अंक 15 वां

मार्च 2021

जलतरंग

माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड की राजभाषा पत्रिका

MAKE IN INDIA



राष्ट्र के युद्धपोत एवं पनडुब्बी निर्माता



नौसेना के रियर एडमिरल वी शिवकुमार और एमडीएल के सीएमडी वाईस एडमिरल नारायण प्रसाद **करंज** का हस्तांतरण दस्तावेज हस्ताक्षर करते हुए



भारतीय नौसेना को पी–75 परियोजना की 3री पनडुब्बी **करंज** की सुपुर्दगी समारोह का दृश्य

जलतरंग

माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड की राजभाषा पत्रिका

संरक्षक

वाईस एडमिरल नारायण प्रसाद, भानौ (नि)

मुख्य परामर्शदाता

डा. संतोष कुमार मल्लिक, महाप्रबंधक (मानव संसाधन)

संपादक मण्डल

श्री एस एस कदम – महाप्रबंधक (मा.सं. – क.सं.)
श्री श्रीनिवास सिन्हा – अपर महाप्रबंधक (मा.सं. एवं रा.भा.)
श्री रामप्रीत यादव – सहायक प्रबंधक (राजभाषा)
श्री पी डी सिद्दीकी – सहायक प्रबंधक (राजभाषा)
सुश्री जयंतिका मुखर्जी – वरिष्ठ हिन्दी अनुवादक

मुद्रक

रेखा प्रिन्टर्स
7, गांवदेवी दर्शन, ब्रम्हदेव खोत मार्ग,
डॉकयार्ड रोड, माझगांव, मुंबई – 400010.

प्रकाशक

राजभाषा अनुभाग
माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड,
डॉकयार्ड रोड, मुंबई – 400010.
फोन – 22-23710456

विषय-सूची

अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक की कलम से 3

निदेशक (समवाय योजना एवं कार्मिक) का संदेश.... 4

महाप्रबंधक (मानव संसाधन) का संदेश 5

संपादकीय 6

माझगांव डॉक का क्रमिक विकास 7
रामप्रीत यादव
सहायक प्रबंधक (राजभाषा)

अंजानापन 14
सत्यनारायण प्रधान
अमप्र (मा.सं. - समवाय)

माझगांव डॉक का अभूतपूर्व अतीत 15
अरुणेश मुद्गल
प्रबंधक (एटीएस)

बातों बातों में 24
प्रकाश चन्द्र झा
उमप्र (जनि-कार्य)

तेनालीराम की चतुराई 25
मौसुमी मंडल

युध्दपोत निर्माण 26
सुरेश कदम
मप्र (मा.सं. एवं क.सं.)

क्यों पढना एक अच्छी आदत है 34
अमित कुमार
उप प्रबंधक (क्रय विभाग)

बाहरी दुनिया से पूरी तरह अंजान ये जनजातियाँ 35
अशोक शेल्हालकर
मप्र (न्हावा सेवा)

हिंदी कविता 36
महेश शेवाळे
योजना - पूर्व खंड

भारत में पनडुब्बी निर्माण .....
पी. डी. सिद्दीकी 37
सहायक प्रबंधक (राजभाषा)

मेहनत करें इंसान तो क्या हो नहीं सकता 43
झाहिद सुलेमान मजगांवकर
कार्यालय अधिक्षक

लावारिसों के मसीहा ....

ताकि अंतिम यात्रा हो सुकून भरी..... 46
राजराजेश्वरी भट्
मप्र की पीए

बेरहमी, जिसे खुद ब्रिटेन की आत्मा नहीं सह पाई ... 47
सुधीर दीवेकर
टूल रुम सहायक

ले लो मेरी जान 48
सिमनलाल आर्य
लिपिक

धार्मिक पहचान का संकट झेल रहे आदिवासी 49
जयसिंह
सिपाई

एमडीएल में उपलब्ध सुविधा / सेवाएँ 51
सचिन कदम
मुप्र (जनि-मा.सं.)

कुर्सी में गंगाराम 54
महीप गोयल
प्र (मा.सं. - समवाय)

बाथरुम में प्रयोगशाला 55
प्रवीण पाटील
कामगार

न्हावा हमारा बहुत ही प्यारा 56
तपन मंडल
के एंड टि अनिक चेंबुर यार्ड

किस ओर चला है देश 57
अक्षय संजय देखणे
नि (जनि) का पी ए

भ्रष्टाचार मुक्त जीवन 59
मोहिनी सावंत
प्लानर एस्टिमेटर

माझगांव डॉक में कार्यक्रमों की झलकियाँ 61

इस पत्रिका में दिये गये लेखकों के विचार से संपादक मंडल का सहमत होना आवश्यक नहीं है।



अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक की कलम से .....

माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड भारत सरकार राजभाषा विभाग द्वारा निर्धारित पत्राचार लक्ष्य एवं टिप्पणी लेखन को साकार करने के लिए प्रतिबद्ध है। हमारा यह नैतिक कर्तव्य है कि सरकार द्वारा जारी निर्देशों का अक्षरशः पालन सुनिश्चित करने का प्रयास करें क्योंकि सरकार के कर्मठ हाथ इसके सरकारी कर्मचारी होते हैं। कंपनी में हिन्दी के प्रचार-प्रसार के लिए और कंपनी के उत्पादों की विस्तृत जानकारी आम जनता तक पहुँचाने का सर्वोत्तम माध्यम पत्रिका है जिसमें कंपनी के परिचालन से लेकर उत्पादों की गुणवत्ता की विस्तृत जानकारी प्रदान की जाती है।

'जलतरंग' का 15 वां अंक विशेष रुप से कंपनी के क्रमिक विकास के साथ इसके विस्तार तथा गुणवत्तापूर्ण उत्पादों का क्रमदार ब्योरा पाठकों की जिज्ञासा को ध्यान में रखते हुए प्रकाशित किया जा रहा है। पत्रिका में प्रकाशित कंपनी की तथ्यात्मक सूचना ज्ञानवर्धक है।

हिन्दी का प्रयोग निरंतर बढ़ाने के लिए प्रोत्साहन राशि प्रदान की जाती है जो विभिन्न माध्यमों से कार्यान्वित करने के लिए लागू है। कोविड-19 के प्रभाव को रोकने तथा कर्मचारियों के हितों को ध्यान रखते हुए अनेक कार्यक्रम सावधानीपूर्वक चलाए जा रहे हैं। सभी कार्य सिर्फ सरकारी तंत्रों के सहारे पूरे नहीं हो सकते इसलिए सभी देशवासियों के सहयोग से इस महामारी से मुकाबला करना होगा। मैं चाहता हूँ कि सभी कर्मचारी स्वस्थ्य रहें। विषम परिस्थिति के बावजूद पत्रिका प्रकाशन के लिए राजभाषा अनुभाग बधाई का पात्र हैं।

वाईस एडमिरल नारायण प्रसाद, भानौ (नि)

अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक



निदेशक (समवाय योजना एवं कार्मिक) का संदेश

जलतरंग का 15 वां अंक एमडीएल के विस्तार और गौरवशाली विरासत को वैश्विक रुप से चरमोत्कर्ष पर पहुँचने एवं पनडुब्बी निर्माण कर देश की समुद्री सीमाओं को मजबूती से सुरक्षित करने में स्वदेशी रुप से आत्मनिर्भर बनने का इतिहास है। कंपनी को देश का पोत एवं पनडुब्बी निर्माता होने का गौरव करीब 250 वर्षों के अथक परिश्रम एवं बुद्धिमत्ता का परिचायक है। विश्व के अनेक देश भारत के पहले और बाद में स्वतंत्र हुए लेकिन जितना विकास समुद्री सुरक्षा क्षेत्र में भारत ने किया है उतना सिर्फ एक देश को छोड़कर अन्य नहीं कर पाए हैं।

भाषा की बहुलता ही देश की समृद्ध विरासत है। दुनिया के किसी भी देश में इतनी लिखित भाषाएँ नहीं है जितनी केवल भारत में पाई जाती हैं।

सभी भाषाओं का समृद्ध साहित्य है। इनमें सबसे सरल भाषा के रुप में हिन्दी को संविधान सभा ने 14 सितंबर 1949 को स्वीकार किया है। प्रेरणा, सद्भाव एवं प्रोत्साहन से भाषा का विकास किया जाए। इसके लिए एमडीएल में अनेको प्रोत्साहन योजनाएँ प्रबंधन द्वारा लागू की जा रही हैं। जिन्हें भारत सरकार राजभाषा विभाग ने निर्धारित किया है।

भाषा की उत्कृष्टता तथा प्रचार-प्रसार में सराहनीय रुप से योगदान के लिए पत्रिका को कई राष्ट्रीय स्तर के पुरस्कार प्राप्त हुए हैं और टॉलिक द्वारा वर्ष 2014 से प्रथम पुरस्कार प्राप्त होता रहा है।

मेरी हार्दिक अभिलाषा है कि 'जलतरंग' सतत प्रगति कर सर्वोत्तम पत्रिका बनी रहे।

कमोडोर टी वी थॉमस एनएम, भानौ (नि)

निदेशक (समवाय योजना एवं कार्मिक)



महाप्रबंधक (मानव संसाधन) का संदेश ...

"जलतरंग" पत्रिका का 15 वां अंक विषम परिस्थिति में भी प्रकाशित करने पर गौरव की अनुभूति हो रही है क्योंकि कोरोना महामारी के प्रकोप से पूरा विश्व गतिहीन हो गया है।

यह अंक में कंपनी के प्राचीन उत्थान से आज के चरमोत्कर्ष का चित्रण सार्थक रुप से किया गया है। मैं कई उपक्रमों में सेवा प्रदान कर इस विशिष्ट राष्ट्रीय सुरक्षा से संबंधित कंपनी में आया हूँ। मेरा भी विचार है कि राष्ट्रीय महत्व के इस कंपनी का नाम सदा रोशन होता रहे। इसके लिए उत्पाद की गुणवत्ता के साथ हिंदी भाषा का अधिकतर उपयोग भी सभी कर्मचारियों की नैतिक और राष्ट्रीय जिम्मेदारी है। आज से 73 वर्ष पहले स्वतंत्रता प्राप्त हुई। पुरानी परंपराओं के स्थान पर विकासोन्मुख परंपरा एवं स्वयं की भाषा का विकास करना हमारी जिम्मेदारी है। बिना स्वयं की भाषा के राष्ट्र के सभी नागरिकों का सर्वांगीण और सार्थक विकास किसी भी राष्ट्र में संभव नहीं है।

जिन विदेशीयों का हमारा देश गुलाम था वे भी पहले लगभग सात सौ वर्षो तक इटली एवं फ्रांस के गुलाम रह चुके थे। आज देश के सभी नागरिकों का हित देखना संघ सरकार की जिम्मेदारी है। साथ ही भाषा का विकास भी भारत सरकार गृह मंत्रालय के राजभाषा विभाग की प्राथमिकताओं में शामिल है।

भारत सरकार भाषा के मामले में पूर्ववर्ती सरकारों से अधिक सजग एवं निष्ठावान दिखाई दे रही है।

अब सरकारी कर्मचारियों की बारी है कि सरकार को हर संभव सहयोग कर सभी नागरिकों की इच्छाओं को पूरा करें और सबको सम्मानपूर्वक जीने का अधिकार एवं विकास का अवसर प्रदान करें।

डॉ संतोष कुमार मल्लिक

महाप्रबंधक (मानव संसाधन)



संपादकीय ....

"जलतरंग" का 15 वां अंक विशेष रुप से कंपनी के क्रमिक विकास के साथ इसके अधिग्रहण और राष्ट्र की समुद्री सीमा सुरक्षा को ध्यान में रखते हुए इसके विशिष्ट योगदान को रेखांकित करने का प्रयास है।

दो सौ वर्षो की गुलामी से आजाद होने के उपरांत आत्मनिर्भर बनने की सार्थक कोशिश हमारे दूरदृष्टा राष्ट्रीय नेताओं ने किया जिसके परिणाम स्वरुप इस कंपनी का उत्तरोत्तर विकास होता रहा है और अपने गौरवशाली 250 वर्षो के इतिहास को विरासत के रुप में कंपनी के दर्शक दीर्घ में रखा गया है। विदेशी अतिथियों को खास दौर से दर्शक दीर्घा का दर्शन कराकर प्रबंधन गर्व महसूस करता है।

युद्धपोत, विध्वंसक और पनडुब्बी निर्माण की गतिविधियों के साथ कंपनी के कर्मचारी हिंदी के प्रचार एवं प्रसार के लिए साहित्यिक विषयों में भी रुचि लेते हुए अपना योगदान पत्रिका को देते हैं।

तकनिकी विषयों का अधिकार कार्य अभी अंग्रेजी साहित्य में उपलब्ध है लेकिन हमारा प्रयास है कि आम जन की जानकारी के लिए स्वदेशी भाषा में उपलब्ध कराया जाय क्योंकि देश के अधिकांश लोग हिंदी ही समझते हैं, जो बोलने समझने में सबसे सुविधा जनक है। भारत सरकार राजभाषा विभाग का भी यह आशय है कि सरलतम शब्दों का प्रयोग सूचना प्रेषित करने तथा लिखने में किया जाय। पत्रिका प्रकाशन कोरोना काल में केवल ई-पत्रिका के रुप में ही संभव है। पत्रिका से हिंदी के प्रचार-प्रसार के लिए कंपनी में सभी कर्मचारियों को एक सार्थक मंच मिलता है जहाँ सभी कर्मचारी रुचि के विषय पर अपने विचार अभिक्त करते हैं।

रामप्रीत यादव

सहायक प्रबंधक (राजभाषा)



रामप्रीत यादव
सहायक प्रबंधक (राजभाषा)

माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड का क्रमिक विकास

मुंबई के सात द्वीपों में माझगांव भी शामिल था दूसरे द्वीपों का नाम क्रमशः माहिम, वर्ली, माटुंगा, गिरगांव, ओल्डवूमेन्स लैण्ड तथा कोलाबा था। ये सभी एक दूसरे से अलग-अलग स्थित थे और अरब सागर में ज्वार-भाटा के समय आपस में मिलते थे।



प्राकृतिक रुप से माझगांव द्वीप के पास एक खाड़ी थी जिसे माझगांव क्रीक कहा जाता था, आज उसे ही कसारा बेसीन के नाम से जाना जाता है। यह बेसीन प्रारंभ से ही बहुत गहरी थी जिसमें बड़े जलयान आसानी से आ-जा सकते थे। 1000 से 1700 ईस्वी के दौरान माझगांव की सकरी खाड़ी में मुगल जलयानों के खड़ा करने का प्रमाण पाया जाता है। लगभग 1600 ईस्वी के दौरान अरब लोग माझगांव क्षेत्र में बार-बार आया करते थे। औरंगजेब के शासन के दौरान सिद्दियों ने माझगांव पर कब्जा कर लिया था। वर्ष 1675 से 1677 के दौरान कसारा बेसीन में सिद्दियों के जहाज यहाँ लंगर डालते थे। आज उसे ही मुगल डॉक कहते हैं। प्राचीन काल में यहाँ कीचड़ में एक गोदी थी जिसमें ज्वार-भाटा के समय अरब लोगों के जहाज लंगर डालते थे और कीचड़ के स्लिप-वे पर ज्वार के समय खींचकर बाहर निकाले जाते थे।

जहाज मरम्मत तथा जहाज निर्माण केंद्र के रुप में माझगांव का विकास

मुंबई में सबसे पहले आने वाले पुर्तगाली थे जिनका आगमन सन 1507 के आस पास माहिम में हुआ। यहाँ पहुँचने पर पुर्तगालियों ने अपनी सुरक्षा को मजबूत करने के लिए माहिम में किल्ला बनाया जो आज भी जर्जर अवस्था में माहिम पश्चिमी समुद्री तट तथा नए रोप-वे ब्रिज के बीच स्थित है। सन 1534 में पूरा मुंबई पुर्तगालियों के कब्जे में आ गया था फिर भी पुर्तगालियों ने मुंबई के द्वीपों को अपने जहाज व्यवसाय के लिए लाभप्रद नहीं समझा और सन 1661 में मुंबई के द्वीपों को दहेज के रुप में ब्रिटेन को दे दिया। पुर्तगाल की राजकुमारी का विवाह ब्रिटेन के राजकुमार से हुआ था। अंग्रेजों ने अनुमान लगाया कि समुद्री जल की गहराई ज्वार की स्थिति और मानसून से पर्याप्त सुरक्षा की दृष्टि से यह स्थान सुरक्षित है, बॉम्बे हार्बर को जहाज निर्माण और जहाज मरम्मत यार्ड के रुप में परिवर्तित करने के लिए थोड़े ही प्रयास करने की जरुरत है।

अँग्रेजी नौसेना का बेड़ा आधार सुरत में स्थित था जहां वे अपनी जहाजों की मरम्मत करते थे। सन 1686 में उन्होने अपना जहाज मरम्मत केंद्र सुरत से मुंबई स्थानांतरित किया। अँग्रेजों ने अपनी गोदी कॉसल एरिया में स्थापित किया जिसे उस समय बॉम्बे डॉकयार्ड कहा जाता था और आज वही नेवल

डॉकयार्ड के नाम से मशहूर है। उस जमाने में अपनी सुरक्षा के लिए अँग्रेजों ने दक्षिण मुंबई के कुछ क्षेत्रों में दीवार बनवाया था जो आज मौजूद नहीं है क्योंकि समय के साथ शहर का विस्तार कोलाबा, वीटी, गिरगाँव क्षेत्रों से आगे की ओर होता रहा, दीवार अब कहीं दिखाई नहीं देती लेकिन उस समय दीवार के भीतर स्थिति स्थानों को आज भी फोर्ट एरिया कहा जाता है।

उस समय ईस्ट इंडिया कंपनी संयुक्त रुप से युद्धपोत और व्यापारिक तोपों का निर्माण करती थी। ईस्ट इंडिया कंपनी के व्यापारिक पोत और युद्धपोत बॉम्बे डॉकयार्ड में लंगर डालते थे।

विदेशी व्यापार में भारी मुनाफा होने के कारण ईस्ट इंडिया कंपनी ने अपने व्यापारिक हितों को कायम रखने के लिए मुंबई में गोदी सुविधायें बढ़ाने का निर्णय लिया।

इसके लिए ऊपरी मध्य और निचले मुंबई में ड्राईडॉक का निर्माण बॉम्बे डॉकयार्ड कैंसल एरिया में सन 1750, 1762 तथा 1775 में क्रमशः किया गया। यही एकमात्र ड्राई डॉक था जो बॉम्बे मैरिन और ईस्ट इंडिया दोनों के लिए उपलब्ध था और बाहरी जहाजें भी इसी ड्राई डॉक में लंगर डालती थी।



पुरानी छोटी गोदी (माझगांव ड्राई डॉक)

जैसे-जैसे समय बीतता गया और जहाजों का कारोबार बढ़ता रहा जिसके कारण यहाँ की सुविधायें इन द्वीपों के पूर्वी समुद्री तट के उत्तर तरफ बनाना आवश्यक था।

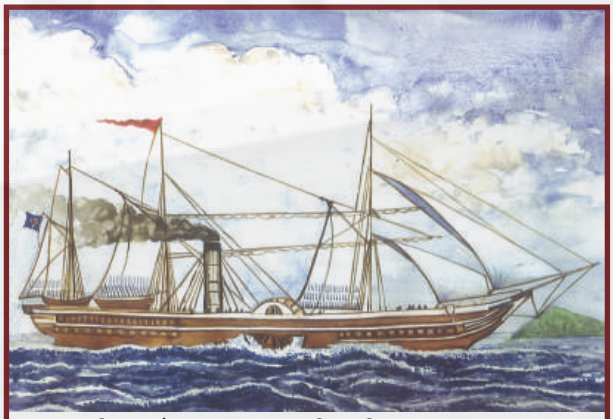
300 टन क्षमता के जहाजों की बर्थींग करने के लिए एक सुखी गोदी स्थापित करने की आवश्यकता बॉम्बे डॉकयार्ड क्षेत्र से बाहर बनाने की परिकल्पना महसूस की गई और इसके कारण माझगांव परिसर में अँग्रेजों द्वारा मुंबई पोर्ट ट्रस्ट परिसर के आरंभ होने से पहले प्रारंभ किया गया।

बॉम्बे डॉकयार्ड से बाहर पहली बार विस्तार करने के उद्देश्य से माझगांव क्षेत्र में कार्य आरंभ किया गया। माझगांव के इस पूर्वी समुद्री तट पर एक स्लिप-वे माझगांव में मौजूद था जिसका निर्माण सन 1673 में किया गया था। यहाँ पर एक छोटी गोदी थी जिसे माझगांव डॉक कहा जाता था। यह आज भी अपने वर्तमान रुप में मौजूद है जिसका पुनःनवीनीकरण किया गया है।

इस छोटी सी बुनियाद के आधार पर माझगांव डॉक रुपी विशाल महल खड़ा हुआ है।

माझगांव ड्राई डॉक का कार्य सन 1774 में पूर्ण हुआ। इस गोदी का प्रवेश द्वार पहले कसारा बेसीन की ओर था जो ज्वार भाटा से संचालित होता था। इस गोदी का मुख्य उद्देश्य ईस्ट इंडिया कंपनी के जहाजों की देखभाल करना था जिसमें अनेक जहाजों को नेवल डॉकयार्ड में भीड़-भाड़ के कारण नहीं ले जा सकते थे।

माझगांव डॉकयार्ड को इस प्रकार दूसरे नेवल डॉक के रुप में उपयोग किया जाता था और इसका प्रशासन बाम्बे मैरीन अधिक्षक के अधीन था। सन 1804 में श्री रुस्तम जी मानकेजी वाडिया ने जहाज निर्माता के रुप में इसका कार्यभार लिया क्योंकि यह डॉक यार्ड भी बाम्बे डॉक यार्ड से संबद्ध था। माझगांव ड्राई डॉक केवल मरम्मत और पुर्नसज्जा का कार्य ही नहीं करता था बल्कि जहाजों का निर्माण भी करता था। अनेक जहाजों का निर्माण माझगांव डॉक में किया गया और उनको खींचकर बाम्बे डॉकयार्ड में सज्जा के लिए ले जाया जाता था। इस प्रकार माझगांव डॉक ने प्रसिद्ध टिकवुड युद्धपोतों का निर्माण कर बाम्बे डॉकयार्ड को सहयोग वाडिया के कुशल नेतृत्व में किया है। टिकवुड जहाजों के बाद स्टीम इंजन का विकास हुआ।



एमडीएल में निर्मित पहली स्टीम चालित जहाज

नार्थ यार्ड और साउथ यार्ड :

माझगांव परिसर में एक साथ दो यार्डो का विकास हुआ था जिन्हे आज नार्थ यार्ड और साउथ यार्ड के रुप में जाना जाता है। पेनिनसुलर एंड ओरिएंटल नेविगेशन कंपनी ने (पी एंड ओ) ने मुगल ड्राई डॉक का सन 1874 में अधिग्रहण किया। आरंभ में पट्टे पर लिया था बाद में इसके मूल मालिक शेखजी से खरीद लिया। जैसे-जैसे पी एंड ओ की जहाजों का कारोबार बढ़ने लगा उन्होने विचार किया कि अपनी जहाजों की मरम्मत का केंद्र भी मुंबई में होना चाहिए। विस्तार की दृष्टि से सन 1860 में पी एंड ओ कंपनी ने माझगांव डॉक को खरीदा और सन 1863 में मुगल ड्राईडॉक का विस्तार किया । माझगांव ड्राई डॉक के उत्तर पश्चिम तरफ एक त्रिकोण प्लाट को पहले प्राप्त किया और सन 1865 में रिची ड्राईडॉक का निर्माण कराया और सन 1870 में दक्षिण यार्ड को उत्तर यार्ड से जोड़ दिया इस प्रकार नार्थ यार्ड में दो ड्राईडॉक हो गए पहला माझगांव ड्राईडॉक और दूसरा रिची ड्राईडॉक । दक्षिण यार्ड में केवल एक ड्राईडॉक है जिसे मुगल ड्राईडॉक कहते है । यह आज भी बेहतर स्थिति में है और नियमित रुप से पनडुब्बी की पूर्ण सज्जा के लिए उपयोग किया जा रहा है। इसके अलावा सन 1960 में भारत सरकार द्वारा अधिग्रहण करने के पश्चात दो स्लिप-वे का निर्माण दक्षिण और उत्तर यार्ड में जहाजों के बुनियादी कार्यो को पूरा करने के लिए किया गया है जहाँ जहाजों की इकाईयों को आपस में जोड़ा जाता है। इकाइयों को उठाने के लिए गोदियों के दोनों तरफ ट्रैक पर क्रेन स्थापित की गई हैं। पी एंड ओ द्वारा वित्तीय कमी का सामना करने पर यह एहसास हुआ कि माझगांव के दो यार्डो को चलाना कठिन कार्य है। इसके कारण पी एंड ओ ने साउथ यार्ड को नए खरीददार द ब्रिटिश इंडिया नेविगेशन कंपनी लि. को बेच दिया जिसे पहले बी आई कहा जाता था।



नार्थ यार्ड में रिची ड्राईडॉक का चित्र

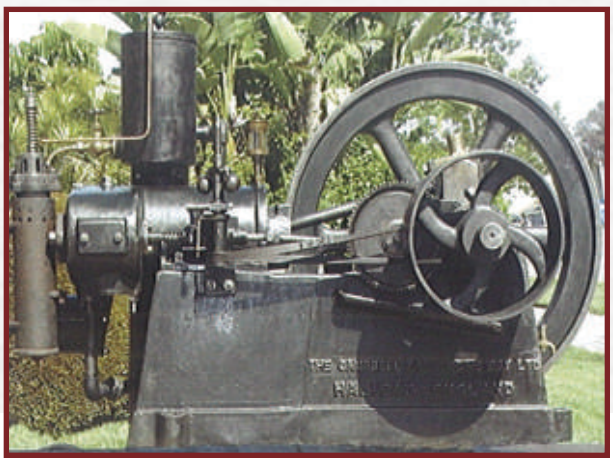
माझगांव डॉक कंपनी :

सन 1870 से 1914 तक पी एंड ओ और बी आई कंपनियों ने अपने जहाजों का परिचालन क्रमशः नार्थ यार्ड और साउथ यार्ड से करते रहे । इसके कारण दोनों कंपनियों के बीच एक बढ़िया स्पर्धा उत्पन्न हुई। फिर भी सन 1915 से पहले ही नार्थ यार्ड और साउथ यार्ड एवं रिची ड्राईडॉक और ओल्ड मुगल डॉक सम्मिलित रुप में माझगांव डॉक कंपनी के नियंत्रण में आ गए क्योंकि प्रथम विश्वयुद्ध के दौरान समन्वय और बुनियादी सहायता प्रदान करने के लिये यह आवश्यक था । पी एंड ओ कंपनी तथा बी आई कंपनी ने एक साझेदारी फर्म बनाया और वर्ष 1915 में माझगांव डॉक कंपनी का गठन किया गया।

सन 1940 में द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान माझगांव डॉक लि. का उपयोग पैसेंजर लाइन्स पोतो का रुपान्तरण सैनिक पोत और अस्पताल पोत के रुप में युद्ध में सहायता करने के लिए एक अंग बनाकर ब्रिटिश सेना की सहायता के लिए किया गया।

अनेक बड़े जहाज जो बम या टारपीडो के हमले में विकृत हो गई थी उन जहाजों को माझगांव डॉक कंपनी द्वारा नया जीवन प्रदान किया गया। फ्लैग ऑफिसर कमांडिंग रॉयल इंडियन नेवी मुगल ड्राईडॉक के प्रभारी अधिकारी थे । उन्होने सुनिश्चित किया था कि प्राथमिकता के आधार पर द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान मुगल ड्राईडॉक का इस्तेमाल सिर्फ जहाजों की मरम्मत के लिए किया जाए।

सन 1950 में एमडीएल ने कैंम्पबेल आयल इंजन का निर्माण आरंभ किया और यूनाईटेड किंगडम से अधिकृत रुप से लाइसेन्स लेकर माझडॉक आयल इंजन के नाम से बाजार में बेचा। इस पंप का उपयोग मुख्य रुप से कृषि कार्यों हेतु किया गया था। इसकी मांग दस साल तक खूब रही बाद में मांग कम होने के कारण कंपनी ने वर्ष 1966 से इसका उत्पादन बंद कर दिया।



माझगांव डॉक प्राइवेट लिमिटेड :

द्वितीय विश्व युद्ध के पश्चात पी एंड ओ के साथ-साथ बी आई कंपनी ने परिचालन के लिए लागत में कटौती का प्रयास किया जिसके कारण जहाजों का परिचालन प्रभावित होने लगा। सन 1948 में कंपनी ने नार्थ यार्ड की अपनी कुछ जमीन को पट्टे पर महिंद्रा एंड महिंद्रा को दे दिया जिसका पट्टा सन 1962 में समाप्त हुआ। सन 1953 में मेसर्स सिंदीया वर्कशाप लिमिटेड ने नार्थ यार्ड और साउथ यार्ड के बीच स्थित खाली त्रिकोनी भूमि को खरीद लिया जहाँ समुद्र से जुड़ी एक छोटी गोदी थी। कंपनी का उद्देश्य इस गोदी का उपयोग जहाज निर्माण तथा मरम्मत हेतु करना था। अनेक वर्षो तक सिंदीया वर्कशाप लिमिटेड ने जहाजों की मरम्मत का कार्य किया और कुछ वर्षो बाद बंद हो गई।

सन 1957 में, कंपनी की पुर्नसंरचना की गई, अब माझगांव डॉक कंपनी की साझेदार कंपनी पी एंड ओ तथा बी आई एस एन कंपनी को पूर्णरुप से रुपांतरित कर माझगांव डॉक प्राइवेट लि. कंपनी के रुप में ब्रिटिश प्रबंधन के अंतर्गत कर दिया गया। जिसमें बी आई एस एन और पी एंड ओ के शेयरों को माझगांव डॉक प्राइवेट लिमिटेड में निवेश कर दिया गया।

सन 1950 से पहले और बाद में भी माझगांव डॉक प्राइवेट लि. कंपनी राष्ट्र के जलयान और हार्बर क्राफ्ट की जरुरतों को पूरा कर रही थी जबकि इसका मुख्य कार्य जहाज मरम्मत था।

भारत सरकार द्वारा माझगांव डॉक का अधिग्रहण :

स्वतंत्रता के पश्चात भारत सरकार ने रघु रमैया समिति की नियुक्ति भारत में जहाज निर्माण और जहाज मरम्मत की बुनियादी सुविधाओं का अध्ययन करने के लिए किया गया था।





अधिग्रहण के समय श्री वी कृष्ण मेनन रक्षा मंत्री, श्री यशवंत राव चव्हाण मुख्यमंत्री एवं यार्ड के मुख्य अधिकारी का चित्र





समिति ने अनुभव किया कि एमडीएल में यार्ड सुविधायें मौजूद हैं इनका विकास कर जहाज निर्माण यार्ड के रुप में विस्तार किया जा सकता है इसलिए समिति ने सरकार को सिफ़ारिश किया कि वह इसका अधिग्रहण कर ले। 13 मई 1960 को रक्षा मंत्री श्री कृष्ण मेनन के संयुक्त प्रयास से माझगांव डॉक लिमिटेड का अधिग्रहण भारत सरकार द्वारा किया गया। इसका उद्देश्य जहाज निर्माण विकास कार्यक्रम को आगे बढ़ाना था । इसे 14 मई 1960 को रक्षा मंत्रालय के अंतर्गत एक सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम के रुप में निगमित कर राष्ट्रीय संस्थान घोषित किया गया । एमडीएल का मुख्य उद्देश्य इसके जहाज मरम्मत कार्य के स्थान पर देश के लिए युद्धपोत निर्माण करना था।

युद्धपोत निर्माण के लिए बुनियादी सुविधाओं का निर्माण :

भारत में निर्मित होने वाले युद्धपोत के प्रकार पर निर्णय लेने से पहले एमडीएल ने आधुनिकीकरण और विस्तार नीति का कार्यान्वयन आरंभ किया गया। उस समय एमडीएल का कुल क्षेत्रफल 32.65 एकड़ था और युद्धपोत निर्माण करने से पहले व्यापक आधुनिकीकरण और विस्तार करने की आवश्यकता थी। कसारा बेसीन उस समय बाम्बे पोर्ट ट्रस्ट के अधीन था। दीर्घकालिक चर्चा के बाद सन 1963 में एक सहमति बनी जिसके अंतर्गत कसारा बेसीन बाम्बे पोर्ट ट्रस्ट द्वारा एमडीएल को पट्टे पर मिला। इसका स्वामित्व प्राप्त करने के बाद एमडीएल ने भावी जहाज निर्माण योजना के लिए इसका रुपांतरण चारो ओर से घिरे वेट बेसीन के रुप में करना प्रारंभ किया। इसमें कसारा डॉक को गहरा करना और चारो ओर दिवार लगाना शामिल था।

मुगल ड्राईडॉक :

मुगल डॉक माझगांव डॉक के इतिहास में दूसरा सबसे पुराना डॉक माना जाता है तथापि माझगांव में एक अन्य गोदी का अस्तित्व पहले से था। मुगल डॉक के स्वामी मकुल्ला के शेख थे जो हैदराबाद के नवाब भी थे। सन 1935 में शेख को एच एच अवध बिन ओमर सुल्तान नवाब जंग शमशेरल मुल्क बहादुर के नाम से जाना जाता था। उनका नाम डॉक के टाइटील डीड में भी देखा जा सकता है। इस डॉक को पी एंड ओ एस एन कंपनी ने भाड़े पर लिया था जो मिर्ज़ा अली मोहम्मद खान शूस्त्री के परिवार से थे।

इस डॉक का उपयोग मूल रुप से फारस की खाड़ी, लाल सागर, ज़ांज़िबार आदि से डोह बेड़ा से व्यापार हेतु होता था। बाद के वर्षों में जब डॉक को पी एंड ओ कंपनी द्वारा अधिग्रहण किया गया, यह प्रथा आगे भी चलती रही और डॉक को डोह बेड़ा द्वारा निरंतर भाड़े पर व्यापार करने के लिए लिया जाने लगा। यहाँ बहुत प्राचीन पंपिंग व्यवस्था थी जिसमें लकड़ी के खोखले ट्रंक्स को बाल्टी से जुड़ा हुआ पाया गया जो हाथ द्वारा संचालित होता था। यह तब दिखाई दिया जब पुराने डॉक के ऊपरी सेक्शन में पंप लगाने के लिए इसे खोला गया। प्रारम्भिक रुप में निर्मित, पुराना मुगल डॉक 160 फीट लंबा, और 45 फीट चौड़ा था जो संभवतः सन 1835 के आसपास बनाया गया था। सन 1839 के बाद इस डॉक का उपयोग बंद हो गया था लेकिन सन 1860 में पी एंड ओ कंपनी ने इसे सरकार से बहुत ही कम दाम पर तट के अगले भाग को सुधारने के लिए अनुमति हासिल किया। पर्शियन प्रकाशन के अनुसार, मुगल डॉक को एक सुपरिचित व्यापारी आगा मोहम्मद रहीम सिराज़ी द्वारा जुलाई सन 1843 में अधिग्रहण किया गया उन्होने इस डॉक को दुजीभाई रुसतमजी वाडिया के हाथों सौंप दिया। 1 जनवरी 1847 को पी एंड ओ कंपनी ने इस डॉक को पट्टे पर लिया परंतु दूजीभाई रुसतमजी इस ड्राई डॉक के मास्टर बिल्डर अपनी मृत्यु तिथि 4 अगस्त 1854 तक बने रहे।



मुगल ड्राईडॉक

कसारा बेसिन :

माझगांव डॉक में अब जहाज के स्थान पर युद्धपोत निर्माण का कार्य शुरु होगा, यह विचार आने से पहले ही माझगांव डॉक के विस्तार और आधुनिकीकरण की योजना आरंभ हो गई थी। सर एलेक्सणडर गिब्ब और पाटनर्स ने युद्धपोत निर्माण की योजना की शुरुआत कर दी थी। एलेक्सण्डर गिब्ब और पाटनर्स के प्रारंभिक रिपोर्ट में युद्धपोत निर्माण का कुल आंकलन रु 354

लाख से संशोधित होकर वर्ष 1965 में रु 716.03 लाख हो गया था। जून 1966 में रुपये के अवमूल्यन के कारण इस आकड़े में एक उछाल आया और वह रु 802.03 लाख तक बढ़ गया। यही आगे जाकर रु 832 लाख तक पहुंची जो वर्ष 1971 में रु 950 लाख तक जाकर रुका। वर्ष 1963 के अनुबंध के अंतर्गत कसारा बेसिन को बाम्बे पोर्ट ट्रस्ट ने माझगांव डॉक लिमिटेड को सन 1965 में पट्टे पर दिया था। इस क्षेत्र के विकास हेतु निविदाएँ आमंत्रित की गई, जिसमें मूल रुप से इस बेसिन को गहरा करने और कसारा डॉक को घेरने के साथ ही, रिची ड्राईडॉक के लिए क्रेन ट्रैक, जहाज़ी घाट और जेट्टी से जोड़ने का काम शामिल था। 15 टन लफ़्फ़िंग क्रेन और 80 टन हेवी लिफ्ट, बर्थ साइड क्रेन भी स्थापित करने की योजना थी। होच्तिएफ प्रयोजककर्ता के अंतर्गत इंडो-जर्मन जाइंट वेंचर, होच्तिएफ-मार्डन पटेल, सबसे कम राशि के बोलिकर्ता थे। इस जाइंट वेंचर में होच्तिएफ एजी, मार्डन कंस्ट्रक्शन कंपनी लिमिटेड और पटेल इंजीनियरिंग कंपनी लिमिटेड शामिल थे। यह अनुबंध फरवरी 1966 में पूरा किया गया और उसके तुरंत बाद ही कार्य का आरंभ हो गया। तब तक एमडीएल की डोर एडमिरल एस एम नन्दा ने रियर एडमिरल बीए सैमसन को सौप दी थी। कसारा बेसिन क्षेत्र को सबसे पहले सूखा करने की आवश्यकता थी जो तभी संभव हो सकता था जब सागर की तरफ से दीवार खड़ा हो सके और पानी को पंपिंग द्वारा निकाला जाय। कसारा बेसिन को घेरने हेतु दीवार का आरेखन एक सर्कुलर ग्रेविटी वॉल के रुप में किया गया जिसमें सर्कुलर फैब्रिकेटेट आरसीसी यूनिट शामिल था। इन यूनिटों का उत्पादन कसारा बेसिन के दक्षिण तरफ के सीटू में किया गया। रिची ड्राईडॉक के मुख्य निकास पाईप को मोड़ने की आवश्यकता थी, क्योंकि कसारा बेसिन में पानी को और पंप नहीं किया जा सकता था। 0.91 डाईमीटर की आरसीसी पाईपलाईन को दक्षिण दीवार के पीछे बिछाने की जरुरत थी ताकि पानी खुले समुद्र में गिर सके। कसारा बेसिन का कार्य और दो वर्षों तक चलता रहा। 23 अगस्त 1968 को कसारा बेसिन का कार्य पूरा हुआ और उसमें पानी भरा गया। क्रेनों के प्रतिष्ठापन के अतिरिक्त अन्य महत्वपूर्ण सेवाएँ जैसे वेल्डिंग आउटलेट, इलेक्ट्रिक पावर आउटलेट, कॉम्प्रेसेड एयर, ऑक्सीजन और एकयुटलाइन लाइनों का भी प्रतिष्ठापन किया गया। कसारा बेसिन बाम्बे पोर्ट ट्रस्ट के पास उसके स्थापना के समय से ही था। मुख्य पोर्ट ट्रस्ट क्षेत्र से दूर स्थित होने के कारण इसका प्रयोग शायद ही होता था। यह क्षेत्र एमडीएल के उत्तरी परिसर से जुड़ा हुआ था और केवल मछली पकड़ने वाली नावों को रखने के लिए उपयोग किया जाता था। एमडीएल ने इसे पट्टे पर लेने के लिए इच्छा जाहीर की पर पोर्ट ट्रस्ट अधिकारी देने के लिए अनिच्छुक थे। श्री ए एल डायस, आईसीएस पोर्ट ट्रस्ट के अध्यक्ष थे, सौभाग्य से वे एमडीएल के निदेशक मण्डल के सदस्य रहे थे। उन्हें यह भली प्रकार मालूम था कि इस बेसिन की आवश्यकता माझगांव डॉक के विकास के लिए आवश्यक है। वे 13 मार्च 1963, को एमडीएल निदेशक मण्डल के अध्यक्ष नियुक्त हुए तो पोर्ट ट्रस्ट की जमीन को पट्टे पर लेने का फैसला अब उनके हाथ में था। पोर्ट ट्रस्ट कसारा बेसिन को पट्टे पर देने का निर्णय देश के सामुद्रिक रक्षा के लिए एक ऐतिहासिक निर्णय के रुप में सामने आया।

कसारा बेसिन का माप निम्नलिखित है :

अधिकतम लंबाई - 275.23 मीटर
प्रवेश मार्ग की चौढ़ाई - 26.21 मीटर
बेसिन की औसत चौढ़ाई - 47.12 मीटर
दहलीज की गहराई - 9.75 मीटर

23 अक्टूबर 1968 की सुबह 11 बजे, भारत की तत्कालीन प्रधान मंत्री श्रीमति इन्दिरा गांधी ने भारत निर्मित प्रथम फ्रीगेट, आईएनएस नीलगिरी का जलावतरण एमडीएल के स्लिप-वे से किया। उसी दिन इस पोत को नए कसारा वेट बेसिन में खींच कर लाया गया और दक्षिण दीवार की छोर पर आउटफिटिंग के लिए रखा गया।



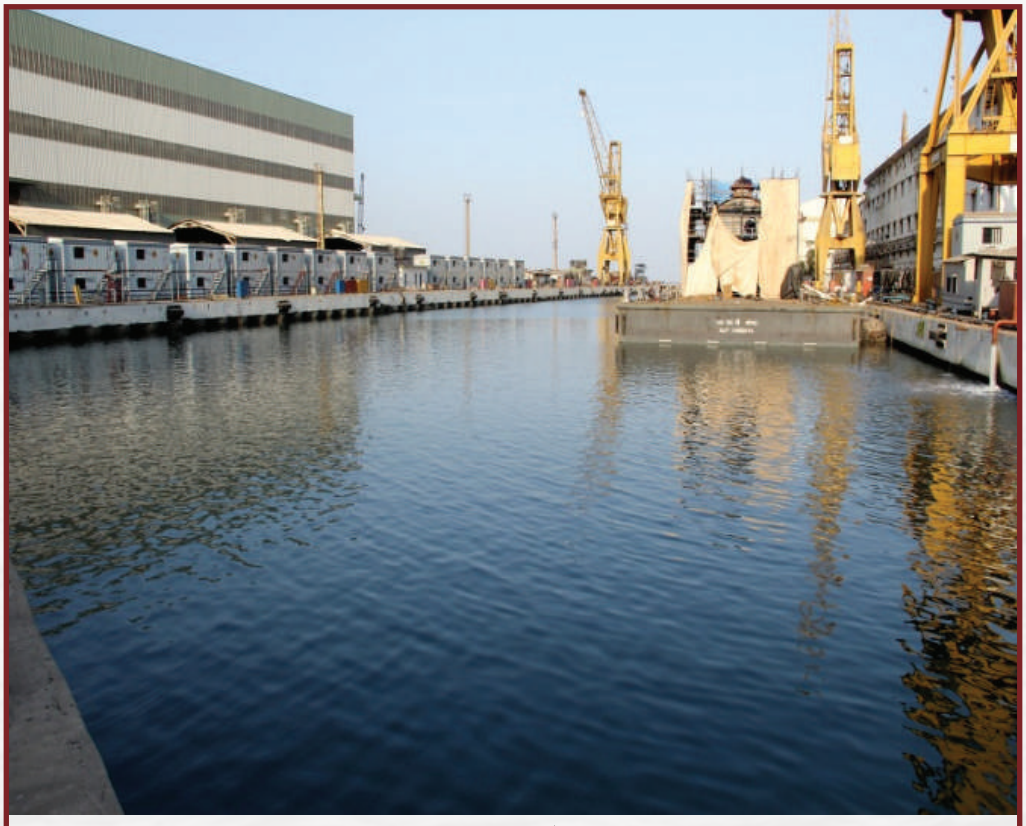
प्राचीन कसारा बेसिन का दौरा करते रक्षा मंत्री श्री कृष्णा मेनन महाराष्ट्र के मुख्य मंत्री श्री यशवंतराव चव्हाण, नौसेना के वरिष्ठ अधिकारी तथा कर्मचारीगण

कसारा बेसिन निर्माण में दोनों किनारो पर क्रेन ट्रैक बिछाना, बेसिन में पूर्व तरफ भराईकर नया जहाज घाट का निर्माण करने के साथ ही एक नई जेट्टी का निर्माण भी करना था। सन 1963 के अंत तक साउथ यार्ड में 450 फुट लंबे स्लिप-वे का निर्माण किया गया (जहाँ पहले युद्धपोत नीलगिरी का निर्माण कार्य आरंभ हुआ था) साउथ यार्ड में ही उत्पादन और एसेम्बली शाप का निर्माण सन 1967 में पूरा हुआ और इसके साथ ही एमडीएल परिसर में अनेक कार्यालयो का निर्माण कार्य पूर्ण किया गया। प्राडक्शन एंड एसेम्बली शाप के साथ प्लेट पर मार्किंग करने के लिए मार्डन अप्टिकल टावर का निर्माण, वेल्डिंग, गैस कटिंग, प्लेट बेंडिंग मशीन की स्थापना की गई जिससे कि 40 टन वजन के स्टील मैटेरीयल को प्री-फेब्रिकेटेड इकाई में तेजी से रुपांतरित किया जा सके। दक्षिण यार्ड के स्लिप-वे के दोनों तरफ क्रेन टैक पर 15 टन क्षमता की लफिंग क्रेनों की स्थापना की गई। 80 टन की भारी लिफ्ट तथा बर्थ साइड क्रेन रिची ड्राय के ट्रैक पर बिठाई गई।

कसारा बेसिन को चारों ओर से बंद वेटडॉक के रुप में रुपांतरित कर दिया गया और 23 अगस्त 1968 को इसमें पानी भरा गया। जलबंद (काफर डैम) खुलने के दो माह बाद 23 अक्टूबर 1968 को भारत में निर्मित पहले युद्धपोत आईएनएस नीलगिरी को उसी दिन जलावतरण के पश्चात खींचकर कसारा वेटडॉक में लाया गया था। यहाँ युद्धपोत को दक्षिणी दीवार से बाँधकर बाह्य सज्जा का कार्य पूरा किया गया।

विस्तार योजना की प्रगति के साथ अतिरिक्त सुविधायें भी चरणबद्ध रुप से उपलब्ध होने लगी। विस्तार के विभिन्न चरणों के दौरान भूमि पट्टे पर आवश्यकता के अनुरुप प्राप्त किया गया। मेसर्स महिंद्रा एंड महिंद्रा दक्षिण यार्ड में उनका पट्टा समाप्त होने के बाद जनवरी 1962 में एमडीएल से चले गए।

अलकाक एशडाउन एरिया का क्षेत्रफल 9.50 एकड़ था जिसे माझगांव डॉक ने सन 1973 में अधिग्रहण किया और 5.75 एकड़ भूमि समुद्र में भरकर निरंतर बढ़ाया है। कार्यशालाओं का आधुनिकीकरण और सुविधाओं का उन्नयन भारत सरकार द्वारा अधिग्रहण करने के पश्चात 10 साल में पूरा किया गया जिसके कारण यार्ड की विशाल अभियांत्रिकी क्षमता में वृद्धि हुई। एमडीएल एक संतुलित छोटे जहाज मरम्मत यार्ड से धीरे-धीरे विकसित होकर भारत के पश्चिमी तट पर भारत का मुख्य और देश का अग्रणी शिपयार्ड बना है।



नया कसारा बेसिन



सत्यनारायण प्रधान
अमप्र (मा.सं.-समवाय)

अंजानापन

खुशहाल जिंदगी थी, न किसी का डर, न फिक्र किसी का,
वजूद डगमगाया, इंसान खुद से ही आज अनजान हो गया ।।1।।

एक दूसरे के साथ अपनापन था कल कितना,
एक दूसरे से डरने लगे हैं आज कितना ।।2।।

जिस शरीर से करते थे प्यार हम इतना,
वही शरीर को छूने में डर लगने लगा कितना ।।3।।

त्योहारों की उमंग थी, दोस्तो से मिलने का जोश था,
हालात ने आज वो खुशी छिन ली और दूरी बढ़ा दी ।।4।।

शहरों की गलियाँ और बाज़ार था कभी लोगों से भरा,
डर का लगा है पहरा ऐसा, सुनसान हो गया चबूतरा ।।5।।

पहले सात समुंदर पार की दूरी थी कुछ घंटो की,
आज क्षण भर की दूरी भी लगने लगा महीनो की ।।6।।

सदैव वसुधैव कुटुम्बकम् की सोच रही है हमारी,
आज सबसे फ़ासलें बनाकर अकेले रहने की सोच आने लगी हमारी ।।7।।

विपदा में जिस ईश्वर का घर था सहारा हमारा,
आज उसी का बंद दरवाजा ने कर दिया हमको बेसहारा ।।8।।

कभी सुख-दुख का था संसार हमारा,
आज दुख भर गया है ज़िंदगी में हमारे ।।9।।

कभी रहते थे हम सभी बनके एक परिवार,
महामारी ने अपनो में ले आया कैसा ये दरार ।।10।।



अरुणेश मुद्गल
प्रबंधक (एटीएस)

माझगांव डॉक का अभूतपूर्व अतीत

सन 1769 में यह निर्णय लिया गया कि एक नये डॉक का निर्माण माझगांव में किया जाएगा, जिससे कि 300 टन बर्थेन से कम की जहाज इसका उपयोग कर सकें। बाम्बे परिषद द्वारा बनाये गये प्रस्ताव को ईस्ट इंडिया कंपनी के बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स ने सन 1771 में अनुमोदन दे दिया जिसमें निर्माण की अनुमानित लागत रुपये 10,025/- निर्धारित की गई। पहला निर्देश सन 1774 में माझगांव डॉकयार्ड के लिए दिया गया, जिसमें डॉक तथा पियर मास्टर ने रिपोर्ट किया कि डॉक बनकर तैयार हो गया है। माझगांव डॉक एक ऐसे स्थान पर बनाया जिसके बारे में माना जाता है कि सन 1773 से यहाँ कीचड़ में ही एक ड्राई डॉक मौजूद था। इसकी लम्बाई 154 फूट, चैड़ाई 33 फूट तथा गहराई 07 फूट थी। इसका प्रवेश द्वार माझगांव क्रीक की तरफ था जिसे बाद में कसारा बेसिन के नाम से सन1968 से जाना जाता है। यह डॉक आज भी अपने मूल रुप में है। इसका नविनीकरण किया गया है।

10 अक्टूबर सन 1808 के सार्वजनिक पत्र में उल्लेख है कि एचएमएस समारंग की ग्राउंडिंग माझगांव डॉक में की गई थी। यद्यपि हमारे पास, दिखाने के लिए कोई सरकारी अभिलेख नहीं है कि माझगांव डॉक में जहाज निर्माण का कार्य कब आरंभ हुआ। यहाँ पर्याप्त प्रमाण है कि माझगांव डॉक बाम्बे डॉकयार्ड के सहायक यार्ड के रुप में कार्य करता था। यह अधिक सम्भावित है कि अनेक जहाजों के हल माझगांव के स्लीप-वे पर बनाये गये थे और उनका जलावतरण करने के बाद खींचकर बाम्बे डॉकयार्ड में लाया गया और बाह्य सज्जा तथा कमीशनिंग की गई । यह भी विश्वसनीय है कि अनेक जलयान बाम्बे डॉकयार्ड को दिए गये थे जो माझगांव में ही निर्मित थे।

पहले से माझगांव में जहाज निर्माण का प्रमाण प्रकट होता है। यह एक स्लीप-वे पर समुद्र के किनारे निर्माण किया जाता था। जलावतरण समारोह में जहाज को पहली बार पानी में उतारा जाता था। 19 मार्च 1806-21 अप्रैल 1832 तथा 13 फरवरी 1854 के बाम्बे कुरिअर में रिपोर्ट की गई थी कि एचसीएस थॉमस ग्रेनविले, एचसीएस शैनॉन तथा एचसीएस माउन्ट स्टूअर्ट एलफिस्टन का जलावतरण क्रमशः माझगांव डॉकयार्ड में किया गया था।

बाम्बे डॉकयार्ड में निर्मित जलयान :-

'पट्टीमार' अथवा 'फाटीमार'

यह एक बढ़िया रुपांकित दो मस्तूलों वाला तेज सेलिंग बोट था जिसका भार लगभग 100 टन का था। यह पतला तेज और लो जिब बूम के साथ जैसे आगे लगभग 5 मीटर निकला हुआ था। एक विशिष्ट पट्टीमार लगभग 25 मीटर लम्बा, 8 मीटर बीम के साथ, 13 मीटर लम्बी कील से जुड़ा होता था। इसका मुख्य मस्तूल लगभग 20 मीटर ऊँचा झुका हुआ था जबकि पिछला मस्तूल लगभग 11 मीटर ऊँचाई पर था।

'गुराब' अथवा 'ग्रैब'

कुछ गुराबों में तीन मस्तूल होते थे और यह 300 टन तक का वजन खींच सकते थे। जबकि छोटे जहाजों में दो मस्तूल होते थे और वे 150 टन का वजन खींच सकते थे। इनका

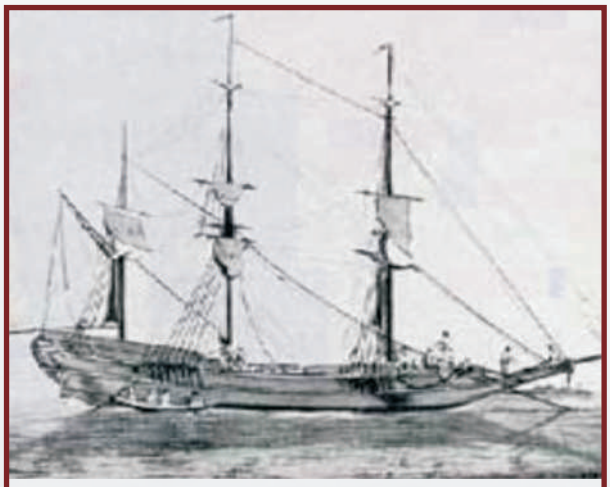


'गुराब' अथवा 'ग्रैब'

निर्माण पानी खींचने के लिए किया जाता था, क्योंकि वे अपनी लम्बाई के अनुपात में चौड़े थे और मध्य से अंत तक पतले थे। एक गुराब तोप के दो खंड को ढो सकता था। जिसका वजन 9 से 12 पाउन्ड हो।

'गालीवट' अथवा 'गालबट'

मूल रुप से लम्बे रो-बोट्स का विस्थापन लगभग 70 टन था। सामान्यतः ऐसे पोतों में एक मस्तूल होता था जो ट्रँग्यूलर सेलिंग करता था। कभी-कभी एक छोटा पिछला मस्तूल भी लगाया जाता था। एक गालीवट छह से आठ तोप के खंडों को ढो सकता था। जिनका वजन दो से चार पाउन्ड के बीच था। उनको चालीस अथवा पच्चास मजबूत चप्पू (डांड) के माध्यम से चलाया जाता था और उन की गति चार नाट थी।



'गालीवट' अथवा 'गालबट'

'ब्रिगनटाईन'

एक जलयान था जिसमें दो मस्तूल होते थे जो दोनों तरफ से सेलिंग कर सकती थी। इसे इस तरह रुपांकित किया गया था जिसे खेवाई की जा सकती तथा सेलिंग भी की जा सकती थी। केवल एक ब्रिगनटाईन का निर्माण सन 1743 में बाम्बे डॉकयार्ड में मद्रास प्रेसिडेन्सी के लिए किया गया था।

'ब्रिग'

एक प्रकार का जलयान है जिसमें दो मस्तूल होते है। इनका उपयोग युद्धपोत के साथ-साथ व्यापारिक पोते के लिए भी किया जाता था। ब्रिग की लम्बाई में विभिन्नता होती थी, जो 75 फूट से 165 फूट के बीच तथा विस्थापन क्षमता 480 टन तक होता था। ब्रिग का उपयोग छोटे युद्धपोत के रुप में किया जाता था। यह 10 से 18 तोप ढो सकती थी। ब्रिग का निर्माण बाम्बे डॉकयार्ड में सन 1785 से 1838 के बीच किया गया, उसका नाम 'हेस्टिंग्ज्' रखा गया था और आखिरी ब्रिग 'कोलेरान' 200 टन का था जिसका निर्माण सन 1838 में बंगाल पायलट सर्विस के लिए किया गया था।



'ब्रिग'

'स्नो'

यह ब्रिग का रुपांतरण था जो ब्रिग के समान ही दो मस्तूलों से चलाया जाता था और इसमें एक 'ट्राई सेल' मास्ट लगा होता था जिसे 'स्नोमास्टर' कहा जाता था। यह मुख्य मस्तूल से थोड़ी दूरी पर था। 'स्नो' मुख्य रुप से पोत थे साथ ही युद्धपोत भी थे। 'स्नो', अधिकांशतः ईस्ट इंडिया कंपनी की सेवा तथा 'बंगाल पायलट' सेवा के लिए निर्मित किये गये थे।



'स्नो'

'स्कूनर'

तत्वतः दो अथवा अधिक मस्तूलों वाले जलयान होते थे जिनका उपयोग आगे और पीछे से सेलिंग के लिए किया जाता था। एक स्कूनर के लिए मस्तूलों की संख्या निर्धारित नहीं होती थी। समान्यतः दो होती थी लेकिन तीन और चार मस्तूलों वाले जलयान भी पाये जाते थे। स्कूनर की ख्याति इसके गति तथा प्रतिवात के कारण थी। वे मूख्यतः पायलट जलयान के लिए पसंद की जाती थी। बाम्बे डॉकयार्ड में निर्मित स्कूनर सामान्यतः 140 टन के छोटे जलयान थे और बड़े जलयान मुख्य रुप से बंगाल पायलट सर्विस के लिए बनाये गये थे। सन 1834 में 'मस्कत के इमाम' के लिए 205 टन का 'ताजे' नाम का बड़ा स्कूनर बनाया गया था। सन 1736 से 1854 के बीच पच्चीस स्कूनर का निर्माण किया गया था। बाम्बे डॉकयार्ड में निर्मित पहला जलयान सन 1736 में बनाया गया इसका नाम एचसीएस ड्रेक था जो सम्माननीय कंपनी सेवा हेतु बना था।



'स्कूनर'

'स्लूप'

स्लूप मुख्यतः एक मैन ऑफ वार है जो कारवेट और युद्धपोत के बीच आकार में भिन्न होती है। सन 1740 और 1857 के बीच बाम्बे डॉकयार्ड में रायल नेवी के लिए 30 स्लूप का निर्माण किया गया था। जो सम्माननीय कंपनी की सेवा तथा कुछ बंगाल पायलट सेवा के लिए थे। वाष्प की खोज के साथ ही बाम्बे डॉकयार्ड ने वाष्प स्लूप का निर्माण किया था। सन 1839 में एचसीएस विक्टोरिया नामक वाष्प स्लूप का निर्माण किया था जिसके खींचने की क्षमता 714 टन थी और वह चार तोप ढोने में सक्षम था। यह कंपनी की सेवा के लिए निर्मित किया गया था।

'क्लीपर'

क्लीपर बहुत तेजी से सेलिंग करने वाला जहाज था। इसमें अनेक मस्तूल लगे होते थे और एक वर्गाकार रिंग भी जुड़ा रहता था। ये जलयान बल्क कार्गो ढो सकते थे। इनका निर्माण मुख्य रुप से व्यापार के लिए किया गया था। दो क्लीपर का निर्माण किया गया था जिसमें पहले का नाम 'लैडी ग्रांट' था। यह 239 टन तक का भार खींच सकता था और इसका उपयोग अफीम व्यवसाय हेतु निजी व्यापार के लिए किया गया। दूसरे क्लीपर का नाम 'अर्दाशीर' था और इसके खींचने की क्षमता 422 टन थी।



'क्लीपर'

'बी 1 – बाम्बे डॉक'

लोवजी नुसरवानजी, डॉकयार्ड के पहले मुख्य मास्टर बिल्डर सन 1736 में बाम्बे आये थे। डॉकयार्ड के स्थान का चुनाव लोवजीने किया था और यह माना जाता है, उनकी निगरानी में ही कार्य पूरा किया गया था।

भारत में बनने वाले पहले बोट का नाम 'अपर ओल्ड बोम्बे डॉक' रखा गया था और यह जुलाई 1750 में बनकर तैयार हुआ था। इसकी लम्बाई 209 फूट, चौड़ाई 47 फूट और गहराई 15 फूट थी। बाम्बे परिषद ने डाकिंग की दर रुपया 150 प्रति जहाज; पहले स्प्रींग टाईड अवधि के लिए और रुपये 100 प्रति स्प्रींग टाईड के बाद निर्धारित किया था। यह डाक आज भी उपयोग में है।

'बी 1 – बाम्बे डॉकयार्ड की स्थापना'

बाम्बे में डॉक निर्माण के लाभ को अँग्रेजों ने पहले ही जान लिया था क्योंकि इन द्विपों से उनका पहले से संबंध था। यहाँ ज्वार भाटा का बड़ा क्षेत्र था और लंगर डालने के लिए किनारों से समीपता थी। जिसके कारण अवतरण स्थानों पर थोड़ा कृत्रिम

बदलाव की आवश्यकता थी जिससे उस समय जहाज निर्माण और जहाज मरम्मत कार्यों को पूरा किया गया था। इस प्रकार एक मैरीन यार्ड की स्थापना मुंबई में सन 1734 में की गई।

19वी शताब्दी में माझगांव डॉक लिमिटेड में निम्नलिखित विशेष जहाजों का निर्माण हुआ था।

नाम	प्रकार	जलावतरण
होरमासजी बोमनजी	मरचैन्ट मैन	31 मई 1828
एचसीएस टिगरिस	ब्रिग	20 अप्रैल 1829
चार्ल्स माल्कम	मरचैन्ट मैन	04 मई 1829
जमसेटजी जीजीभाय	मरचैन्ट मैन	06 फरवरी 1833
इन्दूस	स्टीमर	16 अगस्त 1833
मैरी गार्डोन	मरचैन्ट मैन	13 जुलाई 1839
क्वीन विक्टोरिया	युद्धपोत	22 दिसम्बर 1844
जमसेटजी जीजीभाय	पैडल स्टीमर	12 नवम्बर 1848
लोवजी परिवार	स्टीमर	16 फरवरी 1851
माउन्ट स्टीवर्ट एल्फिंस्टन	स्टीमर	15 फरवरी 1854
सिकन्दर शाह	स्टीमर	19 मार्च 1859

'सी 2 – दि बीआईएसएन'

कलकत्ता और वर्मा स्टीम नेवीगेशन कंपनी की स्थापना सन 1856 में कलकत्ता और रंगून के बीच ईस्ट इंडिया कंपनी की मेल सेवा मांगों को पूरा करने के लिए किया गया। स्काटलैंड के नागरिक श्री विलियम मैकीनॉन और राबर्ट मैकेन्जी के दिशानिर्देश में इस कंपनी की शुरुआत की गई। इसमें केवल दो स्क्रू प्रोपेल्ड जलयान थे। पहला एसएस बाल्टिक और दूसरा एसएस केप आफ गुड होप-1 बाद में सन 1862 में कंपनी अपना नाम बदलकर 'ब्रिटिश इंडिया नेवीगेशन कंपनी' रख लिया जिसे संक्षेप में बीआई कहा जाता था।

सन 1870 से 1914 तक पी एंड ओ एसएन कंपनी और बीआई कंपनी माझगांव के नार्थ और साउथ यार्ड से अलग-अलग परिचालित होती थी। इन दोनो कंपनियों का विलय सन 1919 में हो गया और बीआई, पी एंड ओ समूह की कंपनी एक जटिल विलयन के माध्यम से हो गई, लेकिन इसने अपनी पहचान और संगठन को आगे 60 वर्षों तक यानि सन 1962 तक निरंतर बनाये रखा, जब इसका पूर्ण रुप से पी एंड ओ में विलय कर दिया गया था।

'सी 3 – अशांत काल प्रथम विश्व युद्ध'

अगस्त 1914 में प्रथम विश्व युद्ध आरंभ हो गया। दो माह के भीतर ही पी एंड ओ की सौ से अधिक जहाजों को सशस्त्र क्रुजर, सेनापोत, एम्बुलेन्स और हास्पीटल पोत तथा परिवहन पोत के रुप में रुपांतरित किया गया। जिससे कि ब्रिटेन के युद्ध प्रयासों में सहायता की जा सके। इसके लिए आस्ट्रेलिया से घोड़े मंगाये गये और भारत से खच्चर ऊँटों की आपूर्ति वार लाजिस्टिक के रुप में सहायता करने के लिए भेजा गया। पहला मित्रराष्ट्र रक्षादल बम्बई से सेना लेकर गया, जिसमें बीआई की पाँच जहाजें शामिल थी। लगभग प्रति महिने पी एंड ओ की संयुक्त जहाजें साथ देने के लिए बम्बई से सेलिंग करती थी। माझगांव डॉक ने भी ब्रिटेन की युद्ध प्रयासों की सहायता मेसोपोटमियां नदी सेवा के लिए बार्ज का निर्माण करके किया था।

'सी 4 – एमडीएल की उत्पत्ति 1934'

पी एंड ओ एसएन कंपनी और बीआईएसएन कंपनी की साझेदारी के परिणाम स्वरुप माझगांव डॉक लिमिटेड की स्थापना हुई जिसका विलीनीकरण / निगमीकरण पब्लिक लिमिटेड कंपनी के रुप में - भारतीय कंपनी अधिनियम - 1913 के अंतर्गत 26 फरवरी 1934 को किया गया। कंपनी का पंजीकृत कार्यालय, मैनेजिंग एजेन्ट का कार्यालय मेसर्स मैकिनॉन मैकेन्जी एंड कंपनी, बेलार्ड पियर, मुंबई में स्थित था। एमडीएल का ट्रेड मार्क और मुहर भी उसी समय अपनाया गया।

'सी 4 – स्टॉर्मी सिज् डब्ल्यू डब्ल्यू आई आई'

03 सितम्बर 1939 को द्वितीय विश्व युद्ध शुरु हो गया। युद्ध के दौरान माझगांव डॉक लिमिटेड का उपयोग पी एंड ओ बेड़ा के पैसेन्जर लाईनर का रुपांतरण सेना पोत, हॉस्पीटल पोत के रुप में किया गया और व्यापारिक पोतों पर अरमामेन्ट की फिटिंग मित्र राष्ट्रों के लिए की गई एमडीएल ने युद्ध में क्षतिग्रस्त जहाजों की मरम्मत का कार्य भी किया था। एक टारपीडो के युद्ध में क्षतिग्रस्त युएसएस बोईस का सफल मरम्मत एमडीएल द्वारा किया गया। इसके साथ ही 4678 जलयानों की मरम्मत, रुपांतरण अथवा पुर्नसज्जा द्वितीय विश्व युद्ध के दौरान एमडीएल द्वारा की गई थी।



एम एम एस त्रिंकोमाली 1812



एच एम एस वेलेजली 1815



एच एम एस गंगेस



एच एम एस मींडेन 1810

'सी 5 – स्टीम वेहिकल'

एमडीएल के सेन्टीनेल वैगन वर्क्स द्वारा दो भाप वाले वाहन का निर्माण सन 1916 में किया गया। इनका उपयोग कोल फायर्ड वर्टीकल बॉयलर्स और डॉक क्षेत्र में सामग्री ढोने के लिए तथा ड्राई डॉक में जहाजों को खींचने के लिए विंच के रुप में किया जाता था। इन वाहनों का प्रदर्शन नेहरु विज्ञान संग्रहालय मुंबई और विश्वेसवर्या औद्योगिक एवं तकनिकी संग्रहालय, बंगलोर में किया गया था। विश्वेसवर्या संग्रहालय को उपहार में दिया गया वैगन सन 1971 तक चालू अवस्था में था और उस वर्ष में आयोजित विंटेज कार रैली में भी भाग लिया था।

'सी 6 – समय का परीक्षित ट्रेडमार्क'

एमडीएल ट्रेडमार्क का अनुमोदन सन 1951 में किया गया। वर्षों बाद भी, इसने गुणवत्ता, विश्वसनीयता और लागत परिणाम तथा विकासशील देशों की समुद्री आकांक्षा एवं तकनीकी सूझबूझ प्रस्तुत किया। ट्रेड मार्क आज भी मामूली रुपांतरण के साथ निरंतर जारी है।

'सी 7 – एमडीएल एक सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम'

सन 1957 में आंतरिक मंत्री परिषद समिति का गठन एक सरकारी जहाज निर्माण यार्ड देश के पश्चिमी तट पर स्थापित करने की सम्भावना पर विचार करने के लिए किया गया, जिसमें एमडीएल एक नैसर्गिक पसंद थी।

निदेशक मंडल की ऐतिहासिक बैठक दिनांक 10 मई 1960 को हुई जिसमें कंपनी के शेयरों को सरकार द्वारा मनोनित नियोजकों को हस्तांतरित कर दिये गये। माझगांव डॉक लिमिटेड 14 मई 1960 को सवेरे 8.00 बजे एक सार्वजनिक क्षेत्र उद्यम घोषित हो गया। तब तत्कालीन माननीय रक्षा मंत्री - श्री वी के कृष्णमेनन ने तिरंगा झंडा फहराया और एक नाम पट्टिका का अनावरण किया। राष्ट्रीयकरण के बाद एमडीएल को भारतीय नौसेना के लिए 50 टन का हापर बार्ज बनाने के लिए पहला आदेश प्राप्त हुआ था।

'सी 8 – ड्रेजर'

सन 1966 में माझगांव डॉक लिमिटेड तथा मेसर्स आईएचसी और मेसर्स सीड्रेक लिमिटेड, स्कॉटलैंड के बीच 10 वर्षों का सहयोग / समझौता / सहायता करने हेतु किया था। जिसमें एमडीएल, भारत में किसी भी प्रकार के ड्रेजर निर्माण की जिम्मेदारी लेगा। एमडीएल ने तत्पश्चात अनेक ड्रेजरों का निर्माण किया। जैसे भारतीय नौसेना के लिए 'किचोधारा', केरल सरकार के लिए 'टी मीना', कांडला पोर्ट ट्रस्ट के लिए 'कच्छ वल्लभ' और मुंबई पोर्ट ट्रस्ट के लिए 'विशाल' का निर्माण किया गया था।



किचोधरा

'आईएनएस भाटकल और आईएनएस बल्सार'

आधुनिक काल के पहले युद्धपोत आईएनएस भाटकल का निर्माण एमडीएल में भारतीय नौसेना के लिए एक आंतरिक माइनस्वीपर के रुप में सन 1968 में किया गया। इन जहाजों में विशेष लकड़ी का कार्य किया गया था और इनका हल फाईबर ग्लास से लैमीनेटेड था।



भाटकल

'सी 8 – अन्य आदेश'

सन 1970 में युके की गुम्बा शिपिंग कंपनी के लिए 3800 डीडब्लूटी की 6 जलयानों का निर्माण किया गया। सन 1974 में भारतीय नौवहन निगम के लिए हर्षवर्धन नामक जहाज का निर्माण किया था। सिंगापूर की फर्म मेसर्स ट्रैटस मैरीटाईम लिजिंग प्राइवेट लि. के लिए सन 1976 में 2500 डी डब्लू टी के दो मालवाहक जहाजों, एशियन प्रोग्रेस और एशियन वेन्चरा का निर्माण किया था।



गोम्बा



हर्षधन

'सी 8 – पश्चिमी तट संघ'

सन 1968 में भारत सरकार ने ऑल इंडिया क्रैश प्रोग्राम का शुभारंभ भारतीय मत्स्य उद्योग का आधुनिकीकरण करने के लिए 40 डीप सी फिशिंग ट्रॉलर्स की आवश्यकता पूरा करके किया। पश्चिमी तट पर जहाज निर्माताओं के एक संघ की स्थापना की गई, जिसमें एमडीएल, गोवा शिपयार्ड, अलकाक एवं ऐश डाउन कंपनी, ब्रन्टन एंड कंपनी, इंजिनियर्स लिमिटेड और सिंदिया वर्कशापस् लिमिटेड का समावेश था। यह एक अनोखा प्रयोग था जिसमें सार्वजनिक तथा निजी क्षेत्र की सत्ता का संघ था जिसे पूर्ण सफलता मिली थी।



फिशिंग ट्रॉलर्स

'तटरक्षक – ओपीवीएस'

19 अगस्त 1978 को तटरक्षक दल का गठन अलग से भारतीय नौसेना में किया गया। एमडीएल ने छह प्रतितट निगरानी जलयानों का निर्माण भारतीय तटरक्षक दल के लिए किया है। पहले तटरक्षक पोत विक्रम की सुपुर्दगी 19 दिसम्बर 1983 को की गई।



तटरक्षक

'कैडेट प्रशिक्षण पोत आई एन एस तीर'

स्वतंत्रता के पश्चात नौसेना कैडेटों के प्रशिक्षण हेतु देश में कोई प्रशिक्षण पोत नहीं था।

07 सितंबर 1981 को पोत का कार्य आरंभ हुआ और जलावतरण 15 अप्रैल 1983 को किया गया।

एमडीएल ने आईएनएस तीर की सुपुर्दगी 27 मार्च 1983 को किया। नौसेना के अनेक अधिकारियों ने इस जलयान पर प्रशिक्षण प्राप्त किया था।



तीर

'बीएसएफ के लिए तैरते हुए बीओपी'

एमडीएल ने तैरते हुए नौ बार्डर आउट पोस्ट का निर्माण किया, जो उथले जल में चलने में सक्षम हैं और उसमें कार्मिकों के रहने, आयुध एवं शस्त्र रखने की सुविधा है। ये गतिशील बोट हैं। इनकी नियुक्ति ब्रह्मपुत्र के बेसीन तथा कच्छ के रण की सुरक्षा के लिए किया गया।



बीओपी

'कारवेट्स'

एमडीएल ने दो कारवेटस् का निर्माण किया, पहला आईएनएस - 'खुकरी' तथा दूसरा आईएनएस - 'कुठार'। एमडीएल ने आईएनएस 'किर्च' की बाह्य सज्जा भी पूरा किया जिसका हल जीआरएसई ने बनाया था।

'डी 2 – परियोजनाओं का अंकन करना'

एमडीएल में निर्मित जलयानों को 5 डीजीट की यार्ड संख्या दी जाती है। जिसमें पहला डीजीट परियोजना के प्रकार का अर्थ व्यक्त करता है, दूसरा डीजीट जहाज को प्रकट करता है, तीसरा डीजीट जहाज की श्रेणी को दर्शाता है। अंतिम दो डीजीट का आबंटन जलयान के क्रम संख्या के रुप में किया जाता है।



कारवेट्स

'लिएंडर परियोजना'

भारत में आधुनिक युद्धपोत का निर्माण, लिएंडर परियोजना के साथ आरंभ हुआ। 23 अक्टूबर 1968 को वाटरशेड डे था क्योंकि उसी दिन भारत की सम्माननीय प्रधानमंत्री - श्रीमती इंदिरा गांधी ने इस परियोजना के पहले पोत का जलावतरण किया, जिसका नाम आईएनएस नीलगिरी था। आईएनएस नीलगिरी की सुपुर्दगी 03 जून 1972 को श्रीमती इंदिरा गांधी ने किया। एमडीएल द्वारा कुल छह लिएंडर श्रेणी युद्धपोत का निर्माण किया गया।



लिएंडर श्रेणी पोत आईएनएस नीलगिरी

'प्रतितट संरचना'

एमडीएल ने सन 1976 में प्रतितट संरचना में विविधता लाया और पहला प्रतितट मंच ओएनजीसी को मई 1979 में सुपुर्द किया। इस प्रकार एमडीएल ने कुल नौ प्रतितट मंच और तीन जैक अप रिग्स् का निर्माण ओएनजीसी के लिए किया।



प्रतितट संरचना

'आईएनएस त्रिशुल'

आईएनएस त्रिशुल का आधुनिकीकरण तथा रुपांतरण करना सबसे लम्बा और प्रतिष्ठापूर्ण कार्य था। यह युद्धपोत भारतीय नौसेना का एक व्हिटबी श्रेणी का पोत था। दिनांक 17 नवंबर 1979 को यह जहाज एमडीएल को आधुनिकीकरण करने के लिए सौंप दिया गया। आधुनिकीकरण में एअर कंडिशनिंग प्लांट लगाना, हेलो हैंगर और सम्बंधित प्रणाली के साथ आयुध एवं सेंसर का नवीनीकरण शामिल था। नवीनीकरण में हल प्लेट्स का 90 प्रतिशत नवीनीकरण किया गया और सभी बड़े मशीनरी तथा प्रणालियों की ओव्हर हालिंग की गई थी।



त्रिशुल

'सेल ट्रेनिंग शीप एसटीएस वरुण'

एमडीएल समय का अतिक्रमण कर आगे बढ़ा, इस शिपयार्ड को एसटीएस वरुण दो मस्तूलों वाला जहाज 'ब्रिग' बनाने हेतु आव्हान किया गया। यह जहाज समुद्री कैडेट प्रशिक्षण के लिए था। इस जहाज की सुपुर्दगी 12 मार्च 1981 को की गई।



वरुण

'गोदावरी श्रेणी'

लिएंडर परियोजना के माध्यम से बेहतर अनुभव प्राप्त करने के उपरान्त एमडीएल ने दूसरी पीढ़ी के युद्धपोत निर्माण करने की जिम्मेदारी भारतीय नौसेना के लिए किया, जिसका नाम 'गोदावरी श्रेणी' रखा गया। गोदावरी श्रेणी के युद्धपोत आकार में बढ़े थे और इनकी प्रतिस्थापन क्षमता 3600 टन है। ये युद्धपोत निर्देशित मिसाईल से सज्ज तथा दो सी किंग हेलीकॉप्टर वहन करने में सक्षम हैं।



गोदावरी

'एम एस वी'

एमडीएल ने एक बहुत उद्देशीय आपूर्ति जलयान (एमएसवी) समुद्र सेवक का निर्माण ओएनजीसी के लिए वर्ष 1988 में किया गया था और भारतीय नौसेना के लिए डाइविंग सपोर्ट वेजल आईएनएस निरीक्षक का निर्माण वर्ष 1987 में किया गया था। इसके अलावा दो स्टेट ऑफ आर्ट बहुउद्देशीय सहायक जलयानों का निर्माण किया गया और मेक्सिको तथा नॉर्वे के ग्राहकों को क्रमशः 2012 तथा 2014 में सुपुर्द किया गया।

'प्रतितट आपूर्ति जलयान'

एमडीएल ने आठ प्रतितट आपूर्ति जलयान, सिन्धु श्रेणी के क्रम में ओएनीसी के लिए वर्ष 1982 से 1993 के बीच किया था।

'मिनी रत्न पदवी'

उन्नीसवी सदी के अंत में क्रियाशीलता की तेज चाल ने एमडीएल के टर्न ओवर और लाभप्रदता को बढ़ा दिया था। वर्ष 1999-2000 में एमडीएल का उन्नयन सुची 'बी' से सुची 'ए' के सार्वजनिक क्षेत्र उपक्रम में हो गया। वर्ष 2006 में एमडीएल को मिनी रत्न-1 की पदवी प्रदान की गई।



प्रतितट आपूर्ति जलयानी



प्रकाश चन्द्र झा
उप महाप्रबंधक (जनि-कार्य)

बातों बातों में

पता नहीं किस बात पर,
कब मच जाए रार।
बात-बात पर होती रहती,
है आपस में तकरार।

छोटी बात बने बतंगड़,
और राईका बने पहाड़।
कुछ कहने से पहले मन में,
करिए सौ-सौ बार विचार।

बात-बात में बात बढ़ जाती,
उठने लगता एक बवंडर है।
ऐसा लगता है कुछ कहने से,
चुप रह जाना ही बेहतर है।।1।।

सबकी अपनी सोच अलग है,
सबका अपना अलग ख्याल है।
अपने-अपने ढंग से मतलब,
अक्सर लेते लोग निकाल है।

जो समझा, है क्या निकट सत्य के,
यह सबसे बड़ा सवाल है।
समझदारी में फर्क के कारण,
होता रहता नित्य बवाल है।

है कौन जान सका है जग में,
क्या कुछ किसके दिल के अंदर है।
ऐसा लगता है कुछ कहने से,
चुप रह जाना ही बेहतर है।।2।।

ऐसा नहीं, ऐसे कहना था,
चलता रहता खूब विवाद है।
सही शब्द और ठीक हो लहजा,
तो होता संभव संवाद है।

एक चूक से बात बिगड़ती,
झगड़ा, झंझट और फसाद है।
फिर वकील, दलील, जिरह अदालत,
मुंसिफ, हाकिम और फरियाद है।

धार शब्द का तेज बहुत है,
सीने में चुभता हुआ खंजर है।
ऐसा लगता है कुछ कहने से,
चुप रह जाना ही बेहतर है।।3।।

भाषा की मर्यादा टूटी,
रिश्तों में दिखने लगी दरार है।
शब्द समर में होकर आहत,
बिखरे कितने घर परिवार है।

आदर, श्रद्धा, स्नेह, समर्पण,
शब्दों का ही तो श्रृंगार है।
वाणी मधुर, विनम्र आचरण,
सभ्य का यही तो शिष्टाचार है।

होकर मौन यदि काम हो चलता,
वाणी को मिलता स्वर्णिम अवसर है।
ऐसा लगता है कुछ कहने से,
चुप रह जाना ही बेहतर है।।4।।



मौसुमी मंडल

तेनालीराम की चतुराई

तेनालीराम का जन्म सोलहवीं शताब्दी में वर्तमान भारत के आन्ध्रप्रदेश राज्य के गुन्टूर जिला के गाँव में हुआ था। वे ब्राह्मण परिवार से थे। तेलुगू साहित्य के महान ज्ञानी थे। अपने वाक चातुर्य के कारण वह काफी प्रख्यात थे। उनका उपनाम "विकट कवि" दिया गया था। महाराज कृष्णदेव राय विजयनगर के राजा थे। उनके सामने कवि और मंत्री सहायक की भूमिका में उपस्थित हुआ करते थे। तेनालीराम राज्य से जुड़ी विकट परिस्थितियों से उबारने के लिए महाराज की मदद करते थे, उनकी बुद्धि और ज्ञान बोध से जुड़ी एक कहानी है।

'ब्राह्मण किसकी पुजा करें' एक दिन महाराज कृष्णदेव राय ने कहा। सभी दरबारी तथा मंत्रीगणों को यह आभास हो गया कि आज दरबार में कोई विशेष कार्य नहीं है और ईश्वर की कृपा से किसी की कोई समस्या भी हमारे सम्मुख नहीं है अंत में क्यों न किसी विषय पर चर्चा की जाए।

"क्या आप जैसे योग्य मंत्रियों एवं दरबारियों में से कोई सुझा सकता है ऐसा विषय, जिस पर चर्चा कराई जा सके।" तभी तेनालीराम बोला "महाराज, विषय का निर्णय आप ही करें तो अच्छा होगा।"

महाराज ने कुछ सोचा और फिर बोले "जैसा कि आप सभी जानते हैं कि क्षत्रिय, वैश्य, शूद्र तीनों वर्ग ब्राह्मण को पुज्जनीय मानते हैं?"

सभी दरबारियों एवं मंत्रियों को महाराज का यह प्रश्न बेहद सरल प्रतीत हुआ। "इसमें कठिनाई क्या है महाराज?"

"ब्राह्मण गाय को पवित्र मानते हैं, गाय काम धेनु का प्रतीक है" एक मंत्री ने उत्तर दिया। दरबार में उपस्थित सभी लोग उससे सहमत हुए, तभी महाराज बोले, "तेनालीराम, क्या तुम भी इस उत्तर से संतुष्ट हो या तुम्हारी कुछ अलग राय है।"

तेनालीराम हाथ जोड़ते हुए विनम्र भाव से बोला, "महाराज, गाय को तो सभी पवित्र मानते हैं। चाहे मानव हो या देवता और ऐसा माननेवाला मैं अकेला नहीं हूँ, हमारी राय भी कुछ ऐसी ही है।"

"यदि ऐसा हो तो ब्राह्मण गौ-चर्म से बने जूते, चप्पल क्यों पहनते हैं?" महाराज ने फिर पुछा, दरबार में शांति और चुप्पी छा गई। दरअसल महाराज ने जो कुछ भी कहा था, वह बिलकुल सत्य था, इस प्रश्न का उत्तर किसी के पास न था। सबको चुप देख महाराज ने घोषणा की "जो भी उनके इस प्रश्न का संतोष जनक उत्तर देगा, उसे एक हजार स्वर्ण मुद्राएं पुरस्कार स्वरुप दी जाएगी।" हजार स्वर्ण मुद्राओं का पुरस्कार दरबार में उपस्थित हर कोई लेना चाहता था लेकिन प्रश्न का उत्तर कोई नहीं जानता था।

सभी को चुप बैठा देख तेनालीराम अपने आसन से उठते हुए बोला, "महाराज ब्राह्मण के चरण शुद्ध पवित्र माने जाते हैं। उतने ही पवित्र, जितना कि किसी तीर्थ धाम की यात्रा, अतः गौ चर्म से बने जुते, चप्पल पहनने से लोंगों को मोक्ष मिल जाता है।"

"गलत तो हर हाल में गलत है"। महाराज बोले "गौ चर्म से बने जुते-चप्पल पहनना जायज नहीं कहा जा सकता, फिर चाहे पहनने वाला ब्राह्मण हो या किसी अन्य वर्ग का लेकिन मुझे खुशी इस बात की है कि तेनालीराम ने उत्तर देने का साहस तो किया, चतुराई भरा उसका उत्तर उसे हजार स्वर्ण मुद्राए दिलाने के लिए काफी है।"

"हमारे जीवन में इस तरह की बहुत सी परिस्थितियाँ आती हैं जहाँ जरुरत हो वहाँ जरुर कोशिश कर लेना चाहिए हो सकता है फल अच्छा ही हो।



सुरेश कदम
महाप्रबंधक (मानव संसाधन एवं कर्मचारी संबंध)

"जलतरंग पत्रिका में कुछ ऐसे नायकों का वर्णन किया गया है जिनके बारे में लोगों को कंपनी स्तर पर जानकारी है परंतु राष्ट्रीय स्तर पर उनके योगदान को उतना सम्मान नहीं मिला जितना दिया जाना चाहिए था । कुछ योगदान राष्ट्रीय सम्मान के लायक हैं ।

मुझे उम्मीद है कि पत्रिका का यह अंक अपने उद्देश्य को पूरा करने में सफल होगी ।

मैं राजभाषा अनुभाग की सराहना करता हूँ जिन्होंने माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स के इतिहास पर पत्रिका प्रकाशित करने का बेहतर प्रयास किया है ।"

युद्धपोत निर्माण

माझगांव शिपबिल्डर्स लिमिटेड आजकल जहाज निर्माण खंड के अंतर्गत एक साथ 3 बड़े युद्धपोत परियोजना पर कार्य कर रही है जिन्हें पी-15ए, पी-15बी और पी-17ए नाम दिया गया है । इसमें सबसे महत्वपूर्ण बात यह है कि सभी परियोजनाएं स्वदेशीकृत हैं, तथा एमडीएल द्वारा रुपांकित हैं ।

क्रं सं	परियोजना	युद्धपोत	सुपुर्दगी वर्ष	स्वदेशीकरण का %
1	पी15	दिल्ली मैसूर मुंबई	1997 1999 2001	स्वदेशीकृत/विषय सूची उत्पादन लागत 42.00
2	पी17	शिवालिक सतपुड़ा सहयाद्री	2010 2011 2012	51.90
3	पी15ए	कोलकाता कोची चेन्नई	2014 2015 2016(पी)	78.94
4	पी15बी	विशाखापतनम मुरमुगाओं इम्फाल	2016-2020(पी)	47.00 (स्वदेशीकृत करने योग्य उपकरण)
5	पी17ए	अल्फा	-	-

पी15 विध्वंसक

भारतीय नौसेना तथा अनेक स्वदेशी एजेंसियों ने भारत में युद्धपोत निर्माण के दृश्य विधान को बदल दिया है। गोदावरी श्रेणी पोतों के निर्माण ने अपनी कार्य निष्पादन क्षमता को प्रदर्शित करते हुए यह साबित कर दिया कि भारत अपने जहाजों के निर्माण के लिए रुपांकन, आरेखन तथा निर्माण प्रक्रिया को स्वतः पूरा कर सकता है।

भारत सरकार ने स्वदेशी पोत निर्माण तकनीकी और भारतीय नौसेना तथा रुस के डिजाइन ब्यूरो की सहायता लेकर तीन विध्वंसकों के निर्माण का आदेश माझगांव डॉक लिमिटेड को दिया था। इसका नाम भारत के तीन ऐतिहासिक शहरों के नाम पर रखा गया था - दिल्ली, मैसूर और मुंबई। इन जहाजों के निश्चित उपकरणों की आपूर्ति का अनुबंध सोवियत यूनियन से किया गया।



आईएनएस दिल्ली

01 फरवरी 1991 को आईएनएस "दिल्ली" का जलावतरण महाराष्ट्र के राज्यपाल श्री सी सुब्रमणियम की धर्मपत्नी श्रीमती शकुंतला सुब्रमणियम के हाथों से किया गया।



दिल्ली श्रेणी विध्वंसक



आईएनएस मैसूर

तीसरे विध्वंसक आईएनएस "मुंबई" का जलावतरण 20 मार्च 1995 को नौसेना प्रमुख एडमिरल बी एस शेखावत की धर्मपत्नी श्रीमती बीनू शेखावत द्वारा किया गया।

इस पोत की कमीशनिंग 22 जनवरी 2001 को महाराष्ट्र के राज्यपाल श्री महामहिम डॉक्टर पी एस एलेक्जेंडर के हाथों से हुई



आईएनएस मुंबई

पी15 श्रेणी के जहाज भारत में निर्मित सबसे बड़े पोत हैं।

पी17 स्टील्थ फ्रीगेट

स्टील्थ फ्रीगेट योजना के अंतर्गत शिवालिक श्रेणी के तीन जहाजों का निर्माण किया गया तथा इनकी सुपुर्दगी भारतीय नौसेना को की गई।



आईएनएस शिवालिक

इस श्रेणी के पहले पोत का नाम आईएनएस शिवालिक रखा गया, इसलिए इसे शिवालिक श्रेणी कहा जाता है। दूसरे का नाम आईएनएस सतपुड़ा, और तीसरे को सहयाद्रि नाम दिया गया।



आईएनएस सतपुड़ा

ये तीन जहाज आज भारतीय नौसेना बेड़ा की शान बढ़ा रहे हैं तथा भारत की समुद्री क्षमता में वृद्धि करने में अपना अपूर्व योगदान दे रहे हैं। इन सभी जहाजों का निर्माण अधिकतम स्वदेशी तकनीकी, प्रौद्योगिकी तथा सामग्री से किया गया है।

पहले पोत आईएनएस शिवालिक का जलावतरण अप्रैल 2003 को तथा दूसरे पोत आईएनएस सतपुड़ा का जलावतरण जून 2004 में और तीसरे एवं अंतिम पोत आईएनएस सहयाद्रि का जलावतरण मई 2005 में किया गया।



आईएनएस सहयाद्रि

29 अप्रैल 2010 को शिवालिक की सुपुर्दगी माननीय रक्षा मंत्री श्री ए के ऐंटनी के करकमलों से की गई।

इसी प्रकार क्रमशः आईएनएस सतपुड़ा तथा आईएनएस सहयाद्रि की सुपुर्दगी भारतीय नौसेना में की गई है। ये पोत भारतीय नौसेना को सुदृढ़ आधार प्रदान करते हैं।



आईएनएस सहयाद्रि

पी17ए परियोजना के अंतर्गत एमडीएल को चार युद्धपोतों के निर्माण का भार सौंपा गया है। पी17ए श्रेणी परियोजना पी17 शिवालिक श्रेणी फ्रीगेट परियोजना का परवर्ती है। कुल सात पोतों के निर्माण का आदेश रक्षा मंत्रालय ने दिया है जिसमें से चार युद्धपोतों का निर्माण माझगांव डॉक में और शेष तीन का निर्माण जीआरएसई कोलकाता द्वारा किया जाएगा। एमडीएल में जो अनुभव परियोजना पी17 शिवालिक श्रेणी फ्रीगेट के रुपांकन से प्राप्त हुआ है उसका उपयोग पी17ए स्टील्थ में किया जाएगा।

युद्धपोत की कुल लंबाई 149 मीटर, बीम 17.8 मीटर और ड्राफ्ट 5.22 मीटर है। इसकी कुल भार विस्थापन क्षमता 6,800 टन है। उच्च स्तरीय ऑटोमेशन लेवल द्वारा मौजूदा क्रू कम्प्लीमेंट का उपयोग करते हुए वर्तमान क्रू संख्या 257 से घटाकार लगभग 150 कर दिया जाएगा, जिससे परिचालन लागत में 20% तक कमी होगी और इससे युद्धपोत में उच्चतम ऑपरेशनल लेवल प्राप्त किया जा सकता है। मॉडुलर एकीकृत निर्माण का उपयोग करके निर्माण अवधि और उत्पादकता में सुधार किया जा सकता है।

पी15–ए

पी15-ए परियोजना के अंतर्गत तीन गाइडेड मिसाइल विध्वंसक का निर्माण किया गया है और तीन में से दो की सुपुर्दगी भारतीय नौसेना को कर दी गई है और तीसरे की सुपुर्दगी इस वर्ष करने की संभावना है। पहले पोत को आईएनएस कोलकाता नाम दिया गया है यह सबसे घातक युद्धपोत है जिसे भारतीय नौसेना में शामिल कर लिया गया है। इसके अनुवर्ती पोतों को कोलकाता श्रेणी कहा जाएगा। आईएनएस कोलकाता की सुपुर्दगी 16 अगस्त 2014 को किया गया । इसके बाद आईएनएस कोची की सुपुर्दगी 30 सितंबर 2015 को किया गया। आईएनएस चेन्नई पी15ए परियोजना के अंतर्गत तीसरा और आखिरी सबसे बड़ा पोत है।



आईएनएस कोलकाता

हालांकि कोलकाता श्रेणी का रुपांकन और विशेषता की परिकल्पना भारतीय नौसेना ने किया था, लेकिन उसकी श्रेणी का विस्तृत रुपांकन क्रम एमडीएल द्वारा ही पूरा किया गया है। कोलकाता श्रेणी दिल्ली श्रेणी के मॉडल का अनुवर्ती है जो अधिक उन्नत और आधुनिक आयुध और सेंसर प्रणाली से सुसज्जित है। पोत की अधिकतम एकीकृत प्रणालियाँ भारत में रुपांकित और निर्मित हैं।

परियोजना 15ए के अंतर्गत माझगांव डॉक तीन विध्वंसक कोलकाता, कोची और चेन्नई का निर्माण किया है। आईएनएस कोलकाता की कमीशनिंग अगस्त 2014 में माननीय प्रधान मंत्री श्री नरेंद्र मोदी द्वारा किया गया था।

आईएनएस कोलकाता, कोलकाता श्रेणी के तीन गाइडेड मिसाइल स्टील्थ विध्वंशक में प्रथम है। जहाज की लंबाई 163 मीटर तथा विस्थापन क्षमता 7500 टन है जो भारतीय नौसेना द्वारा संचालित सबसे बड़ा स्वदेशीकृत युद्धपोत और विध्वंशक है। यह भारत के पोत निर्माण प्रौद्योगिकी में और क्षमता प्रदर्शन में एक महत्वपूर्ण उपलब्धि हैं। यह अपने पूर्ववर्ती विध्वंसकों से और अधिक वरसिटाइल है, कोलकाता श्रेणी में शत्रु पनडुब्बी से लड़ने की सभी खूबीयाँ हैं जैसे, सरफ़ेस वारशिप, एंटी शिप मिसाइल और फाइटर एयरक्राफ्ट आदि। इन स्वदेशी रुपांकित पोतों में स्टेट आफ आर्ट आयुध सेन्टर, स्टील्थ फीचर और अग्रिम कार्रवाई सूचना प्रणाली लगी हुई हैं। साथ ही इसमें एकीकृत प्लेटफार्म मैनेजमेंट प्रणाली विश्व स्तरीय माडूलर लिविंग स्पेस, परिष्कृत उर्जा वितरण प्रणाली और साथ ही अन्य अग्रिम विशेषताओं का समूह है।



आईएनएस कोची

कोलकाता श्रेणी जहाज आत्मनिर्भरता और स्वदेशीकरण का जीता जागता उदाहरण है। 472 बड़े और लघु औद्योगिक सांझेदारों ने अपनी ओर से अनोखे ढंग से जहाज निर्माण में योगदान दिया है। यह स्वदेशीकृत प्रयास मूलतः भारतीय नौसेना और रक्षा उत्पादन विभाग के सक्रिय प्रयत्नों का ही सुफल है जिसके कारण यह कोशिश कामयाब हुई है।

इस श्रेणी के पूरा होने से ये तीनों 15ए श्रेणी विध्वंशक, भारतीय नौसेना के मुख्य संबल हैं।

परियोजना 15बी

परियोजना 15बी के अंतर्गत इन विध्वंशकों के आगामी आदेश एमडीएल को प्राप्त हो चुके हैं और पहले दो पोतों का उत्पादन भी शुरु हो चुका है।

पी15बी परियोजना की बात करते है तो यह पी15ए रुपांकन का अनुवर्ती है। जिसके अंतर्गत चार युद्धपोतों का निर्माण हो रहा है। इसमें इस परियोजना के पहले युद्धपोत का जलावतरण 20 अप्रैल 2015 को किया गया जिसका नाम आईएनएस विशाखापतनम रखा गया है। इनमें पी15ए में किए गए सभी प्रकार के परिष्करण को शामिल किया गया है।

इस श्रेणी के पोतों की भूमिका गहरे समुद्र में विविध प्रकार के खतरों का नियंत्रण करने के लिए कार्य दल के साथ संयोजन करना है।

वारफेयर में आक्रमण करने में सक्षम होंगे जिसमें किनारे पर स्थित लक्ष्यों को निशाना बना सकते हैं और दुश्मन के विमानों, पण्डुब्बियों और सतह पर स्थित पोतों के विरुद्ध सुरक्षा प्रदान कर सकते हैं।

<u>लक्ष्य</u> - ये पोत 42 दिनों के लक्ष्य को पूरा करने में समर्थ हैं। इसमें सभी मशीनरी, सेंसर और उपकरणों की अधिकतम निर्भरता और उक्त कथित दिनों के लक्ष्य को कायम रखने में सहायक होंगे। पोत का अंडर वाटर हल फार्म पी15ए के समान है। इसके लाग्ने वाला स्टील डी40एस/डीएमआर-294ए है।

<u>पोत की विशेषताएँ</u> - इस श्रेणी के पहले विध्वंशक पोत विशाखापतनम की लंबाई 163.2 मीटर, बीम 17.4 मीटर और विस्थापन क्षमता लगभग 7334 टन है। पोत का समुद्र में अधिकतम गति 30 नाट है। परिचालन के लिए पोत में 01 सीओ के साथ 51 अधिकारी तथा 260 नाविक कार्यरत रहेंगे। पोत मुख्य प्रोपल्जन सिस्टम गैस और गैस टाईप (सीओजीएजी) के साथ 4 रिवर्सिबल आईपीएमस कोंपलाएण्ड लगे हुए हैं।

माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड भारत सरकार का अग्रणी डीपीएसयू शिपयार्ड है जो वर्तमान समय में भारतीय नौसेना तथा निर्यात बाजार दोनों के लिए प्रतिष्ठित परियोजनाओं पर कार्य कर रहा है। एमडीएल भारतीय नौसेना के लिए स्टील्थ युद्धपोत विध्वंसक और पनडुब्बियों का निर्माण कर रहा है।

नौसेना पोतों और वाणिज्यिक पोतों की निरंतर बढ़ती मांग को पूरा करने के साथ कठोर गुणवत्ता एवं सुपुर्दगी कार्यक्रम को ध्यान में रखते हुए एमडीएल ने बड़ी मात्रा में कार्य का आउटसोर्सिंग किया है।

एमडीएल के पास भरोसे मंद कार्यों की आउटसोर्सिंग के लिए स्पष्ट रुप से लिखित और पारदर्शी क्रय प्रक्रिया है जो स्थापित ठेकेदारों की सक्रिय सहायता से पूरा की जाती है। तथापि एमडीएल इसके आगे अपने विस्तृत विक्रेता आधार को विस्तारित एवं स्थापित करने की अपेक्षा करता है। विशेष रुप से संरक्षा पहलूओं पर एमडीएल अपने कार्मिकों को प्रशिक्षण देने की उचित व्यवस्था विशेष प्रशिक्षण कार्यक्रम के माध्यम से करेगा।



आईएनएस विशाखापतनम
पी17ए परियोजना

माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड (एमडीएल) शिपयार्ड भारत के रक्षा मंत्रालय के अंतर्गत है। इसका मुख्य उद्देश्य युद्धपोत एवं पनडुब्बी का निर्माण है। एमडीएल भारत सरकार द्वारा संचालित स्टार्ट अप इंडिया पहल का एक अंग बनने के लिए प्रतिबद्ध है। जिससे उद्यमशीलता को प्रोत्साहित किया जाय और नवीनता को विकसित किया जाय।

पी17ए स्टील्थ युद्धपोत का रुपांकन भारतीय नौसेना के इन हाउस रुपांकन संस्थान द्वारा किया गया है जो भारतीय नौसेना की दक्षता स्टेट ऑफ आर्ट नेवल कोम्बेटेंट का प्रमाण विश्व में सर्वोत्तम की तुलना में है। यह दो गैस टर्बाइन और दो डीजल इंजीन द्वारा संचालित है। इसका रुपांकन इस प्रकार किया गया है कि यह 28 नॉट की गति से चल सकता है। इसकी विस्थापन क्षमता लगभग 6670 टन है। इस स्टील्थ युद्धपोत में स्टेट ऑफ आर्ट वेपन, सेंसर, एक अग्रिम कार्यवाई सुरक्षा प्रणाली, एक एकीकृत प्लेटफर्म, प्रबंधन प्रणाली, विश्व श्रेणी का माडुलर लिविंग स्पेस और परिष्कृत ऊर्जा सुविधाएं शामिल हैं। यह सुपरसोनिक सरफेस टु सरफेस मिसाइल सिस्टम से सुसज्जित होगी। पोत की एयर डिफेंस क्षमता इस तरह रुपांतरित की गई है कि वह दुश्मन के एयर क्राफ्ट एंटी शिप मिसाइल के खतरों का मुकाबला कर सके। यह वर्टिकल लॉन्च और लंबी दूरी की मिसाइल सिस्टम का चक्कर लगाती रहेगी। इसमें एयर मिस्टर रेपिड फायरगन उपलब्ध होगी जो पोत को नजदीकी रक्षा क्षमता प्रदान करेंगे जबकि मिस्टर गन की सहायता से प्रभावशाली नौसेना गनफायर सपोर्ट प्रदान करेगी। पोत की वायु रक्षा क्षमता को दुश्मन एयर क्राफ्ट के खतरे का मुकाबला करने के लिए रुपांतरित किया गया है और एंटी शिपक्रूज मिसाइल एयर मिसाइल प्रणाली के वर्टिकल लॉन्च और लॉंग रेंज सरफेस के चारों ओर चक्कर लगाएगी। दो 30 एमएम रैपिडफायर इस पोत में रक्षा क्षमता के साथ स्थापित की गई है। मिस्टर गन प्रभावी नौसेना गन सपोर्ट के लिए लगाया गया है। स्वदेशी रुप से विकसित दो ट्यूब टारपीडो लॉचर और राकेट लॉचर इस पोत की एंटीसबमैरिन क्षमता में वृद्धि करेगी।

वर्ष 2018-19 के दौरान एमडीएल का अब तक का उच्चतम टर्नओवर रुपये 4600 करोड़ से अधिक है। यह पहली बार है कि एमडीएल में रुपये 4600 करोड़ को पार किया है।

एमडीएल दोनों बुनियादी और तकनीकी विकास बढ़ाने के लिए तैयार है। हमने न्हावा शिपयार्ड का हिस्सा प्राप्त किया है जो 11 मीटर गहरे डीपवॉटर चैनेल पर स्थित है और उसे ग्रीन फील्ड शिपयार्ड में रुपांतरित किया जाएगा। 11.5 एकड़ एमडीएल सी से सटी हुई मुंबई पोर्ट ट्रस्ट की भूमि अधिग्रहण का विषय भी प्रगति पर है। हम स्वयं को प्रौद्योगिकी रुप से उन्नत करने के लिए भी तैयार हैं जिससे कि शीघ्र ही शिपयार्ड में उद्योग मानक 4.0 का अनुपालन कर सकते हैं। शिपयार्ड के सभी कर्मचारियों में नव उन्मेष संस्कृति का विकास किया गया है। यह पहली बार है कि हमने 50 पेटेट के लिए फ़ाइल किया है जो हमारे अधिकारियों एवं कामगारों द्वारा किए गए इन नवीन कार्य पर आधारित है।





अमित कुमार
उप प्रबंधक (क्रय विभाग)

क्यों पढ़ना एक अच्छी आदत है

"बिना किताबों के कमरा बिना आत्मा के शरीर के समान है।" – मार्कस टुल्लिअस सिसरो

हम मनोरंजन के लिए बहुत सारी गतिविधियाँ करते हैं, लेकिन अगर हमारी पढ़ाई की आदत नहीं है, तो वास्तव में हम बहुत अधूरे है। पढ़ना सबसे सुखद और लाभकारी गतिविधि कहलाती है। पढ़ना महत्वपूर्ण है क्योंकि यह आपके समग्र कल्याण के लिए अच्छा है। यदि आपने जीवन में कभी कोई पुस्तक पढ़ी है, तो आपको पढ़ने का आनंद और खुशी पता चलेगी। पढ़ना एक ऐसा व्यायाम है जो आपके दिमाग को सक्रिय और स्वस्थ रखता है। एक शांत दिन घर पर एक सोफे पर बैठना तथा एक अच्छी किताब पढ़ना तनाव कम करने का सबसे अच्छा तरीका है। न केवल ज्ञान के लिए, बल्कि व्यक्तिगत विकास और विकास के लिए पढ़ने की आदत विकसित करना महत्वपूर्ण है। दैनिक रुप से पढ़ना सबसे अच्छी आदतों में से एक है जिसे कोई भी कर सकता है। यह आपकी कल्पना को विकसित करता है और आपको ज्ञान पाने का सौभाग्य प्रदान करता है।



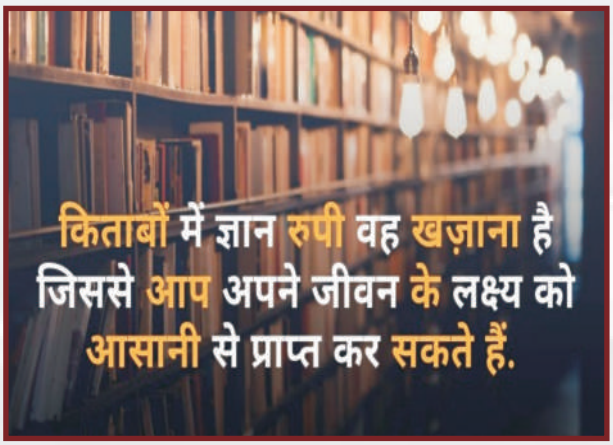
जब आप पढ़ने की आदत विकसित करते हैं तो आप अंततः इसके आदी हो जाते हैं। पढ़ना आपको बढ़ने में मदद कर सकता है और जीवन के बारे में एक नया दृष्टिकोण दे सकता है। अच्छी किताबें आपको सकारात्मक रुप से प्रभावित कर सकती हैं और जीवन में सही दिशा की ओर ले जा सकती हैं। जितना अधिक आप पढ़ते हैं उतना ही आप पढ़ने के प्यार में पड़ते हैं। अच्छी पढ़ने की आदतों से विशद कल्पना, भाषा कौशल और शब्दावली विकसित होती है। अगर हम जीवन में कुछ अच्छी आदतें अपनाना चाहते हैं तो पढ़ना निश्चित रुप से हमारी सूची में सबसे ऊपर होना चाहिए। जिन्हें पढ़ने की आदत है वे ही वास्तव में पढ़ने के महत्त्व और आनंद को समझ सकते हैं। बहुत कम लोग हैं जो अच्छी किताबें पढ़ने के फायदों से वाकिफ हैं।



पुस्तकें सूचना और ज्ञान का एक समृद्ध स्रोत हैं। विविध शैलियों पर किताबें पढ़ना जानकारी प्रदान करता है और आपको उस विषय की गहरी जानकारी देता है जिसके बारे में आप पढ़ते है। जब आप पढ़ते हैं तो आप हमेशा कुछ नया सीखते हैं। यह एक सिद्ध तथ्य है कि जिन लोगों में पढ़ने की अच्छी आदत होती

है, वे उच्च बुद्धि के लक्षण दिखाते हैं। विविध और समृद्ध शैलियों के साथ किताबें मन को खोलती हैं और रचनात्मक क्षमता और भाषा कौशल को बढ़ाती हैं। कथा पढ़ने से सहानुभूति विकसित होती है और दूसरों के साथ बेहतर संबंध बनाने में मदद मिलती है। आप कहानी का हिस्सा बनते हैं और स्वाभाविक रुप से पात्रों के साथ सहानुभूति रखते हैं। आप इस बारे में अधिक जागरुक हो जाते हैं कि विभिन्न परिस्थितियों में लोग कैसे प्रभावित होते हैं। यह दूसरों के साथ सहानुभूति रखने की आपकी समग्र क्षमता को बढ़ाता है। अच्छा पढ़ना आपको लिखने के लिए भी प्रेरित करता है। कई लेखक अधिक से अधिक पढ़कर प्रेरित होते हैं और विशेषज्ञता हासिल करते हैं। आप भाषा का उपयोग करने की कला सीखते हैं और शब्दों के साथ खेलने का आनंद लेते हैं।

प्रेरक किताबें पढ़ना वास्तव में हमारे जीवन को बदल सकती हैं। आत्मकथाएँ पढ़ना भी हमें कड़ी मेहनत करने और अपने लक्ष्यों को प्राप्त करने के लिए समर्पित रहने के लिए प्रोत्साहित कर सकता है। यह हमें जीवन में एक बेहतर इंसान बनने में मदद करता है।



यदि आप अच्छी पठन की आदतें विकसित करते हैं, तो आप कभी भी ऊब या अकेला महसूस नहीं करते हैं। किताबें आपकी सबसे अच्छी दोस्त हैं, ठीक ही कहा जाता है की पढ़ने से आपका आत्मविश्वास बढ़ता है। किताबें एक तरह से जानकारी का माध्यम तो ज़रुर हैं पर इन किताबों की सबसे खास बात ये होती हैं कि ये अपने पढ़ने वाले को एक ही पल में अतीत की उस दुनिया में ले जा सकती हैं जहाँ जाना बहुत ही कठिन होता है। एक बार जब आप पढ़ना शुरु करते हैं, तो आप एक पूरी नई दुनिया का अनुभव करते हैं।

अनिंद्रा की लड़ाई में किताब पढ़ना बहुत ही लाभदायक साबित हुई है सो अगर सोने से पहले आप कोई अच्छी किताब पढ़ते हैं तो ये आपको अच्छी नींद लाने में कारगर होंगी।

आजकल, जहाँ प्रत्येक व्यक्ति डिजिटल दुनिया के आदी हो चुके है और मुश्किल से किताबें पढ़ने के लिए समय निकाल पातें हों, फिर भी किताबें पढ़ने के जो फायदे हैं वो अचल एवं अतुलनीय हैं। आशा हैं पढ़ाई के सारी इतनी के फायदें आपको कुछ अच्छा पढ़ने के लिए अवश्य प्रेरित करेगी।



अनुलेख (पोस्ट–स्क्रिप्ट) - आप सभी को मालूम हो कि माझगांव डॉक स्पोर्ट्स ग्रंथालय पांचवी मंजिल, मुगल हाउस पर स्थित हैं जहाँ कुल 5 भाषायें (हिंदी, मराठी, अंग्रेजी, उर्दु एवं फारसी) के किताबें उपलब्ध हैं जो आप सिर्फ 5 रुपये की मासिक सदस्यता पर प्राप्त कर सकते हैं। ये भी बता दें कि सदस्य की मांग पर किताब की खरीदारी भी की जाती है।



अशोक शेल्हालकर
मप्र (न्हावा शेवा)

बाहरी दुनिया से पूरी तरह अनजान ये जनजातियाँ

आप आधुनिक तकनीकों और गैजेट्स से घिरी 21 वीं सदी में पैदा होने पर खुद को सौभाग्यशाली मानते हैं। तब आपको पता होना चाहिए कि हमारी दुनिया में अभी कुछ लोग ऐसे हैं, जो अभी भी इन सभी योग्यताओं से अनजान हैं। ये प्राचीन जनजातियों में पैदा हुए ऐसे पुरुष और महिलाएँ हैं, जिन्हें इस बात का बिल्कुल भी पता नहीं है कि वे जिस जंगल या द्वीप में रहते हैं, उसके बाहर की दुनिया कैसी है। वे लोग बाहरी लोगों के लिए बिल्कुल भी मिलनसार नहीं हैं। अगर कोई बाहरी व्यक्ति उनके ज्यादा नजदीक जाने की कोशिश भी करता है तो वे उसे मार भी सकते हैं क्योंकि वे दुनिया के किसी भी प्रचलित नियम को नहीं मानते। वे सभी सिर्फ अपनी संस्कृति और परंपरा का पालन करते हैं और अपने परिवार के बुजुर्गों की ही सुनते हैं। आज हम इस रिपोर्ट में आपको ऐसी ही कुछ प्राचीन जनजातियों के बारे में बता रहे हैं जो बाहरी दुनिया से काफी हद तक अनजान हैं।

अंडमान की सेंटिनलीज जनजाति

सेंटिनलीज जनजाति पूरी दुनिया में सबसे अनफ्रेंडली जनजाति है। अंडमान में नॉर्थ सेंटिनल आइलैंड पर रहने वाली ये जनजाति 60,000 सालों से अधिक पुरानी है और भारत सरकार ने पर्यटकों और यात्रियों को इसके नजदीक जाने पर प्रतिबंध भी लगाया हुआ है क्योंकि वे बुहत ही खूंखार और खतरनाक हैं और पलक झपकते ही बाहरी निर्दोष लोगों की जान चली जाती थी। उस समय सरकार ने द्वीप पर कुछ हेलीकॉप्टरों को उनकी मदद करने के लिए भेजा था, लेकिन उन्होंने हेलीकॉप्टरों पर तीर चलाकर उन्हें भगा दिया था।

असारो जनजाति, पापुआ न्यू गिनी

दुनिया को असारो जनजाति के अस्तित्व के बारे में 20 वीं शताब्दी में पता चला था। इससे पहले कि कई सालों तक, असारो लोग डरावने कीचड़ वाले मुखौटों के साथ आसपास के गांवो के लोगों को आतंकित करते थे। असारो जनजाति को पापुआ न्यू गिनी में 'मडमेन' के नाम से भी जाना जाता है, यह जनजाति पूर्वी हाइलैंड्स प्रांत के गोरोका नामक गांव में रहती है।

मासाई जनजाति, केन्या और तंजानिया

केन्या और तंजानिया की मासाई जनजाति एक और ऐसी जनजाति है जो सफलतापूर्वक बच गई है। मासाई जन्मजात योद्धा होते हैं और उनमें बचपन से ही सभी पुरुषों को जिम्मेदार और रक्षक बनना सिखाया जाता है। उनका काम महिलाओं, जानवरों और पशुओं की सुरक्षा के साथ-साथ अपने परिवारों को जीविका को प्रदान करना होता है।

कोरोवाई जनजाति, पापुआ न्यू गिनी

पापुआ न्यू गिनी में कोलूफो के नाम से भी जाने जानी वाली कोरोवाई जनजाति के लोग कपड़े नहीं पहनते हैं। कोरोवाई जनजाति के लोग पत्तियों के साथ अपने निजी हिस्सों को छिपाते हैं और कट्टर शिकारी होते हैं। वे अभी करीब 3000 हैं और वे सब अब मोबाइल, टेलीविजन, कपड़े या घरों की दुनिया से बिल्कुल अनजान हैं। इसके अलावा, वे महिलाओं के लिए सख्त नियमों का पालन करते हैं। ये लोग नरभक्षण भी करते हैं, जो कि अब कोई रहस्य की बात नहीं रही।



महेश शेवाळे
योजना–पूर्व खंड

हिंदी कविता

अभी ना पूछो हमसे मंजिल कहा है
अभी तो हमने चलने का किया इरादा है,
ना हारे है ना हारेंगे कभी
किसी और से नहीं खुदसे किया वादा है,
बस अब एक ही जिद है भारत को आत्मनिर्भर बनाना है।

भाग्य पर नहीं कर्म पर विश्वास करना है
है बहुत काम करने की क्षमता ये दिखाना है,
भारत की बुद्धिमता का लोहा जग ने माना है
विश्व स्तर पर नया इतिहास बनाना है,
बस अब एक ही जिद है भारत को आत्मनिर्भर बनाना है।

क्या सोचा क्या पाया
ये सोचना बेकार है,
खुदकी राह खुद ही बनानी है,
हमें अपने दम पे कुछ करना है
बस अब एक ही जिद है भारत को आत्मनिर्भर बनाना है।

एक दिन ऐसा भी आयेगा
उच्च गुणवत्ता में भारत सबसे आगे होगा,
हर चीज स्वदेश में निर्माण होगी
जग में सबसे बड़ा नाम होगा,
बस अब एक ही जिद है भारत को आत्मनिर्भर बनाना है।



पी. डी. सिद्दीकी
सहायक प्रबंधक (राजभाषा)

भारत में पनडुब्बी निर्माण

अस्सी के दशक तक आते-आते भारतीय नौसेना को इस बात का एहसास होने लगा कि उस समय सैनिक संसाधनों में मौजूद कुल सबमैरीन सामरिक दृष्टि से पर्याप्त नहीं हैं। इसके लिए तत्कालीन भारत सरकार इस क्षेत्र में प्रयास करने लगी।

इसी कालावधि में अन्य विकसित देश जैसे-अमेरिका, रुस, जर्मनी, जापान एवं कोरिया आदि राष्ट्रों ने सबमैरीन निर्माण क्षेत्र में महारत ही नहीं हासिल कर लिया था अपितु दूसरे देशों को सबमैरीन निर्यात भी कर रहे थे। प्रथम एवं द्वितीय विश्वयुद्ध के पश्चात एक दबाव बनने लगा था कि भारतीय सेनाओं (जल, थल एवं नभ) को कैसे मजबूत किया जाए।

इस दिशा में महत्वपूर्ण कदम उठाते हुए भारत सरकार ने जर्मनी के कील शहर में स्थित एच.डी.डब्ल्यू. (HDW, Howsaldtswerke-Deutsche Werft at Keil) कंपनी को तकनीकी स्थानांतरण अनुबंध (Under Technology Transfer Agreement, 1986-91) के अंतर्गत 4 सबमैरीन के निर्माण का ऑर्डर दिया। इस अनुबंध के अनुसार दो सबमैरीन के निर्माण का कार्य जर्मनी में एवं दो सबमैरीन का निर्माण भारत में किया जाना था और पूरी परियोजना का कार्यकाल सन 1986-91 के बीच रखा गया। जर्मनी ने प्रथम बोट SSK (Hunter-killer submarine) क्लास की शिशुमार श्रेणी की आई.एन.एस. शिशुमार (S44) को 22 दिसंबर 1986, को एवं 20 नवंबर 1986 को द्वितीय बोट आई.एन.एस. शंकुश (S45) को भारतीय नौसेना को सौंप दिया।



शिशुमार (शिशुमार श्रेणी की प्रथम सबमैरीन)



भारत में उस समय का सबसे उपयुक्त शिपयार्ड **माझगांव डॉक लिमिटेड** (अब माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड) था जो उस समय नौसेना के लिए युद्धपोत एवं विध्वंसक (Fridget & Destroyer), ऑफशोर प्लेटफॉर्म, टैंकर, बल्ककैरियर, सप्लाई वेसेल और पेट्रोल बोट बनाने में संलग्न था।

भारत में माझगांव डॉक लिमिटेड की महत्वपूर्ण उपलब्धियों को देखते हुए तत्कालीन भारत की प्रधानमंत्री स्वर्गीय श्रीमती इंदिरा गाँधी ने 6 मई 1984 को अपने करकमलों द्वारा ईस्ट यार्ड (East Yard) का शिलान्याश किया जो बाद में सबमैरीन यार्ड के नाम से प्रसिद्ध हो गया। इसको सबमैरीन डिविजन भी कहते हैं।

सबमैरीन उत्पादन के क्रम में माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड ने अपनी प्रथम पनडुब्बी शल्की (S46) यार्ड 11801 की लांचिंग प्रधानमंत्री स्वर्गीय श्री राजीव गाँधी एवं उनकी धर्म पत्नी श्रीमती सोनिया गाँधी की उपस्थिति में सितंबर 1989 को किया। इसी पनडुब्बी को तत्कालीन रक्षामंत्री श्री शरद पवार जी द्वारा 7 फरवरी 1992 को नौसेना को सौंप दिया गया।

मार्च 1992 को द्वितीय पनडुब्बी शंकुल (S47) यार्ड 11802 का लांचिंग तत्कालीन उप राष्ट्रपति शंकर दयाल शर्मा एवं उनकी पत्नी श्रीमती विमला के द्वारा किया गया और 8 मई 1994 को भारत के प्रधानमंत्री स्वर्गीय श्री नरसिंह राव ने भारतीय नौसेना को सौंप दिया।

भारत सरकार द्वारा वास्तव में कुल छः पनडुब्बी का ऑर्डर दिया गया था जिसमें दो पनडुब्बी माझगांव डॉक लिमिटेड द्वारा बनानी थी और दो पनडुब्बी जर्मनी द्वारा बनाया जाना था, किन्तु सन 1998 में पोखरण-2 परमाणु परीक्षण होने के कारण दो और सबमैरीन का मिलनेवाला ऑर्डर निरस्त हो गया।

इन दो सबमैरिन को माझगांव डॉक लिमिटेड में बनायें जाने की योजना थी।



शंकुश (शिशुमार श्रेणी की द्वितीय सबमैरीन)

शिशुमार श्रेणी के सबमैरिनों का एक संक्षिप्त विवरण

(1986-1994)

पनडुब्बी का नामं	कोड	कंपनी का नाम	कमीशण्ड की तारीख	वर्तमान स्थिति
आई.एन.एस. शिशुमार	S44	HDW (जर्मनी)	22 दिसंबर, 1986	सक्रिय
आई.एन.एस. शंकुश	S45	HDW (जर्मनी)	20 नवंबर, 1986	सक्रिय
आई.एन.एस. शल्की	S46	MDL (भारत)	07 फरवरी, 1992	सक्रिय
आई.एन.एस. शंकुल	S47	MDL (भारत)	28 मई, 1994	सक्रिय



शल्की (शिशुमार श्रेणी की तीसरी सबमैरीन)

शिशुमार श्रेणी के सबमैरीन की मध्यावधि मरम्मत का कार्य:-

भारतीय नौसेना में प्रत्येक सबमैरीन का एक निश्चित समयान्तराल के पश्चात मरम्मत का कार्य तय रहता है। इसके अंतर्गत मध्यावधि रिपेयर (MR-Medium Refit) लगभग 10 वर्ष में, एन.आर. (Normal Refit) लगभग 6 वर्ष में एवं एस.आर. (Short Refit) लगभग 2-3 वर्ष के अन्तराल में किया जाता है।



शंकुल (शिशुमार श्रेणी की चौथी सबमैरीन)

माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड मुंबई को सर्वप्रथम सन 1998 में शिशुमार श्रेणी की एस.एस.के. क्लास की प्रथम पनडुब्बी शिशुमार की मध्यावधि रिपेयर (MR-Medium Refit) का कार्य करने के लिए 135.22 करोड़ रुपये का ऑर्डर मिला। माझगांव डॉक लिमिटेड ने इसको एक चुनौती के रुप में लिया और जून 2000 तक रिपेयर का कार्य सफलतापूर्वक खत्म करके भारतीय नौसेना को हैंडओवर कर दिया।

इसी कड़ी में शिशुमार श्रेणी की द्वितीय पनडुब्बी आई.एन.एस. शंकुश के रिपेयर का ऑर्डर सन 2000 में लगभग 100 करोड़ रुपये में मिला। प्रथम पनडुब्बी की तरह द्वितीय पनडुब्बी का कार्य भी एक अत्यंत कठिन होने के बावजूद माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड मुंबई ने सन 2005 तक पूर्ण करके नौसेना को सौंप दिया। तीसरी पनडुब्बी आई.एन.एस. शल्की, माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड मुंबई में मरम्मत कार्य करने के लिए सन 2007 में लायी गयी। इसके रिपेयर का ऑर्डर लगभग 450.61 करोड़ रुपये था। कुशल कामगारों एवं उन्नत तकनीकी के द्वारा इसके मरम्मत और अपग्रेडेशन का काम पूर्ण कर लिया गया। इसको 2009-2010 के बीच सेना को सौंप दिया गया।

शिशुमार श्रेणी की अंतिम सबमैरीन आई.एन.एस. शंकुल के रिपेयर का ऑर्डर सन 2008 में 460.47 करोड़ रुपये का मिला। माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड मुंबई ने अपनी बेहतरीन तकनीक का परिचय देते हुए इसके रिपेयर एवं अपग्रेडेशन का काम सन 2011-2012 के बीच समाप्त करके भारतीय नौसेना को दे दिया।

भारत सबमैरीन उत्पादन क्षेत्र में आत्मनिर्भर बन गया है। माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड भारत का सबसे पुराना शिपयार्ड है। यह आधुनिक प्रद्योगिकी उन्नयन के कारण पूरे विश्व में अपना परचम लहरा रहा है।

आधुनिक पनडुब्बी परियोजना पी75

माझगांव डॉक को अति आधुनिक स्कोर्पिन श्रेणी पनडुब्बी निर्माण का आदेश भारतीय नौसेना की ओर से प्राप्त हुआ है। ये पनडुब्बियाँ फ्रांस की कंपनी डीसीएनएस और स्पेन की कंपनी नेवतिया के सहयोग से निर्मित हो रही हैं। इनमें बेहतरीन स्टील्थ, दुश्मन के जहाजों एवं पण्डुब्बियों का पता लगाने की क्षमता और आक्रमण करने की शक्ति है। इस प्रभावशाली अंडर वाटर प्लेटफॉर्म से दुश्मन की जहाजों/पनडुब्बियों पर प्रिसीजन गाइडेड टारपीडो और मिसाइल से हमला करके अशक्त बनाने की काबिलियत है।

स्कोर्पिन पनडुब्बी में विविध कार्यों को पूरा करने की क्षमता है जो एक आधुनिक पनडुब्बी में होनी चाहिए। जैसे एंटी सरफेस वारफेयर, इंटेलिजेंस गेदरिंग, माइन लेइंग और अपने क्षेत्र की निगरानी करना आदि।

स्कोर्पिन का निर्माण माडुलर कंस्ट्रक्शन सिद्धांत के अनुसार किया जाता है जिसमें पनडुब्बी को अनेक खंडों में बांटा जाता है और खंडों को जोड़कर पूर्ण किया जाता है। उपकरण को लचीले ढंग से उठाकर क्रैडेल पर रखा जाता है और तब खंडों में लगाया जाता है।

इसमें सबसे चनौती पूर्ण कार्य होता है पनडुब्बी के अंदर 60 किमी लंबा केबल और 11 किमी की पाईपों को पनडुब्बी के चारों ओर लेइंग करना। पनडुब्बी में बहुत सकरे कम्पार्टमेंट होते हैं जिसमें कठोर सहनशीलता की आवश्यकता होती है। एमडीएल ने केबल लेइंग तथा पाईप फिटिंग का कार्य सफलतापूर्वक पूरा कर लिया है।

स्कोर्पिन परियोजना के अंतर्गत एमडीएल ने अपनी बेमिसाल प्रतिष्ठा की स्थिति **"राष्ट्र के पोत एवं पनडुब्बी निर्माता"** के रुप में स्थापित कर लिया गया है। इसे कंपनी ने अपनी योग्यता से अर्जित किया है। स्कोर्पिन श्रेणी की पहली पनडुब्बी **"कलवरी"** यार्ड 11875 की कमीशनिंग गहन जांच और समुद्री परीक्षण के बाद भारतीय नौसेना को सितंबर 2016 को सुपुर्द की गई। **"कलवरी"** ड्रेडेड टाइगर शार्क और ड्रेडेड डीप सी प्रिडेटर मूर्तरुप 20 वर्षों से अधिक काल के बाद किया जाएगा। पहले **"कलवरी"** की कमीशनिंग 31 मई 1996 में की गई थी। नौसेना की परंपरा के अनुसार नई पोत और पनडुब्बी का नामकरण उस पोत और पनडुब्बी की डीकमीशनिंग के बाद किया जाता है।

स्कोर्पिन परियोजना के प्रौद्योगिकी स्थानांतरण और अनुभव के साथ उन्नत बुनियादी सुविधाओं की वृद्धि से एमडीएल भविष्य में पनडुब्बी परियोजना की ज़िम्मेदारी लेने के लिए तैयार है। यह राष्ट्र निर्माण और राष्ट्रीय सुरक्षा के लिए सदैव मार्गदर्शन करेगा और दूसरों के लिए अनुसरण का पथ होगा।

परियोजना 75 के अंतर्गत 06 स्कोर्पिन पनडुब्बी निर्माण का आदेश एमडीएल को प्राप्त हुआ जिसे मेसर्स नेवल ग्रुप फ्रांस (कोलैबरेटर) और एमडीएल (बिल्डर) के संयुक्त सहयोग से बनाया जा रहा हैं। 06 स्कोर्पिन पनडुब्बी की तालिका निम्नलिखित हैं:

स्कोर्पिन पनडुब्बी	जलावतरण की तिथि	कमीशनिंग की तिथि
पहली आईएनएस कलवरी	06 अप्रैल, 2015	14 दिसंबर, 2017
दूसरी आईएनएस खंडेरी	12 जनवरी, 2017	28 सितंबर, 2019
तीसरी आईएनएस करंज	31 जनवरी, 2018	10 मार्च, 2021
चौथी आईएनएस वेला	06 मई, 2019	-
पांचवी आईएनएस वागीर	12 नवंबर, 2020	-
छटवीं आईएनएस वागशीर	-	-

स्कोर्पिन की विशेषताएँ

अद्यतन नौसेना प्रौद्योगिकी में स्कोर्पिन पनडुब्बी शामिल है। पनडुब्बी के मध्य भाग में सबटिक्स स्थित होता है जिसके साथ एकीकृत कम्बेट सिस्टम, हाईली कम्पुटराइज्ड सेंट्रल मैनेजमेंट सिस्टम से सुसज्जित है जिसके द्वारा पनडुब्बी के सभी सेंसर और आयुधों की निगरानी की जाती है। प्रत्येक स्कोर्पिन पनडुब्बी में कुल 31 कम्पार्टमेंट होते हैं।

पनडुब्बी वास्तव में निर्णायक स्टील्थ वेपन है। पिछले दशकों में सोनार प्रौद्योगिकी में प्रगति के कारण, पण्डुब्बियों का पता लगाना और पण्डुब्बियों को लक्ष्य बनाना बहुत ही कठिन है। विशेष रुप से हिन्द महासागर में जहां समुद्र का खारापन और थर्मल जोन की उपस्थिति से परिवर्तनीय जल तापमान के कारण पनडुब्बी का पता लगाना अत्यंत कठिन है। स्कोर्पिन पनडुब्बी जासूसी और काउंटर जासूसी के खेल को और कठिन बनाती है। इसका रुपांकन अत्यंत नीरव रुप में किया गया हैं जिसके कारण यह कई दिनों तक समुद्र के अंदर रह सकती है और लांगरेंज पैसिव सोनार सिगनल्स के माध्यम से समुद्र में स्कोरिंग कर सकती है जिसके द्वारा अपने आसपास के क्षेत्र में दूसरे पनडुब्बी और युद्धपोत का पता लगा सकती है।



जलावतरण के समय "कलवरी"



झाहिद सुलेमान मजगांवकर
कार्यालय अधिक्षक

मेहनत करें इंसान तो क्या हो नहीं सकता

दोस्तो माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड मुंबई में प्रवेश करते ही सीना गर्व से फूल जाता है, क्योंकि हमारी कंपनी देश की सुरक्षा में अग्रसर भारतीय नौसेना के लिए बरसों से युद्धपोत एवं पनडुब्बी का निर्माण करती आयी है। देश की सेवा में हमारा भी कुछ योगदान है इस बात से मन बहुत प्रसन्न होता है।

जिस माझगांव डॉक ने हजारों परिवारों को जीने का साधन दिया, उसी ने मेरे परिवार को भी आत्मनिर्भर बनने का मौका दिया। मेरा जन्म 4 मार्च 1961 को रत्नागिरी में स्थित गाँव शिरगांव में हुआ। मेरी शिक्षा गाँव के जिला परिषद उर्दू स्कूल में हुई। माध्यमिक शिक्षा मिस्त्री हाई स्कूल रत्नागिरी में उर्दू माध्यम से हुई एवं आगे की पढ़ाई गोगटे-जोगलेकर कॉलेज ऑफ आर्ट्स अँड साइंस रत्नागिरी में अंग्रेजी मीडियम में हुई। मैं 31 मार्च 2021 को माझगांव डॉक की सेवा से निवृत्त हो जाऊंगा। माझगांव डॉक में काम-करते करते जिंदगी के 38 साल कैसे गुज़र गए पता ही नहीं चला।

मेरे स्वर्गीय पिताजी स्व. सुलेमान मजगांवकर, इसी कंपनी में सेल लाफ्ट में दर्जी/सेलमेकर का काम करते थे। उन्होने 14 साल अस्थायी नोकरी करने के बाद लगभग 2 साल स्थायी नोकरी की। पिताजी की 1982 में अचानक मौत ने मेरे परिवार को चौराहे पर लाकर रख दिया। मैंने कॉलेज से इंटर पास करने के बाद बी कॉम के पहले साल के लिए दाखिला लिया ही था की मुझे पढ़ाई छोड़ कर परिवार की ज़िम्मेदारी की खातिर मुंबई आना पड़ा। माँ और 3 बहनों के उदरनिर्वाह की ज़िम्मेदारी संभालने के सिवा मेरे पास कोई और विकल्प नहीं था। माझगांव डॉक में मुझे अनुकंपा के आधार पर अस्थायी मजदूर की नोकरी दी गई। उस समय मुझे शिपबिल्डिंग झलाई विभाग में भेजा गया। उस वक़्त भारतीय नौसेना की युद्धपोत त्रिशूल की मरम्मत का काम हो रहा था। वेल्डर के औज़ार जैसे वैल्डिंग इलेक्ट्रोड, दस्ताने, होल्डर आदि जहाँ काम करना है वहाँ पहुंचाना, केबल खिचकर लाना, झलाई मशीन का करंट नियंत्रित करना, झलाई के बाद जॉब को चिपिंग करके साफ करना ऐसे काम करने पढ़ते थे। उस वक़्त महीने का वेतन कुल मिलाकर सिर्फ 600 रुपये मिलता था। उस वक़्त अतिरिक्त घंटे काम करना अनिवार्य था। तब जा कर 1000 रुपये महीना वेतन आता था। 1000 रुपये में 5 लोगों का गुजारा मुश्किल से होता था।

जब 1983 में ऑफिस अटेंडन्ट की भर्ती होने लगी तो इस्पात भंडार में कार्यरत मेरे पिताजी के स्नेही श्री साठे साहब ने सुझाव दिया की मैं भी इस नियुक्ति के लिए आवेदन दूँ, और मैंने ऐसा किया। उस वक़्त साक्षात्कार के लिए जो कार्मिक अधिकारी थे उन्होने पूछा 'क्या आप झाड़ू लगाने का काम करेंगे ? चाय की किटली में चाय लाएँगे ?' मेरे पास कोई और विकल्प नहीं था। छह महीने के बाद 1984 में मुझे स्थायी रुप से ऑफिस अटेंडन्ट के पद पर नियुक्त किया गया। मैंने 10 साल मर्चेंटशिप कमर्शियल एवं उपठेका विभाग में काम किया। उस दौरान मैंने शाम के वक़्त अँग्रेजी टंकण प्रशिक्षण क्लास में

दाखला लिया और मैंने 40 श.प्र.मी. टंकण की जीसीडी परीक्षा उतीर्ण की।

1994 में मुझे अँग्रेजी टंकण प्रशिक्षण के बाद टंकक के रुप में नियुक्ति मिली। मेरा तबादला जहाज निर्माण अभियांत्रिकी रुपांकन विभाग में हुआ। उस वक़्त श्री. दिलीप वैद्य साहब विभाग प्रमुख थे, उन्होंने मुझे कम्प्यूटर पर टंकण एवं डाटाबेस मैनेजमेंट का काम करने के लिए प्रेरित किया। उन्होने मुझे माइक्रोसॉफ़्ट ऑफिस में काम करने का प्रशिक्षण दिया। श्री खेर साहब ने मुझे डीबेस-3 का प्रशिक्षण दिया। हिन्दी विभाग द्वारा आयोजित हिन्दी कार्यान्वयन के लिए प्रशिक्षण के बाद प्रवीण परीक्षा पास की। हिन्दी विभाग द्वारा हर वर्ष सितंबर माह में हिन्दी दिवस के अवसर पर हिन्दी पखवाड़ा का आयोजन होने लगा और मैं इसमें निरंतर हर वर्ष भाग लेने लगा।

रुपांकन विभाग में मुझे दैनंदिन पत्राचार, टेलेक्स संदेश, सामाग्री माँगपत्र, टीएनसी/पीएनसी मीटींग के रिपोर्ट, ऑपरेटिंग इन्सट्रक्शन पुस्तिका, ट्रायल रिपोर्ट, आईएसओ मैनुअल आदि के टंकण का काम करने का भरपूर अनुभव मिला। रुपांकन विभाग में 7 साल काम करने के बाद 2003 में मुझे सीनियर ग्रेड का प्रमोशन मिला। फिर मेरा तबादला पूर्व खंड मानव संसाधन एवं कर्मचारी संबंध विभाग में हुआ।

पूर्व खंड मानव संसाधन विभाग में आने के बाद जो काम टाइपरायटर से किए जाने वाले थे वे सभी काम कंप्यूटर वर्ड, एक्सेल सॉफ्टवेयर पर करना शुरु किया। जिस की वजह से कम समय में ज्यादा काम होने लगा। हिन्दी विभाग ने हमें हिन्दी टंकण के प्रशिक्षण की व्यवस्था की जिस में हमें सफलता मिली और हम यूनिकोड़ में हिन्दी टंकण करने लगे। सभी प्रकार के प्रारुप को हिन्दी एवं अँग्रेजी में परिवर्तित किया।

वर्ष 2008 में सिलेक्शन ग्रेड की पदोन्नति मिली। सभी प्रकार के मासिक रिपोर्ट, सेवा प्रमाण पत्र, वेतन प्रमाण पत्र, पासपोर्ट अनापत्ति प्रमाणपत्र, सत्यापन पत्र, आरोपपत्र, विभागीय जांच रिपोर्ट, चेतावनी पत्र, प्रशासनिक कार्रवाई का पत्राचार, परिवीक्षा काल रिपोर्ट, स्थायीकरण पत्र आदि द्विभाषी हिन्दी एवं अँग्रेजी में किए जाने लगे। जिससे हिन्दी भाषा के प्रसारण में काफी हद तक सफलता मिली। जिससे कामगार और कर्मचारियों को भी हिन्दी कार्यान्वयन में आसानी हुई एवं हमारे विभाग का हिन्दी कार्यान्वयन का प्रतिशत दिन ब दिन बढ़ता गया। वर्ष 2016 में मुझे उपकार्यालय अधिक्षक की पदोन्नति मिली।

सब से ज्यादा हिन्दी कार्यान्वयन के लिए पूर्व खंड मानव संसाधन विभाग को निदेशक (पनडुब्बी एवं भारी अभियांत्रिकी) द्वारा 2017 के लिए चलपदक प्रदान किया गया।

पूर्व खंड मानव संसाधन विभाग में श्री ए जी किणी साहब, श्री किरण पाटील साहब, श्री आवले साहब, श्री देवदास उचिल साहब, श्री ओवल साहब, श्री सुरेश कदम साहब, श्री सत्यनारायण प्रधान साहब, श्री सोपान कांबले साहब, स्व. श्री गणेश गोल्हा साहब, श्री तुषार देशमुख साहब एवं श्री अरुण केदारे साहब के मार्गदर्शन एवं नेतृत्व में काम करने का अवसर मिला।

स्व. श्री गणेश गोल्हा साहब ने एसएपी में पंचिंग संबंध में होने वाली प्रतिदिन समस्याओं का समाधान करने का प्रशिक्षण दिया।

2017 में सुबह काम पर आते वक्त रेल में मेरे सीने में अचानक दर्द होने लगा। मैं समझ गया था की मुझे दिल का दौरा पड़ा है। मैं बार बार ज़ोर-ज़ोर से खाँसता रहा। दादर स्टेशन पर

आने पर मेरे दोस्तों ने मुझे रेल से नीचे उतार दिया और मेरे साथ ग्लोबल अस्पताल में पहुंचे। वहाँ मेरी जाँच की गई एवं एंजोग्राफी की गई। माझगांव डॉक का पहचान पत्र देख कर डॉक्टर ने बिना देर किए एंजोप्लास्टि की। माझगांव डॉक की मेडिक्लेम पॉलिसी की वजह से ही मेरा बिना कुछ खर्च किए ऑपरेशन किया गया और मेरी जान बच गई। मैं माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स व्यवस्थापन का बहुत-बहुत आभारी हूँ।

माझगांव डॉक स्पोर्टस क्लब में भी मुझे मेरी कला का प्रदर्शन करने का अवसर मिला। हिन्दी एवं मराठी भाषा में विविध कार्यक्रमों एवं नाटकों में गायन का अवसर मिला। सेफ़्टी काउंसिल के लिए आयोजित औद्योगिक सुरक्षा से संबन्धित नाटिका 'मंगल सूत्र' में मेरा सहभागिता था।

वर्ष 2020 में मुझे कार्यालय अधिक्षक की पदोन्नति मिली। जिस सफलता का मुझे बरसों से इंतज़ार था वो मिल गई। मेरे बरसों की मेहनत का फल मुझे मिल गया। अब मैं संतुष्ट हो कर सेवानिवृत्त हो रहा हूँ।

हिन्दी विभाग द्वारा हिन्दी कार्यान्वयन शुरु होने के बाद हर साल हिन्दी दिवस के अवसर पर हिन्दी पखवाड़ा के उपलक्ष में विविध स्पर्धाओं का आयोजन होने लगा। मुझे अपने आप को प्रस्तुत करने का सुनहरा अवसर मिला। मैं हर साल हिन्दी पखवाड़ा की स्पर्धाओं में भाग लेता रहा। जिस के लिए मुझे नकद इनाम एवं प्रमाण पत्र से अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक द्वारा सम्मानित किया गया। जिस की सूची इस प्रकार है।

1. हिन्दी गायन स्पर्धा (1994) – द्वितीय पुरस्कार

2. हिन्दी गायन स्पर्धा (1999) – द्वितीय पुरस्कार

3. हिन्दी गायन स्पर्धा (2003) – तृतीय पुरस्कार

4. हिन्दी गायन स्पर्धा (2008) – प्रोत्साहन पुरस्कार–6

5. हिन्दी गायन स्पर्धा (2011) – प्रोत्साहन पुरस्कार–2

6. हिन्दी काव्य पठन स्पर्धा (2012) – चतुर्थ पुरस्कार

7. हिन्दी टंकण स्पर्धा (2013) – प्रथम पुरस्कार

8. हिन्दी टंकण स्पर्धा (2014) – चतुर्थ पुरस्कार

9. हिन्दी टंकण स्पर्धा (2016) – द्वितीय पुरस्कार

10. हिन्दी टंकण स्पर्धा (2017) – द्वितीय पुरस्कार

11. हिन्दी गायन स्पर्धा (2018) – प्रोत्साहन पुरस्कार–3

12. हिन्दी टंकण स्पर्धा (2019) – द्वितीय पुरस्कार

13. हिन्दी टंकण स्पर्धा (2020) – प्रथम पुरस्कार

हिन्दी में सर्वाधिक टंकण के लिए मुझे वर्ष 2017 के लिए रुपये 3000/- का द्वितीय पुरस्कार दिया गया।

इस संघर्ष भरी यात्रा में मुझे सभी कामगार, कर्मचारियों एवं अधिकारियों का भरपूर स्नेह और सम्मान प्राप्त हुआ जिसके लिए मैं उनका हृदय से आभारी हूँ।

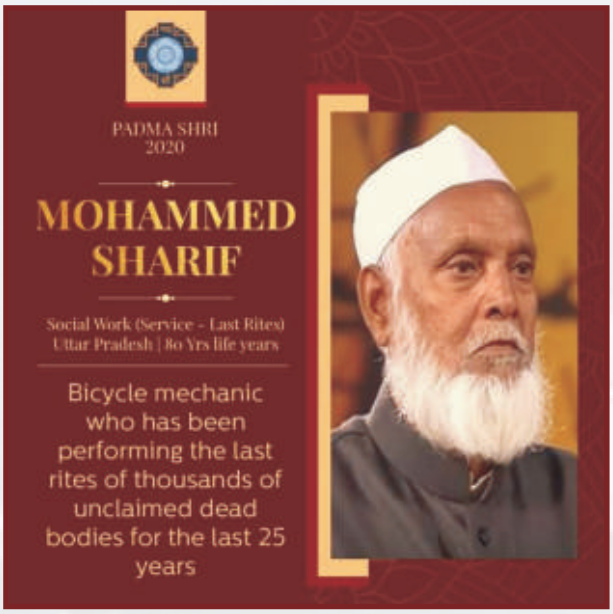
मैं आशा करता हूँ कि हमारा माझगांव डॉक भविष्य में तरक्की और सफलता की नई सीमाओं को छु ले और विश्व में भारत का तिरंगा हमेशा ऊँचा लहराता रहे। जय हिन्द ।



राज राजेश्वरी भट
मप्र की पीए

लावारिसों के मसीहा: ... ताकि अंतिम यात्रा हो सुकून भरी

ढ़ाई दशक से ज्यादा समय से अयोध्या में लावारिस लाशों के वारिस बन गए मोहम्मद शरीफ को जब पद्मश्री सम्मान मिलने की खबर मिली तो वह जिला अस्पताल में लावारिस मरीजों की सेवा में लगे थे। लावारिस मरीजों की सेवा से लेकर लावारिस लाशों तक को अपना समझकर अंतिम संस्कार करने वाले शरीफ चाचा को जब पद्मश्री मिलने की खबर मिली तो उनकी आंखों से आँसू छलक पड़े। 27 साल की निस्वार्थ सेवा का जैसे उनको फल मिल गया हो।



अयोध्या के रहने वाले 80 वर्षीय बुजुर्ग शरीफ रोजी-रोटी के लिए साइकल मरम्मत की छोटी-सी दुकान चलाते हैं। सड़क पर आजकल साइकल चलाने वालों की घटती संख्या को देखकर कोई भी अंदाजा लगा सकता है कि मरम्मत करने से होने वाली कमाई कितनी होती होगी। घर की माली हालत बेहद खराब होने के बावजूद शरीफ चाचा हॉस्पिटल में लावारिस लोगों की सेवा करते हैं और शहर में मिली लावारिस लाशों का पूरे रीति-रिवाज से अंतिम संस्कार करते हैं। जिसकी जिंदगी खुद एक संघर्ष हो, वह अगर इतने बड़े संकल्प के साथ आगे बढ़े तो समझ सकते हैं कि उसे कितना संघर्ष करना पड़ा होगा। पहले तो साइकल ठीक कर जो पैसे जमा होते थे उनसे ही अंतिम संस्कार करते थे, लेकिन धीरे-धीरे इनके सहयोग में लोग भी खड़े होने लगे जिससे उन्हें पैसे की दिक्कत कम हो गई। वह अब तक हिंदुओं की 3000 लावारिस लाशों का सरयू तट पर अंतिम संस्कार, तो 2500 लावारिस मुस्लिम लाशों को कब्रिस्तान में सुपुर्द-ए-खाक कर चुके हैं।





बेरहमी, जिसे खुद ब्रिटेन की आत्मा नहीं सह पाई

सुधीर दीवेकर
टूल रुम सहायक

माना जाता है कि कोहिनूर गोलकुंडा की खदानों से निकला था और काकतीय वंश के राजाओं ने इसे अपने ईश्वर को समर्पित किया था। वहाँ से यह दिल्ली के सुल्तान अलाउद्दीन खिलजी के हाथ लगा और फिर मुगलों के पास चला गया। 1739 में ईरान के बादशाह नादिरशाह ने दिल्ली पर हमला किया। उसने दिल्ली में कत्लेआम मचाया, जिसमें कहते हैं कि तीस हजार लोग मारे गए। नादिरशाह यहाँ 57 दिन रहा और लौटते हुए कोहिनूर को अपने साथ ले गया। नादिरशाह की हत्या के बाद यह हीरा अफगानिस्तान के शासकों के हाथ लगा और फिर पंजाब के महाराजा रंजीत सिंह को मिला। कहते हैं कि रंजीत सिंह इसे जगन्नाथ मंदिर को दान देना चाहते थे, लेकिन उनकी मृत्यु के बाद यह इच्छा पूरी नहीं हुई और आखिरकार युवराज दिलीप सिंह से इसे अँग्रेजों ने हडप लिया।

इस तरह करीब 1000 साल तक कोहिनूर भारत की कहानी का हिस्सा बना रहा, जिसमें राजवंश थे, युद्ध थे और थी सत्ता की लालसा भरी छीना-झपटी। कोहिनूर जैसे हीरे लाखों बरसों तक धरती की गहराइयों का ताप-दाब झेल कर जन्म लेते हैं और जब वे हमारी दुनिया में आते हैं, तो उनकी चमक किसी शैतानी ताकत की तरह इंसानी मन की अंधेरी प्रवृत्तियों को सतह पर ले आती है।

इस कुदरती कायदे से तो ब्रिटेन को कोहिनूर का स्वामी बनना ही था।

याद किजिए कि ब्रिटेन ने 31 लाख अफ्रीकियों को दासों की मंडी में खड़ा कर दिया था। इन बेबस लोगों को जहाजों में ठूंस कर अटलांटिक के पार ब्रिटिश कॉलोनियों में ले जाया गया। छह महीने लंबे इस सफर के दरमियान ही चार लाख लोग दम तोड़ गए। कैरेबियाई कॉलोनियों में हजारों एकड़ जमीन के स्वामी एक-एक अँग्रेज के पास सैकड़ो दास हुआ करते थे। इन दासों को जानवरों की तरह काम में जोता जाता था। लापरवाही, कमजोरी या नाकामी की सजा रुह कंपा देने वाली थी। दासियों की सजा बलात्कार थी। आप यकीन नहीं करेंगे कि एक मालिक ने अपने बलात्कारों का रेकॉर्ड तक रखा था और यह संख्या थी 3852....

1807 में भारी नैतिक दबाव के चलते ब्रिटेन को दास व्यापार बंद करना पड़ा। लेकिन फिर उसने गिरमिटिया मजदूरों का सिस्टम शुरु कर दिया। इसके तहत 20 लाख भारतीय और चीनी नागरिकों को ब्रिटिश कॉलोनियों में बंधुआ मजदूर की तरह ले जाया गया।

ब्रिटिश इम्पायर ने दुनिया में जितने लोगों को अपनी धरती से उजाड़ा और दूरदराज इलाकों में फैलाया, उसका कोई मुकाबला नहीं है। करोड़ो जिंदगियाँ इस सिलसिले में बर्बाद हुई। उसके घाव कई शताब्दियों में आज भी कसक रहे हैं और वर्तमान को इतिहास के बोझ से असहनीय बना रहे हैं। 1857 की क्रांति के बाद ब्रिटिश सेना ने भारतीयों से जिस तरह बदला लिया, उसकी गवाही कैंब्रिज में दिए गए एक भाषण का यह अंश देता है :

'जब हिमालय से लेकर कोमोरिन तक बगावत कुचल दी जाएगी, जब हर सूली खून से लाल हो जाएगी, जब हर संगीन अपने बोझ से कांप उठेगी, जब हर तोप के सामने की जमीन चिथड़ों, मांस, खून और चूर-चूर हड्डियों से पट जाएगी, तब जाकर तुम बात करना रहम की .... ।'

जैसा कि हमने पहले देखा, यह बेशर्म बेरहमी उस श्रेष्ठता बोध से पैदा हुई थी जो साम्राज्यवादियों ने खुद के लिए गढ़ लिया था। इसकी एक हैरतअंगेज मिसाल यह बयान है जो लॉर्ड जॉर्ज यंगहसबैंड के नाम से इतिहास में दर्ज है, 'उसकी अकड़ और बेअदबी का सीधा मतलब बगावत है और जैसे ही आपको इसका एहसास हो, अक्लमंदी इसी में है कि उस पुरबिए की दोनों आँखो के ठीक बीच में ठोको और तब तक मारते रहो जब तक उसे उसकी औकात पता न लग जाए।'

और यह बात जानकर भी आपको हैरानी होगी कि जब ब्रिटेन ने दास प्रथा को बंद किया, तो बदले में भारी मुआवजा दिया - दासों या उनकी संतानों को नहीं, बल्कि उन्हें जो दासों के स्वामी थे।



सिमनलाल आर्य
लिपिक

ले लो मेरी जान

महिलाओं और अछूतों के लिए खोले गए स्कूल से महात्मा ज्योतिबा फुले की ख्याति दिन दूनी-रात चौगुनी बढ़ रही थी। मगर तब ऐसे कई थे, जिन्हें ज्योतिबा का यह काम पसंद नहीं आ रहा था। खासकर उनके प्रयासों से समाज के निचले हिस्सों में शिक्षा के प्रति बढ़ती दिलचस्पी बहुतों को रास नहीं आ रही थी। दूसरी ओर ज्योतिबा अपने काम में लगे थे और उनकी ख्याति लगातार बढ़ती जा रही थी। इससे बौखलाए कुछ लोगों ने आखिरकार उनकी हत्या करने की योजना बना ली। वारदात को अंजाम देने के लिए धोंडीराम और रौद्रे नाम के दो शुद्रों को तैयार किया गया। हत्या का सौदा एक-एक हजार रुपये पर हुआ, जिसकी कीमत आज की तारीख में लगभग करोड़ में होगी।

फिर एक रात धोंडीराम और रौद्रे हाथ में खतरनाक चाकू लिए ज्योतिबा फुले के घर में दाखिल हुए। उन दोनों की आहट से ज्योतिबा और सावित्री की नींद टूट गई। आँख मलते हुए दोनों ने देखा कि उनके सामने हथियार लिए दो नौजवान खड़े हैं। ज्योतिबा फुले ने उनसे बड़ी सहजता से पूछा कि वे कौन हैं और क्या चाहते हैं ? अपना नाम बताते हुए धोंडीराम ने कहा कि वे उनकी जान लेना चाहते हैं। ज्योतिबा फुले ने कहा, 'मेरी जान लेने से आपको कुछ लाभ नहीं होगा क्योंकि घर में फूटी कौड़ी नहीं हैं।'

धोंडीराम बोला, 'आपको मारा तो हमें एक–एक हजार रुपये मिलेंगे।' ज्योतिबा फुले ने कहा, 'मेरी जान लेने से अगर तुम्हें इतने रुपये मिलते हैं तो बेशक मेरी जान ले लो, क्योंकि मेरा तो जीवन ही अछूतों के कल्याण के लिए है।' यह कहकर उन्होंने अपनी गर्दन उन दोनों के सामने झुका दी। उनकी यह उदारता देखकर दोनों ग्लानि से भर उठे। उनके हाथ कांपने लगे और वे ज्योतिबा फुले के चरणों में गिर कर क्षमा मांगने लगे। महात्मा ज्योतिबा फुले ने उन्हें क्षमा कर दिया। उनमें से एक आगे चलकर ज्योतिबा फुले का अंगरक्षक बना तथा दूसरा सत्य शोधक समाज का प्रबल समर्थक।





जयसिंह

धार्मिक पहचान का संकट झेल रहे आदिवासी

आदिवासियों की धार्मिक पहचान पर संकट आजाद भारत की देन है। 1951 तक जनगणना प्रपत्र में उनके लिए 'आदिवासी धर्म' का विकल्प था।

देश में जहाँ एक तरफ 2021 की जनगणना की तैयारियाँ शुरु हो गई हैं, वहीं आदिवासी समुदायों के बीच इस जनगणना प्रक्रिया में अपनी अलग पहचान अंकित करवाने के लिए अलग धर्म कोड की मांग भी तेज हो गई है। जानना दिलचस्प है कि आदिवासियों की इस धार्मिक पहचान पर संकट आजाद भारत की सरकारों की देन है।

देश में जनगणना का चलन 1871 से शुरु हुआ। हर दस वर्ष पर होने वाली इस जनगणना में 1951 तक आदिवासियों के लिए एक अलग विकल्प था। इसके तहत वे ट्राईबल रिलीजन (आदिवासी धर्म) अंकित करवाते थे। मगर 1961 के जनगणना प्रपत्र से यह विकल्प हटा दिया गया। इसकी जगह अन्य का विकल्प दे दिया गया।



अस्सी के दशक में तत्कालीन सांसद कार्तिक उरांव ने लोकसभा में आदिवासियों के लिए अलग 'आदि धर्म' की वकालत की थी। बाद में आदिवासी बुद्धिजीवी व साहित्यकार रामदयाल मुण्डा ने इस मांग को आगे बढ़ाया। लेकिन किसी भी सरकार ने इस मांगो की तरफ ध्यान नहीं दिया। उलटे 2011 के जनगणना प्रपत्र में 1961 से चला आ रहा अन्य का विकल्प भी हटा दिया गया।



दिलचस्प है कि यह सारा बदलाव काँग्रेस के शासन काल में हुआ। यह किसके इशारे पर या किस कारण हुआ, अभी तक स्पष्ट नहीं हो पाया है। लेकिन यह साफ है कि राष्ट्रीय स्वयंसेवक संघ काफी पहले से आदिवासियों को हिंदू के रुप में पेश करने की कोशिश करता रहा है। आरएसएस का घटक संगठन सेवा भारती

आदिवासी बाहुल क्षेत्रों में वनवासी कल्याण केंद्र और वनबंधु परिषद के बैनर तले आदिवासियों में हिंदुत्व से जुड़े संस्कार स्थापित करने की मुहिम भी चलाता रहा है। संघ का मानना है कि जनगणना में आदिवासियों द्वारा अपना धर्म 'अन्य' बताए जाने से देश की कुल आबादी में हिंदुओं का हिस्सा 0.7 फीसदी घट गया है। स्वाभाविक रुप से वह चाहता है कि आगामी जनगणना में धर्म के कॉलम में आदिवासी 'हिंदू' पर ही निशान लगाएं, ताकि कुल आबादी में हिंदुओं का प्रतिशत बढ़े।

भारत की जनगणना रिपोर्ट 2011 के अनुसार देश में आदिवासियों की संख्या लगभग 12 करोड़ है। यहाँ 781 प्रकार के आदिवासी समुदाय निवास करते हैं। इनमें 83 अलग-अलग धार्मिक परंपराएँ हैं। जहाँ संथाल अपने पूजास्थल को 'जेहराथान' कहते है, वही 'हो' समुदाय के लोग 'देशाउलि' को अपना सर्वेसर्वा मानते हैं। मगर इन कुछेक छोटी-मोटी विभिन्नताओं को छोड़ दें तो ये सभी समुदाय प्रकृतिपूजक और पूर्वजों के आराधक हैं। इनमें न तो कोई पुरोहित वर्ग होता है, न जाति प्रथा है और न ही पवित्र ग्रंथ हैं। सभी आदिवासी पेड़ों की पूजा करते हैं।

इन्हीं आधारों पर आदिवासियों के लिए अलग धर्म कोड की मांग की जा रही है। मगर यह मांग राष्ट्रीय स्वयंसेवक संघ की मान्यताओं और हिंदुत्व आधारित राजनीति की प्राथमिकताओं के विपरीत पड़ती है। विभिन्न इतिहासविदों के मुताबिक भारत भूमि के पहले निवासी वे लोग थे जो लगभग 60 हजार वर्ष पहले अन्य महाद्वीपों से यहाँ पहूंचे थे। लगभग तीन हजार साल पहले जब आर्य भारत में आए और उन्होंने यहाँ के मूल निवासियों को जंगलों और पहाड़ों में खदेड़ दिया, जो आज आदिवासी कहलाते है। मगर संघ आदिवासियों को मूलतः हिंदू मानता है।

ध्यान देने की बात है कि आदिवासी अगर हिंदू के अलावा कोई और धार्मिक पहचान हासिल करते हैं तो इससे जाने अनजाने यह धारणा कमजोर होती है कि हिंदू भारत के मूल निवासी हैं। आदिवासियों को 'वनवासी' कहना भी इस धारणा को मजबूती दैता है। इसके मुताबिक आदिवासी यानी वे हिंदू जो वन में रहते हैं। साफ है कि जनगणना की प्रक्रिया के जरिए आदिवासियों से उनकी विशिष्ट धार्मिक पहचान छीनने वाले कदम चाहे जिस किसी भी सरकार ने उठाए हों, आज की हिंदुत्व आधारित राजनीति के लिए सुविधाजनक हैं। पर दिक्कत यह है कि देश के आदिवासी समुदाय हिंदुत्व की राजनीति के तकाजों पर अपनी पहचान की बलि देने को तैयार नहीं है। देखना है कि अपनी पहचान सुनिश्चित करने की यह लड़ाई आदिवासी समुदाय कहां तक ले जा पाता है।







सचिन कदम
मुप्र (जनि-मा.सं.)

एमडीएल में उपलब्ध बुनियादी सुविधा / सेवाएँ

जहाज निर्माण की बुनियादी सुविधा के लिए फेब्रीकेशन शॉप जिसमें नॉर्थ यार्ड और साउथ यार्ड में प्लेटर एंड एसेंबली शॉप की स्थापना सन 1962/65 में तत्कालीन रक्षा मंत्री के द्वारा की गई थी। जिसमें मशीन शॉप, अनुरक्षण विभाग, सेल लाफ्ट पिकलिंग शॉप, पाईप शॉप, गाउलडिग शॉप, डिजेल रिपेअर शॉप, कॉपर स्मिथ शॉप, पेंट शॉप, शिप राईट विभाग, झलाई विभाग, आक्सी वेल्डिंग विभाग, इलेक्ट्रीक शॉप, विद्युत मरम्मत विभाग, अभियांत्रिकी विभाग, भंडार विभाग आदि। सन 1984 में पूर्व खंड पनडुब्बी विभाग की स्थापना भावी जरुरतों को ध्यान में रखकर की गई और जर्मनी के सहयोग से देश में पहली बार एसएसके श्रेणी पनडुब्बियों का निर्माण किया गया।

विभिन्न यार्डो में कार्यशालाओं की संख्या तथा उसमें स्थापित क्रेन सुविधा का विवरण निम्नलिखित है। साथ ही जहाज निर्माण के लिए यार्ड में स्थित हैं। इन्ही स्लीप वे निर्माण किया पर जहाजों के जोड़ने का कार्य सम्पन्न होते है और पूर्ण रुप से हल तैयार होने पर जहाजों का जलावतरण कार्य पूरा होता है। जलावतरण पश्चात बेसीन में जहाज की फिटिंग होती है। पूर्ण फिटिंग के उपरांत जहाज का बेसीन ट्रायल होता है। सभी उपकरणों की वृहद जाँच के लिए समुद्री परीक्षण दो बार किया जाता है।

सभी उपकरणों के सही ढँग से कार्यक्रम पाये जाने पर नौसेना में सुपुर्दगी समारोह आयोजित किया जाता है।

सुपुर्दगी पश्चात युद्धपोत का उपयोग नौसेना द्वारा देश की सीमाओं की सुरक्षा तथा आत्म रक्षा के लिए किया जाता हैं।

फेब्रीकेशन शॉप	क्रेनेज (टन)
साउथ यार्ड प्लेटर एंड एसेम्बली शॉप	20 X 2, 10 X 4
नॉर्थ यार्ड एसेम्बली शॉप	30 X 2, 10 X 2, 5 X 1
पूर्व यार्ड वर्कशॉप ए.बी.सी.	180 X 2, 60 X 2, 20 X 3
अलकॉक यार्ड वर्कशॉप	15 X 5, 75 X 2, 25 X 1, 18 X 1

ड्राई डॉक

ड्राई डॉक का नाम	लम्बाई (मीटर में)	चौड़ाई (मीटर में)	क्रेन क्षमता (टन में)
रिची ड्राई डॉक	216	18.9	15 टन 2 नग क्रेन
मोगल डॉक	129.84	17.6	15 टन 2 नग क्रेन
पूर्व यार्ड	89.39	17	180 टन 2 नग क्रेन
माझगांव	47.15	10.06	मोबाईल
स्लीप वेज			
साउथ यार्ड - 1	188	26	40.15
साउथ यार्ड - 2	188	26	40.15
नॉर्थ यार्ड	190	29	60.15



बंद वेट बेसीन

बंद वेट बेसीन



ड्राई डॉक

बेसीन का नाम	आकार (एलएक्सडब्ल्यू)	गहराई	क्रेनेज (टन में)	
			स्थाई क्रेन	रेल माउन्टड
कसारा वेट बेसीन	274 एम X 26.21 एम	9.14 एम	80 (01 नग)	15 (02 नग)
कान्होजी आंग्रे बेसीन	225 एम X 112 एम	6.0 एमएमसीडी	100 (01 नग)	50 (01 नग) एवं 15 (02 नग)


MAZAGON DOCK LIMITED

गोलियथ क्रेन


Mazagon Dock Shipbuilders Limited
SHIPBUILDERS TO THE NATION



महीप गोयल
प्र (मानव संसाधन - समवाय)

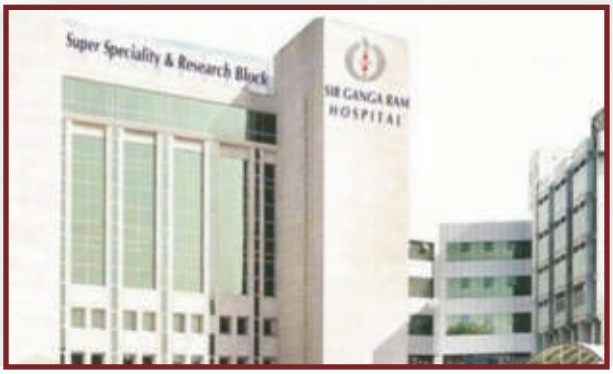
कुर्सी में गंगाराम

पंजाब के छोटे से गांव में गंगाराम नाम का एक लड़का रहता था। जब उसने गांव के स्कूल में मैट्रिक की पढ़ाई पूरी कर ली, तो परिवार वालों ने उसे नौकरी के लिए उसके चाचा के पास शहर भेज दिया। चाचा उस समय शहर में इंजीनियर के कार्यालय में नौकरी कर रहे थे। जब गंगाराम उनके कार्यालय पहुंचा, तो पता चला कि चाचा इंजीनियर के साथ कहीं दौरे पर गए हैं। गंगाराम ने कार्यालय में ही चाचा का इंतजार करना ठीक समझा। वह वहीं इंजीनियर की कुर्सी पर बैठ गया।



इतने में ही चपरासी आया और उसने गंवार से दिखने वाले लड़के को कुर्सी पर बैठे देखा तो उसे डांटने लगा, 'तुमने इस कुर्सी पर बैठने की हिम्मत कैसे की ? यह तो हमारे साहब की कुर्सी है।' यह कहते हुए चपरासी ने गंगाराम को कुर्सी से उतार दिया। इस अपमान से गंगाराम को बेहद पीड़ा हुई उसने उसी क्षण प्रतिज्ञा कर ली कि अब वह इंजीनियर ही बनेगा, चाहे जो हो जाए। जब तक इंजीनियर नहीं बन जाता, नौकरी नहीं करेगा। जब उसकी चाचा से मुलाकात हुई और उन्होंने आने का कारण पूछा, तो गंगाराम ने कहा, 'चाचाजी, मैं आया तो था नौकरी की तलाश में, परंतु अब मैं आगे पढ़ना चाहता हूँ।'

गंगाराम की इस बात से चाचा बहुत खुश हुए। उन्होंने उसकी पढ़ाई का इंतजाम किया और गंगाराम ने भी खूब मेहनत करके पढ़ाई की। अपनी लगन और कठोर परिश्रम से उसने इंजीनियरिंग की परीक्षा प्रथम श्रेणी में पास कर ली। वह इंजीनियर ही नहीं बना, बल्कि उसने समाजसेवा के क्षेत्र में भी उल्लेखनीय योगदान दिया। इसके लिए उसे अँग्रेज सरकार ने सर की उपाधि से भी सम्मानित किया। दिल्ली में सर गंगाराम अस्पताल उन्हीं के नाम पर स्थापित है। यह है अपमान को सकारात्मक रुप में लेने का परिणाम।





प्रवीण पाटील
पेंट शॉप

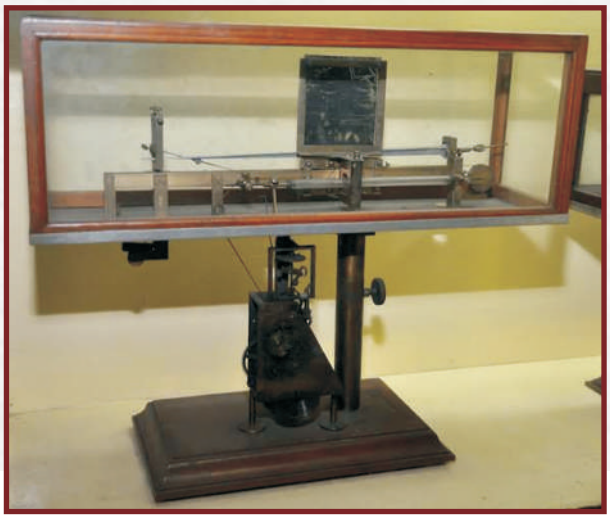
बाथरुम में प्रयोगशाला

जगदीश चंद्र बोस ने 1884 में कैंब्रिज से पढ़ाई पूरी कर ली। स्वदेश लौटते समय वहीं के अर्थशास्त्री फासेट ने भारत के तत्कालीन वायसराय लॉर्ड रिपन को पत्र लिखा तो रिपन ने बोस को प्रेसिडेंसी कॉलेज में नियुक्ति के लिए संस्तुति दे दी। कॉलेज के प्रिंसिपल को न चाहते हुए भी भौतिक विज्ञान के प्रवक्ता के रुप में उनकी नियुक्ति करनी पड़ी। लेकिन कॉलेज में एक यूरोपीय अध्यापक को तीन सौ रुपए प्रतिमाह वेतन मिलता था, तो बोस को महज सौ रुपए।



बोस ने इसका विरोध किया और समान वेतन की मांग की। जब मांग नहीं मानी गई, तो उन्होंने वेतन लेने से मना कर दिया, मगर कॉलेज में पढ़ाते रहे। अध्यापन कौशल के चलते विद्यार्थियों के बीच वे जल्द ही लोकप्रिय हो गए। मातृभाषा में स्कूली शिक्षा और अँग्रेजी में उच्च शिक्षा के कारण वे भौतिक विज्ञान को इतनी सरलता के साथ दोनों भाषाओं में समझाते थे, कि भौतिक विज्ञान विद्यार्थियों को सरल लगने लगा। बचे-खुचे संदेह को वे प्रयोगों से स्पष्ट कर देते थे। आखिरकार उनके विरोध के समक्ष प्रिंसिपल को झुकना ही पड़ा और उन्हें पहले के एरियर के साथ ही सबके समान वेतन मिलने लगा।

बोस की इस सफलता से उनके सहकर्मियों को और ईर्ष्या हुई। जिसका परिणाम यह हुआ कि उन्हें प्रयोगशाला के आवंटन में बाधा डाली जानी लगी। इससे मुक्ति पाने के लिए बोस ने चौबीस वर्ग फुट के बाथरुम में ही अपनी प्रयोगशाला बना ली, और प्रयोगों के द्वारा विद्यार्थियों को न केवल सफल बनाते रहे, बल्कि इसी प्रयोगशाला के बल पर वैज्ञानिक बनने का सपना भी साकार किया। मानवीय सरोकारों के कारण वे अपने वायरलेस रेडियो की खोज को तो पेटेंट नहीं करा पाए, पर पौधों में संवेदना की खोज करके अमर हो गए। सच है कि अगर इरादे पक्के हों तो कोई काम मुश्किल नहीं है।





न्हावा हमारा बहुत ही प्यारा

तपन मंडल
प्रबंधक (के एंड टि अनिक चेंबूर यार्ड)

1. न जाने आज कितने लोग जानते हैं, यार्ड न्हावा,
   भर्ती होकर बने कर्मयोगी, मन से सेवा की और सेवानिवृति बाद हो गयें हैं हवा ।।
2. मिला था मुझे एपॉईटमेंट लेटर, करना है काम एमडीएल के अलावा,
   जिक्र था जिसमें अनिक चेंबूर आदि, के साथ जाना पड़ेगा न्हावा ।।
3. सेवा में रहकर गुजरे थे जब यू हीं आठ-दस साल,
   आदेश हुआ जाना पड़ेगा न्हावा, कोई एक-दो साल ।।
4. जानते था कौन ? न्हावा किधर, ओएनजीसी जिसका राजा,
   हम तो सोचे भला-बुरा, मिली है ये मस्त सजा ।।
5. सीआईएसएफ के दरबान कहें, "नहीं मिलेंगी यहाँ आपको इन्ट्री,"
   जबतक ना भेजोगें यहाँ एमडीएल का एक-दो संतरी ।।
6. पहले दिन का परमिट मिला ओएनजीसी सिक्युरिटी अफसर की कृपा सें,
   ठान लिया था, करना पड़ेगा यहाँ काम बहुत हीं अक्लमंदी सें ।।
7. बिजली नहीं, खाना नहीं, पानी भी ओएनजीसी के अधीन,
   सोचने लगा मन, न्हावा हमारा लेकिन कब होंगे स्वाधीन ।।
8. लगता था न्हावा बदसूरत जर्जर पुराना, चाहिए इसे मरम्मत की दवा,
   हैं हमारे बहुत-से साथी, आज भी इसके गवाह ।।
9. मरम्मत का काम वहाँ आसान नहीं था, मन में थी फिर भी एक आशा,
   बदला है आज हुलिया न्हावा का और बदली है उसकी परिभाषा ।।
10. न कर पाए अधिक सेवा इसकी अपने दिन थे बहुत ही कम,
    मन ही जाने क्यों नहीं है, आज कोई भी गम ।।
11. क्या मिला है ! और क्या मिलेगा ! आत्मा को न दिया है बोझ,
    करके काम कंपनी का, मिला है आराम और खुशी की खोज ।।



अक्षय संजय देखणे
नि (जनि) का पी ए

किस ओर चला है देश .....

भारत एक ऐसा देश जो अनेक परंपराओं और रिश्तों से अनुबंधित है। कई बड़ी-बड़ी घटनाएँ और उनसे संबन्धित इतिहास देश से जुड़ा हुआ है। हमारे देश से विभिन्न प्रकार की नदियाँ, पहाड़, मौसम, मिट्टी, भाषाएँ जुड़ी हैं इसलिए हमारा देश अन्य देशों से अपनी अलग पहचान बनाए हुए है। इसे पहले सबसे प्रगतिशील, शक्तिशाली और संपन्न देश कहा जाता था लेकिन क्या वही संपन्नता, समृद्धि भारत देश में रह गयी है ?

हमारे देश को आजादी मिलकर आज 73 साल से अधिक वक्त बीत गया है। इस 73 साल में देश ने बहुत प्रगति और उन्नति किया है और आज भी निरंतर जारी है। हमने समुंदर की गहराई में छलांग लगाई और ऊपर आसमां में भी अपना परचम लहराया।

जिस देश में हमें अध्यात्मिकता का बहुत सारा पाठ पढ़ाया जाता है। दुर्गा माँ की पुजा का विधि विधान बताया जाता है, उसी भारत देश में आज भी एक नारी पर अत्याचार किया जाता है उसपर बलात्कार किया जाता है। एक नारी सब पर भारी ये सिर्फ घोषणाएँ सुनने में अच्छी लगती हैं, लेकिन वास्तव में आज भी इसी देश में नर और नारी में भेद किया जाता है। इसी भेदभाव के कारण आज कई ऐसी लड़कियाँ है जिनको इस दुनियाँ में आने से पहले ही उनकी माँ की पेट में ही उनकी साँसे रोक दी जाती है। नवरात्रि में जय माँ दुर्गा के नारे लगाने वाले लोग एक नारी के आवाज को आज भी दबाने की कोशिश करते हैं। अगर लड़का घर का चिराग कहलाया जाता है तो लड़कियों को उस चिराग की ज्योति माना नहीं जाता ? जिस दिन यह नर और नारी का भेद देश से मिटा दिया जाएगा, उसी दिन से यह देश सही दिशा की ओर चल पड़ेगा।



हमारे देश को सामान्य मानव के रुप में कई ऐसे असामान्य हीरे मिले हैं। उनमें से एक थे भारतरत्न डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर। डॉ. बाबासाहेब आंबेडकरजी ने देश के नौजवानों को एक महत्वपूर्ण संदेश दिया था कि, पढ़ाई एवं शिक्षा लेना मतलब शेरनी का दूध पीने जैसा होता है। जो भी इसे पूरी तरह पी लेगा वह समाज में अपनी एक अलग पहचान और अलग रुतबा पाएँगा। इसलिए हमें शिक्षा का महत्व सबको बताना जरुरी है

लेकिन आज शिक्षा भी समाज में एक बाजार बना हुआ है। आज पाँच साल के बच्चे का शिक्षा खर्च लाखो में है। डोनेशन के नाम पर तो आज करोड़ो रुपये वसूले जाते हैं लेकिन इसके बारे में कोई आवाज उठाने के लिए तैयार नहीं है। जब लोगों को पता चलेगा कि हमारी बुद्धिमत्ता यह समाज पैसों से खरीद लेना चाहता है और उस पर अब धूल बैठी है। जब हम यह धूल साफ करेंगे तभी हमें शिक्षा का महत्व पता चलेगा और एक प्रकाश दिखाई देगा तथा हमारा देश सही मायने में एक सुशिक्षित भारत समाझा जाएगा।



देश की प्रगति में एक बाधा सभी क्षेत्रों में भ्रष्टाचार। भ्रष्टाचार एक ऐसा दीमक है जिसने पूरे देश को अंदरसे खोंखला कर दिया है लेकिन इसका भुगतान सिर्फ आम आदमी को ही भुगतना पड़ता है। नाप में पाप नहीं करते ऐसे कहने वाले सब्जी वालों से लेकर बड़े-बड़े राजकारणी नेता भी इससे जुड़े हुए हैं। इस भ्रष्टाचार की जड़ को हमें काटकर फेक देना होगा तभी यह देश एक सफल राह की ओर बढ़ सकता है।

किसान, एक ऐसा आदमी जो पूरे देश का पेट भरता है लेकिन, एक बहुत बड़ी बदनसीबी है हमारे देश की, की वह किसान खुद कई बार भूखें पेट सोता है। जितना मुनाफा इस किसान को मिलना चाहिए वह आज भी उसे नहीं मिल पाता। 5 रुपये की सब्जी किसान को 1 रुपये में बेचनी पड़ती है और वही सब्जी बीच के दलाल लोग बाजार में लाकर 10 रुपये में बेचते हैं। जो सब्जी हमारे सेहत के लिए सबसे महत्वपूर्ण है वही सब्जी रोड पर बेची जाती है और जिस जूते और चप्पल को हम अपने पैरों के नीचे रखते हैं उन्हे वातानुकूलित दूकान में रखकर बेचा जाता है। इसे देखने के बाद यह सोचना पड़ता है कि किस ओर चल रहा है अपना देश ?





मोहिनी सावंत
प्लानर एस्टिमेटर

भ्रष्टाचार मुक्त जीवन .....

बचपन में मैंने एक संस्कृत सुभाषित पढ़ा था। "स्थानर्भ्रष्ट न शोभनो दन्ताः केशा नखा नशः।" इसका मतलब है अपने स्थान से छूटे हुए दाँत, बाल, नाखून और मनुष्य शोभा के बराबर नहीं होते परंतु आज हमारे देश में यह क्या हो रहा है ? भ्रष्टाचार के जकड़ में आप हुए बहुत से लोग तथा नेता उच्च स्थान पर विराजमान होते दिखाई देते हैं।

कही वर्ष पहले हमारे देश में भ्रष्ट आचरण को जगह नहीं थी। भ्रष्टाचारी मनुष्य कम दिखाई देते, तथा उन्हें समाज और देश में कम लेखा गया। परंतु हमारे देश तथा समाज में अब सामाजिक, आर्थिक, धार्मिक और राजकीय नैतिक मूल्यों का हास होते हुए दिखाई देता है। आज हमारा देश नहीं बल्कि पूरी दुनियाभर में किसी क्षेत्र में भ्रष्टाचार मुक्त जीवन कैसे होना चाहिए, यह हमारे देश के सामने एक समस्या बन गई है। इसको सुलझाने के लिए लोकशाही संघटित करके भ्रष्टाचार विरोधी आंदोलन में लड़ना बहुत कठीन काम है, पर अटकाव आ सकता है।



केवल बड़े शहरों में ही नहीं हमारे कई गाँवो में भी काम करते वक्त कागज के तुकड़ो पर वजन नहीं रखा तो काम हो ही नहीं सकता। भ्रष्टाचार जैसी बिमारी का फैलाव सरकारी कर्मचारियों से प्रथम हुआ यह दिखाई देता है। कौन सा भी काम हो, कराने के लिए उस कर्मचारी का हाथ गरम करना जरुरी होता है, मतलब पैसों का इंतजाम करना पड़ता है। आजकल बीमा कंपनी, बैंक, आयकर, कचहरी सभी जगह भ्रष्टाचार फैला हुआ है । हम समझ ही नहीं पा रहे हैं, कि हम यह गैर कानूनी कर रहे हैं या अच्छा !

भ्रष्टाचार का दीमक समाज के मन को नष्ट करने लगा है। भ्रष्टाचार एक बड़ी समस्या बन चुका है क्योंकि भ्रष्टाचार ने अपना फैलाव शिक्षा, जीविका तथा मानव जीवन पर किया है। पाठशाला तथा महाविद्यालयों में प्रवेश लेने के लिए हमें बहुत पैसों का इंतजाम करना पड़ता है। इसमें अच्छे मार्क लानेवाला विद्यार्थी भी शिक्षण क्षेत्र में भ्रष्टाचार में लीन हो जाता है।

वैदिक शास्त्र हमारे देश में बहुत पवित्र माना जाता है। दुसरो को जीवन देनेवाला, डॉक्टर तथा वैद्य एक काल में परमेश्वर माने जाते थे पर आज वही परमेश्वर असुर की तरह बरताव करने में माहीर होते हुए दिखाई देते हैं। पैसों के लालच में आकर गरीब लोगों को फँसाकर उनका अवयव ऑपरेशनद्वारा चुराकर बेचने लगे हैं। तो हम क्या कहें की डॉक्टर देव है या एक प्रकार से दानव हैं।

मनुष्य भ्रष्टाचारी क्यों बना ? उसकी श्रद्धा और निष्ठा क्यों नष्ट होने लगी है ? मंदिरों को सुवर्ण कलशन चढ़ानेवाला ही कलशो का सोना चुरा लेता है। उसी वृत्ति को मनुष्य की उपयोगीवादी वृत्ति कहा जाता है, यही वृत्ति नष्ट करना हमारे समाज के लिए अति आवश्यक शर्त है। सुशिक्षित और सुविज्ञ मनुष्य भी अपनी विद्वता से भ्रष्टाचार करते हैं।

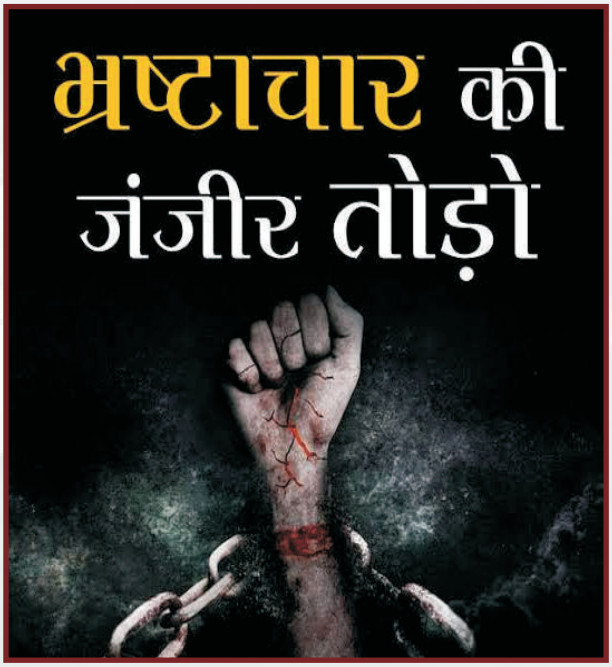
प्रसिद्ध मराठी नाटककार वसंत कानेटकर जी के नाटक से नायक भ्रष्टाचार की विकृति को मन का महारोग कहता है। क्रीड़ा क्षेत्र में क्रिकेट का खेल सबका मनपसंद खेल है। पर इसमें भी मैच फिक्सिंग जैसी कमी दिखाई देती है। इससे तो सारा जग तथा समाज त्रस्त है।

भ्रष्टाचार का यह भस्मासुर नष्ट करने के लिए हमें अनेक तरह से आंदोलन करना पड़ेगा तथा सरकारी नियमोंपर चर्चा करके भारत सरकार नियम बना चुकी है। इस भ्रष्टाचार की समस्या को सुलझाकर देश की जनता में एकता लाना आवश्यक है। अब भ्रष्टाचार मुक्त जीवन की जरुरत इसलिए है क्योंकि देश की गरीबी, अत्याचार और सामाजिक विषमता नष्ट करने के लिए पहले भ्रष्टाचार को खत्म करना जरुरी है। जब देश से भ्रष्टाचार नष्ट होगा तब हर एक व्यक्ति का विकास होगा। भ्रष्टाचार नहीं होगा तभी कड़ी मेहनत, उसकी कीमत मिलेगी। ज्ञानी को उसकी जगह मिलेगी। आम आदमी को उसके हक और उसके मन को शांति मिलेगी। ना अनाज में मिलावट होगी, ना पानी की कमी होगी, ना बिजली की कटौती होगी, ना चीजों की किंमत बढ़ेगी। महंगाई थमेगी और आम आदमी के जीवन स्तर का विकास होगा।

भ्रष्टाचार मुक्त जीवन का विचार करते हुए मुझे ये दिखाई देता है कि, सुबह के अखबार सिर्फ भारत की प्रगति बताएंगे, ना की घोटालों की कहानी। दोपहर की खबर में भारत की विविध विभागों में चलती हुए कामयाबी दिखेगी, ना की दंगे और फसाद की भयानकता। शाम को शहर घुमते हुए हँसी खुशी से रहनेवाले और विकसित भारत के आम आदमी दिखाई देंगे ना की डरे हुए और कल की चिंता करनेवाले लोग।

भष्टाचार मुक्त जीवन में सबको बराबर का मौका मिलेगा और सबकी बराबर किमत होगी। ज्ञानी को इज्जत मिलेगी, ना की पैसा। भ्रष्टाचार मुक्त जीवन में गरीबी कम होगी और सबके जीवन का विकास होगा। भ्रष्टाचार को कम करने के लिए स्वयम पर बंधन डालना चाहिए कि आज ना मैं भ्रष्टाचार करँगा ना आगे दूसरों को भ्रष्टाचार करने दूँगा।

"भ्रष्टाचार न करने की चेतना मन में जगाएँगे,
देश के भ्रष्टाचारी लोगों को यह सबक सिखाएंगे"



माझगांव डॉक में कार्यक्रमों की झलकियाँ



सतर्कता सप्ताह का उदघाटन करते हुए अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, वाईस एडमिरल नारायण प्रसाद के साथ निदेशकगण



सतर्कता दिवस पर सतर्कता शपथ लेते हुए अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक वाईस एडमिरल नारायण प्रसाद के साथ निदेशकगण



12 अक्टूबर 2020 को लिस्टिंग समारोह का उदघाटन करते हुए अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, वाईस एडमिरल नारायण प्रसाद



लिस्टिंग समारोह में घंटी बजाकर शुभारंभ करते हुए अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, वाईस एडमिरल नारायण प्रसाद के साथ निदेशक (वित्त) संजीव सिंघल



19 दिसंबर 2020 को एमडीएल यार्ड में आयोजित श्री सत्यनारायण महापूजा समारोह



श्री सत्यनारायण महापूजा में उपस्थित बार्गेनिंग काउंसिल के सदस्यगण एवं एमडीएल के अधिकारी तथा कर्मचारीगण

माझगांव डॉक में कार्यक्रमों की झलकियाँ



20 अक्टूबर 2020 को सरकारी ई–मार्केटिंग पर चर्चा करते हुए सतर्कता विभाग के अधिकारीगण



सतर्कता सप्ताह – 2020 के दौरान एमडीएल के सागरिका सभागृह में श्री कमलाकांत मीना, आईआरआरएस, एमडीएल के अधिकारीगण को संबोधित करते हुए



प्रशिक्षणशाला में अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक का पुष्पगुच्छ से स्वागत करती हुई प्रशिक्षु



20 अक्टूबर 2020 को प्रशिक्षुओं को संबोधित करते हुए अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक के साथ महाप्रबंधक (मा.सं.) डॉ एस के मल्लिक और अन्य अधिकारीगण



12 नवंबर 2020 को यार्ड 11879 की पाँचवी पनडुब्बी, वागीर का जलावतरण किया गया



यार्ड 11879 की पाँचवी पनडुब्बी, वागीर के जलावतरण पर अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, वाईस एडमिरल नारायण प्रसाद समारोह को संबोधित करते हुए

मार्च 2021

माझगांव डॉक में कार्यक्रमों की झलकियाँ



15 फरवरी 2021 को एमडीएल के अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक से हाथ मिलाते हुए वरिष्ठ नौसेना अधिकारी



करंज की सुपुर्दगी बैठक में उपस्थित अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक, निदेशकगण, वरिष्ठ अधिकारीयों के साथ नौसेना अधिकारी



गुनाजी क्वालिटी सर्कल को प्रथम पुरस्कार प्राप्त करने पर अभिनंदन कार्यक्रम



23 अक्टूबर 2020 को गुनाजी क्वालिटी सर्कल टिम का स्वागत करते हुए श्री हेमंत दामले, मप्र (जनि–कार्य)



23 दिसंबर 2020 को सेवानिवृत्ति समारोह में उपस्थित कमोडोर टी वी थॉमस, निदेशक (समवाय योजना एवं कार्मिक), डॉ एस के मल्लिक, महाप्रबंधक (मा.सं.) एवं श्री एस एस कदम, महाप्रबंधक (मा.सं.–क.सं.)



सेवानिवृत्ति समारोह में उपस्थित कर्मचारियों के साथ निदेशक एवं वरिष्ठ अधिकारी

माझगांव डॉक में कार्यक्रमों की झलकियाँ



02 नवंबर 2020 को एडमिरल हिरोशी याममूरा जेएमएसडीएफ का एमडीएल यार्ड में स्वागत करते हुए कमोडोर टी वी थॉमस, निदेशक (समवाय योजना एवं कार्मिक)



एडमिरल हिरोशी याममूरा जेएमएसडीएफ को मोमेंटों प्रदान करते हुए निदेशक (समवाय योजना एवं कार्मिक) के साथ अन्य वरिष्ठ अधिकारीगण



औद्योगिक कैंटीन का उदघाटन करते हुए वाईस एडमिरल नारायण प्रसाद, अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक के साथ निदेशक मण्डल सदस्य



10 नवंबर 2020 को औद्योगिक कैंटीन उदघाटन के समय भोजन करते हुए अध्यक्ष एवं प्रबंध निदेशक के साथ निदेशकगण



30 अक्टूबर 2020 को श्री शैलेश, आईएएस, सचिव डीपीई का एमडीएल दौरा



श्री शैलेश, आईएएस, सचिव डीपीई को एमडीएल का हैरिटेज गैलरी दिखाते हुए एमडीएल सीएमडी वाईस एडमिरल नारायण प्रसाद के साथ अन्य अधिकारीगण



हिन्दी पखवाड़ा के काव्य स्पर्धा में दीप प्रज्वलन करते हुए
डा. संतोष कुमार मल्लिक, मप्र (मा.सं.)



हिन्दी पखवाड़ा के काव्य स्पर्धा में दीप प्रज्वलन कार्यक्रम में
उपस्थित अधिकारीगण

माझगांव डॉक शिपबिल्डर्स लिमिटेड



पी-75 परियोजना के अंतर्गत स्कोर्पीन श्रेणी की 5वीं पनडुब्बी वागीर का जलावतरण



राष्ट्र के युद्धपोत एवं पनडुब्बी निर्माता