிப்பதற்கு நல்ல பால் கிடைத்தது. சாலை வசதிகள் விருத்தியடைந்தபடியால், மழை காலத்திற்கூட நகரங்களில் நல்ல காய்கறிகள் கிடைத்தன. மருத்துவ சாலை வசதிகள் பெருகியபடியால் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் மத்தியிலிருந்து பிள்ளைப்பேறு காலத்தில் குழந்தைகள் இறப்பதும் குறைந்துவிட்டபடியால், ஜனத் தொகை பெருகலாயிற்று. தொழிற் பயில்வு காலத்தில் விவாகம் செய்துகொள்ளக் கூடாது என்று ஒரு சட்டம் இருந்தது. அதனால், பலர் காலம் கழித்தே மணம் செய்து கொண்டனர். கட்டாயமாகத் தொழிற்பயில்வு (Apprenticeship) செய்யவேண்டுமென்ற ஏற்பாடு பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் இல்லாமற்போய்விட்டதால், பல ஆடவர்களும் பெண்டிரும் இளமையிலேயே விவாகம் செய்துகொண்டார்கள். அக்காலத்தில் தொழிற்சாலைகளில் சிறுவர்களுக்குக்கூட வேலை கிடைத்தபடியால், குடும்பம் பெரிதாயிருப்பது பற்றிய கவலை பெற்றோர்களுக்கு உண்டாகவில்லை.

இரும்புத் தொழில், பொறியியல் தொழில், நிலக்கரிச் சுரங்கத் தொழில் ஆகியவைகள் மிக மெதுவாகவே வளர்ச்சி பெற்றன. இந்தத் தொழில்களில் முழு மாறுதல்களும் உண்டாவதற்கு நீண்ட காலம் பிடித்தது. 18-ஆம் நூற்றாண்டு முழுவதிலும், 19-ஆம் நூற்றாண்டில் ஏறக்குறைய 30 வருஷங்கள் வரையிலும் இத்தொழில்களில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டுவந்தபடியால், தொழிற்புரட்சியின் வேகமானது மெதுவாகவே இருந்தது என்று கூறலாம்.

6. தொழிற்புரட்சிக்காலத்தில் புத்தமைப்புகள்

துணி உற்பத்தித் தொழிலிலேதான் முதல் முதலில் பல புத்தமைப்புகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. பல வகைத் துணிகளுக்கும் இங்கிலாந்தில் தேவை அதிகமாய் இருந்தது. வெளி இடங்களிலும் இங்கிலாந்து தேசத்துத் துணிகளைப் பலரும் விரும்பி வாங்கினர்; தேவைகளைப் பூர்த்தி செய்யும் அளவிற்குத் துணிகளை உற்பத்தி செய்வதற்குப் போதிய தொழிலாளிகள் ஆரம்பத்தில் கிடைக்கவில்லை. ஆதலால், எந்திரசாதனங்களின் துணையை ஆங்கிலேயர்கள் நாடவேண்டி இருந்தது. 17–ஆம் நூற்றாண்டில் பெரிய அளவில் வியாபாரம் செய்து அனுபவம் பெற்றிருந்தபடியால், பல பொருள்களை ஏராளமாக உற்பத்தி செய்து, பெருவாணிபம் செய்வது ஆங்கிலேயர்களுக்கு எளிதாய் இருந்தது. இங்கிலாந்தில் பழமையான தொழிலான கம்பளித் தொழிலில் முதலில் தொழிற்புரட்சி ஏற்படாது, பருத்தித் துணித் தொழிலில் முதலில் மாறுதல்கள் ஏற்பட்டது, சாதாரணமாக எதிர் பார்க்க முடியாததாகும். ஆனால், அதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. பருத்தித் தொழில் இங்கிலாந்தில் புதிதாக உண்டானதாகும். ஆதலால், அத்தொழிலில் எந்திர சாதனங்களைக் கையாள்வதற்குத் தொழிலாளரிடமிருந்து எவ்வித எதிர்ப்பும் இல்லை. மேலும், பருத்தித் துணிகளை ஆங்கிலேயர்களின் உபயோகத்திற்காக இறக்குமதி செய்வதை அரசாங்கத்தினர் தடை செய்துவிட்டபடியால் அத்தொழிலை இங்கிலாந்திலேயே அபிவிருத்தி செய்வது அவசியமாயிற்று. கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியானது இங்கிலாந்தில் இறக்குமதி செய்த பருத்தித் துணிகளை ஆங்கில மக்கள் விரும்பி வாங்கினார்கள். இதனால் பாதிக்கப்பட்ட கம்பளித் தொழிலைச் சேர்ந்தவர்களும், பட்டுத்துணித் தொழிலைச் சேர்ந்தவர்களும் பருத்தித் துணியை இறக்குமதி செய்வதைப் பலமாக எதிர்த்தனர். இந்தியா, சைனா, பாரசீகம் ஆகிய நாடுகளிலிருந்து பருத்தித் துணிகளை இங்கிலாந்தில் விற்பதற்காக இறக்குமதி செய்வதை அரசாங்கம் 1700-ஆம் ஆண்டில் தடை செய்தது. ஆனால், அவைகளை மறுபடியும் ஏற்றுமதி செய்வதற்கு இங்கிலாந்தில் இறக்குவதை அரசாங்கம் அனுமதித்தது. அச்சடித்த காலிகோத் துணிகளை, (அவை உள் நாட்டில் அச்சடிக்கப்பட்டிருந்தாலும் அல்லது வெளிநாட்டில் அச்சடிக்கப்பட்டிருந்தாலும்) உபயோகிக்கலாகாது என்று 1720–ஆம் ஆண்டுச் சட்டமானது தடை செய்தது. பாதி அளவு பருத்தியையும் பாதி அளவு லினனையும் கலந்து உற்பத்திசெய்த துணிகளை இங்கிலாந்தில்

மக்கள் உடுத்தத் தொடங்கினுர்கள். இந்தத் துணிகளை உபயோகப் படுத்துவதற்கு எவ்விதத் தடையுமில்லை. 1774-ஆம் ஆண்டில் முழுதும் பஞ்சினுலேயே உற்பத்தி செய்த துணியை உபயோகிக்க ஆங்கில மக்களுக்கு அனுமதி தரப்பட்டது. பருத்தித் துணிகளை வெளி நாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்வது தடை செய்யப்பட்டிருந்தபடியால், உள் நாட்டுப் பருத்தித் துணித்தொழில் விரைவில் முன்னேறிற்று. இத்தொழிலுக்கு உள் நாட்டு மார்க்கெட்டு முழுவதிலும் தனி உரிமை ஏற்படலாயிற்று. 1781-1783-ஆம் ஆண்டுகளில் பருத்தித் துணிகளை வெளி நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்வதற்கு ஏற்ப அரசாங்கக்கொடை (Bounty) வழங்கப்பட்டதால் இத்தொழில் இன்னும் வேகமாக வளருவதற்கு வாய்ப்பு உண்டாயிற்று. துணிகளின்மேல் விதிக்கப்பட்ட ஆயத் தீர்வை (Excise duty) அவைகள் வெளி நாட்டுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட பொழுது திருப்பிக் கொடுக்கப்பட்டபடியால், பருத்தித் துணித்தொழிலுக்கு அதிக சாதகம் கிடைத்தது.

பருத்தித் துணிகளின் தேவை அதிகரித்த பொழுது துணி நெய்வதற்குப் போதுமான அளவு நூல் கிடைக்கவில்லை. ஆகையால், நூல் நூற்பதை அதிகமாக்குவது முதலில் அவசியமாயிற்று. பருத்தித் தொழிலில் பயிற்சி பெற்ற தொழிலாளிகள் அப்பொழுது இருந்திருந்தால், அவர்கள் எந்திர சாதனங்களைக் கண்டுபிடித்து உபயோகிப்பதை எதிர்த்திருப்பார்கள். கம்பளித் தொழிலைப்போல இத்தொழிலில் அனுபவசாலிகளான தொழிலாளிகள் இல்லாமையால், எந்திரங்களைக் கண்டுபிடித்து உபயோகிப்பது எளிதாயிருந்தது. பருத்தித் துணித்தொழிலுக்கு வேண்டிய கச்சாப் பொருளான பருத்தியை வெளி நாடுகளிலிருந்து பெரிய அளவில் இறக்குமதி செய்யவேண்டியிருந்தபடியால், இத்தொழிலுக்கு முதலிலிருந்தே முதல் தொகையானது பெரிய அளவில் அவசியமாயிருந்தது. ஆதலால், முதலாளித்துவ இயல்புகள் இத்தொழிலில் விரைவில் பெருகுவதற்கு இயற்கையான காரணங்கள் இருந்தன. பருத்தியை வேண்டுமளவுக்கு இறக்குமதி செய்ய வசதி இருந்தபடியால், கச்சாப்பொருள் முட்டுப்பாடு ஏற்படுமோ என்று அஞ்சுவதற்கு இடமில்லை. ஆகையால், பெரிய அளவில் இத்தொழிலை ஆரம்பித்து நடத்துவது இலாபகரமானதாய் இருந்தது.

கம்பளித் தொழிலின் நிலைமையோ, இவற்றினின்றும் முற்றிலும் மாறிய தன்மையதாய் இருந்தது. இங்கிலாந்தில் பழங்காலத்திலிருந்தே மக்கள் செய்துவந்த தொழில் இதுவேயாகும். 18-ஆம்

நூற்ருண்டில் இத்தொழில் மிகவும் செழிப்புள்ளதாய் இருந்தது. இதில் அனுபவம் மிக்க தொழிலாளர் அநேகர் இருந்தனர். தொழிற் புரட்சியின் தொடக்ககாலத்தில் எந்திரங்கள் அடிக்கடி கெட்டு விட்டன. அவைகளைச் சீர்திருத்திச் செம்மைப்படுத்துவதில் அதிக காலதாமதம் ஏற்பட்டது. அதனுல், முதலாளிகளுக்குக் கஷ்டம் உண்டாயிற்று. எந்திரங்களை இயக்க நீராவிச் சத்தியை உபயோகப்படுத்துவதற்கு முன்பு நீரின் சத்தி பயன்படுத்தப்பட்ட படியால், கஷ்டங்கள் பல உண்டாயின. ஆண்டு முழுவதிலும் எல்லாக் காலத்திலும் நீரின் சத்தியை உபயோகப்படுத்துவது தட்ப வெப்ப நிலைமைகளின் மாறுதலால் சௌகரியமாய் இல்லை.

பருத்தியை எந்திர சாதனங்களின் உதவியைக் கொண்டு நூற்பதும் நெய்வதும் எளிமையாய் இருந்தன. ஆட்டு உரோமத்தை எந்திர வசதிகளைக்கொண்டு துணியாக்குவது அவ்வளவு எளிதாக இல்லை. ஆதலாலேதான் கம்பளித்தொழிலில் எந்திர சாதனங்கள் முதலில் கையாளப்படவில்லை.

அக்காலத்தில் அமைக்கப்பட்ட புத்தமைப்புகள் இருதரப் பட்டவை. சில, பழைய கருவிகளில் புதிய சீர்திருத்தங்களை அமைப்பதால் உண்டானவை. மற்றும் சில, முன்னிலும் புதியனவாக அமைக்கப்பட்டவை. வேறு சில, மனித சத்தியைப் பயன்படுத்தாது ஏதாவது ஒரு ஜடப்பொருளின் சத்தியை உபயோகப்படுத்துவதற் கேற்ப அமைக்கப்பட்ட சாதனமாகும். துணி உற்பத்தித் தொழிலில் நூல் நூற்பதற்கும் நெசவு நெய்வதற்கும் இடையே சமநிலையை ஏற்படுத்துவது அவசியமாயிருந்தது. பெரும்பாலும் நூல் நூற்பதை விட நெசவு நெய்வது மிக விரைவாக நடந்தது. நெசவுத்தொழிலின் வேகத்திற்கேற்பப் போதிய அளவு நூல் உற்பத்தி செய்வது அவ சியமாயிருந்தபடியால், அதற்கான புத்தமைப்பைக் கண்டுபிடிப்பது மிக அவசியமாகக் காணப்பட்டது. 1733ல் பியூரி (Bury) என்ற ஊரில் வசித்த கடிகாரத் தொழிலாளரான ஜான் கே (John Kay) என்பவர், எறிநாடா (Flying shuttle) என்னும் ஒரு கருவியைக் கண்டுபிடித்தார். இதன் உதவியால் துணி நெய்வது மிகவும் எளி தாயிற்று; துணியை மிகவும் விரைவாக நெய்வதும் சாத்திய மாயிற்று. எனவே, நூலின் உற்பத்தியை அதன் தேவைக்கேற்றபடி விரைவாக அதிகப்படுத்த முடியவில்லை. இந்தக் கஷ்டத்தை நிவர்த்தி செய்தவர் ஜேம்ஸ் ஹார்கிரீவ்ஸ் (James Hargreaves) என்னும் பெயர் கொண்ட லங்காஷயரைச் சேர்ந்த ஒரு நெசவாளர். அவ ருடைய புத்தமைப்புக்கு நூற்கும் ஜென்னி (Spinnnig - Jenny)

என்று பெயர் வழங்கியது. இக்கருவியின் பெயர் அவருடைய மனைவியின் பெயரைத் தழுவி வைக்கப்பட்டது. இப்புத்தமைப்பு, கையால் இயக்கப்பட்ட சக்கரத்தைக் கொண்ட சாதாரண ஓர் எந்திரந்தான். இதில் முதலில் எட்டு நூற்களை நூற்க முடிந்தது. நாளடைவில் ஹார்கிரீவ்ஸின் வாழ்நாளிலேயே எண்பது நூற்களை ஒரே சமயத்தில் நூற்பதற்கேற்ப இக்கருவி விருத்தி செய்யப்பட்டது. இக்கருவி கண்டுபிடிக்கப்பட்டது, 1767-ஆம் ஆண்டில் ஆகும். மிகு விரைவில் நாடு முழுதும் இக்கருவி பயன்படுத்தப்பட்டது.

1769ல் ரிச்சர்டு ஆர்க்ரைட்டு (Richard Arkwright) என்பவர் 'நீர்ச் சட்டம்' (Water frame) என்பதைக் கண்டுபிடித்தார். இப்புத்தமைப்பு, துணி நெசவுத் தொழிலில் மிகவும் முக்கியமானது. இக்கருவியின் உதவியால் உறுதியான பருத்தி நூலை நூற்கமுடிந்தது. இதுகாறும் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட புத்தமைப்புகளைப் போலல்லாமல், இதை நீரின் சத்தியால் இயக்க முடிந்ததால், புரட்சிக்கு இது ஒரு வித்தாய் இருந்தது. இப்புதிய எந்திர சாதனம் விரைவாகப் பரவாததற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. இதை இயக்குவதற்கான திறமை பெற்ற தொழிலாளிகள் கிடைப்பது அரிதாய் இருந்தது. இரண்டாவதாக, நீரின் சத்தி எளிதில் கிடைக்கக்கூடிய இடத்தில் கட்டப்பட்ட தொழிற்சாலைகளில் இவ்வெந்திரங்களை இயக்கவேண்டி இருந்தது. ஆனால், தொழிலாளிகள், தொழிற்சாலைக்குச் சென்று வேலை செய்வதை அக்காலத்தில் விரும்ப இல்லை. மூன்றாவதாக, பொறி இயற்கலையில் தேர்ச்சி பெற்றவர் ஒரு சிலரே இருந்ததால், எந்திரத்தைப் பெரிய அளவில் உபயோகிப்பது எளிதாய் இல்லை.

அடுத்தபடியாகக் குறிப்பிடக்கூடிய புத்தமைப்பின் பெயர் மியூல் (Mule) என்பது. இதை 1776-ஆம் ஆண்டில் கண்டு பிடித்தவர் சாமுவல் கிராம்டன் (Samuel Crompton) என்பவர் ஆவர். இதன் உதவியைக் கொண்டு மிக மெல்லியதும் உறுதியானதுமான நூலை நூற்பது சாத்தியமாயிற்று. இந்த எந்திர சாதனம் நாளடைவில் அபிவிருத்தி அடைந்து, இப்போது ஏறக் குறைய இரண்டாயிரம் கதிர்களைக் கொண்ட பெரிய பொறியாகி விட்டது. இந்தக் கண்டுபிடிப்புகள் நூற்புத் தொழிலில் பெரும் புரட்சியை ஏற்படுத்திவிட்டன என்று கூறுவது பொருத்தமாகும். இப்புத்தமைப்புகள் பருத்தித் துணித் தொழிலில் மட்டும் அன்றிக் கம்பளித் தொழில், பட்டுத்துணித் தொழில், லினன் தொழில் ஆகியவைகளிலும் முன்னேற்றத்தை உண்டாக்கின. மேலும், 1792ல் பருத்தியிலிருந்து வித்துகளைப் பிரித்தெடுக்கும் இயந்திரமாகிய ஜின்

(Gin) என்பது கண்டுபிடிக்கப்பட்டபடியால், விதைகளை நீக்கிப் பஞ்சை மாத்திரம் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குவது எளிதாயிற்று. அமெரிக்காவிலிருந்து விதை நீக்கப்பட்ட பஞ்சைப் பெரிய அளவில் இறக்க முடிந்ததால் பருத்தித் துணித் தொழிலில் கச்சாப்பொருளின் முட்டுப்பாடு முழுதும் தீர்ந்துவிட்டது.

நூல் நூற்பதில் புத்தமைப்புகளை அத்தொழிலில் ஈடுபட்டவர்கள் கையாண்டபடியால், நெசவுத்தொழிலிலும் மாறுதல்கள் ஏற்படலாயின. நெசவுத் தொழிலில் 1733-ஆம் ஆண்டிலேயே எறிநாடா கண்டுபிடிக்கப்பட்டதைக் குறிப்பிட்டோம். அதற்குப்பிறகு 18-ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதிவரையில் வேறு எவ்வகைப் புத்தமைப்பும் கண்டுபிடிக்கப்படவில்லை. 1785ல் டாக்டர் எட்வர்டு கார்ட்ரைட்டு (Dr. Edward Cartwright) என்பவர் நீரின் சத்தியால் இயங்கக்கூடிய விசைத்தறி (Power-loom) ஒன்றைக் கண்டு பிடித்தார். இவருடையவிசைத்தறியைப் பாராட்டி 1809ல் பாராளுமன்றம் 10,000 பவுன்களை உதவிக் கொடையாக அளித்தது.

இந்த விசைத்தறியை முதலில் அதிகமாக உபயோகிக்க முடியவில்லை. பொறி இயற்கலை முன்னேறவில்லையாதலால், எந்திரங்களைச் சரியாகச் செய்வது முதலில் கஷ்டமாய் இருந்தது. முன்பு கூறியபடி இயந்திரங்களுக்கு நீரின் விசையை உபயோகப்படுத்திய பொழுது ஆண்டு முழுவதும் அவ்விசை ஒரே தன்மையாகக் கிடைக்கவில்லை. மேலும், நெசவுத் தொழிலாளிகள் தங்கள் வீடுகளிலேயே சாதாரணத் தறிகளை வைத்துக்கொண்டு நெடுங்காலமாக நெய்து வந்தனர். விசைத்தறியைத் தங்களுடைய வீடுகளிலேயே அமைத்து நெசவு நெய்ய முடியாததால், அதை நெசவாளிகள் விரும்பவில்லை. எனவே, கைத்தறியானது இந்தத் தொழில் முறையில் நெடுங்காலம் வரையில் இருந்து வந்தது. 1835-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகுதான் விசைத் தறிகள் பேரளவில் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. விசைத்தறிகளில் முதலில் நெய்யத் தொடங்கியவர்கள் பெண் தொழிலாளிகளே என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

லினன், ஜரிகை, நூல், பின்னும் தொழில் ஆகிய தொழில்களிலும் பல வகையில் முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. பின்னல் தொழிலில் எந்திர சாதனம் கைக்கொள்ளப்பட்டது. மேலும், 1779க்குப் பிறகு பல வகைச் சாயங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. 1785ல் துணிகளில் உருளைகளைக் கொண்டு அச்சடிக்கும் முறை (Cylinder printing) கண்டுபிடிக்கப்பட்டது.

இதுகாறும் கூறிய புத்தமைப்புகளை அன்றி, மிக முக்கியமான புத்தமைப்பு நீராவி எந்திரமாகும். நீராவி எந்திரத்தின் உதவியால் விருத்தியடையாத தொழில் எதுவும் இல்லையென்று பொதுவாகக் கூறலாம். நீராவி எந்திரத்தில் பல ஆண்டுகளில் பல திருத்தங்கள் ஏற்பட்டன. 1705-ஆம் ஆண்டில் தாமஸ் நியூகோமென் (Thomas Newcomen) ஒரு நீராவி எந்திரத்தைக் கண்டுபிடித்தார். நீரை இறைப்பதற்கு இது மிகவும் பயன்பட்டது. ஆனால், இந்த இஞ்சினை இயக்குவதற்கு ஏராளமான நிலக்கரி வேண்டி இருந்தது. இக்குறைபாட்டை நீக்குவதற்கு 1763 ல் ஜேம்ஸ் வாட்டு (James Watt) முற்பட்டு, அம்முயற்சியில் வெற்றி கண்டார். நீராவி எந்திரத்தில் அவர் பல திருத்தங்களைச் செய்தபடியால், பல தொழில்களிலும் அதை உபயோகப்படுத்த முடிந்தது. நூற்பது, விசைத்தறியால் நெய்வது, மரம் அறுப்பது முதலிய பல வகைத் தொழில்களில் அவ்வியந்திரம் பயன்படுத்தப்பட்டது. பருத்தித் துணித் தொழிலில் நீராவி எந்திரம் 1786-ஆம் ஆண்டிலேயே உபயோகப்படுத்தப்பட்டதெனினும், 1815-ஆம் ஆண்டுக்குப் பின்புதான் பெரிய அளவில் இது பலரால் கைக்கொள்ளப்பட்டது.

தொழிற்புரட்சிக் காலத்தில் உலோகத் தொழில்களிலும் பல மாறுதல்கள் உண்டாயின. இம்மாறுதல்கள் 18ஆம்நூற்றுண்டு முழுவதிலும் 19ஆம் நூற்றுண்டின் 30 ஆண்டுகள் வரையிலுங்கூட ஏற்பட்டன. இரும்புத் தொழிலில் மிகப் பெரிய மாறுதல் ஏற்பட்டதில் வியக்கத்தக்கது ஒன்றுமில்லை. பல தொழில்களிலும் புதிய இயந்திரங்களை உற்பத்திசெய்வதற்கு இரும்பு மிகவும் அவசியமாயிருந்தது. 1740ஆம் ஆண்டு முதல் 1800-ஆம் ஆண்டு வரையில் வாழ்ந்த ஹென்றி கார்ட்டு (Henry Cort) என்பவர் குறைந்த செலவில் எளிய முறையில் தேனிரும்பை உண்டாக்கும் முறையைக் கண்டுபிடித்தார். இரும்புத் தொழில் வளர்ச்சிச் சரிதையில் முக்கியமானவர் வில்கின்சன் (Wilkinson) என்பவர். அவருடைய பல கருத்துகளை அப்போது மக்கள் பரிகசித்தார்கள். ஆனால், அவை பிற்காலத்தில் சிறந்தவைகளென உணரப்பட்டன. அவர் இரும்புப் பாலங்களையும் இரும்புப் படகுகளையும் கட்டினர்.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் எஃகு உற்பத்தியில் பல முன்னேற்றங்கள் காணப்பட்டன. ஹென்றி பெஸ்ஸமர் (Henry Bessemer) வகுத்த முறையானது எஃகு உற்பத்தி பெருகுவதற்கு உதவிற்று. பெஸ்ஸமர் முறையால் உண்டாக்கப்பட்ட எஃகு பல வகையிலும் சிறந்ததாகக் காணப்பட்டது. இம்முறையை அவர் 1855—

56ல் கண்டுபிடித்தார். தொழிற்புரட்சியால் நிலக்கரிக்குத் தேவை மிகுந்தது. நிலக்கரிச் சுரங்கத் தொழில் மிக மெதுவாகவே வளர்ந்தது. தாமஸ் நியூகோமென் கண்டுபிடித்த நீராவி எந்திரம் சுரங்கத்தில் ஊறிய தண்ணீரை இறைப்பதற்கு மிகவும் உதவியாய் இருந்தது. வெட்டி எடுத்த நிலக்கரியைச் சுரங்கங்களிலிருந்து எடுத்துச் செல்வது கஷ்டமாயிருந்தது. அதற்குச் செலவும் அதிகமாயிற்று. சாலைகளோ, மிகவும் கேவலமாய் இருந்தன. ஆதலால், சுரங்கங்களிலிருந்து ஆறுகளுக்கு நிலக்கரியைக் கொண்டு போய் அங்கிருந்து மற்ற இடங்களுக்குக் கொண்டு செல்லுவதற்கு மரப்பாதைகள் அமைக்கப்பட்டன. அப்பாதைகளை அமைப்பதற்கும் அவைகளைச் சரியான நிலையில் வைத்திருப்பதற்கும் பெரும்பொருள் செலவாயிற்று. எனவே, 1767ல் இருப்புப் பாதைகள் மரப்பாதைகளுக்குப் பதில் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. 1812 ஆம் ஆண்டில் அப்பாதைகளின் மூலம் நிலக்கரியை இழுத்துச் செல்வதற்கு நீராவி எந்திரம் உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. 1839-ஆம் ஆண்டில் நிலக்கரியைச் சுரங்கத்தின் உட்பகுதியிலிருந்து வெளியே கொண்டுவருவதற்கு இருப்புக் கம்பிகள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன.

நிலக்கரிச் சுரங்கங்களில் பெண்களும் சிறுவர்களும் ஏராளமாக வேலை செய்தார்கள். அவர்களின் வேலைச் சூழ்நிலை மிகவும் கேவலமாய் இருந்தது. அரசாங்கத்தின் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களால் அவர்களின் நிலைமை நாளடைவில் உயர்ந்தது.

7. தொழிற்சாலை முறையின் வளர்ச்சி

தொழிற்சாலை முறையானது பதினெட்டாம் நூற்றாண்டு தொடங்குவதற்கு முன்பே தோன்றிவிட்டது என்று முன்பு குறிப்பிட்டோம். தொழிற்சாலை முறையின் வளர்ச்சியை மூன்று பகுதிகளாகப் பிரிக்கலாம். சில முதலாளிகள் தொழிலாளர்களை ஒரே இடத்தில் சேர்த்து வைத்து வேலை வாங்கினர். அதற்குப் பல காரணங்கள் இருந்தன. இந்தத் தொழில் முறையில் பொருள் உற்பத்தி செய்த பொழுது சில கஷ்டங்கள் இருந்தன. தொழிலாளிகள் குறித்த காலத்தில் துணிகளை நெய்து கொடுக்கவில்லை. துணி நெசவுக்காகக் கொடுத்த கச்சாப் பொருளைச் சில சமயம் திருடவும் தொடங்கினர். தொழிலாளியின் வேலையைக் கண்காணிக்கப் போதிய வசதியுமில்லை. ஆகையால், பல தொழிலாளிகளை ஒன்று சேர்த்து ஓர் இடத்திலேயே வேலை வாங்குவது இலாபகரமாகக் காணப்பட்டது. அந்தச் சமயத்தில் எளிய கருவிகளே உபயோகப்படுத்தப் பட்டன. பொருள் உற்பத்தியில் புது நுட்ப வினை முறை (Technique) எதுவும் அப்பொழுது கையாளப்படவில்லை. இவ்வகைத் தொழிற்சாலைகள் பதினேழாம் நூற்றாண்டிலேயே ஏற்பட்டன. இத் தொழிற்சாலையில் வேலை செய்த தொழிலாளர்கள் முழு நேரமும் பொருள் உற்பத்தி செய்வதிலேயே ஈடுபட நேரிட்டது. வேலை செய்து வாங்கும் கூலியோ, அவர்களுடைய வருமானம் இல்லாத் தொழில் முறையில் இருந்ததைப் போல, விவசாயம், தொழில் ஆகிய இரண்டிலும் ஈடுபடவும் அவை இரண்டிலிருந்தும் வருமானம் பெறவும் தொழிலாளிக்கு முடியாமற் போய்விட்டது.

தொழிற்சாலை முறையின் இரண்டாவது வளர்ச்சிக் காலம் நீரின் சத்தியை எந்திரங்களை இயக்குவதற்குப் பயன்படுத்தியபோது தொடங்கியது என்று கூறலாம். இந்தக் காலத்தில் பல புத்தமைப்புகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. எந்தப் பொருள்களையும் உற்பத்தி செய்யும் வேலையானது பல பாகங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டது. ஒவ்வொரு வேலைப் பகுதியையும் வேறு வேறு தொழிலாளி செய்வதென்ற முறை கையாளப்பட்டது. இவ்வகையாக உண்டானதே வேலைப் பகுப்பு (Division of Labour) முறையாகும். நீரின் சத்தியை எந்திரங்கள் இயங்குவதற்கு இக்காலத்தில் உபயோகப் படுத்தியபடியால், எந்திரங்களை நீரோடைகள், ஆறுகள் ஆகியவைகளின் அருகிலேயே நிறுவவேண்டியிருந்தது. ஆறுகளும்

நீரோடைகளும் இங்கிலாந்தின் வடபகுதியிலேயே இருந்தபடியால் தொழிற்சாலைகள் அங்கே கட்டப்பட்டன. அவ்விடங்களுக்குப் பல பகுதிகளிலிருந்தும் தொழிலாளிகள் போய்ச் சேர்ந்தார்கள். புதிய தொழில் நகரங்கள் உண்டாயின.

தொழிற்சாலை முறை வளர்ச்சியின் மூன்றும் பகுதி, நீராவி எந்திரங்களை உபயோகப்படுத்தத் தொடங்கிய போது ஆரம்பித்தது என்று சொல்லலாம். பொருள் உற்பத்திக்குப் புதிதாகக்கண்டு பிடிக்கப்பட்ட எந்திரங்கள் மிகவும் விலை உயர்ந்தவை. அவைகளை எல்லோரும் வாங்குவதற்கில்லை; அவைகளைச் சிறு இல்லங்களில் வைத்து இயக்குவதற்கும் இல்லை. மேலும், அவைகளைப் பயன் படுத்துவதற்குப் பல தொழிலாளர் தேவைப்பட்டனர். அவைகளை இயக்குவதற்கான சத்தி (நீரின் சத்தியானாலும் சரி, நீராவிச் சத்தியானாலும் சரி) எங்கும் கிடைக்கவில்லை. ஆதலாலேதான் எந்திரங்களை இயக்கும் சத்தி கிடைத்த இடங்களில் மாத்திரம் தொழிற்சாலைகள் தொடங்கப்பட்டன. நீராவிச் சத்தியை எந்திரங்களுக்கு உபயோகப்படுத்தத் தொடங்கியதும், நிலக்கரியும் இரும்பும் ஏராளமாகக் கிடைத்த இங்கிலாந்தின் பகுதிகளில் தொழிற்சாலைகள் அமைக்கப்பட்டன. நீராவியை உண்டாக்குவதற்கான நிலக்கரியை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோரிடத்திற்கு எடுத்துச் செல்வதற்குப் பெரும் பொருள் செலவாயிற்று. நிலக்கரி கிடைக்கும் இடத்திலேயே அதை உபயோகப்படுத்துவது சிக்கனமாகக் காணப்பட்டதுதான் அச் சுரங்கங்களின் அருகிலேயே தொழிற்சாலைகள் அமைக்கப்பட்டதன் காரணமாகும். மேலும், இயந்திரங்கள் அக்காலத்தில் இரும்பினால் செய்யப்பட்டன. இரும்புத் தொழிற்சாலைகளும் நிலக்கரிச் சுரங்கங்களுக்கு அருகிலேயே அமைக்கப்பட்டன. பல புதிய தொழில் நகரங்கள் அக்காலத்தில் இங்கிலாந்தின் வடபகுதியிலும், மத்தியப் பகுதியிலும், வேல்ஸின் தென்பகுதியிலும் (South Wales) தோன்றின. அவைகளில் சிறப்பாகக் குறிப்பிடத்தக்கவை. லீட்ஸ் (Leeds), ஹாலி பாக்ஸ் Halifax), பிளாக்பர்ன் (Blackburn), பர்மிங்ஹாம் (Birmingham) என்னும் தொழில் நகரங்களாகும். நீராவி எந்திரங்களை உபயோகப்படுத்தத் தொடங்கிய பிறகு தொழிற்சாலையின் நடைமுறையிலும் பல மாறுதல்கள் உண்டாயின. வேலைப் பகுப்பு முறை இன்னும் விரிவடைந்தது. எந்திரங்களில் மேலும் மேலும் பல திருத்தங்கள் செய்யப்பட்டன. வர வரப் பெரிய தொழிற்சாலைகள் அமைக்கப்பட்டன. போக்கு வரத்துச் சாதனங்கள் இக்காலத்தில் மேலும் விருத்தி அடைந்தபடியால், பொருள்களின்

மார்க்கெட்டுகள் பெரியனவாயின. ஆதலால், பொருள் உற்பத்தியின் அளவும் விரிவடைந்தது. தொழிற்சாலை முறையின் சிறப்பியல்பு கூலிக்கு வேலை செய்யும் தொழிலாளர் பலரை முதலாளியின் கண்காணிப்பில் ஓரிடத்திற்குக் கொண்டு வந்து, நீரின் சக்தியாலோ அல்லது நீராவியின் சக்தியாலோ இயங்கிய எந்திரங்களைக் கொண்டு பொருள் உற்பத்தி செய்ததாகும். இம்முறையானது பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டிலேதான் விரைவில் நாடு முழுவதும் பரவியது.

8. தொழிற்புரட்சியின் விளைவுகள்

இங்கிலாந்தின் பெரும்பாலான மக்களின் பொருளாதாரச் சமுதாய நிலைமைகள் தொழிற்புரட்சியால் பெரிதும் மாறிவிட்டன. பொதுவாக, ஆட்கள் செய்யும் வேலையைக் குறைக்கும் கருவிகளாக எந்திரங்கள் காணப்படுகின்றன. பலர் செய்யும் வேலையை ஒரே எந்திரச் சாதனத்தைக்கொண்டு செய்து முடித்துவிடலாம். ஆதலால், தொழிற்புரட்சியின் தொடக்கக் காலத்தில் தொழிலாளர் தமது வேலையைப் பறிக்கும் கருவிகளென எந்திரங்களை வெறுத்தனர்; புத்தமைப்புகளைக் கண்டு பிடித்தவர்களின் மேலும் ஆத்திரமடைந்தனர். 1579-ஆம் ஆண்டில் லங்காஷயரில் எந்திரங்களை எதிர்த்துப் பல கலகங்கள் உண்டாயின. அப்போது பல எந்திரங்கள் உடைத்துச் சேதப்படுத்தப்பட்டன. அதற்குப் பிறகும் ஆங்காங்கு எந்திர எதிர்ப்புக் கிளர்ச்சிகள் நடந்தன. ஆனால், எந்திரங்களை உபயோகிப்பதில் பல சௌகரியங்களும் இலாபமும் இருந்தபடியால், அவை எங்கும் பரவலாயின. மேலும், இயந்திரங்களை ஆதரித்தவர்கள் அவைகளால் மக்களுக்கு வேலைக் குறைவு உண்டாவதில்லை என்பதை எடுத்துக்காட்டினார்கள். எந்திரங்களைப் பயன்படுத்துவதால் பொருள்களின் விலை குறைந்து இன்னும் அதிகமான பொருள்களை மக்கள் வாங்கும் போது அதிக அளவில் அவைகளை உற்பத்தி செய்ய அதிகத் தொழிலாளர்கள் தேவைப்படுவார்கள் அல்லவா? மேலும், நெடுங்காலமாக உபயோகித்து வந்த பல பொருள்களின் விலை குறையும் போது வேறு பல புதிய பொருள்களை வாங்கும் சக்தி பலருக்கு உண்டாயிற்று. அப்புதிய பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் தொழில்கள் வளர்ந்த போது பலருக்கு வேலை வாய்ப்பும் உண்டாயிற்று. எந்திரங்களால் குறுகிய காலத்தில் வேலைக் குறைவு முதலிய சில அசௌகரியங்கள் உண்டாயின. எனினும், நீண்ட காலத்தில் நன்மைகள் பலவே விளைந்தன.

தொழிற்புரட்சியால் பலர் நீண்ட காலமாக வசித்த இடங்களை விடுத்துத் தொழிற்சாலைகள் உண்டான பகுதிகளில் குடியேறினர். தொழிற்புரட்சி ஏற்படும் வரை நாட்டின் தென் பகுதிகளே செழிப்பாயிருந்ததால், மக்களின் நெருக்கம் அங்கே அதிகமாய்க் காணப்பட்டது. ஆனால், புதிய தொழிற்சாலைகள் வடக்கே தோன்றின. எனவே, மக்களும் அங்குக் குடியேறினார்கள். கிராமங்களில் விவசாயப் புரட்சி ஏற்பட்ட போது பலருக்கு வேலை

கிடைத்தல் அரிதாயிற்று. அதனால், கிராம மக்களில் பலரும் தொழில் நகரங்களில் வேலையைத் தேடிச் சென்று குடியேறினர். புதிய தொழில் நகரங்கள் ஒழுங்காக, நல்ல திட்டப்படி அமைக்கப் படவில்லை. தொழிலாளிகளுக்குக் குடியிருப்பு வசதி மிகக்குறைவாக இருந்தது. மிகத் தாழ்வான இல்லங்களில் மக்கள் வாழ்க்கையை நடத்தவேண்டியிருந்தது. முன்பு ஜனத்தொகை குறைவாய் இருந்த பகுதிகளில் மக்கள் தொகை மிகுந்தபடியால், அவ்விடங் கள் முக்கியமாய்விட்டன. நாளடைவில் வடக்குப் பகுதிகள் அரசியலிலும் சிறப்பான நிலையை எய்தின.

இதற்கு முன்பு தொழிலாளி முதலாளி என்ற வேறுபாடு அதிகமாக இல்லாதிருந்தது. முதலில் தொழில் பயில்வோன் நிலைமையிலிருந்து வேலை கற்றுக்கொண்ட பின் யாரும் தொழிலாளி யாக (Journey Man) ஒரு கை வினைஞன் (Artisan) கீழ் வேலை செய்து நாளடைவில் தானே ஒரு தேர்ந்த தொழில் வினைஞன் (Master Craftsman) ஆகி, சுயேச்சையாகத் தொழில் நடத்துவதற் கான வாய்ப்பு இல்லத் தொழில் முறையில் இருந்தது. ஆனால், தொழிற்சாலையில் கூலி ஆளாக வாழ்க்கையைத் தொடங்கும் தொழிலாளி அந்நிலையிலிருந்து உயர்வதற்கான வாய்ப்பு, தொழிற் சாலை முறையில் இல்லை. அதனாலேதான் தொழிலாளிக்கும் முதலா ளிக்கும் இடையே நெருக்கமின்றிச் சமுதாயத் துறையில் இடை வெளி அதிகமாயிற்று. பொருளாதாரத் துறையிலும் அப்படியே இருந்தது.

புதிதாகப் பயன்படுத்திய எந்திரங்களில் பலவற்றை இயக்கு வதற்கு நீரின் சத்தியோ அல்லது நீராவியின் சத்தியோ உபயோக மாயிருந்ததால், உடல் வலி மிக்க ஆண் தொழிலாளிகள் அவசியமா யில்லை. ஆதலால், ஆண் தொழிலாளர் பலர் வேலை இல்லாது தொல்லைப்பட்டனர். அவர்களுக்குப் பதில் பெண்களும், சிறுவர்களும் ஏராளமாக வேலைகளில் நியமிக்கப்பட்டார்கள். இதனால், ஆண் பெண் பொருளாதார உறவு அடியோடு மாறியது. இதுகாறும் உழைத்துச் சம்பாதித்து வந்த தொழிலாளிகள் வேலையில்லாது கஷ்டப்பட்ட சமயத்தில் பெண்களுக்கும் இளஞ்சிறுவர்களுக்கும் வேலை வாய்ப்புகள் அதிகரிக்கவே, அவர்களுடைய வருவாயில் பல குடும்பங்கள் நடந்தன. இம்மாறுபட்ட சூழ்நிலையில் விவாகமான பெண்களைவிடக் கன்னிப் பெண்களின் நிலைமை சௌகரியமானதாய் இருந்தது. ஏனெனில், விவாகமாகாதவர்கள் தங்கள் சம்பாத்தியங் களைத் தாங்களே வைத்து அனுபவித்துக்கொண்டு பொருளாதாரச்

சுயேச்சை பெற்று வாழ்ந்தனர். அனாதைச் சிறுவர் பலர் வேலை பயில்வோர் என்ற பெயரில் இரவலர் இல்லிலிருந்து (Poor House) அழைத்துச் செல்லப்பட்டு, கடுமையாக வேலை செய்யுமாறு வற்புறுத் தப்பட்டனர். அவர்களுக்குக் குறைந்த கூலி கொடுத்தல் போது மானதால், முதலாளிகள் அவர்களை விரும்பி வேலைக்கு வைத்துக் கொண்டனர். தாய் தந்தையரோடு இருந்த சிறுவர்களின் நிலைமை யும் கஷ்டமாகத்தான் இருந்தது. அவர்களும் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யும்போது மற்றவர்களைப் போல நீண்ட நேரம் உழைக்க நேரிட்டது.

தொழிற்புரட்சியின் தொடக்கக் காலத்தில் ஆலைத் தொழி லாளிகள் செம்மையான வாழ்க்கை நடத்துவதற்கான சூழ்நிலை இல்லை. அதனால், பலரது உடல் நலம் பாதிக்கப்பட்டது; ஒழுக்கக் குறைவும் அதிகமாயிற்று. நாளடைவில் சூழ்நிலை திருந்திய பொழுதுதான் தொழிலாளிகள் நல்ல வாழ்க்கையை நடத்தலானார் கள். தொழிற்புரட்சியின் ஆரம்ப காலத்தில் நல்ல குடிநீர் வசதி யில்லை. பல தொழில் நகரங்களில் ஜனக்கூட்டம் அதிகமாய் இருந் தது. சுகாதார வாழ்க்கைக்கான ஏற்பாடுகள் அப்போது இல்லை. தொழிலாளிகள் மிகத் தாழ்வான வீடுகளில் வசித்தனர். ஆதலால், அம்மை, காலரா, பிளேகுபோன்ற தொற்று நோய்கள் மக்களிடையே பெருஞ்சேதத்தை விளைத்தன.

வேலைத்திறன் மிகுந்த தொழிலாளிகள் தொழிற்புரட்சியால் தங்களுடைய உயர்ந்த நிலைமையை இழந்தார்கள். நுண்ணிய அருமைப்பாடான பொருள்களைக்கூடச் செய்வதற்கான இயந்திர அமைப்புகள் கண்டு பிடிக்கப்பட்டபடியால், கைத்திறன் மிக்க தொழிலாளிக்கு வேலை இல்லாமற் போயிற்று. அவர்கள் சாதாரணத் தொழிலாளிகளைப் போலவே வேலை தேட வேண்டி இருந்தது. வேலைக்காகத் தொழிலாளர்களிடையே பெரும்போட்டி உண்டான தால் கூலி குறைந்தது.

இல்லத் தொழில் முறையில் தொழிலாளி தான் விரும்பிய போது வேலை செய்யவும் ஏனைய நேரங்களில் ஓய்வு எடுத்துக் கொள்ளவும் வசதி இருந்தது; தொழிற்சாலை முறை ஏற்பட்ட பிறகு குறித்த நேரங்களில் கட்டாயம் வேலை செய்ய வேண்டிய நிர்ப் பந்தம் உண்டாயிற்று. அதிக விலை கொடுத்து வாங்கிய எந்திரங்கள் அதிக நேரம் வேலை செய்வதால் முதலாளிகளுக்கு இலாபம் அதிகமாகக் கிடைத்தது. தொழிற்சாலைகளில் வேலை நேரம் மிகுந்தது. பெண்களும் குழந்தைகளும் நெடுநேரம் வேலை

செய்ய நேரிட்டது. சிறுவர் பதினறு மணி நேரங்கூடத் தினந் தோறும் வேலை செய்யுமாறு கட்டாயப்படுத்தப்பட்டனர். சாதாரண மாகப் பன்னிரண்டு மணி நேரமாவது அவர்கள் வேலை செய்ய வேண்டியிருந்தது.

எந்திரங்கள் பொருள் உற்பத்தி செய்யும் முறைகளை மிகவும் மாற்றிவிட்டன. தங்கள் இல்லங்களில் இருந்துகொண்டே தொழி லாளிகள் வேலை செய்வதற்கில்லை. பலர் ஒன்று சேர்ந்து தொழிற் சாலைகளில் வேலை செய்யும் அவசியம் எந்திரங்களை உபயோகிப்ப தால் உண்டாயிற்று. பல தொழிலாளிகள் ஒரே இடத்தில் கூடிய தால் தங்களுடைய பிரச்சினைகளை அவர்கள் கூடிக் கலந்து பேசி அவைகளுக்குத் தீர்வு காண முயன்ருர்கள். இந்தச் சூழ்நிலையில் தோன்றியவைகளே தொழிலாளர் சங்கங்கள் (Trade Unions) ஆகும். தொழிலாளர் சங்கங்கள் வளர, வளர அவைகளின் மூலம் கிளர்ச்சி செய்து தங்கள் நிலைமையைத் தொழிலாளிகள் நாளடைவில் உயர்த்திக்கொண்டனர். மேலும், வடக்குப் பகுதிகளில் மக்களின் தொகை பெருகியபடியால், அப்பகுதிகளுக்குப் பார்லிமெண்டில் பிரதிநிதித்துவம் அதிகமாகக் கிடைத்தது. அதனுல், தொழிலாளர் நலத்திற்காகச் சட்டங்களை இயற்றுமாறு பார்லிமெண்டு உறுப்பி னர்களைத் தூண்டுவது எளிதாயிற்று. பார்லிமெண்டின் சட்டங்களால் தொழிலாளிகளின் நிலைமை உயர்ந்தது.

எந்திரங்கள் பலவற்றில் நுண்ணிய உறுப்புக்கள் பல இருந் தன. ஆதலால், அந்த எந்திரங்களில் வேலை செய்யும் தொழிலாளி களுக்கு அதிகக் கவனமும், நுண்ணிய அறிவும் அவசியமாயின. எந்திரங்களில் வேலை செய்த தொழிலாளர் மிக விரைவில் நுண்ணிய மதியினர் ஆயினர். அவர்களின் தொழிலறிவும், அரசிய லறிவும் பெருகின. நாளடைவில் அரசியலில் அவர்கள் அதிகப் பங்கு கொள்வதற்கு அது நல்ல அடிப்படையாய் இருந்தது.

ஆரம்ப காலத்தில் தொழிலாளிகள் அதிக நேரம் வேலை செய்தனர்; குறைந்த கூலியைப் பெற்றனர். அதுமட்டுமல்லாமல், சம்பளம் முழுவதையும் பணமாகக் கொடுக்காமல் பல முதலாளிகள் சம்பளத்தின் ஒரு பகுதியைச் சாமான்களாகக் கொடுத்தனர். அச் சாமான்களின் விலையோ, மிக அதிகமாய் இருந்தது. இதனுல் தொழிலாளிகளுக்குக் கஷ்டம் உண்டாயிற்று. அவர்களின் கிளர்ச்சி யால் அரசாங்கம் பண்டமாற்றுச் சட்டத்தை (Truck Act) இயற்றியது.

எந்திரங்களின் உதவியால் குறைந்த செலவில் பெருவாரி யாகப் பல தேவைப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்தபடியால் வாழ்க்கைக்குத் தேவையான பொருள்கள் குறைந்த விலைக்குக் கிடைத்தன. அதனால், மக்களின் வாழ்க்கைத் தரம் உயர்ந்தது. முன்பு பெருஞ்செல்வர்களே அனுபவித்து வந்த பல பொருள்களை இப்போது ஏழைகளும் வாங்கி உபயோகப்படுத்த முடிந்ததால் பெரும்பாலான மக்களின் வாழ்க்கை நலம் மிகுந்தது. பல புதிய தொழில்கள் தோன்றிப் பல வகைப் பொருள்களும் எல்லோருக்கும் கிடைத்தன.

எந்திரச்சாதனங்கள் ஏராளமான பொருள்களை ஆக்குவதற்கு உதவி செய்தன. இதனால், வெளி நாடுகளுடன் ஆங்கில மக்கள் பெருவாணிபம் செய்தார்கள். இங்கிலாந்தில் செல்வம் செழித்தது. ஆனால், நாட்டின் செல்வச் செழிப்பில் எல்லா வகுப்பினருக்கும் பங்கு கிடைக்கவில்லை. பணமெல்லாம் ஒரு சிலரான முதலாளிகளிடையே தான் குவிந்தது.

செல்வ நிலை உயர்ந்ததனால், நாடு அதிக வலிமை பெற்றது. 1793லிருந்து 1815 வரையில் இருபத்திரண்டு ஆண்டுகள் நடை பெற்ற யுத்தத்தில் இங்கிலாந்து வெற்றி பெற்று மேலோங்கியதற்குக் காரணம், தொழிற்புரட்சியால் உண்டான செல்வப் பெருக்கே யாகும். பிரான்சு தேசத்துடன் போரிட்ட ஐரோப்பிய நாடுகள் பலவற்றிற்கு இங்கிலாந்து பண உதவியை அப்போது அளிக்க முடிந்தது. இங்கிலாந்தின் செல்வ நிலைமை உயர்ந்திருந்ததாலேதான் அச்சமயத்தில் விதிக்கப்பட்ட பல கடுமையான வரிகளின் பளுவை யும், யுத்தக் கடன் பளுவையும் மக்கள் தாங்க முடிந்தது. தொழிற் புரட்சியால் இங்கிலாந்து மேலும் மேலும் வளர்ந்து உலக நாடுகளுக் கெல்லாம் தொழிற்கூடமாய் விளங்கியது. உலக வாணிபமெல்லாம் இங்கிலாந்தின் மூலமே நடைபெற்றது. விருத்தி அடைந்த உலக வாணிபம் செம்மையாக நடப்பதற்கு உதவிய பாங்குகள் முதலிய ஸ்தாபனங்கள் இங்கிலாந்தில் செழிப்பாய் வளர்ந்தன.

தொழிற்புரட்சிக்கு முன்பு ஆங்கிலமக்களின் முக்கியத்தொழில் விவசாயமாகும். அவர்கள் தங்களுக்கு வேண்டிய உணவுப் பொருள் அனைத்தையும் உற்பத்தி செய்துகொண்டனர். ஆனால், தொழிற் புரட்சிக்குப்பின் இங்கிலாந்தின் நிலைமை முழுதும் மாறிவிட்டது. தொழில்களுக்கு வேண்டிய பல கச்சாப் பொருள்களையும் உணவுப் பொருள்களையும் வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்துகொண்டு

அவைகளுக்குப் பதிலாகத் தொழிற்சாலையில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பல பொருள்களையும் இங்கிலாந்து அனுப்பி வைத்தது.

தொழிற்புரட்சியால் சில நிரந்தரமான தீங்குகள் உண்டாயின. வேலைப்பகுப்பு முறையினால் ஒவ்வொரு தொழிலாளியும் ஒரு குறித்த சிறு வேலையே திரும்பத் திரும்பச் செய்ய வேண்டியிருந்தது. அதனால், தொழிலாளிக்கு வேலையில் சலிப்பு உண்டாயிற்று. ஒரு பொருளை உற்பத்தி செய்வதற்கான எல்லா வேலைகளையும் செய்து அதனால் அடையும் மகிழ்ச்சி, வேலைப் பகுப்பு முறையில் தொழிலாளிக்கு உண்டாவதில்லை. மேலும், தொழிற்சாலை முறையில் தொழிலாளி தன்னுடைய சுயேச்சை முழுவதையும் இழக்க நேரிட்டது. எந்த வேலையையும் முதலாளியின் ஆணைப்படி குறிப்பிட்ட நேரங்களில் தொழிலாளி செய்யவேண்டுவதேயன்றித் தன்னிச்சைப்படி எதையும் செய்வதற்கில்லை. இரும்பு உருக்குத் தொழில், இரசாயனத் தொழில், நிலக்கரிச் சுரங்கத் தொழில் முதலியவைகளில் வேலை செய்பவர் கடுமையாக உழைக்க வேண்டியிருந்தது. தொழிற்சாலை முறையின் தொடக்கக் காலத்தில் அனேக தொழில் விபத்துகள் உண்டாயின. பல பாதுகாப்பு முறைகளால் அவைகள் குறைந்து விட்டாலும், விபத்துகளும், சில தொழில் நோய்களும் இப்போதும் காணப்படுகின்றன. இல்லத் தொழில்முறையில் தொழில், விவசாயம் ஆகிய இரண்டிலிருந்தும் தொழிலாளிக்கு வருமானம் எப்போதும் கிடைத்து வந்தது. புதிய முறையிலோ, வேலை செய்வதால் கிடைக்கும் கூலி ஒன்றையே தொழிலாளிகள் நம்பி வாழவேண்டியதாயிற்று. வேலையில்லாக் கொடுமை போன்ற பல தொல்லைகள் தொழில் உலகில் அவ்வப்போது அதிகரிக்கின்றன.

தொழிற்புரட்சியால் ஏற்பட்ட உடனடி விளைவுகள் பல தொழிலாளர்களுக்குத் தீங்குகளை விளைத்தன. நீண்ட நேர வேலை, சுகாதாரக் குறைவான இடங்களில் வேலை செய்தல், குறைந்த கூலி, பெண்களும் சிறுவர்களும் நீண்ட நேரம் கடுமையாக உழைத்தல் முதலிய தீங்குகள் தொழிற்புரட்சியின் தொடக்கக் காலத்தில் காணப்பட்டவையாகும். பொது மக்களின் நல்லெண்ணத்தாலும், அரசாங்கத்தின் சட்டங்களாலும் இச்சீர்கேடுகள் நாளடைவில் இல்லாமற்போயின.

எனவே, நீண்டகால விளைவுகள் தொழிலாளர் சமூகத்திற்கும் நாட்டின் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கும் நன்மை பயந்தன. தொழிற்சாலையில் வேலை செய்த சிறுவர்கட்குக் கட்டாயக்கல்வி அளிக்கப்பட்டது. தங்கள் இல்லங்களிலேயே வேலை செய்த சிறுவர்

களின் நிலைமையைவிட, தொழிற்சாலையில் வேலை செய்த சிறுவர்களின் நிலைமை நாளடைவில் உயர்ந்துவிட்டது. பொதுவாகத் தொழிலாளிகளின் வேலைச் சூழ்நிலை, தன்மை முதலியவை விருத்தியடைந்தன. காற்று, வெளிச்சம் முதலிய வசதிகள் அடங்கிய நன்றாகக் கட்டப்பட்ட தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யும் வாய்ப்பு ஏற்பட்டதால், தொழிலாளர்களின் உடல் நலம் உயர்ந்தது. வீட்டு வசதிகளும் நாளடைவில் அதிகரித்தன. ஆதலால், தொழிற்புரட்சியால் ஏற்பட்ட நீண்ட கால விளைவுகள் நன்மையையே அளித்தன என்று கூறுவது பொருத்தமானது.

9. தொழிற்சாலைச் சட்டங்கள்

தொழிற்சாலை முறையின் தொடக்கக் காலத்தில் பெண்களும் சிறுவர்களும் வேலைக்கு வைத்துக்கொள்ளப்பட்டார்கள் என்பதை முன்பு கூறினோம். தொழிற்சாலையில் அவர்கள் பன்னிரண்டு மணி முதல் பதினாறு மணி வரை வேலை செய்தார்கள். அவர்கள் குறைந்த கூலிக்கு வேலை செய்ததால், ஆடவர்களைவிட அதிகமாக வேலைக்குச் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டார்கள். பல தொழிற்சாலைகளில் போதிய காற்றோட்டமும் வெளிச்சமும் இல்லை. பற்பல தொழிற்சாலைகள் பழைய வீடுகளிலேயே அமைக்கப்பட்டன. எந்திரங்களால் விபத்துகள் ஏற்படாதவாறு போதிய பாதுகாப்புகள் அமைக்கப்படவில்லை. தொழிற்சாலையின் உட்புறத்திலும் வெளிப்புறத்திலும் சுகாதாரத்திற்கான ஏற்பாடுகள் செய்யப்படவில்லை. அக்காலத்தில் அரசாங்கத்தின் பொருளாதாரக் கொள்கை, தலையிடாமைக் கொள்கை (Laissez Faire) எனக் கூறப்பட்டதாகும். அதன்படி பொருளாதாரத் துறையில் ஒவ்வொருவருக்கும் முழுச் சுதந்தரம் அளித்தால், ஒவ்வொருவரும் தமக்கு நன்மையான காரியங்களையே செய்வர் ஆதலால், முடிவில் எல்லோருக்கும் நன்மையே விளையும். ஆகையால் இவ்வியற்கை முறைக்கு எதிராக அரசாங்கம்எவ்வகையிலும் தலையிடக்கூடாது என்பதே தலையிடாமைக்கொள்கையின் அடிப்படையாகும். அரசாங்கத்திடையேயும் பொது மக்களிடையேயும் இக்கருத்து வேரூன்றி இருந்தபடியால், தொழிற்சாலைகளில் வேலைசெய்த பெண்கள், சிறுவர்கள் இவர்களின் நிலையைக்கூடச் செம்மைப்படுத்த வேண்டும் என்ற எண்ணம் பொது மக்களிடையே தோன்றவில்லை. ஆனாலும், அடிக்கடி தொழிற்சாலைகளைப் பற்றிய புகார்கள் உண்டாயின. பல தொழிற்சாலைகளில், அவற்றிலும் குறிப்பாக லங்காஷயரில் இருந்த பருத்தித் தொழிற்சாலைகளில், பல குறைபாடுகள் இருந்தன. ஆதலால், 1795-ஆம் ஆண்டில் மான்செஸ்டர் நகரத்தில் நியமிக்கப்பட்ட ஒரு கமிட்டியானது தொழிற்சாலைகளில் மிகப்பல குறைபாடுகள் இருந்ததை எடுத்துக் காட்டியது. அக்குழு அறிக்கை மிக முக்கியமானது. அவ்வறிக்கையில் நாடு முழுவதுக்கும் ஏற்ற தொழிற்சாலைவிதிகளை வகுக்கவேண்டுமென்று அக்கமிட்டி சிபாரிசுசெய்தது. அக்கமிட்டி தொழிலாளிகளின் வேலைநேரம் அதிகமென்பதையும், சுகாதார நிலைமை இழிவாய் இருக்கிறதுஎன்பதையும், தொழிற்சாலையில் வேலை செய்த சிறுவர்களுக்குக் கல்வி அறிவு அளிக்கப்படவில்லை என்பதையும் விரிவாக எடுத்துக் காட்டியது.

சர் ராபர்ட்டு பீல் (Sir Robert Peel) என்பவர், 1802-ஆம் வருடத்தில் பருத்தித் தொழிற்சாலைகளில் அப்போது நிலவி வந்த கொடுமைகளைப் பார்லிமெண்டு அங்கத்தினர்களுக்கு எடுத்துக் காட்டினார். முன்னே குறிப்பிட்டபடி பல அனாதைச் சிறுவர்கள் வேலைக்குச் சேர்த்துக்கொள்ளப்பட்டார்கள். சட்டப்படி அவர்களை அந்தப் பாரிஷ் (Parish) நிருவாகிகள் வைத்துக் காப்பாற்றக் கடமைப்பட்டவர்கள். அவர்களைக் காப்பாற்றும் செலவை அப்பாரிஷில் வசிப்பவர்கள் வரியாகக் கொடுக்க வேண்டும். அவர்களுடைய வரிப் பளுவைக் குறைப்பதற்காக அவ்வேழைச் சிறுவர்களை வேலைக்கு அனுப்பப் பாரிஷ் அதிகாரிகள் முற்பட்டார்கள். அச்சிறுவர்கள் தொழில் பயில்பவர்கள் என்னும் பெயரில் தொழிற்சாலைகளில் வேலைக்கு அமர்த்திக்கொள்ளப்பட்டார்கள். உண்மையில் அவர்களைக் கடுமையாக உழைக்கச் செய்தார்கள். தொழிற்சாலைக்கு அருகிலேயே உள்ள கட்டடம் ஒன்றில் அவர்கள் தங்கி, அங்கு அளிக்கப்பட்ட உணவு உடைகளைப் பயன்படுத்தினார்கள். அவர்களுக்குச் சரியான உணவு அளிக்கப்படுவதில்லை. அவர்களைத் தொழிற்சாலை மேற்பார்வையாளர்கள் மிகவும் துன்புறுத்தினார்கள். இந்த இழிவான நிலையிலிருந்து அச்சிறுவர்களைக் காப்பாற்றுவது மிகவும் அவசியமென்பதை, சர் ராபர்ட்டு பீல் உணர்ந்தார். அப்போது பொருளாதாரத்துறையில் தலையிடாமைக் கொள்கை நிலவியிருந்ததெனினும், அச்சிறுவர்களின் நலனைமுன்னிட்டு அரசாங்கம் தலையிடுவது மிகவும் அவசியமென்பதை அவர் எடுத்துக் காட்டினார். அவருடைய பெருமுயற்சியால் 1802-ஆம் ஆண்டில் சுகாதார நல்லொழுக்கச் சட்டம் (Health and Morals Act) என்பதைப் பார்லிமெண்டு நிறைவேற்றியது. இச்சட்டம் ஒன்பது வயதுக்குக் குறைந்த சிறுவர்களைத் தொழிற்சாலையில் வேலைக்கெனக்கட்டுப்படுத்தி வைப்பதைத் தடை செய்தது. ஒரு நாளில் எந்தச் சிறுவரிடமும் பன்னிரண்டு மணிக்கு மேல் வேலை வாங்கக் கூடாதென்று இச்சட்டம் விதித்தது; இரவுநேர வேலையைத்தடுத்தது. சிறுவர்கள் வேலை செய்யும்தொழிற்சாலைகளை இச்சட்டப்படி சுண்ணாம்பு அடித்துச் சுத்தமாக வைத்துக் கொள்ள வேண்டும். தொழிற்சாலைக் கட்டடங்கள் காற்றோட்ட வசதி பெற்றவையாய் இருக்கவேண்டும். ஒவ்வொரு தொழில் பயில்வோனுக்கும் ஆண்டொன்றிற்கு ஒரே தொகுதியான உடை ஒன்றையாவது கட்டாயம் அளிக்க வேண்டுமென இச்சட்டம் வற்புறுத்தியது. இச்சட்டத்தின்படி சிறுவர்களுக்கு ஆரம்பக் கல்வியை அளிப்பது அவசியமாயிற்று. வேலை செய்வதற்குக் கட்டுப்படுத்தப்பட்ட

சிறுவர் பிரார்த்தனைக்காக மாதா கோவிலுக்கு அவ்வப்போது அனுப்பப்பட வேண்டும். தொழிற்பயிற்சிக்கென ஒன்பது வயதுக்குக் குறைந்த சிறுவர்களைச் சேர்த்துக்கொள்ளக் கூடாதென இச்சட்டம் விதித்ததிலிருந்து சின்னஞ்சிறுவர்களுங்கூட அது வரையில் வேலை செய்து வந்தார்களென்பது அறியக் கிடக்கின்றதல்லவா? அதற்கு முன் சிறுவர்கள் பன்னிரண்டு மணிக்குமேல் தினந்தோறும் வேலை செய்து வந்தமையால் அன்றோ அக்கால எல்லைக்கு மேல் அவர்களை வேலை செய்ய வற்புறுத்தக்கூடாதென்று சட்டம் ஏற்படுத்தப்பட்டது? தொழிலாளர்க்கென இயற்றப்பட்ட சட்டங்களுள் இது முதலாவதாகும். ஆனால், இச்சட்டம் தொழிலாளர் பிரச்சினைகளைச் சிறிதளவு கூடத் தீர்க்கவில்லை. இச்சட்டம் மூன்று தொழில் பயில்வோர்கள் உட்பட மொத்தத்தில் இருபது பேர்கள் வேலைசெய்யும் தொழிற்சாலைகளில் அமுலாக்கப்பட்டது. மேலும், இச்சட்டமானது குறிப்பாக, தொழில் பயில்வோர்க்குத்தான் நன்மையை விளைத்தது. தாய் தந்தையரோடு வேலைக்குச் சென்று காலை ஆறு மணி முதல் இரவு ஏழு, எட்டு, ஒன்பது மணி வரையிலுங்கூட வேலை செய்த சிறுவர்களுக்கு இச்சட்டம் நன்மை பயக்கவில்லை.

இச்சட்டத்தைக் கண்டிப்பாக அமுல் செய்வதற்கு எவ்வித ஏற்பாடும் செய்யப்படவில்லை. ஒவ்வொரு கவுன்டியிலும் (County) அமைதி நீதிபதியும் (Justice of Peace) அவரால் நியமிக்கப்பட்ட பார்வையாளர்களும் (Visitors) தங்கள் அதிகார எல்லைக்குட்பட்ட தொழிற்சாலைகளைப் பற்றிய விவரங்களைக் குறித்து வைத்திருக்க வேண்டுமென்றும் இச்சட்டம் விதித்தது. இந்தச் சட்டத்தை எவ்விதத்திலாவது மீறுபவர்களுக்கு இரண்டு பவுன் முதல் ஐந்து பவுன் வரை அபராதம் விதிக்கும் அதிகாரம் அந்த அதிகாரிகளுக்குத் தரப்பட்டது. என்றாலும், சட்டத்தை அமுல் செய்ய வேண்டியவர்கள் அலட்சியமாய் இருந்ததால், இச்சட்டத்தால் விசேஷ நன்மை உண்டாகவில்லை.

தொழிலாளிகளின் நலத்திற்காக மிகவும் உழைத்தவர்களில் ராபர்ட்டு ஓவன் (Robert Owen) என்பவர் மிகவும் முக்கியமானவர். அவர் சில பெரிய பருத்தித் தொழிற்சாலைகளுக்குச் சொந்தக்காரர். தம்முடைய தொழிற்சாலைகளில் அவர் பல திருத்தங்களைச் செய்தார். அவருடைய தொழிற்சாலைகளில் பல சுகாதார வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தார்; தொழிலாளர்கள் வசிப்பதற்கேற்ற சிறு வீடுகளைக் கட்டிக்கொடுத்தார். அவருடைய தொழிற்சாலைகளில் வேலை நேரம் பத்து மணியாகக் குறைக்கப்பட்டது. பத்து

வயதிற்குக் குறைந்த சிறுவர்களை அவர் வேலைக்குச் சேர்த்துக் கொள்வதில்லை. சிறுவர்களுக்குக் கல்வி அறிவு புகட்டுவதற்கான ஏற்பாடுகளையும் தம் தொழிற்சாலைகளில் அவர் செய்தார். இச் சீர்திருத்தங்களைக்கண்ட மற்ற முதலாளிகள் அவர் பெருநஷ்டத்திற் குள்ளாவார் என்று எண்ணினர்கள். ஆனால், இச்சீர்திருத்தங்க ளால் அவர் தம் தொழிலில் வெற்றியைக் கண்டார். எல்லாத் தொழிற்சாலைகளிலும் இவை போன்ற அத்தியாவசியமான சீர் திருத்தங்களைக் கொண்டு வரவேண்டுமென்றும் அவர் மிகவும் பாடு பட்டார்.

1802-ஆம் ஆண்டில் சட்டம் நிறைவேறிய பிறகு தொழிலாளர் களின் நிலைமையில் பல மாறுதல்கள் உண்டானபடியால், புதிய தொரு சட்டம் கொண்டுவருவது அவசியமாயிற்று. பல தொழிற் சாலைகளில் நீராவிச் சக்தி உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. மக்கள் மிகுதியாயிருந்த இடங்களில் புதிய பல தொழிற்சாலைகள் தோன் றின. தொழிற்சாலைக்கு வேலைக்கு வந்த சிறுவர்கள் தங்களுடைய பெற்றோர்களுடன் வசித்து வந்தவர்களாதலால், அவர்களைத் தொழில் பயில்வோராகச் சேர்த்துக்கொள்ள வேண்டிய அவசிய மில்லை. ஆகையால், 1802-ஆம் ஆண்டு சட்டத்தை அவர்களைப் பொறுத்தவரையில் அமுலுக்குக்கொண்டு வருவதற்கில்லை. எனவே, தொழில் பயில்வோரென வேலைக்கு அமர்த்தப்படும் சிறுவர்களை அன்றி, மற்றச் சிறுவர்களின் நன்மைக்காகவும் புதியதொரு சட் டத்தை இயற்றுவதற்காக, சர் ராபர்ட்டு பீல் 1815-ஆம் ஆண்டு ஒரு மசோதாவைத் தயாரித்தார். இம்முயற்சிக்குப் பெருந்துணையாய் இருந்தவர் ராபர்ட்டு ஓவன் என்பவர் ஆவர். இம்மசோதாவைப் பலர் கடுமையாக எதிர்த்தனர். ஆதலால், இதை ஆராய 1816, 1818, 1819-ஆம் ஆண்டுகளில் மூன்று கமிட்டிகள் நியமிக்கப்பட் டன. பல வகைக் கருத்துகளும் இக்கமிட்டிகளால் ஆராயப்பட்ட பின்னர் 1819-ஆம் ஆண்டில் தொழிற்சாலைச் சட்டம் நிறைவேற்றப் பட்டது. இதற்கு 1819-ஆம் ஆண்டின் தொழிற்சாலைகளை ஒழுங்கு படுத்தும் சட்டம் (Factories Regulation Act) என்பது பெயர். இச்சட்டம் பருத்தித் தொழிற்சாலைகளை மாத்திரந்தான் கட்டுப் படுத்துவதாய் இருந்தது. கம்பளித் தொழிற்சாலைகளுக்கு இச்சட்டத் திலிருந்து விலக்களிக்கப்பட்டது. இச்சட்டம் ஒன்பது வயதுக்குக் குறைந்த சிறுவர்களை வேலைக்கு அமர்த்திக்கொள்ளுவதைத் தடை செய்தது. இச்சட்டம் பதினாறு வயதுக்குக் குறைந்தவர்களை நாள் தோறும் பன்னிரண்டு மணிக்குமேல் வேலைக்கு அமர்த்துவதைத்

தடை செய்தது. ஆனால், சிறுவர்களின் வயது எத்தனை என்பதைக் காட்டுவதற்கு ஆதாரம் எதையும் காட்ட வேண்டிய அவசியமில்லாத தால், இச்சட்டத்தைச் சரியாக அமுல் செய்வதற்கு வசதியில்லை. இச்சட்டத்தை அமுல் செய்யும் அதிகாரம் அமைதி நீதிபதிகளுக்கே அளிக்கப்பட்டது. ஆதலால், முன் சட்டத்தைப்போலவே நடை முறையில் இச்சட்டமும் அதிக பயனை விளைக்கவில்லை. சர் ராபர்ட்டு பீலும், ராபர்ட்டு ஒவனும் இச்சட்டத்தைக் கம்பளி, பிளாக்ஸ் (Flax) முதலிய தொழிற்சாலைகளிலும் அமுல் செய்யும் வகையில் திருத்தம் செய்ய வேண்டுமென விரும்பினர். ஆனால், சிறுவர்களை வேலைக்கு அமர்த்திக்கொள்வதைத் தடை செய்வதற்கு நாட்டில் எதிர்ப்புப் பல மாயிருந்தது. சிறுவர்கள் வேலைக்குப் போகாவிட்டால் பட்டினி கிடக்க நேரிடுமென்றும், அவர்கள் வேலை செய்யாமல் சோம்பித் திரிந்தால் குற்றங்கள் பல செய்யக் கூடுமென்றும், ஆதலால் அவர் களை வேலைக்கு அமர்த்துவது அவசியமென்றும் பலர் கூறுவாராயி னர். இவ்வித எதிர்ப்புக் காரணமாகப் பருத்தித் துணித் தொழிற் சாலையில் மாத்திரம் ஒன்பது வயதுச் சிறுவர்கள் ஒரு வாரத்தில் அறுபத்தொன்பது மணிக்கு மேல் வேலை செய்வதைத் தடை செய்வதற்கு இருபத்தைந்து ஆண்டுக்காலமாயிற்று.

1802, 1819-ஆம் ஆண்டுகளில் நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டங் களை நன்குக அமுல் செய்யும் வகையில் வழி வகுப்பதற்காக 1825, 1831-ஆம் ஆண்டுகளில் சட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டன. 1831-ஆம் ஆண்டில் தொழிற்சாலைச் சட்டம் பருத்தித் தொழிற் சாலைகளில் பதினெட்டு வயதுக்கு உட்பட்ட சிறுவர்களை ஒரு நாளைக்குப் பன்னிரண்டு மணி நேரத்திற்கு மேல் வேலை செய்ய அனு மதிக்கலாகாதென்ற விதியை வகுத்தது. அச்சிறுவர்கள் சனிக் கிழமைகளில் ஒன்பது மணி நேரத்திற்குமேல் வேலை செய்யலாகாது. இருபத்தொரு வயதுக்குக் குறைந்தவர்களை இரவு நேரத்தில் வேலை செய்ய அனுமதிக்கலாகாது. இச்சட்டமும் இதற்கு முந்திய சட்டங் களைப் போலவே சரியாக அமுல் செய்யப்படவில்லை. மேலும், இச் சட்டம் பருத்தித் தொழிற்சாலைகளுக்கு மட்டும் இயற்றப்பட்டதாகும். தொழிலதிபர் பலர் இச்சட்டத்தைப் புறக்கணித்தனர்.

தொழிற்சாலைச் சட்டத்தை இன்னும் செம்மைப்படுத்த வேண்டு மென்று ரிச்சர்டு ஆஸ்ட்லர் (Richard Oastler) என்பவரும், மைக்கேல் சேட்லர் (Michael Sadler) என்பவரும் செய்த முயற்சி யால் பொது மக்களின் நல்லெண்ணமானது தூண்டப்பட்டது. தொழிற்சாலைச் சட்டங்களைத் தொழிலதிபர்கள் முப்பது ஆண்டுக்

காலம் அலட்சியம் செய்தனர் என்பதை அரசியல்வாதிகள் உணர்ந்தார்கள். தொழிலாளர் நிலையை மிகவும் உயர்த்த வேண்டுமென்ற ஆர்வம் கொண்ட பார்லிமெண்டு உறுப்பினரான சேட்லர், எல்லாத் தொழிற்சாலைகளிலும் பத்து மணி நேர வேலைதான் செய்யலாமென்ற மசோதாவைக் கொண்டு வந்தார். இது பார்லிமெண்டால் அங்கீகரிக்கப்படவில்லை. எனினும், இம்மசோதாவைப் பற்றிய விவாதம் நடந்ததன் பயனாகப் பார்லிமெண்டு உறுப்பினர்களைக் கொண்ட ஒரு விசாரணைக் கமிட்டி நியமிக்கப்பட்டது. இக்கமிட்டியின் தலைவர் சேட்லராவர். அடுத்தாற்போல நடந்த பார்லிமெண்டு தேர்தலில் அவர் வெற்றி பெறவில்லை. என்றாலும், அவ்வேலையைத் தொடர்ந்து நடத்த வேண்டுமென்று பலர் வேண்டிக்கொண்டமையால், லார்டு ஆஷ்லி (Lord Ashley) என்பவர், தொழிற்சட்டத் திருத்த வேலையில் பெரிதும் அக்கறை கொண்டார். அவர் 1833ல் பத்து மணி நேர வேலை மசோதா ஒன்றைப் பார்லிமெண்டில் கொண்டு வந்தார். இம்மசோதாவின் அடிப்படைத் தத்துவத்தை எதிர்த்த போதிலும் அரசாங்கமே மசோதா ஒன்றைக் கொண்டு வந்தது. சேட்லரும், அவருடைய நண்பர்களும் விரும்பியபடி நாளொன்றுக்குப் பத்து மணி நேர வேலை என்பதை இச்சட்டம் வரையறுக்கவில்லை. எனினும், இதற்கு முந்திய சட்டங்களைவிட இது பல வகைகளில் சிறப்புடையது. இச்சட்டத்தின் ஷரத்துகள் பருத்தித் தொழிற்சாலைகளுக்கு மாத்திரமன்றி, எல்லா வகையான நெசவுத் தொழிற்சாலைகளுக்கும் பொருந்தும். ஆனல், பட்டுத் தொழிற்சாலைகளுக்கு மாத்திரம் இச்சட்டத்திலிருந்து விதி விலக்களிக்கப்பட்டது. எல்லா வகை நெசவுத் தொழிலிலும் ஒன்பது வயதுக்குக் குறைந்த சிறுவர்களை வேலை செய்ய இச்சட்டம் அனுமதிக்கவில்லை. ஒன்பது வயதுக்குமேல் பதின்மூன்று வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்களிடம் ஒரு நாளில் ஒன்பது மணிக்கு அதிகமாக வேலை வாங்குவதை இச்சட்டம் தடை செய்தது. இவர்கள் ஒருவாரத்தில் நாற்பத்தெட்டு மணி நேரத்திற்கு மேல் வேலை செய்யலாகாது; மேலும், நாள்தோறும் குறைந்தது இரண்டு மணி நேரமாவது பள்ளிக்கூடத்திற்குச் செல்ல வேண்டுமென்ற விதியை இச்சட்டம் வகுத்தது. பதின்மூன்று வயதுக்குமேல் பதினெட்டு வயதுக்கு உட்பட்ட இளைஞர்களின் வேலை நேரம் நாளொன்றுக்குப் பன்னிரண்டு மணியெனவும், வாரத்திற்கு அறுபத்தொன்பது மணியெனவும் இந்தச் சட்டம் வரையறுத்தது. இவ்விளைஞர்கள் இந்தச் சட்டத்தின்படி இரவு நேரத்தில் வேலை செய்யலாகாது. இச்சட்டத்தைச் செம்மையாக அமுல் செய்வ

தற்கு முதலில் நான்கு இன்ஸ்பெக்டர்கள் நியமிக்கப்பட்டார்கள். இவர்கள் உள் நாட்டுக் காரியதரிசியாரால் நியமிக்கப்பட்டு, அவருடைய நேரடியான அதிகாரத்தின்கீழ் இருந்தார்கள். இவர்களுக்குத் தொழிற்சாலை இருந்த வட்டாரங்களில் எவ்விதத் தொடர்பும் இல்லை. ஆதலால், இவர்கள் தயை தாட்சணியமின்றிச் சட்டத்தை அமுல் செய்தார்கள். இவர்கட்கு விசேஷ அதிகாரங்கள் தரப்பட்டன. சட்டத்தை மீறிய முதலாளிகளுக்கு அபராதம் விதிக்கும் அதிகாரம் இவர்களுக்குத் தரப்பட்டது. இந்த இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு அபராதம் விதிக்கும் அதிகாரம் தரப்பட்டதைப் பலர் எதிர்த்தனர். குற்றம் சாட்டப்பட்ட முதலாளிகளை ஏதாவதொரு நீதி மன்றந்தான் விசாரித்துத் தண்டிக்க வேண்டுமென்ற கிளர்ச்சி நாட்டில் தோன்றிற்று 1833-ஆம் வருடத்துச் சட்டம் பல வகையில் சிறப்புடைத்தெனினும், சில வகையில் பிற்போக்கானது. 1831-ஆம் வருடத்துச்சட்டப்படி இருபத்தொரு வயதானவர்கள் இரவு நேரத்தில் வேலை செய்யலாமென்று இருந்ததை மாற்றிப் பதினெட்டு வயதுக்கு மேற்பட்டவர்கள் இரவில் வேலை செய்யலாமென இச்சட்டம் விதித்தது. இதற்கு முந்திய சட்டங்களில் நல்லொழுக்க, மதபோதனை செய்ய வேண்டுமென்றிருந்த விதியை இச்சட்டம் வற்புறுத்தவில்லை. எனினும், பல ஆண்டுக்காலம் வரையில் தொழிற்சாலைச் சட்டங்களை இயற்றுவதற்கு இச்சட்டம் அடிப்படையாய் இருந்தது. இச்சட்டத்தில் காணப்பட்ட அரை நேர வேலை முறையானது (Half Time System) இங்கிலாந்தின் தொழிலாளர் வாழ்க்கையில் முக்கிய இடம் பெற்றுவிட்டது.

சிறுவர்களின் வயதைக் கண்டுபிடிப்பது தொழிற்சாலையின் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு மிகவும் கஷ்டமாய் இருந்தது. அக்காலத்தில் வயது உறுதிப் பத்திரத்தை டாக்டர்கள் எளிதில் கொடுத்தார்கள். இன்ஸ்பெக்டர்களின் வற்புறுத்தலினால் குழந்தைகள் பிறந்ததும் பதிவு செய்ய வேண்டுமென்ற ஒரு சட்டத்தை அரசாங்கத்தார் 1837-ஆம் ஆண்டுநிறைவேற்றினர். தொழிற்சாலைகளில் சிறுவர்களை வேலைக்கு அமர்த்திய பல முதலாளிகள் அவர்களுடைய வேலையில் 'வேலைமாற்று முறையைப் (Relay System) புகுத்தினர். அதன்படி குறித்த ஒரு சில சிறுவர்கள் வேலை செய்து முடித்ததும் அவர்களுக்குப் பதில் வேறு சில சிறுவர்கள் வேலைசெய்ய வேண்டும். இந்த ஏற்பாட்டில் குறித்த ஒரு சிறுவனா, அல்லது சிறுவர்களா, முதலிலிருந்து வேலை மாற்றாமல் தொடர்ந்து வேலை செய்பவர்களா, அல்லது வேலை மாற்றியதால் புதியவர்களாக வேலைக்கு வந்தவர்

களா என்பதைக் கண்டுபிடிப்பது அரிதாயிருந்தது. பல முதலாளி கள் முதலில் வேலைக்கு வந்த சிறுவர்களை அவர்களுடைய வேலை நேரம் முடிந்ததும் அனுப்பிவிட்டு, தொடர்ந்து வேலை செய்வதற்கு வேறு சிலரை அமர்த்தாமல், முதலில் வந்தவர்களையே தொடர்ந்து வேலை செய்யுமாறு தூண்டினர். இதனால், சிறுவர்களின் வேலை நேரத்தைக் கட்டுப்படுத்துவது கடினமாயிருந்தது. தொழிற்சாலைச் சட்டங்களை இன்னும் சிறப்பாகத் திருத்த வேண்டுமென்று தொழி லாளிகளும் அவர்கள் தலைவர்களும் பெரிதும் முயற்சி செய்தார்கள். தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்த சிறுவர்களை அன்றி, ஏனைய சிறு வர்களின் வேலை நிலைமையையும், தொழிற்சாலையில் வேலை செய்த பெண்களின் வேலை நிலைமையையும் அரசாங்கம் உயர்த்த வேண்டு மென்று தொழிலாளர்கள் கிளர்ச்சி செய்தார்கள். மேலும், எல்லாத் தொழில்களிலும் பத்து மணி நேர வேலையைத்தான் அரசாங்கம் அனுமதிக்க வேண்டுமென்ற தொழிலாளரின் விருப்பம் மிகவும் வற்புறுத்தப்பட்டது.

1840ல் லார்டு ஆஷ்லியின் தீர்மானத்தின்படி பார்லிமெண்டு சிறுவர்களின் வேலைக்கமிஷனை நியமித்தது. சட்டங்களில் குறிப்பிடப் பட்ட தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யும் சிறுவர்கள் வேலையை மட் டும் அன்றி, எல்லாத் தொழில்களிலும் வேலை செய்யும் சிறுவர்களின் வேலை நிலைமையையும் எப்படி உயர்த்துவதென்பதை ஆராய இந்தக் கமிஷன் முற்பட்டது. 1842ல் சுரங்க வேலையைப் பற்றிய விரிவான அறிக்கை ஒன்றையும், அடுத்த ஆண்டில் பல்வகைப்பட்ட தொழில் களைப்பற்றிய அறிக்கையையும் இக்கமிஷன் தயாரித்தது. முதலறிக் கையின் விளைவாக 1842-ஆம் வருடத்து நிலக்கரிச் சுரங்க ஒழுங்கு முறைச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இதன்படி சுரங்கங்களின் தரை மட்டத்திற்கு அடியில் பெண்களையும், பத்து வயதுக்குக் குறைந்த சிறுவர்களையும் வேலை செய்ய அனுமதிக்கலாகாது. சுரங்க வேலையை ஒழுங்குபடுத்த இயற்றப்பட்ட சட்டங்களில் இது முதலா வதாதலால் முக்கியமானதாகக் கருதப்படுகிறது.

1844-ஆம் ஆண்டில் சர்ராபர்ட்டு பீல்கொண்டுவந்த தொழிற் சாலைச்சட்டம் அதற்கு முந்திய சட்டத்தில் பல மாறுதல்களைப் புகுத் தியது. இச்சட்டம் எல்லா வகையான நெசவாலைகளுக்கும் பொருந்தும். சிறுவர்களை வேலைக்குச் சேர்த்துக்கொள்ளக்கூடிய குறைந்த வயது ஒன்பதிலிருந்து எட்டாகக் குறைக்கப்பட்டது. இவ் வேற்பாடு பிற்போக்கானது எனினும், நடைமுறையில் தொழிலாளர் களுக்கு ஊறு செய்ததாகக் கூறுவதற்கில்லை. ஏனெனில், இதற்கு

முன் ஆறு, ஏழு வயதுச் சிறுவர்களைக்கூட ஒன்பது வயதானவர்களென்று டாக்டரின் உறுதிப்பத்திரத்தை ஆதாரமாகக் காட்டி வேலைக்கு அமர்த்துவது வழக்கமாயிருந்தது. இச்சட்டம் கொண்டு வரப்பட்ட பிறகு பிறந்தகாலப் பதிவை ஆதாரமாகக் கொண்ட உறுதிப் பத்திரங்களின் உதவியால், சிறுவர்களின் வயது தீர்மானிக்கப் பட்டது. இதில் எவ்விதத்திலும் ஏமாற்றுவதற்கு இடமில்லை.

மூன்று வகையானவர்களுக்கு இச்சட்டம் பாதுகாப்பளித்தது. எட்டு வயதுக்கு மேல் பதின்மூன்று வயதுக்கு உட்பட்ட சிறுவர்களின் வேலை நேரம், வேலை நிலைமை முதலியவைகளில் இச்சட்டம் எவ்வித மாறுதலையும் செய்யவில்லை. இச்சிறுவர்களின் பள்ளிக்கூட நேரம் நாள்தோறும் இரண்டு மணியிலிருந்து மூன்று மணியாக உயர்த்தப்பட்டது. இச்சிறுவர்கள் நாள்தோறும் ஆறரை மணிக்கு மேல் வேலை செய்யலாகாது; ஒன்று விட்டு ஒரு நாள் வேலை செய்வதானால், பத்து மணி நேரத்திற்கு மேல் வேலை செய்யக்கூடாது. பதின்மூன்று வயதுக்கு மேல் பதினெட்டு வயதுக்குட்பட்ட இளைஞர்கள் நாள்தோறும் பன்னிரண்டு மணி நேர வேலையும், ஒரு வாரத்தில் அறுபத்தொன்பது மணி நேர வேலையுமே செய்தல் வேண்டும். இச்சட்டத்தால் பாதுகாப்பளிக்கப்பட்ட அனைவரும் சாப்பாட்டு நேரத்தில் தொழிற்சாலைக்குள் இருத்தல் கூடாது, இச்சட்டத்தால் முதன்முதலாகப் பெண் தொழிலாளர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளிக்கப்பட்டது. பெண்களின் வேலை நேரம், இளைஞரின் வேலை நேரத்திற்குச் சமமாக வரையறுக்கப்பட்டது. எனவே, சிறுவர்கள், இளைஞர்கள், பெண்கள் ஆகிய மூவகையினருக்கும் இச்சட்டம் பாதுகாப்பு அளித்தது. சட்டத்தின் பாதுகாப்பைப் பெருமல் எஞ்சி நின்றோர் ஆண் தொழிலாளிகளே. இச்சட்டத்தை இன்னும் திறமையாக அமுல் செய்வதற்கான சில புது முறைகள் புகுத்தப்பட்டன. இச்சட்டப்படி எந்திரங்களால் அபாயம் விளையாதபடி தடைகளை அமைக்க வேண்டும். எல்லா ஆபத்துக்களையும் இன்ஸ்பெக்டர்களுக்குத் தெரிவிக்கவேண்டும். மேலும் தடைகள் அமைக்கப்படாத எந்திரங்களால் ஏற்படும் தவிர்க்கப்படக்கூடிய விபத்துகளில் நேரிடும் ஊறுபாடுகளுக்குப் பண நஷ்ட ஈடு கொடுக்க வேண்டுமென்று இச்சட்டம் விதித்தது. சில முதலாளிகள் வேலை மாற்று முறையைக் கையாண்டு வேலை நேரத்தை அதிகமாக்கினர்கள். அதைத் தடுப்பதற்குச் சட்டப் பாதுகாப்புப்பெற்ற எந்தவகைத்தொழிலாளியும் வேலை செய்யத் தொடங்கிய நேரத்திலிருந்து பன்னிரண்டு மணிநேர வேலைநாள் தொடங்கிய

தாகக் கணக்கிடவேண்டுமென்று இச்சட்டம் விதித்தது. இளைஞர், பெண்டிர் ஆகிய இருவகையினருக்கும் உணவு நேரம் ஒரே சமயத்தில் இருக்க வேண்டுமென இச்சட்டம் வற்புறுத்தியது. தொழிற்சாலை இன்ஸ்பெக்டர்களின் அதிகாரமானது சில வகையில் அதிகமாக்கப்பட்டதெனினும், அபராதம் விதிக்கும் உரிமை அவர்களிடமிருந்து மாற்றப்பட்டது. குற்றம் செய்த எந்த முதலாளியையும் அந்தந்த இடத்திலுள்ள மாஜிஸ்திரேட்டின் முன் இன்ஸ்பெக்டர் விசாரணைக்குக் கொண்டு வர வேண்டும். இப்புதிய ஏற்பாடு தன் கட்சியை எடுத்துக் கூற முதலாளிக்கு வசதியை அளித்தது.

பத்துமணி நேர வேலைச்சட்டத்திற்கான கிளர்ச்சி தொடர்ந்து நடந்தது. 1847-ஆம் ஆண்டில் பீல்டென் (Fielden) என்பவரால் கொண்டு வரப்பட்ட மசோதா, பத்துமணி நேர வேலைச்சட்டமாகப் பார்லிமெண்டால் அங்கீகரிக்கப்பட்டது. இச்சட்டத்தின்படி எல்லா நெசவுத் தொழில்களிலும் ஒரு வாரத்திற்கான வேலை நேரம் ஐம்பத்தெட்டு மணியென வரையறுக்கப்பட்டது. சனிக்கிழமைகளில் முழு நேர வேலையில்லாததால், நாளொன்றுக்கு வேலைநேரம் சராசரி பத்து மணியாயிற்று. எத்தொழிற்சாலையும் காலை ஐந்தரை மணியிலிருந்து மாலை எட்டரை மணிவரை வேலை செய்யலாம். ஆதலால், மறுபடியும் மாற்று வேலை முறையை முதலாளிகள் புகுத்த இடமுண்டாயிற்று. இக்குறைபாட்டை உணர்ந்த லார்டு ஆஷ்லி 1850ல் ஒரு புதுச் சட்டத்தை நிறைவேற்றச் செய்தார். இச்சட்டத்தில் பெண்டிர், இளைஞர் ஆகிய இரு வகையினரின் வேலை நேரம் இன்னதென்பது குறிப்பிடப்பட்டது. வேலை நேரம் கோடை காலத்தில் காலை ஆறு மணியிலிருந்து மாலை ஆறு மணி வரையென்றும், மாரி காலத்தில் காலை ஏழு மணியிலிருந்து மாலை ஏழு மணி வரையென்றும் இச்சட்டம் விதித்தது. இந்த நேரத்தில் உணவருந்த ஒன்றரை மணி நேரம் அனுமதிக்கப்பட்டது. ஆதலால், ஒரு நாளில் வேலை நேரம் பத்தரை மணி நேரமாய் இருந்தது. ஆனால், சனிக்கிழமைகளில் பிற்பகல் இரண்டு மணிக்குப் பிறகு இவர்கள் வேலை செய்ததை இச்சட்டம் தடை செய்தது. இச்சட்டத்தில் சிறுவர்களைக் குறிப்பிடாததால், 1853ல் ஒரு திருத்தச் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது.

இதுகாறும் கொண்டு வரப்பட்ட சட்டங்களால் நெசவுத் தொழிலுக்கு எவ்வித இடைஞ்சலும் உண்டாகவில்லை என்றும், அதன் வளர்ச்சியும் செல்வாக்கும் குறையவில்லை என்றும் மக்கள் உணர்ந்தார்கள். ஆதலால், ஏனைய தொழில்களிலும் இவ்வகைச் சீர்திருத்தங்களைக் கொண்டு வரவேண்டுமென்று பலர் விரும்பினர். சலவைத்

தொழில் சாயத் தொழில்களில் ஈடுபட்ட இளைஞர், சிறுவர் ஆகியோரின் வேலை நிலைமையை உயர்த்தும் சட்டமொன்று 1860ல் கொண்டுவரப்பட்டது. அடுத்த சில ஆண்டுகளில் இத்தொழில்பற்றிய விவரங்களடங்கிய சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. சாயத்தொழில், சலவைத் தொழில், துணிகளில் அச்சடிக்கும் தொழில் ஆகியவை நடைபெறும் ஸ்தாபனங்களைப்பற்றிய விதிகளை ஒன்றுசேர்த்து, 1870-ஆம் ஆண்டில் ஒரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது.

பார்லிமெண்டால் நியமிக்கப்பட்ட அரசர் கமிஷன் ஒன்று தொழிலாளர் நிலைமையைப் பற்றி 1862 முதல் 1866 வரை விரிவாக விசாரணை நடத்தியது. நெசவுத் தொழிற்சாலை அல்லாத மற்றவைகளில் சிறுவர்களை வேலைக்கு அமர்த்துதல், நீண்ட நேர வேலை செய்தல், சுகாதாரத்திற்கு மாறுபட்ட மோசமான நிலைமை முதலிய குறைபாடுகளை இக்கமிஷன் குறிப்பிட்டது.

இதற்கிடையில் 1864-ஆம் வருடத்துத் தொழிற்சாலைச் சட்டம், நெசவுத் தொழில் அல்லாத பல தொழில்களில் ஒழுங்கு முறைகளை ஏற்படுத்தியது. மண் பாண்டம் செய்தல், தீக்குச்சி செய்தல், துப்பாக்கித்தோட்டா செய்தல் முதலிய தொழில்கள் இச்சட்டத்தின் கீழ் வந்தன. பொருள் உற்பத்தியால் உண்டாகும் தூசி, தீமை பயக்கும் வாயு முதலிய அசுத்தங்களை நீக்குவதற்குத் தொழிற்சாலைகளில் நல்ல காற்றோட்டம் இருக்க வேண்டுமென்று இச்சட்டம் முதல் முதல் குறிப்பிட்டது. மேலும், இச்சட்டம் தொழிற்சாலையில் மட்டும் அல்லாமல் மற்ற இடங்களிலும் வேலை செய்யும் தொழிலாளிகளின் வேலை நிலைமையை ஒழுங்குபடுத்தலாம் என்பதற்கு எடுத்துக் காட்டாய் இருந்தது. 1867-ஆம் வருடத்தில் அரசர் கமிஷனுடைய அறிக்கை வெளி வந்ததை அடுத்து, இரண்டு சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. ஒன்று, தொழிற்சாலைச் சட்டங்களின் விஸ்தரிப்புச் சட்டம் (Factory Acts Extension Act); மற்றொன்று, பட்டறை ஒழுங்கு முறைச் சட்டம் (Workshop Regulation Act) எனப்படுவது. முதலாவது சட்டம் அதுகாறும் இயற்றிய தொழிற்சாலைச் சட்டங்களை ஊதுஉலைகள், செப்பாலைகள், வார்ப்படச் சாலைகள், காகித ஆலைகள், கண்ணாடித் தொழிற்சாலைகள், அச்சடித்தல், புத்தகம் கட்டுதல் ஆகிய வேலைகள் நடைபெறும் இடங்களுக்கும், ஐம்பது பேரும் அதற்கு அதிகமானவர்களும் வேலை செய்யும் எல்லா இடங்களுக்கும் விஸ்தரித்தது. பட்டறை ஒழுங்குமுறைச் சட்டம் தொழிற்சாலைக்கும் பட்டறைக்கும் உள்ள வேறுபாட்டை விளக்கியது. பட்டறை என்பது சிறுவர், இளைஞர்; பெண்டிர் ஆகியோர் ஏதாவதொரு கைவினைத்

தொழிலைச் (Handicraft) செய்யுமிடமாகும். அந்த இடமானது ஒரு முதலாளியின் அதிகாரத்திற்குக் கீழ்ப்பட்டதாகவும், எப்போது வேண்டுமானாலும் முதலாளி போய்ப் பார்வையிடக்கூடிய இடமாகவும் இருத்தல் வேண்டும். ஆண் தொழிலாளர்கள் மாத்திரம் வேலை செய்யுமிடம் பட்டறை என்று கூறப்பட மாட்டாது. இச்சட்டப்படி எட்டு வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்களைப் பட்டறை வேலைக்கு வைத்துக்கொள்ளக் கூடாது. எட்டிலிருந்து பதின்மூன்று வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்களை அரை நேர வேலை செய்யச் சொல்லலாம். பெண்டிர் இளைஞர் ஆகியோரின் வேலை நேரம், உணவருந்தும் இடைநேரமான ஒன்றரை மணி உட்பட ஒரு நாளில் பன்னிரண்டு மணிக்கு அதிகமாக இருக்கக் கூடாது. ஆனால், வேலை நேரம் காலை ஐந்து மணியிலிருந்து இரவு ஒன்பது மணிக்குள் இருக்கலாம். எனவே, வேலை மாற்று முறையைப் புகுத்துவதற்கு இதில் இடமிருந்தது. இச்சட்டம் ஐம்பதுக்குக் குறைவானவர் வேலை செய்யுமிடத்திலேதான் அமுல் செய்யத்தக்கது. ஒரு முதலாளியின் அதிகாரத்திற்கு உட்படாது வீட்டில் வேலை செய்பவர்களுக்கு இச்சட்டம் பொருந்தாது. இச்சட்டத்தை அமுல் செய்யும் அதிகாரம் தொழிற்சாலை இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு அளிக்கப்படவில்லை. உள்ளூர் அதிகாரிகளே இச்சட்டத்தை அமுல் செய்வதென ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. உள்ளூர் அதிகாரிகள் எந்தப் பட்டறைக்குள் போய்ப் பார்க்க வேண்டுமானாலும், அமைதி நீதிபதியின் உத்தரவு பெற்றுத்தான் போக வேண்டும். உள்ளூர் அதிகாரிகள் பட்டறை ஒழுங்குமுறைச்சட்டத்தைச் சரியாக அமுல் செய்யவில்லை. வேலைநாள் இதுவெனச் சரியாகக் குறிப்பிடாததால் இச்சட்டம் புறக்கணிக்கப்பட்டது. ஆதலால், 1871-ஆம் ஆண்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட தொழிற்சாலை-பட்டறைகள் சட்டத்தில் ஒழுங்காகச் சட்டத்தை அமுல் செய்யும் அதிகாரம் தொழிற்சாலை இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு மாற்றப்பட்டது. 1874-ஆம் ஆண்டின் தொழிற்சாலைச்சட்டம் சில மாறுதல்களைச் செய்தது. பெண்டிர் இளைஞர் ஆகியோரின் அதிகபட்ச வேலைநேரம் பன்னிரண்டரை மணியாய் இருந்ததை இச்சட்டம் பத்து மணியாகக் குறைத்தது. வாராந்தர வேலை நேரம் 56½ மணி என வரையறுக்கப் பட்டது. நடைமுறையில் இவ்விரு வகையினரின் வேலை நேரத்திற் கொப்ப ஆண் தொழிலாளர்களின் வேலை நேரமும் குறைந்துவிட்டது. மற்ற நெசவுத் தொழிற்சாலைக்கான விதி பட்டுத் தொழிற்சாலையிலும் அமுல் செய்யப்பட்டது.

அவ்வப்போது இயற்றப்பட்ட தொழிற்சாலைச் சட்டங்களை ஒழுங்குபடுத்தி ஒன்ருக்குவது அவசியமாகக் காணப்பட்டது. அதற்காக அரசர் கமிஷன் ஒன்று நியமிக்கப்பட்டது. அதன் சிபாரிசுப்படி 1878ல் தொழிற்சாலை—பட்டறைச்சட்டம் (Factory and Workshop Act) நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் சாதாரணமாகத் தொழிற்சாலை ஒழுங்கிணைப்புச் சட்டமென்று குறிப்பிடப்படுகிறது. இச்சட்டத்தின் முக்கிய நோக்கம், அது வரையில் நிறைவேற்றிய சட்டங்களை ஒன்றுபடுத்தி, அவைகளிடையே காணப்பட்ட முரண்பாடுகளை நீக்குவதேயாகும். தொழில் ஸ்தாபனங்கள் ஐந்து வகையாகப் பிரிக்கப்பட்டன. ஒவ்வொரு வகை ஸ்தாபனத்திற்கும் வெவ்வேறு விதிகள் வகுக்கப்பட்டன. ஐவகை ஸ்தாபனங்களாவன:- (1) நெசவுத் தொழிற்சாலைகள், (2) ஏனைய தொழிற்சாலைகள், (3) பட்டறைகள். (4) சிறுவர்களும் இளைஞர்களும் வேலை செய்த பட்டறைகள், (5) ஒரு குடும்பத்தினர் மாத்திரம் வேலை செய்யும் இல்லறப் பட்டறைகள். இதுகாறும் ஒரு தொழிற்சாலைக்கும் பட்டறைக்கும் உள்ள மாறுபாடு வேலை செய்பவரின் எண்ணிக்கையைக் கொண்டு வகுக்கப்பட்டது. இதற்குப்பின் நீரின் சத்தி அல்லது நீராவிச்சத்தியால் இயக்கப்பெறும் இயந்திரம் ஒரு ஸ்தாபனத்தில் பயன்படுத்தப்படுகிறதா இல்லையா என்ற அடிப்படையில் தொழிற்சாலைகளும் பட்டறைகளும் பிரிக்கப்பட்டன. பதினெட்டு வயதுக்குக் குறைந்தவர்கள் வேலை செய்த பட்டறைகள் பெண்களின் பட்டறைகள் (Women's Workshops) என்று வழங்கப்பட்டன. பெண்களின் பட்டறைகளிலும், இல்லப் பட்டறைகளிலும் சுகாதார விதிகள் கடுமையாக அமுலாக்கப்படவில்லை.

1883-ஆம் ஆண்டின் தொழிற்சாலைச் சட்டப்படி ஈய வெள்ளைத் (White Lead) தொழிற்சாலைகளிலும், ரொட்டி சுடும் கிடங்குகளிலும் சிறப்பான விதிகள் வகுக்கப்பட்டன. 1889ல் பருத்தித் துணித் தொழிற்சாலைச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. செயற்கை முறையில் ஈரப்பதம் செய்யப்பட்ட தொழிற்சாலைகளில் இவ்வகை விதிகளை அனுஷ்டிக்க வேண்டுமென்று இது குறிப்பிட்டது.

1891ல் இயற்றப்பட்ட சட்டம் சிறுவர்களின் வேலை வயதைப் பத்திலிருந்து பதினென்ருக உயர்த்தியது. பெண்களின் பட்டறைகளுக்கு அளிக்கப்பட்ட விதி விலக்கு இச்சட்டத்தால் நீக்கப்பட்டது. பட்டறைகளில் சுகாதார விதிகள் அல்லாத ஏனைய எல்லா விதிகளையும் அமுல் செய்யும் அதிகாரம் தொழிற்சாலை இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு மாற்றப்பட்டது.

1895-ஆம் ஆண்டில் தொழிற்சாலைச் சட்டப்படி சிறுவர்களின் வேலைநேரம் வாரத்திற்கு முப்பது மணியென வரையறுக்கப்பட்டது. பதினன்கு வயதுக்குட்பட்ட சிறுவர்கள் இரவில் வேலை செய்ய லாகாது என்று இச்சட்டம் தடை செய்தது. கப்பல் செப்பனிடும் சாலை, துறைமுகமேடை, துறைகள், சலவைச் சாலைகள் ஆகியவை களும் இச்சட்டத்தின்கீழ்க் கொண்டு வரப்பட்டன.

1901-ஆம் வருடத்தில் தொழிற்சாலை-பட்டறைகள் சட்டம் இது வரையில் உள்ள சட்டங்களைத் தொகுத்தது. தொழிலாளிகளின் தேக நலம், வேலை நேரம், தொழிற்சாலைகள்-பட்டறைகள் ஆகியவை களின் அமைப்பு, சுகாதாரம், விபத்துகளிலிருந்து காக்கும் தடை முறைகள் முதலிய எல்லா விஷயங்களைப் பற்றியும் இச்சட்டத்தில் விதிகள் காணப்பட்டன. தொழிற்சாலைகள், பட்டறைகள் என இரு பெரு வகைகளாகப் பொருளுற்பத்தி செய்யுமிடங்கள் பிரிக்கப் பட்டன. இயற்கைச் சத்தியைப் பயன்படுத்துமிடம் தொழிற்சாலை ஆகும்; ஏனைய வகைத் தொழில் செய்யும் இடங்கள் பட்டறைகள் ஆகும். தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்யும் சிறுவர்களின் வயது பன்னிரண்டாக நிர்ணயிக்கப்பட்டது. தொழிற்சாலை இன்ஸ்பெக்டர் களாகப் பெண்களும் நியமிக்கப்படலானர்கள்.

1918-ஆம் ஆண்டின் கல்விச் சட்டம் சிறுவர்கள் பதினன்கு வயது வரையிலும் முழு நேரப் பள்ளிக்குப் போக வேண்டுமென்று கட்டளையிட்டது. ஆதலால், சிறுவர்களைத் தொழிற்சாலைகளிலும், பட்டறைகளிலும் அரை நேர வேலைக்கு அமர்த்திக்கொள்வது அசாத்தியமாயிற்று. பதினன்கு வயதை அடைந்த பின்புதான் அவர்களை முழு நேரத் தொழிலாளிகளாக வேலைக்கு வைத்துக் கொள்ளலாம்.

பல ஆண்டுகள் அமுலில் இருந்த 1901-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத் தை மாற்றுவது அவசியமென்ற பொது மக்களின் எண்ணம் வலுத்த தால், 1937ல் ஒரு தொழிற்சாலைச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இதில் பல மாறுதல்கள் செய்யப்பட்டன. பெண்களும், பதினறு வயதி லிருந்து பதினெட்டு வயதுக்குட்பட்ட இளைஞர்களும் இது வரையில் நெசவுத் தொழிற்சாலைகளில் 55½ மணி நேரம் அதிகபட்ச வேலை செய்ததை இச்சட்டம் 48 மணிகளாகக் குறைத்தது. நெசவாலைகள் தவிர மற்றத் தொழில் ஸ்தாபனங்களில் அறுபது மணி நேர வேலை நேரத்தையும் இச்சட்டம் நாற்பத்தெட்டு மணி நேரமாக்கியது. தொழிற்சாலைச் சட்டம் பிலிம் (Film) உற்பத்தித் தொழில், கட்டட வேலை முதலிய வேறு சில தொழில்களுக்கும் விஸ்தரிக்கப்பட்டது.

தொழிலாளிகளின் சுகாதாரத்திற்காக வெளிச்சம், காற்று வசதி, உஷ்ண நிலை, மருத்துவ மேற்பார்வை முதலியவைகளைப் பற்றிய பல கடுமையான விதிகள் வகுக்கப்பட்டன.

1938-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் இளைஞர்கள் வேலை செய்யும் நேரத்தைப் பல வகை வேலைகளிலும் குறைத்தது. கடைகளின் சட்டம் (Shops Act) கடைகளில் வேலை செய்யும் இளைஞர்களின் வேலை நேரத்தை நிர்ணயித்தது.

1950-ஆம் ஆண்டில் கடைகளின் சட்டமொன்று நிறைவேற்றப்பட்டது. அதில் கடைகளைத் திறக்கும் நேரமும் மூடும் நேரமும் வரையறுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. பதினாறு வயதிற்குக் குறைந்த வேலையாட்களின் வாராந்தர வேலை நேரம் நாற்பத்து நான்கு மணியாகவும், பதினாறு வயதிலிருந்து பதினெட்டு வயதிற்குட்பட்டவர்களின் வாராந்தர வேலை நேரம் நாற்பத்தெட்டு மணியாகவும் நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கின்றன.

1959-ஆம் ஆண்டில் ஒரு தொழிற்சாலைச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. பாதுகாப்பு, சுகாதாரம், தொழிலாளிகளின் நலம் முதலியவைகளைப் பற்றிய விவரங்களைச் சேகரிப்பதும், வெளியிடுவதும், அவைகளைப் பற்றிய ஆராய்ச்சிகளை நிகழ்த்துவதும் தொழிலாளர்—தேசிய சேவை மந்திரியின் கடமையென இச்சட்டம் குறிப்பிட்டிருக்கிறது.

சுரங்கச் சட்டங்கள் : இதற்கு முன் குறிப்பிட்டவாறு சுரங்கங்களைப் பற்றிய முதற்சட்டம் 1842ல் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் சுரங்கங்களில் தரை மட்டத்தின்கீழ்ப் பெண்டிரும், சிறுமிகளும் வேலை செய்வதைத் தடுத்தது. பத்து வயதுக்குக் குறைந்த சிறுவர்களும் தரைக்கடியில் சுரங்கங்களில் வேலை செய்யலாகாது என்று இச்சட்டம் விதித்தது. உயிர் நஷ்டமேற்பட்ட விபத்துகளைப் பற்றிய விசாரணையைச் செய்து அறிக்கை அனுப்ப வேண்டுமென்று 1850ல் சட்டம் விதித்தது. 1855ல் சுகாதாரப் பாதுகாப்புகளையும், உயிருக்கும் உடலுக்கும் ஊறுகள் நேராதவாறு எந்திரத் தடைகளையும் ஏற்படுத்த வேண்டுமென விதிகள் வகுக்கப்பட்டன. 1872ல் நிலக்கரிச் சுரங்கச் சட்டமொன்று இயற்றப்பட்டு, அதில் பிந்திய பல வருடங்களில் திருத்தங்கள் செய்யப்பட்டன. சிறுவர்களை வேலைக்கு வைத்துக்கொள்ளும் வயதானது பத்திலிருந்து பன்னிரண்டாகவும், பிறகு பதின்மூன்றாகவும் உயர்த்தப்பட்டது. 1908-ஆம் வருடத்துச் சட்டம் தரை மட்டத்திற்குமேல் வேலை செய்யும் சிறுவர்களின் வயதை மேலும் உயர்த்தியது. தரை மட்டத்திற்கு அடியில் எந்தத் தொழி

லாளியும் பன்னிரண்டு மணி நேரக்காலத்தில் தொடர்ந்தாற்போல எட்டு மணிக்குமேல் வேலை செய்யக்கூடாது என்னும் விதியை இச் சட்டம் வகுத்தது.

1912-ஆம் ஆண்டில் சுமார் பத்து லட்சம் சுரங்கத் தொழிலாளர் வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். அது வரையில் ஒவ்வொரு தொழிலாளியின் கூலியும் அவன் வெட்டியெடுக்கும் நிலக்கரியின் அளவுக்கேற்பத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. கஷ்டமான இடத்தில் குறைந்த அளவு கரியையே வெட்டியெடுக்க முடியுமாதலால், சிலருக்கு அவர்கள் வேலை செய்யும் இடத்திற்கேற்பக் குறைந்த கூலிதான் கிடைத்தது. இந்தக் கூலி நிர்ணய முறையை எதிர்த்து, ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் நாளொன்றுக்குக் குறைந்த பட்சக் கூலியை உறுதி செய்ய வேண்டுமென்று தொழிலாளர் கிளர்ச்சி செய்தனர். இவ்வேலை நிறுத்தம் அரசாங்கத்தின் தலையீட்டினால் முடிவு பெற்றது. ஒவ்வொரு ஜில்லாவிலும் குறைந்த பட்சக் கூலி இதுவென நிர்ணயிப்பதென்றும், கூலி பற்றிய தகராறு எழுந்தால் அதைத் தீர்த்து வைக்க ஒரு கூட்டுப் போர்டை ஏற்படுத்துவதென்றும் அரசாங்கம் சொன்ன யோசனையைச் சுரங்கத் தொழிலாளர் ஒப்புக்கொண்டனர். இவ்விஷயங்கள் 1912-ஆம் ஆண்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட நிலக்கரிச் சுரங்கங்களின் (குறைந்த பட்சக்கூலி) சட்டத்தில் விவரமாகக் காணப்படுகின்றன. 1919-ஆம் ஆண்டில் நிலக்கரிச் சுரங்கச் சட்டம் அத்தொழிலாளிகளின் வேலை நேரத்தை ஏழு மணியாகக் குறைத்தது.

1926-ஆம் ஆண்டில் நிலகக்ரிச் சுரங்கத் தொழிலாளிகளின் வேலை நேரத்தை அதிகமாக்கவும் கூலியைக் குறைக்கவும் முதலாளிகள் முயன்றார்கள். இதன் விளைவாகச் சுரங்கத் தொழிலாளரின் வேலை நிறுத்தம் தொடங்கியது. அதற்கு ஆதரவு காட்டுவதற்காக எல்லாத் தொழிலாளிகளும் பொது வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். பொது வேலை நிறுத்தம் ஒரு வாரத்திற்கு மேல் நீடிக்கவில்லை. ஆனால், சுரங்கத் தொழிலாளிகளின் வேலை நிறுத்தம் பல வாரங்கள் வரையில் தொடர்ந்து நீடித்தது. கடைசியில் முதலாளிகளின் நிபந்தனைகளுக்கு இணங்கி அவர்கள் வேலைக்குத் திரும்ப வேண்டியதாயிற்று. 1926-ஆம் ஆண்டு நிலக்கரிச் சுரங்கச் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. அதன்படி தரை மட்டத்தின்கீழ் வேலை செய்பவரின் வேலை நேரம் ஒரு மணி அதிமாக்கப்பட்டது. 1946ல்நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் நாட்டின் உடைமையாக்கப்பட்டன. 1947-ஆம் ஆண்டு மே மாதத்தில் நிலக்கரிச் சுரங்கத் தொழிலாளிகள் வாரத்திற்கு ஐந்து

நாட்கள் வேலை செய்தால் போதுமென்பது தீர்மானிக்கப்பட்டது. ஆனால், அதுகாறும் ஆறு நாள் வேலை செய்து பெற்ற கூலியை ஐந்து நாள் வேலைக்கே கொடுப்பதென அரசாங்கம் முடிவு செய்தமையால் தொழிலாளிகள் மிகவும் மகிழ்ச்சியடைந்தார்கள்.

1954-ஆம் ஆண்டில் சுரங்கங்கள்-கற்சுரங்கங்களின் சட்டம் (Mines and Quarries Act) நிறைவேற்றப்பட்டது. பாதுகாப்பு, சுகாதாரம், நலம் முதலியவைகளைப் பற்றிய விவரங்கள் குறிக்கப்பட்டிருக்கின்றன. சுரங்கங்களில் மானேஜர், உதவி மானேஜர் ஆகியவர்களின் தகுதிகள், இன்ஸ்பெக்டர்களின் அதிகாரங்கள் முதலியவை சட்டத்தில் விளக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இச்சட்டம் சரியாக அமுலாக்கப்படுகிறதா என்பதைச் சக்தி அமைச்சு (Ministry of Power) கவனித்தல் வேண்டுமென்று இச்சட்டம் கூறுகிறது. இந்த அமைச்சின்கீழ் உள்ள இன்ஸ்பெக்டர்களுக்கு இச்சட்டத்தை அமுல் செய்யும் பொறுப்புத் தரப்பட்டிருக்கிறது.

10. இங்கிலாந்தில் போக்கு வரவின் வரலாறு

தொழிற்புரட்சிக்கு முன்பு இங்கிலாந்தில் போக்கு வரத்து வசதிகள் மிகக்குறைவாய் இருந்தன. ஓரிடத்திலிருந்து மற்ருேரிடத்துக்குச் செல்வது மிகவும் சிரமமாய் இருந்தது. வணிகர்கள் இலேசான சாமான்களைக் குதிரைகளின்மேலும், கோவேறு கழுதைகளின் மேலும் ஏற்றிப் பல இடங்களுக்குக் கொண்டு சென்ருர்கள். சாலைகள் மிக இழிவான நிலையில் இருந்தன. கோச்சு வண்டியில் ஏறிச் சென்ருற்கூட இலண்டன் நகரத்திலிருந்து எடின்பர்கு நகரத்திற்குச் செல்வதானுல் ஒரு வார காலமாயிற்று என்று ஆர்தர் யங் (Arthur Young) என்பவர் குறிப்பிட்டிருக்கிருர். தரை வழிச் செல்லுதல் குறைபாடுடையதாய் இருந்ததால், நீர் வழியில் போக்கு வரத்துகள் நடைபெற்றன. இதற்கு ஆறுகள் மிக உபயோகமாயிருந்தன. கனமான சாமான்கள் ஆறுகளில் படகுகளிலும், கடற்கரையோரங்களில் மரக்கலங்களிலும் எடுத்துச் செல்லப்பட்டன. நீர் வழிப் போக்கு வரத்து வசதி பெற்ற நகரங்களில் வியாபாரம் விருத்தியடைந்தது. தேம்ஸ் நதிக் கரையில் அமைந்திருப்பது அக்காலத்தில் இலண்டன் நகர வளர்ச்சிக்குரிய காரணங்களிலொன்ருகும். தொழிற்புரட்சிக் காலத்தின் தொடக்கத்தில் நிலக்கரியையும் இரும்பையும் எடுத்துச் செல்வதற்கு நீர் வழிகள் மிகவும் பயன்பட்டன. இவ்வழிகளிலும் மிக மெதுவாகத்தான் சாமான்களை எடுத்துச்செல்ல முடிந்தது. ஆறுகள் சில இடங்களிலேயே ஓடினதால், அனேக இடங்களில் நீர் வழியாற்கிடைக்கும் வசதிகளைப் பெறுவது இயலாமற்போயிற்று. பல முக்கிய இடங்களை வாய்க்கால்களால் இணைப்பதற்குப் பல ஆண்டுகளாக யோசனை செய்யப்பட்டது. பதினெட்டாம் நூற்ருண்டுக்கு நெடு நாட்களுக்கு முன்பே ஐரோப்பிய நாடுகளில் (முக்கியமாகப் பிரான்ஸிலும்,ஹாலந்து தேசத் திலும்) போக்கு வரத்துக்கான வாய்க்கால்கள் பல அமைக்கப்பட்டன. இங்கிலாந்திலும் அவைகளைப் போன்ற வாய்க்கால்களை வெட்டினுல்,பளுவான சாமான்களைக் குறைந்த செலவில் வெளியூர்கட்குக் கொண்டு செல்ல முடியுமென்னும் எண்ணம் தோன்றலாயிற்று. அதன் விளைவாகப் போக்கு வரத்து வசதிக்காகப் பல வாய்க்கால்கள் வெட்டப்பட்டன.

இங்கிலாந்து தேசத்தில் நீண்ட காலம் சாலைகள் சரியாகக் கவனிக்கப்படவில்லை. அவைகளைச் செம்மையாகப் பராமரிப்பதற்கு கிறித்தவக்கோயில்கள் ஊக்கமளித்தன. சில சமயங்களில் கிறித்தவ

மடங்கள் தங்கள் செலவில் சாலைகளைச் செம்மைப்படுத்தின. 1555 லேதான் அரசாங்கமானது ஒரு சட்டத்தை இயற்றி, சாலைகளின் பராமரிப்புக்கு வழி செய்தது. ஒவ்வொரு பாரிஷிலும் (Parish) உள்ள சாலைகளை அந்தஅந்தப் பாரிஷில் உள்ளவர்களால் நியமிக்கப் படும் இரண்டு அளவர்கள் (Surveyors) செம்மையாகப் பராமரிக்க வேண்டுமென்று இச்சட்டம் கட்டளையிட்டது. பாரிஷிலுள்ள ஒவ் வொரு நபரும் ஆண்டுதோறும் ஆறு நாட்கள் சாலைகளில் கட்டாயச் சேவை செய்ய வேண்டுமென்று இச்சட்டம் விதித்தது. ஆனால், ஆண்டொன்றுக்கு ஐம்பது பவுன் அல்லது அதற்கு அதிகமான வருமானம் உள்ள எவரும் தாமே சாலையில் சேவை செய்வதற்குப் பதில் வருடத்தில் ஆறு நாட்களுக்கு ஓர் ஆளையும், குதிரையையும், வண்டியையும் அனுப்பி வைக்கலாம்.

அரசாங்கமானது ஆட்சியின் வசதிக் காகவும், இராணுவத்தின் சௌகரியத்திற்காகவும் சாலைகளைச் செம்மைப்படுத்த வேண்டு மென்று விரும்பியது. உட்பிரதேசங்களில் வசித்தவர்கள் தொழில் வளர்ச்சிக்காகவும், வாணிப விருத்திக்காகவும் சாலைகளை விரும்பினர் கள். நிலச்சுவான்தார்களும், குடியானவர்களும் தாங்கள் வசித்த இடங்கள் விருத்தியாவதற்கும், தங்கள் விளைபொருள்களை மார்க் கெட்டுகளுக்குக்கொண்டு சென்று நல்ல விலைக்கு விற்பதற்கும் சாலை களின் அவசியத்தை உணர்ந்தார்கள். காரணங்கள் வெவ்வேறு எனி னும், இம்மூவகையினருடைய விருப்பமும் ஒன்றாகவே இருந்தது. இக்காலத்தில் சாலைகளைச் செம்மையாகப் பராமரிப்பது அரசாங்கத் தின் கடமையென்பதை எல்லோரும் ஒப்புக்கொள்கின்றனர். ஆனால், பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் சாலைகளைப் பாதுகாக்கும் பொறுப்பைத் தனிப்பட்டவர்களுக்கு விடலாம் என்னும் எண்ணம் இருந்தது. ஆதலாலேதான் சாலை வாயில் டிரஸ்டுகள் (Turnpike Trusts) பல நிறுவப்பட்டன. ஒரு பணக்காரர் அல்லது ஒரு சிலர் சாலையில் ஓரளவு தூரத்தைத் தமது அதிகாரத்தின்கீழ்ச் சட்டத் தின் அனுமதியின்மேல் எடுத்துக்கொண்டனர். அச்சாலைப் பகுதி யைச் செம்மையாகச் செப்பனிட்டு வைத்துக்கொண்டு அப்பகுதி யின் இரு பக்கங்களிலும் வாயில்களை அமைத்துக்கொண்டு அப்பகுதி யில் செல்லும் மனிதன், விலங்கு, வாகனங்கள் முதலியவைகளி லிருந்து வழிச் சுங்கத்தை (Toll) வசூலித்தனர். சாலையின் பரா மரிப்புக்குச் செலவிடப்பட்ட தொகை போக, மிஞ்சியது அவர் களுக்கு இலாபமாய் இருந்தது. இவ்வாறு சாலைகளின் பகுதிகளைப் பராமரிப்பதற்குப் பல சாலை வாயில் டிரஸ்டுகள் தொடங்கப்பட்டன.

1663ல் இரண்டாம் சார்லஸின் (Charles II) ஆட்சிக் காலத்தில் முதல் சாலை வாயிற்சட்டம் (Turnpike Act) நிறைவேற்றப்பட்டது. ஆனால், சில வருடங்கள் வரையில் சாலை அமைக்கும் வேலையில் யாரும் ஈடுபடவில்லை. சாலை வசதிகள் சரியாக இல்லாமையால் யாக்கோபியர் (Jacobites) கலகத்தை அடக்குவது கஷ்டமாயிருந்தது. ஆதலால், சாலைகளைச் சீர்படுத்தும் வேலை மும்முரமாக ஆரம்பிக்கப்பட்டு, 1760-ஆம் ஆண்டு முதல் 1774-ஆம் ஆண்டுவரையில் நானூற்று ஐம்பதுக்கு அதிகமான சாலை வாயிற்சட்டங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டன. ஒவ்வொரு சட்டத்தையும் பார்லிமெண்டில் நிறைவேற்றுவதற்குத் தனியார் முயற்சி செய்ய வேண்டியிருந்தது. சாலை வாயில் டிரஸ்டுகள் முக்கியமான சாலைகளைச் செம்மையாக வைத்திருந்தனவென்று பொதுவாகக் கூறலாம். இச்சாலைகளைப் பற்றிக்கூட ஆர்தர் யங் என்பவர் குறை கூறியிருக்கிருர். எனினும், சாலைகள் விருத்தி அடைந்திருந்தபடியால், பல பட்டணங்களிடையே வாடகைக்கோச்சு வண்டிகள் விடப்பட்டன. பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் இறுதியிலும் பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கத்திலும் சாலைகள் அமைப்பதில் பல புதிய முறைகள் கையாளப்பட்டன. இக்காலத்தில் இருந்த சாலை எஞ்சினியர்களில் முக்கியமாகக் குறிப்பிடத் தக்கவர் மூவர். அவர்கள் ஜான் மெட்காப் (John Metcalf (1717-1810), தாமஸ் டெல்போர்டு (Thomas Telford 1757-1834), ஜான் லௌடன் மெகாடம் (John Loudon Mecadam 1756-1836) என்பவர்கள். ஜான் மெட்காப் வட இங்கிலாந்தில் பல மைல்கள் நீளமுள்ள சாலைகளை அமைத்தார். தாமஸ் டெல்போர்டு ஸ்காட்டுலாந்து தேசத்திலும், வடஇங்கிலாந்திலும் பல நூறு மைல் நீளமுள்ள சாலைகளை அமைத்தார். மெகாடம் கண்டுபிடித்த சாலை அமைக்கும் முறையானது சமீப காலத்திற்கூடக் கையாளப்பட்டு வந்த முறையாகும்.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் முதல் நாற்பது ஆண்டுகளில் பல எஞ்சினியர்கள் தோன்றி, சாலைகளை விருத்தி செய்தார்கள். எதற்கிடையில் சாலைகளுக்கும் இரயில்வேக்களுக்கும் இடையே போட்டி தொடங்கியது. 1555ல் இயற்றப்பட்ட நெடுஞ்சாலைச் சட்டத்திற்குப் (Highways Act) பதில் 1835ல் ஒரு சட்டம் இயற்றப்பட்டது. அச்சட்டத்திற்கியையச் சாலைகளில் கட்டாயச் சேவை செய்யவேண்டுமென்ற விதி நீக்கப்பட்டது. கட்டாயச் சேவைக்குப் பதில் நெடுஞ்சாலை வரி, ஒவ்வொரு பாரிஷிலும் அதன் எல்லைக்குள்ளிருந்த சாலைகளின் பராமரிப்புக்காக வசூலிக்கப்பட்டது. இந்த ஏற்பாட்டில் முக்கிய சாலைகளுள்ள பாரிஷுகள் நெடுஞ்சாலை வரியை

அதிகமாகக் கொடுக்க வேண்டியிருந்தது. 1888ல் கவுண்டி கவுன் சில்கள் அமைக்கப்பட்டன. சாலைகளைப் பராமரிக்கும் பொறுப்பு அவைகளிடம் ஒப்புவிக்கப்பட்டது. பரோக்களின் (Boroughs) எல்லைக்குள் இருந்த சாலைகளைப் பாதுகாக்கும் பொறுப்பு, பரோக்க ளிடமே விடப்பட்டது.

மோட்டார் வண்டிகள் சாலைகளை உபயோகப்படுத்தத் தொடங் கியபின் சாலைப்போக்கு வரத்துகள் முக்கியமாகிவிட்டன. அதனால், சாலைகளின் அபிவிருத்தியில் அதிகக் கவனம் செலுத்த நேரிட்டது. மோட்டார் வரியில் வசூலான பணம் 1909 முதல் 1937 வரையில் சாலை நிதி என்று தனியாக ஒதுக்கி வைக்கப்பட்டது. இவ்வேற் பாடு 1937-ஆம் ஆண்டில் நிறுத்தப்பட்டது. சாலை வேலைக்கென அரசாங்கம் வரவு செலவு திட்டத்தில் ஒதுக்குவதே சாலை வேலைக் காக அவ்வருஷத்திலிருந்து செலவிடப்படுகிறது.

1909-ஆம் ஆண்டில் சாலைகளின் பெருக்கம்-முன்னேற்ற நிதிச் சட்டம் (Development and Road Improvement Funds Act) நிறைவேற்றப்பட்டது. அதன்படி சாலைகளின் போர்டு ஒன்று நியமிக் கப்பட்டது. இது சாலைகளைப் பற்றிய விவகாரங்களைக் கவனித்தது. 1919-ஆம் ஆண்டில் இந்த போர்டின் பொறுப்புகள் புதிதாக ஏற் படுத்தப்பட்ட போக்கு வரத்து அமைச்சுக்கு மாற்றப்பட்டன. 1924-ஆம் ஆண்டில் இலண்டன் போக்கு வரத்துச் சட்டம் நிறை வேற்றப்பட்டது. இலண்டன் நகரத்திற்குள் எத்தனை பஸ்கள் (Buses) போய் வருவதெனத் தீர்மானிக்கும் அதிகாரம் போக்கு வரத்து மந்திரிக்கு அளிக்கப்பட்டது. 1933-ஆம் ஆண்டில் இலண்டன் பிரயாணிகள் போக்கு வரத்து போர்டு (The London Passenger Transport Board) நியமிக்கப்பட்டது.

இதற்கிடையில் மோட்டார் போக்குவரத்து அதிகமானதன் விளைவுகளை ஆராய்வதற்கு அரசர் கமிஷன் ஒன்று நியமிக்கப் பட்டது. அக்கமிஷனின் சிபாரிசுகளை ஒட்டிச் சில சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. 1930-ஆம் ஆண்டின் சாலைப் போக்கு வரத்துச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இதுகாறும் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் பொது மோட்டார் வண்டிகளுக்கு வேண்டிய லைசென்சு களைத் தல அதிகாரிகளே வழங்கி வந்தார்கள். இச்சட்டத்தின்படி நாடு போக்கு வரத்துப் பகுதிகளாகப் பிரிக்கப்பட்டது. ஒவ்வொரு பகுதிக்கும் மூன்று போக்கு வரத்துக் கமிஷனர்கள் மந்திரியால் நியமிக்கப்பட்டார்கள். பொதுப் போக்கு வரத்தைப் பற்றிய எல்லா

விஷயங்களையும் கவனித்து ஒழுங்கு படுத்தும் அதிகாரம் அவர்களுக்கு அளிக்கப்பட்டது.

1928-ஆம் வருடத்து அரசர் கமிஷனின் முடிவுகளையும், 1932-ஆம் வருடத்து சால்டர் அறிக்கையின் (The Salter Report) முடிவுகளையும் ஒட்டி 1933-ஆம் ஆண்டில் சாலை-இரயில் போக்கு வரத்துச் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. சாலைகளில் சாமான்களையேற்றிச் செல்லும் வண்டிகளுக்கு அனுமதி வழங்குவதற்கான ஏற்பாடுகளை இச்சட்டம் வகுத்தது. 1947-ஆம் ஆண்டு போக்கு வரத்துச் சட்டத்தின்படி பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துக் கமிஷன் நீண்ட தூரத்திற்குச் சாமான்களைக் கொண்டு போகும் வண்டிகள் பலவற்றைத் தன் அதிகாரத்தின் கீழ் எடுத்துக்கொண்டது. 1951-ஆம் ஆண்டில் மந்திரி சபை மாறியது. பெரும்பாலான வண்டிகளை விற்றுவிடும்படி 1953-ஆம் ஆண்டு போக்கு வரத்துச் சட்டப்படி கமிஷனுக்கு அரசாங்கம் உத்தரவிட்டது. ஆனால், 1956-ஆம் ஆண்டு இயற்றப்பட்ட சட்டம் வண்டிகளை மேலும் விற்கவேண்டா என்று உத்தரவிட்டது. 1956-ஆம் ஆண்டு செப்டெம்பர் மாதம் முதல் பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துக் கமிஷனின் உறுப்பான பிரிட்டிஷ் சாலைச் சர்வீசுகள் என்னும் அமைப்பு, சாமான்களைச் சாலைகளில் ஏற்றிச் செல்லும் சேவையைச் செய்து வருகிறது. தனிப்பட்டோரின் வண்டிகளும் சாமான்களை ஏற்றிச் செல்லப் பயன்படுத்தப் படுகின்றன.

1933-ஆம் ஆண்டு வரையில் இலண்டன் நகரப் போக்கு வரத்து வசதிகளைப் பல ஸ்தாபனங்கள் அளித்து வந்தன. இந்த ஆண்டில் இலண்டன் பிரயாணிகள் போக்கு வரத்து போர்டு என்ற ஒரு பொதுக் கார்ப்பரேஷனின் (Public Corporation) அதிகாரத்தின்கீழ் இலண்டன் போக்கு வரத்து முழுவதும் கொண்டு வரப்பட்டது. 1948-ஆம் ஆண்டில் பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துக் கமிஷன் நிறுவப்பட்டது. அதன் உறுப்பாகிய இலண்டன் போக்கு வரத்து நிர்வாகம் இலண்டன் நகரத்துப் போக்கு வரத்து வசதிகளை எல்லாம் செய்து கொடுத்து, அதற்கான காரியங்களை நிருவகித்து வருகிறது.

இலண்டன் நகரத்தை அல்லாத ஏனைய நகரங்களில் தல ஸ்தாபனங்கள் பஸ்களின் மூலம் பிரயாணிகள் போக்கு வரத்து வசதிகளை அளிக்கின்றன. இவைகளின் எண்ணிக்கை தொண்ணூறுக்கு மேலிருக்கும். இங்கிலாந்தின் மற்றப் பகுதிகளில் அங்கங்கே உள்ள ஸ்தாபனங்கள் பஸ்களின் மூலம் போக்கு வரத்து வசதிகளை அளிக்கின்றன.

வாய்க்கால்கள் :—பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் நிலக்கரியையும் இரும்பையும் சுரங்கங்களிலிருந்து வேண்டுமிடத்திற்கு எடுத்துச்செல்வது கஷ்டமாயிருந்தது. ஆறுகள் உள்ள இடங்களில் படகுகளில் அவைகளை ஏற்றிச் சென்றனர். மற்ற இடங்களில் வாய்க்கால்களை வெட்டினால் அவைகளின் மூலம் குறைந்த செலவில் எளிதில் நிலக்கரி முதலிய கனமான பொருள்களைக் கொண்டு செல்லலாமென்னும் எண்ணத்தாலேதான் ஆங்கிலேயர் வாய்க்கால்களை வெட்ட முற்பட்டனர்.

வாய்க்கால்கள் இங்கிலாந்துக்குப் புதியன அல்ல. ஆனால், பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் அவைகளைப் பயன் படுத்துவதிலேதான் புதுமை தோன்றிற்று. சாமான்களை வாய்க்கால்கள் மூலம் படகுகளில் ஏற்றிச் செல்லத் தொடங்கிய போது உள்நாட்டு வாணிபம் மிக விரிவடைந்தது. பர்மிங்காம் நகரத்தைச் சுற்றிலுமுள்ள சம நிலப் பகுதிகளிலும், லங்காஷயர், செஷயர் (Cheshire) முதலிய இடங்களிலுள்ள தாழ்ந்த பகுதிகளிலும் வாய்க்கால்கள் மிகவும் உபயோகமாயிருந்தன.

1750-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு ஊதுலைகளுக்குக் கோக்கைப் (Coke) பலர் பயன்படுத்துவாராயினர். நிலக்கரியை வீட்டுக் காரியங்களுக்கும் மக்கள் உபயோகப்படுத்தினார்கள். நெசவுத் தொழில்களில் எந்திரங்களுக்கு நிலக்கரி உபயோகப்படுத்தப் பட்டது. மட்பாண்டத் தொழிலுக்கு வேண்டிய கச்சாப் பொருள்களைத் தூரத்திலிருந்து கொண்டுவர வேண்டியிருந்தது. லங்காஷயருக்குப் பருத்தியைக் கொண்டுபோய்ச் சேர்க்க வேண்டியிருந்தது. இக்காரணங்களால் மலிவான போக்கு வரத்து வசதி தேவைப்பட்டது. எனவே, சாலை வசதிகள் சரியாக இல்லாத இங்கிலாந்தின் வடபகுதியில் வாய்க்கால்கள் வெட்டப்பட்டதைப் பற்றி நாம் ஆச்சரியப்படுவதற்கில்லை.

1760 முதல் 1830 வரையில் உள்ள காலத்தில் அநேக சாலைகள் அமைக்கப்பட்டன என்பதை அறிந்தோம். அதே காலத்திலேதான் பல வாய்க்கால்களும் வெட்டப்பட்டன. அக்காலத்தில் சாலைகளின் நிபுணராயிருந்த தாமஸ் டெல் போர்டு என்பவர் வாய்க்கால் வெட்டுவதிலும் வல்லவராய் இருந்தார். அக்காலத்தில் நெசவுத் தொழிலின் முக்கிய இடமாக மான்செஸ்டர் நகரம் வளர்ந்து வந்தது. சாலைகள் சரியாக இல்லாததால் மழைக்காலத்தில் அந்நகரம் வெளி இடங்களுடன் தொடர்பற்று நின்றது. அந்நகருக்குக் குதிரையின்மேலேதான் சாமான்களைக் கொண்டுபோக வேண்டியிருந்தது.

பிரிட்ஜ் வாட்டர் கோமான் (Duke of Bridge Water) என்பவருக்கு வர்ஸ்லே (Worsley) என்னுமிடத்தில் பல நிலக்கரிச் சுரங்கங்கள் இருந்தன. அவ்விடத்திலிருந்து மான்செஸ்டர் நகரத்துக்குத் தரைமூலம் நிலக்கரியைக்கொண்டு செல்வது கஷ்டமாயிருந்தது; அதற்கு அதிக செலவுமாயிற்று. ஆதலால், அக்கோமான் ஜேம்ஸ் பிரிண்டிலே (James Brindley) என்பவரின் உதவியால் 1759-ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1761-ஆம் ஆண்டுக்குள் வர்ஸ்லேக்கும் (Worsley) மான்செஸ்டருக்குமிடையே ஒரு வாய்க்கால் அமைக்கப்பட்டது. அடுத்தபடியாக மான்செஸ்டர் நகரத்தை லிவர்பூல் நகரத்துடன் இணைக்கும் வேலையில் பிரிண்டிலே ஈடுபட்டார். இவ்வாய்க்கால் வெட்டி முடிந்ததும் நிலக்கரி, பருத்தி ஆகியவைகளின் வியாபாரத்திற்கு லிவர்பூல் முக்கியத் துறைமுகமாயிற்று. இந்த இரண்டு வாய்க்கால்களையும் வெட்டுவதற்கு 220,000 பவுன்கள் செலவாயின. என்றாலும் இவ்வாய்க்கால்களில் தொடக்கத்திலிருந்தே இலாபம் கிடைத்தது. 1772ல் மான்செஸ்டர்-லிவர்பூல் வாய்க்காலில் படகுகளில் ஆளுக்கு ஒரு ஷில்லிங் வீதம் கூலி வாங்கிக்கொண்டு பிரயாணிகளை அழைத்துச்செல்லும் முறை தொடங்கியது.

வாய்க்கால்களை வெட்டிப் பயன்படுத்துவதில் பிரிட்ஜ் வாட்டர் கோமான் வெற்றி பெற்றமையால், பொதுமக்கள் வாய்க்கால்களில் கவனம் செலுத்தத் தொடங்கினார்கள். பல வாய்க்கால்களை வெட்டுவதற்கு பிரிண்டிலே மிகவும் உபயோகமாயிருந்தார். 1777-ஆம் ஆண்டில் பெருநெடு வாய்க்கால் (Grand Trunk Canal) வெட்டப்பட்டது. இதனால், லிவர்பூல், ஹல் (Hull), பிரிஸ்டல் (Bristol) என்னும் நகரங்களிடையே நீர்வழி ஏற்பட்டது, அதன் பின்பு பெருஞ்சந்திப்பு வாய்க்கால் (Grand Junction Canal) வெட்டப்பட்டதால், அது வழியாக இலண்டன் நகரமும் இணைக்கப்பட்டது. இதுகாறும் வெட்டப்பட்ட வாய்க்கால்களால் இங்கிலாந்தின் நான்கு பெரிய துறைமுகங்களிடையே நீர்வழிப் போக்கு வரத்துக்கள் ஏற்பட்டன. 1760 முதல் 1800 வரையில் சுமார் நாற்பது ஆண்டுகள் பல வாய்க்கால்கள் வெட்டப்பட்ட காலமாகும். 1791 முதல் 1797 வரையிலுள்ள காலத்தில் மக்களிடையே வாய்க்கால் பித்து (Canal Mania) வலுவாய் இருந்தது. வாய்க்கால்கள் வெட்டுவதில் தமது சேமிப்பை ஈடுபடுத்துவதைப் பலர் விரும்பினர். அதனால், பல வாய்க்கால் கம்பெனிகள் தோன்றின. இக்கம்பெனிகள் தனியார்களால் அமைக்கப்பட்டவை. இவைகளுக்கு வாய்க்கால்களை வெட்டுவதில் அரசாங்கம் எவ்வித உதவியையும் அளிக்க

வில்லை. வாய்க்கால்கள் வெட்டுவதற்கான நிலங்களைக் கட்டாயமாகப் பெறுவதற்கு ஒவ்வொரு கம்பெனியும் பார்லிமெண்டை ஒரு சட்டம் இயற்றும்படி செய்ய வேண்டியிருந்தது. வாய்க்கால்களை வெட்டப் பார்லிமெண்டின் சட்டம் வேண்டியிருந்தபடியால், நீர்வழிகளை உபயோகப்படுத்துபவரிடம் இவ்வளவு உயர்ந்த பட்சக் கட்டணத்தைத்தான் வசூலிக்கலாம் என்பதை நிர்ணயிப்பதற்குப் பார்லிமெண்டுக்கு வாய்ப்புக் கிடைத்தது. தனிப்பட்ட கம்பெனிகள் வெட்டிய வாய்க்கால்களின் அகலம், ஆழம், பாலங்களின் உயரம், வாய்க்கால்களின் அடைப்புகள் (Locks) ஆகியவை ஒரே தன்மையனவாய் இல்லை. ஆதலால், பல வாய்க்கால்கள் வழியாகப்பெரிய படகுகளில் சாமான்களை எடுத்துச் செல்ல முடியவில்லை. எல்லா வாய்க்கால்கள் வழியாகவும் இருபது டன் படகுகளே போக முடிந்தது.

சாலை வாயில் டிரஸ்டுகளைப் போல இவ்வாய்க்கால் கம்பெனிகள் நீர் வழிகளைத்தான் அமைத்தன. கட்டணத்தைக் கொடுத்துவிட்டு யார் வேண்டுமானாலும் இவ்வாய்க்கால்களை உபயோகிக்கலாம். சாமான்களை வாய்க்கால்கள் வழியாகக் கொண்டுபோக விரும்புபவர்கள், தாங்களே படகுகளில் கொண்டு செல்லுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்துகொள்ள வேண்டும். அந்தப் பொறுப்பைக் கம்பெனிகள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை.

ஆறுகளை ஒன்றோடொன்று இணைக்கும் வாய்க்கால்களும் வெட்டப்பட்டன. நீண்ட காலமாக ஆறுகளின் மூலமும் படகுகளில் சாமான்களை ஏற்றிச் சென்றனர். இந்தச் சமயத்தில் ஆறுகளை மேலும் செம்மைப்படுத்தினர். இவைகளுக்கு உள் நாட்டு நாவாய் வழிகள் (Inland Navigations) என்பது பெயர்.

இங்கிலாந்தில் எல்லா வாய்க்கால்களையும் தனியார் ஏற்படுத்திய கம்பெனிகளே வெட்டியும் பராமரித்தும் வந்தன. ஆனால் ஸ்காட்டுலாந்து தேசத்தில் அரசாங்கமே இரண்டு வாய்க்கால்களை அமைப்பதற்கு உதவி செய்தது. அவை கப்பல் போக்குவரத்தின் பாதுகாப்புக்காக வெட்டப்பட்டன. அவைகளின் பெயர்கள் கலிடோனியன் வாய்க்கால் ((Caledonian Canal), கிரினன் வாய்க்கால் (Crinan Canal) என்பனவாகும்.

இங்கிலாந்திலும், வேல்ஸிலும் (Wales) 1834-ஆம் ஆண்டில் 4 000 மைல் நீளமுள்ள வாய்க்கால்களும் நாவாய் வழிகளான ஆறுகளும் இருந்தனவென்பது கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. இக்காலத்தில் வெட்டப்பட்ட ஆச்சரியப்படத்தக்க வாய்க்காலுக்கு

லீட்ஸ்-லிவர்பூல் (Leeds-Liverpool) வாய்க்கால் என்பது பெயர். இதை வெட்டி முடிக்க நாற்பத்தோர் ஆண்டுகள் ஆயின. இதற்கான செலவு 1,200,000 பவுன்கள். வாய்க்கால் கம்பெனிகள் பல ஆண்டுகள் வரையிலும் செழிப்பாய் இருந்தன. இக்கம்பெனிகளின் சாதாரணப் பங்குகளுக்கு நல்ல இலாப ஈவு (Dividend) அளிக்கப் பட்டது. ஆனால், இரயில்வேக்கள் உண்டான பிறகு இவைகளின் செழிப்பும் முக்கியமும் மிகவும் குறைந்துவிட்டன.

இந்தக் கால்வாய்களால் பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் இறுதியிலும் பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் தொடக்க ஆண்டுகளிலும் இங்கிலாந்தானது விரைவான பொருள் வளர்ச்சியைப் பெற்றது. ஆறுகளுக்கு அருகில் இல்லாத நாட்டின் உட்பகுதிகளுள் பல, வாய்க்கால்களால் செழிப்படைந்தன. இதற்கு முன் குறிப்பிட்டதைப் போல, பளுவான சாமான்களை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு எடுத்துச் செல்லுவதை இவ்வாய்க்கால்கள் மிகவும் எளிதாக்கிவிட்டன. நிலக்கரித் தொழிலும், இரும்புத் தொழிலும் வாய்க்கால் உதவியாலேதான் விரைவில் முன்னேற முடிந்தது. நாட்டின் உட்பகுதிகளிலிருந்த பல பட்டணங்கள் விரைவில் வளர்வதற்கு வாய்க்கால்கள் பயன்பட்டன. வாய்க்கால்கள் துறைமுகங்களுக்கு அருகில் இருந்த பிரதேசங்களை வளம் பெறச் செய்ததால், துறைமுகங்கள் விருத்தியடைந்தன. தங்கள் விளைபொருள்களைக் குறைந்த செலவில் கொண்டு சென்று நல்ல விலைக்கு விற்க இவ்வாய்க்கால்கள் மிகவும் உதவியாய் இருந்தன. நாட்டின் உட் பகுதிகளில் இரும்புத் தொழிற்சாலைகள் உண்டாவதற்கும் இவைகளே காரணமாகும். தொழிற்புரட்சியால் உண்டான தொழில் நகர்களில் வசித்த மக்களுக்கு எளிதில் உணவுப் பொருள்கள் கிடைக்க இவ்வாய்க்கால்கள் வசதி அளித்தன. எரிபொருள்கள் எளிதில் கிடைத்தமையால், காடுகளுக்குச் சமீபத்தில் வசித்தவர்கள் இப்போது வேறு இடங்களிலும் குடியேறினார்கள். ஏனெனில், வாய்க்கால்கள் வழியாக எரிபொருள்களை எளிதில் கொண்டு செல்ல முடியுமல்லவா? பெரிய அளவில் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்கான வசதிகளை வாய்க்கால்கள் உண்டாக்கின.

எல்லா வாய்க்கால்களிலும் ஒரே அளவான இலாபத்தைப் பெற முடியவில்லை. பர்மிங்காம் நகரத்துக்கு அருகிலிருந்த வாய்க்கால்கள் நல்ல இலாபத்தைத் தந்தன. தென்மத்தியப் பகுதிகளிலிருந்த வாய்க்கால்களின் இலாபம் மிகவும் குறைவாயிருந்தது.

தொடக்கக் காலத்தில் இருந்ததைப்போல வாய்க்கால் கம்பெனிக்கும் வாய்க்கால்களை உபயோகப்படுத்துபவர்களுக்கும் இடையே நெருங்கிய தொடர்பு நாளடைவில் இல்லாமற் போய்விட்டது. வாய்க்கால் கம்பெனிகள் மிகுதியான கட்டணங்களை வசூல் செய்யத் தொடங்கின. ஏதாவதொரு சாக்குச் சொல்லிச் சட்டம் அனுமதித்த கட்டணத்தைவிட அதிகமான கட்டணத்தை வாய்க்கால் கம்பெனிகள் வசூலித்தன. நெடுந்தூரம் சரக்குகளைக் கொண்டு போவதற்கு வாய்க்கால்களில் போதுமான வசதிகள் இல்லை. வாய்க்கால்களின் அகலமும் ஆழமும் வெவ்வேறு விதமாய் இருந்தன. ஆகையால், நீண்ட தூரம் கொண்டு செல்லவேண்டிய சரக்குகளை ஒரு வாய்க்கால் படகிலிருந்து மற்றொரு வாய்க்கால் படகிற்கு மாற்ற வேண்டியிருந்தது. வாய்க்கால்களைப் பராமரித்து அவைகளைப் பயன்படுத்துவோரிடம் கட்டணத்தைப் பெறுவதையன்றித் தாங்களே சாமான்களை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்குக் கூலிக்கு எடுத்துச்செல்லும் வேலையை வாய்க்கால் கம்பெனிகள் ஏற்றுக் கொள்ளவில்லை. வாய்க்கால் வழியாகச் சாமான்களைக் கொண்டு செல்ல விரும்பியவர்கள் படகு முதலியவைகளைத் தாங்களே ஏற்பாடு செய்ய வேண்டியிருந்தது.

இவ்வித அசௌகரியங்கள் எல்லாம் புதியனவாய் வளர்ந்து வந்த இரயில்வேக்களின் மூலம் சாமான்களை அனுப்புவதில் உண்டாகவில்லை. தொடக்கத்தில் இரயில்வேக்களின் மூலம் சாமான்களை அனுப்புவதற்குச் சாமான் வண்டி முதலியவைகளை அவரவர்களே ஏற்பாடு செய்யவேண்டியிருந்தது. ஆனால், பிறகு இரயில்வே கம்பெனிகளே சாமான்களை எடுத்துச் செல்லும் ஏற்பாடுகளைச் செய்தன. இதனால், வாய்க்கால்களின் மூலம் சாமான்களை அனுப்புவதைவிட இரயில்வேக்களின் மூலம் அனுப்புவது மிகவும் வசதியாய் இருந்தது. பலர் இரயில்வேக்களின் மூலம் சாமான்களை அனுப்புவதையே விரும்பினர். இதனால் வாய்க்கால்களுக்கும் இரயில்வேக்களுக்கும் இடையே போட்டி ஏற்பட்டது. 1840லிருந்து 1845 வரையில் வாய்க்கால்களின் நிலைமை உயராமலும் தாழாமலும் சமமாய் இருந்தது. அதற்குப்பின் வாய்க்கால்களின் நிலைமை தாழ்வாயிற்று. 1845ல் வாய்க்கால் கம்பெனிகள் தாங்களே சாமான்களை ஏற்றிச் செல்லலாம் என்றும், ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட வாய்க்கால்கள் வழியாகச் சாமான்களைக் கொண்டு செல்வதற்கு மொத்தக் கட்டணத்தை ஒன்றாக வசூலிக்கலாமென்றும் பார்லிமெண்டு உத்தர

விட்டது. இதனால், இரயில்வேக்களின் போட்டியை ஓரளவு தவிர்க்கலாமென்பதும் எதிர்பார்க்கப்பட்டது.

இரயில்வேக்களின் போட்டி வரவர அதிகமானதால், அந்நிலைமையை ஆராய்வதற்கு 1883ல் பார்லிமெண்டு ஒரு கமிட்டியை ஏற்படுத்தியது. ஐரோப்பிய நாடுகளில் வாய்க்கால்கள் சிறப்பாக நடைபெற்றபோது இங்கிலாந்தில்மாத்திரம் அவை குறைந்ததற்குக் காரணங்கள், வாய்க்கால் கம்பெனிகளைத் திறம்பட நடத்தாமையும், இரயில்வேக்களின் போட்டியுந்தான் என்பதை அக்கமிட்டி எடுத்துக் காட்டியது. பல இரயில்வேக்கள் வாய்க்கால்களை விலை கொடுத்து வாங்கி, அவைகளைச் செயற்பட விடாமற் செய்ததுதான் வாய்க்கால்களின் அழிவிற்கு முக்கிய காரணம். பாதிக்கு மேற்பட்ட வாய்க்கால்களை 1846-ஆம் ஆண்டுக்குள்ளேயே இரயில்வேக்கள் வாங்கிவிட்டன. மேலும் தொடர்ந்து 1873-ஆம் ஆண்டு வரையில் வாய்க்கால்களை அவைகள் வாங்கின. அந்த ஆண்டில் இரயில்வே கமிஷனுடைய அனுமதியின்றி வாய்க்கால்களை இரயில்வேக்கள் வாங்கக்கூடாதென்ற விதி வகுக்கப்பட்டது. அது வரையில் இரயில்வேக்கள் வாங்கியிருந்த வாய்க்கால்கள் மிக முக்கியமான பகுதிகளாகும். சில இரயில்வேக் கம்பெனிகள் வாய்க்கால்களைச் செம்மையாக வைத்திருந்து அவைகள் தங்களுக்குப் பயன் தரச் செய்தன. வேறு சில வாய்க்கால்களைத் தங்களுக்குப் போட்டியாக இல்லாமற் செய்வதற்காக இரயில்வேக்கள் புறக்கணித்தன. சில இடங்களில் இருப்புப் பாதைகள் அமைத்ததை எதிர்த்த வாய்க்கால் கம்பெனிகளை இரயில்வேக் கம்பெனி விருத்தியாளர்கள் (Company Promoters) வாங்கிவிட்டார்கள். சில வாய்க்கால் கம்பெனிகளுக்குச் சட்டப்படி இருந்த சில உரிமைகளை இரயில்வேக்கள் வாங்கிக் கொண்டு, அவைகளை மற்ற வாய்க்கால்களுக்கு எதிராக உபயோகித்தன.

வாய்க்கால் கம்பெனிகளுடன் போட்டியிட்டதில் நியாயமல்லாத பல முறைகளை இரயில்வேக்கள் கையாண்டன என்று குற்றம் சாட்டப்படுகிறது. தாங்கள் வாங்கிய பல வாய்க்கால்களை இரயில்வேக் கம்பெனிகள் செவ்வையாக வைத்திருந்தனவென்று கூறலாம். ஆதலால், இரயில்வேக்கள் கையாண்ட சில முறைகளாலேதான் வாய்க்கால்கள் அழிந்தனவென்று முற்றிலும் கூறுவதற்கில்லை. இரயில்வேக்களில் சாமான்களை அனுப்புவது எளிதாயிருந்தது. வாய்க்கால்களில் சாமான்களை அனுப்புவதைவிட, இரயில்கள் மூலம் விரைவில் அனுப்ப முடிந்தது. இங்கிலாந்தின் உள் நாட்டு வாணிபம்

இரயில்வேக்கள் மூலம் நடப்பதற்கேற்ப மாறிவிட்டது. இவைகளும் வாய்க்கால் கம்பெனியின் அழிவுக்குக் காரணங்களாகும்.

1881ல் இரயில்வேக் கம்பெனிகள் வாய்க்கால்களை வாங்கக் கூடாதென்ற சட்டமியற்றப்பட்டது. இதன் நோக்கம் இரயில்வேக்களுடன் போட்டியிட வாய்க்கால்கள் இருக்கவேண்டுமென்பதாகும். ஆனால், இச்சட்டமியற்றுதற்கு முன்பே பல வாய்க்கால்கள் இரயில்வேக்களால் வாங்கப்பட்டுவிட்டன. ஏனைய வாய்க்கால்களையும் இரயில்வேக்கள் வாங்கி வாய்க்கால்கள் அனைத்தையும் ஒருமித்த முறையில் இரயில்வேக்கள் விருத்தி செய்வதைத்தான் இச்சட்டம் தடை செய்தது. இத்தடையில்லாதிருந்தால், வாய்க்கால்களை இரயில்வேக்கள் ஒருக்கால் திருத்தியமைத்திருக்கக்கூடும்.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் லங்காஷயர் தொழிலதிபர்கள் முயற்சியால் கப்பல்கள் செல்லக் கூடிய பெரிய வாய்க்கால் ஒன்று லிவர்பூலுக்கும் மான்செஸ்டருக்கும் இடையில் அமைக்கப்பட்டது. இதன் நீளம் முப்பத்தாறு மைல்கள். இதை அமைக்க ஆறு வருடங்களாயின. சமுத்திரத்தில் செல்லும் பெரிய கப்பல்கள்கூட வாய்க்கால் வழியாக மான்செஸ்டர் வரையில் செல்லுவதற்கு இவ்வாய்க்கால் பயன்பட்டது. இதனுல், மான்செஸ்டர் நகரங்கூட முக்கியத் துறைமுகங்களுள் ஒன்றுகிவிட்டது. மான்செஸ்டர் வாய்க்காலின் வெற்றியால் மக்கள் வாய்க்கால்களைப் பற்றி அதிக கவனம் செலுத்தத் தொடங்கினுர்கள். வாய்க்கால்களின் நிலைமையையும் அவைகளை விருத்தி செய்யும் சாத்தியக் கூறுகளையும் ஆராய்வதற்கு 1906-ஆம் ஆண்டில் அரசர் கமிஷன் ஒன்று நியமிக்கப்பட்டது. அதன் அறிக்கை 1909ல் வெளியாயிற்று. பர்மிங்காம் நகரத்தை நடு நாயகமாகக் கொண்டு அதைச்சுற்றிலும் உள்ள பகுதிகளில் வெட்டப்பட்டிருந்த வாய்க்கால்களையெல்லாம் ஒரே நிருவாகத்தின்கீழ்க் கொண்டுவந்து அவைகளைச் செம்மையாக நடத்தினுல், பல தொழில்களுக்கு நன்மை விளையுமென்று அக்கமிஷன் கூறிற்று. ஆனுல், வாய்க்கால் முறையைத் திருத்தியமைப்பதற்கு மிக அதிகச் செலவாகுமென்றும், பல ஆண்டு வரையில் முதலீடு செய்த தொகைக்கு வட்டிகூடக் கிடைக்காதென்றும் அக்கமிஷன் சுட்டிக் காட்டிற்று. வாய்க்கால்கள் பல பட்டணங்களின் வழியே சென்றதால் அவைகளின் இரு கரைகளிலும் சாமான் கிடங்குகளும், பெரிய கட்டடங்களும் கட்டப்பட்டிருந்தன. வாய்க்கால்களின் அகலத்தையும் ஆழத்தையும் அதிகமாக்குவது அதனுல் சாத்தியமாயில்லை. வாய்க்கால்கள் முன்போல அவ்வளவு முக்கியமாய் இல்லாவிட்டா

லும், இப்பொழுதும் பயன்படுகின்றன. விரைவாக அனுப்ப வேண்டாத பல சாமான்கள் வாய்க்கால் வழியே கொண்டு செல்லப்படுகின்றன. அதற்கு முக்கியமான காரணம் நீர் வழியில் சாமான்களைக் கொண்டு செல்வதற்குச் செலவு மிகக் குறைவாயிருப்பதுதான். என்றாலும் வாய்க்கால்கள் பழைய உன்னத நிலையை எய்துமென்று எண்ணுவதற்கு இடமில்லை.

இங்கிலாந்திலுள்ள வாய்க்கால்களில் மூன்றிலொரு பங்கு இரயில்வேக்களின் சொத்துக்களாயிருந்தன. முதல் உலக யுத்தத்தின் போது இரயில்வேக்கள் அரசாங்க அதிகாரத்தின்கீழ் கொண்டு வரப்பட்டன அல்லவா? அப்போது இரயில்வேக்களுக்குச் சொந்தமான வாய்க்கால்களும் அரசாங்கத்தின் அதிகாரத்தின் கீழ் வந்தன. இரண்டாவது உலக யுத்தத்தின் போது இரயில்வேக்குச் சொந்தமான வாய்க்கால்கள் மறுபடியும் அரசாங்கத்தின் அதிகாரத்தின்கீழ்க் கொண்டு வரப்பட்டன. 1948-ஆம் ஆண்டில் பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் கமிஷன் நியமிக்கப்பட்ட போது அரசாங்கத்துக்குச் சொந்தமான வாய்க்கால்கள் இக்கமிஷனின் நிருவாகத்தின் கீழ்க் கொண்டு வரப்பட்டன. இங்கிலாந்திலுள்ள வாய்க்கால்களின் பெரும் பகுதி பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துக் கமிஷனின்கீழ் இருக்கிறது. எஞ்சிய பகுதி தனியார் கம்பெனிகளுக்கும் தல நிருவாகங்களுக்குஞ் சொந்தமானது: 1955-ஆம் ஆண்டு முதல் பிரிட்டிஷ் போக்குவரத்துக் கமிஷனின் உறுப்பாகிய பிரிட்டிஷ் நீர் வழிகள் (British Water ways) என்னும் அமைப்பு வாய்க்கால்களை நிருவகித்து வருகிறது. இந்த ஸ்தாபனத்தை அன்றி, தனிப்பட்டவர்களும், வியாபாரிகளும் வாய்க்கால்களைச் சாமான்கள் கொண்டு செல்வதற்குப் பயன்படுத்துகின்றனர்.

வாய்க்கால்களின் நிலைமையை ஆராய்ந்து ஓர் அறிக்கையைத் தயார் செய்வதற்காக நியமிக்கப்பட்ட பரிசீலனை போர்டு (Board of Survey) 1955-ஆம் ஆண்டில் தன் முடிவுகளை வெளியிட்டது. அதன் முடிவுகளையொட்டி 1956-ஆம் ஆண்டில் வாய்க்கால்களின் ஐந்தாண்டு அபிவிருத்தித் திட்டம் வகுக்கப்பட்டது. இதன்படி வாய்க்கால்களை விருத்தி செய்யவும் புதிய சாதனங்களை அமைக்கவும் அறுபது இலட்சம் பவுன்களைச் செலவிடுவதென நிச்சயிக்கப்பட்டது. உள் நாட்டு நீர் வழிகளைப் பற்றிய ஆராய்ச்சியை நிகழ்த்தித் தம் கருத்துகளைத் தெரிவிக்குமாறு ஒரு பரிசீலனைக் கமிட்டி மறுபடியும் நியமிக்கப்பட்டது. அக்கமிட்டியின் அறிக்கை 1958-ஆம் ஆண்டில் வெளியிடப்பட்டது. இவ்வறிக்கையில்

வாய்க்கால்களை எவ்வகைகளால் விருத்தி செய்யலாம் என்பதைப் பற்றிய யோசனைகள் பல கூறப்பட்டுள்ளன. வாய்க்கால்களின் அபிவிருத்திக்கான சில சோதனை முறைகளை இரண்டாண்டு காலம் கையாண்டு, அவைகளின் பலன்களை அறிந்து, அவைகளுக்கேற்ப வாய்க்கால்களின் விருத்திக்கான வழிகளைவகுக்கப் போவதாக 1959 ஆம் ஆண்டில் அரசாங்கமானது தன்னுடைய கருத்துக்களை வெளியிட்டது. வாய்க்கால்களை மூன்று வகையாகப் பிரித்து, ஒவ்வொரு வகை வாய்க்கால்களையும் விருத்தி செய்வதற்கான முறைகள் கையாளப்பட்டிருக்கின்றன.

11. பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் முற்பகுதியில் இங்கிலாந்தில் விவசாயம்

இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்டதற்குப் பிறகு கூட வேளாண்மை மிகவும் முக்கியத் தொழிலாய் இருந்தது. புதியன வாய் உண்டான தொழில் நகரங்களில் வசித்த மக்களுக்கு மற்ற இடங்களிலிருந்து உணவுப் பொருள்களைச் சப்ளை செய்ய வேண்டி யிருந்தது. நாட்டில் மக்கள் தொகையும் பெருகிற்று. பாய்மரக் கப் பல்களில் சிறிதளவு உணவுப் பொருள்களை மாத்திரந்தான் இறக்கு மதி செய்ய முடிந்தது. ஆதலால், குடியானவர்கள் உணவு உற்பத் தியைப் பெருக்குவதற்கு முற்பட்டார்கள்; பல புதிய முறைகளை விவ சாயத்தில் புகுத்தினுர்கள். விவசாயத்தில் பெருந்தொகைகள் முத லீடு செய்யப்பட்டன. தொழில் வளர்ச்சிக்காக விருத்தி செய்யப் பட்ட போக்கு வரத்து வசதிகள் விவசாயத்துக்கும் உதவியாயிருந் தன. முன் போல விவசாயப் பொருள்களை அவைகள் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட இடத்திலேயே பயன்படுத்த வேண்டிய அவசிய மில்லை. வாய்க்கால் வழியாகவும், கரையோரக் கடல் வழியாகவும், செம்மைப்படுத்திய சாலைகள் வழியாகவும் குடியானவர்கள் உண வுப் பொருள்களைக் குறைந்த செலவில் நெடுந்தூரம் அனுப்பத் தொடங்கினுர்கள். அதனுல், அவர்கள் அப்பொருள்களை நல்ல விலைக்கு விற்று இலாபம் பெற்றுர்கள். அவர்கட்கு வேண்டிய உரங் களைக் குறைந்த விலையில் கிடைக்குமிடங்களில் வாங்கிக்கொண்டு வந்து பயன்படுத்தினுர்கள். இச்செழிப்பான நிலைமை நீராவிக் கப் பல்களும், இரயில்வேக்களும் விருத்தியடைந்த பிறகுதான் மாறத் தொடங்கிற்று.

1793 முதல் 1815 வரையிலும் இங்கிலாந்து பிரான்ஸ் தேசத் துடன் போரிட்டது. அந்தப் போர்க்காலத்தில் வெளிநாட்டிலிருந்து உணவுப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்வது மிகவும் சிரமமாயிருந் தது. அப்போது அடுத்தடுத்து விளைச்சல் குறைவாயிருந்தது. 1797, 1799, 1812-ஆம் ஆண்டுகளில் பயிர்கள் சரியாக விளையாத தால் பல பகுதிகளில் பஞ்ச நிலைமை தோன்றிற்று. நெப்போலியன் இங்கிலாந்து தேசத்தை முற்றுகையிட்டிருந்த போதிலும் அனுமதிச் சீட்டுகளின் (Licence) மேல் உணவுப் பொருள்களைப் பிரான்சு தேசத்திலிருந்து இங்கிலாந்தில் இறக்கிக்கொள்ளலாம் என்று உத்தரவிட்டபடியால், ஆங்கிலேய மக்கள் பஞ்சத்தின் கொடுமை

களிலிருந்து தப்பினார்கள். இந்தக்காலத்தில் கோதுமையின் சராசரி விலை இரு மடங்காய் உயர்ந்தது. தொடர்ச்சியாகப் பல ஆண்டுகள் வரை உணவுப் பொருள்களின் தேவை அதிகரித்ததால், இங்கிலாந்தின் குடியானவர்கள் செழிப்படைந்தார்கள்; மேலும் மேலும் உணவுப் பொருள் உற்பத்தியைப் பெருக்க முயற்சி செய்தார்கள். இதற்கு முன் சாகுபடிக்குத் தகுதியற்ற நிலங்களென்று விடப்பட்டிருந்தவைகூடப் பயிர் செய்யப்பட்டன. புன்செய் நிலங்களெல்லாம் நன்செய்நிலங்களாக மாற்றப்பட்டன. பயிர்த்தொழிலில் நல்ல இலாபம் கிடைத்ததால் குடியானவர்கள் தங்களிடையே போட்டியிட்டுக்கொண்டு நிலங்களுக்கு அதிக வாரம் (Rent) கொடுக்க முற்பட்டார்கள். விலையுயர்வினால் நிலச் சொந்தக்காரர், குத்தகைக்காரர் ஆகிய இரு தரப்பினரும் இலாபம் பெற்றனர். நல்ல வருமானம் கிடைத்தமையால், குடியானவர்களின் வாழ்க்கைத் தரமும் உயர்ந்தது. சிறந்த சாகுபடி முறைகளையும், பரந்த வேளாண்மை (Extensive Cultivation) முறையையும் விவசாயிகள் கைக்கொண்டபடியால், இங்கிலாந்தின் விவசாயப் பொருளுற்பத்தி பெருகிற்று.

பிரான்சுடன் இங்கிலாந்து போர் செய்த காலத்தில் பெரிய பண்ணைகள் வளர்ச்சி அடைந்தன. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டின் இறுதியிலேயே நிலங்களின் சாகுபடியை விருத்திசெய்வதற்காக 'நிலங்களை அடைத்தல் இயக்கம்' இங்கிலாந்தில் பரவியதென்பதை முன்னமே படித்தோம். அந்த இயக்கம் போர்க் காலத்தில் மிகவும் வலுவடைந்தது. விவசாயப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதில் சிறு விவசாயிகளை விடப் பெரு நிலக்கிழார்களுக்கு அதிக சௌகரியங்கள் இருந்தன. அவர்கள் பல புதிய விவசாய முறைகளைக் கைக்கொண்டார்கள்; நல்ல முறையில் விலங்குகளைப் பராமரித்தார்கள். சிறு குடியானவர்களைவிட அவர்கள் அதிக இலாபத்தைப் பெற்றார்கள். ஆகையால், பல பெரிய பண்ணைகள் உண்டாயின. அரசாங்கமும் பெரிய பண்ணைகள் ஏற்படுவதற்கு ஆதரவு அளித்தது. பொது நிலங்களையும், சாகுபடி செய்யாமலிருந்த நிலங்களையும் விவசாயிகள் வேலியிட்டு அடைத்தார்கள். 1815-ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1845-ஆம் ஆண்டுக்குள் பார்லிமெண்டு பல நில அடைப்புச் சட்டங்களை நிறைவேற்றியது. சிறு பண்ணைகள் பெரும்பண்ணைகளுடன் சேர்க்கப்பட்டன. நில உடைமைகள் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டன. சுயேச்சைக் குடியானவர்கள் (Yeomen) இக்காலத்திலேதான் முற்றிலும் மறைந்துவிட்டார்கள்.

பிரான்சு தேசத்துடன் போர் செய்த காலத்தில் தானியங்களின் விலையும், நிலத்தின் வாரமும் மிகவும் உயர்ந்திருந்தன. 1815-ஆம் ஆண்டில் சமாதானம் ஏற்பட்டது. அப்போது வெளிநாடுகளிலிருந்துபெரிய அளவில் தானியங்களை இறக்குமதி செய்வது சாத்தியமாயிற்று. வெளிநாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்வதால் தானியங்களின் விலை இங்கிலாந்தில் மிகவும் குறைந்தது விடுமென்று அந்நாட்டின் விவசாயிகள் அஞ்சினார்கள். அக்காலத்தில் பார்லிமெண்டின் உறுப்பினர்கள் எல்லாம் நிலக்கிழார்களாய் இருந்ததால், தானியங்களின் விலை வீழ்ச்சியைத் தடுக்க முற்பட்டார்கள். இங்கிலாந்தில் தானியத்தின் விலை ஓரளவுக்கு மேல் உயர்ந்தால்தான் வெளிநாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்யலாமென்ற சட்டத்தைக் கொண்டுவரப் பார்லிமெண்டில் முயற்சி செய்யப்பட்ட போது நாட்டில் அதற்கு எதிர்ப்புப்பலமாய் இருந்தது. அங்கங்கே சிலகலகங்களும் ஏற்பட்டன எனினும் 1815-ல்தானியச் சட்டம் (Corn Law) ஒன்று பார்லிமெண்டால் இயற்றப்பட்டது. இங்கிலாந்தில் கோதுமையின் விலை ஒரு குவார்ட்டர் (Quarter) 80 ஷில்லிங்குக்குக் குறைந்திருந்தால் கோதுமை இறக்குமதி செய்யலாகாது என்று இச்சட்டம் விதித்தது. இச்சட்டம் மற்றத்தானியங்களின் இறக்குமதியையும் கட்டுப்படுத்தியது. ரை (Rye) தானியத்தின் விலை குவார்ட்டர் ஒன்றுக்கு 53 ஷில்லிங்குக்கும், பார்லியின் விலை 40 ஷில்லிங்குக்கும், ஓட்ஸின் விலை 26 ஷில்லிங்குக்கும் மேல் உயர்ந்தால்தான் வெளி நாடுகளிலிருந்து அத்தானியங்களை இறக்குமதி செய்யலாமென்ற விதியும் இச்சட்டத்தில் காணப்பட்டது. இச்சட்டத்தை ஆதரித்தவர்கள் விவசாயத்திற்குப் போதிய பாதுகாப்பளிப்பதற்கு இது மிகவும் அவசியமென்று வற்புறுத்தினார்கள். இச்சட்டத்தால் தானியங்களின் விலை அடிக்கடி ஏருமலும் இறங்காமலும் ஒரே நிலையாய் இருக்குமென்று அவர்கள் நம்பினார்கள். உறுதியான ஒரு விலை தானியங்களுக்குக் கிடைக்கும்படி செய்வது தேசத்தின் நன்மையை முன்னிட்டு மிகவும் அவசியமென்று அப்போது எண்ணப்பட்டது. ஆனால், இச்சட்டம் சமூகத்தில் ஒரு சாராரின் நன்மைக்காக இயற்றப்பட்டதாகும். தொழிற்புரட்சிக்கு முன்பு அனேகமாக எல்லோரும் விவசாயிகளாய் இருந்தனர். ஆனால், இப்போதோ, சிறுபான்மையினரே விவசாயிகள். பெரும்பாலார் தொழில்களில் ஈடுபட்டவர். அவர்கள் பல தொழில்களையும் செய்து அதனால் கிடைக்கும் வருமானத்தைக் கொண்டு தானியங்களை விலைக்கு வாங்கி உபயோகப்படுத்தியவர்கள். தானியங்களின் விலை உயர்ந்தது அவர்கட்கு மிகவும் கஷ்டமாயிருந்தது. முக்கியமாக ஆலைத் தொழிலாளிகள் இச்சட்டத்தை வெறுத்தார்கள்.

இச்சட்டத்தால் எதிர்பார்த்த பலன்கள் கிடைக்கவில்லை. ரொட்டியின் விலை உயர்ந்துவிட்டது. தானியங்களின் விலையும் ஏறுவதும் இறங்குவதுமாய் இருந்தது. அந்தந்த ஆண்டின் விளைச்சலுக்குத் தக்கவாறுதான் விலை நிலவியது. உதாரணமாக, 1717-ஆம் ஆண்டு கோதுமையின் விலை 118 ஷி. 7பெ. ஆக உயர்ந்துவிட்டது. 1822-ஆம் ஆண்டிலோ, மிகக் குறைந்த விலையான 39ஷி. 4பெ. க்கு இறங்கிவிட்டது. வெளி நாட்டிலிருந்து வேண்டும்போது தானியத்தை இறக்குமதி செய்வதற்கில்லை. ஏனெனில், வெளி நாட்டு உழவர்கள் இங்கிலாந்தில் தானியங்களின் விலை எப்போதாவது உயர்ந்தால், அப்போது அனுப்புவதற்கென, அவைகளை அதிகமாக உற்பத்தி செய்வதற்கில்லை. இங்கிலாந்தில் விலை குறைந்தால் இறக்குமதி அனுமதிக்கப்படாதென்ற அச்சத்தால் அந்நாட்டின் தேவையை எதிர்பார்த்து அவர்கள் தானியங்களை அதிகமாக உற்பத்தி செய்யவில்லை. இதனால், 1815-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தில் குறிப்பிடப்பட்ட உயர்ந்தபட்ச விலைகளை எட்டினாற்கூட வெளி நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்ய முடியாத ஒரு நிலை இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்டது. தானியங்களின் விலைகள் குறிப்பிட்ட விலைகளுக்கு மேல் குறைந்தாலன்றி அவைகளை இறக்குமதி செய்யலாகாதென்ற விதிகளை மாற்றி 1828-ஆம் ஆண்டில் வழக்கும் வரிவிகித முறையை (A Sliding Scale of Duties) அரசாங்கம் கையாண்டது. இந்த முறையினாலும் விலைகள் நிலையாகவில்லை. ஆதலால், இம்முறை 1842ல் மறுபடியும் மாற்றப்பட்டது.

1838-ஆம் ஆண்டில் தானியச் சட்ட எதிர்ப்புக் கழகம் ஒன்றை லங்காஷயரின் தொழிலதிபர்கள் அமைத்தார்கள். தானியச் சட்ட எதிர்ப்புச் சங்கத்தில் முக்கியமானவர்கள் ரிச்சர்டு காப்டென் (Richard Cobden 1804—1865), ஜான் பிரைட்டு (John Bright 1811—1889), சார்லஸ் வில்லியர்ஸ் (Charles Villiers 1802—1898) என்பவர்கள். காப்டென் சிறந்த பேச்சாளர். ஆகவே, அவர் தம்முடைய வாக்கு வன்மையால் தானியச் சட்டத்தின் குறைகளை நன்கு விளக்கினார். ஜான் பிரைட்டு என்பவர் சிறந்த தொழிலதிபர். ஜான் பிரைட்டும் வாக்கு வன்மை மிக்கவர்; பொது மக்கள் பாராட்டத் தக்க வகையில் சிறந்த சொற்பொழிவுகளை நிகழ்த்தும் திறமை மிக்கவர். அவர் காப்டெனுக்குப் பேருதவியாய் இருந்தார்; தானியச் சட்டத்திற்கு எதிராகப் பெருங்கிளர்ச்சி செய்தார். இருவரும் பார்லிமெண்டின் உறுப்பினர் ஆயினர். தானியச் சட்டத்தைப் பார்லிமெண்டு இரத்துச் செய்வதற்கு இருவரும் பெரிதும்

உழைத்தனர். சார்லஸ் வில்லியர்ஸ் என்பவரே முதன்முதல் பார்லிமெண்டில் தானியச் சட்டத்தை 1838-ஆம் ஆண்டிலே கொண்டு வந்தவர். தானியச் சட்ட எதிர்ப்புக் கழகத்தை அமைத்த போது அவர் பார்லிமெண்டின் உறுப்பினராய் இருந்தார். அவருடைய தீர்மானத்தின்மேல் நியமிக்கப்பட்ட பார்லிமெண்டின் பொறுக்குக் கமிட்டியின் (Select Committee) முடிபுகள் தானியச் சட்ட ஒழிப்புக்கு ஆதரவளித்தபடியால், தானியச் சட்ட ஒழிப்புக் கழகம் அவைகளை அச்சிட்டு வழங்கியது. ரிச்சர்டு காப்டெனுக்குத் தானியச் சட்ட ஒழிப்புக் கிளர்ச்சியால் பெரும்புகழ் ஏற்பட்டது.

காப்டென், பிரைட்டு என்னும் இருவரும் தானியச் சட்டத்தை இரத்துச் செய்வதற்கு மாத்திரம் கிளர்ச்சி செய்யவில்லை. நாட்டில் தடையிலா வாணிபம் (Free Trade) நடைபெற வேண்டுமென்றும் முயற்சி செய்தனர். தானியச் சட்ட ஒழிப்புச் சுற்றறிக்கை என்ற ஒரு பத்திரிகையும் ஆரம்பிக்கப்பட்டது. கழகத்தின் உறுப்பினர் நாடு முழுதும் சுற்றுப்பிரயாணம் செய்து அனேக சொற்பொழிவுகளை நிகழ்த்தினர்; பல ஊர்வலங்களை நடத்தினர்; இலட்சக்கணக்கான சிறு வெளியீடுகளை மக்களுக்கு வழங்கினர். 1843-ஆம் ஆண்டில் நடைபெற்ற கழகத்தின் ஆண்டுக் கூட்டத்தில் ஒன்பது மிலியன் சிறு வெளியீடுகள் விநியோகிக்கப்பட்டன. தானியச் சட்ட ஒழிப்பை ஆதரித்தவர்கள் நாட்டின் நலனுக்காகவும் தொழிலின் விருத்திக்காகவும் விரைவில் செய்ய வேண்டிய காரியம் தானியச் சட்டரத்து என்பதை விரித்துரைத்தனர். தானியச்சட்டத்தாலேதான் வெளிநாட்டினர் தம்முடைய தானியங்களை இங்கிலாந்துக்கு அனுப்பி அவைகளுக்குப் பதிலாகப் பொறிசெய் பொருள்களை (Manufactured Goods) வாங்க முடியவில்லை என்றும், அதனால் இங்கிலாந்தின் தொழிற்பெருக்கம் தடைப்படுகின்றது என்றும் கூறினர்; மேலும், உணவுப் பொருள்களின் விலை அதிகமாய் இருப்பதால் தொழிலாளர்களுக்கு உயர்ந்த விகிதக் கூலிகளைக் கொடுக்க வேண்டி நேரிடுகின்றதென்றும், அதனால் பொறி செய் பொருள்களின் உற்பத்திச் செலவு உயர்ந்துவிடுகின்றது என்றும், அதன் விளைவாக வியாபாரம் குறைகிறதென்றும் வாதாடினர்; இங்கிலாந்திலிருந்து பொறி செய் பொருள்களை வெளிநாடுகளுக்கு ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல்கள் திரும்பி வரும்போது வெறுங்கப்பல்களாய் வருவதன் முக்கிய காரணம் அந்நாடுகளிலிருந்து உணவுப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்வதற்குத் தானியச் சட்டம் இடையூறாய் இருப்பதேயென்றும் எடுத்துக்காட்டினர்.

விவசாயிகளோ, வெளி நாடுகளிலிருந்து குறைந்த விலை உள்ள தானியங்களை இறக்குமதி செய்தால் தங்கள் தானியங்களின் விலை குறைந்துவிடுமென்றும், அப்போது பொறி செய் பொருள்களை அதுகாறும் வாங்கி வந்த அளவு வாங்க முடியாதென்றும், உள் நாட்டு வாணிபம் மிகவும் சீர்கெடுமென்றும் வாதாடினார்கள். ஒரு புறம் தொழிலதிபர்கள் "மக்களுக்குக் குறைந்த விலையில் உணவு வேண்டும்" என்று கிளர்ச்சி செய்ய, மறுபுறம் "நமக்கு உணவளிக்கவும் குடியானவர்களுக்குப் பாதுகாப்பளிக்க வேண்டும்", என்ற கிளர்ச்சியும் நாட்டில் எழுந்தது. இப்போராட்டம் பார்லிமெண்டிலும் நடைபெற்றது.

1841ல் நடந்த பொதுத் தேர்தலில் தானியச் சட்டத்தை ஆதரித்தவரே பெரும்பாலோராகக் காமன்ஸ் சபைக்குத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டனர். காப்பு வரிகள் (Protective Duties) அவசியமெனக் கருதிய கட்சியின் தலைவரான சர் ராபர்ட்டு பீல் என்பவர் பிரதம மந்திரியாரானார். ஆனாலும், அவர் தானியச் சட்டங்கள் எதிர்பார்த்தபடி நன்மை விளைக்கவில்லை என்பதை உணர்ந்தார். இதற்கிடையில் 1845-ஆம் ஆண்டில் அயர்லாந்து (Ireland) தேசத்தில் உருளைக்கிழங்குப் பஞ்சம் (Potato Famine) ஏற்பட்டது. அந்நாட்டு மக்கள் மிகவும் எளியவர்களாயிருந்தபடியால், வேறு தானியங்களை அதிகமாக உண்ணாமல், விலை குறைவான உருளைக்கிழங்குகளையே உண்டு காலம் கழித்தார்கள். உருளைக்கிழங்குப் பஞ்சமுண்டானபோது குறைந்த விலையுள்ள மாற்றுணவு எதுவும் கிடைக்காததால், அம்மக்களுக்குப் பெருங்கஷ்டம் நேரிட்டது. 1845ல் காப்டென் நிகழ்த்திய சொற்பொழிவானது, சர் ராபர்ட்டு பீலின் மனத்தை மாற்றியது. 1846ல் பெரும்பஞ்சம் உண்டாகுமென்று பயந்த பீல், உடனே செயலில் இறங்கினார்; அமெரிக்காவிலிருந்து ஏராளமான மக்காச் சோளத்தை வாங்கினார்; நெருக்கடி தீரும் வரையில் எவ்வித வரியுமின்றித் தானியங்களை இறக்குமதி செய்ய அனுமதி தர வேண்டுமென்று விரும்பினார். இதற்குப் பார்லிமெண்டில் கடுமையான எதிர்ப்பு இருந்தது. சர் ராபர்ட்டு பீல் தம் பதவியை இராஜிநாமாச் செய்தார். ஆயினும், வேறொருவராலும் மந்திரி சபையை அமைக்க முடியாமற்போனதால், அவரே மறுபடியும் பிரதமரானார்.

இங்கிலாந்திலும் கிளர்ச்சி மிகுந்தது. முக்கியமாகப் பெருநகரங்களில் தானியச் சட்ட ஒழிப்பை மக்கள் வற்புறுத்தினார்கள். கட்சி வித்தியாசமின்றி அனைவரும் அக்கிளர்ச்சியை ஆதரித்தனர்.

ஆதலால், சர் ராபர்ட்டு பீல் சட்டத்தை மாற்ற வேண்டுமென்று உறுதி கொண்டார். காமன்ஸ் சபையில் பெரிய எதிர்ப்பு இருந்தும், அவர் வெற்றி பெற்ருர். 1846ல் தானியச் சட்ட ஒழிப்பு மசோதா, பார்லிமெண்டின் இரு சபைகளிலும் நிறைவேறியது. மிகவும் குறைந்த வரிகளை மூன்ருண்டுகள் வரையிலேதான் விதிப்பதென்று முடிவு செய்யப்பட்டது. 1849-ஆம் ஆண்டில் அவைகளும் இரத்துச் செய்யப்பட்டன. பெயரளவில் ஒரு குவார்ட்டருக்கு ஒரு ஷில்லிங்கு வரி மட்டுமே விதிக்கப்பட்டது. அவ்வரியும் 1869-ஆம் ஆண்டில் நீக்கப்பட்டபடியால் அவ்வாண்டிலிருந்து தானியங்கள் எவ்வித வரியுமின்றி நாட்டில் இறக்குமதி செய்யப்பட்டன.

தானியச் சட்டத்தை இரத்துச் செய்வதில் சர் ராபர்ட்டு பீல் வெற்றி பெற்ருர். ஆனுல், அவருடைய அரசியல் வாழ்க்கையில் எதிர்பாராத விளைவு உண்டாயிற்று. அவருடைய கட்சியினரும், எதிர்க்கட்சியினரும் வேறொரு மசோதாவை எதிர்ப்பதில் ஒன்று சேர்ந்தமையால், 1846ல் அவர் பதவியிலிருந்து விலகினுர். அதன் பின்பு அவர் அரசியலில் தலை தூக்க முடியவில்லை. காப்டென் கூறியதைப் போல "அவர் தம் கட்சியை இழந்தார்; ஆனுல், மக்களின் அன்பைப் பெற்ருர்."

12. இரயில் போக்கு வரத்து

உலகத்திலே முதன்முதலாக இங்கிலாந்திலேதான் இரயில் வேக்கள் தொடங்கப்பட்டன. இரயில்வேக்களில் உபயோகிக்கும் நீராவி எஞ்சின்களும் அந்த நாட்டிலேதான் முதலில் கண்டு பிடிக்கப்பட்டன. பல தேசங்களில் இரயில்வேக்களை அமைப்பதற்கு அரசாங்கங்கள் பல வகையிலும் உதவி செய்தன. இங்கிலாந்தில் தனியார் முயற்சிக்குச் சாலைகள் அமைப்பதையும், வாய்க்கால்களை வெட்டுவதையும் விட்டுவிட்டதைப் போல இரயில் பாதைகளை அமைப்பதையும் தனியாருக்கு விட்டுவிட்டனர். இங்கிலாந்தில் இரயில்வேக் கம்பெனிகளைத் தொடங்கிய போது பல தரப்பட்டவர்களும் அதை எதிர்த்தார்கள். சாலை வாயில் டிரஸ்டுகளும், வாய்க்கால் கம்பெனிகளும் தங்களுக்கு இரயில்வேக்களின் போட்டி ஏற்படுமென்று அஞ்சின. அக்கம்பெனிகளில் முதலீடு செய்திருந்தவர்களும் கவலைப்பட்டார்கள். பலமான எதிர்ப்புக்கிடையே இங்கிலாந்தில் இரயில் பாதைகளை அமைக்க வேண்டியிருந்ததால், அதன் செலவு மிக அதிகமாயிற்று. ஓர் இரயில்வேக் கம்பெனியைத் தொடங்க வேண்டுமானால், முதலில் பார்லிமெண்டில் தனி நபர் மசோதா ஒன்றை நிறைவேற்றுவதன் மூலம் அனுமதி பெற வேண்டியிருந்தது. வழக்கறிஞர்கள், சர்வேயர்கள் முதலியோரின் உதவியைக் கொண்டு வகுத்த திட்டத்தைப் பார்லிமெண்டு அங்கீகரிக்கச் செய்வதில் பணச் செலவு அதிகமாயிற்று. இரயில்வேயை அனுமதிக்கலாகாது என்று எதிர்த்த கால்வாய்க் கம்பெனியினர் முதலியவர்களை எதிர்த்து வழக்காடுவதற்குப் பெருந்தொகை செலவிட வேண்டியிருந்தது. இவ்வகையாக ஆரம்பச் செலவுகள் மாத்திரம் மைல் ஒன்றுக்கு 4,000 பவுன் ஆயிற்று. மேலும், நிலங்களை வாங்குவதற்கு இரயில்வேக் கம்பெனிகள் மிகக் கடுமையான விலையைக் கொடுப்பது அவசியமாயிற்று. இரயில்வேக்களைப் பற்றி மக்களுக்கு இருந்த அச்சத்தை நீக்குவதற்காக இரயில் பாதைகளை மிக உறுதியாக அமைக்க வேண்டியிருந்தது. மிகப் புதிய பாதுகாப்பு முறைகளைக்கூட உடனுக்குடன் இரயில்வேக்கள் கைக்கொள்ள வேண்டுமென்று பார்லிமெண்டு வற்புறுத்தி வந்திருக்கிறது. இருப்புப்பாதைகளை அமைப்பதற்குத் தரையைச் சமம் செய்தலிலும், கரைகளை அமைப்பதிலும், பாலங்களைக் கட்டுவதிலும், துப்புகளைத் (Tunnels) தோண்டுவதிலும் இங்கிலாந்தில் பணச் செலவு அதிகமாயிற்று. ஆதலால், மற்ற நாடுகளைவிட இங்கிலாந்தில் இரயில்

வேக்களில் பெருந்தொகையை முதலீடு செய்ய வேண்டியிருந்தது. உதாரணமாக, இங்கிலாந்தில் மைல் ஒன்றுக்கு இரயில் பாதைகளுக்காக 64,453 பவுன்கள் செலவு செய்ய வேண்டியிருந்தது. பிரான்சு தேசத்தில் ஆன செலவு 24,790 பவுன்கள் ; ஜெர்மனியில் 19,930 பவுன்கள் ; ஆஸ்திரியா ஹங்கேரியில் 19,580 பவுன்கள் ; இரஷ்யாவில் 21,000 பவுன்கள் ; அமெரிக்காவில் 12,390 பவுன்கள்; கனடாவில் 11,470 பவுன்கள். இதிலிருந்து இங்கிலாந்தில் இரயில் வேக்களுக்காகப் பெருஞ்செலவு செய்ய வேண்டியிருந்தது என்பது தெரிகிறது அல்லவா ?

பெருஞ்செலவுக்கு வேறொரு காரணமும் இருந்தது. இங்கிலாந்திலேயே இரயில்வேக்கள் முதன்முதலாக அமைக்கப்பட்டதால், பல காரியங்களைச் செய்து பார்த்து அனுபவம் பெற்று, அதைப் பயன்படுத்த வேண்டியிருந்தது. பல பரிசோதனைகளை நிகழ்த்தியே எது சரியானது என்று கண்டுபிடிக்க வேண்டியிருந்தது. ஏனைய நாடுகளுக்கு இச்சிரமமில்லை. அவை இங்கிலாந்தின் அனுபவத்தைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு முன்னேற வாய்ப்பு ஏற்பட்டது. இங்கிலாந்தில் சாமான்களைக் கொண்டு செல்லுவதற்கும், போக்குவரத்துக்கும் சாலை வசதிகளும், வாய்க்கால் வசதிகளும் மாத்திரம் போதுமானவையாய் இல்லாமையால், அவ்வசதிகளை அதிகமாக்கவே இரயில்வேக்களை அமைக்க வேண்டியிருந்தது. ஆதலால், தனியார்களே இங்கிலாந்தில் இரயில்வேக்களை அமைத்தார்கள். பிரான்சு, ஜெர்மனி ஆகிய நாடுகளில் முக்கியமாகப் படைகளின் போக்குவரத்துக்காக அரசாங்கமே இரயில் பாதைகளை அமைத்தது. அந்நாடுகளில் முதல் வைத்திருந்தவர்கள் இரயில்வேயில் துணிந்து முதலீடு செய்ய முன்வரவில்லை. இங்கிலாந்தில் இருந்ததைப்போல அந்நாடுகளில் முதலும் அதிகமாக இல்லை. அவைகளே 'பிற நாடுகளில் அரசாங்கம் தானே இரயில் பாதைகளை அமைத்ததற்கும், அல்லது இரயில்வேக்களுக்குப் பல வித உதவிகளை அளித்ததற்கும் காரணங்களாகும்.

இங்கிலாந்தில் அக்காலத்தில் தலையிடாமைக்கொள்கையை அரசாங்கம் கைக்கொண்டிருந்தபடியால், போக்குவரவு சாதனங்களிடையே போட்டி இருக்கவேண்டுமென்ற எண்ணத்துடன் சட்டங்களை வகுத்தது. இதனால், இரயில்வேக்கள் தங்களிடையே போட்டியிட்டன. மேலும், வாய்க்கால்களுக்கும் இரயில்வேக்களுக்குமிடையேயும் போட்டியிருந்தது. அவையிரண்டும் இணைந்த முறையில் வேலை செய்யவில்லை. அவை ஒற்றுமையாகச் செயலாற்றியிருந்தால்,

ஒன்றுக்கொன்று உதவியாயிருந்திருக்கும். ஐரோப்பாவில் ஜெர்மனி, பிரான்சு, பெல்ஜியம் என்னும் நாடுகளில் இரயில்வேக்களுடன் போட்டியிடாத வகையில் வாய்க்கால்கள் விருத்தி செய்யப்பட்டிருக்கின்றன.

இங்கிலாந்தில் தேசம் முழுவதற்கும் ஒத்த முறையில் இரயில் பாதைகளை அமைக்க வேண்டுமென்ற எண்ணம் இரயில்வேக் கம்பெனிகளை அமைத்தவர்களுக்கு இல்லை. அதனால், பல கம்பெனிகள் தோற்றுவிக்கப்பட்டன. ஒவ்வொரு கம்பெனியும் சிறுசிறு தூரங்களுக்கு இரயில் பாதையை அமைத்ததற்கு அதுவே காரணமாகும். அதல்லாமல், இரண்டு தண்டவாளங்களுக்குமிடையே உள்ள தூரம் இரண்டு வகையினதாய் இருக்க அரசாங்கம் அனுமதியளித்தது. ஒன்று, குறுகிய இடைவெளி (Narrow Gauge—4'8"); மற்றொன்று, விரிவான இடைவெளி (Broad Gauge—7'). இவ்விரண்டு வகையான இரயில் பாதைகளும் கம்பெனிகளால் அமைக்கப்பட்டன. ஆனால், பார்லிமெண்டு குறுகிய இடைவெளி இருப்புப் பாதைக்கே 1846ல் ஆதரவளித்தது. எனினும், விரிவான இடை வெளிப் பாதைகள் 1892லேதான் முற்றிலும் அகற்றப்பட்டன. வெவ்வேறான இடைவெளிகள் உள்ள இரயில் பாதைகளைக் கம்பெனிகள் அமைத்ததால், நீண்ட தூர நேரிடைப் போக்குவரத்துக்கள் தடைப்பட்டன.

ஐரோப்பிய நாடுகளிலும், அமெரிக்காவிலும் இரயில்வேக்கள் மக்களையோ சாமான்களையோ நெடுந்தூரம் ஏற்றிச் செல்லுகின்றன. இங்கிலாந்தில் எந்த இடமும் துறைமுகத்திலிருந்து 90 மைலுக்கு மேல் அதிகமான தூரத்தில் அமைந்திருக்கவில்லை. துறைமுகங்களிலிருந்தோ அல்லது துறைமுகங்களுக்கோ சாமான்களைக் கொண்டு போக வேண்டுமானால் சிறிதளவு தூரமே இருப்பதால் இங்கிலாந்தின் இரயில்வேக்கள் அதற்கேற்ற ஏற்பாடுகளைச் செய்துள்ளன. குறுகிய தூரத்திற்கு மிக விரைவில் சிறு அனுப்பீடுகளை (Consignment) வியாபாரிகள் இங்கிலாந்தில் அனுப்ப விரும்புவதால், அதற்கான சௌகரியங்கள் அங்கே செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. கிடங்கு வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தல், இரயில்வேமூலம் அனுப்பப்பட்ட சாமான்களைக் குறிப்பிட்ட விலாசத்தில் கொடுத்தல் முதலிய சேவைகளையும் இரயில்வேக்கள் இங்கிலாந்தில் அளிக்கின்றன. இக்காரணங்களால் இங்கிலாந்தின் இரயில்வேக் கட்டணங்கள் மற்ற நாடுகளிலிருப்பதை விட அதிகமாயிருக்கின்றன.

முதலில் வாய்க்கால் கம்பெனிகள் செய்திருந்த ஏற்பாடுகளைப் போலவே இரயில்வேக்களும் செய்திருந்தன. கட்டணம் கட்டுவோருக்கு இரயில் மூலம் அவர்களுடைய வண்டிகளிலேயே சாமான்களை ஏற்றிச் செல்ல இரயில்வேக்கள் அனுமதி அளித்தன. சிலர் தமது சொந்த எஞ்சின்களைக் கூடப் பயன்படுத்தினர். இந்த ஏற்பாட்டில் தனிப்பட்டவர் ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்குச் சாமான்களை அனுப்பினால் அவருடைய சாமான் வண்டி வெற்று வண்டியாகவே திரும்பி வரவேண்டியிருந்தது. இவை போன்ற கஷ்டங்கள் நேரிட்டமையால், இரயில்வேக் கம்பெனிகளே கூலிக்குச் சாமான்களைக் கொண்டு செல்லும் ஏற்பாட்டை மேற்கொண்டன.

பதினேழாம் நூற்றாண்டிலேயே சுரங்க வாயில்களிலிருந்து ஆறுகளுக்கு நிலக்கரியைக் கொண்டு செல்ல மரத்தால் பாதைகள் செய்யப்பட்டன. அப்பாதைகள் மிக விரைவில் தேய்ந்தமையால், வளைவுகளிலும், முக்கியமான இடங்களிலும் அப்பாதைகள்மேல் இரும்புத் தகடுகள் அடிக்கப்பட்டன. பிறகு வார்ப்பிரும்பினால் அமைக்கப்பட்ட இரயில் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டன. அப்பாதைகளில் எல்லாம் குதிரைகளால் இழுக்கப்பட்ட வண்டிகளே சென்றன. கட்டணம் கட்டிப் பொதுமக்கள் உபயோகிக்கத்தக்க இருப்புப் பாதை ஒன்றை 1830-ஆம் ஆண்டில் கிராய்டனுக்கும் (Croyden) வாண்ட்ஸ்ஓர்த்துக்கும் (Wandsworth) இடையே சிலர் அமைத்தனர். முதலில் இரயில் பாதைகள் சாமான்களை ஏற்றிச் செல்லுவதற்கென்றுதான் அமைக்கப்பட்டன. 1824-ஆம் ஆண்டில் ஜார்ஜ் ஸ்டீபன்சன் (George Stephenson) என்பவர், ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்குச் செல்லக்கூடிய நீராவி எந்திரமொன்றைக் கண்டுபிடித்தார். இந்த எந்திரம் மணிக்கு நான்குமைல் வீதம் முப்பதுடன் நிறையுள்ள நிலக்கரியை ஏற்றிய வண்டியை இழுத்துச் செல்லும் சக்தியைப் பெற்றிருந்தது. ஸ்டாக்டன் (Stockton) என்னும் நகருக்கும் டார்லிங்டன் (Darlington) என்னும் நகருக்குமிடையே இரயில் பாதையை அமைக்க 1821-ஆம் ஆண்டில் பார்லிமெண்டு அனுமதியை வழங்கியது. ஜார்ஜ் ஸ்டீபன்ஸனுடைய ஆலோசனையின்படி அப்பாதையில் நீராவி எஞ்சினை உபயோகப்படுத்துவதென்று முடிவு செய்யப்பட்டது. 1825ல் அவ்விரண்டு நகரங்களுக்குமிடையே தாமே செய்த எஞ்சினின் உதவியால் மணிக்குப் பத்து, பன்னிரண்டு மைல் வேகத்தில் முப்பத்து நான்கு வண்டிகள் அடங்கிய வண்டித் தொடர் ஒன்றை ஜார்ஜ் ஸ்டீபன்சன் ஓட்டிச் சென்றார்

வழியில் உள்ளவர்களை எச்சரிக்கை செய்ய நீராவி எஞ்சின் முன்னே ஒருவன் குதிரையின் மேல் ஏறிச்செல்வது அப்போது வழக்கமாயிருந்தது. ஸ்டாக்டன்-டார்லிங்டன் இரயில்வேயிலேதான் முதன்முதல் வண்டிகளை இழுக்க நீராவி எந்திரம் உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. அதிலேதான் முதலாவதாகப் பிரயாணிகள் ஏற்றிச் செல்லப்பட்டார்கள். இதற்குப் பிறகு சிறிய பாதைகள் சில அமைக்கப்பட்டன.

லிவர்பூல் நகருக்கும் மான்செஸ்டர் நகருக்குமிடையே இரயில் பாதை அமைக்கப் பார்லிமெண்டின் அனுமதியைக் கோரிய போது அதற்குப் பெரிய எதிர்ப்பு இருந்தது. இரயில்வேயை அனுமதித்தால் பல விதக் கேடுகள் விளையுமென்று பலர் கடுமையாக எதிர்த்தனர். இரயில் எஞ்சினுடைய புகையானது வழியிலுள்ள பறவைகளை எல்லாம் அழித்துவிடுமென்று சிலர் கூறினர். எஞ்சினிலிருந்து வெளியே பறக்கும் நெருப்புப் பொறி தொழிலதிபர்களின் சரக்குகளை எரித்துவிடுமென்று வேறு சிலர் கூறினர். சிலர், உயிருக்கும், உடலுறுப்புகளுக்கும் ஆபத்து உண்டாகுமென்று பிரயாணிகளைப் பயமுறுத்தினர். முதியவர்கள் அது தங்களைக் கீழே தள்ளிக்கொன்றுவிடுமெனப் பயந்தார்கள். தாங்கள் ஏறிச்செல்லும்போது மருண்டு போய்த் தங்களைக் கீழே தள்ளிவிடுமோ எனச் சீமாட்டிகள் அஞ்சினார்கள். குதிரையின் ஓட்டப் பந்தயம் இல்லாமற் போய்விடுமோ என வருந்தினர் சிலர். இரயில்வேயானது பரவினால் குதிரையின் தீனியான ஓட்ஸும் உலர்ந்த புல்லும் (Hay) விற்பனையாகா எனக் குடியானவர் கருதினர். இரயில் எஞ்சின் ஓடுமிடங்களுக்கு அருகில் பால்கறக்கும் பசுக்கள் இருந்தால். அவை பால் கறக்க மறுத்துவிடுமென்று கூடச் சிலர் கூறினர். இரயில்பாதையின் அருகிலுள்ள நிலங்களில் செடி, கொடி எல்லாம் பட்டுப்போய்விடுமென்று சிலர் பயந்தனர். இவ்வாறு மக்களின் மனத்தில் ஏற்பட்ட பீதியினால் பலர் இருப்புப் பாதை அமைப்பதை எதிர்த்தனர். ஆதலால் இக்கம்பெனி பார்லிமெண்டின் உத்தரவைப் பெறுவதற்கு மாத்திரம் 70,000 பவுன் செலவிட நேரிட்டது. 1824ல் லிவர்பூல்-மான்செஸ்டர் இரயில்வே அமைப்பதற்கான சட்டம் பார்லிமெண்டால் நிறைவேற்றப்பட்டது. இந்த இரயில்வே மிக முக்கியமானது. ஏனெனில், அந்நகர்களுக்கு இடையே இருந்த வாய்க்கால் வழியாக மேலும் மேலும் அதிகமாகி வந்த போக்கு வரத்தைச் சமாளிக்க முடியவில்லை. வாய்க்கால் கம்பெனிகள் உயர்ந்த கட்டணங்களை வசூலித்தன. வாய்க்கால்கள் வழியாகச் சாமான்களைக் கொண்டு போவதில் அதிக கால தாமத

மாயிற்று. இந்த இரயில்வே அமைக்கப்பட்ட பிறகு அக்கஷ்டங்களெல்லாம் நீங்கின. 1830ல் இந்த இரயில்வே, வேலை செய்யத் தொடங்கிற்று. நிலக்கரியையும், வேறு சாமான்களையும் எடுத்துச் செல்வதற்கென அமைக்கப்பட்ட இரயில்வேயானது, எதிர்பாராத விதத்தில் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்வதற்கும் மிகவும் பொருத்தமான சாதனமென்பது கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. 1850-ஆம் ஆண்டு வரை இந்த இரயில்வேயின் வரும்படியில் பெரும்பகுதி பிரயாணிகளை ஏற்றிச் சென்றதால் கிடைத்தது. இது இரயில்வேக் கம்பெனிகளுக்கு ஆச்சரியத்தை அளித்த ஒரு நிகழ்ச்சியாகும். வேகமாக ஓடும் எஞ்சினுக்கு 500 பவுன் பரிசு அளிப்பதாக இக்கம்பெனியார் கூறினர். 1829ல் ரெயின் ஹில் (Rain Hill) என்னுமிடத்தில் சோதனைகள் நடைபெற்றன. ஜார்ஜ் ஸ்டீபன்சன் அமைத்த 'ராக்கெட்' (Rocket) என்னும் எஞ்சின் அப்பரிசைப் பெற்றது. அதன் வேகம் மணிக்கு 35 மைலாகும். முதலில் தனிப்பட்டவர்கள் குதிரைகள் இழுக்கும் வண்டிகளை அதற்கான கட்டணத்தைக் கம்பெனிக்குக் கட்டி இரயில் பாதையில் விடுவதற்கு அனுமதி பெற்றுர்கள். இக்கம்பெனியார் பிரயாணிகளையும் சாமான்களையும் ஏற்றிச் செல்வதற்குத் தம்முடைய சொந்த வண்டிகளே வசதியாய் இருக்குமென்பதைக் கண்டனர். கம்பெனி தொடங்கிய இரண்டு ஆண்டுகளுக்குள் வாய்க்கால்களைப் போல இரயில் வழிகளையும் கட்டணம் கட்டும் எவரும் உபயோகிக்க அனுமதிப்பது சௌகரியமானதன்று என்றும், இரயில் வழிப்பிரயாணிகளின் போக்குவரத்தும் சாமான்களின் போக்கு வரத்தும் கம்பெனியின் தனி நிருவாகத்தின் கீழேதான் இருத்தல் வேண்டுமென்றும் உணர்ந்தார்கள். 1833ல் லிவர்பூலுக்கும் பர்மிங்காமுக்குமிடையே இரயில் வழி அமைக்க அனுமதி கோரிய மசோதா வெற்றி பெறவில்லை. அடுத்தபடியாக மிக முக்கியமான இலண்டன்-பர்மிங்காம் இரயில் பாதைகள் போடவிருந்தார்கள்.

ஒவ்வோர் இரயில்வேயும் வேலை தொடங்குவதற்கு முன்பு ஒரு சட்டத்தின் மூலம் பார்லிமெண்டின் அனுமதியைப்பெற வேண்டியிருந்தது. அதற்கான மசோதாவைத் தனி உறுப்பினர் மூலம் கொண்டு வந்து நிறைவேற்றுவதற்குப் பெரும்பொருள் செலவிட வேண்டியிருந்தது. பல இரயில்வேக் கம்பெனிகள் சிறு சிறு அளவு நீள இரயில் பாதைகளை அமைக்க முன் வந்தன. 1844-ஆம் ஆண்டில் ஒவ்வோர் இரயில்வேக் கம்பெனிக்கும் சொந்தமான இருப்புப் பாதையின் நீளம் சராசரி 15 மைல்களே என்பது கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. 1844- ஆம் ஆண்டு முதல் 1847-ஆம் ஆண்டு வரையில்

இரயில்வேக் கம்பெனிகள் 9,400 மைல் நீளமுள்ள இரயில் பாதைகளை அமைத்துவிட்டன.

1840-ஆம் ஆண்டு வரையில் இரயில்வேயின் போட்டியானது வாய்க்கால்களைப் பாதிக்கவில்லை. அது வரையில் வாய்க்கால்கள் வழியாகத்தான் சாமான்கள் அதிகமாக அனுப்பப்பட்டன. வாய்க்கால் கம்பெனிகள் தங்கள் பங்குதாரர்களுக்கு நல்ல இலாப ஈவைக் கொடுத்து வந்தன. இரயில்வேக் கம்பெனிகள் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்வதிலேயே தங்களுடைய முழுக் கவனத்தையும் செலுத்தி வந்தன. இரயில்வே எஞ்சின்கள் அக்காலத்தில் மிகச்சிறியவையாயிருந்தன. ஆதலால், அவைகளால் அதிக அளவு சாமான்களை இழுத்துச் செல்ல முடியவில்லை. அதுவுமல்லாமல், பிரயாணிகளிடமிருந்து உயர்ந்த கட்டணம் வசூலிக்க முடிந்ததால், பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்வது நல்ல இலாபத்தை அளித்தது. அப்போதைய நிலைமை இவ்வாறு இருந்ததால், இரயில்வேக்கள் தங்களுடன் போட்டியிடக் கூடுமென்று வாய்க்கால் கம்பெனிகள் சிறிதும் எண்ணவில்லை. ஆனால், 1840-ஆம் வருடத்திற்குள் இரயில் போக்கு வரத்துச் சாதனம் மிக முக்கியமானதென்பதைப் பார்லிமெண்டு உணர்ந்தது. இரயில்வேக்களை எவ்வாறு கட்டுப்படுத்துவதென்று ஆராய்வதற்காக ஏறக்குறைய ஆண்டுதோறும் கமிட்டிகளும், கமிஷன்களும் நியமிக்கப்பட்டன. நாளடைவில் இரயில்வேக்கள் முற்றுரிமை (Monopoly) பெற்ற ஸ்தாபனங்களாகிவிடுமோ என்று பார்லிமெண்டு அஞ்சினதால், இரயில்வேக்களைக் கண்காணிக்க மிகச்சிறிதளவு அதிகாரத்தையே வர்த்தக போர்டுக்கு (Board of Trade) 1840ல் அளித்தது. 1842ல் அந்த போர்டின் அதிகாரம் விரிவாக்கப்பட்டது. அக்குழுவிற்கு முன்னறிவிப்புச் செய்யாமல் புதிதாக எந்த இரயில்வேயையும் அமைக்கக்கூடாதென்று பார்லிமெண்டு உத்தரவிட்டது. புதிய இரயில் வேக்களை மேற்பார்வையிட அதிகாரிகளை நியமிக்கும் அதிகாரம் இக்குழுவுக்கு அளிக்கப்பட்டது. போர்டு, சாமான்கள், பிரயாணிகள் போக்குவரத்தைப் பற்றிய விவரங்களையும், விபத்துக்கள் உண்டானல் அவைகளைப் பற்றிய தகவல்களையும் இயில்வேக் கம்பெனிகளிடமிருந்து கேட்கும் அதிகாரத்தைப் பெற்றது. ஆனால், இரயில் வேக்தம்பெனிகளின் உள் நிருவாகத்தில் தலையிட, போர்டுக்கு அதிகாரம் இல்லை என்றுலும், அந்த போர்டுக்கு 1842ல் அதிகாரத்தைப் பார்லிமெண்டு வழங்கியது மிகச்சிறப்பாகக்குறிப்பிடத் தக்கது. ஏனெனில், வரையறையில்லாத போட்டியை (Unrestricted com-

petition) ஓரளவு கட்டுப்படுத்துவது அவசியமென்பதை இச்செயல் காட்டுகிறது.

1844ல் இன்னும் அதிகமாக இரயில்வேக்களைக் கட்டுப் படுத்தும் அதிகாரம் இருத்தல் வேண்டுமென்று பார்லிமெண்டு நினைத்தது. அவ்வாண்டில் நிறைவேற்றிய ஒரு சட்டத்தின்படி எந்த இரயில்வேக் கம்பெனியாவது பத்து விகிதத்திற்கு அதிகமான இலாப ஈவைப் பங்குதாரர்கட்குக் கொடுத்தால், அதன் கட்டணங் கள் மாற்றியமைக்கபடலாமென்று ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. அந்த ஆண்டிற்குப் பிறகு அமைக்கப்பட்ட இரயில்வேக்களை அரசாங்கம் வேண்டுமானால் கட்டாயமாக வாங்கிக்கொள்ளலாமென்றும் இச்சட்டம் கூறியது. 1844-ஆம் ஆண்டிலேதான் ஒவ்வோர் இரயில் வேயிலும் தினந்தோறும் பிரயாணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு பிர யாணிகள் விரும்பினால் ஒவ்வொரு புகைவண்டி நிலயத்திலும் நின்று செல்லும் ஓர் இரயில் வண்டியை விடவேண்டுமென்ற ஆணை தரப்பட்டது. இந்த வண்டியில் மூன்ருவது வகுப்புப் பிரயாணிகளை மைலொன்றுக்கு ஒரு பென்ஸ் கட்டணத்தில் ஏற்றிச் செல்ல வேண்டு மென்றும் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. இந்த இரயில் வண்டிக்குப் 'பார்லிமெண்டரி டிரெயின்' (Parliamentary Train) என்பது பெயர். இரயில்வேக்கள் பிரயாணிகளின் வசதிக்காகச் சிற்றுண்டிச் சாலைகளையும், தங்குமிடங்களையும் கட்டின.

இரயில்வேக்களில் பிரயாணிகளின் போக்கு வரத்து அதிகமா யிருந்தபடியால், சாமான்களை ஏற்றிச் செல்வதில் இரயில்வேக்க ளால் தங்களுக்குக் கஷ்டம் உண்டாகுமோ என வாய்க்கால் கம்பெனிகள் எண்ணவே இல்லை. 1840க்குப் பிறகு அவைகளி டையே போட்டி அதிகமாயிற்று. அப்போது சில வாய்க்கால் கம் பெனிகள் இயில்வே மசோதாக்களை எதிர்ப்பதற்கு ஏற்பாடுகளைச் செய்தன. சில கம்பெனிகள் வாய்க்கால்களை இரயில்வேக்களுக்கு விற்றுவிட்டன. வேறு சில, மிகக்குறைந்த இலாபத்துடன்காலங் கழித்து வந்தன. 1844-ஆம் ஆண்டிலேயே இரயில்வேக்கம்பெனி களின் உரிமைப் பத்திரங்களை (Charters) ஆராய்ந்து முதல் அறிக்கை ஒன்றைச் சமர்ப்பிக்க ஒரு கமிஷனைப் பார்லிமெண்டு நியமித்தது. அது ஒரு வருடம் வேலை செய்து, பிறகு மறைந்துவிட்டது. அக் கமிஷனால் பயன் எதுவும் உண்டாகவில்லை.

1844-ஆம் ஆண்டு வரையில் இரயில்வேக்களை அமைப்ப தில் பல சோதனைகள் செய்யப்பட்டன. அதற்குப் பிறகு இரயில் வேக்களை எவ்விதம் நல்ல முறையில் நடத்துவதென்பதில் பல

சோதனைகள் செய்யப்பட்டன. 1844-ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1873-ஆம் ஆண்டு வரை அனேக இரயில்வேக் கம்பெனிகள் ஒருங்கிணைக்கப்பட்டன. இந்த ஒருங்கிணைப்புக்கள் பல வகையாக ஏற்பட்டன. சில கம்பெனிகள், வேறு சில கம்பெனிகளை வாங்கின. சில, தங்கள் வண்டிகளை வேறு கம்பெனிகளின் இருப்புப்பாதையிலும் செல்வதற்கு அனுமதியைப் பெற்றன. சில இரயில்வேக் கம்பெனிகள் வேறு சில கம்பெனிகளுக்குச் சொந்தமான பாதைகளைக் குத்தகைக்கு எடுத்துக்கொண்டன.

இந்தக் காலத்தில் ஏற்பட்ட ஒருங்கிணைப்பிற்கு முக்கிய காரணமாயிருந்தவர் ஜார்ஜ் ஹட்ஸன் (George Hudson)என்பவர். அவர் இரயில்வே அரசர் (The Railway King)என்று வழங்கப்பட்டார். முதலில் இரயில்வேக் கம்பெனிகளைத் தொடங்கிய போது அந்தந்த வட்டாரத்தில் இருந்தவர்களே அதற்குப் போதிய பணத்தை முதலீடு செய்து உதவினுர்கள். லிவர்பூல்-மான்செஸ்டர் இரயில்வேக் கம்பெனி பெரிய இலாபத்தைச் சம்பாதிக்கத் தொடங்கிய பிறகு பொது மக்களுக்கு இரயில்வேக் கம்பெனிகளில் முதலீடு செய்யும் ஆசை உண்டாயிற்று. பெரிய இலாபம் கிடைக்குமென்று நம்பி, எதிர்பார்க்கக் கூடிய கஷ்டங்களைக்கூட மறந்து, பல தோற்றுவிப்பாளர்கள் நாடு முழுவதிலும் இரயில்வேக்களை அமைக்க முற்பட்டார்கள், 1836-1837-ஆம் ஆண்டுகளில் சிறிதளவு ‘இரயில் வேப் பித்து’ உண்டாயிற்று. ஆனுல், 1838ல் அது ஓரளவு அடங்கிவிட்டது. மறுபடியும் 1845 முதல் 1847 வரையில் ‘இரயில் வேப் பித்து’ ஏற்பட்டது. பலர் இரயில்வேயின் பங்குகளை ஆவலுடன் வாங்கினர். ஆனுல், பல இரயில்வே அமைப்புத் திட்டங்கள் சரியாக வரையப்படவில்லை. காமன்ஸ் சபையில் ஜார்ஜ் ஹட்ஸன் இரயில்வேக் கட்சியென்ற (Railway Party) ஒன்றை அமைத்து, அதன் தலைவரானுர். அரசாங்கமும் இரயில்வேக் கம்பெனிகளுக்குச் சாதகமாயிருந்தது. 1844-ஆம் ஆண்டில் மேலும் 805 மைல் தூரத்திற்கு இருப்புப் பாதைகளைப் போட அனுமதி தரப்பட்டது; 1845ல் 2,700 மைல் நீளமுள்ள இருப்புப்பாதைகளை அமைக்க அனுமதி வழங்கப்பட்டது. புதியனவாகத் தொடங்கப்பட்ட பல கம்பெனிகளுக்கு வெற்றி கிட்டவில்லை. ஆதலால், இரயில்வேப் பங்குகளை வாங்கிய பலர் நஷ்டமடைந்தனர். 1847ல் இரயில்வேப் பொருளாதார வீக்கம் முடிவடைந்துவிட்டது. அதற்குப் பின் இரண்டு வருடங்களில் ஜார்ஜ் ஹட்ஸன் வீழ்ச்சியடைந்தார். இரயில்வேக் கம்பெனிகளின் பொருள் விஷயத்தில் அவர்

பல ஒழுங்கற்ற காரியங்களைச் செய்தாரென்பது மக்களுக்குத் தெரிந்ததுதான் அதற்குக் காரணமாகும். எனினும், 1850-ஆம் ஆண்டுக்குள் இங்கிலாந்தின் இருப்புப் பாதைகள் முழுதும் அமைக்கப்பட்டுவிட்டனவென்று கூறலாம்.

1845ல் சாமான்களின் அதிகப்பட்சக் கட்டணங்கள் நிர்ணயிக்கப்பட்டன. 1846ல் ஐந்து கமிஷனர்கள் அடங்கிய ஒரு விசேஷ நியாய சபையைப் (Special tribunal) பார்லிமெண்டு நியமித்தது. இந்தக் கமிஷனர்களுக்கு மிக உயர்ந்த சம்பளம் அளிக்கப்பட்டது. இந்த நியாய சபை புதிய 'இணைக்குந் திட்டங்களை ஆராயும் அதிகாரத்தைப் பெற்றது. கூடுமான வரையில் இரயில்வேக்களுக்கு இடையே போட்டியிருக்கும் வகையில் திட்டங்களை இது ஆதரிக்க வேண்டுமென்பது எதிர்பார்க்கப்பட்டது. இதற்கு முன் வர்த்தக போர்டுக்கு அளிக்கப்பட்டிருந்த இரயில்வேக்களை மேற்பார்வையிடும் அதிகாரம் இச்சபைக்கு மாற்றப்பட்டது. அப்போதிருந்த சூழ்நிலையில் இச்சபை உருப்படியான வேலை செய்ய முடியவில்லை. இயில்வேக்களின் இணைப்புக்கள் தொடர்ந்து அமைக்கப்பட்டன. 1851ல் இச்சபை கலைக்கப்பட்டது. இச்சபையின் அதிகாரங்கள் வர்த்தக போர்டுக்குக் கொடுக்கப்பட்டன. கார்டுவெல் (Cardwell) என்பவரைத் தலைவராகக் கொண்ட கமிட்டி ஒன்று இரயில்வேக்கள் எவ்வாறு நடைபெறுகின்றன என்பதைப் பற்றி 1852-1853-ஆம் ஆண்டுகளில் ஆராய்ந்தது. அதன்பயனாக, 1854ல் இரயில்வே வாய்க்கால் போக்குவரத்துச் சட்டம் (Railway and Canal Traffic Act) இயற்றப்பட்டது. இதைக் 'கார்டுவெல்வின் சட்டம்' என்று பலர் கூறினர். இரயில்வேக் கம்பெனிகள் நேரிடைப் போக்கு வரத்திற்கு எல்லா வசதிகளையும் தரவேண்டுமென்றும் எவருக்கும் தனிச்சலுகை காட்டக் கூடாதென்றும், இச்சட்டம்விதித்தது. 1845ல் இயற்றப்பட்ட சட்டம், அதிகப்பட்சக் கட்டணங்களையே நிர்ணயித்திருந்தபடியால், அவைகளுக்குட்பட்ட கட்டணங்களைத் தங்கள் இஷ்டப்படி பலரிடம் பல விதமாக இரயில்வேக் கம்பெனிகள் வசூலித்தன. கட்டணங்களில் மாத்திரமல்லாமல், வேறு பல வகையிலும் இரயில்வேக்கள் சலுகைகளைக் காட்டின. உதாரணமாக, ஒருவருடைய சாமானை உடனே அனுப்புவது, மற்ருெருவருடைய சாமானைத் தாமதப்படுத்துவது போன்றவை தனிச்சலுகைகளாகும். கட்டணங்களைத் தரப்படுத்திப் பார்லிமெண்டு நிர்ணயித்திருந்தால் தனிச்சலுகை காட்டுவதற்கு இடமிருந்திராது. ஆனல், பார்லிமெண்டு அவ்வாறு செய்யவில்லை. ஆதலால், கார்டுவெல்

வின் சட்டம் பல ஆண்டுகள் வரையில் பயனற்றதாய் இருந்தது.

1873-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு சிறிது சிறிதாக இரயில்வேக் களைக் கட்டுப்படுத்த அரசாங்கம் முன் வந்தது. இரயில்வேக்களில் அரசாங்கத் தலையீட்டுக்கு முக்கிய காரணம், அவைகள் ஒன்றாக இணைந்து முற்றுரிமை ஸ்தாபனமாகிவிடுமோ என்று பலரும் அஞ் சியதே ஆகும். 1871ல் பல இரயில்வே இணைப்புக்களை அனு மதிக்குமாறு இரயில்வேக் கம்பெனிகள் பார்லிமெண்டைக் கேட்டுக் கொண்டன. இரயில்வேக்கள், வாய்க்கால்கள் ஆகியவைகளின் இணைப்புக்களை ஆராய்ந்து அறிக்கை ஒன்றைத் தயாரிப்பதற்கு 1872ல் ஒரு கமிட்டி நியமிக்கப்பட்டது. இரயில்வேக்களைக் கட்டுப் படுத்தத் தொழில் நுட்பக்கமிஷன் (Technical Commission) ஒன்றை நியமிக்குமாறு அக்கமிட்டி சிபாரிசு செய்தது. 1873ல் இரயில்வேக்களை ஒழுங்கு படுத்தும் சட்டம் (Regulation of Railways Act) இயற்றப்பட்டது. அதன்படி இரயில்வே வாய்க் கால் கமிஷன் அமைக்கப்பட்டது. இக்கமிஷனை முதலில் ஐந்து வருடங்களுக்கே அரசாங்கம் நியமித்தது. 1878-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு ஆண்டுதோறும் இதன் காலம் நீடிக்கப்பட்டது. 1888ல் இது நிரந்தரமாக்கப்பட்டது. இந்தக் கமிஷனில் மூன்று உறுப்பினர் இருந்தனர். ஒவ்வொருவருக்கும் வருடத்திற்கு 3, 000 பவுன் ஊதி யம் கொடுக்கப்பட்டது. அம்மூவருள் ஒருவர் சட்ட நிபுணராகவும், மற்றொருவர் இரயில்வே நிருவாகத்தில் அனுபவம் பெற்றவராகவும் இருந்தனர். இக்கமிஷன் தனிச் சலுகைகளைத் தடுக்கும் விதிகளை அமுல் செய்தது; புதிய இணைப்புச் சட்டங்களை ஆராய்ந்தது. போக்கு வரத்துக் கட்டணங்களைப் பரிசீலனை செய்தது; கம்பெனிக ளிடையே தகராறுகள் ஏற்பட்டால், அவைகளைத் தீர்த்து வைத்தது. ஒரு வாய்க்கால் கம்பெனியை இரயில்வே வாங்க விரும்பினால் இக் கமிஷனின் உத்தரவைப் பெற வேண்டும். பொது மக்களுக்கு நன்மை பயவாதெனத் தோன்றினால், இரயில்வேக் கம்பெனி வாய்க் காலை வாங்குவதை இக்கமிஷன் அனுமதிக்காது. ஏதாவதொரு கால் வாயை இரயில்வே வாங்கினால், அதை நன்கு பராமரிக்க வேண்டு மென்று இச்சட்டம் உத்தரவிட்டது. இரயில்வேக் கம்பெனிகள் ஒவ்வொரு புகை வண்டி நிலையத்திலும் கட்டண விவரங்களைக் காட்டும் புத்தகம் ஒன்றை வைத்திருத்தல் வேண்டும். பொதுமக்கள் அதைப் பார்ப்பதற்கு அனுமதி தரவேண்டும். இந்தக் கமிஷன் முக்கியமாக 1854ல் இயற்றப்பட்ட சட்டத்தை அமுல்செய்வதற்கும்

அது சம்பந்தமான காரியங்களை மேற்பார்வை பார்ப்பதற்கும் நியமிக்கப்பட்டதாகும். ஆனால், இந்தக் கமிஷனுக்கு அளிக்கப்பட்ட அதிகாரம் மிகக் குறைவானது. பல இரயில்வேக் கம்பெனிகளும் தனித்தனி பார்லிமெண்டு சட்டத்தைப் பெற்றிருந்தபடியால், அச்சட்டங்களில் குறிப்பிட்ட விஷயங்களில் அக்கம்பெனிகளைப் பொறுத்த வரையிலும் இக்கமிஷன் தலையிடுவதற்கில்லை; இக்கமிஷனின் முடிவுகளை எந்தக் கம்பெனியாவது புறக்கணித்தால், அதைக் கட்டாயமாக அமுல் செய்யும் அதிகாரம் இக்கமிஷனுக்கில்லை. நியாயமான கட்டணங்கள் எவை என்பதைத் தீர்மானம் செய்வதற்கு ஆதாரமான விவரங்கள் இக்கமிஷனுக்குக் கிடைக்கவில்லை. எந்தக் கம்பெனியின்மீதும் சட்டத்தை மீறியதாக எவரேனும் வழக்குத் தொடுப்பதென்றால் மிகுந்த பொருட்செலவு செய்ய வேண்டியிருந்தது. எனினும், இந்தக் கமிஷன் செயலாற்றி வந்தமையால், இதன் முன் வழக்கு எதுவும் வாராமலிருக்கும்படி இரயில்வேக்கள் செம்மையாய் நடந்துகொண்டன. கம்பெனிகள் யாருக்கும் சலுகை காட்டுவதை அடியோடு நிறுத்திவிட்டன. இரயில்வேக்கள் மேலும் வாய்க்கால்களை வாங்குவதும் முற்றிலும் நின்றுவிட்டது.

இரயில்வேக் கம்பெனிகள் வெளி நாட்டு வர்த்தகரின் சாமான்களை உள் நாட்டுச் சாமான்களுக்கு வாங்கும் கட்டணத்தைவிடக் குறைந்த கட்டணத்திற்கு எடுத்துச் சென்றனவென்று பலர் குறை கூறினர். மைலுக்கு இவ்வளவு கட்டணம் என்று வாங்குவதிலும் வேறுபாடுகள் காணப்பட்டன. இரண்டு ஊர்களிடையே சாமான்களைக் கொண்டு செல்வதில் மற்றோர் இரயில்வேக் கம்பெனியுடன் போட்டியிருந்தால், குறைந்த கட்டணம் வாங்கப்பட்டது. வேறு கம்பெனியின் போட்டியில்லாவிடின், ஒவ்வொரு மைலுக்கும் கட்டண விகிதம் அதிகமாக வாங்கப்பட்டது. அச்சமயத்தில் பொருளாதார மந்தம் ஏற்பட்டிருந்தபடியால், எல்லாச் சாமான்களின் விலைகளும் குறைந்துவிட்டன. ஆனால், இரயில்வேக் கட்டணங்கள் குறையவில்லை. அதுவுமன்றி, புகை வண்டி நிலையங்களையும், முடிவிடங்களையும் (Terminals) விருத்தி செய்வதற்குப் பெரும்பொருள் செலவு செய்தமையால் கட்டணங்களை உயர்த்த வேண்டுமென இரயில்வேக் கம்பெனிகள் கூறின. இரயில்வேக்கட்டணங்களைப் பற்றி ஆராய்ந்து முடிவு செய்வதற்காக 1888ல் இரயில்வே வாய்க்கால் போக்குவரத்துச் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இதன்படி இரயில்வே வாய்க்கால் கமிஷன் நிரந்தரமாக்கப்பட்டது. இச்சட்டம் இரயில்வேக் கட்டணங்களைப் பற்றி முடிவு செய்து, அதை வெளி

யிட ஏற்பாடு செய்தது. இரண்டு நீண்ட தூர ஊர்களுக்கு இடையே வசூலிக்கும் கட்டணத்தைவிட, சமீபத்திலுள்ள இரண்டு ஊர்களுக்கிடையே அதிகமான கட்டண விகிதத்தை வசூலிக்கக் கூடாதென்று இச்சட்டம் விதித்தது. வெளி நாட்டினரின் சாமான்களுக்கு வசூலிக்கும் கட்டணத்தைவிட அதிகக் கட்டணத்தை உள் நாட்டினரிடம் சாமான்களுக்கு வசூலிக்கலாகாது. இக்கமிஷன் கட்டணங்களை ஒழுங்குபடுத்தி நிர்ணயிக்க மூன்று ஆண்டுகளாயின. கமிஷன் சாமான்களின் கட்டணத்தை அவைகளின் விலைக்கேற்பத் தீர்மானித்ததைப் பல கம்பெனிகள் எதிர்த்தன. ஆனால், கடைசியில் புதுக்கட்டணங்களை அவை ஒத்துக்கொண்டன. இப்புது ஏற்பாடு கட்டண விகிதங்களைச் சில சாமான்களுக்குக் குறைக்கவும், சில சாமான்களுக்குக் கூட்டவும் கம்பெனிகளுக்கு அனுமதியளித்தது. புதுக்கட்டண விகிதங்களைப் பார்லிமென்டு 1893-ஆம் ஆண்டில் அமுலுக்குக் கொண்டு வர அனுமதி தந்தது. கட்டணங்களின் மாறுதலால் பாதிக்கப்பட்டவர்கள் பெருங்கூக்குரலிட்டார்கள். அதனால், மூன்று மாதங்கள் கழித்துப் பழைய கட்டணங்களையே வசூலிக்க இரயில்வேக் கம்பெனிகள் முடிவு செய்தன. அனுமதிக்கப்பட்ட உச்ச வரம்புக்கு அதிகமாகாத வகையில் பழைய கட்டணங்களுடன் 5 சதவிகிதத்தைக் கூட்டிக் கட்டணங்களை வசூலித்தன. எனினும், கிளர்ச்சி அடங்கவில்லை. எனவே, 1894ல் இயற்றப்பட்ட சட்டம் 1892ல் நிலவிய விகிதத்தைவிட அதிகமாக வாங்குவது சரியன்று என்பதை அறிவித்தது. எந்தக் கம்பெனியும் கட்டணத்தை உயர்த்த வேண்டுமானால், கம்பெனியின் செலவு எவ்வாறு எவ்வளவு அதிகமாயிற்று என்பதை நிரூபித்தால்தான் அதிகச் செலவு காரணமாகக் கட்டணத்தை உயர்த்த இரயில்வே-வாய்க்கால் கமிஷன் அனுமதியளிக்கும். இப்புதுச் சட்டம் காரணமாகப் புதிய ஏற்பாட்டின்படி குறைத்த கட்டணங்களைக் கம்பெனிகள் அதிகமாக்குவதை இச்சட்டம் தடுத்தது. கம்பெனிகள் சில கட்டணங்களைக் குறைக்க முடியுமா என்ற சோதனையில் இறங்க விரும்பவில்லை. ஏனெனில், ஒரு முறை கட்டணத்தைக் குறைத்துவிட்டால், அவசியம் நேரிடும்போது அதை மறுபடியும் உயர்த்துவது எளிதன்று. இரயில்வேக் கட்டணங்களை 1812-ஆம் ஆண்டில் நிலவிய விகிதத்தில் மாறுதல் எதுவுமின்றி நிலை நிறுத்தியது பின் பல நிகழ்ச்சிகளுக்குக் காரணமாயிருந்தது. கட்டணங்களை இரயில்வேக்கள் குறைக்க விரும்பாத நிலையை அது உண்டாக்கியது. செலவில் சிக்கனத்தை உண்டாக்கினால், வேண்டும்போது இரயில்வேக் கட்டணத்தை உயர்த்த முடியாததால், இரயில்வேக்கள் சிக்கனத்தை விரும்ப

வில்லை. இரயில்வேக்கள் தங்களிடையே கட்டணத்தில் போட்டியிடவில்லை. அதற்குப் பதிலாக வசதிகளைச்செய்து கொடுப்பதில் அவை ஒன்ருெடொன்று போட்டியிட்டன.

1894-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு இரயில்வேக் கம்பெனிகள் பிரயாணிகளின் போக்கு வரத்தையும், சாமான்களின் போக்கு வரத்தையும் அதிகமாக்குவதற்குத் தங்களிடையே அதிகமாகப் போட்டியிட்டன. கடுமையான போட்டியினுல் தங்களுக்கு நஷ்டமுண்டாவதை உணர்ந்த இரயில்வேக் கம்பெனிகள், ஒன்றுடன் ஒன்று இணைந்து வேலை செய்யத் தொடங்கின. பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டின் இடைக் காலத்தில் பல இணைப்புக்கள் உண்டானதைப் போல இப்போதும் பல இரயில்வே இணைப்புக்கள் ஏற்பட்டன. 1899-ஆம் ஆண்டில் இலண்டன்-சேத்தாம்-டோவர் இரயில்வேயும் (London Chatham and Dover Railway), தென்கிழக்கு இரயில்வேயும் (South-Eastern Railway) ஒன்ருக வேலை செய்வதற்கான ஏற்பாடுகளைச் செய்தன. 1908ல் இலண்டன் வடமேற்கு இரயில்வேக் (London North-Western Railway) கம்பெனியும், மிட்லண்டு இரயில்வேக் (Midland Railway) கம்பெனியும், ஒன்ருக வேலை செய்ய ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டன. இவ்வாறு பல கம்பெனிகளும் போட்டியைத் தவிர்ப்பதற்கு இணைந்து வேலை செய்யும் ஒப்பந்தங்களைச் செய்துகொண்டன.

இது வரையில் மூன்ருவது வகுப்புப் பிரயாணிகளின் வசதிகள் மிகக்குறைவாயிருந்தன. அவர்கள் திறந்த வண்டிகளிலேயே ஏற்றிச் செல்லப்பட்டார்கள். அவர்களுடைய சாமான்களைச் சுமந்து செல்லக் கூடாதெனச் சாமான் தூக்குபவர்களுக்கு (Porters) இரயில்வேக்கள் உத்தரவிட்டிருந்தன. ஆனுல், 1844-ஆம் ஆண்டுக்குப்பின் மூன்ரும் வகுப்புப் பிரயாணிகள் மூலம் அதிக வருமானம் கிடைக்கக் கூடுமென்பதை உணர்ந்து அவர்களுக்கு அதிக வசதிகளை இரயில்வேக்கள் செய்து கொடுத்தன. நீண்டதூரம் செல்லும் வண்டிகளில் தூங்குவதற்கான வசதிகளைச் செய்து கொடுத்தன; வசதிகளை அதிகமாக்கியதற்காக இரயில்வேக்கள் கட்டணங்களை உயர்த்தவில்லை; உல்லாசப் பிரயாணிகள், தொழிலாளிகள் முதலியவர்களுக்குக் கட்டணங்களைக் குறைத்தன. பிரயாணிகளின் வசதிக்காக உணவுச் சாலை, சிற்றுண்டிச் சாலை முதலியவைகளை அமைத்தன. ஐரோப்பாவுக்குச் செல்லும் இரயில்வே பிரயாணிகட்காக நீராவிக் கப்பல்களை ஏற்படுத்தின.

இரயில்வேக்களின் மூலம் அனுப்பப்படும் சரக்குகளின் அளவை அதிகமாக்குவதற்கு வியாபாரிகளுக்குத் தனிச் சலுகைகளை

அளித்தன. 1894-ஆம் ஆண்டுக்குப் பின் இரயில்வேக்களின் செலவுகளும் அதிகமாயின. தொழிலாளருக்கு அதிகக் கூலி கொடுக்க வேண்டியிருந்தது. நிலக்கரியின் விலையும் உயர்ந்தது. வரி விகிதம் அதிகமாயிற்று. போக்கு வரத்து அதிகமானதால் சாமான் வண்டிகளையும், பிரயாணிகளின் வண்டிகளையும் அதிகமாக்க வேண்டிய அவசியம் ஏற்பட்டது. இவ்வாறு பல காரணங்களால் இரயில்வேக்களின் செலவு அதிகமாயிற்று. பங்குதாரர்களுக்குப் போதிய இலாப ஈவு கிடைக்கவில்லை.

இரயில்வேக் கம்பெனிகள் ஒன்ருக இணைந்து பெரிய அமைப்புக்களை ஏற்படுத்திய போது தொழிலாளிகளும் பெரிய தொழிற் சங்கங்களை அமைத்தார்கள். 1913ல் இரயில்வேத் தொழிலாளிகளின் தேசியச் சங்கமொன்று ஏற்படுத்தப்பட்டது. தொழிலாளர்களின் கிளர்ச்சியால் அவர்களுக்கு அதிக வேலை வசதிகளை இரயில்வேக்கள் செய்து கொடுத்தன. தங்களுக்கு இவ்வாறெல்லாம் அதிக செலவாவதால் கட்டணங்களை உயர்த்த அனுமதி தரவேண்டுமென்று இரயில்வேக்கள் பார்லிமெண்டைக் கேட்டுக்கொண்டன. 1903ல் பிரயாணிகளின் கட்டணங்களையும் சாமான்களைக்கொண்டு போவதற்காக வசூலிக்கும் கூலிகளையும் உயர்த்துவதற்குச் சட்டம் மூலம் பார்லிமெண்டு அனுமதி அளித்தது. இந்தச் சமயத்தில் இரயில்வேக்களை அரசாங்கமே எடுத்து நடத்த வேண்டுமென்று பலர் எண்ணினர்.

1914ல் முதல் உலகப்போர் தொடங்கிய போது இரயில்வேக்களை அரசாங்கம் தன் ஆளுகையின்கீழ்க் கொண்டு வந்தது. ஏராளமான துருப்புக்களையும், போர்த் தளவாடங்களையும் கொண்டு போக வேண்டியிருந்ததால், அரசாங்கம் இரயில்வேக்களைத் தன் ஆளுகையின் கீழ்க் (Control) கொண்டு வருவது அவசியமாயிற்று. இரயில்வேக்களை அன்ருடம் நடத்தும் வேலையை இரயில்வேக் கம்பெனிகளின் சிப்பந்திகளே செய்து வந்தார்கள். போர்க்காலத்தில் இரயில்வேக்களின் நிலைமை மிகவும் சீர் கெட்டது. சமாதானம் ஏற்பட்ட பின்னர் இரயில்வேக்களைத் திருத்தியமைக்க அரசாங்கம் முடிவு செய்தது. அது வரையில் கம்பெனிகள் ஒன்று சேருவதை விரும்பாத அரசாங்கம், அவைகளின் ஒருங்கிணைப்பினுல் சிக்கனங்கள் ஏற்படுமென்றும், அவை நன்ருக வேலை செய்வதற்கு வசதிகள் பெருகுமென்றும் போர்க் கால அனுபவத்தைக் கொண்டு முடிவு செய்தது. அப்போது இங்கிலாந்தில் 121 இரயில்வேக்கள் இருந்தன. 1921-ஆம் ஆண்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டமொன்

றினால் இரயில்வேக்களெல்லாம் நான்கு தொகுப்புக்களாக ஒன்று சேர்க்கப்பட்டன. அந்தத் தொகுப்புக் கம்பெனிகளாவன : 1. இலண்டன்-வடகிழக்குக் கம்பெனி (London and North Eastern Company), 2 -இலண்டன்-மிட்லண்டு-ஸ்காட்டிஷ் கம்பெனி (London, Midland and Scottish Company), 3. பெருமேற்குக் கம்பெனி (Great Western Company), 4. தெற்குக் கம்பெனி (Southern Company) என்பன. இரயில்வேக்கம்பெனிகளுக்கு ஓர் "அளவு வருமானம்" (Standard Revenue) கிடைக்க ஏற்ற வகையில் சாமான்களின் கூலி, பிரயாணிகளின் கட்டணம் முதலியவைகளைத் தீர்மானிப்பதற்கு இரயில்வேக் கட்டண நியாய சபை (Railway Rates Tribunal) ஒன்றை அரசாங்கம் நியமித்தது. 1913-ஆம் ஆண்டில் எல்லாக் கம்பெனிகளுக்கும் கிடைத்த மொத்த வருமானத்தோடு, புது முதலீட்டுச் செலவின்மேல் 5 சதவிகித வருமானத்தையும் கூட்டினால், வரும் தொகையே 'அளவு வருமானம்' என்பதை இச்சட்டம் விளக்கியது. கம்பெனிகளின் ஒருங்கிணைப்பினால் சிக்கனம் அதிகம் ஏற்படுமென்று எதிர்பார்க்கப்பட்டபடியால், ஒருங்கிணைப்பினால் மிச்சமேற்படும் தொகையில் மூன்றில் ஒரு பங்கையும், அதன் பின் உண்டாகும் சிக்கனத்தால் கிடைக்கும் தொகையில் ஐந்தில் ஒரு பங்கையும் கம்பெனிகள் வைத்துக்கொண்டு மிச்ச இலாபத் தொகையைக் கட்டணங்களைக் குறைப்பதற்கு இரயில்வேக்கள் பயன்படுத்த வேண்டுமென்று உத்தரவிடப்பட்டது. சாமான்கள் புதிய முறையில் தரம் பிரிக்கப்பட்டன. புதிய கட்டண விகிதங்கள் 1928-ஆம் ஆண்டு ஜனவரியில் அமுல் செய்யப்பட்டன. போருக்கு முன்பிருந்த அளவிற்கு மேல் 60 சதவிகித அளவுக்குக் கட்டணங்கள் உயர்த்தப்பட்டன. கம்பெனிகள் சாதாரணமாக அளவுக் கட்டணங்களை (Standard Rates) வசூலிக்க வேண்டும். அவற்றிற்கு அதிகமான கட்டணங்களை வாங்க வேண்டுமானால், நியாய சபை அனுமதி தாராது. எந்தக் கட்டணத்தையாவது குறைக்க வேண்டுமானாலும், நியாயசபையின் அனுமதி பெற்றாக வேண்டும்.

இரயில்வே ஊழியர்கள் 1921-ஆம் ஆண்டுச் சட்டமொன்றின்படி தங்கள் குறைகளைச் சமரச மூலமாகவே தீர்த்துக்கொள்வதற்காகச் சில ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. அவை தொழிலாளர்களுக்குத் திருப்தியளிக்காததால், 1935ல் இரத்துச் செய்யப்பட்டன. 1921-ஆம் ஆண்டில் எதிர்பார்த்ததைப்போல இரயில்வேக் கம்பெனிகளிடையே இருந்த போட்டி அறவே ஒழியவில்லை.

இரயில்வேக் கட்டண நியாய சபையானது கட்டணங்களைக் குறைப்பதில் போட்டியிட முடியாமற் செய்துவிட்டபடியால், இரயில்வேயை உபயோகிப்பவர்களுக்கு வசதிகளை அளிப்பதில் அவை போட்டியிட்டன. இந்தச் சட்டமியற்றிய போது எதிர்பார்த்தபடி இரயில்வேக்களின் ஒருங்கிணைப்பு அவைகளின் செழுமையை அதிகமாக்கவில்லை. இரயில்வேக்களுக்கு மோட்டார்ப் போக்கு வரத்தினால் போட்டியுண்டாயிற்று. மோட்டார் வண்டிகள் பிரயாணிகளை வாடகைக்கு ஏற்றிச் செல்லத் தொடங்கின. சாமான் மோட்டார் வண்டிகள் (Motor Lorries) நல்ல வருவாய் வரக்கூடிய சாமான்களை எல்லாம் ஏற்றிச் சென்றன. குறைந்த ஆதாயமளிக்கக் கூடிய சாமான்களையே இரயில்வேக்கள் ஏற்றிச் செல்ல வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டது.

1933-ஆம் ஆண்டில் சாலை இரயில் போக்குவரத்துச் சட்டம் (The Road Rail Traffic Act) இரயில்வேக் கம்பெனிகளுக்குச் சிறிதளவு உதவியை அளித்தது. பெரிய அளவு சாமான்களை அடிக்கடி அனுப்பும் வியாபாரிகளுக்கும், பொருளுற்பத்தி செய்பவர்களுக்கும் அளவுக் கட்டணத்திற்குக் குறைவான கட்டணங்களை விதிக்க இச் சட்டம் அனுமதியளித்தது. இக்கட்டணச்சலுகைக்குப் பதிலாக அவர்கள் தங்கள் சாமான்கள் முழுவதையும் இரயில் வழியேதான் அனுப்பவேண்டுமென்ற ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது. 1937ல் கட்டணங்களையும், கூலிகளையும் ஐந்து சதவிகிதம் உயர்த்துவதற்குக் கம்பெனிகளுக்கு அனுமதி தரப்பட்டது.

1939-ஆம் ஆண்டு, செப்டெம்பர் மாதத்தில் இரண்டாவது உலகப்போர் தொடங்கியது. போர்க் காலத்தில், இரயில்வேக்களைப் போர் திறம்பட நடத்துவதற்கு ஏற்ற வகையில் நிருவகிக்க வேண்டியிருந்தது. அவை அரசாங்கத்தின் ஆட்சியின் கீழ் வந்தன. ஆனால், கம்பெனிகளும், அவைகளின் சிப்பந்திகளுமே இரயில்வேக்களை நடத்தினார்கள். 1940-ஆம் ஆண்டில் கம்பெனிகளுக்கு ஒரு குறித்த வருமானத்தை அரசாங்கம் உறுதி செய்தது. அடுத்த ஆண்டில் கம்பெனிகளுக்கு ஒரு குறித்த தொகையைக் கொடுத்துவிட்டு இலாபம் வந்தாலும், அல்லது நஷ்டமுண்டானாலும் தானே ஏற்றுக் கொள்ளுவதென்று அரசாங்கம் முடிவு செய்தது. இந்த ஏற்பாட்டால் அரசாங்கத்திற்குப் பெரிய இலாபம் கிடைத்தது.

போர்க் காலத்தில் இரயில் பாதைகளைப் புதுப்பிக்க முடியவில்லை. பழைய எஞ்சின்களுக்குப் பதிலாகப் புதிய எஞ்சின்களை வாங்க முடியவில்லை. வண்டிகள் சீர் கெட்ட நிலையில் இருந்தன.

8

1945ல் தொழிற்கட்சி அரசாங்கம் அதிகாரத்திற்கு வந்த போது இரயில்வேக்களைத் திரும்பவும் சீர் செய்வதைக் கம்பெனிகளிடம் விடுவதைவிட அரசாங்கம் ஏற்பதே பொருத்தமானதென முடிவு செய்தது; இரயில்வேக்களை நாட்டின் உடைமையாக்க முடிவு செய்தது. 1947ல் போக்கு வரத்துச் சட்டமொன்றைப் பார்லிமெண்டு நிறைவேற்றியது. அதன்படி போக்கு வரத்துக் கமிஷன் ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. இரயில்வேக்களையும், வாய்க்கால்களையும், சாலைகளில் சாமான்களை ஏற்றிச் செல்லும் ஸ்தாபனங்களையும் விலைக்கு வாங்கி நடத்துவதற்கு அந்தக் கமிஷனுக்கு அதிகாரம் தரப்பட்டது. இரயில்வேக் கட்டண நியாய சபையும், இரயில்வே-வாய்க்கால் கமிஷனும் கலைக்கப்பட்டன. அவற்றின் அதிகாரங்கள் போக்கு வரத்து நியாய சபைக்கு (Transport Tribunal) மாற்றப் பட்டன. இரயில்வே, நாட்டு உடைமையாக்கப்பட்ட முற்றுரிமை பெற்ற அமைப்பாயிற்று. இது சிறப்பாகக் குறிப்பிடத்தக்கதொரு நிகழ்ச்சியாகும்.

1953-ஆம் ஆண்டில் போக்கு வரத்துச் சட்டமொன்று நிறை வேற்றப்பட்டது. அச்சட்டம் இரயில்வேயின் நிருவாக அமைப்பை மாற்றியமைத்தது. முன்பு இரயில்வே ஆறு பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப் பட்டிருந்ததைப் பெரும்பாலும் தழுவி, ஆறு பகுதிகள் அமைக்கப் பட்டிருக்கின்றன. ஒவ்வொரு பகுதியின் நிருவாகத்தையும் நடத்து வதற்கு ஒவ்வொரு போர்டாக ஆறு போர்டுகள் நியமிக்கப்பட்டிருக் கின்றன. ஒவ்வொரு பகுதியிலும் அன்றாட நடைமுறைகளைக் கவனிக்க ஒரு பொது மானேஜர் நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார். இரயில் வேயைப் பற்றிய பொதுவான கொள்கையைப் பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துக் கமிஷன் வகுக்கிறது.

பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துக் கமிஷன்: 1947-ஆம் ஆண்டில் போக்கு வரத்துச் சட்டமொன்றை அரசாங்கம் பார்லிமெண்டில் நிறை வேற்றியது. அச்சட்டப்படி இங்கிலாந்தின் போக்கு வரத்து அமைப் பில் பெரும்பகுதி அரசாங்கத்து ஆளுகையின்கீழ் 1948ல் கொண்டு வரப்பட்டது. இரயில்வேக்கள், இரயில்வேக்குச் சொந்தமான நீராவிக் கப்பல்கள், கப்பல் துறைகள், போக்கு வரத்து வசதிக்கான ஹோட்டல்கள், வாய்க்கால்களில் பெரும்பாலானவை, இலண்டன் நகரத்தில் பிரயாணிகளின் போக்கு வரத்திற்கான அமைப்பு—ஆகியவைகள் பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துக் கமிஷனால் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்டன. உள் நாட்டுப் போக்கு வரத்து வசதி களைச் செவ்வையாக அமைத்து அவைகளைத் திறம்பட நடத்து

வதில் புதிதாக அமைக்கப்பட்ட இந்த ஸ்தாபனமானது மிகுந்த கவனத்தைச் செலுத்துகிறது.

இலண்டன் நகரத்தையல்லாத ஏனைய இடங்களில், பிரயாணிகளின் போக்கு வரத்து இக்கமிஷனின் ஆளுகையின்கீழ்க் கொண்டுவரப்படவில்லை. சாலைகளில் சாமான்களை ஏற்றிச் செல்லும் ஏற்பாட்டில் ஒரு பகுதிதான் இக்கமிஷனால் நடத்தப்படுகிறது. ஏனைய பகுதி தனியாரால் நடத்தப்படுகிறது. பல நீர் வழிகளும், துறைகளுங்கூடத் தனிப்பட்டவர்களால் நிருவகிக்கப்படுகின்றன. 1953-ஆம் ஆண்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட போக்கு வரத்துச் சட்டம் அரசாங்கத்தால் எடுத்துக்கொள்ளப்பட்ட, சாலைகளில் சாமான்களை எடுத்துச்செல்லும் மோட்டார் சாதனங்களைத் தனியாருக்குத் திரும்பவும் விற்றுவிடுமாறு உத்தரவிட்டது. ஆனால், 1956-ஆம் ஆண்டில் அது வரையில் விற்ற சாமான்களுக்கான மோட்டார் வண்டிகள் போக எஞ்சியவைகளை விற்க வேண்டாவெனப் பணித்தது.

பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துக் கமிஷன், போக்கு வரத்து மந்திரியின் அதிகாரத்தின்கீழ் இருக்கிறது. மந்திரியின் மூலமாக இக்கமிஷனைப் பார்லிமெண்டு கண்காணிக்கிறது. போக்கு வரத்து மந்திரிதான் இக்கமிஷனின் தலைவரையும், பதினால்வர்க்கு மேற்படாத உறுப்பினர்களையும் நியமிக்கிறார். கமிஷனின் அதிகாரத்தின் கீழுள்ள காரியங்களைப் பற்றிய கொள்கைகளை வகுப்பதற்கு ஆறு கமிட்டிகள் நியமிக்கப்பட்டுள்ளன. கமிஷனின் கீழுள்ள வேலைகள் ஏழு பிரிவுகளாக வகுக்கப்பட்டிருக்கின்றன. அவ்வேழு பிரிவுகளாவன: 1. பிரிட்டிஷ் இரயில்வேக்கள், 2. பிரிட்டிஷ் சாலை சர்வீசுகள், 3. பஸ் தொகுதி, 4. ஸ்காட்டுலாந்தின் பஸ் தொகுதி, 5. பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துத் துறைகள், 6. பிரிட்டிஷ் நீர் வழிகள், 7. பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துக்கான ஹோட்டல்கள்.

இலண்டன் நகரத்தில் சாலைகளில் பிரயாணிகளின் போக்கு வரத்து அமைப்பையும், தரைக்கடியிலுள்ள இரயில்வேக்களையும் நடத்துவதற்கும் தனியே ஒரு நிருவாக அமைப்பு ஏற்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது. அந்த அமைப்பும் பிரிட்டிஷ் போக்கு வரத்துக் கமிஷனின் அதிகாரத்தின் கீழ் இருக்கின்றது.

13. கப்பல் போக்கு வரத்து

கப்பல் போக்கு வரத்தை விருத்தி செய்வதற்கு ஆங்கில அரசாங்கம் நெடுங்காலமாக முயன்று வந்தது. கப்பல் தொழிலுக்கு ஊக்கமளிக்க நாவாய்ச் சட்டங்கள் (Navigation Acts) பல, அரசாங்கத்தால் இயற்றப்பட்டன. 1381-ஆம் ஆண்டில் இரண்டாம் ரிச்சர்டு (Richard II) அரசர் காலத்தில் முதல் நாவாய்ச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. அச்சட்டம் எல்லா ஏற்றுமதி இறக்குமதிச் சாமான்களுக்கும் இங்கிலாந்தின் கப்பல்களையே பயன்படுத்த வேண்டுமென்று உத்தரவிட்டது. அச்சமயத்தில் போதிய அளவு இங்கிலாந்தின் கப்பல்கள் இல்லாமையால் சட்டத்தை அமுல் செய்ய முடியவில்லை. இங்கிலாந்தின் கப்பல்கள் கிடைக்காவிடில், வெளி நாட்டுக் கப்பல்களை உபயோகிக்க அனுமதி வழங்கப்பட்டது.

1485-ஆம் ஆண்டில் மற்றோர் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. காஸ்கனி (Gascony)யிலிருந்து இறக்குமதி செய்யும் ஒயினை (Wine) இங்கிலாந்தின் கப்பல்களில் கொண்டுவர வேண்டுமென்று இச்சட்டம் விதித்தது. அக்கப்பல்களை ஓட்டுபவர்கள் ஆங்கிலேயர்களாய் இருக்கவேண்டுமென்று மூன்றுண்டுகட்குப்பின் உத்தரவிடப்பட்டது. இச்சட்டம் அவ்வளவு கடுமையாக அமுல் செய்யப்படவில்லை. இச்சட்டங்களின் மூலம் கப்பல் தொழிலுக்கு உதவியளிப்பதைவிட வேறு வகைகளில் உதவுவதே சிறந்ததென எண்ணிய எலிஸபெத்து அரசியார் இச்சட்டங்களை இரத்துச் செய்தார். வெளி நாட்டுக் கப்பல்களில் வரும் சரக்குகளுக்கு உயர்ந்த விகித இறக்குமதி வரியையும், இங்கிலாந்தின் கப்பல்களில் கொண்டு வரும் சரக்குகளுக்குக் குறைந்த விகித இறக்குமதி வரியையும் விதிப்பதென 1559ல் உத்தரவிடப்பட்டது. கடலோர வாணிபம் (Coasting Trade) இங்கிலாந்தின் கப்பல்களிலேயே நடைபெற வேண்டுமென ஆணையிடப்பட்டது. ஆருவது எட்வர்டு (Edward VI) காலத்தில் சில நாட்களில் மீனைச் சாப்பிடவேண்டுமென்று செய்திருந்த விதி எலிஸபெத்து அரசியார் காலத்தில் தொடர்ந்து அமுல் செய்யப்பட்டது. குறித்த நாட்களில் மீனையே மக்கள் பயன்படுத்தினுல் ஆழ்கடல் மீன் பிடிப்பு அதிகமாகுமென்றும் அதனுல் பலர் மாலுமிகளாகப் பயிற்சி பெறுவர் என்றும் கருதப்பட்டது. முதலாம் சார்லஸ் (Charles-I) காலத்தில் குடியேற்ற நாடுகளிலிருந்து புகையிலையை இங்கிலாந்தின் கப்பல்களிலேயே

ஏற்றிச் செல்ல வேண்டுமென்று உத்தரவிடப்பட்டது. வர்ஜினியா (Virginia) வுடன் அன்னிய நாட்டினர் வியாபாரம் செய்வதை ஆங்கில அரசாங்கம் தடை செய்தது. 1651-ஆம் ஆண்டில் கூட்டரசு நாடுகளின் (Commonwealth) கப்பல் போக்கு வரத்துச் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. அதன்படி ஆசியா, ஆப்பிரிக்கா, அமெரிக்கா ஆகிய நாடுகளுக்குச் சாமான்களை ஏற்றிச் செல்வதற்கும் அந்நாடுகளிலிருந்து சாமான்களைக் கொண்டு வருவதற்கும் இங்கிலாந்தின் கப்பல்களையே பயன்படுத்த வேண்டும். ஆனால், ஐரோப்பியத் துறைமுகங்களிலிருந்து சாமான்களைக் கொண்டு வருவதற்கும் கொண்டு போவதற்கும் இங்கிலாந்தின் கப்பல்களையாவது அல்லது குறித்த பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் நாடுகளின் கப்பல்களையாவது பயன்படுத்திக்கொள்ளலாம். அந்தக் காலத்தில் ஏற்றிச் செல் வாணிகத்தில் (Carrying Trade) இங்கிலாந்துடன் போட்டியிட்ட நாடு ஹாலந்து தேசமாகும். அந்நாடு எந்தப் பொருளையும் உற்பத்தி செய்யாததால் அந்த நாட்டுடனும் குடியேற்ற நாடுகளுடனும் நடைபெற்ற வாணிபம் இங்கிலாந்தின் கப்பல்களிலேயே நடைபெற்றது.

நாவாய்ச் சட்டங்கள் இருவகை நோக்கங்களுடன் இயற்றப்பட்டன. இங்கிலாந்தின் போர்க் கப்பல்களும், வணிகக் கப்பல்களும் நீண்ட தூரம் போய் வந்து பழகுவது அந்நோக்கங்களுள் ஒன்று. இரண்டாவது நோக்கம், டச்சுப் போர்க் கப்பல்களைவிட இங்கிலாந்தின் போர்க்கப்பல்கள் எவ்வகையிலும் குறைந்தனவாக இல்லாதவாறு அவைகளைப் பெருக்குவது.

நாவாய்ச் சட்டத்தினால் பண்டங்களின் விலை உயர்ந்தது. ஆதலால், அதை மக்கள் விரும்பவில்லை. 1651 ல் இயற்றப்பட்ட சட்டத்தை 1660 ல் அரசாங்கம் பலவகைகளில் திருத்தியது. அதன்படி இங்கிலாந்தின் கப்பல்களின் தலைவரும் (Master) மாலுமிகளில் முக்காற்பகுதியினரும் ஆங்கிலேயர்களாய் இருத்தல் வேண்டும். குடியேற்ற நாடுகளின் வாணிபம் இங்கிலாந்து, வேல்ஸ், அயர்லாந்து அல்லது குடியேற்ற நாடுகளுக்குச் சொந்தமான கப்பல்களின் மூலம் நடைபெறுதல் வேண்டும். வெளி நாட்டினரின் கப்பல்களில் ஏற்றி வரும் இறக்குமதிப் பொருள்களுக்கும் ஏற்றிச் செல்லும் பொருள்களுக்கும் விசேஷ வரிகள் விதிக்கப்பட்டன. சர்க்கரை, புகையிலை, அவுரி முதலிய சில பொருள்களைக் குடியேற்ற நாடுகளிலிருந்து ஏனைய குடியேற்ற நாடுகளுக்கும், இங்கிலாந்துக்கும், அயர்லாந்துக்கும் அனுப்பலாமே ஒழிய, இதர

நாடுகளுக்கு அனுப்பலாகாது. வேண்டுமானுல், ஏனைய பொருள் களைக் குடியேற்ற நாடுகளிலிருந்து அந்நாடுகளின் கப்பல்களிலோ அல்லது இங்கிலாந்தின் கப்பல்களிலோ வேறு நாடுகளுக்கு அனுப்பலாம். ஐரோப்பிய நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படும் பொருள்களில் சில குறிப்பிட்ட பொருள்களை இங்கிலாந்தின் கப்பல்களிலேதான் இறக்குமதி செய்ய வேண்டும். வெளி நாடுகளிலிருந்து இங்கிலாந்தின் கப்பல்களைத் தவிர மற்றவைகளில் இறக்குமதி செய்யப்படும் பொருள்களுக்கு அதிக வரி விதிக்கப்பட்டது.

1660-ஆம் ஆண்டின் நாவாய்ச் சட்டம் மிக முக்கிய மானது. இச்சட்டத்தில் அவ்வப்போது சில மாறுதல்கள் செய்யப் பட்ட போதிலும் கப்பல் போக்கு வரத்தை ஒழுங்குபடுத்துவதற் கான அடிப்படைக் கொள்கைகள் இதில் காணப்பட்டவைகளே. 1662ல் இங்கிலாந்திலோ, அல்லது குடியேற்ற நாடுகளிலோ உள்ளவர்களுக்குச் சொந்தமானதாயும், அக்கப்பலை ஓட்டுபவர் கள் ஆங்கில நாட்டு அரசரின் குடிகளாயும் இருந்தால்தான் அக்கப்பலை இங்கிலாந்துக் கப்பலெனக் கருத முடியும். அக் கப்பலில் வரும் சாமான்களுக்கு மட்டும் வரி விதிக்கப்பட மாட் டாது.

நாவாய்ச் சட்டத்திஞல் இங்கிலாந்தின் கப்பல் அதிக மாயினவா அல்லவா என்பதைப் பற்றிப் பலர் விவாதித்தனர் பதினேழாம் நூற்றுண்டின் பிற்பகுதியிலும், பதினெட்டாம் நூற் றுண்டின் முழுவதிலும் சாமான் கப்பல்களின் எண்ணிக்கையும், அவை சுமந்து சென்ற அளவும் அதிகமாயின என்பதை எவரும் மறுக்க முடியாது. சிலர் நாவாய்ச் சட்டங்கள் இல்லையெனினும், இக்கப்பற்பெருக்கம் ஏற்பட்டிருக்குமென்று கூறுகின்றனர். கப்பல் தொழிலில் டச்சுக்காரர்கள் பதினேழாம் நூற்றுண்டில் தலை சிறந்து நின்றதற்குப் பல காரணங்கள் இருந் தன. அந்த நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் முப்பது ஆண்டு யுத்தத்தில் (Thirty Years War) பல நாடுகள் ஈடுபட்டிருந்தன. இங்கிலாந்தில் அரசியல் மாறுதல்கள் ஏற்பட்டன. ஆதலால், டச்சுக்காரர்கள் நாவாய்த் துறையில் முன்னேற முடிந்தது. அம்முன்னேற்றம் நிலை பெற்றதன்று. இங்கிலாந்தின் தொல்லைகள் நீங்கிய பிறகு நாவாய்ச் சட்டங்களின் உதவியின்றியே இங்கிலாந் துக்குச் சொந்தமான கப்பல்களின் எண்ணிக்கை பெருகியிருக்கும். இங்கிலாந்தின் வர்த்தகம் பெருகிய போது அந்நாட்டின் கப்பல்

கள் அதிகரித்தது இயற்கையாக எதிர்பார்க்கக்கூடிய நிகழ்ச்சியே யாகும். பிரான்சு முதலிய தேசங்களில் நாவாய்ச் சட்டத்தின் உதவியின்றியே கப்பல்கள் அதிகமானதைக் கவனிக்கும் போது இங்கிலாந்திலும் அவ்வாறே வளர்ச்சியுண்டாயிருக்கும் என்று எண்ணுவதற்கு இடமிருக்கிறது. இங்கிலாந்தின் நாவாய் இயல் முறை (Policy) பால்டிக்கு (Baltic) நாடுகளுடன் நடத்திய வாணிபத்துக்கு ஊறு பயந்தது. அந்நாடுகளுடன் வாணிபம் நடத்த இங்கிலாந்தின் கப்பல்களை உபயோகப்படுத்த முடியவில்லை. அப்பிர தேசத்தில் இங்கிலாந்தின் கப்பல்களை உபயோகப்படுத்துவது கஷ்ட மாயிருந்தபடியால், ஸ்வீடன், ஹாலந்து முதலிய நாடுகளின் கப்பல் கள் விருத்தியடைந்தன. இங்கிலாந்துக்குச் சொந்தமான கப்பல்கள் போதிய அளவு இல்லாமையால், நாவாய்ச் சட்டங்களின்படி கச்சாப்பொருள்களை இங்கிலாந்தில் இறக்குவதற்குச் செலவு அதிகமாயிற்று. அதனால், இங்கிலாந்தின் பொறி செய் பொருள் களின் விலையும் உயர்ந்தது.

1796-ஆம் ஆண்டில் நாவாய்ச் சட்டம் சிறிதளவு தளர்த்தப் பட்டது. பிரான்சுடன் இங்கிலாந்து யுத்தத்தை நடத்திய போது அமெரிக்கா நடுவுநிலைமை நாடாய் இருந்தது. அதனால், அமெரிக்கா விலிருந்து அந்நாட்டுக் கப்பல்களில் கொண்டு வரும் சாமான்களுக்கு எதிரியால் தீங்கு விளையாது என்ற நம்பிக்கையில் அந்நாட்டி லிருந்து பருத்தியும், உணவுப் பொருள்களும் இறக்குமதி செய்யப் பட்டன. மேற்கிந்தியத் தீவுகளில் உணவு முட்டுப்பாடு அதிகமாக ஏற்பட்டதால், 1796ல் அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் நேரிடை வாணி பம் நடத்த அனுமதிக்கப்பட்டன. இதைப் போல 1822-ஆம் ஆண்டிற்குள் கனடா, பிரேசில் முதலிய சில நாடுகளின் வாணிபத் திலும் நாவாய்ச் சட்டத்தின் கடுமை குறைக்கப்பட்டது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் இங்கிலாந்தின் நாவாய்ச் சட்டங்களை அயல் நாடுகள் எதிர்த்தன. அந்நாடுகள், 'நாங்களும் நாவாய்ச் சட்டங்களை இயற்றி இங்கிலாந்தின் ஆதிக் கத்தைக் குலைத்துவிடுவோம்' என்று அச்சுறுத்தின. தங்களுக்குச் சலுகை காட்டும் நாடுகளின் கப்பல்களுக்கு அரசாங்கம் சலுகை காட்டுவதைப் பார்லிமெண்டு அனுமதித்தது. நாவாய்ச் சட்ட விதி விலக்குச் சலுகையை டென்மார்க்கு, சுவீடன், பிரான்சு, ஹாலந்து, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் பெறுவதற்கான உடன்படிக் கைகள் 1825-ஆம் ஆண்டு முதல் 1843-ஆம் ஆண்டு வரையில் செய்துகொள்ளப்பட்டன. குடியேற்ற நாடுகள் எந்த நாட்டுட

னும் நேரிடை வாணிபம் நடத்த அனுமதி தரப்பட்டது. 1840-ஆம் ஆண்டுக்குள் இங்கிலாந்தின் தடையிலா வாணிபக் கிளர்ச்சி முழுப் பலம் பெற்றது. நாவாய்ச் சட்டங்கள் இல்லாவிடில் தங்கள் வாணிபம் இன்னும் நன்ருக நடைபெறுமென்று இங்கிலாந்தின் வியாபாரிகள் நம்பினுர்கள். இதற்கிடையில் அமெரிக்காவின் கப்பல்கள் குறைந்த கட்டணத்தில் அதிக வேகமாகச் சரக்குகளை ஏற்றிச் சென்றன. இங்கிலாந்தின் கப்பல்களுடன் அமெரிக்கக் கப்பல்களின் போட்டியிருக்குமானுல், கப்பல் கட்டணங்கள் குறையுமென்று வியாபாரிகள் எதிர்பார்த்தார்கள். ஆனுல், அமெரிக்கப் போட்டியை அனுமதித்தால் இங்கிலாந்தின் கப்பல் போக்கு வரத்துக் கெட்டுவிடுமெனப் பலர் வாதித்தனர். என்ருலும், தடையிலா வாணிபக் கட்சியினரே வெற்றி பெற்றனர். 1849ல் நாவாய்ச் சட்டங்கள் இரத்துச்செய்யப்பட்டன. 1853-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு மாலுமிகள் ஆங்கிலேயர்களாய் இருக்க வேண்டுமென்ற உத்தரவு விலக்கப்பட்டது. கடலோர வாணிபத்தில் 1854-ஆம் ஆண்டு எல்லா நாட்டின் கப்பல்களுக்கும் அனுமதி தரப்பட்டது. இவ்வாருக 1381முதல் 1854 வரையில் நானூற்று எழுபத்து மூன்று ஆண்டு காலம் இருந்த கட்டுப்பாடுகளிலிருந்து இங்கிலாந்தின் கப்பல் போக்கு வரவு விடுதலையடைந்தது.

நீராவிக் கப்பல்கள்:

நாவாய்ச் சட்டங்கள் இரத்துச்செய்யப்பட்ட பிறகு கடற்போக்கு வரத்தில் பெரும்புரட்சி ஏற்பட்டது. அது வரையில் கப்பல்கள் மரத்தால் கட்டப்பட்டன. அவை காற்றின் உதவியினுல் கடலில் செல்லும் பாய்மரக் கப்பல்கள். 1787-ஆம் ஆண்டிலேயே வில்கின்ஸன் (Wilkinson) என்பவர் வாய்க்கால் படகு ஒன்றை இரும்பினுல் செய்தார். அதைப் பலர் இயற்கைக்கு விரோதமானதென எண்ணினர். ஆனுல், நாளடைவில் இரும்பினுல் செய்யப்பட்ட கப்பல்கள் இலேசாகவும் உறுதியாகவும் இருப்பதைக் கண்டு மக்கள் மகிழ்ந்தார்கள். முதல் நீராவி இரயில்வே எஞ்சினைப் பயன்படுத்துவதற்கு முன்பே நீராவிக் கப்பல் உபயோகத்திற்கு வந்துவிட்டது. முதலில் மரக் கப்பலிலேதான் நீராவி எஞ்சின் பொருத்தப்பட்டது. 1802-ஆம் ஆண்டில் வில்லியம் ஸிமிங்டன் (William Symington) என்பவர் போர்த்து-கிளைடு வாய்க்காலில் (Forth and Clyde) ஒரு

நீராவிக் கப்பலைச் செலுத்தினர். அக்கப்பலின் பெயர் 'சார்லொட்டி டண்டாஸ்' (Charlotte Dundas) என்பதாகும். 1807ல் ராபர்ட்டு புல்டன் (Robert Fulton) என்னும் அமெரிக்கர், ஐரோப்பாவிலும் அமெரிக்காவிலும் பலர் நிகழ்த்திய சோதனைகளின் முடிபுகளை ஆதாரமாகக் கொண்டு கிளெர்மாண்டு (Clermont) என்னும் நீராவிக் கப்பலொன்றைத் தயாரித்தார். அது ஹட்ஸன் (Hudson) ஆற்றில் நியூயார்க்குநகருக்கும் ஆல்பனி (Albany)நகருக்கும் இடையில் விடப்பட்டது. பெல்(Bell)என்பவர் தம்முடைய காமெட்(Comet) என்னும் நீராவிக் கப்பலை 1812ல் உள் நாட்டு நீர் வழியில் விடாமல் கடலிலேயே செலுத்தினர். 1819-ஆம்ஆண்டில் ஸவன்ன (Savannah) என்னும் நீராவிக் கப்பல் அட்லான்டிக்கு மகாசமுத்திரத்தைக் கடந்தது. அந்தக் கப்பல் முழுத்தூரத்திற்கும் நீராவிச் சத்தியை உபயோகப்படுத்தவில்லை; கப்பலைச் செலுத்துவதற்கு இடையிடையே பாய்களையும் பயன்படுத்தியது. நீராவி ஒன்றைக் கொண்டே அட்லான்டிக்கு மகாசமுத்திரத்தை 1833ல் கடந்த கப்பலின் பெயர் ராயல் வில்லியம் (Royal William) என்பது. 1869-ஆம் ஆண்டில் சூயஸ் வாய்க்கால் திறக்கப்பட்டது. அதற்குப் பிறகு நீராவிக் கப்பல்களே பெரிதும் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. ஏனெனில், அவ்வாய்க்கால் வழியாகப் பாய்க்கப்பல்களை ஓட்டுவது கடினமாயிருந்தது. சுமார் 1840ல் கப்பல்களைக் கட்டுவதற்கு மரத்திற்குப் பதில் இரும்பையும் அதன் பின்பு எஃகையும் உபயோகித்தனர்.

நீராவிக்கப்பல் போக்குவரத்துத் தொடங்கிய பிறகும் பாய்க்கப்பல்கள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. தொடக்கத்தில் நீராவிக் கப்பல்கள் தங்கள் பிரயாணத்திற்கு வேண்டிய நிலக்கரி முழுவதையும் ஏற்றிச் செல்ல வேண்டியிருந்தது. அதனால், ஏனைய சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்லக் கப்பலில் சிறிதளவு இடமே கிடைத்தது. கப்பல்கள் செல்லும் முக்கிய வழிகளில் நிலக்கரி நிலையங்கள் (Coaling Stations) அமைக்கப்பட்ட பின்பு இக்கஷ்டம் குறைந்தது. ஏறக்குறைய 1850-ஆம் ஆண்டில் புது மாதிரியான ஒரு பாய்க்கப்பல் உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. இது மிக வேகமாகச் செல்ல வல்லது. இப்புது மாதிரிப் பாய்க்கப்பல்கள் சைனவுடனும், ஆஸ்திரேலியாவுடனும் நடந்த வாணிபத்தில் பயன்படுத்தப்பட்டன. 1869-ஆம் ஆண்டில் சர் லான்ஸ்லாட்டு (Sir Lancelot) என்னும் புது மாதிரிக் கப்பல் சைனவிலுள்ள பூச்சோ (Foochow) என்னுமிடத்திலிருந்து 90 நாட்களில் இலண்டன் வந்து சேர்ந்தது. அக்காலத்திலிருந்த நீராவிக்

கப்பல் எதுவும் இவ்வளவு வேகமாகப் பிரயாணம் செய்ய இயல வில்லை.

நீராவிக்கப்பல்களின் எஞ்சின்களில் பல திருத்தங்கள் செய்யப் பட்டன. 1854-ஆம் ஆண்டில் நான்கு நீள் உருளை எஞ்சின் (Four Cylinder Engine) கப்பலுக்குப் பயன்படுத்தப்பட்டது. அதை உபயோகித்ததில் நிலக்கரிச் செலவு குறைந்தது. மேலும் பல திருத்தங்கள் எஞ்சினில் செய்யப்பட்டன. நியூகாசிலைச் சேர்ந்த சர் சார்லஸ் பார்சன்ஸ் (Sir Charles Parsons of New Castle) என் பவர் சுழலியைக் (Turbine) கண்டு பிடித்தார். அதனால், நீராவிக் கப்பல்களின் வேகம் மிகுந்தது.

நீராவிக் கப்பல்களை முறைமை வழிக் கப்பல்கள் (Liners) என்றும், நாடோடிக் கப்பல்கள் (Tramps) என்றும் இருவகையாகப் பிரிக்கலாம். குறித்த ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோரிடத்துக்கு முறை யாகவும், வேகமாகவும், கால அட்டவணைப்படியும், பிரயாணி களையும், தபால்களையும், 'சாமான்களையும் ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல் களுக்கு 'முறைமை வழிக் கப்பல்கள்' என்பது பெயர். நாடோடிக் கப்பல்கள் என்பவை, சரக்குக் கப்பல்கள். அவை ஓரிடத்திலிருந்து புறப்பட்டு, அங்கங்கே தங்கி, வழியில் கிடைக்கும் சாமான்களை ஏற்றி, அவைகளைக் கொண்டுபோக வேண்டிய இடங்களுக்கேற்பத் தாங்கள் செல்லும் வழியை அமைத்துக்கொள்ளும். புறப்பட்ட இடத்திற்கு இக்கப்பல்கள் திரும்பி வர நெடுங்காலம் ஆகலாம். இவை அரிசி, பருத்தி, கோதுமை, ஆட்டு உரோமம் முதலிய பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லுவதற்குப் பெரிதும் பயன்பட்டன. மிகுந்த பளுவுள்ளனவும் அதிக இடத்தை அடைக்கக்கூடியனவு மான சாமான்களை நாடோடிக் கப்பல்களிலேதான் அனுப்புவது வழக்கமாயிருக்கிறது. குளிர்ந்த மாமிசத்தையும் எண்ணெய் வகை களையும் அனுப்புவதற்கென விசேஷமாக அமைக்கப்பட்ட கப்பல் களும் உபயோகிக்கப்படுகின்றன.

நீராவிக்கப்பல்களின் எஞ்சினில் பல திருத்தங்கள் இங்கிலாந் திலேதான் முதலில் செய்யப்பட்டன. இரும்பு அல்லது எஃகினால் கப்பல்களைக் கட்டத் தொடங்கிய பிறகு இங்கிலாந்தில் கப்பல் கட்டும் தொழில் விரைவாக முன்னேறியது. பல நாடுகள் தங்களுக்கு வேண்டிய கப்பல்களை இங்கிலாந்திலிருந்து வாங்கின. இங்கிலாந்து மேலும் மேலும் தனக்காகவும், பிற நாடுகளுக்காகவும்

அடிக்கடி அனேக கப்பல்களைக் கட்டியதால், புதுப்புதுத் திருத்தங்களைப் புகுத்த முடிந்தது.

கப்பல்களைக் கட்டுவதில் மாத்திரமன்றி, கடல் வழியாகச் சாமான்களை ஏற்றிச் செல்லுவதிலும் இங்கிலாந்து முன்னணியில் நின்றது. இங்கிலாந்தின் பொறி செய் பொருள்களைப் பல நாட்டினரும் வாங்கினர். அவைகளை இங்கிலாந்தின் கப்பல்கள் ஏற்றிச் சென்றதால், நல்ல வருமானம் கிடைத்தது. இங்கிலாந்தின் கப்பல்கள் திரும்பி வரும்போது அந்நாடுகளில் கிடைக்கும் கச்சாப் பொருள்களை ஏற்றி வந்தன. இதனால், இங்கிலாந்திலிருந்து போகும் போதோ, அல்லது திரும்பி வரும் போதோ கப்பல்கள் வெறுங்கப்பல்களாய் இருக்க நேரிடவில்லை.

முதலாவது உலகப் போருக்கு முன்பு கடல் வழி நடந்த வாணிபத்தில் 52 சதவிகிதச் சாமான்கள் இங்கிலாந்தின் கப்பல்களில் எடுத்துச் செல்லப்பட்டன. கடல் வழி வாணிபத்தில் 40 சதவிகிதம் இங்கிலாந்துடன் நடைபெற்றது. இங்கிலாந்தின் கப்பல்கள் பெரும்பாலும் நீண்ட துாரங்களுக்குச் சாமான்களைக் கொண்டு சென்றன.

நாவாய்ச் சட்டங்களை இரத்துச் செய்த பிறகு நீண்ட காலம் கட்டுப்பாடு எதையும் அரசாங்கம் செய்யவில்லை. இரயில்வேக் கம்பெனிகளைக் கட்டுப்படுத்தியதைப் போலக் கப்பல்களைக் கட்டுப்படுத்தல் இயலாது. இரயில்வேக் கம்பெனி தொடக்கத்தில் நிலம் வாங்குவதற்குப் பார்லிமெண்டின் அனுமதியைப் பெற வேண்டியிருந்தது. கப்பல் கம்பெனிகளுக்கு எவ்வித அனுமதியும் பெற வேண்டிய அவசியமில்லை. கடல் வழி எல்லோருக்கும் பொதுவானது. கப்பல் கம்பெனிகள் தங்கள் தொழிலைப் பெரும்பாலும் வெளி நாடுகளிலேயே செய்தன. ஆதலால், அவைகளை உள் நாட்டு அரசாங்கம் கட்டுப்படுத்துவது கஷ்டமாயிருந்தது. நாடோடிக் கப்பல்கள் வெளியிடங்களில் சுற்றிக்கொண்டு இங்கிலாந்தின் துறைமுகத்திற்குத் திரும்பி வரப் பல ஆண்டுகள் ஆகும். இரயில்வேக்களைப் போலல்லாமல் வெளிநாட்டுக் கப்பல்களுடன் போட்டியிட வேண்டியிருந்த இங்கிலாந்தின் கப்பல்களைக் கட்டுப்படுத்துவது பல இடைஞ்சல்களை உண்டாக்கும். இக்காரணங்களாலேதான் இங்கிலாந்தில் கப்பல்களைக் கட்டுப்படுத்தும் முயற்சி செய்யப்படவில்லை. இதனால், சில தீமைகளும் உண்டாயின. கடலில் செல்லக்கூடிய நல்ல

நிலையில் கப்பல் இருக்கிறதா என்பதை ஆராயாமலே கப்பலின் சொந்தக்காரர்கள் அவைகளைக் கடலில் அனுப்பினார்கள்; அதிக இலாபம் பெறுவதற்காக அளவுக்கு மேற்பட்ட சாமான்களை அவற்றில் ஏற்றி அனுப்பினார்கள். கப்பலோட்டிகளின் நலத்திற்கான வசதி எதுவும் செய்து தரப்படவில்லை. சாமுவேல் பிளிம்சோள் (Samuel Plimsoll) என்பவர் பார்லிமெண்டில் கப்பல் போக்குவரத்திலுள்ள குறைபாடுகளை எடுத்துக் கூறினார். கப்பலின் பாதுகாப்புக்காகச் சில கட்டுப்பாடுகளைச் செய்வது அவசியமென அவர் வற்புறுத்தினார். 1871-ஆம் ஆண்டில் வணிகக் கப்பல்களைக் (Mercantile Marine) கட்டுப்படுத்தும் சிறிதளவு அதிகாரம் வர்த்தக போர்டுக்கு அளிக்கப்பட்டது. அந்த அதிகாரம் மிகக்குறைவாய் இருந்தபடியால், 1873ல் போர்டின் அதிகாரம் சிறிது அதிகமாக்கப்பட்டது. எனினும், அப்போதிருந்த குறைகளை நீக்குவதற்குப் போதுமான அதிகாரம் போர்டுக்கு இல்லை. 1875-1876-ஆம் ஆண்டுகளில் வணிகக் கப்பல்களின் சட்டங்கள் இயற்றப்பட்டன. கப்பலின் மேல் தளத்தில் ஏற்றக் கூடிய சாமான்களின் அளவு கட்டுப்படுத்தப்பட்டது. கப்பல்களில் பளுக்கோடுகள் (Load Lines) வரையப்பட்டன. கடலில் செல்லத் தகுதியற்ற நிலைமையில் கப்பல்களை அனுப்பும் கப்பலின் சொந்தக்காரர்களுக்குத் தண்டனை அளிக்க வேண்டுமென இச்சட்டம் விதித்தது. பிறகு தானியங்களை ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல்களுக்கெனத் தனி விதிகள் வகுக்கப்பட்டன. 1894-ஆம் ஆண்டில் இயற்றப்பட்ட வணிகக் கப்பற்சட்டம் (Merchant Shipping Act) அதுவரையில் நிறைவேற்றப்பட்ட சட்டங்களை ஒன்றுபடுத்தியும் விரிவுபடுத்தியும் புதுப்பித்தது. பிரயாணிகள், கப்பலோட்டிகள் ஆகியோரின் பாதுகாப்பிற்காக உயிர் காப்பு மிதவைகள் (Life Buoys), உயிர் காப்பு இடைக்கச்சைகள் (Life Belts), உயிர் காப்புப் படகுகள் (Life Boats) முதலியவைகளை அமைத்தல் வேண்டுமென உத்தரவிடப்பட்டது.

பாய்க்கப்பல்களை விடுத்து நீராவிக் கப்பல்களைப் பயன்படுத்துவதற்குத் தபாலை ஏற்றிச் சென்ற கப்பல்களுக்கு அரசாங்கம் அளித்த உதவிப் பணம் மிகவும் உதவியாயிருந்தது. இத்தகைய உதவிப்பணம் குனார்டு லைன் (Cunard Line), பசிபிக்கு நீராவிப் போக்குவரத்துக் கம்பெனி (Pacific Steam Navigation Company) முதலிய சில கம்பெனிகளுக்கு அளிக்கப்பட்டது. ஆனால், 1894ல் இவ்வாறு உதவி பெற்ற கப்பல்கள் மூன்று சதவிகிதந்தானென்பது கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. சாமான் கப்பல்களுக்கு

எவ்வித அரசாங்க உதவியும் கிடைக்கவில்லை. பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் இடையில் இங்கிலாந்தின் கப்பல்களுடன் அமெரிக்கக் கப்பல்கள் பெரிதும் போட்டியிட்டன. ஆனால், அங்கே நடந்த உள் நாட்டுப் போரின் (Civil War) போது பல கப்பல்கள் சேதமடைந்தன. அதனுல், அமெரிக்காவின் வன்மை குறைந்தது. மேலும், ஆங்கிலேயர்களுக்கு இரும்புத் தொழிலிலும், கப்பல் கட்டும் தொழிலிலும் திறமைஅதிகமாயிருந்ததால், இங்கிலாந்தின் கப்பல் தொழில் விரைவில் முன்னேறியது. இங்கிலாந்தில் கப்பல்கள் பல கட்டப்பட்டதால், அவைகளுக்கான செலவு குறைவாய் இருந்தது. இக்காரணங்களால், இங்கிலாந்துடன் போட்டியிட முடியாமல், அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் தங்கள் பணத்தை வேறு தொழில்களில் முதலீடு செய்தன. பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் புதிய போட்டியொன்று தோன்றியது. ஜெர்மனித் தேசத்தில் கப்பல் தொழில் விரைவாக முன்னேறியது. அப்போது இங்கிலாந்தையல்லாத வேறு பல நாடுகள் கப்பல் தொழிலுக்குப் பல வகையில் உதவி செய்ததைப்போல ஜெர்மனியும் உதவியளித்தது. அந்நாட்டின் ஏற்றுமதி இறக்குமதி வாணிபம் பெருகியதால், கப்பல் தொழிலும் விருத்தியடைந்தது. ஜெர்மனியின் வெளி நாட்டு வாணிபம் சில துறைமுகங்களிலேயே குவிந்திருந்தது. அந்நாட்டிலும் இரும்பு, எஃகுத்தொழிலின் வளர்ச்சி கப்பல் தொழிலின் முன்னேற்றத்திற்கு உதவிற்று.

அட்லான்டிக்கு வாணிபத்தில் ஜெர்மனியின் கப்பல்களுக்கும் பெரும்பங்கு கிடைத்தது. வெளி நாடுகளுக்குக் குடியேறச் சென்ற மக்கள் ஜெர்மனியின்கப்பல்களை விரும்பினுர்கள்.அதனுல், அட்லான்டிக்கு மகா சமுத்திரத்தில் ஜெர்மன் கப்பல்களின் போக்கு வரத்துக்கள் அதிகமாயின. 1890-ஆம் ஆண்டுக்குப்பின் ஜப்பான் தேசமும் கப்பல் தொழிலில் முன்னேறியது. இவ்வாறு பல நாடுகளும் கப்பல்களைக் கட்டியபடியால், கப்பல் போக்கு வரத்தில் போட்டி உண்டாயிற்று.

19-ஆம் நூற்றுண்டின் இறுதியில் தொழில் மந்தம் ஏற்பட்டதால், இங்கிலாந்தின் கப்பல் தொழில் பாதிக்கப்பட்டது. பல தேசங்களின் ஏற்றுமதியும் இறக்குமதியும் குறைந்து போயின. தேவைக்கு அதிகமான கப்பல்கள் இக்காலத்தில் இருந்தன. சாமான்களின் அளவு குறைந்துவிட்டது. அச்சாமான்களை ஏற்றிப் போவதில் கப்பல்கள் தங்களிடையே போட்டியிட்டன.

சாமான்களின் கட்டணங்கள் குறைந்துவிட்டன. போட்டியின் கடுமையால் கப்பற்கம்பெனிகள் ஒன்றுடனென்று இணைய ஆரம்பித்தன. முறைமை வழிக்கப்பல்களிடையே இவ்விதக் கூட்டமைப்புக்கள் ஏற்படுவது சாத்தியமாய் இருந்தது. நாடோடிக் கப்பல்களிடையே இவ்வித ஏற்பாடுகளைச் செய்ய இயலவில்லை. சில கப்பற்கம்பெனிகளிடையே தொழிற்கலப்புக்கள் (Amalgamations) ஏற்பட்டன. சில கம்பெனிகள் தனித்தனியே இயங்கினாலும், போட்டியைத் தவிர்க்கும் ஏற்பாடுகளைச் செய்துகொண்டன. இவ் வேற்பாடுகளுக்குக் கான்பரன்ஸ் (Conference) என்பது பெயர்.

1875-ஆம் ஆண்டில் கல்கத்தாவுடன் நடந்த வாணிபத்தில் இந்தக் கான்பரன்ஸ் முறையானது முதன்முதல் கையாளப் பட்டது. இவ்வேற்பாட்டிற்கு உட்பட்ட கப்பல்கள் ஒரேமாதிரியான கட்டணங்களையே வசூலித்தன. மேலும், நாடோடிக் கப்பல்களின் போட்டியையும் மற்றக் கம்பெனிகளின் போட்டிகளையும் தவிர்ப் பதற்காகப் 'பின் தரும் தள்ளுபடி முறை'யைக் (Deferred Rebate System) கைக்கொண்டன. இந்த முறைப்படி ஒரு குறிப்பிட்ட கான்பரன்ஸைச் சேர்ந்த கப்பல்களையே குறித்த காலத்தில் (சாதாரணமாக நான்கு மாதமுதல் ஆறு மாதம் வரையில்) உபயோ கப்படுத்தும் வியாபாரிக்குக் கட்டணத்தில் ஏறக்குறையப் பத்துச் சதவிகிதம் தள்ளுபடி தரப்படும். அத்தள்ளுபடி உடனே தரப்பட மாட்டாது. குறித்த காலத்திற்குக் கொடுக்கப்படும் தள்ளுபடி ஏறக்குறைய ஆறு மாதங்களுக்குப் பிறகுதான் வழங்கப் படும். இதற்கு இடைப்பட்ட காலத்தில் அவ்வியாபாரி வேறு கம்பெனிக்குச் சொந்தமான கப்பலில் சாமான்களை அனுப்பி யிருந்தால், அந்தத் தள்ளுபடி அனுமதிக்கப்படமாட்டாது. ஆதலால், அந்தத் தள்ளுபடியைப் பெறுவதற்கு வியாபாரி தொடர்ந்து ஒரு கான்பரன்ஸுக்குச் சொந்தமான கப்பல்களின் மூலமே அனுப்ப வேண்டிய அவசியம் உண்டாயிற்று. அத்தள் ளுபடியை உடனே அனுமதிக்காமல் காலம் தாழ்த்து அனுமதித்த மையால் இவ்வேற்பாட்டிற்குப் 'பின் தரும் தள்ளுபடி முறை' என்ற பெயர் தரப்பட்டது.

1906-ஆம் ஆண்டில் கான்பரன்ஸ் முறையை ஆராய்ந்து அறிக்கையை வெளியிடுமாறு அரசர் கமிஷன் ஒன்று நியமிக்கப் பட்டது. அக்கமிஷனின் உறுப்பினரில் பெரும்பாலோர் கான்பரன்ஸ் முறைக்குச் சாதகமாய் இருந்தனர்; அம்முறையால் தீங்கெதுவும்

உண்டாகவில்லை என முடிவு செய்தனர். ஆனால், சிறு பான்மை அங்கத்தினர் கப்பல் போக்கு வரத்தில் முற்றுரிமை ஏற்படுத்து வதைத் தடை செய்யவேண்டுமென்றும், கான்பரன்ஸ் முறையினால் சாமான் கட்டணங்கள் உயரக்கூடுமென்றும் குறிப்பிட்டனர். பெரும்பாலாரின் அறிக்கை கான்பரன்ஸ் முறையை ஆதரித்ததால், அதில் அரசாங்கம் தலையிடவில்லை.

இருபதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் ஆங்கிலேயக் கம்பெனிகள் வெளி நாட்டு வியாபாரிகளிடமிருந்து குறைந்த கட்டணங்களையும், உள் நாட்டு வியாபாரிகளிடமிருந்து அதிகக் கட்டணங்களையும் வசூலிக்கின்றன என்று குற்றம் சாட்டப் பெற்றன. இது ஓரளவு உண்மையே. ஆனால், இங்கிலாந்தின் கப்பற்கம்பெனிகள் ஏனைய நாட்டுக்கப்பற்கம்பெனிகளின் போட்டியைத் தவிர்க்கவே இவ்வாறு செய்ய வேண்டியிருக்கின்றது என்று சமாதானம் கூறின. 1923-ஆம் ஆண்டில் பேரரசு கப்பல் கமிட்டி (Imperial Shipping Committee) பின் தரும் தள்ளுபடி முறையை ஆராய்வதற்கென்று நியமிக்கப்பட்டது. வியாபாரிகள் தங்களுடன் தொடர்பு வைத்துக்கொள்வதற்குக் கப்பற்கம்பெனிகள் இவ் வகைத் தள்ளுபடி முறையைக் கைக்கொள்ளுவதில் தவறெதுவும் இல்லையென்று அக்கமிட்டி முடிவு செய்தது.

1914-ஆம் ஆண்டு முதல் 1918-ஆம் ஆண்டு வரையில் நடந்த உலகப் பெரும்போரின் போது ஜெர்மனித் தேசத்து நீர் மூழ்கிக் கப்பல்கள் இங்கிலாந்தின் கப்பல்களுக்குப் பெருஞ் சேதத்தை விளைத்தன. மேலும் அதிகச்சேதம் ஏற்படாதவாறு ஆங்கிலப் போர்க்கப்பல்கள் தடுத்துவிட்டன. இங்கிலாந்து கப்பல் கட்டுந் தொழில் திறமை பெற்றதாதலால், அது பல புதிய கப்பல்களைக் கட்டி, போரினால் ஏற்பட்ட நஷ்டத்தை ஈடுசெய்தது. போர் முடிந்த சில ஆண்டுகளுக்குப் பிறகு கப்பல்போக்கு வரத்துத் தொழிலில் மந்தம் ஏற்பட்டது. அதனால், பல கப்பல்கள் துறை முகங்களிலேயே வேலையின்றிக் காத்துக்கிடந்தன. அவைகளில் பெரும்பாலன நாடோடிக் கப்பல்கள் ஆகும். இரண்டாவது உலகப் போர் தொடங்குவதற்கு நாலைந்து ஆண்டுகளுக்கு முன் பிருந்து கப்பற்போக்கு வரத்துத் தொழிலுக்கு அரசாங்கம் உதவி செய்ய முன் வந்தது. கப்பல்களுக்கு உதவிப் பணமும் கடன் தொகைகளும் அளிக்கப்பட்டன.

1939-ஆம் ஆண்டு முதல் 1945-ஆம் ஆண்டு வரை நடந்த இரண்டாவது உலகப்போரின் போதும் இங்கிலாந்தின் கப்பல்களுக்குப் பெருஞ்சேதம் உண்டாயிற்று. போர் நடைபெற்ற போதும் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. எனினும், போரினால் ஏற்பட்ட சேதத்தை ஈடு செய்வது எளிதாயில்லை. போர் முடிந்ததும் ஜெர்மனிக்குச் சொந்தமான கப்பல்கள் வெற்றி பெற்ற நாடுகளுக்குப் பகிர்ந்து கொடுக்கப்பட்டன. பல கப்பல்கள் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கத்துக்குக் கிடைத்தன. அவை ஜெர்மனியின் வர்த்தகக் கப்பல்களில் நாற்பத்தாறு சதவிகிதமாகும். அக்கப்பல்களைக் கப்பல் கம்பெனிகள் விலைக்கு வாங்கின. தன் பங்குக்குக் கிடைத்த கப்பல்களுள் பலவற்றை அமெரிக்கா விலைக்கு விற்றது. அக்கப்பல்களுள் பலவற்றை ஆங்கிலக் கம்பெனிகள் விலைக்குப் பெற்றன. இங்கிலாந்தில் பல துன்பங்களிடையேயும் புதிய கப்பல்கள் பல கட்டப்பட்டன.

வாணிபக் கப்பல்களில் மாலுமிகளின் நிலைமை அவ்வளவு திருத்தியாய் இல்லை. 1947-ஆம் ஆண்டு அவர்களுடைய சம்பளம், வேலை நேரம் முதலியவைகளைப்பற்றிய விதிகள் வகுக்கப்பட்டன. 1948ல் 'வர்த்தகக் கப்பல்களின் நலபோர்டு' (The Merchant Navy Welfare Board) இங்கிலாந்திலும் வெளி நாட்டிலும் உள்ள ஆங்கிலேய வர்த்தகக் கப்பல்களின் மாலுமிகளுடைய தேவைகளை ஒழுங்குபடுத்தி, அவர்கள் நலம் பெறுமாறு செய்கின்றது.

இங்கிலாந்தின் கப்பல் தொழிலுக்கு உதவி செய்வதற்காகக் கப்பல் தொழிலில் முதலீடு செய்யும் தொகைகளின்மேல் வரி விதிக்கும் போது நூற்றிற்கு இருபது சதவிகிதம் முதலீட்டுப்படியாக (Investment Allowance) அனுமதிக்கப்பட்டது. 1957ல் புதுக் கப்பல்களைக் கட்டுவதில் நேரிடும் மூலதனச் செலவில் இருபது சதவிகிதம் வரி விதிப்பிலிருந்து தள்ளுபடி செய்யப்பட்டது.

14. வர்த்தகப் புரட்சி

இங்கிலாந்தில் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட இரயில்வேக்களும், நீராவிக் கப்பல்களும் உலக நாடுகளிலெல்லாம் . புதியதொரு பொருளாதார அமைப்பை உண்டாக்கிவிட்டன. 1870-ஆம் ஆண்டுக்குள் இங்கிலாந்து, பிரான்ஸ், ஜெர்மனி, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஆகியவைகளில் இரயில்வேக்களும் நீராவிக் கப்பல்களும் பெரிதும் விருத்தி செய்யப்பட்டன. அதனுல், போக்கு வரத்தில் பெரும் புரட்சி ஏற்பட்டது. அதற்குப் பின் சுமார் இருபது ஆண்டுகளில் இரஷ்யாவிலும் போக்கு வரத்தில் பெருமாறுதல்கள் ஏற்பட்டன.

இரயில்வேக்களும், நீராவிக் கப்பல்களும் பெருகியதால், பொருளாதார வாழ்க்கையில் பல மாறுதல்கள் உண்டாயின. மிகக் கனமான சாமான்களையும் விரைவாகக் குறைந்த செலவில் எங்கு வேண்டுமானுலும் கொண்டு செல்லும் வசதி புதிதாக ஏற்பட்டது. சாமான்களையும், மனிதர்களையும் எங்கு வேண்டுமானுலும் கொண்டு போகும் வசதி ஜெர்மனி, இரஷ்யா, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள், இங்கிலாந்து முதலியவைகளைப் பேரரசுகளாக்கிற்று. போக்கு வரத்தில் உண்டான பெரும்புரட்சி உலக நாடுகளுக்கிடையே நெருங்கிய பொருளாதாரத் தொடர்பை உண்டாக்கியது. அதே சமயத்தில் நாடுகளுக்கு இடையே போட்டியும் உண்டாயிற்று. சுங்கவரிகளின் இயல் முறை (Tariff Policy) யில் பல நாடுகளிடையேயும் மாறுதல்கள் உண்டாயின. தங்கள் நாடுகளில் மலிவான உணவுப் பொருள்கள் இறக்குமதியாவதைத் தடுக்க, ஐரோப்பிய அரசுகள் கடுமையான சுங்க வரிகளை விதித்தன. வெளி நாட்டுப் பண்டங்கள் தங்கள் நாடுகளுக்குள் புகுவதை உயர்ந்த இரயில் கட்டணங்களால் அந்நாடுகள் தடை செய்தன. வெளி நாடுகளுக்கு அனுப்பப்படும் பொருள்களுக்கு இரயில் கட்டணங்கள் குறைக்கப்பட்டன. ஒரு நாட்டில் குறித்த ஒரு தொழிலைச் சிறப்பாக வளர்ப்பதற்கு இரயில்வேக் கட்டணங்களைக் குறைப்பதால் சலுகை அளிக்கப்பட்டது.

ஆட்சி அமைப்பிலும் இரயில்வேக்கள் மாறுதல்களை உண்டாக்கின. நாட்டின் எந்தப் பகுதியுடனும் மத்திய அரசாங்கம் நேரடித் தொடர்பு வைத்துக்கொள்வதற்கு இரயில்வேக்கள் உதவி செய்

தன. இரயில்வேக்களின் மூலம் துருப்புக்களை எங்கு வேண்டுமானாலும் விரைவில் கொண்டு போக முடிந்ததால், நாட்டின் அமைதியும் பாதுகாப்பும் எளிதில் ஏற்பட்டன.

ஒரு நாட்டின் உட்பகுதிகளுடன் மற்றப் பகுதிகளின் தொடர்பு உண்டாவதற்கு இரயில்வேக்கள் பெரிதும் உதவி செய்தன. இரயில்வேக்கள் அமைக்கப்படும் முன்பு அமெரிக்கா, ஆப்பிரிக்கா, ஆஸ்திரேலியா முதலிய நாடுகளில் கடலோரங்களிலும், நதிகளின் கரைகளிலும் மக்கள் குடியேறினார்கள். அந்நாடுகளின் உட்பகுதிகள் விருத்தி செய்யப்படவில்லை. இரயில்வேக்களை அமைத்த பிறகு அந்நாடுகளின் உட்பகுதிகளிலும் மக்கள் குடியேறி, அப்பகுதிகளை வளம் பெறச்செய்தார்கள். இரயில்வேக்களும் நீராவிக் கப்பல்களும் பரவுவதற்கு முன்பு உணவுப்பொருள்களைப் பஞ்சகாலத்திலும் நெடுந்தூரம் கொண்டு செல்ல முடியவில்லை. ஏனெனில், அப்போது அதற்குரிய கட்டணம் அதிகமாய் இருந்தது. நீராவிப் போக்கு வரத்து வசதிகள் தானியங்களையும் கச்சாப் பொருள்களையும் ஒரு கண்டத்திலிருந்து மற்றொரு கண்டத்திற்குக் குறைந்த செலவில் கொண்டு செல்வதைச் சாத்தியமாக்கின. ஆசியாவின் பல பகுதிகளும் ஆப்பிரிக்காவின் உட்பகுதிகளும் போக்கு வரத்தின் அபிவிருத்தியால் உலகப் பொருளாதாரத்தில் முக்கிய இடங்களைப் பெற்றன. 1869-ஆம் ஆண்டில் வெட்டப்பட்ட சூயஸ் வாய்க்காலால் மேற்கு ஐரோப்பிய நாடுகள் நீராவிக் கப்பல்களின் மூலம் இந்தியா, சைனா, ஜப்பான் நாடுகளுடன் நெருங்கிய தொடர்பை ஏற்படுத்திக்கொள்ள முடிந்தது. 1870-ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு ஜெர்மனித் தேசமானது பிரான்ஸ், இத்தாலி, இரஷ்யா, மத்திய தரைக்கடலையடுத்த நாடுகள் முதலியவைகளுடன் இரயில்வேத் தொடர்புகளை ஏற்படுத்திக்கொண்டது. அதனால், அந்நாட்டின் வியாபாரம் மிகவும் பெருகியது. இரும்பையும் நிலக்கரியையும் ஒரே இடத்தில் கொண்டு வந்து சேர்த்து அவைகளைக்கொண்டு பல தொழில்களை விருத்தி செய்வதற்கு இரயில்வேக்கள் பேருதவியை அளித்தன. அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளின் பொருளாதார விருத்திக்கு இரயில்வேக்கள் உறுதுணையாய் இருந்தன. நீராவிக் கப்பல்கள் அமெரிக்காவுக்கும், ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கும் இடையே நெருங்கிய தொடர்பை ஏற்படுத்தின.

இரயில்வேக்களும், நீராவிக் கப்பல்களும் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் புதிய பெரிய ஆங்கிலப் பேரரசு தோன்றுவதற்கு

உதவி செய்தன. இங்கிலாந்து பல எந்திர சாதனங்களை வெளி நாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்தது. 1850-ஆம் ஆண்டு முதல் 1873-ஆம் ஆண்டு வரையில் இங்கிலாந்து பல கப்பல்களைக் கட்டியது; இரயில்வே எஞ்சின்களையும், தளவாடங்களையும் பெரிய அளவில் உற்பத்தி செய்து பிற நாடுகளுக்கு அனுப்பியது. 1870-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு இங்கிலாந்து உணவுப் பொருள்களை வெளி நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்து அவைகளுக்குப் பதில் உயர்ந்த ரகப் பொறி செய் பொருள்களையும் நிலக்கரியையும் அனுப்பியது. மரத்தால் கப்பல்கள் கட்டப்பட்ட பொழுது அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகளுக்குப் பல வசதிகள் இருந்தன. இரும்புக் கப்பல்கள் உண்டானதற்குப் பின் கப்பல் கட்டுந்தொழிலில் இங்கிலாந்து பெரிதும் முன்னேறியது. கப்பல் கட்டுந்தொழிலில் இங்கிலாந்து முன்னணியில் இருந்தபடியால், அதன் பொருள் வளம் பெருகிற்று. இரயில்வேக்களும், நீராவிக் கப்பல்களும் இங்கிலாந்தின் பேரரசு நாடுகள் அனைத்துடனும் நெருங்கிய தொடர்பை ஏற்படுத்தின. இங்கிலாந்தின் பேரரசு நாடுகளனைத்திலிருந்தும் உணவுப் பொருள்களையும், கச்சாப் பொருள்களையும் இங்கிலாந்திற்கு எளிதில் கொண்டு வருவதற்கும் பொறி செய் பொருள்களை அந்நாடுகளுக்குக் கொண்டு போவதற்கும் இரயில்வேக்களும், நீராவிக் கப்பல்களும் உதவியாய் இருந்தன. இங்கிலாந்துப் பேரரசு நாடுகளை நன்ருகப் பரிபாலிக்கவும் அவைகள் வழி வகுத்தன.

இங்கிலாந்துப் பேரரசு நாடுகளில் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட பல பொருள்கள் பல நாட்டு வாணிபத்தில் முதன்மை பெற்றன. ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்து ஆட்டு ரோமமும், இந்தியாவிலிருந்து சணலும், மேற்கு ஆப்பிரிக்கா, மலேயா நாடுகளிலிருந்து ரப்பரும், கனடாவிலிருந்து நிக்கலும் உலக நாடுகளிடையே முக்கிய வாணிபப் பொருள்களாய் விளங்கின. ஜெர்மனி, இரஷ்யா, அமெரிக்க ஐக்கிய நாடுகள் ஆகியவை இரயில்வேக்களின் உதவியாலும் நீராவிக் கப்பல்களின் உதவியாலும் பொருளாதார முன்னேற்றத்தை அடைந்தன. ஆதலால், அவை கச்சாப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்யும் நாடுகளின்மேலும் தங்கள் பொருள்களை வாங்கும் நாடுகளின் மேலும் செல்வாக்கை அதிகமாக்குவதற்கு முயற்சி செய்தன. மற்ற நாடுகளின் போட்டியால் தங்கள் தொழில்களுக்கு ஊறு நேரிடுமோவென்று பயந்த நாடுகள், தங்கள் தொழில்களுக்குப் பாதுகாப்புக்களை அளித்தன. நாடுகளிடையே ஏற்பட்ட போட்டியால் பல தேசங்கள் பேரரசுகளாய் வளர்ந்துவிட்டன.

போக்கு வரத்தின் அபிவிருத்தியினால் பன்னாட்டு முதலாளி களின் கூட்டமைப்புக்கள் உண்டாயின. அதே போலப் பல நாட்டுத் தொழிலாளிகளின் ஸ்தாபனங்களும் ஏற்பட்டன.

இரயில்வேக்களும் நீராவிக் கப்பல்களும் தோன்றிய பின் உலகில் பொருள்களின் உற்பத்தியின் தன்மை பெரிதும் மாறிற்று. நீராவிக் கப்பல்களில் ஏறக்குறைய 1870-ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு உயிருள்ள விலங்குகள்கூட ஒரு நாட்டிலிருந்து மற்றொரு நாட்டிற்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. குளிர்ப்பதன முறைகளைக் கை யாண்ட பின் குளிர்ந்த மாமிசம், பாற்பண்ணைப் பொருள்கள், பல வகைப் பழங்கள் முதலியவை நெடுந்தூரத்திலுள்ள நாடுகளுக்குக் கூட அனுப்பப்பட்டன. மக்கள் பல திறப்பட்ட உணவுகளைப் பயன் படுத்தும் வாய்ப்பு உண்டாயிற்று. 1873-ஆம் ஆண்டிற்குப் பிறகு உணவுப் பொருளின் விலை மிகவும் குறைந்துவிட்டது. அதனால், உண்மைக் கூலிகள் (Real Wages) உயர்ந்தன. எளிதில் சாமான் களைக் கொண்டு செல்லும் வசதி உண்டானதால், நிலக்கரி, இரும்பு, எந்திரங்கள் முதலியவை நீண்ட தூரத்துக்கும் கொண்டு போகப் பட்டன. அதனால், சுரங்கத்தொழில் எஞ்சினீரிங் தொழில் முதலியவைகளில் பெருமாறுதல்கள் ஏற்பட்டன.

உணவுப் பொருள்களை ஒரு தேசத்திலிருந்து நெடுந்தூரத்தி லுள்ள வேறொரு நாட்டிற்குக் கொண்டு போவதும் எளிதானமை யால், எந்த இடத்திலும் பஞ்சத்தால் கஷ்டங்கள் உண்டாகுமோ எனப் பயப்பட வேண்டுவதில்லை. போக்கு வரவு சாதனங்களின் விருத்தியால் எந்தப் பண்டத்தையும் அதிகமாகச் சேமித்து வைக்க வேண்டிய அவசியம் இல்லாமற்போயிற்று. புதிய சரக்கு எப்போது வருமென்று நிச்சயமாக எதிர்பார்க்க முடியுமாதலால் வியாபாரிகள் குறைந்த அளவு சரக்குகளை இருப்பாக வைத்துக்கொள்வது போதும்.

தூர தேசங்களிலிருந்து சாமான்களை முன்பு கொண்டு வருவ தற்கு அதிக காலதாமதமானதால், இங்கிலாந்தில் பல சரக்குகளைச் சேர்த்து வைத்திருந்து அவைகளை மறு ஏற்றுமதி செய்வது வழக்க மாய் இருந்தது. நீராவிக் கப்பல்கள் அந்தந்தப் பொருள்கள் கிடைக்கும் இடங்களிலிருந்து ஏற்றுமதி செய்து வந்து வேண்டு மிடங்களில் அவைகளை நேராக இறக்குமதி செய்யலாயின. உள் நாட்டு வியாபாரத்திலும் இரயில்வே வளர்ச்சியடைந்ததால்மாறுதல் கள் உண்டாயின. சில்லறை வியாபாரிகள் பொருள்களை உற்பத்தி

செய்வோரிடமிருந்து நேரிடையாகச் சரக்குகளை அவ்வப்போது வர வழைத்து விற்பனை செய்வது சாத்தியமாயிற்று. இதனால், அங்கங்கே கூடிய சந்தைகள் மறைந்து போயின. இரயில்வேக் களும் நீராவிக் கப்பல்களும் பெருகியமையால், பெரிய அளவில் பலர் வியாபாரம் செய்தனர். கச்சாப் பொருள்களைக் கொண்டு வருவதும் தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்தி செய்த பொருள்களை எங்கு வேண்டுமானாலும் கொண்டு போவதும் எளிமையாய்விட்டபடியால் பொறி செய் பொருள்கள் பெரிய அளவில் உற்பத்தி செய்யப் பட்டன. வாணிபத்தின் அளவு பெரிதானதால், அதைத் திறம்பட நடத்தப் பல தொழில் தொகுப்புக்களும், கார்ட்டல் (Cartel)களும், டிரஸ்டுகளும் (Trusts) ஏற்பட்டன. பன்னாட்டு வாணிப ஸ்தாபனங் கள் பல உண்டாயின. அவை தங்கள் தலைமைக் காரியாலயங் களை எந்நாட்டில் வேண்டுமானாலும் வைத்துக்கொண்டு வாணிபத்தை நடத்தின. அவைகளில் பல, சில பொருள்களின் வியாபாரத்தில் விற்பனை முற்றுரிமை பெற்றுவிட்டன. இருபதாம் நூற்றாண்டில் முற்றுரிமை பெற்ற ஸ்தாபனங்களால் எவ்விதத் தீங் கும் உண்டாகாமல் தடுத்து, அவைகளால் உண்டாகும் நன்மை களைப் பெறுவதற்கு அரசாங்கங்கள் ஆவன செய்தன. அரசாங்கங் கள் சுயதேவைப் பூர்த்திக் (Self-sufficiency) கொள்கையைக் கைவிடலாயின. உலக நாடுகள் பொருளாதாரத் துறையில் ஒன்றுக்கொன்று உதவியாய் இருக்கத் தொடங்கின.

நிதித் துறையிலும் இரயில்வேக்கள் பல மாறுதல்களை உண் டாக்கின. பல நாடுகளில் அரசாங்கங்களே இரயில்வேக்களை அமைத்தன. அதற்காக அவை மக்களிடமிருந்து கடன்களை வாங்கின. அதனால், நாட்டுக் கடன்கள் அதிகமாயின. சில நாடு கள் தாங்களே இரயில்வேக்களை அமைத்தன. வேறு சில நாடுகள் இரயில்வேக்களின் கடன்களின்மேல் கொடுக்க வேண்டிய வட்டிக்கு உத்தரவாதமளித்தன. பலர் தம் சேமிப்புக்களை முதலீடு செய்வதற்கு இரயில்வேக்கள் வாய்ப்பளித்தன. ஒரு நாட்டிலுள்ள முதலீடு செய்வோர், பல நாடுகளிலும் தொடங்கிய இரயில்வேக் கம்பெனிகளில் தம் பணத்தை முதலீடு செய்தனர். பல கம்பெனி கள் ஒரு நாட்டில் மட்டுமன்றிப் பல நாடுகளிலும் தொழில் செய்வ தற்கு இரயில்வேக்கள் உதவி செய்தன. பன்னாட்டு வாணிபம் பெருகிய போது அதற்கேற்பப் பாங்கித் தொழில், நாணயமாற்று, அயல் நாட்டுச் செலாவணி முதலிய பலவற்றிலும் மாறுதல்கள் உண்டாயின.

இரயில்வேக்களால் யாரும் எங்கு வேண்டுமானுலும் போவதற்கும் வருவதற்கும் வசதி உண்டாயிற்று. இதனுல் ஒரு சமுதாயப் புரட்சியே உண்டாயிற்று எனலாம். இவ்வசதி ஏற்பட்ட தால் நகரங்கள் பெரிதும் வளர்ச்சி பெற்றன. போக்கு வரத்துத் தொழில்களில் ஈடுபட்ட தொழிலாளர் பலர் சமூகத்தில் நன்மைகள் பெறுகின்றனர். நீராவிக் கப்பல்களும் பலருக்கு வேலை வாய்ப்புக் களை அளித்தன. கப்பல்களில் வேலை செய்பவர்கள் அவைகளில் சரக்குகளை ஏற்றுவோர், இறக்குவோர் என்று இவ்வாறு பல வகை வேலைகளைச் செய்வோர் எண்ணிக்கையில் பெருகினர்.

முன்பு சந்தைகள் கூடிய இடங்களுக்குச் சென்று சாமான் களை வாங்கிவருவது வழக்கமாயிருந்தது. எப்பொழுது வேண்டுமா னுலும் விலைப்பட்டியல்களை வைத்துக்கொண்டு எந்தப் பெரிய நகரத்திலிருந்து வேண்டுமானுலும் வேண்டிய பொருள்களை இரயில் மூலம் வரவழைப்பது இப்போது சாத்தியமாயிற்று. அதனுல், சிறு கடைக்காரர் பலர் பாதிக்கப்பட்டனர். இரயில்வேக்கள் விருத்தி யடைவதற்கு முன்பு ஆங்காங்கே தேவையான பல பொருள்களை ஆங்காங்கே வசித்த கைத்தொழிலாளிகள் செய்து வழங்கினுர்கள். இப்போது போக்கு வரத்தின் வசதியால் அப்பொருள்களை எங் கிருந்து வேண்டுமானுலும் வழங்குவது சாத்தியமாயிற்று. அதனுல், ஆங்காங்கே சிறு அளவில் நடத்தப்பட்ட தொழில்கள் நாளடை வில் நசிந்துவிட்டன.

புதிய போக்கு வரத்துச் சாதனங்களால் மீன் பிடிக்கும் தொழில் பெரிதும் மாறிற்று. குளிர்ப்பதன சாதனங்கள் இத்தொழி லில் பயன்படுத்தப்பட்டன. ஒரு நாட்டில் பிடித்த மீன்களை வேருெரு நாட்டிற்குக் கொண்டு சென்று விற்பதும் சுலபமாயிற்று. ஆதலால், மீன்களைப் பெரிய அளவில் பிடித்து நெடுந்தூரங் களுக்கும் மக்கள் அனுப்பினுர்கள்.

போக்கு வரத்துச் சாதனங்கள் குடும்பப் பெண்களின் நிலைமை யைப் பெரிதும் மாற்றின. குடும்பத்திற்கு வேண்டிய பல பொருள் களை ஒவ்வொரு வீட்டிலும் பெண்டிரே இதுகாறும் தயாரித்து வந்தனர். இப்பொழுதோ, அவைகளில் பல, தொழிற்சாலைகளில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டு எங்கும் அனுப்பப்பட்டன. ஆகையால், பெண்டிர் பல உணவு வகைகளை வீட்டிலேயே தயார் செய்யாமல் விலைக்கு வாங்கிக்கொண்டனர்; வீட்டு வேலைப் பளுக் குறைந்தமை யால் வேறு பல தொழில்களிலும் ஈடுபட்டனர்.

போக்கு வரத்து வசதிகள் மிகுந்தமையால் ஒரு நாட்டுக்குள் ஓரிடத்திலிருந்த மக்கள் வேறிடங்களுக்குச் சென்று குடியேறத் தொடங்கினார்கள். அதைப் போல ஒரு நாட்டிலுள்ள மக்கள் வேறொரு நாட்டிற்குச் சென்று குடியேறினார்கள். உள் நாட்டின் சில பகுதிகளிலோ, வேறு நாடுகளிலோ சில பருவங்களில் அதிக ஆட்கள் தேவையாய் இருந்தால் மற்றப் பகுதியிலுள்ள தொழிலாளிகள் அங்குச் சென்று வேலை செய்துவிட்டு, அவ்வேலை குறையும் போது தங்கள் சொந்த இடங்களுக்குத் திரும்பலானார்கள். 1900-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு ஆங்கிலேயர் பலர் குடியேற்ற நாடுகளுக்குப்போகத் தொடங்கினர். அவர்களிற் பலர் கனடாத் தேசத்திற்குச் சென்றனர். மக்கள் பெரிய அளவில் ஒரு நாட்டிலிருந்து மற்றொரு நாட்டிற்குச் சென்று குடியேறுவதில் பல சிக்கல்கள் உண்டாயின. பிற நாடுகளிலிருந்து தம் நாட்டிற்கு மக்கள் வந்து குடியேறுவதை ஒழுங்குபடுத்த ஒவ்வொரு நாடும் பல விதிகளை வகுத்துக்கொண்டது.

15. தொழிலாளர் சங்கங்கள்

இங்கிலாந்தில் தொழிற்புரட்சி ஏற்படுவதற்கு முன்பு முதலாளி தொழிலாளி வேற்றுமை அதிகமாக உண்டாவதற்கில்லை, ஒரு முதலாளியின்கீழ் வேலைகற்பவனுகச் சேரும் எவனும் நாளடைவில் முதலாளியாகிவிடலாம். ஆனால், தொழிற்புரட்சி உண்டான பிறகு தொழிலாளர்களுக்கும் முதலாளிகளுக்கும் இடையே நெருங்கிய தொடர்பு இல்லாமற்போய்விட்டது. ஒரு முதலாளி தன் கீழ்ப் பல தொழிலாளிகளை வேலைக்கமர்த்திக்கொண்டால், முதலாளியும் தொழிலாளியும் ஒருவரை ஒருவர் அறிந்துகொள்வதற்கு வாய்ப்புக்கள் எவ்வாறிருக்க முடியும்?

தொழிற்சாலை முறையில் ஒரே இடத்தில் பல தொழிலாளிகள் வேலை செய்ததாலும் வசித்ததாலும் அவர்களிடையே நெருங்கிய தொடர்புண்டாயிற்று. அவர்கள் பொதுவான பல பிரச்சினைகளைக் கூடிப் பேசி ஒரு முடிவிற்கு வரலானார்கள். 19-ஆம் நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் தொழிலாளிகளின் கூலிகள் மிகக் குறைவாய் இருந்தன; அப்போது விலைகள் உயர்வாய் இருந்தன. அவர்கள் அதிகநேரம் கடுமையாய் உழைக்க வேண்டியிருந்தது. ஆதலால், தொழிலாளிகள் தங்கள் நிலைமையைப் பல விதத்திலும் உயர்த்துவதற்கு ஒன்று கூடினார்கள். எந்த ஒரு தொழிலாளியும் தனியாக நின்று தனக்கு மாத்திரம் சில வசதிகளைச் செய்யுமாறு வேண்டுவதற்கில்லை. ஏனெனில், அவ்வாறுன வேண்டுகோளை முதலாளி எளிதில் புறக்கணிக்க முடியும். ஆகையாற்றுன் பல தொழிலாளிகள் ஒன்று சேர்ந்து தங்கள் குறைகளை நீக்கிக்கொள்ள முன்வந்தார்கள். இவ்வாருக உண்டானவைகளே தொழிற்சங்கங்களாகும்.

தொழிலாளர் சங்கம் புதிதாகத் தோன்றிய ஓர் அமைப்பாகும். இது தொழிற்புரட்சிக்கு முன்பு வேலை செய்து வந்த கில்டிலிருந்து (Guild) பல வகையில் மாறுபட்டது. கில்டின் உறுப்பினர் கைவினைஞர் (Craftsmen) ஆவர். அவர்கள் முதலாளிகளாகவும் தொழிலாளிகளாகவும் ஒரே சமயத்தில் இருந்தார்கள். தங்களுக்குக்கீழ்த் தேர்ந்த கூலியாட்களையும் (Journey men) தொழில் பயில்வோரையும் அமர்த்திக்கொண்டு பொருள்களை

உற்பத்தி செய்தமையால், அவர்களை முதலாளிகள் எனலாம். தாங்களே பொருள் உற்பத்தி செய்யும் வேலையிலும் ஈடுபட்டிருந்தமையால், அவர்களைத் தொழிலாளிகளெனலாம். வேலை செய்வதற்கு உதவியான கருவிகளை அவர்களே சொந்தமாக வைத்திருந்தார்கள். தேர்ந்த கூலியாட்களின் கில்டுகள் சில அப்போது இருந்தன. அவைகளைத் தொழிலாளர் சங்கங்களின் முன்னோடிகள் என ஒருவாறு குறிப்பிடலாம். தேர்ந்த கூலியாட்களின் கில்டுகள் தோழமைச் சங்கங்களே. அவை நோய்வாய்ப்பட்ட உறுப்பினர்கட்கு மருத்துவ உதவியை அளித்தன. முதலாளித்துவம் வளர்ந்த பிறகு தொழிலுக்கு வேண்டிய கருவிகளைத் தொழிலாளிகளே வாங்கிப் பயன்படுத்த முடியவில்லை. பொருளுற்பத்திக்குப் பெரிய எந்திர சாதனங்கள் அவசியமாயின. மேலும், முதலாளிகள் பெரிய பணக்காரர்களாயும், தொழிலாளிகள் ஏழைகளாயுமிருந்தமையால், அவர்களிடையே பொருளாதார வேறுபாடு பெரிதுமேற்பட்டது.

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கத்தில் ஏற்பட்ட தொழிலாளர் சங்கங்கள் தங்கள் நலத்தைப் பாதுகாக்கப் பார்லிமெண்டின் உதவியையே எதிர் பார்த்தன. பதினெட்டாம் நூற்றுண்டின் இடைக்காலம் வரையில் நிலச் சுவான்தார்களே பார்லிமெண்டின் உறுப்பினர்களாய் இருந்தார்கள். தொழில் துறையிலும் வியாபாரத்திலும் புதியவர்களாய் உண்டான முதலாளிகளை அவர்கள் விரும்பவில்லையாதலால், அவர்கள் தொழிலாளிகளுக்கே ஆதரவளித்தார்கள். தொழிலாளிகள் தங்களுடைய 'வேலையளவுக் கூலி விகிதம்' (Piece rate of wages) குறைவெனப் பார்லிமெண்டுக்கு விண்ணப்பித்தபோது அதை அதிகமாக்க அதுஉத்தரவு செய்தது; புது உற்பத்தி முறையைக் கையாண்டதால் தங்கள் வாழ்க்கைத்தரம் தாழ்ந்ததென்று மனுச்செய்துகொண்ட பொழுது அப்புது முறைகளைக் கட்டுப்படுத்த ஆணை தந்தது. சில தொழில்களின் கூலிகளை நிர்ணயிக்க மாஜிஸ்திரேட்டுகளுக்கு அதிகாரத்தை வழங்கியது. ஏறக்குறைய 1750-ஆம் ஆண்டு முதல் பார்லிமெண்டின் போக்கு மாறிவிட்டது. தொழிலமைப்பில் பல மாறுதல்கள் தொழிற்புரட்சியாலேற்பட்டன. விலை வாசிகள் ஒரு நிலையில்இருக்கவில்லை. பல நிலச்சுவான்தார்களுக்குத் தொழில்களில் தொடர்புண்டாயிற்று. பணம் படைத்த பல முதலாளிகள் பார்லிமெண்டின் உறுப்பினர் ஆவதற்கு அதிக விலை கொடுத்துக் கூட நிலங்களை வாங்கினுர்கள். அவர்கள் பார்லிமெண்டின் உறுப்பினர்களானதும் தொழிலாளர்களுக்குக் காட்டப்பட்ட சலு

கைகளை வன்மையாகக் கண்டித்தார்கள். தங்களுடைய பாதுகாப்புக்காக அரசாங்கத்தின் உதவியை நாடுவதில் பயனில்லை என்பதையுணர்ந்த தொழிலாளிகள் தொழிலாளர் சங்கங்களை அமைக்க முன் வந்தார்கள். அவைகளின் நடவடிக்கைகளைத் தடுக்க அரசாங்கம் சதிச் சட்டங்களை இயற்றின. தங்களுடைய வேலை நேரத்தைப் பன்னிரண்டு மணியிலிருந்து பதினெரு மணியாகக் குறைக்க வேண்டுமென்பதற்காக இலண்டன் நகரத்துப் புத்தகம் கட்டுவோர் (Binders) 1786ல் வேலை நிறுத்தம் செய்த போது அவர்களின் தலைவர்களுள் ஐவர் சதித் திட்டத்தின்கீழ்க் குற்றஞ்சாட்டப்பட்டு இரண்டாண்டு சிறைத்தண்டனை பெற்றனர். குறித்த விலைக்குக் குறைவான காற்சோடுகளைச் (Shoes) செய்ய மறுத்ததற்காக யார்க்கு நகரத்துச் சக்கிலியர் இருவர் 1799ல் தண்டிக்கப்பட்டனர்.

தொழிலாளர் சங்கங்கள் பொதுச்சட்டத்தின்படி (Common Law) சட்டவிரோதமானவை என அக்காலத்தில் எண்ணப்பட்டன. முதலாளிகள் சங்கங்களும் அவ்வாறே கருதப்பட்டன. ஆனால், தொழிலாளரின் சங்கங்கள் மும்முரமாகத் தடை செய்யப்பட்டன.

பிரான்ஸ் தேசத்துப் புரட்சியால் மக்களுக்குப் பீதி உண்டாயிற்று. முதலாளிகளும் பார்லிமெண்டில் தங்கள் செல்வாக்கை மிகவும் உபயோகித்தார்கள். இவைகளின் விளைவாக இருபத்து நான்கு நாட்களில் தொழில் தொகுப்பினச்சட்டம் (Combination Law) 1799-ஆம் ஆண்டில் பார்லிமெண்டில் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டம் தொழிலாளர் சங்கங்களுக்குத் தடை விதித்தது. கூலிகளை உயர்த்துவதற்காகவோ, வேலை நேரத்தைக் குறைப்பதற்காகவோ உண்டாக்கப்படும் அமைப்புகளும், அக்காரியங்களுக்காக அமைக்கப்படும் கூட்டங்களும், அக்காரியங்களைச் செய்ய எந்த மனிதனையும் தூண்டும் முயற்சியும் சட்டவிரோதமானவையென 1799-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் குறிப்பிட்டது. குற்றஞ்சாட்டப்பட்டயாருக்காகவும் பொது; மக்களிடத்திலிருந்து பணம் திரட்டி எதிர் வழக்காடலாகாதென இச்சட்டம் விதித்தது. அடுத்த ஆண்டில் இச்சட்டம் பலமாக எதிர்க்கப்பட்டது. காமன்ஸ் சபைக்குப் பல கண்டனங்கள் தெரிவிக்கப்பட்டன. பல விண்ணப்பங்கள் அனுப்பப்பட்டன. பார்லிமெண்டு அவைகளைப் புறக்கணிக்க முடியவில்லை. விரிந்த மனமுடைய உறுப்பினர்கள் இச்சட்டத்தை மாற்ற வேண்டுமெனப் பெருமுயற்சி செய்தார்கள். ஷெரிடன் என்பவர் இச்சட்டத்தை "மிக இழிவான கொடுமைச் சட்டம்" என்று குறிப்பிட்டார். இச்சட்டத்தின் அடிப்படைக் கோட்பாட்டை

மாற்ருவிடினும், சில திருத்தங்களை 1800-ஆம் ஆண்டில் பார்லி மெண்டு ஏற்றுக்கொண்டது. இந்த ஆண்டுக்குப் பிறகு தொழில் தொகுப்பினச்சட்டம் முதலாளிகளின் நன்மைக்காகவே அமுல் செய்யப்பட்டது என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

இருபத்தைந்து ஆண்டுக்காலம் தொழிலாளர் சங்கங்கள் சட்டவிரோதமானவையென எண்ணப்பட்டன. 1815-ஆம் ஆண்டிலிருந்து வியாபாரம் குறைந்தது. அரசாங்கத்தின் கடு மையான நடவடிக்கைகள் தொழிலாளிகளின் செயல்களைத் தடை செய்தன. தொழிலாளர்களிடையே திறமை வாய்ந்த தலைவர் ஒருவரும் இல்லை. தங்களுடைய நன்மைக்காக எப்படிச் செயலாற்றலாம் என்பதையறியாது தொழிலாளிகள் திகைத்தார் கள். தொழில் தொகுப்பினச் சட்டம் அமுலிலிருந்த போதும் அங்கங்கே வேலை நிறுத்தங்கள் நிகழ்ந்தன; சில இடங்களில் தொழிலாளிகள் எந்திரங்களை உடைத்தார்கள். ஒரு சிலரே ஓவென் (Owen) என்பவர் வகுத்த கூட்டுறவு முறையைக் கைக்கொண்டனர். 1820-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு அரசாங்கம் கையாண்ட அடக்கு முறையின் வேகம் தணிந்தது. தொழில் தொகுப்பினச் சட்டங்களை இரத்துச்செய்யுமாறு பெருங்கிளர்ச்சி செய்தவர் பிரான்சிஸ் பிளேஸ் (Francis Place) என்பவர். அவரொரு தையற்காரர்; சிறந்த கல்வியறிவு பெற்றவர். அவர் பத்திரிகைகளிலெழுதிப் பொதுமக்களின் மனத்தை மாற்றுவதற்கு உழைத்தார்; பார்லிமெண்டின் உறுப்பினர் பலரை நேரில் சந்தித்து இச்சட்டத்தைப் பற்றி விவாதித்தார்; பிரதம மந்திரி யிடம் நேரில் விண்ணப்பித்தார். பதினைந்து ஆண்டுகள் அவர் சலியாது உழைத்ததால், இச்சட்டத்தை மாற்றுவதற்குத் தக்க சூழ்நிலை ஏற்பட்டது. 1824-ஆம் ஆண்டில் தொழில் தொகுப் பினச்சட்டங்களை ஆராய்வதற்குக் கமிட்டி ஒன்றை அமைக்க வேண்டுமென ஹியூம் (Hume) என்பவர் பார்லிமெண்டில் கொண்டுவந்த தீர்மானம் நிறைவேறியது. அச்சட்டத்தை இரத்துச் செய்வது அவசியமென அந்தக் கமிட்டி சிபாரிசு செய்தது. பிரான்சிஸ் பிளேசும், ஹியூமும் மிகத்திறமையாகச் செயலாற்றி யதால் அச்சட்டம் 1824-ஆம் ஆண்டிலேயே இரத்துச் செய்யப் பட்டது.

அச்சட்டம் நிறைவேறிய பிறகு அங்கங்கே பல வேலைநிறுத்தங் கள் செய்யப்பட்டன. புதிதாகக் கிடைத்த உரிமையைப் பயன் படுத்திக்கொண்டு தொழிலாளர் சங்கங்களையமைத்த பல தொழி

லாளர்கள் தங்கள் கூலிகளை உயர்த்திக்கொள்வதற்காக வேலைநிறுத்தம் செய்தார்கள். இந்த நிலைமையை எதிர்த்து முதலாளிகள் மிகவும் கிளர்ச்சி செய்தார்கள். முதலாளிகளின் தூதுக்குழுவொன்றின் தூண்டுதலால் அப்போது வர்த்தக போர்டின் தலைவராயிருந்த ஹஸ்கிஸ்ஸன் (Huskisson) என்பவர், நிலைமையை ஆராயப் புதிய கமிட்டி ஒன்றை அமைத்தார். அக்கமிட்டியில் ஹியூமுக்கும் இடம் தரப்பட்டது. பிரான்சிஸ் பிளேஸ் தொழிலாளர்களின் உணர்ச்சியை மறுபடியும் தூண்டினுர். தொழிலாளர்கள் பல கமிட்டிகளை நியமித்தார்கள். தொழில் தொகுப்பினச் சட்டத்தை மறுபடியும் கொண்டுவர முதலாளிகள் செய்த முயற்சி தவருனதெனத் தொழிலாளிகள் எடுத்துக் காட்டினுர்கள். அவர்கள் உறுதியுடன் கடுமையாக வேலை செய்ததால், அச்சட்டத்தைப் புதுப்பிக்கும் முயற்சி வீணுயிற்று. 1825ல் புதியதொரு சட்டமியற்றப்பட்டது. அது 1824-ஆம் ஆண்டுச்சட்டத்தை விடச் சற்றுக் கடுமையாகவே இருந்தது. தொழிலாளர்கள் ஒன்று சேரும் உரிமையை அச்சட்டம் அனுமதித்தது. அவ்வுரிமையை அனுபவிப்பதில் பல கட்டுப்பாடுகள் ஏற்படுத்தப்பட்டன. சதியாலோசனை செய்ததாகக் குற்றஞ்சாட்டித் தொழிலாளிகளைத் தண்டிப்பதிலிருந்து அச்சட்டம் பாதுகாப்பை அளிக்கவில்லை என்ருலும், தொழிலாளிகள் ஒன்று சேர்ந்து ஒரு தொழிற்சங்கத்தை அமைக்கும் உரிமையை அச்சட்டம் நிலைநிறுத்தியது. இந்த உரிமையை 1825-ஆம் ஆண்டில் தொழிலாளர்கள் பெற்றது அவர்களுடைய நிலைமையை உயர்த்திக்கொள்ளுவதற்கு அடிப்படையாய் இருந்தது.

1825-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தினுல் பல தொழிலாளர் சங்கங்கள் உண்டாயின. உடல் உழைப்பாளர் அனைவரையும் ஒன்று சேர்த்து ஒரு பெரிய சங்கத்தை அமைக்க வேண்டுமென்று தொழிலாளிகள் முயற்சி செய்தார்கள். 1829-ஆம் ஆண்டில் பருத்தி நூற்பாளர் தேசீய சங்கம் அமைக்கப்பட்டது. 1833-ஆம் ஆண்டில் இணைக்கப்பட்ட தொழில்களின் பெருந்தேசிய சங்கம் (The Grand National Consolidated Trades Union) அமைக்கப்பட்டது. ராபர்ட்டு ஓவென் (Robert Owen) என்பவரின் முயற்சியாலேதான் இச்சங்கம் அமைக்கப்பட்டது. சில வாரங்களில் இதனுடைய உறுப்பினர் தொகை ஐந்து இலட்சத்தை எட்டியது. வேலை நேரத்தைப் பத்து மணியாகக் குறைப்பதற்காக ஒரு பொது வேலை நிறுத்தத்தை நடத்துவதே இதன் முக்கிய நோக்கமாகும். இதில் பல தரப்பட்ட தொழிலாளிகள் உறுப்பினர்களாய் இருந்ததால்

அவர்களுள் நெருங்கிய ஒற்றுமை ஏற்படவில்லை. இச்சங்கம் தொழிலாளர் சக்திக்கு மீறிய காரியங்களைச் சாதிக்க முற்பட்டதால், வெற்றி பெற முடியவில்லை. பல வகைத் தொழிலாளிகளை ஒன்று சேர்க்கச் செய்த இம்முயற்சி வெற்றியடையாமற்போனது வருந்தத் தக்கது. இச்சங்கம் வெற்றி பெருததால், தொழிலாளிகள் தளர்ச்சி யடைந்தார்கள்.

1831-ஆம் ஆண்டில் சீனியர் (Senior) என்னும் பொருளாதார நிபுணர் பார்லிமெண்டுக்காகத் தயாரித்த அறிக்கை தொழிலாளி களுக்குச் சாதகமாய் இல்லை. ஆனல், அதை அடுத்துச் சட்டம் எதையும் பார்லிமெண்டு இயற்றவில்லை. முதலாளிகளின் வேண்டு கோளின்படி அரசாங்கம் தொழிலாளர் சங்கத்தை அடக்குவதற்கு முற்பட்டது. 1834-ஆம் ஆண்டில் டால்படில் (Tolpuddle) என்னு மிடத்திலிருந்த ஆறு தொழிலாளிகள் தங்களுடைய கூலி குறைக் கப்பட்டதால், இணைக்கப்பட்ட தொழிலாளிகளின் பெருந்தேசிய சங்கத்தில் உறுப்பினர்களாய்ச் சேர்ந்தார்கள். வழக்கம் போல அவர்கள் பிரமாணம் செய்துகொண்டார்கள். அவ்வாறு பிரமாணம் செய்தது சட்ட விரோதமென்று ஏழாண்டுகளுக்கு நாடு கடத்தல் தண்டனை அவர்களுக்குத் தரப்பட்டது. இது தொழிலாளர்களுக் குப் பெரிய அதிர்ச்சியைத் தந்தது. மேலும், வேலை நிறுத்தங்கள் மிகக்கடுமையாக ஒடுக்கப்பட்டன.

இவைகளால் மனச்சோர்வடைந்த தொழிலாளிகள், அரசிய லில் தங்கள் கவனத்தைச் செலுத்தத் தொடங்கினர்கள். அவர்க ளுள் பலர் தானியச்சட்ட ஒழிப்புக் கிளர்ச்சியில் ஈடுபட்டனர். வேறு பலர் ஜனஉரிமைச் சாஸன இயக்கத்தில் (Chartism) பெரும் பங்கு எடுத்தனர்.

சமூகத்தில் பெருமாறுதலை உண்டாக்கக் கூடுமென்று 1830 முதல் 1835 வரையிற் செய்த முயற்சிகள் வீணுகிவிட்டதால், தொழிலாளர் சங்கங்களின் நோக்கத்தில் மாறுதல்கள் உண்டா யின. 1845-ஆம் ஆண்டுக்குப் பிறகு தொழிலாளிகள் சமூகத் தைத் திருத்தியமைக்கும் எண்ணத்தை விட்டுத் தங்களுடைய பெருங்குறைகளை மாத்திரம் உடனடியாக நீக்கிக்கொள்ள முயற்சி செய்தார்கள். 1845-ஆம் ஆண்டு முதல் 1847-ஆம் ஆண்டு வரை உள்ள காலத்தில் தொழிலாளர் சங்கங்கள் பல அமைக்கப்பட்டன. மேலும், தொழிலாளர்களின் சங்கக் கூட்டமைப்புக்கள் (Federations) பல ஏற்படுத்தப்பட்டன. இக்கூட்டமைப்புக்கள் முக்கியமாக இரு

தரப்பட்டவை, நடைமுறையில் சாத்தியமாகாத, எல்லாத் தொழிலாளரையும் ஒன்று சேர்த்து ஏற்படுத்திய கூட்டமைப்பு ஒரு வகை. ஒரு தொழிலை மாத்திரம் சேர்ந்த தொழிலாளர் அனைவரையும் ஒன்று சேர்த்தமைத்த சங்கம் மற்றொரு வகை. இவ்விரண்டு வகைகளையும் சேராத தொழில்களின் கவுன்சில் என்ற மற்றோர் அமைப்பும் பெரிய பட்டணங்களில் தோன்றி வளர்ந்தது. ஒரு பகுதியிலுள்ள பல தொழில்களில் வேலை செய்த தொழிலாளிகளுக்கும் பொதுவான அமைப்பாகத் தொழில்களின் கவுன்சில் இருந்தது. குறிப்பிட்ட ஓர் இடத்திலுள்ள எல்லா வகைத் தொழிற்சங்கங்களின் பிரதிநிதிகளையும் கொண்ட கமிட்டியே தொழில் கவுன்சிலாகும். அக்கவுன்சில்கள் முதலில் தற்கால அமைப்புக்களாய் இருந்தன. அவை பிறகு நிரந்தரமாக அமைக்கப்பட்டன. அவை அந்தப் பகுதியிலுள்ள எல்லாத் தொழிலாளிகளுடைய நலத்தையும் விருத்தி செய்வதிலும், பார்லிமெண்டில் பல சட்டங்களை இயற்றி அவைகளின் மூலம் தொழிலாளிகளுக்கு நன்மை செய்வதிலும் கருத்தைச் செலுத்தின. அந்தத் தொழிற்கவுன்சில்களே தேசியத் தொழிற்சங்கங்களின் சபைகளைக் (National Trades Union Congress) கூட்டத் தொடங்கின. 1864ல் இவ்வகையான சபையொன்று இலண்டன் நகரத்தில் கூடியது. தொழிலாளிகளின் நலத்தைப் பெருக்க அவர்களின் பிரதிநிதிகளால் நடத்தப்பட்ட முதல் சபை இதுவேயாகும். 1868-ஆம் ஆண்டுக்குப்பின் தொழிற்சங்கங்களின் காங்கிரஸ் ஆண்டுதோறும் கூடிற்று.

இச்சமயத்திலேதான் தொழிலாளர் சங்கங்களின் தலைமைப் பதவிகளில் மாறுதல்கள் உண்டாயின. இதுகாறும் பிரான்ஸிஸ் பிளேஸ், ஜோஸப்பு ஹியூம் முதலிய தொழிலாளர் அல்லாதவர் தலைவராயிருந்தனர். இப்போதோ, திறமை வாய்ந்த தொழிலாளிகளே தலைவரானார்கள். பிளேஸ், ஹியூம் முதலியவர்கள் ஆதரவாளர்களாக மாத்திரம் இருந்தார்கள். இப்புதிய தொழிலாளர் தலைவர்கள் மிக்க திறமைசாலிகள்; முதலாளிகளின் கஷ்ட நஷ்டங்களையும் உணர்ந்தவர்கள். இவர்கள் வேலை நிறுத்தத்தின் மூலம் தொழிலாளிகளுக்கு நன்மைகளைப் பெருக்க வேண்டுமென்ற எண்ணத்தை விடுத்து, சமாதான முறையில் முதலாளிகளை வற்புறுத்தி, நன்மைகளைப் பெற முயற்சி செய்தார்கள். இவர்களுள் ஐவர் பெரும்புகழ் படைத்தவர். அவர்களை ஐவர் குழு (Junta) என்று குறிப்பிட்டனர். இவர்கள் இலண்டன் தொழில்களின் சங்கத்தின் மூலம் சிறந்த சேவை செய்தார்கள்.

1865-1866ல் ஷெப்பீல்டு நகரத்திலும், மான்செஸ்டர் நகரத்திலும் தொழிலாளர் கிளர்ச்சிகள் நடைபெற்றன. அங்கே பல வேலை நிறுத்தங்களும், கதவடைப்புக்களும் ஏற்பட்டன. எந்திரங்களும் ஏனைய சொத்துக்களும் நாசமாக்கப்பட்டன. இந்நிகழ்ச்சிகளைப் பற்றி விசாரிக்க 1867ல் ஒரு பார்லிமெண்டு கமிஷன் நியமிக்கப் பட்டது. இக்கமிஷனின் விசாரணை இரண்டாண்டுக் காலம் நடைபெற்றது. இந்தக் கமிஷன் 1869-ஆம் ஆண்டில் தன் அறிக்கையை வெளியிட்டது. இந்தக் கமிஷனின் பெரும்பான்மை உறுப்பினர், தொழிலாளர் ஒன்று சேருவதனால் அவர்களுக்கு நன்மை எதுவும் கிடைக்காதெனக் கூறினர். அதே சமயத்தில் தங்களுடைய கூலிகளை உயர்த்துவதற்கும், வேலை நேரத்தைக் குறைப்பதற்கும் ஏற் படுத்தப்பட்ட சங்கங்களைப் போல, ஒப்பந்தங்களை மீறி எக்காரியத்தையும் செய்வதில்லை என்ற கொள்கையுடைய சங்கங்களையும் சட்டத்திற்கு உட்பட்டவையாகக் கருத வேண்டுமென்று பெரும் பான்மையான உறுப்பினர் சிபாரிசு செய்தனர். சட்டப்படி பதிவு செய்துகொள்ளும் உரிமையையும் அளிக்க வேண்டுமென்று அவர்கள் சிபாரிசு செய்தார்கள்.

இதுகாறும் சட்டப்படி பதிவு செய்ய முடியாததால் தொழிலாளர் சங்கங்கள் சொத்துக்களைக் காத்துக்கொள்வது கஷ்டமாய் இருந்தது. சட்டப்படி பதிவு செய்யப்படாத தொழிலாளர் சங்கத்தை நீதி சபைகள் அங்கீகரிக்கவில்லையாதலால், அது யார் பேரிலும் எதற்கும் வழக்குத் தொடுக்க முடியாத நிலையிலிருந்தது. தொழிற்சங்கத்தின் அலுவலர் யாரும் அதன் பணத்தை மோசடி செய்தாலும் அவர்மேல் வழக்குத் தொடுக்க இயலாத நிலையில் சங்கம் இருந்தது. 1867ல் ஒரு சங்கத்தின் காரியதரிசி சங்கத்தின் பணத்தை மோசடி செய்ததால், அவர்மேல் வழக்குத் தொடுக்கப் பட்டது. சட்டப்படி அமைக்கப்பட்டஸ்தாபனமாகத் தொழிலாளர் சங்கம் கருதப்படாததால், அவ்வழக்குத் தள்ளப்பட்டது. அதனால், தொழிலாளர் சங்கங்கள் தோழமைச் சங்கச் சட்டங்களின் (Friendly Society Acts) கீழ்த் தங்களைப் பதிவு செய்துகொண்டன. அப்படிச் செய்வதால் கணக்கில் மோசடி செய்யும் அலுவலர்கள் மீது மாஜிஸ்திரேட்டு முன் வழக்குத் தொடுக்கலாமென்று நம்பப் பட்டது. கொதிகலன் செய்வோர் சங்கமானது (Boiler Makers Society) தனது பிரேட் போர்டு (Brad Ford) கிளையின் பொருளாளர் இருபத்து நான்கு பவுன்களைத் திருடினாரென்று 1867ல் ஒரு வழக்கைத் தொடுத்தது. உள்ளூர் மாஜிஸ்திரேட்டு, தோழமைச்

சங்கங்களுக்குள்ள உரிமைகளைத் தொழிலாளர் சங்கங்கள் பெறமுடியாதெனத் தீர்ப்பளித்தார். அதனால், தொழிலாளர் சங்கங்கள் தங்கள் பணங்களைச் சட்டப்படி காத்துக்கொள்ள முடியாமற் போயிற்று.

தொழிலாளர் சங்கங்கள் இவ்விதமான சங்கட நிலையில் இருந்தபடியால், 1867-ஆம் ஆண்டு கமிஷன் அவைகளைச் சட்டப்படி பதிவு செய்யலாமெனச் சிபாரிசு செய்தது வரவேற்கத் தக்கதாகும். இக்கமிஷனின் சிறுபான்மை உறுப்பினர் தொழிலாளர்களுக்குச் சாதகமான இன்னுமிரண்டு சிபாரிசுகளையும் செய்தனர். அவற்றுள் ஒன்று, தனிப்பட்ட மனிதன் செய்யும் காரியம் சட்ட விரோதமாய் இல்லாவிட்டால், அதே காரியத்தைத் தொழிலாளர் சங்கத்தின் உறுப்பினர் செய்தால் அதைச் சட்ட விரோதமெனக் கருதலாகாது என்பது; மற்றொன்று, தனி மனிதன் எவனும் செய்யும் காரியம் குற்றமெனக் கருதப்படவில்லையானால், அதே காரியம் சில மனிதர் ஒன்று சேர்ந்து செய்தால் குற்றமாகக் கருதப்படலாகாது என்பது. இவ்விரண்டு சிபாரிசுகளும் மிக முக்கியமானவை.

1871-ஆம் ஆண்டில் தொழிலாளர் சங்கச் சட்டம் ஒன்றைப் பார்லிமெண்டு இயற்றியது. தொழிலைக் கட்டுப்படுத்துகின்றதென்பதற்காக எந்தத் தொழிலாளர் தொகுப்பும் (Combination) சட்ட விரோதமாகக் கருதப்படலாகாதென இச்சட்டம் விதித்தது. நலந்தரும் சங்கங்களுக்கும் (Benefit Societies) சட்டம் பாதுகாப்பளித்தது. அவை தங்களுக்கெனச் சொத்துக்களை வைத்துக்கொள்ளும் உரிமை வழங்கப்பட்டது. ஆனால், அதே சமயத்தில் நிறைவேற்றப்பட்ட குற்றச் சட்டங்களின் திருத்தச் சட்டம் (Criminal Law Amendment Act) வேலை நிறுத்தத்தின்போது மறியல் செய்வதைச் சட்ட விரோதமெனக் குறிப்பிட்டது. இதைத் தொழிலாளர் வன்மையாகக் கண்டித்தனர். இதை இரத்துச் செய்ய வேண்டுமென்று அவர்கள் அப்போது எடுத்துக்கொண்ட முயற்சி பலன் தரவில்லை. ஆதலால், 1874ல் தங்களுடைய பிரதிநிதிகளாகத் தேர்தலில் போட்டியிடும்படி பதின்மூன்று பேர்களைத் தொழிற்சங்கக் காங்கிரஸ் நிறுத்தி வைத்தது. அவர்களில் இருவர் தேர்தலில் வெற்றி பெற்றுத் தொழில் உறுப்பினராகப் பார்லிமெண்டில் அமர்ந்தனர். அப்போதுதான் பார்லிமெண்டில் தொழிற்கட்சி முதன்முதல் தோன்றியது.

1875ல் சதி சொத்தின் பாதுகாப்புச் சட்டம் (Conspiracy) and Protection of Property Act of 1875) நிறைவேற்றப்பட்டது

தொழிலாளர் தகராறுகளில் எந்தக் காரியத்தைத் தனி மனிதன் செய்தால், அதைக் குற்றமென்று சட்டம் கருதாதோ, அக்காரியத்தை இருவரும் இருவர்க்கு அதிகமானவர்களும் சேர்ந்து செய்தாலும் சட்டப்படி அதைக் குற்றமெனக் கருதலாகாதென இச்சட்டம் விளக்கியது. மறியல் செய்வது சட்ட வரம்புக்கு உட்பட்டதெனவும் குறிப்பிடப்பட்டது. ஒரு தோழமைச் சங்கத்தைப் பதிவு செய்வதைப் போலத் தொழிற்சங்கத்தையும் பதிவு செய்யலாமென இச்சட்டம் அனுமதித்தது. இந்தச் சட்டம் தொழிலாளிகள் முதலாளிகளுடன் பேரம் செய்வதையும், தங்கள் உரிமைகளைப் பெறுவதற்காக வேலை நிறுத்தம் செய்வதையும், அமைதியான முறையில் மறியல் செய்வதையும் முதன்முதலாக முழுதும் அனுமதித்தது. 1876-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் சங்கங்களைப் பதிவு செய்யும் விஷயத்தில் 1876-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின் ஷரத்துக்களில் சில மாறுதல்களைச் செய்தது. ஒரு சங்கத்தின் வேண்டுகோளின் பேரிலேதான் அதன் பதிவுப் பத்திரத்தைத் தோழமைச் சங்கத்தின் பதிவாளர் இரத்துச்செய்யலாமென இச்சட்டம் விதித்தது. ஆனால், குறிப்பிட்ட ஒருசங்கம் வேலை செய்யாமல் நின்றுவிட்டாலும் சட்டப்படி அனுப்ப வேண்டிய நடைமுறை விவரங்களை அனுப்பத் தவறினாலும் அதன் பதிவுப் பத்திரத்தைப் பதிவாளர் இரத்துச் செய்யலாம்.

1870-ஆம் ஆண்டுக்கு மேல் தொழிலாளர் சங்கங்கள் பல அமைக்கப்பட்டன. அதற்கு முக்கிய காரணம் அப்போதைய தேசத்தின் செல்வ நிலை செழிப்பாய் இருந்ததேயாகும். ஆனால், 1875-ஆம் ஆண்டு முதல் 1880-ஆம் ஆண்டு வரையிற் பொருளாதார மந்தம் நிலவியதால் பல வேலை நிறுத்தங்கள் நடைபெற்றன. அவை பெரும்பாலும் தோல்வியடைந்தன. கூலிகள் குறைக்கப்பட்டன. ஆதலால், பல சிறு சங்கங்கள் அழிந்து போயின. வலிமை பெற்ற சங்கங்கள் மாத்திரமே தொடர்ந்து நடைபெற்றன. 1875க்குப் பிறகு புதிய சட்டங்களைப் பெறுவதற்கு எவ்வித முயற்சியும் செய்யப்படவில்லை.

1883-ஆம் வருடத்து வியாபார மந்தத்திற்குப் பிறகு தொழிலாளர்களின் இயக்கத்தில் ஒரு புதுத் திருப்பம் ஏற்பட்டது. இது வரையில் தொழிலாளர் சங்கங்கள் திறம் பெற்ற தொழிலாளிகளுக்கெனவே அமைக்கப்பட்டன. திறம் பெறாத தொழிலாளிகளுக்கு அவைகளில் இடம் இல்லை. இவர்களையும் உறுப்பினர்களாக்க வேண்டுமென்று தொழிலாளிகளின் இளந்தலைவர்கள் பெரிதும் விரும்பினார்கள்; தொழிற்சங்கங்களின் பழைய கோட்பாடுகளைக்

கண்டித்தார்கள்; பழைய கொள்கைகள் தீவிரமாக வேலை செய்வதைத் தடை செய்கின்றன என்று குற்றம் சாட்டினார்கள்; தோழமைச் சங்கங்களின் முறைகளைத் தொழிலாளர் சங்கங்களில் புகுத்துவதாலேதான் தொழிலாளர் நலன்களுக்காகச் சங்கங்கள் பாடு பட முடியவில்லையென்று குறை கூறினார்கள். உறுப்பினர்களுக்குப் பல உதவிகளைச் செய்வதற்காகத் திரட்டப்பட்ட பெருந்தொகைகள் குறைந்துவிடுமோ எனப் பழங்கொள்கைச் சங்கங்கள் செயலற்று நிற்கின்றன என்று அவர்கள் கூறினார்கள். அதுமாறும் தோழமைச்சங்க உதவிகளையும் தொழிற்சங்கங்கள் அளித்து வந்தமையால், உறுப்பினர் கட்ட வேண்டிய சந்தா அதிகமாயிருந்தது. இளந்தலைவர்கள் உரிமைப் போராட்டத்திற்கென்றே சங்கங்களைத் தொடங்க முற்பட்டார்கள்; குறைந்த சந்தாவை வசூலித்தார்கள்; திறம் பெறாத தொழிலாளிகளையும் உறுப்பினர்களாகச் சேர்த்துக் கொண்டார்கள். இவ்வாறு உண்டானவைகளே புது வகைத் தொழிற்சங்கங்களாகும். திறம் பெறாத தொழிலாளிகளுக்காகச் சங்கங்களை அமைக்க வேண்டுமென்ற இயக்கம் மிகவும் வலுவடைந்தது. துறைமுகத் தொழிலாளிகள், ஆவி ஆக்கு நிலையத் தொழிலாளிகள் (Gas Workers) முதலிய திறம் பெறாத தொழிலாளிகளின் சங்கங்கள் பல, விரைவில் தோன்றின. 1889-ஆம் ஆண்டு ஆவி ஆக்கு நிலையத் தொழிலாளிகள் தங்களுடைய வேலை நேரத்தைக் குறைக்க வேண்டுமெனக் கிளர்ச்சி செய்து, வேலை நிறுத்தம் செய்யாமலே தங்களுடைய கோரிக்கைகளைப் பெற்றார்கள். 1888ல் தீப்பெட்டித் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்த பெண்டிர், அன்னிபெஸண்டு அம்மையாரின் தலைமையின்கீழ் வேலை நிறுத்தம் செய்தனர். அவர்களுக்கென அமைப்பு எதுவுமில்லை. அவர்கள் கையில் காசும் இல்லை. ஆனால், பொது மக்கள் அவர்களுக்குப் பெரிய உதவியை அளித்தார்கள்; பெருந்தொகைகளைக் கொடுத்து உதவினார்கள். அதனால், அப்பெண்கள் வேலை நிறுத்தத்தில் வெற்றி பெற்றார்கள். 1889-ஆம் ஆண்டில் இலண்டன் துறைமுகத்தைச் சேர்ந்த துறைமுகத் தொழிலாளிகள், மணி ஒன்றுக்குக் குறைந்தபட்சம் ஆறு பென்ஸ் கூலி அளிக்கப்பட வேண்டுமென்று வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். அவர்களுக்கும் பொது மக்களின் ஆதரவு அதிகமாகக் கிடைத்தது. இவ்வேலை நிறுத்தம் சுமார் பத்து வார காலம் நடந்து வெற்றியைப் பெற்றது. இந்தத் தொழிலாளிகளுக்கு ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்தும் உதவி கிடைத்தது குறிப்பிடத்தக்கது.

இரயில்வேத் தொழிலாளிகள் முதல் முதல் 1871-ஆம் ஆண்டு தான் ஒரு தொழிற்சங்கத்தை ஏற்படுத்தினர்கள். 1890ல் இரயில்வே ஊழியர்கள் கூட்டுச் சங்கம் (The Amalgamated Society of Railway Servants) அமைக்கப்பட்டது. பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டின் இறுதி வரையிற்கூட இரயில்வேத் தொழிலாளிகளில் ஏழில் ஒரு பங்கினரே தான் இச்சங்கத்தின் உறுப்பினராயிருந்தனர். இரயில்வே ஊழியர் கூட்டுச் சங்கம் வேலை நேரத்தைப் பத்து மணியாகக் குறைக்க வேண்டுமென்றும், வாரக்கூலியை இரண்டு ஷில்லிங்கு உயர்த்த வேண்டுமென்றும் கோரிற்று. ஆனல், இரயில்வேக் கம்பெனிகள் இக்கோரிக்கைகளை நிராகரித்தன; சங்கத்தை அங்கீகரிக்கவும் மறுத்தன. 1907-ஆம் ஆண்டில் மறுபடியும் இக்கோரிக்கைகளைச் சங்கம் வற்புறுத்தியது. அப்போதும் சங்கத்தின் வேண்டுகோள்களை இரயில்வேக் கம்பெனிகள் புறக்கணித்தன. ஆனல், இரயில்வே வேலை நிறுத்தம் ஏற்படும் போலிருந்ததால், அரசாங்கம் தலையிட்டுச் சமாதான போர்டுகளை நியமித்தது. அவை நன்ருக வேலை செய்யவில்லை. 1911ல் ஒரு வேலை நிறுத்தம் நடந்தது. அத்தொழிலாளிகளின் நிலைமையை ஆராய்வதற்கு அரசர் கமிஷன் ஒன்றை நியமிப்பதாக அரசாங்கம் உறுதி கூறிய பின்பு தான் அவ்வேலை நிறுத்தம் முடிவடைந்தது. அடுத்த ஆண்டில் சமாதான போர்டின் அமைப்பில் சில மாறுதல்களை இரயில்வேக் கம்பெனிகள் ஒத்துக்கொண்ட பின், மேலும் நேரவிருந்த போராட்டம் தவிர்க்கப்பட்டது. 1921-ஆம் ஆண்டு இரயில்வேக்களில் தகராறுகளைத் தீர்ப்பதற்கு ஏற்படுத்தப்பட்ட அமைப்பில் தொழிலாளர் சங்கங்களின் பிரதிநிதிகளுக்கு இடம் தரப்பட்டது.

இருபதாம் நூற்ருண்டின் தொடக்கத்தில் தொழிலாளர் சங்கங்களுக்குப் பாதகமான இரண்டு நீதி மன்றத் தீர்ப்புக்கள் செய்யப்பட்டன. ஒன்று 1901-ஆம் வருடத்து டேப் வேல் (Taff Vale) வழக்கில் லார்டு சபை அளித்த தீர்ப்பாகும். 1900ல் வேல்ஸ் மாகாணத்தில் டேப் வேல் இரயில்வேக் கம்பெனிகளின் தொழிலாளர்கள் வேலை நிறுத்தம் செய்தார்கள். இரயில்வே ஊழியர்கள் கூட்டுச் சங்கம் இரயில்வேத் தொழிலாளிகள் தங்களுடைய ஒப்பந்தத்தை மீறி வேலை நிறுத்தம் செய்யும்படி தூண்டியதென்றும், மறியல் செய்தல் முதலிய காரியங்களைத் தூண்டியும் அவற்றுக்கு உடந்தையாய் இருந்தும் கம்பெனிக்குப் பொருள் நஷ்டத்தை உண்டாக்கியதென்றும் அதன்மேல் இரயில்வேக் கம்பெனி வழக்குத் தொடுத்தது. உயர்நீதி மன்றத்தினர் அச்சங்கம் இருபத்து

மூவாயிரம் பவுனை நஷ்ட ஈடாகக் கம்பெனிக்குத் தரவேண்டும் என்று தீர்ப்பு அளித்தது. இத்தீர்ப்பு, தொழிலாளர்களுக்குப் பெரிய அதிர்ச்சியைத் தந்தது. சங்கத்தின் உறுப்பினருள் ஒருவராவது, பலராவது செய்யும் காரியத்திற்குத் தொழிலாளர் சங்கம் பொறுப்பேற்றுக்கொள்ள முடியாதென்று கூறிய வாதத்தை நீதி மன்றங்கள் ஒப்புக்கொள்ளவில்லை. தொழிலாளர் சங்கத்தின் மேல் வழக்குத் தொடரலாமென்றும் நஷ்ட ஈடு தரும்படி உத்தரவு இடலாமென்றும் லார்டு சபை அளித்த தீர்ப்பு, தொழிலாளர் சங்கங்களின் வருங்காலத்தைப் பெரிதும் பாதித்தது. தொழிலாளர் சங்கங்களின்மேல் இவ்வாறு வழக்குத் தொடரலாகாது எனச் சட்டமியற்றுமாறு தொழிலாளர் கிளர்ச்சி செய்தனர். ஆதலால், 1903-ஆம் ஆண்டில் அரசர் கமிஷன் ஒன்று, தொழில் தகராறுகளையும், தொழிலாளர் சங்கங்களையும் பற்றி ஆராய்ந்து அறிக்கை சமர்ப்பிக்கும்படி உத்தரவிடப்பட்டது. 1906-ஆம் ஆண்டு தொழிலாளர் சங்கங்கள் - தொழில் தகராறுகள் சட்டம் பார்லிமெண்டில் நிறைவேற்றப்பட்டது. தொழிலாளர் சங்கத்தின் சார்பிலோ, அல்லது சங்கத்தால் செய்யப்பட்ட காரியங்களுக்காகவோ தொழிலாளர் சங்கங்களின்மேல் நீதிமன்றங்களில் வழக்குகளைத் தொடரக்கூடாதென்று இச்சட்டம் விதித்தது. அமைதியான மறியல் சட்ட விரோதமானதன்று என்று இச்சட்டம் கூறிற்று.

1909-ஆம் ஆண்டில் ஆஸ்போர்ன் (Osborne) தீர்ப்பு, தொழிலாளர் சங்கங்களுக்குப் பாதகமாய் இருந்தது. தொழிலாளிகளின் சார்பில் பார்லிமெண்டில் உறுப்பினராய் இருந்தவர் பலர், போதிய பணவசதி பெற்றவர் அல்லர். ஆதலால், தொழிலாளர் சங்கநிதியிலிருந்து அவர்களுக்கு உதவிப்பணம் தரப்பட்டது. தொழிலாளிகளிடமிருந்து கட்டாயச் சந்தா வசூலித்து இவ்விதம் அரசியல் காரியங்களுக்காகச் செலவு செய்வதை எதிர்த்து இரயில்வே ஊழியர்கள் கூட்டுச் சங்கத்தின் உறுப்பினரான ஆஸ்போர்ன் (Osborne) என்பவர் நீதி மன்றத்தில் வழக்குத் தொடர்ந்தார். 1871-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தில் தொழிற்சங்கங்கள் அரசியற்காரியங்களில் ஈடுபடுவதைக் குறிப்பிடவில்லையாதலால், தொழிற்சங்கங்கள் அவைகளில் ஈடுபடுவது சட்டப்படி சரியன்று,'என்று நீதி மன்றங்கள் தீர்ப்பளித்தன. இந்தத் தீர்ப்பால் தொழிலாளர் சங்கங்கள் சட்டப்படி அரசியல் துறையில் வேலை செய்ய இயலாமற் போகும் நிலைமை உண்டாயிற்று. இத்தீர்ப்பின்படி தொழிற்சங்கக் காங்கிரஸும்

சட்ட விரோதமானதே எனக் குறிப்பிடப்படலாம். மற்ற அரசியற்கட்சிகள் பணவசூல் செய்து தங்கள் அரசியற்காரியங்களுக்குச் செலவிட்ட போது தொழிற்சங்கங்கள் மாத்திரம் அவ்வாறு செய்யலாகாது எனத் தடை செய்யப்பட்டது ஒரு சங்கடமான நிலைமையை உண்டாக்கியது. 1913-ஆம் ஆண்டில் தொழிலாளர் சங்கத் திருத்தச் சட்டம் இந்த நிலைமையை மாற்றியது. இச்சட்டம் அரசியற்காரியங்களுக்காகத் தொழிலாளர் சங்கங்கள் பணம் திரட்டுவதை அனுமதித்தது. ஆனால், சங்கத்தின் பெரும்பான்மை உறுப்பினர், மறைவுத் தேர்தலின் மூலம் அனுமதிக்கும் அரசியற்காரியங்களுக்காகத்தான் பணத்தை வசூல் செய்யலாம். அரசியற்காரியங்களுக்காக வசூலித்த தொகையைத் தனியாக வைத்திருக்க வேண்டும். எந்த உறுப்பினராவது முன் அறிவிப்புச் செய்து அரசியற்காரியத்திற்காகப் பணம் கொடுப்பதிலிருந்து விலக்களிக்க வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டால், அவரிடமிருந்து பணம் வசூலிக்கலாகாது. அவ்வாறு விலக்குப் பெறும் உறுப்பினருக்குத் தொழிலாளர் சங்கத்தின் மற்றக் காரியங்களில் எல்லாம் முழுப்பங்கு பெறுவதில் எவ்வித இடைஞ்சலும் இருத்தலாகாது.

இந்தச் சட்டம் தொழிலாளிகளுக்குத் திருத்தியை அளிக்கவில்லை. அரசியல் காரியங்களுக்காகப் பணம் கொடுக்கும்படி எல்லா உறுப்பினரும் மறைமுகமாக வற்புறுத்தப்படுவாரென்று பலர் எண்ணினர். 1926-ஆம் ஆண்டு பொது வேலை நிறுத்தம் ஒன்று நடைபெற்றது. அதற்குப் பிறகு 1927ல் ஒரு தொழில் தகராறுகள்-தொழிற்சங்கங்கள் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. தொழிலாளர் சங்க உறுப்பினர்கள் அரசியற்காரியங்களுக்காகப் பணம் கொடுப்பதிலிருந்து விதி விலக்குக் கேட்பதற்குப் பதிலாக, பணம் கொடுக்கவிரும்புபவர் பணம் கொடுக்கும் விருப்பத்தைச் சங்கத்திற்குத் தெரிவிக்க வேண்டும். 1913-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்திற்கும் 1927-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்திற்கும் இடையே பெரிய மாறுபாடு காணப்பட்டது. 1913-ஆம் ஆண்டுச் சட்டத்தின்படி அரசியல் நிதிக்கு அனைவரும் பணம் கொடுப்பது இயற்கையானதெனவும், அதிலிருந்து விதி விலக்குப் பெறுவது இயற்கைக்கு மாறானதெனவும் கருதப்பட்டன. 1927-ஆம் ஆண்டுச்சட்டமோ, இதற்கு நேர் மாறான கொள்கையை வகுத்தது. இச்சட்டத்தின்படி அரசியல் நிதிக்கு உறுப்பினர் பணம் கொடுப்பது எல்லோரும் இயற்கையாகச் செய்ய வேண்டிய காரியமன்று என்றும், சிலர் தமது சொந்த விருப்பப்படி செய்யும் சிறப்பான காரியமேயாகும் என்றும் விதிகள் மாற்றி

அமைக்கப்பட்டன. அரசாங்கத்தை வற்புறுத்துவற்காக நடத்தப்படும் மூல வேலை நிறுத்தமும் (Primary Strike), அனுதாப வேலை நிறுத்தமும் சட்ட விரோதமானவை என 1927-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் குறிப்பிட்டது. சிவில் அலுவலர் சங்கங்கள் எந்தத் தொழிலாளர் சங்க அமைப்புடனும் சேருவதை இச்சட்டம் தடை செய்தது. இச்சட்டத்தைத் தொழிற்கட்சியும், தொழிலாளர் சங்கங்களும் வெறுத்தன. 1946ல் தொழிற்கட்சியினர் ஆட்சி செலுத்திய போது 1927-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் இரத்துச் செய்யப்பட்டது.

நாளடைவில் உடல் உழைப்பாளரல்லாத ஏனையோரும் தொழிற்சங்கங்களை அமைத்துக்கொண்டனர். இப்போது பாங்கு குமாஸ்தாக்கள், இரயில்வேக் குமாஸ்தாக்கள், நடிகர்கள், ஆசிரியர்கள் முதலியவர்களும் தொழிலாளர் சங்கங்களைப் போன்ற அமைப்புக்களை ஏற்படுத்தியிருக்கிறார்கள். தனித் தொழிலாளர் சங்கங்கள் பல கூட்டமைப்புக்களை ஏற்படுத்திக்கொண்டன. 1889ல் சுரங்கத் தொழிலாளர் பெடரேஷன் அமைக்கப்பட்டது. 1891-ஆம் ஆண்டில் அச்சுத் தொழிலாளிகளின் பெடரேஷன் ஏற்பட்டது. 1911ல் தேசியப் போக்கு வரத்துப் பெடரேஷன் அமைக்கப்பட்டது. 1920-ஆம் ஆண்டில் சிறு எஞ்சினியரிங் சங்கங்கள் சிலவற்றை இணைத்துக்கொண்டு எஞ்சினியரிங் இணைப்புச் சங்கம் ஏற்படுத்தப் பெற்றது. இக்கூட்டமைப்புக்கள் பல தரப்பட்டவை. சில கூட்டமைப்புக்களில் தலைமை நிலையங்களுக்குத் தான் அதிக அதிகாரம் இருந்தது. வேறு சிலவற்றில் அடிப்படைச் சங்கங்களுக்கு அதிக அதிகாரமிருந்தது.

தொழிற்சங்கக் காங்கிரஸ் 1868-ஆம் ஆண்டிலேயே அமைக்கப்பட்டது. பெரும்பாலும் எல்லாத் தொழிற்சங்கங்களும் இதில் இணைந்திருக்கின்றன. இதைத் தொழிலாளர்களின் பார்லிமெண்டு என்று கூறலாம். 1920ல் இது ஒரு பொதுக் கவுன்சிலை ஏற்படுத்தியது. இக்கவுன்சில் தொழிலாளர் சங்கங்களிடையே ஏதாவது தகராறு உண்டானால், அதைத் தீர்த்து வைக்கிறது. எந்தத் தொழிற்சங்கமாவது தொழிலாளர் இயக்கத்துக்கு மாறான தொரு காரியத்தைச் செய்தால், அதைக் கண்டிக்கிறது; புதிய சட்டம் ஏதாவது கொண்டு வரப்படுமானால், அது தொழிலாளிகளை எவ்வாறு பாதிக்குமென்பதை ஆராய்கிறது.

16. 1850 க்குப் பின் இங்கிலாந்தின் விவசாயம்

தானியச் சட்டங்களை இரத்துச் செய்தால் வெளி நாடுகளிலிருந்து ஏராளமாகத் தானியங்கள் இங்கிலாந்தில் இறக்குமதி செய்யப்படுமோவெனப் பலர் ஐயுற்றனர். ஆனால், அப்படி எதுவும் நேரிடவில்லை. தானியச் சட்டங்களை இரத்துச் செய்த பின் ஏறக்குறைய இருபது ஆண்டுகள் வரையில் விவசாயம் செழிப்பாய் இருந்தது. இக்காலத்தை இங்கிலாந்தின் விவசாயப் பொற்காலமென்று கூறலாம். தானியங்களை வெளி நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்வதற்கான செலவு அதிகமாயிருந்தபடியால், இங்கிலாந்தில் இறக்குமதி வரி விதிக்கப்படவில்லையெனினும், இங்கிலாந்து தானியங்களின் விலையுடன் போட்டியிட்டு வெளிநாட்டுத் தானியங்களை விற்க முயலவில்லை. டான்சிக்கிலிருந்து (Danzig) இங்கிலாந்தின் துறைமுகம் எதற்கும்தானியங்களைக் கொண்டுசெல்லும்செலவு வெளி நாட்டுத் தானியங்களின்மேல் குவார்ட்டார் ஒன்றுக்குப் பத்து ஷில்லிங்குகள் விகிதம் காப்பு வரி விதிப்பதற்குச் சமமாகுமென்று காப்டென் (Cobden) எடுத்துக்காட்டினாரென்பது கூறப்பட்டிருக்கிறது. அக்காலத்தில் எந்தத் தேசமும் தன் தேவைக்கு அதிகமான தானியங்களை உற்பத்தி செய்யவில்லை. வட அமெரிக்கப் பெருவெளிகளில் அப்போது யாரும் சாகுபடி செய்யவில்லை. அமெரிக்காவில் நீண்ட தூர இரயில்வேக்கள் அமைக்கப்பட்ட பிறகும், அட்லான்டிக்குச் சமுத்திரத்தை நீராவிக் கப்பல்களைக் கொண்டு கடந்த பிறகும், குறைந்த செலவில் அமெரிக்காவிலிருந்து ஐரோப்பாவுக்கும், இங்கிலாந்துக்கும் தானியங்களைக் கொண்டு வர முடிந்தது. அதற்குப் பிறகுதான் வெளி நாட்டுத் தானியங்களின் போட்டி இங்கிலாந்தில் ஏற்பட்டது. அது வரையிலும் இங்கிலாந்தின் விவசாயம் செழிப்பாய் இருந்தது.

1853-ஆம் ஆண்டுக்கும் 1873-ஆம் ஆண்டுக்கும் இடைப்பட்ட காலத்திலே இரண்டு மூன்றாண்டுகள் தவிர, ஏனைய ஆண்டுகளில் பருவ காலங்கள் நன்றாய் இருந்தன. ஆதலால், விவசாயம் செழிப்பாயிருந்தது. இங்கிலாந்தில் இரயில்வேக்கள் அமைக்கப்பட்டதால், குடியானவர்கள் தங்கள் விளைபொருள்களை நாடு முழுவதிலும் கொண்டுசென்று விற்பதற்கு வசதியுண்டாயிற்று. நிலத்திற்குப் போடும் உரங்களின் விலையும் குறைந்தது. விவசாயத்தில் பல

எந்திரங்களை உபயோகப்படுத்தியதால், அதிகத் தொழிலாளிகளை வேலைக்கு அமர்த்தவேண்டிய அவசியமில்லாமற்போயிற்று.

பதினெட்டாம் நூற்றுண்டிலும், பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டின் தொடக்கக் காலத்திலும் சில விவசாயிகள் கண்டு பிடித்த சிறந்த புதிய முறைகளை இக்காலத்தில் பெரும்பாலார் கைக்கொள்ளத் தொடங்கினர். விவசாயத்தில் பெருந்தொகைகள் முதலீடு செய்யப்பட்டன. இங்கிலாந்தில் இக்காலத்தில்மிருகங்களை நன்ருகப் பராமரித்தனர்; நல்ல இனங்களைச் சேர்ந்த மிருகங்களை விருத்தி செய்தனர்; நல்ல மாமிசம் தரும் ஆடுகளையும், சிறந்த உரோமந்தரும் ஆடுகளையும் பெருக்கினர்.

விவசாயத்தில் விஞ்ஞான முறைகள் புகுத்தப்பட்டன; பல வகைச் செயற்கை உரங்கள் பயன்படுத்தப்பட்டன. விவசாயத்திற்கு வேண்டிய கட்டடங்கள் பல கட்டப்பட்டன. மிருகங்களின் கொட்டில்கள் செவ்வையாக அமைக்கப்பட்டன.

1850-ஆம்ஆண்டுக்குபின் ஏறக்குறையஇருபது ஆண்டுகள் வரை, விலைகள் உயர்ந்தன. ஆஸ்திரேலியாவிலும், கலிபோர்னியாவிலும் தங்கச் சுரங்கங்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டபடியால், விலைவாசிகள் உயர்ந்தனவென்று கூறலாம். தொழிலாளிகளுக்குப் பல வேலை வாய்ப்புக்கள் ஏற்பட்டன ; கூலி விகிதங்களும் உயர்ந்தன. அதனுல், விலை வாசிகள் அதிகமான போதிலும் உணவுப் பொருள்கள் அதிக அளவில் வாங்கப்பட்டன.

இந்தக் காலத்தில் விவசாயம் செழிப்பாய் இருந்த போதிலும், பலர் கிராமங்களிலிருந்து நகரங்களுக்குச் சென்று குடியேறினர். இரயில்வேக்களை அமைப்பதற்கு ஏராளமான கூலி ஆட்கள் தேவையாயிருந்தார்கள். ஆதலால், வேலை எளிதில் கிடைத்தது. இரயில்வேக்குத் தேவையான இரும்பு முதலியவைகளைத் தயார் செய்யும் தொழில்களிலும் பலருக்கு வேலை கிடைத்தது. நகரங்களில் பல வகைத் தொழில்களும் வளர்ந்தமையால், கிராமங்களிலிருந்து சென்ற அனைவருக்கும் எளிதில் வேலை கிடைத்தது.

1838-ஆம் ஆண்டில் நிறுவப்பட்ட அரசர் விவசாயக் கழகமும் (Royal Agricultural Society), 1842ல் தொடங்கிய அரசர் விவசாயக் கல்லூரியும் (Royal Agricultural College)விவசாய இரசாயனச் சங்கமும் (Agricultural Chemistry Association) விவசாய

வளர்ச்சிக்குப் பெரிதும் உதவின. நாடு முழுவதும் பல விவசாயச் சங்கங்கள் அமைக்கப்பட்டன. விவசாயிகளுக்குப் புதிய ஆராய்ச்சி அறிவு கிடைப்பதற்கு இச்சங்கங்கள் உதவி செய்தன. விவசாயப் புள்ளி விவரங்களை முறையாகச் சேகரித்து 1864-ஆம் ஆண்டு முதல் அரசாங்கத்தார் வெளியிடத் தொடங்கினர்.

1874 முதல் 1894 வரையில் இங்கிலாந்தின் விவசாயத்தில் மந்தமேற்பட்டது. அக்காலத்தில் விவசாயப் பொருள்களின் விலை மிகவும் குறைந்துவிட்டது. அதனால், விவசாயிகள் பெருந்தொல்லைக்கு உள்ளானார்கள். 1874-ஆம் ஆண்டிலேதான் விவசாயம் கடைசியாகச் செழிப்பாயிருந்தது. 1875-ஆம் ஆண்டிலிருந்து விவசாயம் க்ஷீணித்தது. 1876, 1877-ஆம் ஆண்டுகளில் அறுவடை மிகவும் குறைந்துவிட்டது. பிளேகு நோய் மிருகங்களுக்குப் பெருஞ்சேதத்தை விளைத்தது. ஆடுகளும் நோயினால் மடிந்தன. அரசாங்கக் கமிஷன் ஒன்று விவசாயிகளின் நிலைமை மிகவும் சீர் கெட்டிருக்கிறது என்று 1882-ஆம் ஆண்டில் வருத்தத்துடன் கூறியிருக்கிறது. இந்தத் தாழ்ந்த நிலை நெடுங்காலம் நீடிக்கக்கூடுமென்று பெரும்பாலார் நம்பினர்.

விவசாய மந்தத்தின் முக்கிய காரணம் அமெரிக்காவிலிருந்து ஏராளமான கோதுமை இறக்குமதி செய்யப்பட்டதேயாகும். நீராவிக் கப்பல்களும் இரயில்வேக்களும் விருத்தியடைந்தபடியால், அமெரிக்காவிலிருந்துகூடக் குறைந்த செலவில் தானியங்களை இறக்குமதி செய்வது எளிதாயிற்று. இரஷ்யா, இந்தியா, ஆஸ்திரேலியா, அர்ஜென்டினா என்னும் நாடுகளிலிருந்தும் கோதுமை இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. மேலும், குளிர்ப்பதன முறைகள் விருத்தியானதால், ஆஸ்திரேலியாவிலிருந்தும், நியூஸீலந்திலிருந்தும் ஆட்டு மாமிசம் இறக்குமதி செய்யப்பட்டது. அர்ஜென்டினாவிலிருந்து மாட்டிறைச்சி தருவிக்கப்பட்டது. தகர டப்பிகளில் அடைக்கப்பட்ட மாட்டிறைச்சியும் மீனும் அமெரிக்காவிலிருந்து கொண்டு வரப்பட்டன. உலகின் பல பாகங்களிலிருந்தும் வெண்ணெய், மார்கரைன் (Margarine),பாலாடைக்கட்டி, உருளைக்கிழங்கு, பழ வகைகள் முதலியன இங்கிலாந்தில் இறக்குமதிசெய்யப்பட்டன.

விவசாயப் பொருள்களின் விலை குறைந்தது. 1894ல் ஒரு குவார்ட்டர் கோதுமையின் குறைந்த அளவான விலை 17 ஷி. 6 பெ.க்கு இறங்கியது. வெள்ளியின் விலை குறைந்ததால், வெள்ளி நாணயங்களை உபயோகித்த தேசங்களுடன்இங்கிலாந்துவியாபாரம்

செய்துநாணய மாற்றினல் நல்ல இலாபம் பெற்றது. அப்போது இந்தியாவில் வெள்ளி நாணயங்கள் புழக்கத்திலிருந்தமையால், இந்தியாவில் வெள்ளி நாணயங்களைக் கொடுத்து வாங்கிய சாமான்களை இங்கிலாந்தில் தங்க நாணயங்களைப்பெற்று விற்று வந்தமையால், தங்க நாணயக் கணக்கில் பண்டங்களைக் குறைந்த விலைக்கு விற்க முடிந்தது.

பல விவசாயப் பொருள்கள் குறைந்த விலைகளில் வந்து இறங்கியதை ஐரோப்பிய நாடுகள் கடுமையான இறக்குமதி வரிகளை விதித்துத் தடை செய்தன. இங்கிலாந்தில் அப்போது பின் பற்றப்பட்ட தடையிலா வாணிபக் கொள்கையினுல், இறக்குமதிகளைத் தடுக்க எவ்வித முயற்சியும் செய்யப்படவில்லை. வெளி நாடுகளின் போட்டியால் இங்கிலாந்தின் விவசாயிகளுக்குப் பெருநஷ்டம் ஏற்பட்டது. நிலங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட வாரத் தொகை (Rent) மிகவும் குறைந்துவிட்டது. வாரத்தொகை குறைந்த போதிலும், ஏராளமான நிலங்கள் சாகுபடி செய்யப்படாமல் கை விடப்பட்டன. 1815-ஆம் ஆண்டிலிருந்து 1905-ஆம் ஆண்டு வரையில் இங்கிலாந்தின் விவசாயத்தில் முதல் தொகையிலும் (Capital) இலாபத்திலும் உண்டான நஷ்டம் 160 கோடி பவுன் என்று சர் இங்கிலிஸ் பால்கிரேவ் (Sir Ingles Palgrave) என்பவர் கணக்கிட்டிருக்கிருர். விவசாயத்தில் எவ்வகை விருத்தியையும் செய்வது சாத்தியமில்லாமற்போயிற்று.

விவசாய மந்தத்தால் கிராமங்களிலிருந்து பல விவசாயத் தொழிலாளிகள் வெளியேறினுர்கள். பத்தொன்பதாம் நூற்ருண்டின் இறுதியில், ஏறக்குறைய முப்பது ஆண்டு வரை, விவசாயத் தொழிலாளிகளில் மூன்றிலொரு பங்கினரும் குடும்பத்துடன் நிலத்தில் வேலை செய்வதை விட்டுவிட்டனர். நாட்டுப்புறத்து மக்களின் தொகை இங்கிலாந்தில் மாத்திரம் குறையவில்லை. ஜெர்மனி, இத்தாலி, அமெரிக்காவில் சில பகுதிகள் ஆகிய இடங்களில் வசித்த கிராம மக்களின் தொகையும் குறைந்தது. ஆனுல், எந்த நாட்டிலும் இங்கிலாந்தில் குறைந்ததைப்போல நாட்டுப்புற ஜனத்தொகை அவ்வளவு அதிகமாகக் குறையவில்லை. விவசாய போர்டு, 1881-ஆம் ஆண்டு முதல் 1906-ஆம் ஆண்டு வரையில் விவசாய மக்களின் எண்ணிக்கை குறைந்ததைப் பற்றிய அறிக்கையொன்றில் அக்குறைவுக்குக் காரணம் விவசாயப் பொருள்களின் விலை குறைந்ததால் விவசாயத் தொழிலாளிகளின் தேவை குறைந்ததாகுமென்றும், விவசாயத்தில் அதிகமாக எந்திர சாதனங்களைப் பயன்படுத்தி

யதே என்றும் கூறப்பட்டுள்ளன. கிராமவாசியின் வாழ்க்கை சலிப்பு ஊட்டுவதாயிருந்ததுமன்றி, அவனுடைய கூலியும் மிகக் குறைவாயிருந்தது. தனக்கென நிலம் வாங்குவதற்கு விவசாயிக் குப் பணவசதியில்லை. அவன் வசித்த குடிசை மிகவும் தாழ்வா யிருந்தது. ஆதலால், நாட்டுப்புற விவசாயத்தொழிலாளிகள் நக ரங்களுக்குச் சென்றார்கள். அதனால், தொழில் நகரங்களிலும் துறைமுக நகரங்களிலும் ஜன நெருக்கம் அதிகமாயிற்று. குடியிருப்பு வசதி, வேலை வசதி முதலியவைகளில் நெருக்கடி உண்டாயிற்று. மேலும், விவசாயத் தொழிலாளிகளுக்கு வேலை கொடுப்பது குறைந் தது. ஆனால், அவர்கள் கிடைப்பதும் மேன்மேலும் அரிதாயிற்று. நாட்டின் சில பகுதிகளில் கிராமவாசிகளின் தரம் குறைந்து போயிற்று. இக்காலத்திலிருந்த விவசாய மந்தத்திற்குக் காரணம் இதுவென முடிவாகக் கூறுவதற்கில்லை. 1893-ஆம் ஆண்டு முதல் 1897-ஆம் ஆண்டு வரையில் விவசாய நிலையை ஆராய்ந்த அரசர் கமிஷன், விவசாய மந்தத்திற்கு முக்கிய காரணம் போக்கு வரத் தின் விருத்தியால் வெளி நாட்டினருக்கு இங்கிலாந்து தேச மார்க் கெட்டில் தன் பொருள்களை விற்பதில் கிடைத்த சௌகரிய மாகுமென்று குறிப்பிட்டது. வெளி நாட்டு விவசாயப் பொருள் களின் இறக்குமதியைத் தடை செய்யத் தொழிற்காப்புச் சுங்க வரி களை மறுபடியும் விதிக்க வேண்டுமென்று பலர் கூறத் தொடங்கி னர். அக்கருத்துச் சரியன்று என்பது பின்பு நடத்திய ஆராய்ச்சி களிலிருந்து புலனாகிறது. இந்த வியாபார மந்தமானது விவசாயத் தில் மாத்திரமன்றி, மற்றத் தொழில்களிலும் நிலவியிருந்தது. இது இங்கிலாந்தை மாத்திரமன்றி, உலகின் பல நாடுகளையும் பாதித் தது. இங்கிலாந்தைப் போல ஜெர்மனி, அமெரிக்கா, ஆஸ்தி ரேலியா முதலிய நாடுகளிலும் விவசாய உற்பத்திச் செலவைவிடக் குறைந்த விலைக்குத் தானியங்கள் விற்கப்பட்டன. வெள்ளி நாணயங்களை உபயோகித்த இந்தியா, அர்ஜென்டினா ஆகிய நாடு களில் விவசாயப் பொருள்களின் விலை குறையவில்லை. இதனால் அறியத்தகுவது, தேவைக்கு ஏற்பப் போதிய தங்கம் கிடைக்காத தாலேதான் தங்க நாணயங்களை உபயோகப்படுத்திய நாடுகளில் விலை குறைந்து வியாபார மந்தம் ஏற்பட்டது என்பதுதான்.

இத்தகைய சூழ்நிலையில் கோதுமை முதலிய தானியங்களைப் பயிரிடுவதைக் குறைத்துக்கொண்டு வேறு பல வகை விவசாயப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதுதான் இலாபத்தை அளிக்குமென் பதை விவசாயிகள் அறிந்துகொண்டார்கள். காய்கறிகளைப் பயி ரிடுதல், பழங்களை உற்பத்தி செய்தல், பூத்தோட்டங்களை அமைத்

தல், ஆடு மாடுகளைப் பராமரித்தல், கோழிப் பண்ணை நடத்துதல் முதலிய முயற்சிகள் வழியாக விவசாயிகள் தங்கள் வருமானத்தை அதிகமாக்கப் பாடு பட்டார்கள்.

இருபதாம் நூற்றூண்டின் தொடக்கத்தில் நிலைமை சற்று மாறியது. வெளி நாடுகளிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படும் மாமிசத்தைவிட இங்கிலாந்தில் கிடைக்கும் புதிய மாமிசத்தை மக்கள் விரும்பி வாங்கியதால், அதற்கு நல்ல விலை கிடைத்தது. அதனுல், மிருகங்களைப் பராமரிப்பது நல்ல இலாபம் தரும் தொழிலாயிற்று. பலர் மிருகங்களை நன்ருக வளர்க்கத் தொடங்கினர். விவசாயிகள் நல்ல இன மிருகங்களை வளர்த்து, வெளி நாடுகளுக்கு அனுப்பினுர்கள். ஆண்டுதோறும் மக்கள் பால், பாலேடு, முட்டை முதலியவற்றை மிகுதியாக வாங்கியபடியால், மாட்டுப் பண்ணைகளும், கோழிப் பண்ணைகளும் பல இடங்களில் அமைக்கப்பட்டன. இங்கிலாந்திலேயே உற்பத்தி செய்த உணவு வகைகளை மத்திய வகுப்பினரும், உயர்ந்த வருமானமுள்ளவர்களும் விரும்பி வாங்கிப் பயன்படுத்திஞர்கள். குறைந்த விலையுள்ள வெளி நாட்டு உணவுப் பொருள்களைத் தொழிலாளர் குடும்பத்தினர் வாங்கினர்.

கிராம மக்களின் தொகை குறைவதைத் தடுக்க இரண்டு முறைகளை அரசாங்கம் கையாண்டது. ஒன்று, நிலங்களின் ஒதுக்கீடு (Allotment); மற்றொன்று, சிறு நிலவுடைமைகளை ஏற்படுத்துவது. பெருநிலச்சுவான்தார்கள் சிறு குத்தகைக்காரர்களை விரும்பவில்லை. சிறு குடியானவர்கள் மறுபடியும் நாட்டில் தோன்றுவதற்கு அரசாங்கமே வழி செய்யவேண்டியிருந்தது. 1892-ஆம் ஆண்டில் அரசாங்கம் ஒரு சட்டத்தை இயற்றியது. அதன்படி கவுண்டிக் கவுன்சில்கள் நிலத்தை வாங்கி, வேலியிட்டு, விவசாயத்திற்கு வேண்டிய கட்டடங்களைக் கட்டி, நிலம் வேண்டுபவர்களுக்குச் சிறிய அளவு நிலங்களாக விற்பதற்கு அதிகாரம் தரப்பட்டது. இப்படி விற்கப்படும் நிலத்தை வாங்குபவர், அதன் விலையைச் சிறு சிறு தொகையாக ஐம்பது ஆண்டுக்குள் கொடுத்துத் தீர்க்கலாம். இந்த ஏற்பாட்டிஞல் அதிக பலன் உண்டாகவில்லை. 1908-ஆம் ஆண்டுக்குள் 250 ஏக்கர் நிலங்களே வாங்கப்பட்டன. ஆகையால், 1908-ஆம் ஆண்டில் சிறு நிலவுடைமைகளையும் ஒதுக்கீடுகளையும் ஏற்படுத்தும் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டத்தின்படி சிறு நில உடைமைகளை அமைப்பதற்காகக் கவுண்டிக் கவுன்சில்கள் நிலத்தைக் கட்டாயமாகக் கைப்பற்றுவதற்கு (Compulsory Acquisition) அதிகாரம் அளிக்கப்பட்டது. அப்படிக் கைப்பற்றிய நிலத்தை

விற்பதற்கு அல்லது குத்தகைக்கு விடுவதற்கு முன்பு, சிறு பகுதிகளாகப் பிரித்து, அப்பகுதிகளுக்கு வேலி, வடிகால், குடிநீர் வசதி, கட்டட வசதி முதலியவைகளைச் செய்து கொடுத்து, அவைகளைத் தனிப்பட்டவர்களுக்கோ அல்லது கூட்டுறவு முறையில் வேலை செய்யும் சங்கத்திற்கோ கொடுக்க வேண்டுமென்று கவுண்டிக் கவுன்சில்களுக்குச் சட்டம் ஆணை தந்தது. அவை இவ்வாறு செய்யத் தவறினால், அந்த வேலையை விவசாய போர்டு செய்யவேண்டுமென்று இச்சட்டம் உத்தரவிட்டது. இவ்வாறு நிலங்களை வாங்கிப் பிரித்துத் தருவதற்கான தொடக்கச் செலவுகளை அரசாங்கமே ஏற்றுக்கொண்டது. சிறு நிலவுடைமைகளை அமைத்துத் தருவதில் கவுண்டிக் கவுன்சில் இலாபம் பெறலாகாது; நஷ்டமும் அடையலாகாது. இச்சட்டத்தின்படி கவுண்டிக் கவுன்சில்கள் செயலாற்றுகின்றனவா என்பதைக் கவனிக்க, சில சிறு நிலவுடைமைக் கமிஷனர்களை அரசாங்கம் நியமித்தது.

இந்தச் சட்டம் வெற்றியுடன் வேலை செய்தது என்று ஒரு சிலர் கூறுகின்றனர். முதல் உலகப் போருக்கு முன் பல சிறு நிலவுடைமைகள் உண்டாக்கப்பட்டனவென்பது கூறப்படுகிறது. என்றாலும், இச்சட்டத்தால் சொந்த நிலமுள்ள சிறு குடியானவர் சமூகத்தை ஏற்படுத்த முடியவில்லை. தம்முடைய நிலத்திலேயே வசிப்பதற்குப் பலரால் இயலவில்லை. அதற்கு முக்கிய காரணம் கட்டடம் கட்டுவதன் செலவு மிக அதிகமாயிருந்ததேயாகும். 1908-ஆம் ஆண்டுக்கும் 1914-ஆம் ஆண்டுக்கும் இடையில், 774 புது வீடுகளையே கவுண்டிக் கவுன்சில்கள் கட்டினவென்பது கணக்கிடப்பட்டிருக்கிறது. கிராமங்களில் வீட்டு வசதி போதிய அளவு கிடைக்காததால், இளைஞர் பலர் நகரங்களிலிருந்து கிராமங்களுக்குச் செல்லவில்லை. அவர்கள் குடியேற்ற நாடுகளுக்குச் செல்வதும் தடை செய்யப்படவில்லை.

இச்சிறு நிலவுடைமைகளைப் பெற்றவர்களுள் பலர் விவசாயத்தில் அனுபவமே இல்லாதவராவர்; சிறந்த முறையில் வேளாண்மை செய்யும் முறைகளை அறியாதவர்; வேறு துறைகளில் வெற்றி பெறாது வாழ்க்கையில் சலிப்புற்றவர். நிலம் வேண்டுமென மனுச் செய்தவர்களுள் மூன்றிலொரு பங்கினர்கூட விவசாயத் தொழிலாளர் அல்லர். மனுச் செய்து நிலத்தை வாங்கியவர்களுள் பெரும்பாலோர் நிலத்தைக் குத்தகைக்கே எடுத்துக்கொண்டவராவர்; விலைக்கு வாங்கியவர் அல்லர். ஆதலால், அவர்களுக்கு நிலத்தில் நிலைத்த அக்கறை ஏற்படவில்லை. சிறு அளவில் நிலங்களைக்

குத்தகைக்கு விடுவது அவ்வளவு நல்ல பயனைத் தருவதில்லை என்பதை நிலச் சொந்தக்காரர் உணரலாயினர். எனினும், இங்கிலாந்தில் சிறிய அளவில் விவசாயம் செய்தவர்கள் பணம் கொடுத்து நிலத்தை வாங்குவதை விரும்பவில்லை. நிலத்தை அவர்கள் குத்தகைக்குத்தான் எடுத்துக்கொண்டார்கள்; தங்கள் முதலை நிலச் சாகுபடி செய்வதற்குப் பயன்படுத்தினார்கள். இச்சிறு நில உடைமை இயக்கம் முதல் உலகப் போரால் தடைப்பட்டது.

1919-ஆம் ஆண்டில் நிலக் குடியேற்ற (வசதிகள்) சட்டம் (Land Settlement [Facilities] Act) இயற்றப்பட்டது. படைகளை விட்டு விலகியவர்களை நிலத்தில் குடியேற்றுவது இச்சட்டத்தின் நோக்கமாகும். ஆனால், நிலத்தின் விலை மிக அதிகமாயிருந்ததால், சில ஆயிரவரே இச்சட்டத்தைப் பயன்படுத்திக்கொண்டனர். 1926ல் சிறு நிலவுடைமைகள்—ஒதுக்கீடுகள் சட்டம் (Small Holdings and Allotments Act) இயற்றப்பட்டது. சிறு நிலவுடைமை என்பது, ஓர் ஏக்கருக்கு மேல் ஐம்பது ஏக்கர்களுக்கு உட்பட்ட அளவுடையதென்பது நிர்ணயிக்கப்பட்டது. ஐம்பது ஏக்கருக்கு மேற்பட்டால், அதன் வருடாந்தர வருமானம் 100 பவுனுக்கு மேல் இருத்தல் கூடாது. 1931-ஆம் ஆண்டில் விவசாய நில (பயன்படுத்தும்) சட்டம் (Agricultural Land [Utilisation] Act) நிறைவேற்றப்பட்டது. இதன்படி சுமார் ஐந்து ஏக்கர்களைக் கொண்ட சிறு நிலவுடைமைகளை ஏற்படுத்தலாம். இவை சாதாரணமாக நகரங்களுக்கு அருகில் அமைக்கப்படவேண்டும். இவற்றில் வீடு கட்டும் ஏற்பாடு எதுவுமில்லை. இவற்றில் வேலையில்லா இளைஞரைக் குடியேற்றி அவர்களைக் காய்கறி முதலியவைகளைப் பயிர் செய்யவும், கோழிப் பண்ணை அமைக்கவும் ஊக்குவதென உத்தேசிக்கப்பட்டது. ஆனால், பணமுடை காரணமாக முன்னேற்றம் எதையும் காண இயலவில்லை.

சிறு விவசாயிகளுக்கு ஊக்கமளிப்பதற்காகக் கையாண்ட மற்றொரு வழி, நில ஒதுக்கீடாகும். ஒதுக்கீடு எனப்படுவது, தனி மனிதர்களோ அல்லது தல ஆட்சி அமைப்புக்களோ சாகுபடிக்குச் சிறு அளவு நிலங்களை ஒதுக்கித்தருவதாகும். இப்படி ஒதுக்கித் தரப்படும் நிலத்தின் அளவு கால் ஏக்கரிலிருந்து முக்கால் ஏக்கர் வரையில் இருக்கலாம். இந்நிலங்கள் வயல்களிலேதான் ஒதுக்கித் தரப்பட்டன. 1882-ஆம் ஆண்டில் நில ஒதுக்கீடு விஸ்தரிப்புச் சட்டம்

(Land Allotment Extension Act) நிறைவேற்றப்பட்டது. இதன்படி நிலங்களில் சாகுபடி செய்பவர்கள் முழு நேர விவசாயிகள் அல்லர்; கூலிக்காக வேறு எந்தத் தொழிலேனும் வேலை செய்பவர்கள்; தங்களுடைய ஒழிந்த நேரங்களிலும் விடுமுறை நாட்களிலும் காய் கறிகளைப் பயிர் செய்தல் முதலிய விவசாய வேலைகளில் ஈடுபடுபவர் கள். 1894ஆம் ஆண்டில் நிலத்தை வாங்கி ஒதுக்கீடுகளாகப் பிரித்துக் கொடுக்கும் அதிகாரம், பாரிஷ் கவுன்சில்களுக்கு மாற்றப் பட்டது. 1907-ஆம் ஆண்டு இயற்றப்பட்ட சிறு நிலவுடைமைகள் —ஒதுக்கீடுகள் சட்டம், தேவைக்கேற்றவாறு ஒதுக்கீடுகளை அமைத்துத் தருவது, பரோ (Borough) கவுன்சில், நகர்ப்புற ஜில்லாக் கவுன்சில், பாரிஷ் கவுன்சில் ஆகிய ஸ்தாபனங்களின் கடமை என்று குறிப்பிட்டது. ஒதுக்கீடுகளை அமைக்க அவை நிலங்களை விலைக்கு வாங்கலாம்; அல்லது குத்தகைக்கு எடுத்துக் கொள்ளலாம். நில ஒதுக்கீடுகளைப் பெற்றவர்கள் பெரும்பாலும் நகரத் தொழிலாளர்களாவார்கள். முதல் உலகப் போரின் போது விவசாய ஒதுக்கீடுகள் பல அமைக்கப்பட்டன. வெற்றிடங்களாய் இருந்தவைகளைத் தல ஆட்சி அமைப்புக்கள் கட்டாயமாகக் கைப் பற்றிக்கொண்டு பல ஒதுக்கீடுகளை உண்டாக்கின. சிறு விவசாயி களை உண்டாக்கும் இயக்கம், 1914ல் போர் தொடங்கிய போது தடைப்பட்டது. சிறு விவசாயிகளின் எண்ணிக்கையை அதிகமாக்கு வதற்குக் கூட்டுறவுச் சங்கங்களை அமைப்பது அவசியமெனக் கருதப்பட்டது.

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் இறுதியில், பெருவிவசாய மந்தம் உண்டாவதற்கு முன்பு, விவசாயத்திற்கு அரசாங்கம் எவ் வித உதவியையும் அளிக்கவில்லை. அது வரையில் அரசாங்கம் தலையிடாமைக் கொள்கையை விவசாயத் துறையில் கையாண்டுவந் தது. 1889-ஆம் ஆண்டில் அரசாங்கம் ஒரு விவசாய போர்டை அமைத்தது. அந்த போர்டு விவசாயிகளுக்கு இலவசமாக ஆலோ சனைகளைக் கூறியது; விவசாயத்தைப் பற்றிய பல புதிய கருத்துக் களைப் பரப்பியது. பல மிருக நோய்களை ஒழிப்பதற்கும் உதவியது. விவசாயிக்கு நல்ல உரங்கள் கிடைப்பதற்கான சட்டங்களை அமுல் செய்கிறது. விவசாய வளர்ச்சிக்காக 1909-ஆம் ஆண்டில் அபி விருத்தி மானியம் தனியாக ஒதுக்கப்பட்டது. காடுகளின் விருத்திக் காகவும், விவசாய ஆராய்ச்சிக்காகவும், கிராமக் கைத்தொழிலுக் காகவும் தனியாகப்பணம் ஒதுக்குவதற்கு நிதி இலாக்காவுக்கு அதி

காரம் வழங்கப்பட்டது. 1914-ஆம் ஆண்டில் இங்கிலாந்தானது பன்னிரண்டு விவசாய மாகாணங்களாகப் பிரிக்கப்பட்டது. ஒவ்வொரு மாகாணத்திற்கும் விவசாயத்தைப் பற்றிய ஆலோசனைகள் கூறுவதற்காக நிபுணர்கள் நியமிக்கப்பட்டார்கள்.

இங்கிலாந்து, 1914-ஆம் ஆண்டில் போர் தொடங்கியபோது தனக்கு வேண்டிய உணவுப் பொருள்களில் ஐந்தில் இரண்டு பங்குக்குக் குறைவான அளவை உள்நாட்டிலேயே உற்பத்தி செய்தது. இங்கிலாந்துக்குத் தேவையான கோதுமையில் ஐந்தில் ஒரு பங்குதான் உள் நாட்டு விவசாயத்திலிருந்து பெறப்பட்டது. ஆனால், போர் தொடங்கியதும் உணவுப் பொருள்களுக்கு வெளி நாடுகளை நம்பியிருந்த நிலைமை மக்களுக்குத் தொல்லை தந்தது. விவசாயப் பொருள்களின் விலை மிகவும் ஏறியது. அதற்கு முந்திய மூன்றுண்டுகளில் இருந்த விலையைவிட 120 சதவிகிதம் 1917ல் விலை அதிகமாயிற்று. கப்பல் கட்டணங்கள் உயர்ந்ததாலும், கப்பல்களின் மூலம் போருக்கு வேண்டியபொருள்களை அதிகமாக இறக்க வேண்டியிருந்ததாலும் வெளி நாடுகளிலிருந்து அதிகமாக உணவுப் பொருள்களை இறக்குமதி செய்ய முடியவில்லை. அவற்றின் உற்பத்தியை அதிகமாக்குவதற்காக மேற்கொண்ட முயற்சி அதிக பலனைத் தரவில்லை.

1916-ஆம் ஆண்டில் நிறைவேற்றிய ஒரு சட்டத்தின்படி உணவு கட்டுப்பாட்டு அதிகாரி ஒருவர் நியமிக்கப்பட்டார். அவருக்குதவியாக உணவு உற்பத்தி இலாக்கா ஒன்று புதியதாக அமைக்கப்பட்டது. 1917-ஆம் ஆண்டு முதல் 1921-ஆம் ஆண்டு வரையில் கோதுமையின் குறைந்தபட்ச விலைக்கு அரசாங்கம்உறுதியளித்தது. விவசாயத் தொழிலாளிகளின் குறைந்தபட்சக் கூலியும் நிர்ணயிக்கப்பட்டது. நாட்டின் ஒவ்வொரு பகுதியிலும் மத்திய விவசாயக் கூலிபோர்டு அமைத்த தலக் கமிட்டிகளுக்கு விவசாயக் கூலிகளை நிர்ணயிக்கும் அதிகாரம் வழங்கப்பட்டது. நிலையான வாரத் தொகையும் வரையறுக்கப்பட்டது. இந்த ஏற்பாடுகள் 1921ல் இரத்துச் செய்யப்பட்டன. ஆனால், 1924-ஆம் ஆண்டில் விவசாயக் கூலிகளை ஒழுங்குபடுத்தும் சட்டம் இயற்றப்பட்டு, அதன்படி கூலிகளை வரையறைசெய்வதற்கான அமைப்புக்கள் புதுப்பிக்கப்பட்டன. 1930ல் விவசாய விற்பனைச் சட்டமொன்று இயற்றப்பட்டது. விவசாய போர்டுகள் பல அமைக்கப்பட்டன. அவை விவசாயப் பொருள்களின் விற்பனையையும், விலையையும் ஒழுங்குபடுத்தும் அதிகாரத்தைப் பெற்றன.

1930-ஆம ஆண்டு முதல் 1938-ஆம் ஆண்டு வரையில் அறுவடைகள் நன்ருயிருந்தன. கோதுமையின் விலை குறைந்துவிட்டது. அதனுல், பல இடங்களில் தானியங்களைப் பயிரிடுவதை விவசாயிகள் குறைத்துக்கொண்டார்கள். 1932-ஆம் ஆண்டில் கோதுமைச்சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. இச்சட்டத்தின்படி நிலையான விகிதத்தில் கோதுமையின் சராசரி விலை உறுதி செய்யப்பட்டது. அந்த விலையைவிட மார்க்கெட்டின் விலை குறைவாய் இருந்தால், அந்த வித்தியாசத்தைக் கோதுமைஉற்பத்தி செய்வோருக்கு அரசாங்கம் கொடுத்துதவியது. 1937-ஆம் ஆண்டின் விவசாயச் சட்டத்தின்படி ஓட்ஸ், பார்லி ஆகிய தானியங்களைப் பயிர் செய்த விவசாயிகளுக்கு இவ்வகையான உதவி அளிக்கப்பட்டது.

இரண்டாவது உலகப் போருக்கு முன்பு உதவிக் கொடைகளை (Subsidies) அளிப்பதன் மூலம் விவசாயத்தை விருத்தி செய்ய அரசாங்கம் முற்பட்டது. ஏழாண்டு காலம் சாகுபடி செய்யாமல் புல் தரையாய்க் கிடந்த நிலத்தை உழுது பயிரிட்டால், ஏக்கர் ஒன்றுக்கு இரண்டு பவுன் வீதம் உதவிக் கொடையை அளிக்கலாமென 1936-ஆம் ஆண்டில் நிறைவேற்றப்பட்ட விவசாய அபிவிருத்திச் சட்டம் அரசாங்கத்திற்கு அதிகாரத்தை அளித்தது.

1939-ஆம் ஆண்டில் இரண்டாவது பெரும்போர் தொடங்கியது. அதனுல், உணவு உற்பத்தியை அதிகமாக்க வேண்டிய அவசியமேற்பட்டது. தரிசாக விடப்பட்டிருந்த நிலங்களெல்லாம் சாகுபடி செய்யப்பட்டன. உணவு உற்பத்தி அதிகமாயிற்று. ,
1943-ஆம் ஆண்டுகளில் மிக அதிக அளவுள்ள விவசாயப் பொருள் உற்பத்தி செய்யப்பட்டது. போரின் கடைசி ஆண்டுகளில் 1938-ஆம் ஆண்டில் பயிரிடப்பட்ட கோதுமை, உருளைக்கிழங்கு ஆகியவைகளின் அளவு இரண்டு மடங்காக அதிகமாக்கப்பட்டது. ஏராளமான அளவில் சர்க்கரை பீட்டுக் கிழங்கு சாகுபடி செய்யப்பட்டது.

போர்க்காலத்தில் ஒவ்வொரு விவசாயியும் எந்தப் பொருளை உற்பத்தி செய்யலாமென்பதைப் பற்றிய கட்டுப்பாடுகள் வகுக்கப்பட்டன. அதற்காக ஒவ்வொரு கவுண்டியிலும், யுத்த கால விவசாயக் கமிட்டி அமைக்கப்பட்டது. குடியானவர்கள் எந்தப் பயிர்களைச் சாகுபடி செய்யலாம் என்பதைக் கமிட்டி நிர்ணயித்தது. கமிட்டியின் உத்தரவை மீறிய குடியானவர்களையும், சரியாகச் சாகுபடி செய்யாதவர்களையும் நீக்கிவிட்டு, அந்நிலங்களைச் சரியாகச் சாகுபடி செய்வதற்கு வேறு குடியானவர்களிடம் கொடுப்பதற்குக்

கமிட்டிகளுக்கு அதிகாரமிருந்தது. அந்தக் கமிட்டிகளின் முயற்சியால் சிறிதளவு வெற்றிடங்கூடச் சாகுபடிக்குக் கொண்டுவரப்பட்டது. போர்க்காலத்தில் சாகுபடி செய்வதற்கு ஆட்கள் கிடைப்பது அரிதாயிருந்தது. பல விவசாயத் தொழிலாளிகள் படைகளில் சேர்ந்துவிட்டார்கள். ஆதலால், நிலச்சாகுபடியானது, பெண்களின் நிலப் படை உறுப்பினர்களாலும், போர்க் கைதிகளாலும், தாங்களாகவே உதவி செய்ய முன் வந்தவர்களாலும் நடத்தப்பட்டது. விவசாயத் தொழிலாளிகளின் கூலிகள் உயர்த்தப்பட்டன. வேலை செய்வதற்குப் போதிய, ஆட்கள் கிடைக்காததால், பல எந்திரங்கள் விவசாயத்தில் பயன்படுத்தப்பட்டன.

1945-ஆம் ஆண்டில் இரண்டாவது உலகப்போர் முடிந்த பிறகும் இங்கிலாந்தின் உணவு நிலைமை முழுதும் திருத்தியாய் இல்லை. மக்களுக்குப் போதிய உணவு கிடைக்கும்படி செய்யும் பொறுப்பை அரசாங்கம் தொடர்ந்து ஏற்றுக்கொண்டது. உள் நாட்டிலிருந்தே கூடுமான வரையில் அதிக உணவு உற்பத்தி செய்வதை அரசாங்கம் தனது குறிக்கோளாகக் கொண்டது.

1947ல் ஒரு விவசாயச் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டது. உணவுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதற்கு நிலையான விலைகளை உறுதி செய்ய அரசாங்கத்திற்கு அதிகாரம் தரப்பட்டது. ஆண்டு தோறும் விவசாயத்தின் நிலைமையை ஆராய்ந்து, அதற்கேற்ப விவசாயப் பொருள்களின் விலை தீர்மானிக்கப்பட்டது. இச்சட்டம் நல்ல முறையில் விவசாயம் நடைபெறுவதற்கான ஏற்பாடுகளையும் உண்டாக்கியது. ஒரு நிலத்தின் சொந்தக்காரரோ, சாகுபடி செய்பவரோ நிலத்தை நன்ருகப் பராமரிக்காவிட்டாலும், அல்லது செவ்வையாகச் சாகுபடி செய்யாவிட்டாலும், அவரை அரசாங்கத்தின் கண்காணிப்பின்கீழ்க் கொண்டுவர மந்திரிக்கு அதிகாரம் அளிக்கப்பட்டது. அதன் பின் அவர் என்ன காரியங்களைச் செய்ய வேண்டுமென உத்தரவிடப்படலாம். அவ்வாறு கண்காணிப்பின்கீழ்க் கொண்டு வரப்பட்ட ஓராண்டில் சரியான அளவு அபிவிருத்தி ஏற்படாவிட்டால், நிலத்தின் உரிமையாளரிடமிருந்து அதை விலைக்கு வாங்கவோ, சாகுபடியாளரை விலக்கவோ அரசாங்கத்திற்கு அதிகாரத்தை இச்சட்டம் வழங்கியது. பின்பு அந்த நிலத்தைச் சரியாகச் சாகுபடி செய்ய அரசாங்கம் தக்க நடவடிக்கையை எடுத்துக்கொள்ளும்.

குத்தகைக்கு நிலத்தை எடுத்துக்கொண்டிருந்த காலத்திலே தாம் செய்த சீர்திருத்தங்களுக்காகக் குத்தகைக்காரர் நல ஈடு

(Compensation for improvements) பெறுவதற்கும், குத்தகைக்கு விட்டிருந்த காலத்தில் நிலம் சீர் கெட்டிருந்தால் அதற்கான நஷ்ட ஈட்டுத்தொகையை நிலத்தின் உரிமையாளர் பெறவும் இச்சட்டத்தில் விரிவான விதிகள் வகுக்கப்பட்டிருந்தன. தமது கடமையைச் சரிவர நிறைவேற்ருத குத்தகைக்காரரிடமிருந்து நஷ்ட ஈடு வாங்கலாமென்ற உரிமையை முதன்முதலாக இந்தச் சட்டந்தான் நில உரிமையாளருக்கு அளித்தது. குத்தகைக்காரரை எளிதில் நிலத்தை விட்டு நீக்காதவாறு நிலத்தின் சொந்தக்காரரை இச்சட்டம் கட்டுப்படுத்தியது.

அது வரையில் சிறு நிலவுடைமைகளை அமைக்கும் இயக்கம் நல்ல வெற்றி காண முடியாததற்குக் காரணம் விவசாய முன்னேற்றத்தை முக்கியமாகக் கருதாது சமூக நலத்திற்கென அவைகளை ஏற்படுத்தியதேயாகும். அனுபவம் மிக்க விவசாயத் தொழிலாளிகளுக்குச் சிறு நிலங்களை அளிப்பதன் மூலம் நாளடைவில் அவர்களைச் சொந்த நிலமுள்ள சிறு விவசாயிகள் ஆக்க வேண்டுமென்ற கொள்கை இப்போது கடைபிடிக்கப்பட்டது. விவசாயத்தில் நல்ல பயிற்சி பெற்ற இளைஞர்கள் தங்களிடம் போதிய முதல் தொகையின்மையால் சிறு நிலவுடைமைகளைச் சாகுபடிக்கு எடுத்துக்கொள்ள முடியாதபோது அரசாங்கம் அவர்கட்குக் கடன் கொடுத்து உதவலாமென இச்சட்டம் அனுமதியளித்தது. சிறு நிலவுடைமைகளை அமைப்பதில் கவுண்டிக் கவுன்சில்களுக்கும், கவுண்டி பரோக்கவுன்சில்களுக்கும் ஏதாவது நஷ்டமேற்பட்டால், அதில் 15 சதவிகிதம் வரையில் ஈடுசெய்வதற்கு அரசாங்கத்திற்கு இச்சட்டம் அதிகாரத்தை அளித்தது. இச்சட்டம் விவசாய நிலக் கமிஷன் ஒன்றை அமைத்து, அதன் நோக்கங்களை அமுல் செய்வதில் மந்திரிக்கு உதவியளித்தது. விவசாய விருத்திக்காகத் தேசிய விவசாய ஆலோசனைச் செயற்கழகம் ஒன்று ஏற்படுத்தப்பட்டது. விவசாயிகளுக்கு ஆலோசனை கூறுவதற்காக அமைக்கப்பட்டிருந்த கவுண்டியின்போர்க் கால விவசாய நிர்வாகக் கமிட்டிகளுக்குப் பதிலாக, கவுண்டி விவசாயக் கவுன்சில்கள் நிறுவப்பட்டன. நிலச் சொந்தக்காரர்கள், குடியானவர்கள், விவசாய வேலையாட்கள் ஆகியோர்களின் பிரதிநிதிகள் இக்கமிட்டிகளின் உறுப்பினர்களாவார்கள்.

நீண்ட காலமாக ஸ்காட்டுலாந்து, வேல்சு, இங்கிலாந்தின் வடபகுதிகள் ஆகிய இடங்களிலுள்ள குன்றுகளின் பகுதிகளில் இடையர்கள் ஆடுமாடுகளை மேய்த்து வளர்ப்பது வழக்கம். இத்

தொழில் பத்தொன்பதாம் நூற்றுண்டில் ஓரளவு நன்றுக நடைபெற்றதெனினும், இருபதாம் நூற்றுண்டில் மங்க ஆரம்பித்தது. இத்தொழிலுக்கு ஊக்கமளிப்பதற்காக 1946-ஆம் ஆண்டில் குன்றுப்புறப் பண்ணைகளின் சட்டம் இயற்றப்பட்டது. இச்சட்டப்படி அரசாங்கம் அங்கீகரிக்கும் புனரமைப்புத் திட்டங்களின் செலவில் பாதியை உதவித் தொகையாக அரசாங்கம் அளிப்பதென முடிவு செய்யப்பட்டது. இவ்வேற்பாடு வெற்றியை அளிக்குமா என்பதைப் பற்றிய முடிவைச் சில காலம் பொறுத்திருந்து, அனுபவத்தைக்கொண்டுதான் செய்ய முடியும்.

மேலே குறிப்பிடப்பட்ட 1947-ஆம் ஆண்டின் விவசாயச் சட்டம் இங்கிலாந்தில் உணவு முட்டுப்பாடு அதிகமாயிருந்த போது கொண்டுவரப்பட்டது. அரசாங்கமே உணவுப் பொருள்களை வாங்குவது; உணவுப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வதிலும், விற்பனை செய்வதிலும் பல கட்டுப்பாடுகளை ஏற்படுத்துவது; உணவுகளைப் பங்கீடு செய்வது (Rationing) ஆகிய செயல் முறைகளால் 1947-ஆம் ஆண்டுச் சட்டம் அமுல் செய்யப்பட்டது. அப்போது விவசாயத்தின் குறிக்கோள் உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்குவதென்பதேதான். அரசாங்கத்தின் முயற்சியால் போர்க்காலத்திற்கு முன்பு உற்பத்தி செய்ததைவிட 1952ல் 50 சதவிகிதம் அதிகமான உணவுப் பொருள்கள் விளைவிக்கப்பட்டன. இரண்டாவது உலகப்போர் தொடங்கியதும் கைக்கொள்ளப்பட்ட உணவுப் பங்கீட்டு முறையானது 1954-ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதத்தில் கைவிடப்பட்டது.

சமீப காலமுதல் மார்க்கெட்டின் தேவைகளுக்கேற்ற வகையில் சிக்கனமான செலவில் விவசாயப் பொருள்களை உற்பத்தி செய்வது அரசாங்கத்தின் நோக்கமாயிருக்கிறது. இப்போது கீழ்க்காணும் வகைகளில் வேளாண்மையை வளர்ப்பதற்கு அரசாங்கம் முயற்சி செய்து வருகிறது.

1. சாகுபடி நிலத்தின் அளவை ஏறக்குறைய இப்போதிருப்பதைப் போல வைத்துக்கொண்டு, கோதுமை, ரை என்னும் தானியங்களை மட்டும் பயிரிடுவதை முக்கியமாகக் கருதாமல், பார்லி முதலிய தீவனப் பயிர்களையும் உற்பத்தி செய்வது.

2. மிருகங்களின் தீனிப் பொருள்களை இங்கிலாந்திலேயே அதிகமாகப் பயிரிடுவது.

3. முதல் தரமான மாட்டிறைச்சியை மார்க்கெட்டின் தேவைக்கேற்றவாறு உற்பத்தி செய்வது.

4. ஆட்டுக்குட்டி, பன்றி ஆகியவைகளின் மாமிசத்தின் உற்பத்திச் செலவைக் குறைப்பது.

5. முட்டைகள், பால் ஆகியவைகளின் உற்பத்தியைச் சற்றே குறைத்துக்கொள்வது.

பிரிட்டன் நாடானது மக்கள் நெருக்கமுள்ள தொழில் வளர்ச்சி மிக்க நாடு. ஆதலால், தேவையான உணவுப் பொருள்களில் பாதியை அது இறக்குமதி செய்கிறது. எனினும், அந்நாட்டின் தொழில்களிலே விவசாயம் முக்கியமானதாயும் பெரியதாயும் இருக்கிறது. இத்தொழிலில் ஏறக்குறைய பத்து லட்சம் மக்கள் ஈடுபட்டிருக்கிருர்கள். இந்நாட்டின் மொத்த ஆக்கத்தில் (Gross National Product) 4 சதவிகிதம் விவசாயத்திலிருந்து பெறப்படுகிறது. இந்நாட்டின் மொத்த நிலப்பரப்பான 6 கோடி ஏக்கர்களில் 4 கோடியே 80 இலட்சம் ஏக்கர் நிலங்கள் விவசாயத்திற்குப் பயன்படுகின்றன.

கலைச் சொற்கள்

தமிழ் — ஆங்கிலம்

அமைதி நீதிபதி - Justice of Peace 61
அரசாங்கக் கொடை - Bounty 43
அரை நேர வேலை முறை - Half-Time System 65
அளவர்கள் - Surveyors 77
அளவுக் கட்டணங்கள் - Standard Rates 112
அனுப்பீடுகள் - Consignments 99
அனுமதிச் சீட்டு - Licence 90
ஆயத் தீர்வை - Excise Duty 43
இரவலர் இல்லம் - Poor House 54
இல்லத் தொழில்முறை - Domestic System 7
இலாப ஈவு - Dividend 84
உடை வணிகர் - Clothier 8
உண்மைக் கூலிகள் - Real wages 132
உதவிக் கொடைகள் - Subsidies 101
உயிர்காப்பு இடைக் கச்சைகள் - Life Belts 124
உயிர் காப்புப் படகுகள் - Life Boats 124
உயிர் காப்பு மிதவைகள் - Life Buoys 124
உரிமைப் பத்திரம் - Charter 104
உருளைகளைக்கொண்டு அச்சடிக்கும் முறை-Cylinder Printing 47
உலைக்களம் - Forge 37
உள் நாட்டுப்போர் - Civil War 125
எறி நாடா - Flying shuttle 44
ஏற்றிச் செல்வாணிகம் - Carrying Trade 117
ஐவர் குழு - Junta 142
ஒதுக்கீடு - Allotment 156
கடலோர வாணிபம் - Coasting Trade 116
கட்டாயமாகக் கைப்பற்றுதல் - Compulsory Acquisition 156
கப்பல் தலைவர் - Master 118
கம்பெனி விருத்தியாளர் - Company Promoters 16
காட்டர்கள் - Cottars 13
காப்பு வரிகள் - Protective Duties 95
கில்டு முறை - Guild System 83
கை வினைஞன் - Artisan 53
கைவினைத் தொழில் - Handicraft 70
கூட்டமைப்புகள் - Federations 141
கூட்டரசு நாடுகள் - Commonwealth 117
கோக் - Coke 32
சக்தி அமைச்சு - Minister of Power 72
சாலை வாயில் டிரஸ்ட் - Turnpike Trust 77
சுங்க வரிகளின் இயல் முறை - Tariff Policy 125
சுதந்தரக் குடியானவர்கள் - Free men 13
சுயத்தேவைப் பூர்த்தி - Self Sufficiency 133
சுயேச்சைக் குடியானவர்கள் - Yeomen 18
சுழலி - Turbine 122
டிரஸ்ட் - Trust 30
டிரில் - Drill 20
தலையிடாமைக் கொள்கை - Laissez Faire 59
துரப்புகள் - Tunnels 97
தேர்ந்த கூலியாட்கள் - Journey men 136
தேர்ந்த தொழில் வினைஞன் - Master Craftsman 93
தொகுப்பு (தொழில்) - Combination 144
தொழில் நுட்பக் கமிஷன்-Technical Commission 107
தொழிலாளர் சங்கங்கள் - Trade Unions 65
தொழிற்கலப்புகள் - Amalgamations 126
தொழிற்செறிவு - Localisation 25
தொழிற்பயில்வு - Apprenticeship 41
நாட்டின் மொத்த ஆக்கம் - Gross National Product 165
நாடோடிக் கப்பல்கள் - Tramps 122
நார்பக் முறை - Norfolk Course 21
நிலக்கரி நிலயங்கள் - Coaling Stations 122
நீர்ச் சட்டம் - Water Frame 45
நூற்கும் ஜென்னி - Spinning Jenny 44
பரந்த வேளாண்மை - Extensive Cultivation 91
பரிசீலனை போர்டு - Board of Survey 88
பளுக் கோடுகள் - Load Lines 124
பார்வையாளர்கள் - Visitors 61
பின் தரும் தள்ளுபடி முறை - Deferred rebate System 126
புத்தமைப்புகள் - Inventions 37
புதுநுட்ப வினைமுறை - Technique 49
பொதுச் சட்டம் - Common Law 128
பொறி செய் பொருள்கள் - Manufactured Goods 94
போக்கு வரத்து நியாய சபை - Transport Tribunal 114
மியூல் - Mule 46
முடிவிடங்கள் - Terminals 208

முதல் தொகை - Capital 154
முதலீட்டுப்படி - Investment Allowance 128
முற்றுரிமை - Monopoly 103
மூன்று வயல் சாகுபடி முறை - Three field System 1
வணிகக் கப்பல்கள் - Mercantile Marine 124
வர்த்தக போர்டு - Board of Trade 103
வரையில்லாத போட்டி - Unrestricted Competition 103
வழிக் கப்பல்கள் - Liners 122
வழிச் சுங்கம் - Toll 77
வழுக்கும் வரி விகிதமுறை - A sliding scale of duties 93
விசேஷ நியாய சபை - Special Tribunal 106
விசைத் தறி - Power loom 46
வில்லென்ஸ் - Villeins 13
விற்பனை முற்றுரிமை - Monopoly 35
வேலைப்பகுப்பு முறை - Division of Labour 49
வேலை மாற்றுமுறை - Relay System 55
வேலையளவு கூலி விகிதம் - Piece rate of wages 137
வாய்க்கால்அடைப்புகள் - Locks 77
வாய்க்கால் பித்து - Canal Mania 82
வாரம் - Rent 91
ஜன உரிமைச் சாசனம் - Chartism 141
ஜின் - Gin 46

கலைச்சொற்கள்

ஆங்கிலம் — தமிழ்

Allotments - ஒதுக்கீடுகள் 156
Amalgamations - தொழிற் கலப்புகள் 126
Apprenticeship - தொழிற்பயில்வு 41
Artisan - கைவினைஞன் 53
Board of survey - பரிசீலனை போர்டு 88
Board of Trade - வர்த்தக போர்டு 103
Bounty - அரசாங்கக் கொடை 43
Canal Mania - வாய்க்கால் பித்து 82
Capital - முதல் தொகை 154
Carrying Trade - ஏற்றிச் செல் வாணிகம் 117
Civil war - உள்நாட்டுப் போர் 125
Charter - உரிமைப் பத்திரம் 104
Chartism - ஜன உரிமைச் சாசனம் 141
Clothier - உடை வாணிகர் 8
Coke - கோக் 32
Coaling station - நிலக்கரி நிலையங்கள் 122
Coastal Trade - கடலோர வாணிபம் 116
Combination - தொகுப்பு 144
Common law - -பொதுச் சட்டம் 138
Commonwealth - கூட்டரசு நாடுகள் 117
Company Promoters - கம்பெனி விருத்தியாளர்கள் 86
Compulsory Acquisition - கட்டாயமாகக் கைப்பற்றுதல் 126
Consignment - அனுப்பீடுகள் 99
Cottars - காட்டர்கள் 13
Craftsman -கை வினைஞன் 136
Cylinder Printing - உருளைகளைக் கொண்டு அச்சடிக்கும் முறை 47
Deferred Rebate -பின் தரும் தள்ளுபடி முறை 124
Dividend -இலாப ஈவு 86
Division of Labour - வேலைப் பகுப்பு 49
Domestic System -இல்லத் தொழில் முறை 7
Drill - டிரில் 20
Excise Duty - ஆயத் தீர்வை 43
Extensive Cultivation - பரந்த வேளாண்மை 91
Federation - கூட்டமைப்புகள் 141
Flying Shuttle -எறி நாடா 44
Forge -உலைக் களம் 37
Free-man -சுதந்திரக் குடியானவன் 23
Gin - ஜின் 46
Gross National Product - நாட்டின் மொத்த ஆக்கம் 165
Guild System - கில்டு முறை 33
Handicraft - கைவினைத் தொழில் 70
Invention - புத்தமைப்பு 37
Investment Allowance -முதலீட்டுப் படி 128

Journey men - தேர்ந்த கூலி யாட்கள் 136
Junta - ஜவர் குழு 141
Justice of Peace - அமைதி நீதிபதி 61
Laissez Faire - தலையிடாமைக் கொள்கை 59
Licence - அனுமதிச் சீட்டு 90
Life Belts - உயிர் காப்பு இடைக் கச்சைகள் 124
Life Boats - உயிர் காப்புப் படகுகள் 124
Life Buoy - உயிர் காப்பு மிதவைகள் 124
Liners - வழிக் கப்பல்கள் 122
Load Lines - பளுக் கோடுகள் 124
Localisation - தொழிற்செறிவு 15
Locks - (வாய்க்கால்களின்) அடைப்புகள் 88
Manufactured goods - பொறி செய் பொருள்கள் 94
Master - கப்பல் தலைவன் 118
Master Craftsman - தேர்ந்த தொழில் வினைஞன் 53
Mercantile Marine - வாணிகக் கப்பல்கள் 124
Ministry of Power - சக்தி அமைச்சு 75
Monopoly - முற்றுரிமை 103
Mule - மியூல் 45
Norfolk Course - நார்பக் முறை 21
Piece rate wages - வேலையளவுக் கூலி விகிதம் 137
Poor House - இரவலர் இல்லம் 54
Power loom - விசைத் தறி 46
Primary strike - மூல வேலை நிறுத்தம் 120
Protective Duties - காப்பு வரிகள் 95
Real wages - உண்மைக் கூலிகள் 132
Relay system - வேலை மாற்று முறை 65
Rent - வாரம் 91
Self sufficiency - சுயதேவைப் பூர்த்தி 133
Sliding scale of duties - வழுக்கும் வரி விகிதமுறை 93
Special Tribunal - விசேஷ நியாய சபை 106
Spinning Jenny - நூற்கும் ஜென்னி 45
Standard rates - அளவுக் கட்டணம் 112
Subsidies - உதவிக் கொடைகள் 161
Surveyors - அளவர்கள் 77
Tariff Policy - சுங்க வரிகளின் இயல் முறை 129
Technical Commission - தொழில் நுட்பக் கமிஷன் 107
Technique - புது நுட்ப வினைமுறை 46
Terminals - முடிவிடங்கள் 108
Three field system - மூன்று வயல் சாகுபடி முறை 2
Toll - வழிச் சுங்கம் 77
Trade Union - தொழிலாளர் சங்கம் 65
Tramps - நாடோடிக் கப்பல்கள் 122
Transport Tribunal - போக்கு வரத்து நியாய சபை 114
Trust - டிரஸ்ட் 30
Tunnels - துரப்புகள் 97
Turbine - சுழலி 122
Turnpike Trusts - சாலை வாயில் டிரஸ்டுகள் 77
Unrestricted Competition - வரை யில்லாத போட்டி 104
Villeins - வில்லென்ஸ் 13
Visitors - பார்வையாளர் 61
Water frame - நீர்ச் சட்டம் 45
Yeomen - சுயேச்சைக் குடியான வர்கள் 18