

യുദ്ധസഞ്ചിക

(ലോകമഹായുദ്ധത്തിന്റെ ഒരു പ്രതിവാചനചരിത്രസംക്ഷേപം)

വോള്യം III]

മുദ്രണം: 1944 മാച്ച് 10-ാംനാൾ, ചെന്നൈ

[ലക്കം 27



അവർ യുദ്ധവീരരിൽ അഗ്രസരന്മാരാകുന്നു

അവരുടെ ഒന്നിച്ച് ജീവിച്ചും, അവരുടെ ചേരിയിൽതന്നെ തോളോടുതോളു ചേർന്ന് യുദ്ധം ചെയ്തും, അവരെക്കുറിച്ച് എനിക്കുള്ള നല്ലതു കൊല്ലത്തെ അനുഭവത്തെ ആസ്പദിച്ചാണ് ഞാൻ പറയുന്നത് : ഇന്ത്യൻ യോദ്ധാക്കൾ ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വിശേഷപ്പെട്ട യുദ്ധവീരന്മാരിൽ അഗ്രസരന്മാരാകുന്നു.

എന്നാൽ യോദ്ധാക്കൾ എത്ര യോഗ്യന്മാരായാലും നല്ല നേതൃത്വമില്ലെങ്കിൽ അവർക്ക് യുദ്ധത്തിൽ വിജയം നേടാൻ സാധിക്കയില്ല. നല്ല നേതൃത്വം ഇന്ത്യയിൽ ഇന്ന് ഒരടിയന്തര പ്രശ്നമായിരിക്കുന്നു. ഗർഭശ്രീമാന്മാരായ നേതാക്കൾ ഇല്ലെന്നതന്നെ പറയാം; നേതാക്കളിൽ മിക്കവാറും ആളുകളെ പയററിടുന്നവർ.

സൈന്യ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ നിലക്കൊ, പട്ടാള പങ്ക്തികളിലൊരംഗമായൊ ചെറുപ്പക്കാരായ ഇന്ത്യൻ യുവാക്കളെ അത്യാവശ്യമാണ്.

രാജ്യസേവനംചെയ്യും, ശത്രുക്കളിൽനിന്ന് മാതൃഭൂമിയെ രക്ഷിക്കുന്നതിലും മാന്യമായ മരണമെന്തൊഴിലും ഇല്ല. ബുദ്ധിശക്തി, വിവേകം, ആപരപ്പട്ടങ്ങളിൽ വേണ്ടതു് വേണ്ടുന്നേടത്തു് ചെയ്യാനുള്ള പ്രാപ്തി, കായക്ലേശം താങ്ങുവാൻ ഉള്ള നാഡിബലം ഇവയെല്ലാം തികഞ്ഞ യുവജനങ്ങളെയാണ് ഞങ്ങൾക്കു വേണ്ടതു്.

യുദ്ധകാലങ്ങളിൽ ഈ യോദ്ധാക്കളുടെ ജീവിതം നിയന്ത്രിക്കുന്നത് സൈന്യ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരാണ്. ഇവരുടെ ജീവിതത്തെ സംബന്ധിച്ചുള്ള ഉത്തരവാദിത്വം നേതാക്കന്മാരുടെ കൈവശവുമാണ്. നേതൃത്വത്തിനു പ്രാപ്തിയുള്ള ഗുണസമ്പന്നരായവരെ ഞങ്ങൾക്കു ഇന്ന് അത്യാവശ്യമായി വേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. ഇങ്ങിനെയുള്ളവരെ നിങ്ങൾ തരമെന്നും ഞാൻ പൂർണ്ണമായി വിശ്വസിക്കുന്നു.

—ഇന്ത്യൻ സൈന്യനേതാവു്, സേർ ക്ലാഡി ആർക്കിൻഡ്, അലിഗർ സർവ്വകലാശാലയിൽ ചെയ്യുന്ന പ്രസംഗത്തിൽനിന്നു്, മാച്ച് 6-ാം തിയ്യതി. (രജ്ജമ)

പതിനെട്ടാമതും ഭൂഷുൻ, വട്ടംകൂടി വരുംവിധയെ, എന്ന് ശ്രീകൃഷ്ണ ഭഗവാന്റെ നേരെ വന്ന യവന സൈന്യത്തെയാണ് ജാപ്പാൻകാരുടെ ആക്രമണബുദ്ധിയെപ്പറ്റി വിചാരിക്കുമ്പോൾ ഓർമ്മയിൽ വരുന്നത്. പതിനേഴു പ്രാവശ്യം യവന സൈന്യത്തോടേറ്റുമുട്ടാതെ ഒഴിച്ചുമാറിപ്പോയി ശ്രീകൃഷ്ണഭഗവാൻ അങ്ങിനെ ചെയ്യുകയുണ്ടോ? അദ്ദേഹം യവനസൈന്യത്തെ പേടിപ്പിച്ചോടിപ്പോയിയെന്ന് പറയാൻ പാടുണ്ടോ? ജാപ്പാൻകാരുടേതു് യഥാർത്ഥത്തിൽ ഒരു യവന സൈന്യമാണ്; ഐക്യകക്ഷിസൈന്യങ്ങൾ ഏതാണ്ടു് ശ്രീകൃഷ്ണഭഗവാന്റെ സൈന്യം പോലെയുമാണ്. കഴിഞ്ഞകൊല്ലം അരാഖാൻ പ്രദേശത്തുവെച്ചുണ്ടായ യുദ്ധത്തിൽ ഐക്യകക്ഷിസൈന്യത്തിന്നു് പിൻവലിക്കേണ്ടിവരികയും ചെയ്തു. ഈ പിൻവലി ഒരിക്കലും പരാജയത്തെ കുറിക്കുന്ന ഒന്നല്ലായിരുന്നു.

അതു് പരാജയത്തെ കുറിക്കുന്നതായിരുന്നില്ലെന്നു് ഇത്തരവണ അരാഖാൻ പ്രദേശത്തു നടന്ന സംഭവങ്ങളെക്കൊണ്ടു് തെളിയുന്നുണ്ടു്. എന്നായിരുന്നില്ലാതെ സംഘബലമുള്ള ഒരു ഒന്നാന്തരം ജാപ്പാൻ സൈന്യത്തെയാണ് ഇന്ത്യൻ പതിനാലാം പട അരാഖാനിൽവെച്ചു് ഏറക്കുറെ ഉന്മൂലനാശം ചെയ്യുകയുണ്ടായതു്. ഇതു ഒരപ്രധാനമായ സംഭവമായിക്കരുതേണ്ടാ. ജാപ്പാന്റെ നേരെ ഇന്ത്യയുടെ ആത്മത്തിൽനിന്നു് ആരുംഭിക്കുന്നതായ ഗംഭീരക്രമണത്തിന്റെ ആരംഭമാണിതു. ഇതിൽനിന്നു് ഇനി പിന്നോക്കമില്ല. മൌണ്ടിബാററൻ പ്രളവിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ആരുംഭിച്ചതായ ഈ ആക്രമണത്തിന്റെ അവസാനം ജപ്പാന്റെ ഭസ്മീകരണമാണു്. മൌണ്ടിബാററൻ പ്രള ഇപ്പോൾ ശോഭ

പ്രതിവാദചിന്തകൾ

രിച്ചുവരുന്നതായ സൈന്യപുഹവും മറ്റു് ഏപ്പാടുകളും കാണുമ്പോൾ ആദ്യമായി ഓർമ്മയിൽ വരുന്നത് ഭഗവാൻവധത്തിന്നൊരുങ്ങി പുറപ്പെട്ട രാമഭദ്രസപാമിയുടെ ഒരു വിശിഷ്ടമായ ചിത്രമാണു് :

“അങ്കെ കൃതോപാത്തമാംഗം പ്പുവഗകലവതൈ :
 വാദമക്ഷുസ്ത്യ ഹതു :
 കൃതോപാസംഗൈ സലീലം തപചി കനകമൃഗസ്യാം
 ഗമാധായശേഷം
 ബാണരക്ഷ: കല്പം പ്രശ്നീത മനുജന
 മദരാദീക്ഷമാണ:
 ചക്ഷു: കേണേനലങ്കാം തപരജവദനെ
 ദത്ത കണ്ണോയമാണ്യു:”

ലക്ഷയിലേക്കു് വാനര സൈന്യങ്ങളോടുകൂടിവന്നു് അവിടെ ഒരു സങ്കേതം ഉറപ്പിച്ചു് അധിവസിച്ചുവരുന്ന രാമനെ രാവണന്നു് പ്രഹസ്തൻ കാട്ടിക്കൊടുക്കുന്ന ഘട്ടമാണു് ഈ ചിത്രം.

സപാമിൻ, ശുകസാരണന്മാർ പറഞ്ഞതു് ഓർമ്മയില്ലേ? രാമൻ സേതുബന്ധം ചെയ്യു് വാനരസേനയോടുകൂടി ലക്ഷയിലേക്കു് വരുന്നുണ്ടെന്നു് അവർ പറഞ്ഞ കാര്യം സംഭവിച്ചു കഴിഞ്ഞു. രാമൻ വാനരസേനയോടുകൂടി ലക്ഷയിൽവന്നു് ചേർന്നതിനുശേഷം അതാ വിശ്രമിക്കുന്നു. വാനരരാജനായ സുഗ്രീവന്റെ മടിയിൽ തലവെച്ചാണു് അദ്ദേഹം കിടക്കുന്നതു്. വാനരസേനയാണെല്ലോ രാമനുളളതെന്നു വെച്ചു് സമാധാനിക്കേണ്ടാ. രാമൻ ആരുടെ മടിയിലേക്കാണു് കാലുകൾ വെച്ചിരിക്കുന്ന

തെന്നു നോക്കുക. അങ്ങേടെ പരാക്രമശാലിയായ അക്ഷയകുമാരനെന്നിയെ ഒരടിക്കുക കൊന്നു ഹനുമാന്റെ മടിയിലേക്കാണു്. ഹനുമാനെപ്പോലെ അനവധി കോടി വാനരന്മാർ രാമന്റെ സൈന്യത്തിലുണ്ടു്. ഇനി രാക്ഷസന്റെ മായാപ്രയോഗം കൊണ്ടു് രാമനെ ജയിച്ചുകഴയാമെന്നും ധരിക്കേണ്ടാ. ഏറ്റവും മായാവിധിയായ മാർചൻ പൊൻ മാനായി ചെന്നപ്പോൾ അവനെ കൊന്നു് അവന്റെ തോലു് കൂറുകിട്ടതിലാണു് രാമൻ കിടക്കുന്നതു്. പരഭൃഷണശ്രീശിരാക്കളെയും പതിന്നാലായിരം സൈന്യത്തെയും ഒരമ്പുകൊണ്ടെയു് നശിപ്പിച്ച അമ്പിനെ ലക്ഷണൻ ദൂർമ കൂടി രാമന്നു് കാട്ടിക്കൊടുക്കുന്നു. അതുകൊണ്ടു് രാക്ഷസ വംശം മുഴുവൻ നശിപ്പിക്കാനാണദ്ദേശം. പോരെങ്കിൽ, അങ്ങേടെ അനുജൻ വിഭീഷണൻ അതാ രാമന്റെ അരികിൽനിന്നു ലക്ഷയിലെ സർപ്പ വർത്തമാനങ്ങളും വിശദമായി പറഞ്ഞുകൊടുക്കുന്നു. ഇതെല്ലാം കാണുമ്പോൾ നമുക്കെന്താണിനി ഗതി? സീതയെ രാമന്നു് മടക്കിക്കൊടുക്കുതന്നെയുള്ളു. ഇന്നു് ജാപ്പാൻകാരുടെ ഗതിയും രാവണന്റെ ഗതി തന്നെയാണു്. ബർമ്മയെ ഉടനെ ബ്രിട്ടീഷുകാർക്കു് മടക്കിക്കൊടുത്താൽ യുദ്ധമില്ലാതെ കഴിക്കാം. അല്ലെങ്കിൽ രാമൻ ലക്ഷയിൽ ചെന്നിറങ്ങിയപ്പോലെയാണു് മൌണ്ടിബാററൻ പ്രളവം സൈന്യങ്ങളും അരാഖാനിൽ ചെന്നിറങ്ങിയിരിക്കുന്നതു് !

യുദ്ധസഞ്ചിക

പ്രതിവാര പത്രം

1944 മാർച്ച് 10-ാംനം, വെള്ളിയാഴ്ച

തൂക്കി

ഇന്ന് യൂറോപ്യൻ യുദ്ധരംഗത്തിൽ ഏറ്റവും ഗൗരവമായ ഒരു പ്രശ്നവിഷയമായിരിക്കുന്നത് തൂക്കി യുദ്ധരംഗത്തിലേക്കിറങ്ങുന്ന കായ്മലാണ്. യുദ്ധം തുടങ്ങി നാലു കൊല്ലം കഴിയുന്നതുവരേക്കും നിഷ്കുലനിലയും, ഐക്യ കക്ഷികളോടും ജർമ്മൻകക്ഷിയോടും സൗഹൃദനിലയും നിലനിർത്തിപ്പോന്ന ഞങ്ങളും എന്തിനാണ് യുദ്ധാവസാനകാലത്തിൽ ഒരു പങ്ക് ചേരുന്നവൻ പോകുന്നതെന്നാണ് തൂക്കിയിലെ ജനതയുടെ അഭിപ്രായമത്രെ. ആധുനിക തൂക്കിയുടെ പിതാവെന്ന് കരുതിവന്ന മൂസ്സോളിനോടും അറാറാർക്ക് അത്യധികം ക്ലേശിച്ചു ശക്തിയായ അടിസ്ഥാനത്തോടുകൂടി കെട്ടിപ്പൊന്തിച്ച രാഷ്ട്രീയ സൗഹൃദം ഞങ്ങളും എന്തിനാണ് കഥയില്ലാതെ ഈ ഘട്ടത്തിൽ പൊളിച്ചുടക്കുവാൻ ശ്രമിക്കുന്നതെന്നാണ് തൂക്കിലെ ഭരണാധികാരികളുടെ മനസ്ഥിതി. ഈ മനസ്ഥിതികൊണ്ടു ഞങ്ങളും ഒരിക്കലും 1939 ൽ ബ്രിട്ടനുമായിച്ചെയ്യുകരായിലെ നിബന്ധനകൾക്ക് യാതൊരു തെറ്റും ചെയ്യുന്നില്ലെല്ലോ എന്നാണ് അവരുടെ ന്യായം. ഒരു പക്ഷെ ന്യായത്തിനുവേണ്ടി ചില തെറ്റുകൾ ചെയ്യുവെന്ന് സമ്മതിക്കയാണെങ്കിൽ കരാറപ്രകാരം ഞങ്ങളും ബ്രിട്ടൻ തരുവാൻ നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള ആയുധങ്ങളും പടക്കോപ്പുകളും നിശ്ചയത്തിനനുസ

രിച്ച് ഇനിയും ഞങ്ങളേക്കാൾ കൂടുതലും ചെയ്തിട്ടില്ല. യുദ്ധത്തിനൊരുങ്ങുകയാണെങ്കിൽ അതിനുവേണ്ട പടക്കോപ്പുകൾ കയ്യിലില്ലെങ്കിൽ ഞങ്ങളും നാസിജർമ്മൻകാരുടെ അടിമകളായിരിപ്പാനല്ലെങ്കിൽ ഗതിയുണ്ടാവുക? തൂക്കിയിലെ അധികാരകേന്ദ്രങ്ങളിൽ ഇങ്ങനെയാണഭിപ്രായം. ബ്രിട്ടന്റെയും ഐക്യ കക്ഷികളുടെയും അഭിപ്രായഗതി മറ്റൊരു വിധമാണ്. യുദ്ധത്തിൽ ചേരാമെന്ന് പറഞ്ഞതുകൊണ്ടു ഞങ്ങളും തൂക്കിക്ക് വേണ്ടായുധങ്ങളും കൊടുത്തിരിക്കുന്നുവെന്നല്ലാതെ, ഇവയെല്ലാം ഞങ്ങളുടെ വകുത്തിനു ശേഷം തൂക്കിക്ക് നേരെ യുദ്ധം ചെയ്യുന്ന ശത്രുവിനെ ഏല്പിച്ചുകൊടുപ്പാൻ ഞങ്ങളും അനുവദിക്കുകയല്ല. കരാറനുസരിച്ച് തൂക്കിക്ക് വേണ്ടായുധങ്ങളും ഞങ്ങളും കൊടുത്തു കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു; ഇനിയെല്ലാം യുദ്ധത്തിൽ ഞങ്ങളുടെ ഭാഗം ചേരമെന്ന് തീർച്ചയായാലെ ആയുധങ്ങളും കൊടുക്കുവാനുദ്ദേശിക്കുന്നുള്ളൂ; ഈ വക ആയുധങ്ങളെക്കൊണ്ടു ഞങ്ങളും തന്നെ വളരെ ആവശ്യമുണ്ടു്; എന്നാണ് ഐക്യകക്ഷികളുടെ ന്യായം. ജർമ്മൻ കോയ്മയുടെ പ്രതിനിധിയായ വോൺ പാപ്പനാണെങ്കിൽ തൂക്കിയുടെ നേരെ അമ്മായി പത്തു തന്ത്രത്തിൽ പറഞ്ഞ സകല അടവുകളും എടുത്തു പ്രയോഗിക്കുന്നതു മൂണ്ടു്. ജർമ്മനി അടുത്ത ഘട്ടത്തിൽ തന്നെ ആക്രമിച്ചെങ്കിലോ എന്നുള്ള ഒരു ഭയവും തൂക്കിക്കു ധാരാളമായുണ്ടു്. യഥാർത്ഥത്തിൽ ഇപ്പോൾ തൂക്കിനല്ലെങ്കിൽ മദ്ധ്യമാവസ്ഥയിലായിരിക്കുന്നതു്. യുദ്ധത്തിൽ ചേർന്നാൽ തന്നെ ഉള്ള പത്തു കളെക്കുറിച്ച് തൂക്കിക്ക് അതിയായ മനോഹൃദയമുണ്ടു്; ചേരാതിരുന്നാൽ യുദ്ധ

നന്തരമുണ്ടാകുന്ന സമാധാന സമ്മേളനത്തിൽ തന്നെ യാതൊരു പങ്കും ഉണ്ടാകാനിടയില്ലെന്നും തൂക്കിക്കറിയാം. ഈ വിധം തന്നെ യാതൊരു സ്ഥാനവുമില്ലാത്ത സഭയിൽ വെച്ച് ചെയ്യുന്ന തീർപ്പുകൾ തന്നെക്കെതിരായി പോയേക്കുമൊ എന്നും തൂക്കിക്ക് ഭയമുണ്ടു്. ലോകത്തിൽ സമാധാനപരമായ തീർപ്പുകളെ എത്രക്കുവാറുള്ള ശക്തിയും തൂക്കിക്കുണ്ടാകയില്ല. ഇതിൽ പ്രധാനമായിട്ടുള്ള ശക്ത തൂക്കിക്കുള്ളതു് കോൺസ്റ്റാന്റിനോപ്പിൾ നഗരവുമായും ഡാസ് നൽസ് കടലിടുക്കിനേയും സംബന്ധിച്ചാണ്. കോൺസ്റ്റാന്റിനോപ്പിൾ തന്റെ കൈവശം വന്ന വതിന്റെ അത്തുറമത്തെ വാർഷികോത്സവമാണു് തൂക്കി 1953 ൽ കൊണ്ടാടാൻപോകുന്നതു്.

നിത്യസുഖം

നിത്യദുഃഖമെന്ന സ്ഥിതിയിൽ നിന്നു് കരയേറ്റുവാൻ നിവൃത്തിയില്ലാതെ ജീവകാലം കഴിച്ചുകൂട്ടുന്ന കേരളീയർക്കു ഈ സ്ഥിതി വിട്ടു് നിത്യസുഖമെന്ന ഒരു ജീവിതരീതി വരില്ലെന്നുണ്ടോ? അതിനുവേണ്ടി കേരളയുവാക്കൾ ശ്രമിക്കയില്ലെന്നുണ്ടോ? നമ്മുടെ നിത്യദുഃഖവും, നിത്യസുഖവുമെല്ലാം നമ്മുടെ നാഡിബലത്തിലും പുരയിടത്തിനു ചുറ്റുമുള്ള തോട്ടങ്ങളിലും കിടപ്പുണ്ടു്. അന്യദേശങ്ങളിലെ സുഖദുഃഖരീതിയല്ലാ ഇതു്. അന്യദേശങ്ങളിൽ സുഖവും ദുഃഖവും റൊക്കം കാശുകൊടുത്തു വാങ്ങണം. നമുക്കു് നമ്മുടെ സുഖത്തിന്റെ പരിപൂർണ്ണതക്കു് ഉപ്പു് മാത്രമേ കാശുകൊടുത്തു വാങ്ങേണ്ടതുളളൂ. മറ്റുള്ള സർവ്വസാധനങ്ങളും അവനവന്റെ തോട്ടത്തിലുള്ള

(ശേഷം 9-ാം പേജിൽ)

ഇന്ത്യയുടെ രക്ഷയും സംരക്ഷണവും

സൈന്യ വകുപ്പിന്റെ നാനാ വിഭാഗങ്ങൾ

(ഒരു സൈന്യവകുപ്പ് വിഭാഗം)

1943 ആഗസ്റ്റ് 3-ാം തീയതിയത്തെ കൌൺസിൽ കമ്മീഷൻ റിപ്പോർട്ട് യോഗത്തിൽ വെച്ച് ഇന്ത്യൻ സൈന്യനേതാവായ ജനറൽ സേർ ആർക്കിൻലക് ഇന്ത്യൻ സൈന്യത്തെ കുറിച്ച് താഴെ പറയുന്ന വിവരങ്ങൾ വാങ്ങി:—

(1) യുദ്ധം ആരംഭിച്ചതിനു ശേഷം ഇന്ത്യൻ സൈന്യത്തിലേക്കു സുമാറും 20 ലക്ഷം ആളുകളെ എടുത്തിരിക്കുന്നു.

(2) സൈന്യ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ എണ്ണം നോക്കുന്നതായാൽ, 1943 ജൂലായി 15-ാം തീയതിക്കു സ്ഥിരമായ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും, സ്ഥിരമല്ലാത്തവരും കൂടിച്ചേർന്നു ആകെയുള്ളതിൽ, പത്തു ഇന്ത്യൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ 37 ബ്രിട്ടീഷ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുണ്ട്.

(3) ഇന്ത്യൻ സൈന്യത്തിന്റെ 97 യൂണിറ്റുകൾക്കു കമാണ്ടിങ്ങ് ഓഫീസർമാർ ഇന്ത്യക്കുമാണ്.

(4) ഇതിൽ ഒരു കാലാൾ റെജിമെന്റും, അഞ്ച് ആൾ ബറാലിയറും, അഞ്ച് ആർ. ഐ. എസ്. സി യൂണിറ്റുകളും, രണ്ടു കാഡ് നൻസ് ഡിപ്പോയും, 37 ഫീൽഡ് മെഡിക്കൽ യൂണിറ്റുകളും, 46 ഗാറിസൻ മെഡിക്കൽ യൂണിറ്റുകളും ഒരു റിമെന്റ് യൂണിറ്റുമാകുന്നു.

(5) 1943 മാച്ച് 1-ാം തീയതി ഇന്ത്യൻ സൈന്യ മേലധികാരികളിൽ 36 ഇന്ത്യൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുണ്ടായിരുന്നതിനു പകരം ഇപ്പോൾ 45 ഇന്ത്യൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുണ്ട്.

നേതൃത്വവും സൈന്യ പരിശീലനവും

ഒരു നേതാവിനുണ്ടായിരിക്കേണ്ടതായ ഗുണങ്ങൾ എന്തെല്ലാമാണെന്നു ഉറപ്പിച്ചു പറയാൻ സാദ്ധ്യമല്ല. എങ്കിലും, പ്രധാനമായും സമൃദ്ധമായ ഉള്ളിൽ ചിലതു ക്ലിപ്തമാക്കാം.

ഒരു നേതാവു കുറകളെടുത്തു ആത്മാഭിമാനവും സത്യസന്ധതയും ഉള്ള ഒരാളായിരിക്കണം. ധൈര്യശാലിയായിരിക്കണം. പുണ്യരോഗ്യമുള്ളതായിരിക്കണം. ഉത്തരവാദിത്വബോധം വേണ്ടപോലെ ഉണ്ടായിരിക്കണം. എന്തിനേറ്റുപറയുന്നു? ഭക്തന്മാരിൽ മഹാജാക്കർക്കു വേണ്ടതായ ഗുണങ്ങൾ പറഞ്ഞിട്ടുള്ളതു മുഴുവൻ നേതാക്കൾക്കുണ്ടായിരിക്കണം.

ഈ റാങ്കു ഗുണങ്ങളൊന്നും മാതൃഗർഭത്തിൽ തന്നെ സിദ്ധിച്ചുകൊണ്ടല്ല നാം ലോകത്തിൽ അവതാരം ചെയ്യുന്നത്. ബീജശക്തിയും, തന്മൂലം പിറവിയെടുക്കുന്ന നമ്മളിൽ അർജ്ജുനനായ ഗുണഭോക്താക്കളും ഇല്ലെന്നല്ല ഇവിടെ വാദം. ഉണ്ടായിരിക്കാം. എന്നാൽ ബീജശക്തി മാത്രമാണെങ്കിൽ ഒരു മഹാന്റെ മകൻ മഹാമഹാനും, ഒരു മഹാമഹാന്റെ മകൻ മഹാമഹാമഹാ മഹാനും അവിടുണങ്ങോട്ടു മേൽപ്പോട്ടു

കയറി ഒടുവിൽ ഈ കടലാസ്സു നിറച്ച് മഹാനും ആകേണ്ടതല്ലേ? അങ്ങനെയല്ലെല്ലോ കാണുന്നത്? അച്ഛനുള്ള ആനന്ദമെന്ത് ആനന്ദം എന്തെന്നു മകനു കാണുന്നില്ലെല്ലോ? അതിനാൽ വെറും ബീജശക്തിയെ ആസ്പദിച്ചു മനുഷ്യസ്വഭാവത്തിന്റെ ഗുണഭോക്താ ചിന്തിക്കാൻ പാടില്ല. മിക്കവാറും ഗുണഭോക്താ സ്വരൂപം എടുക്കുന്നത് ജനനത്തിനു ശേഷമുള്ള അഭ്യാസത്തിൽനിന്നും, വളർച്ചയിലുള്ള പരിസരങ്ങളുടെ സ്വഭാവത്തിൽനിന്നുമാണ്. നല്ല ജാതിയെ തന്നെ വേർതിരിക്കുന്നത് ജനനം കൊണ്ടല്ല, ജനിച്ചതിനുശേഷമുള്ള കർമ്മസ്വഭാവം കൊണ്ടുമാണെന്നു ഭഗവാൻ ഗീതയിൽ തന്നെ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. നാം ചെയ്യുന്ന കർമ്മം, ചെയ്യാനിച്ഛിക്കുന്ന കർമ്മം നമ്മുടെ അഭ്യാസത്തിനേയും പരിസരങ്ങളേയുമടച്ചുകൊണ്ട് മനോനിനയാണു ശ്രയിച്ചിരിക്കുന്നത്? അതിനാൽ നേതൃത്വത്തിനുള്ള സമൃദ്ധമായ ഗുണങ്ങളും നമുക്കു സിദ്ധിക്കുന്നതു നമ്മുടെ ആചാരങ്ങളിലെ അഭ്യാസത്തിൽനിന്നാണ്. ആചാരങ്ങളിൽ, മനുഷ്യസ്വഭാവം രൂപീകരിച്ചു ദൃഢമാകുന്നത് നമുക്കുള്ള പരിസരങ്ങളിൽനിന്നാണ്.

വിദ്യാഭ്യാസവും മനുഷ്യപ്രകൃതിയും

നമ്മുടെ ബാല്യത്തിൽ പലേതരത്തിലുള്ള അഭ്യാസങ്ങളും ലഭിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും, അവയിൽ മിക്കതും സാർവ്വബുദ്ധിയുടെ വളർച്ചയ്ക്കുള്ള വളമയെ ചേർക്കുന്നവ മാത്രമാകുന്നു. വിദ്യാഭ്യാസം ചെയ്യുന്നു. വിദ്യാഭ്യാസത്തിന്റെ ഉദ്ദേശം വളരെ ഗംഭീരമായി പ്രസംഗങ്ങളിലും ഗ്രന്ഥങ്ങളിലും മറ്റും കാണാറുണ്ടെങ്കിലും, മനുഷ്യ പ്രകൃതിയുടെ അതിരളവിന്നു വകവെച്ചുകൊണ്ടു സംസാരിക്കുകയാണെങ്കിൽ, വിദ്യാഭ്യാസം ചെയ്യുന്നത് പരീക്ഷയിൽ പാസ്സാവാനാണ്. പരീക്ഷയിൽ പാസ്സാവുന്നത് ഉദ്യോഗം കിട്ടാനാണ്. ഉദ്യോഗം കിട്ടുന്നതു സംപാദിക്കാനാണ്. ഇന്നത്തെ ലോകനടവടി ഇങ്ങനെയല്ലെന്നു വല്ലവരും പറയുന്നുണ്ടെങ്കിൽ അവർ അവരവരേയും ചോദിക്കുന്നതും വെറുക്കുന്നതും മാത്രമേ എനിക്കു പറയാൻ ഉള്ളൂ. ഇന്നത്തെ വിദ്യാഭ്യാസസംപ്രദായത്തെ പററിയാണ് ഞാൻ പറയുന്നത്; ശാശ്വതമായി നാം ആചരിക്കേണ്ടതായ തത്വങ്ങളെ പററിയല്ല.

അങ്ങനെയുള്ള വിദ്യാഭ്യാസം ലഭിച്ചു, സാർവ്വത വലുപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ജീവിതത്തിൽ, നമുക്കു സമുദായനന്ദയെ വളർത്തുന്നതും, പ്രായേണ സമുദായ നേതൃത്വം വഹിച്ചാൻ നമ്മെ സഹായിക്കുന്നതുമായ ഏക വിദ്യാഭ്യാസമാണ് സൈന്യത്തിൽ ചേരുന്നപക്ഷം നമുക്കു ലഭിക്കുന്നത്. സമുദായജീവിതം അത്യന്തം ശോഭനമാകുന്ന ഏകവസ്തു ത്യാഗബുദ്ധിയാണ്. ത്യാഗത്തിന്റെ പ്രധാന ചൈതന്യം നിസ്പാർത്ഥ്യമാണ്. നിസ്പാർത്ഥ്യമായി ത്യാഗം ചെയ്യാൻ

നാം അഭ്യസിക്കണം. എന്നാലെ നമുക്കു സമുദായജീവിതത്തിൽനിന്നു അല്പമെങ്കിലും ഒരു സുഖം അനുഭവിച്ചാൻ നിവൃത്തിയുള്ളൂ. പട്ടാളത്തിൽ ചേർന്നു അഭ്യസിക്കുന്ന ഒരുവന്നു നിസ്പാർത്ഥ്യം ത്യാഗബുദ്ധിയുമെല്ലാം അത്രയൊക്കെ ഉണ്ടാവാൻ വഴിയുണ്ടോ? പിന്നെ പിന്മുറ, അന്തരംകൊണ്ട് വെറും വെടിയാണു്, എന്നും മറ്റും ചിലർ പറഞ്ഞേക്കാം. വെറുവെട്ടുകാരൻ മൊയ്തു പട്ടാളത്തിൽ ചേർന്നു ഇപ്പോൾ നിസ്പാർത്ഥ്യം ത്യാഗം പഠിക്കാൻ പറ്റില്ലേ? കാശ് നല്ലോണം കിട്ടും. അത്രതന്നെ എന്നാണ് മറ്റു ചിലർ പറയുക. ഇതാരുടെ ത്യാഗമാണെന്നോ? താങ്ങോട്ടു നിന്നല്ല, മറ്റൊരാളെ തീർത്തല്ല, എന്നുള്ള ചിലരുടെ മനസ്സുമാധാനമാണ് ഈ വാക്കുകളെല്ലാം. പട്ടാളത്തിൽ ചേരുന്നവരുടെ ഉൾ അപകീർത്തി. എന്നാൽ ചേർന്നവരുടെ പ്രവർത്തിയെ അഭിനന്ദിച്ചാൽ അതു ദുരഭിമാനത്തിനു കടന്നു കറവുമല്ലേ? അതിനെല്ലാറ്റിനും കൂടി പററുന്ന ചില ത്യാഗങ്ങളാണിതെല്ലാം. ഗതികേടുകൊണ്ടോ, ജോലിയില്ലായ്മ കൊണ്ടോ ആയിരിക്കാം ചിലർ ആദ്യം പോയി ചേരുന്നത്. എന്നാൽ ചേർന്നു കഴിഞ്ഞാൽ സൈന്യത്തിലുള്ള അഭ്യാസരീതിയും പരിസരങ്ങളുമെല്ലാം മനുഷ്യന്റെ സാർവ്വതയെ മറപ്പിക്കുന്നവയാണ്; നിസ്പാർത്ഥ്യയെ വളർത്തുന്നവയാണ്; ത്യാഗബുദ്ധിയെ മുർച്ഛയാക്കുന്നവയാണ്. സൈന്യത്തിലുള്ള ഏതൊരുവനും “നാളെ” യെന്നൊരവധിയെ കണക്കാക്കി അതിനെ നന്നാക്കിയിരിക്കേണ്ട സന്ദർഭം എവിടെയാണുള്ളതു്? നാളെ ഇല്ലാത്തവണ്ണം “എന്റെ” യെന്നുള്ള ഒരു ഭാവനയും ഉണ്ടാകാൻ തരമില്ല. യൌവനദശയിൽ ഈ വിധം പത്തുകൊല്ലം അഭ്യസിച്ചു ജീവിക്കുന്ന ഒരുവന്റെ ഹൃദയം കല്ലുകൊണ്ടല്ല ഉണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്നതെങ്കിൽ രീതിയായും അവൻ സാധാരണക്കാരിൽ എത്രയോ അധികം ഉയർന്ന ഒരു ജീവിയാകാതെ കഴിയുകയില്ല. സൈന്യജീവിതത്തിൽ പരക്കെയുള്ള ഒരു പ്രകൃതിയാണിതു്. ഇതിൽ ബുദ്ധിശക്തിയും പ്രാപ്തിയും, അധികമായിട്ടുള്ളവർ പ്രായേണ നേതൃത്വം വഹിക്കുന്നു; എല്ലാവർക്കും നേതൃത്വം വഹിച്ചാൻ സാദ്ധ്യമല്ലെങ്കിലും, അവർക്കു സമുദായജീവിതപ്രാപ്തി രീതിയായും വലുപ്പമുണ്ടെന്നും സമ്മതിക്കേണ്ടതെ നിയമിതിയല്ല. സൈന്യജീവിതംകൊണ്ടു നമ്മെ നേതൃത്വം വഹിക്കുവാൻ പ്രാപ്തമാക്കുന്ന മറ്റൊരു സംഗതി കൂടിയുണ്ടു്. നമുക്കു നേതൃത്വംവഹിക്കാൻ കഴിയുവാൻ പഠിക്കേണ്ടതെങ്കിൽ ആദ്യം നാം പഠിക്കേണ്ടതു അനുസരിക്കുവാനാണ്. അനുസരണയെന്നതു് അഭ്യസിച്ചിറങ്ങുവാനുമാത്രമേ കഴിയാൻ തുണിയാം ഉണ്ടാകയുള്ളൂ. നേതൃത്വം വഹിക്കാൻ നാം കഴിച്ചാൽമാത്രം വേറെ; നമ്മുടെ കഴിഞ്ഞ മറ്റൊരുവനെകൊണ്ടു് അനുസരിക്കുവാനുള്ള പ്രാപ്തിയും നമുക്കു വേണം. നിരാകേപമായിട്ടുള്ള അനുസരണ അന്നും, ഇന്നും എന്നും നടത്തുന്നത് സൈന്യത്തിൽമാത്രമേയുള്ളൂ. അച്ഛനെ മകൻ അനുസരിക്കാത്ത കാലമാണിന്നേത്തേതു്. അച്ഛൻ രാജകുടുംബത്തിലുള്ളവനാണെങ്കിൽ മകൻ അരാജകുടുംബത്തിലെ ഒരാളായിരിക്കും. ഇതു പ്രകൃതി വിരുദ്ധമായ ഇക്കാര്യംകൂടി സൈന്യനടപടി ഇന്നും ആക്ഷേപരഹിതമായ അനുസരണത്തിലാണ് സ്ഥിതിചെയ്തിരിക്കുന്നത്. മനുഷ്യർക്കു ശരിയായ (ശേഷം 9-ാം പേജിൽ)

ഇന്ത്യയുടെ രക്ഷയും സംരക്ഷണവും II

ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യം



അഡ്മിറൽ തോമസ് ഫ്രീ

ഇന്ത്യക്കു ഭാവിയിൽ സ്വന്തമായ ഒരു കടൽ സൈന്യം കൂടാതെ കഴികയില്ല. ഇന്ത്യക്കു കടൽവഴിയായുണ്ടാകാനിടയുള്ള ശത്രുബാധകളെല്ലാം വേറെ വല്ലവരും തടയുന്നതല്ലെങ്കിൽ ഇനി പറയുവാൻ നിവൃത്തിയില്ലാത്ത ഘട്ടത്തിലാണു ഇന്ത്യ നില്ക്കുന്നത്. ബ്രിട്ടീഷ് സാമ്രാജ്യത്തിലെ ഒരു അംഗത്തിന്റെ നിലക്കു ഇന്ത്യ സാമ്രാജ്യത്തിന്റെ രക്ഷക്കു ന്യായമായി വല്ല ഗുണങ്ങളും ചെയ്യുവാനുണ്ടെങ്കിൽ അതു സ്വന്തമായ ഒരു ക്രമീകരണപദ്ധതിയെ ശ്രദ്ധിക്കുകയാകുന്നു. ഇന്ത്യയുടെ രക്ഷക്കുള്ള സൈന്യമതിലുകൾ പലതും ആകാമെങ്കിലും കടൽപടയാണു് ആദ്യത്തെ മതിൽ എന്നു നിസ്സംശയം പറയാം. ഇന്ത്യക്കു ഭാവിയിൽ വല്ല ശത്രുക്കളെയും ഭയപ്പെടുവാനുണ്ടെങ്കിൽ അതു കടൽമാർഗ്ഗമായി വരുന്നവയാണു്. അതിനാൽ ഇന്ത്യക്കു സ്വന്തമായ ഒരു കടൽസൈന്യം, അല്ലെങ്കിൽ ഒരു റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവി എന്നും അന്യോപശ്യമാണു്.

ഇങ്ങിനെയാുള്ള ഒരു ഗൌരവമായ അഭിപ്രായമാക്കിരുന്ന വൈസ്മാഡ്മിറൽ സർ ഫെർബട്ട് ഹിററ്സ് ഫെർബട്ട് പത്രപ്രതിനിധികളുടെ ഒരു സഭയിൽപെട്ട് കഴിഞ്ഞുവരുന്ന രത്തിൽ പ്രസ്താവിച്ചതു്. ഇദ്ദേഹം ഇന്ത്യയിലെ കടൽസൈന്യനായകനായി കുറേക്കാലം പ്രവൃത്തി എടുത്തതിനുശേഷം ഇപ്പോൾ പിരിഞ്ഞുപോയി. ഇദ്ദേഹത്തെ ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യത്തിന്റെ പിതാവുവെന്നു പറയാമെന്നുള്ളതിനുചുറമെ വളരെ കാലം ബ്രിട്ടീഷ് കടൽ സൈന്യത്തിൽ വളരെ ഉത്തരവാദിത്വമുള്ള ജോലികളെല്ലാം ചെയ്യാനുമാകുന്നു.

യുദ്ധം തുടങ്ങിയതിനുശേഷം ഏതെല്ലാം വിധമാണു് ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യത്തെ പരിഷ്കരിച്ചതു്? കപ്പലുകളുടെ എണ്ണം വർദ്ധിച്ചു; കരകളിൽ അവക്കുള്ള സങ്കേതങ്ങൾ വർദ്ധിച്ചു; കടൽസൈന്യത്തിന്റെ എണ്ണവും വർദ്ധിച്ചു. കഴിഞ്ഞ കൊല്ലമാണു് ഈ വർദ്ധനയുടെ വേഗത പ്രത്യേകം വർദ്ധിച്ചതു്. ഇന്ത്യയിൽതന്നെ ഇതിലേക്കു വേണ്ട കപ്പലുകളുടെ നിർമ്മാണവും

ആരംഭിച്ചു. ഇന്നു ഇന്ത്യയുടെ യുദ്ധപരിശ്രമങ്ങളിൽ ഇന്ത്യൻ കടൽ സൈന്യത്തിന്റെ കാഴ്ച പ്രധാനമായിരിക്കുന്നു. എന്നാൽ ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യം വർദ്ധന ഇന്നെന്നുതന്നെ ആവശ്യം മാത്രം കരുതിട്ടില്ല. ഭാവിയിൽ ഇന്ത്യയുടെ സുദീർഘമായ കടലോരങ്ങളുടെ കാവലിനും, ഇന്ത്യൻ കപ്പലടത്തിന്റെ രക്ഷക്കും ഉതകുന്ന മാതിരിയിലാണു് ഇന്നു് ഇന്ത്യൻ നേവിയുടെ, അല്ലെങ്കിൽ കടൽപടയുടെ വളർച്ചയുണ്ടായിട്ടുള്ളതു്.

കൊടും 1612 മുതൽക്കു പലേ നാമധേയത്തിലായി ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യം നിലനിന്നു പോരുന്നുണ്ടു്. ആരംഭിക്കുന്നവസരത്തിൽ ബ്രിട്ടീഷുകാർക്കു് ഇന്ത്യയിലുണ്ടായിരുന്ന കപ്പലടം രക്ഷിക്കാൻ വേണ്ടിയാണു്. അക്കാലങ്ങളിൽ ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യം ബോംബെ ഗവണ്മെന്റിന്റെ കീഴിൽ ബോംബെയിലായിരുന്നു സ്ഥിതിചെയ്തിരുന്നതു്. 1877 ലാണു് അതു് ഇന്ത്യ ഗവണ്മെന്റിന്റെ കീഴിലായതു്. എന്നാലും കടൽസൈന്യ സംബന്ധമായ ജോലികളെല്ലാം നടന്നിരുന്നതു് ബോംബെയിൽ തന്നെയായിരുന്നു. 1940-41 ൽ ആണു് ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യം കരണ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റു് ഡൽഹിയിലേക്കു് നീക്കിയതു്. 1914-18 വരെയുണ്ടായ യുദ്ധകാലത്തു ഇന്ത്യൻ കടൽപടയിൽ "ഡഫിൻ", "ഹാർഡിഞ്ച്", "നോത്ത് ബ്രൂക്ക്", "ലാറെൻസ്", "ഡൽഹൗസി", "മിണ്ടോ" എന്നീ കപ്പലുകൾ മാത്രമേയുണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. അവയുടെ ജോലി വലിയ പടക്കപ്പലുകളുടെ പിന്നാലെ, വലിയ ആനയുടെകൂടെ പറന്നുകൊണ്ടുപോലെ, പോവുകയായിരുന്നു. ഇന്ത്യൻ കടൽ സൈന്യത്തിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും ബ്രിട്ടീഷ് കടൽ സൈന്യത്തിൽ ലോകത്തിലെ നാനാഭാഗങ്ങളിലായി ജോലി ചെയ്യുകൊണ്ടിരുന്നു. യുദ്ധം കഴിഞ്ഞതിനുശേഷം അഡ്മിറൽ ജെല്ലിക്കോ ഇന്ത്യയിൽ വന്നപ്പോൾ ഇന്ത്യൻ കടൽ സൈന്യത്തിന്റെ പരിഷ്കരണത്തെപ്പറ്റി ഒരു സ്റ്റീം തയ്യാറാക്കുവാനുപേക്ഷിച്ചു. അദ്ദേഹം തയ്യാറാക്കിയ സ്റ്റീം വളരെ ചെലവുള്ളതായിരുന്നതിനാൽ നടപ്പിൽ വരുത്തിയില്ല. അതു കഴിഞ്ഞു് അധികം നാമ സിയാതെ ഇന്ത്യൻ സൈന്യപരിഷ്കരണ വിഷയം ആലോചിച്ചു് റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യേണ്ടതിനു വേണ്ടി എഷർ കമ്മിറ്റിയെ നിയമിച്ചു. ഈ കമ്മിറ്റിയുടെ അഭിപ്രായത്തിലും ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യത്തെ ഒരു യുദ്ധത്തിനുതക്കുന്ന രീതിയിൽ പരിഷ്കരിക്കേണമെന്നായിരുന്നു. 1925 ൽ ഇന്ത്യൻ സൈന്യ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെ വകയായി ഭരണപക്ഷണം നടത്തി. അതിന്റെ ചേർമ്മാൻ റാളിൻസൺ പ്രളവായിരുന്നു. ഈ കമ്മിറ്റിയുടെ അഭിപ്രായവും ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യത്തെ ഒരു യുദ്ധത്തിനുതക്കുന്ന രീതിയിൽ പരിഷ്കരിക്കേണമെന്നും അതിനെ റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവിയെന്നു് അഭിധാനം ചെയ്യേണമെന്നുമായിരുന്നു. അതേവരെ ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യത്തിന്നു് റോയൽ ഇന്ത്യൻ മെറൈൻ എന്നായിരുന്നു പേർ പറഞ്ഞിരുന്നതു്. ഈ കമ്മിറ്റി അഭിപ്രായപ്പെട്ട പരിഷ്കാരങ്ങളെല്ലാം ഇന്ത്യ ഗവണ്മെന്റു് സ്വീകരിച്ചു. 1934 ഒക്ടോബർ 2-ാം തിയ്യതി, പുതുരായി ഉണ്ടാക്കിയ ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യനിയമ മനുസരിച്ചു, റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവിയെ സ്ഥ

പരിഷ്കരിക്കേണമെന്നായിരുന്നു. 1925 ൽ ഇന്ത്യൻ സൈന്യ ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിന്റെ വകയായി ഭരണപക്ഷണം നടത്തി. അതിന്റെ ചേർമ്മാൻ റാളിൻസൺ പ്രളവായിരുന്നു. ഈ കമ്മിറ്റിയുടെ അഭിപ്രായവും ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യത്തെ ഒരു യുദ്ധത്തിനുതക്കുന്ന രീതിയിൽ പരിഷ്കരിക്കേണമെന്നും അതിനെ റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവിയെന്നു് അഭിധാനം ചെയ്യേണമെന്നുമായിരുന്നു. അതേവരെ ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യത്തിന്നു് റോയൽ ഇന്ത്യൻ മെറൈൻ എന്നായിരുന്നു പേർ പറഞ്ഞിരുന്നതു്. ഈ കമ്മിറ്റി അഭിപ്രായപ്പെട്ട പരിഷ്കാരങ്ങളെല്ലാം ഇന്ത്യ ഗവണ്മെന്റു് സ്വീകരിച്ചു. 1934 ഒക്ടോബർ 2-ാം തിയ്യതി, പുതുരായി ഉണ്ടാക്കിയ ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യനിയമ മനുസരിച്ചു, റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവിയെ സ്ഥ

ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യം - തുടർച്ച

പിടികളും ചെയ്യും. റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവി ബ്രിട്ടീഷ് സാമ്രാജ്യത്തിന്റെ കടൽസൈന്യങ്ങളുടെ ഒരു വിഭാഗമാകുന്നു. ബ്രിട്ടീഷ് കടൽ സൈന്യത്തിലെ ഒരു ഹ്യൂഗ് കാപ്റ്റൻ ആണ് ഇതിന്റെ സൈന്യനായകൻ.

കടൽസൈന്യ പരിശീലനം

1940 ൽ മുതിർന്ന കുട്ടികളുടെ ട്രൈനിങ്ങിനായി കറാച്ചിയിൽ 'ബെൻഡർ' എന്ന കപ്പലിൽ ഒരു സ്ഥാപനം ആരംഭിച്ചു. ഇന്ത്യൻ കടൽ സൈന്യത്തിലുള്ള ഒരു കപ്പലിന്റെ പേർ ഹര്യന്ദോൾ കപ്പലിന്റെ പേരിന് മുമ്പിൽ എച്ച്. ഐ. എം. എസ്. എന്ന സ്ഥാനപ്പേർ ചേർക്കണം. ബ്രിട്ടീഷ് കടൽ സൈന്യക്കപ്പലാണെങ്കിൽ എച്ച്. എം. എസ്. എന്നു ചേർക്കണം. കടൽസൈന്യത്തിലുള്ളതല്ല വെറും ഒരു സാമാനക്കപ്പലാണെങ്കിൽ അതിന്റെ പേരിന് മുമ്പിൽ എസ്. എസ്. എസ്. ചേർക്കാൻ മതി. ഇതിന്റെ അർത്ഥം ഒന്നാമതായുള്ളു. വലിയ ആളുകളെപറ്റി പറയുമ്പോൾ നാം എപ്പോഴും "അങ്ങനട്", "ഇവിടേക്ക്", "മൂപ്പർ" എന്നൊക്കെ പറയാറില്ലെ. അതുപോലെ എന്നു മാത്രം. പോരെങ്കിൽ ഒന്നുകൂടി മനസ്സിലാക്കിക്കൊടുവിൻ. കപ്പലിന്റെ പേരിനെ സംബന്ധിച്ച "അതു, ഇതു" എന്നൊന്നും പറയരുത്. കപ്പൽ എപ്പോഴും ട്രീബിംഗറായിട്ടാണ് പറയാൻ.

മുതിർന്ന കുട്ടികളുടെ ട്രൈനിങ്ങിനു കറാച്ചിയിൽ സ്ഥാപിച്ചപ്പോൾ 14 മുതൽ 15 1/2 വയസ്സുവരെയുള്ള കുട്ടികളുടെ ട്രൈനിങ്ങിന് അതേ തുറമുഖത്തു തന്നെ "ഡിലവാർ" എന്ന കപ്പലിൽ 1942 ൽ ഒരു സ്ഥാപനം ഉണ്ടാക്കി. എന്നാൽ മിക്കവാറും ആളുകൾ ഇതിൽ ചേരുന്നവർ അഞ്ചോ അഞ്ചിൽ ചുരുങ്ങിയൊരു ഉള്ള കാലത്തെ സാർവീസിനാണ്. ഈ ട്രൈനിങ്ങിനു ശേഷം റോയൽ ഇന്ത്യൻ ഫ്ലീറ്റ് റിസേർവിൽ അഞ്ചു കൊല്ലവും കൂടിക്കഴിക്കാം. ഈ വിധം റിസേർവിലേക്കുള്ള ആളുകൾക്കു ട്രൈനിങ്ങിന് ധർമ്മം എന്ന കപ്പലിലാകുന്നു. സ്ഥിരമായി നേവിയൽ കമീഷൻ കിട്ടുന്ന ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ ട്രൈനിങ്ങിന് ഇപ്പോഴും ഇംഗ്ലണ്ടിലാണ് കഴിക്കുന്നത്. ഈ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരാരാമുള്ള പേരെ തിരഞ്ഞെടുക്കുന്നത് ഇന്ത്യൻ സാർവീസ് കമീഷൻ ആകുന്നു.

റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവി

റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവിയലിലേക്കു ആദ്യമായി ഇന്ത്യയിൽ ഉണ്ടാക്കിയ കപ്പലിന് 'ട്രാവൻകൂർ' എന്നാകുന്ന പേർ. 1941 ജൂലായിലാണ് ഇതിന്റെ പണി കഴിഞ്ഞു വെള്ളത്തിലേക്കിറക്കിയത്. അതേകൊല്ലം ഒക്ടോബർ മാസത്തിൽ ബറോഡ എന്ന കപ്പലിനേയും ഇറക്കി.

ഇന്ത്യൻ നേവിയലിലേക്കു വേണ്ടതായ കുറെ കപ്പലുകൾ ഇംഗ്ലണ്ടിലും ആസ്ത്രേലിയയിലും ഉണ്ടാക്കുന്നുണ്ട്. ഇംഗ്ലണ്ടിൽ പണിചെയ്യുന്ന ഇന്ത്യയിലേക്കു കൊണ്ടുവന്നവയാണ് യമുന, സിന്ധു എന്ന രണ്ടു കപ്പലുകൾ. അടുത്തവസരത്തിൽ "കൊച്ചിൻ" എന്ന ഒരു കപ്പലും ഇന്ത്യയിൽ ചേർന്നിട്ടുണ്ട്.

ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യം സംബന്ധിച്ച മറ്റൊരു വിവരം സ്ഥാപനങ്ങളും ഇന്ത്യയിൽ ഇപ്പോൾ ഉണ്ടായിട്ടുണ്ട്. 1938 ൽ ഒരു മെക്കാനിക്കൽ ട്രൈനിസിംഗ് സ്ഥാപനം ഉണ്ടാക്കി. ഒരു സിംഗിൾ സ്റ്റേജ് ഇതു സംബന്ധമായി നടക്കുന്നുണ്ട്. പുറമെ, ഗസ്റ്ററി ആൻഡ് ആൻറി സബ്മറൈൻ സ്റ്റേജുകളും സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്നു. ജനറലിൽ ഒരു ടോർപെഡോ സ്റ്റേജും 1942 ആഗസ്റ്റ് മാസത്തിൽ തുറന്നിരിക്കുന്നു.

റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവിയുടെ സ്ഥാപനം ഇന്ത്യൻ യുവാക്കന്മാരുടെ ഭാവിയെ എത്രകണ്ടു നന്നാക്കിത്തീർക്കുവാനാകുന്നതാണെന്നു അധികം ആളുകളും ഇന്ത്യയിൽ ഇനിയും മനസ്സിലാക്കാത്തതു കഷ്ടമാണെന്നു. ഒരു മകൻ ഉണ്ടായാൽ കടം മേടിച്ചെങ്കിലും പഠിപ്പിക്കണമെന്നു ആളുകൾ മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുണ്ട്. പഠിപ്പിക്കാൻ ആരെയാണ് വിനയെന്താണു? സ്റ്റുൾമാസ്റ്റർ, വക്കീൽ, ക്ലാർക്ക്, മജിസ്ട്രേട്ട്, മുൻസിപ്പ്, പോലീസ് കൗൺസിലർ ഇങ്ങിനെ ചില വകുപ്പുകൾ മാത്രമേ നാട്ടു പുറത്തു ജോലിയെ സംബന്ധിച്ച ജനങ്ങൾക്കു വിവരമുള്ളു. അതു പോലെ, സൈന്യജീവിതം തന്നെ വളരെ പ്രൗഢിയോടുകൂടിയ ഒന്നാകുന്നു. പോരെങ്കിൽ അതു കടൽ സൈന്യവും കൂടിയാൽ ഒരു ഗ്രഹത്തിനു സ്ഥിതിയും അംശവും നന്നായതു പോലെയാണ്. അതിനാൽ കേരളസന്താനങ്ങൾ മേൽക്കുമേൽ ഈ സൈന്യത്തിൽ ചേർന്നു കാണട്ടെ.

കപ്പൽ ഇന്ത്യയിൽ പണി ചെയ്യുന്ന

കടലിൽ കൂടി വോക്കത്തക്ക പ്രാപിയുള്ള കപ്പലുകളെ ധാരാളമായി ഇന്ത്യയിൽ തന്നെ ഇപ്പോൾ പണിചെയ്യുന്നു. ഈ കപ്പലുകളെല്ലാം പലേ തരത്തിലുള്ളവയാണ്. കപ്പൽ പണിചെയ്യുന്ന സ്ഥലങ്ങൾ ഇന്ത്യയിൽ അനവധിയുണ്ട്. എന്നാൽ ആദ്യമായി കപ്പലുകളുടെ പേരുകളിൽ ചിലതു നിങ്ങൾ ഒന്നു മനസ്സിലാക്കണം. ട്രാളർ (Trawler), കോർവെറ്റ് (Corvette), ഫെയർമൈൽ ലാഞ്ചസ് (Fairmile launches), മൈൻ സീപ്പിംഗ് ടൗൾസ് (Mine sweeping tugs), ഫ്ലീമിംഗ് ലൈഫ് ബോട്ട്സ് (Fleming Life Boats), സ്കിഡ്സ് (Skids), മോട്ടോർ കട്ടേർസ് (Motor Cutters). ഇവകൊല്ലം പുറമെ അനവധി സാമാനക്കപ്പലുകളും പണി ചെയ്യുന്നുണ്ട്. സുമാറ്റ് അമ്പതിനായിരത്തോളം ആളുകൾ ഇപ്പോൾ ഇന്ത്യയിൽ നാനാഭാഗങ്ങളിലായി കപ്പൽപണിയിൽ ഏർപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യയുടെ കടൽപ്പട ദിനംപ്രതി വലുതായി കൊണ്ടുവരുന്നതു. യുദ്ധകാലത്തു മാത്രമല്ല, യുദ്ധം കഴിഞ്ഞാലും ഈ കടൽപ്പട നിലനില്ക്കാനെ നിവൃത്തിയില്ല. ഭീർഘിച്ചതായ കടലോരത്തെ ശത്രു ബാധയിൽനിന്നു രക്ഷിക്കുവാനും, ഇന്ത്യയുടെ ഐശച്യനിവൃത്തിമാർഗ്ഗങ്ങളെ വിപുലമാക്കുവാനും സമൃദ്ധം തന്നെയാണ് വഴി. ഈ രണ്ടു കാര്യത്തിനും കപ്പലുകളും കടൽപ്പടയും ഇല്ലാതെ നിവൃത്തിയില്ല.

ഇന്ത്യക്കു ഒരു കടൽസൈന്യം വേണമെന്നുള്ള വിചാരം നിലുറങ്ങുന്ന കാലഘട്ടത്തിലുള്ള ഒരു പ്രവർത്തിയാണെന്നു കരുതേണ്ടു. ഇന്ത്യക്കു മുഖ്യ കടൽപ്പടയുണ്ടായിരുന്നെങ്കിൽ ചരിത്രം കൊണ്ടുതന്നെ അറിയാം. മഹാരാഷ്ട്ര രാജാക്കന്മാർക്കും മുഗൾ ചക്രവർത്തിമാർക്കും കടൽപ്പടയുണ്ടായിരുന്നു. മലബാറിനെ ആക്രമിക്കാൻ

വന്ന ടിപ്പുസുൽത്താനും കടൽസൈന്യത്തോടുകൂടി വന്നിട്ടുണ്ടായിരുന്നുവത്രെ. ഇതുപോലെ തന്നെ കടൽവഴിയായിട്ടാണ് മലബാറും മറ്റുള്ള പാശ്ചാത്യരാജ്യങ്ങളുമായി കച്ചവടക്കാര്യത്തിൽ ബന്ധപ്പെട്ടിരുന്നത്. ആ ബന്ധം ഏതു കാലത്താരംഭിച്ചുവെന്നു പറയാൻ നിവൃത്തിയില്ലെങ്കിലും അനേകായിരം കൊല്ലങ്ങൾക്കുമുമ്പായിട്ടുണ്ടെന്നു ചരിത്രംകൊണ്ടു തന്നെ അറിയാവുന്നതാണ്.

കേരളസന്താനങ്ങൾക്കു നാവികജീവിതത്തിനും ജോലിക്കും ഒരു പ്രത്യേക സംസ്കാരവും പാരമ്പര്യവുമുണ്ടെന്നു നാം മറക്കരുത്. 1834 ൽ ഇംഗ്ലണ്ടിൽനിന്നു ഒരു കപ്പൽപണി വിദഗ്ദ്ധൻ കേരളത്തിൽവന്നു അവിടെ പ്രചാരമുള്ള തോണികളെയും, പത്തൊമ്പതാം നൂറ്റാണ്ടിന്റെ പരിശോധിച്ചു അവയുടെ പണിയുടെ സമ്പ്രദായം കണ്ടു അതുതന്നെ പഠിപ്പിക്കുന്നു. അവർക്കു വേണ്ടതക്കു ആയുധങ്ങളും കൂടിയുണ്ടെങ്കിൽ കടലോരങ്ങളുടെ കാവലിനു മറ്റൊന്നും വേണ്ടു. തോണികളുടെ പണി മാത്രമല്ല കേരളത്തിൽ വിശേഷമായിട്ടുള്ളതു്. തോണി വഴിയുടനീളം നടക്കുന്ന കച്ചവടത്തിനൊരു കയ്യുംകണക്കുമില്ല. തോണിയാത്ര, വള്ളംകളി ഇവയെല്ലാം കേരളജീവിതത്തിന്റെയും സംസ്കാരത്തിന്റെയും പ്രധാന ഭാഗങ്ങളായിരിക്കുന്നു. തോണിപ്പാട്ടു കേരളത്തിലല്ലാതെ മറ്റൊരവിടെയെങ്കിലും കേട്ടിട്ടുണ്ടോ? മറ്റൊരവിടെയെങ്കിലും ഉണ്ടെങ്കിൽ തന്നെ കേരളത്തിലെ തോണിപ്പാട്ടുപോലെ ഇത്ര സുഖം അവർക്കുതന്നെകിലുമുണ്ടോ? തോണിപ്പാട്ടിന്റെ വൃത്തവും തോണിയുടെ നടയും തമ്മിൽ എന്തൊരു സാമ്യമാണു്! മാത്രമല്ല, മലയാള സാഹിത്യത്തിൽ ദ്രാവിഡവൃത്തങ്ങളിലുള്ള കവിതകളിൽ ഏറ്റവും മൃദലമായിട്ടുള്ള ചിലതെല്ലാം വഞ്ചിപ്പാട്ടു വൃത്തത്തിലാണ്. രാമപുരത്തു രാമവായുരുടെ കഥാലവൃത്തം വഞ്ചിപ്പാട്ടു മൃദലസ്ഥമല്ലാത്ത യാതൊരു കേരളീയരും ഉണ്ടാകുന്നതല്ല. ചുരുക്കിപ്പറയുന്നതായാൽ കേരളസംസ്കാരവും, നാവികജീവിതവും തമ്മിൽ അത്യധികം ഇണങ്ങിക്കൊണ്ടാണ്. കേരളസന്താനങ്ങൾ ഈ സംഗതിയൊന്നു കാർമ്മവെച്ചാൽ അവർക്കു റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവിയൽ ജോലിക്കുള്ള സുഖസൗകര്യങ്ങൾ എത്രയാണെന്നു പറയാനില്ല.

അപ്പം കുറച്ചു പഠിച്ചുമാത്രം ഉള്ള ചെറുപ്പക്കാർക്കു സീമേൻ ബ്രാഞ്ചിലെ സ്റ്റോർകീപ്പർ ബ്രാഞ്ചിലെ ചേരാവുന്നതാണ്. ചെലവു കഴിച്ച് നാലുനൂറ്റാണ്ടിനു ശേഷം; പ്രവൃത്തിയിൽ പരിചയവും ജാഗ്രതയും ഉള്ളവന്നു ഭാവിയൽ കയററവും ഉണ്ട്. സ്റ്റോർഫൈനൽ പാസ്സായിട്ടുള്ളവർക്കു കറേക്ട്രി നല്ല സ്ഥിതിയിൽ പ്രവേശിക്കാം. പ്രത്യേകിച്ചും ഇവർക്കു കമ്മ്യൂണിക്കേഷൻ ബ്രാഞ്ചിൽ വളരെ നല്ല അഭിപ്രായമുണ്ടാകുന്നു. സ്റ്റോർഫൈനലിനേക്കാൾ അധികം പഠിച്ചും, എഞ്ചിനീയറിങ്ങും മുതലായ വിഷയങ്ങളിൽ പ്രത്യേക പഠിച്ചും ഉള്ളവർക്കു നാവൽ എഞ്ചിനീയറിങ്ങു ഡിപ്പാർട്ടുമെന്റിൽ ചേരാം. റോയൽ ഇന്ത്യൻ നേവിയൽ ചേരേണ്ടതിനുള്ള അധിക വിവരം പട്ടാളത്തിൽ ആളെയെടുക്കുന്ന ഏതെങ്കിലും അനേകജിയാലറിയാവുന്നതാണ്.

"കോൺ വോയ്"

സമുദ്രത്തു പുറം നാം ഗാഢമായി ആലോചനചെയ്യുമ്പോൾ അതിനെ പലേ സ്വരൂപത്തിൽ

ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യം—തുടർച്ച

ലായി നമുക്കു കാണപ്പെടുന്നു. ചിലർക്കു അതിന്റെ സ്വഭാവം അതിഭയങ്കരമാണ്. അതിലുള്ള തിരമാലകളും കാര്യം കോളമെല്ലാം ഒരു കാലത്തും സഹിക്കു വയ്യേ, വയ്യ എന്നാണ് ചിലരുടെ വിചാരം. മറ്റു ചിലർക്കു അതു രത്നാകരമാണ്. ചോകത്തിലുള്ള വിശേഷ വസ്തുക്കൾ, മുത്തും, പാപാഴം മുതലായവയെല്ലാം അതിൽനിന്നാണ് കിട്ടിയതെന്നും അതിനാൽ അതു എത്രയോ ഫലത്തായ ഒരു ചൈതന്യ വസ്തുവെന്നുമാണ് വിചാരം. വേറെ ചിലർക്കു സമുദ്രം ഗതാഗതത്തിനെന്നത്രയോ എളുപ്പമായ ഒരു വസ്തുവെന്നുമാണ്. ആളുകൾക്കു സൌകര്യമായി, റോഡിലെ പൊടിയും, ഉഷ്ണവും ഒന്നും അറിയാതെ, യാത്രചെയ്യാമെന്നുമാത്രമല്ല, അനവധി സാമാനങ്ങളും അതിൽ കൂടി കൊണ്ടു പോകാൻ സാധിക്കുന്നതാകുന്നു. യഥാർത്ഥത്തിൽ സമുദ്രം വലുതായ ഒരു മരുഭൂമിയാണ്. എന്നാൽ മരുഭൂമിയുടെ യാതൊരസൗകര്യങ്ങളും അതിന്നില്ലെന്നുമാത്രമല്ല, സമുദ്രപടലിനു അധിവാസം ചെയ്യുന്നവർക്കു അതു എത്രയെത്ര ഗുണങ്ങളാണ് ചെയ്യുന്നതെന്നു പറയാൻ സാദ്ധ്യമില്ല.

എന്നാൽ രണ്ടു രാജ്യങ്ങളെ അന്യോന്യം അകറ്റുന്നതായ ഒരു സമുദ്രത്തിന്റെ ചില ഭാഗങ്ങൾ രാജ്യരക്ഷകളിൽ ചില കിടങ്ങുകളായും ശത്രുവിന്റെ ആക്രമണത്തിനുള്ള പ്രതിബന്ധങ്ങളായും കരുതാവുന്നതാണ്. സമാധാനകാലങ്ങളിൽ ഈ കിടങ്ങുകൾതന്നെ അന്യദിക്കിൽനിന്നു വരുന്ന കച്ചവടങ്ങളെ തടയുവാനും ഉപയോഗിക്കാം. രണ്ടാമതു പറഞ്ഞതായ ഉപയോഗം ഇന്നും അനുഭവത്തിലുള്ളതാണെങ്കിലും, ആദ്യം പറഞ്ഞ സംഗതിക്കു പലേ നൂറ്റാണ്ടുകളും അടുത്ത കാലങ്ങളിൽ വന്നുപോയിട്ടുണ്ട്. കാരണം വിമാനക്രമണത്തിനുള്ള വഴികൾ ഇപ്പോൾ വളരെ വലുതായിത്തന്നെയാണ്. ഇതിന്നു ലാഭരഹിതമായി ഒരു സംഗതിയാലോചിച്ചാൽ മതി. ബ്രിട്ടീഷുകാർ ഇന്നും അവരുടെ ദ്വീപിന്റെ തെക്കുകിഴക്കു വശമുള്ള ഇംഗ്ലീഷ് ചാനൽ അവക്കുവേണ്ടിയുള്ള വലിയ രക്ഷയായിട്ടാണ് കരുതുന്നത്. യൂറോപ്പൻ വൻകരയിൽനിന്നു ബ്രിട്ടനെ വേർപാടു ചെയ്യുന്നതും ഇരുപതു നാഴികമാത്രം വീതിയുള്ളതുമായ ഒരു ജലാശയമാണ് ഇംഗ്ലീഷ് ചാനൽ. എത്ര ഭയങ്കരമായ നിലയിലാണ് ഹിററിലർ ഹാൻസിനെ ആക്രമിച്ചു കീഴടക്കിയത്! ഹാൻസിന്റെ കഥ കഴിച്ച് ബ്രിട്ടനിൽ ലേക്കു കടക്കുവാൻ യാതൊരു പ്രയാസവും ആയാൾക്കില്ല. എന്നാൽ ഇംഗ്ലീഷ് ചാനലിന്റെ പ്രതിബന്ധം ഇല്ലാതാക്കുവാനുള്ള ശക്തി ഹിററിലർക്കില്ല. ഇംഗ്ലീഷ് ചാനൽക്കൊണ്ടു അത്ര രക്ഷാശക്തിയാണ് ബ്രിട്ടനുള്ളത്. നേരെ മറിച്ചു, അമേരിക്കക്കു അത്യാന്തിക സമുദ്രത്തിനെ വളരെ ശങ്കയാണ്. അതിൽ കൂടി ശത്രുവിന്റെ ആക്രമണം വരുവാൻ വളരെ എളുപ്പമാണെന്നാണ് അമേരിക്കയുടെ ഭയം. കുറച്ചുകാലം താൻ ഒന്നിലേക്കുമില്ലെന്നു പറഞ്ഞു കഴിഞ്ഞുനിന്നിരുന്ന അമേരിക്കയുടെ ഇന്നേത്തെ രക്ഷക്കു ധാനിവരത്തു നന്നേ ഏകവസ്തു അത്യാന്തിക സമുദ്രമാണെന്നാണ് അവരുടെ വിചാരം. ഇതിന്നു കാരണം ബ്രിട്ടന്റെ നാവികസൈന്യശക്തിക്കു ഇപ്പോൾ നടക്കുന്ന യുദ്ധത്തിൽ ഹാൻസിന്റെ വഞ്ചനകൊണ്ടു കേടുപാടിട്ടുണ്ടെന്നു അമേരിക്കക്കുള്ള ബോധ്യമാകുന്നു. ബ്രിട്ടീഷ് നാവികസൈന്യത്തിന്നു

അത്യാന്തിക സമുദ്രത്തിൽ സ്വാധീനശക്തിയുള്ള കാലത്തോളം തങ്ങൾക്കു യാതൊന്നും പേടിക്കാനില്ലെന്നായിരുന്നു അമേരിക്കയുടെ ധൈര്യം. യുദ്ധം ആരംഭിച്ചതോടുകൂടി ലോകത്തിലെ നാനാഭാഗങ്ങളിലും ബ്രിട്ടനു രക്ഷകർത്തൃത്വമുള്ളതു നിലനിർത്തിപ്പോരണമെന്നു മാത്രമല്ല ഹബ്ബ് നാവിക സൈന്യത്തിന്റെ സഹായം മുമ്പുണ്ടായിരുന്നതു ഇപ്പോൾ ഇല്ലാതാവുകയും, ജാപ്പാൻ യുദ്ധത്തിലിറങ്ങിയതു കൊണ്ടു അമേരിക്കയുടെ കടൽസൈന്യത്തിന്റെ വലുതായ ഒരു ഭാഗം ശാന്തസമുദ്രത്തിൽ നിന്നേങ്ങിപ്പോകുകയും ചെയ്യുന്നതിനാൽ അത്യാന്തിക സമുദ്രത്തിന്റെ രക്ഷക്കു വളരെ നൂറ്റാണ്ടു വന്നിട്ടുണ്ടെന്നാണ് അമേരിക്കയുടെ അഭിപ്രായം. അതിനാൽ അനിവാര്യമായ ഒരു പ്രശ്നമായിരുന്നു കുറച്ചു മാസങ്ങൾ മുമ്പു അമേരിക്കയെ അലട്ടിയിരുന്നതു. ബ്രിട്ടീഷു കടൽസൈന്യം അത്യാന്തിക സമുദ്രത്തിൽ വെച്ചു തോൽക്കാനിടവന്നാൽ നമ്മുടെ സ്ഥിതിയെന്താണ്? യഥാർത്ഥത്തിൽ ഈ ചോദ്യം പണ്ടു കണിയാൻ ചോദിച്ചതുതന്നെയാണ്. കായംകുളം കായലിൽ കൂടി ഒരു വഞ്ചി നിറയെ ആളുകൾ പോകുന്നു. ഒരു കണിയാൻ അവരുടെ കൂടെ യുണ്ടു്. കരയ്ക്കുനിന്നു കെട്ടിയിട്ടു ഒരു നായ വഞ്ചി കണ്ടപ്പോൾ കര തുടങ്ങി. കയ്യിലുണ്ടായിരുന്ന ഒരു കാലക്കുട ചവിട്ടിക്കീറി അതിന്റെ കാൽ ഉയർത്തിപ്പിടിച്ചു കാണിക്കൊണ്ടു കണിയാൻ നിലയായി. അങ്ങനെയിൽ മറ്റുള്ളവർ എന്തിനാണ് കട ചവിട്ടിക്കീറിയതെന്നു കണിയാനോടു ചോദിച്ചു. അപ്പോൾ കണിയാൻ പറഞ്ഞു മറുപടിയായി കേൾക്കേണ്ടതു്. കായലിലെ വെള്ളം അങ്ങട്ടു വരുകയും, പട്ടിയുടെ വീടയങ്ങട്ടു അറുകയും ചെയ്യാൻ പിന്നെ ഞാനെന്തെ ആ പട്ടി വെച്ചേക്കുമോ? ഇത്ര മാതിരി ഒരു ഭയമാണ് ബ്രിട്ടീഷു നാവിക സൈന്യത്തിന്നു അത്യാന്തിക സമുദ്രത്തിൽ തോൽപി വന്നേക്കുമോ എന്നു അമേരിക്കയുടെ ഭയം. എങ്കിലും ഇന്നേത്തെ യുദ്ധരീതിയാലോചിച്ചാൽ അമേരിക്കക്കു ഭയപ്പെടുവാൻ വഴിയുണ്ടു്.

ഭയപ്പെടുവാൻ വഴിയുണ്ടെങ്കിലും ഇല്ലെങ്കിലും, യുദ്ധകാലങ്ങളിൽ സമുദ്രങ്ങൾ കൊള്ളക്കുടയ്ക്കുവേല കൂട്ടിപ്പിടിക്കുയും നൽകുന്നതെന്നുള്ള കരുതൽ കൂടാതെ കഴികയില്ല. ബ്രിട്ടനിൽനിന്നു തെക്കോട്ടും പടിഞ്ഞാട്ടും പോകുന്നതായ കച്ചവടങ്ങളെ തടയുവാനും, കൊള്ളച്ചെല്ലാനും മായി വഴിയിൽ പലേടങ്ങളിലും കൊള്ളക്കാരുടെ കാവലുകളുണ്ടു്. ഇവരെ അമർത്തുക, ശത്രു രാജ്യങ്ങളുടെ കച്ചവടങ്ങൾ ഈ വഴിയിൽ കൂടി വരുന്നതിനെ നിർത്തുക, ഈ രണ്ടു പ്രവർത്തികളും സ്ഥിരമായി സമുദ്രത്തിൽ നടത്താതെ കഴികയില്ല. അതുമത്രമല്ല, സമുദ്രത്തിന്റെ ഉപയോഗവലംകുടുന്നതെന്നു വളരെ വ്യത്യസ്തം വന്നിരിക്കുന്നു. കച്ചവടത്തിന്നും ഗതാഗതത്തിന്നും ഏകവഴിയായെന്നുള്ള സ്ഥിതിവിട്ടു്, അതിൽ ശത്രുവിന്നു സ്വാധീനശക്തി വരുന്നപക്ഷം നമ്മുടെ നിലനില്പിന്നുതന്നെ കേടുവരുത്തിയേക്കാമെന്നുള്ള ഒരു സാധനമായിത്തീർന്നിരിക്കുന്നു.

ബ്രിട്ടനെപ്പോലെ നാലുപാടും വെള്ളംകൊണ്ടു ചുറ്റപ്പെട്ട ഒരു രാജ്യം യുദ്ധത്തിൽ വെട്ടുവോഴുണ്ടാകുന്ന സ്ഥിതിതന്നെയാണിതു്. അങ്ങിനെ യുദ്ധ രാജ്യത്തിന്റെ നേരേയുള്ള യുദ്ധം ഗതാ

ഗതങ്ങളെയും കച്ചവടവും നശിപ്പിക്കേണ്ടതിനുള്ളതായിത്തീരാതെ നിവൃത്തിയില്ല; ഒരു പക്ഷെ അന്യോന്യം യുദ്ധം ചെയ്യുന്ന സൈന്യങ്ങൾ തമ്മിൽ നേരിട്ടുകണ്ടില്ലെന്നു തന്നെ വന്നേക്കാം. വിമാനങ്ങളിൽവന്നു ശത്രുക്കൾ ബോംബിട്ടു നമ്മുടെ സ്റ്റേഷനുകളും മറ്റും നശിപ്പിച്ചേക്കാം. എന്നാൽ അതിനെല്ലാം ജാഗ്രതയായിരുന്നാൽ നിവാരണമുണ്ടാകാതിരിക്കയില്ല. സമുദ്രത്തിൽ വെച്ചു കപ്പലുകൾ മുക്കുന്നതിന്നാണ് അധികം നഷ്ടവും, നിവാരണക്കുറവുമെന്നു പറയാതെ കഴികയില്ല.

കച്ചവടത്തിന്റെയും ഗതാഗതങ്ങളുടെയും നേരെ നടത്തുന്ന യുദ്ധത്തിന്നു ഏക ഉദ്ദേശമെ യുദ്ധം. ശത്രുവിനെ പട്ടിണിയിടത്തി, യുദ്ധോപകരണങ്ങൾ കിട്ടുവാൻ നിവൃത്തിയില്ലാതാക്കി കൊല്ലുകയെന്നുമാത്രമാണ്. ബോംബേറുകൊണ്ടു് ഈ ഉദ്ദേശം ഏറുകനെ സാധിച്ചേക്കാമെങ്കിലും, പട്ടിണിയിടത്തുവാൻ പ്രധാനമായിട്ടുള്ള മാർഗ്ഗം കടൽവഴിയായിച്ചെയ്യുന്ന മുടക്കുകൾ തന്നെയാണ്. നെപ്പോളിയൻ ഒരുകാലത്തു നടത്തിയ ഗംഭീരയുദ്ധം എങ്ങിനെയാണ് നിർത്തിച്ചതു്? ബ്രിട്ടന്റെ കടൽസൈന്യം യൂറോപ്പിനെ പട്ടിണിയിട്ടു കീഴടക്കിട്ടു്. ഇങ്ങിനെ വന്നപ്പോൾ ബ്രിട്ടീഷു സാമാനങ്ങൾ യൂറോപ്പിൽ കടത്തുവാൻ പാടില്ലെന്നുള്ള ഒരു നയം നെപ്പോളിയൻ നടപ്പാക്കി. ബ്രിട്ടന്റെ സ്റ്റേഷനേ ഡിന്നു്, അതായതു്, ഗതാഗതങ്ങളുടെയും കച്ചവടത്തിന്റെയും മുടക്കിന്നു് വിപരീതമായിട്ടാണ് നെപ്പോളിയൻ ഈ കൊണ്ടുറോക്കേഡു് ആരംഭിച്ചതു്. അതുകൊണ്ടു് മനുഷ്യജീവിതത്തിന്നുപ്രാധാന്യമായ അനവധി സാധനങ്ങൾ യൂറോപ്പൻ രാജ്യങ്ങൾക്കു കിട്ടാനാവാകയും, ഒടുവിൽ റഷ്യ താൻ ഈ നയത്തിന്നു കൂലിയല്ലെന്നു പറഞ്ഞു നെപ്പോളിയന്റെ പിടയിൽനിന്നുപ്രവാഹകയും ചെയ്തു. ഇങ്ങിനെ കഴിഞ്ഞു മാറിയതിന്നു ശിക്ഷയായിട്ടായിരുന്നു നെപ്പോളിയൻ റഷ്യയെ ആക്രമിച്ചതു്. പക്ഷെ ഈ ആക്രമണംകൊണ്ടു് നെപ്പോളിയൻ വിജയിച്ചുവെങ്കിലും കയറാഞ്ഞു. റഷ്യയിൽ നിന്നുരംഭിച്ച പരാജയം ഒടുവിൽ വാട്ടർലോ യുദ്ധത്തിൽ നെപ്പോളിയൻ ബ്രിട്ടനോടു നേരിട്ടപ്പോൾ പൂർത്തിയായി.

എന്നാൽ നെപ്പോളിയന്റെ യുദ്ധകാലത്തു ബ്രിട്ടന്റെ കച്ചവടത്തിന്നു സമുദ്രത്തിൽ വളരെ നഷ്ടം പററുകയുണ്ടായി. അന്നു് കച്ചവടത്തിന്റെ രക്ഷക്കായി തുടങ്ങിയ ഒരു സംപ്രദായമാണ് “കോൺവോയ്.” സമുദ്രത്തിൽ കൂടി പോകുന്ന കച്ചവടക്കപ്പലുകൾക്കു രക്ഷചെയ്യുന്ന ഈ സംപ്രദായം ഇംഗ്ലണ്ടിൽ പതിനേഴാം നൂറ്റാണ്ടിൽ കൂടി ആചരിച്ചിരുന്നു. അന്നു സമാധാനകാലങ്ങളിൽ ആഹ്ലിക്കുവാനായ കടൽക്കുളുന്മാരിൽനിന്നു കച്ചവട രക്ഷക്കും, യുദ്ധകാലങ്ങളിൽ ശത്രു ബാധയിൽനിന്നു് കച്ചവടരക്ഷക്കും കോൺവോയ് സംപ്രദായം ആചരിച്ചിരുന്നു. അക്കാലങ്ങളിലെ കോൺവോയ് മൂന്നു തരത്തിലായിരുന്നു; യുദ്ധകപ്പലുകൾ ഒരുവക; ആയുധങ്ങൾ നിറച്ച ചെറിയ കപ്പലുകൾ ഒരുവക; മൂന്നാമതു് ഒരോരോ സങ്കേതങ്ങളിൽ ചെല്ലുവോൾ അവിടവിടെ രക്ഷക്കായി ചെറിയ കപ്പലുകൾ ഒരുവക; ഇങ്ങിനെയായിരുന്നു കച്ചവടക്കപ്പലുകളുടെ ഗതാഗതം നിലനിർത്തിയിരുന്നതു്. കഴിഞ്ഞ ലോകമഹായുദ്ധത്തിന്റെ

ഇന്ത്യൻ കടൽസൈന്യം—തുടർച്ച

ആരംഭത്തോടുകൂടി കടൽയുദ്ധത്തിന്റെ രീതികൾ വളരെ വ്യത്യാസം വന്നു. ഇക്കാലമായപ്പോഴേക്കും സ്വകാര്യമായ രക്ഷാമാർഗ്ഗങ്ങളുടെ ഏർപ്പാട് പാടില്ലെന്നുവന്നു. അതിന്നു പകരം ആയുധപാണിയായ “മച്ചൻ” ക്രൂയിസർ” ആയി കച്ചവടത്തിന്റെ രക്ഷകൾ. ഇതിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ഗവണ്മെന്റ് വകയായി. എന്നാൽ ശത്രുക്കളുടെ ഇത്തരത്തിലുള്ള രക്ഷാ കപ്പലുകളെക്കൊണ്ടുള്ള ഉപദ്രവവും അധികമായി. കഴിഞ്ഞ യുദ്ധം തുടങ്ങിയ ഉടനെ കോൺവോയ് സമ്പ്രദായം നടപ്പിൽ വന്നില്ല. കാരണം സബ്മറീൻ, അല്ലെങ്കിൽ കൂട്ടിക്കപ്പലുകളെ കൊണ്ടുള്ള ഉപദ്രവം ആദ്യകാലങ്ങളിലുണ്ടായിരുന്നില്ല. പോരെങ്കിൽ, സമുദ്രജാലങ്ങളും കൂടി സമ്മതിച്ചതായ ഒരു സംഗതിയായിരുന്നു ഒരു കച്ചവടക്കപ്പലിലെ ജോലിക്കാരെ ഉപദ്രവിക്കുവാനുള്ള മര്യാദ. ഈ മര്യാദ ശത്രുക്കൾ നിലനിൽക്കുമെന്നായിരുന്നു ആദ്യത്തെ വിചാരം. രണ്ടാമതു അതിവേഗം പോകുന്ന കപ്പലുകളുടെ വേഗത കോൺവോയിന്റെ ഒന്നിച്ചുള്ളതും മെല്ലെ പോകുന്നതുമായ കപ്പലുകളുടെതുപോലെയാക്കിത്തീർക്കേണ്ട രാമസം വന്നു. മൂന്നാമതു, ഒരു കോൺവോയ് ഒരുങ്ങി പുറപ്പെടുവാൻ

ചുരുങ്ങിയതു പതിനഞ്ചു ദിവസത്തെ രാമസം വേണ്ടിവരുമെന്നുള്ള സംഗതിയായിരുന്നു. നാലാമതു ബ്രിട്ടനെ സംബന്ധിച്ചേടത്തോളം കച്ചവടക്കപ്പലിന്നു തുണ പോകാൻ തക്കവണ്ണം ബ്രിട്ടീഷുകപ്പലുകൾ ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അതിനാൽ 1917 ജൂൺ മാസത്തിൽ അമേരിക്ക യുദ്ധത്തിൽ ചേരുന്നതുവരെ കോൺവോയ് സമ്പ്രദായം ആചരിച്ചിരുന്നില്ല.

ഒരു കോൺവോയ് ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിന്നു ചില നയങ്ങളുമല്ല പണി. ആദ്യമായിത്തന്നെ ഏതെങ്കിലും ഒരു സമുദ്രത്തിൽ നടക്കുന്ന കച്ചവടം മുഴുവൻ നിന്തേണ്ടിവരുന്നു. കോൺവോയിന്റേ ചേരികൾവാങ്ങാൻ പുറപ്പെടുവാനും ഒരു സ്വലം കണ്ടുപിടിക്കുന്നതും ചിലുറ പണിയല്ല. അതിന്നുശേഷം കപ്പലുകളെയും കപ്പൽ ഉടമസ്ഥന്മാരേയും അറിയിച്ചു കോൺവോയ് കൊണ്ടുപോകേണ്ടതിന്നും നടത്തിപ്പിന്നുള്ള നിയമങ്ങളെല്ലാം പാലിക്കണം. അതിന്നു ശേഷം തുണകളെ കപ്പലുകളെ ഏർപ്പെടുത്തണം. ഒടുവിൽ കോൺവോയ് പോകുന്ന വഴിയെല്ലാം സുരക്ഷിതമാകത്തക്ക സൈന്യരക്ഷയും അവിടവിടങ്ങളിൽ ചെയ്യണം.

ഒരു കോൺവോയിന്നു അഞ്ചു വിധത്തിലുള്ള രക്ഷാമാർഗ്ഗങ്ങൾ നിർവ്വസമായി വേണം: (1) പുറപ്പെടുന്ന രാജ്യത്തിന്റെ കടലോരങ്ങൾക്കടുത്തുള്ള ഭാഗങ്ങളിൽ അന്താരാഷ്ട്രത്തിൽ സ്ഥിരമായിട്ടുള്ള രക്ഷാമാർഗ്ഗങ്ങൾ (Local patrol), (2) അവിടുന്നങ്ങോട്ടു 500 നാഴികയോളം ശത്രുക്കളുടെ കൂട്ടിക്കപ്പലുകളെ തിരയുവാൻ പ്രത്യേകം നിർദ്ദേശിച്ച വിമാന രക്ഷാമാർഗ്ഗങ്ങൾ, (3) ഇതിന്നു ശേഷം കടലിലുള്ള പബ്ലിക് റേഡിൽ കയറിയാൽ കച്ചവടക്കപ്പലുകളുടെ കൂടെയുള്ള തുണക്കപ്പലുകൾ മാത്രമെ രക്ഷയായിട്ടുള്ളൂ, (4) കോൺവോയ് എത്തിച്ചേരുന്ന ലക്ഷ്യത്തിനടുത്തെത്തുമ്പോൾ പ്രസ്തുത രാജ്യത്തെ വിമാന പെട്രോൾ, (5) ഒടുവിൽ പ്രസ്തുത രാജ്യത്തിന്റെ കടലോരങ്ങളിലുള്ള രക്ഷാമാർഗ്ഗങ്ങൾ, ഇങ്ങിനെ അഞ്ചു പദ്ധതികളിൽ അഞ്ചു വിധം രക്ഷാമാർഗ്ഗങ്ങൾ ഒരു കോൺവോയിക്കു കിട്ടുന്നുണ്ട്. കൂടെ പോകുന്ന തുണക്കപ്പലുകൾ ക്രൂയിസർ കപ്പലുകളും ഡിസ്റ്റോയർ കപ്പലുകളും ആയിരിക്കും. കോൺവോയിന്റെ പ്രാധാന്യത്തിന്നനുസരിച്ചുള്ള തുണയാണു് സാധാരണ ഏർപ്പാട് ചെയ്യുക. ചില ഘട്ടങ്ങളിൽ, ശത്രുബാധ അധികമുണ്ടായേക്കാമെന്നു തോന്നിയാൽ, വലിയ പടക്കപ്പലുകളും തുണക്കപ്പലുകളുടെ കൂടെയുണ്ടാകും.

മുട്ടിക്കാണ്. ഈ മുട്ടികൾ ധാരാളമായുണ്ടെങ്കിൽ സുഖം; ഇല്ലെങ്കിൽ ദുഃഖം എന്നെ ഉള്ളൂ. ഭിന്നചയ്യുക്ക് ഒരു കഞ്ഞിയും സമ്മന്തിയും മാത്രമായാൽ ദുഃഖം അവസാനിച്ചു് സുഖമാരംഭിച്ചു. ഈ സുഖം വർദ്ധിച്ചു വർദ്ധിച്ചു് ഒടുവിൽ അവസാനിക്കുന്നതു ശക്തര ഉദ്യോഗിയിലാണ്.

(4-ാം പേജിൽനിന്നു തുടർച്ച)
 “നേന്ത്രക്കു നാലു കീറിപ്പനരതു ചതുരാകാരവണ്ണം
 ചന്ദ്രത്തിൽ ചാരമോഹിൽ തടനകകളഞ്ഞു
 ക്ലേശോയത്തിലിട്ടു്
 നെയ്യിൽ ഭൂയോവരൂത്തിട്ടുകൊടുമുളവും ജീരകം ചുക്കുമെല്ലാം
 കൂട്ടിച്ചേർത്തങ്ങുവെച്ചു ലളിതീരസമമാം
 ശക്തരൂപേരി കൊണ്ടുപാ.”
 എന്നുള്ള സ്ഥിതിയായാൽ പരമസുഖമായി ഇതിന്നുംകൂടി ചെലവും വല്ല

തും ഉണ്ടോ? വളരെ ലഘു! അല്പം ശക്തരയും വെളിച്ചെണ്ണയും മാത്രം വേണം. സ്വല്പം ചെലവിന്മേൽ നിത്യജീവിതം സുഖപ്രദമാക്കുന്ന നമ്മുടെ ജീവിതരീതി ഇല്ലാതാക്കി തീർക്കാല്ലേ! കേരളയുവാക്കൾ ധർമ്മനിരതയോടുകൂടി ഇതിനെ പരിരക്ഷിക്കട്ടെ!

അനുസരണം അഭ്യസിക്കേണമെങ്കിൽ ആയതു് ഇന്നും ഇനിയുമെല്ലാം സൈന്യത്തിലെ ഉണ്ടാകാനും വഴിയുള്ളൂ.
സൈന്യ വകുപ്പുകൾ
 സൈന്യത്തിൽ പലേ വകുപ്പുകളും ഉള്ളതിൽ ഏതിലായാലും വേണ്ടതില്ല, ഏതിലുള്ള അഭ്യാസവും മനുഷ്യബുദ്ധിയെ വികസിപ്പിക്കുന്നവയും, വിശാലമാക്കിത്തീർക്കുന്നവയുമാണ്. പക്ഷ വ്യത്യസ്തങ്ങളും അതേ വകുപ്പുകളിലുള്ള ഭ്രാന്തങ്ങൾക്കു കണന്നേണ്ടെങ്കിൽ അതെല്ലാം പരിസരങ്ങളുടെ വ്യത്യസ്തങ്ങൾക്കനുസരിച്ചുള്ളവയാകുന്നു. കാലാൾപടയുടെ ജോലി മുഴുവൻ കരകാണ്. വിമാന സൈന്യത്തിന്റെതു് വായുവിലാണ്. കടൽസൈന്യത്തിന്റെ ജോലി മിക്കതും കടലിലാണ്. ഇതിൽ എല്ലാറ്റിലുംവെച്ചു പ്രകൃതിയുടെ ഏറ്റവും പ്രൌഢിയോടും ഭയങ്കരതയോടും കൂടിയുള്ള പ്രാദേശം കടലിന്നാണ്. കടൽ സൈന്യത്തിന്നുതന്നെയാണ് തങ്ങൾ ജോലി

(5-ാം പേജിൽനിന്നു തുടർച്ച)
 ചെയ്യുന്ന പ്രകൃതിയോടു സമുദ്രം ഇണങ്ങിക്കൊണ്ടു ജീവിക്കാനുള്ള സൈനകൃത്യവും ഉള്ളതു്. വിമാനസേന വായുവിൽ ജോലിചെയ്യുന്നവെങ്കിലും അതിൽ ജീവിക്കുന്നില്ല. കരസൈന്യമാകട്ടെ, മനുഷ്യസമുദായത്തിന്റെ ഏറ്റവും ഭീരുസമായ ചില സ്വഭാവങ്ങളോടുകൂടി ഇടപഴകിക്കൊണ്ടുള്ള നിലകാണ് ജീവിക്കുന്നതു്. അങ്ങിനെയാണു് തെ അവർ നിവൃത്തിയില്ല. എന്നാൽ കടൽ സൈന്യത്തിനുള്ള ജീവിതം എത്രയും മഹനീയമായിട്ടുള്ള ഒന്നാകുന്നു. പ്രകൃതിയിൽ ഏറ്റവും പ്രൌഢവും, സുന്ദരവും, മനോഹരവും, ഗാർഭീര്യവുമായിട്ടുള്ള ഒരു വസ്തുവിലാണ് അവരുടെ ജോലി. അത്ര വസ്തുവിനോടു കൂടിത്തന്നെയാണ് അവരുടെ നിരന്തര പരിചയവും. മനുഷ്യസമുദായത്തിന്റെ കൈവരങ്ങളെല്ലാം അവരുടെ ജീവിതപഥത്തിൽ വരുന്നില്ല. ലോകത്തിലുള്ള ഏറ്റവും മഹത്തായ സാധനങ്ങൾ ഉത്ഭവിച്ച ഒരു പ്രദേശമാണ് രത്നാകരം. മഹാവിഷ്ണു പള്ളികൊള്ളുന്നതു് അതിലാണ്. മഹാലക്ഷ്മിയും കൌസ്തുഭവും അതിൽനിന്നാണുണ്ടാ

യതു്. കാമധേനുവും ഉച്ചൈശ്രവസ്സും അതിൽനിന്നാണ് വന്നതു്. നഗരത്തങ്ങൾ ഇന്നും അതിലാണ് വിളയുന്നതു്. ഇത്ര മഹത്തായ ഒരു സാധനത്തോടു നിത്യപരിചയം ലഭിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ഒരു ജീവിതത്തിലും വലുതായിട്ടു മറ്റൊന്നാണുള്ളതു്? പോരെങ്കിൽ ഇത്ര ആരോഗ്യപ്രദമായ ജീവിതവും മറ്റൊന്നുമില്ല. കടൽകാറ്റ് കൊള്ളുവാനും കടലിൽ കളിക്കുവാനും എത്ര എത്ര ആളുകൾ ആഗ്രഹിക്കുന്നു! എന്നാൽ കടൽസൈന്യത്തിന്നു എന്നും കടലിൽ തന്നെയാണ് കളി; എപ്പോഴും കടൽകാറ്റു തന്നെയാണ് കൊള്ളുന്നതു്. ഈവിധം മറ്റുള്ള സൈന്യവകുപ്പുകളെക്കാളൊക്കെ എത്രയൊ ഉപരിയാണ് കടൽസൈന്യത്തിന്റെ ജീവിതവും മാഹാത്മ്യവും. ബുദ്ധിയുള്ള കേരള സന്താനങ്ങൾ ഇങ്ങനാണു് വേണ്ടതുപോലെ ധരിക്കേണ!

ഇന്ത്യയുടെ രക്ഷയും

സംരക്ഷണവും III

ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യം



സേർ റിപ്പാർഡ് പിയർസി : ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യനായകൻ

ഇന്ത്യക്കു പ്രത്യേകമായി ഒരു വിമാനസൈന്യം നിർമ്മിക്കുന്ന പദ്ധതിയിൽ 1932 ഒക്ടോബർ 8-ാം തിയ്യതി സുരണിയമായ ഒരു ദിവസമാകുന്നു. അന്നാണ് വിമാനസൈന്യത്തിലേക്കു ആദ്യമായി എടുത്ത ആറു ഇന്ത്യൻ കേഡറ്റ് കൾക്കു (വിമാന സൈന്യത്തിൽ പരിശീലനത്തിനെടുക്കുന്ന യുവാക്കൾ എന്നർത്ഥം) പൈലറ്റ് ആഫീസർമാരായി കമീഷ്യൻ കിട്ടിയു്. പയലറ്റ് ആഫീസറുടെ ജോലിയെന്നാണെന്നും, കമീഷ്യൻ കിട്ടുക എന്നുവെച്ചാൽ എന്താണെന്നും, അന്യത്ര ചേർത്തിട്ടുണ്ടു്. ഇവർ ഇപ്പോൾ ഇന്ത്യൻ വിമാന സൈന്യത്തിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നുണ്ടു്. ഇവരുടെ ട്രെയിനിങ്ങു് കഴിച്ചതു് ഇംഗ്ലണ്ടിൽ ക്രാൻവൽ എന്ന സ്ഥലത്തെ വിമാന സൈന്യ സ്കൂളിൽവെച്ചാണു്. ഈ ആറു ഇന്ത്യക്കാരും ഇംഗ്ലണ്ടിലേക്കു പഠിക്കാൻ പോയിട്ടു് പതിമൂന്നു കൊല്ലം കഴിഞ്ഞു.

ഇപ്പോൾ ഇന്ത്യൻ വിമാന സൈന്യത്തിലേക്കുള്ള കേഡറ്റ് മാരുടെ ട്രെയിനിങ്ങു് കഴിക്കുന്നതു് പഞ്ചാബു് സംസ്ഥാനത്തിൽ അംബാലാ എന്ന സ്ഥലത്തുള്ള വിമാന സൈന്യ ടെക്കനിക്കൽ ട്രെയിനിങ്ങു് സ്കൂളിലാകുന്നു. ഈ സ്കൂൾ 1939 നവംബർ മാസത്തിലാണു് തുടങ്ങിയതു്. ചാസംതോറും ഈ സ്കൂളിൽ ട്രെയിനിങ്ങു് കഴി

ഞ്ഞിട്ടുള്ള ഇന്ത്യൻ യുവാക്കൾ ഇപ്പോൾ പുറമെ വന്നു ജോലിയിൽ പ്രവേശിക്കുന്നുണ്ടു്. അംബാലയിലുള്ളതിന്നു പുറമെ വേറെയും ഇന്ത്യയിൽ ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ വിമാന സൈന്യത്തിലേക്കു കൂടുന്ന യുവാക്കൾക്കു ട്രെയിനിങ്ങു് കൊടുത്തുവരുന്നു. വിമാന സൈന്യത്തിലെ കമീഷ്യൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കുള്ള ട്രെയിനിങ്ങു് ഇപ്പോഴും ഇംഗ്ലണ്ടിലാണു് ചെയ്യുവരുന്നതു്.

ഇന്ത്യൻ വിമാന സൈന്യത്തിലുള്ള ജോലിക്കാരെ ഉദ്യോഗാപദവികൾസമ്പാദ്യ പകരേദം ചെയ്യിരിക്കുന്നതു സുമാർ ബ്രിട്ടനിലെ ആർ. എ. എഫിന്റെ സമ്പ്രദായത്തിലാകുന്നു. ഏറ്റവും വലിയ ഉദ്യോഗസ്ഥപദവി കമീഷ്യൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെതാണു്. ഇതിലേക്കുള്ളവരെ ഗവൺമെന്റിൽനിന്നു നേരിട്ടു തിരഞ്ഞെടുക്കുകയാകുന്നു. യുവാക്കുമാരെ വളരെ ചെറുപ്പത്തിൽ തന്നെ ഇതിലേക്കു തിരഞ്ഞെടുത്തു ബ്രിട്ടനിലേക്കയച്ചാണു് ട്രെയിനിങ്ങു് കഴിക്കുന്നതു്. ഇതു തന്നെയാകുന്നു ആർ. എ.എഫു്. നെറ റീതിയും. ഇതിലേക്കു പിന്നെയൊരുവിധം തിരഞ്ഞെടുപ്പു ഇംഗ്ലണ്ടിൽ നടപ്പുള്ളതു സയ്കലാശാലകളിൽ ബിരുദം സമ്പാദിക്കുന്ന യുവാക്കുളുടെ കൂട്ടത്തിൽ നിന്നാണു്. ഇന്ത്യയിൽ ഇപ്പോൾ ഇതു നടപ്പായിട്ടില്ലെങ്കിലും ഇതിനുള്ള പ്രാരംഭമെല്ലാം ആയിക്കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. അഞ്ചു സയ്കലാശാലകളിൽ

വിമാനസംബന്ധമായ ട്രെയിനിങ്ങു് കൊടുക്കാൻ പോകുന്നു. മദിരാശി സയ്കലാശാലയുടെ അംഗങ്ങളായ കാരോ കോളേജിലേയും പ്രിൻസിപ്പാളോടു ഇതിനെ സാമ്പത്തികമുള്ള അഭിപ്രായം ചോദിച്ചുകഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. കോളേജുകൾ മദ്ധ്യവേനൽക്കു പുട്ടിത്തുറക്കുന്നതോടുകൂടി അതിനുള്ള ഏല്പാടും ഉണ്ടാകുമെന്നാണു് പ്രതീക്ഷിക്കേണ്ടതു്. ഇങ്ങിനെ പ്രാരംഭത്തിൽ വേണ്ടതായ ട്രെയിനിങ്ങു് സയ്കലാശാലകളിൽ കൊടുക്കുവാനാർഭിച്ചാൽ ക്രമേണ ഇന്ത്യൻ വിമാന സൈന്യത്തിലെ കമീഷ്യൻ ഉദ്യോഗാലയങ്ങളിലേക്കു സയ്കലാശാലകളിൽനിന്നും തിരഞ്ഞെടുപ്പുകൾ ബ്രിട്ടനിൽ നടക്കുന്നമാതിരിയുണ്ടാവാനിടയുണ്ടു്. കമീഷ്യൻ ഉദ്യോഗാലയങ്ങളും വിമാന സൈന്യത്തിലെ സ്ഥിരമായ ഉദ്യോഗാലയങ്ങളാണു്.

ഈ സ്ഥിരമായ ഉദ്യോഗാലയങ്ങൾക്കു പുറമെ അസ്ഥിരമായ ഉദ്യോഗാലയങ്ങളുമുണ്ടു്. ഇതു ബ്രിട്ടനിലെ തോതനസരിച്ചാകുന്നു. യുദ്ധം ഇല്ലാത്തപ്പോഴും ഉള്ളപ്പോഴും ഒരുപോലെ വിമാന സൈന്യം ഭരിക്കേണ്ടതിന്നാണു് സ്ഥിര ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ. എന്നാൽ യുദ്ധമുള്ളപ്പോൾ ഇല്ലാത്ത കാലത്തേക്കാൾ അധികം ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ ആവശ്യമുള്ളതിനാൽ ക്ഷണനേരംകൊണ്ടു വിമാന സൈന്യം വലിപ്പിക്കേണ്ട നിലക്കു ഒരു കരുതൽ ഉദ്യോഗസ്ഥ സംഘം വേണമെന്നുദ്ദേശിച്ചാണു് അസ്ഥിര സംഘത്തെയുണ്ടാക്കിയിരിക്കുന്നതു്. ഇവർക്കു് വിമാന സൈന്യത്തിലെ ടെമ്പററി കമീഷ്യൻ റിസേർവ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരെ നന്നാണു് വേർ. നാലു കൊല്ലം വിമാന സൈന്യസംബന്ധമായ സയ്കലാശാലയിൽനിന്നും ഇവർ കഴിക്കണം. അതിനുശേഷം നാലു കൊല്ലം വിമാന സൈന്യത്തിൽ ചേർന്നു പ്രവർത്തിക്കേണ്ടതു്. പിന്നീടു ഇവർക്കു് അവസരമെന്തെങ്കിലും ജോലി നോക്കിക്കൊണ്ടുവരുന്നതു് സാധാരണയുണ്ടു്. വല്ലപ്പോഴും വല്ല യുദ്ധമൊ മറ്റൊരു ഉണ്ടാകുന്ന വസരത്തിൽ ഇവർ രണ്ടാമതും വിമാന സൈന്യത്തിൽ പോയി ചേരേണമെന്നേ ഉള്ളു. ഈ റിസേർവ് സംഘത്തിൽ കമീഷ്യൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർക്കും പുറമെ മറ്റൊരാൾക്കും കീഴ് ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരും ജോലിക്കാരും ഉണ്ടു്. ഇവർക്കെല്ലാം ഇന്ത്യയിൽ ട്രെയിനിങ്ങു് കൊടുക്കുന്നതു് ബോമ്പക്കുട്ടുരു ഒരു സ്ഥലത്തു വെച്ചാണു്.

കമീഷ്യൻ ഉദ്യോഗാലയങ്ങൾക്കു പുറമെ ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യത്തിൽ അനവധി നോൺ കമീഷ്യൻ ഉദ്യോഗാലയങ്ങളും ഉണ്ടു്. എല്ലാവരും മഞ്ചലിൽ കിടക്കാനുണ്ടായാൽ മതിയൊ; മഞ്ചൽ എടുക്കാനും ചിലർ വേണ്ടേ? ഈ സംഘത്തിലാണു് അനവധി ആളുകളും അധവധി തരത്തിലുള്ള ജോലികളും. പക്ഷെ ഇവരുടെ ജോലിയെല്ലാം അണിയറയിലാണു്. വേക്കു കെട്ടി അറങ്ങത്തു് വരുന്നവരാണ് കമീഷ്യൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ. വിമാനങ്ങളുടെ നടത്തിപ്പു്, റിപ്പോർട്ടു മുതലായ സയ്കലാശാലകളും ഇവരാണ് ചെയ്യുന്നതു്.

ഇന്ത്യൻ വിമാന സൈന്യത്തെ വളർത്തിക്കൊണ്ടുവരുന്ന ഇന്ത്യൻ സൈന്യത്തിന്റെ മറ്റൊരു ഭാഗം വിമാനങ്ങളെക്കൊണ്ടും പ്രയാസമായിരുന്നു. യുദ്ധം ചെയ്യേണ്ടതായ കർമ്മങ്ങൾക്കൊക്കും വിമാനസൈന്യവും അതിന്റെ നടത്തിപ്പുകാരും ഉള്ളതിന്നു പുറമെ രാജ്യരക്ഷാസംബന്ധമായ

ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യം—തുടർച്ച

പ്രവർത്തികൾക്കും വിമാന സൈന്യത്തിന്റെ ഒരു ഭാഗം ഒരുങ്ങിയിരിക്കേണ്ടതുണ്ട്. അതിനാൽ ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യത്തിന്റെ റം രണ്ടു ഭാഗങ്ങളും ഒരുപോലെ വളർത്തേണ്ടതായിട്ടുണ്ട്. വടക്കു പടിഞ്ഞാറൻ അതൃത്തി പ്രദേശങ്ങളിലുണ്ടായിരുന്ന ലഹളകളെ കരുതുന്നതിലും, ബർമ്മയിൽപോയി ജാപ്പാനെ ആക്രമിക്കുന്നതിലും, ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യം വലുതായ പങ്കെടുക്കുകയും തൽപ്രവൃത്തികൾക്കുസരിച്ചു അതിനു വേണ്ട വളർച്ചയുണ്ടാവുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. യുദ്ധം ആരംഭിക്കുന്നവസരത്തിൽ ഇന്ത്യയിൽ വിമാനസൈന്യത്തിൽ ഒരു കരു സേനയെ (സ്റ്റാഡ്രൺ) ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ഇപ്പോൾ അത് പത്തു സേനയായിരിക്കുന്നു. ഇതുകൊണ്ടു ഇന്ത്യയിൽ ശത്രുസംബന്ധമായുണ്ടാകുന്ന ഏതാ പത്തിനേയും തടുപ്പാൻ സാധിക്കുമെന്നാണ് പ്രതീക്ഷ. രാജ്യരക്ഷാസംബന്ധമായ പ്രവർത്തികളിൽ പ്രധാനമായിട്ടുള്ളതാണ് ഇന്ത്യയുടെ സുദീർഘമായ കടലോരങ്ങളുടെ രക്ഷ. ഇതിന്റെ ആവശ്യത്തിനാണ് ഇന്ത്യൻ വിമാന സൈന്യത്തിന്റെ ഒരു ഭാഗമായ റിസേർവ് സൈന്യത്തെ നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്നത്. ഈയാവശ്യത്തിനു മാത്രം ആദ്യത്തെ പൂർണ്ണ 300 പല പലർമാരെയും 2,000 മെക്കാനിക്സ് മാത്രം (യന്ത്ര തന്ത്രജ്ഞന്മാർ)യും ട്രെയിനിങ്ങ് കഴിക്കുവാനായിരുന്നു. എന്നാൽ ഇപ്പോഴത്തെ പൂർണ്ണ ഇതിലും എത്രയൊ ജാസ്സിയായിട്ടാകുന്നു. ട്രെയിനിങ്ങ് ചെയ്യാൻ തക്കതായ യന്ത്രങ്ങളും ചെയ്തികുവാൻ പ്രാപ്തിയുള്ള അല്പാപകന്മാരും ധാരാളം ഇല്ലാത്ത ബുദ്ധിമുട്ടു മാത്രമേ ഇപ്പോൾ ഇതിനൊരു പ്രതിബന്ധമായിട്ടുള്ളൂ. സ്ഥിരമായ വിമാന സൈന്യത്തിൽ മറ്റൊരു പ്രതിബന്ധമാണ് ഉള്ളത്. അതിൽ ചേരുന്നവർക്കുപോലും പരക്കുവാനാണ് മോഹം. ഭൂമിയിൽനിന്നു ചെയ്യേണ്ടതായ ജോലികളിൽ ചേരുന്നവർ വളരെ ചുരുക്കമാണ്. വിമാന യന്ത്രങ്ങൾ വളരെ വിശേഷപ്പെട്ടതും ഏറ്റവും പരിഷ്കരിച്ചതും ഇപ്പോൾ ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യത്തിൽ വരുന്നുണ്ട്. ഭൂമിയിൽനിന്നു ജോലി ചെയ്യേണ്ടതിന്നു ആളെ കിട്ടാത്ത പ്രതിബന്ധം മാത്രമേയുള്ളൂ. ആകപ്പാടെ നോക്കുന്നയാൾ ഇന്നത്തെ വിമാനസൈന്യം യുദ്ധം തുടങ്ങുന്ന കാലത്തുണ്ടായിരുന്നതിലും പത്തിരട്ടി വലുപ്പമുണ്ട്.

ഈ വിധത്തിലുള്ള പരിഷ്കാരങ്ങളെക്കൊണ്ടു ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യം ബ്രിട്ടീഷു സാമ്രാജ്യത്തിലുള്ള സ്വതന്ത്ര രാജ്യങ്ങളിലെ വിമാനസൈന്യങ്ങളോടു കിടപിടിക്കാവുന്ന സ്ഥിതിയായിരിക്കുന്നു. എന്നാൽ വേറേയും പല പരിഷ്കാരങ്ങളും സീപ്രയാക്കി വെച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇന്ത്യൻ വിമാന സൈന്യം ബ്രിട്ടീഷു സാമ്രാജ്യത്തിന്റെ സൈന്യശക്തിയുടെ ഒരു ഭാഗമാണെന്ന നിലക്കാണ് വർത്തിക്കുന്നതെന്ന് അറിയാമല്ലോ. ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യത്തിന്റെ ഭരണരീതിയും അക്കസൗലിച്ചാണ്. ഇന്ത്യൻ വിമാന സൈന്യത്തിന്റെ നേതാവു അല്ലെങ്കിൽ കമാണ്ടർ ഇന്ത്യയിലുള്ള മറ്റു വിമാനസൈന്യങ്ങളുടെ നേതാവു തന്നെയാണ്. ഇദ്ദേഹം ബ്രിട്ടനിയിലെ ആർ. എ. എഫിൽ ഒരു എയർ മാർഷലും സൈന്യത്തിൽ ലഫ്ടനന്റ് ജനറൽ എന്ന സ്ഥാന

ത്തിനു തുല്യമായ ഒരു സ്ഥാനവുമുള്ളൊരാളാകുന്നു. ആർ. എ. എഫിലുള്ള സ്ഥാനങ്ങൾ വഴിക്കുവഴിയായി താഴെ പറയുംപ്രകാരമാണ്: ആദ്യത്തെ സ്ഥാനത്തിനു മാർഷൽ എന്ന പരയും. അതിന്റെ താഴെയായി എയർ ചീഫ് മാർഷൽ, എയർ മാർഷൽ, എയർ വൈസ് മാർഷൽ, എയർ കമാൻഡർ, ഗ്രൂപ്പ് ക്യാപ്റ്റൻ, വിങ് കമാണ്ടർ, സ്റ്റാഡ്രൻ ലീഡർ, ഫൈറ്റ് ലഫ്ടനന്റ്, ഫ്ലയിങ് ഓഫീസർ, പൈലറ്റ് ഓഫീസർ ഇങ്ങിനെയാണ്. ഇവരെല്ലാം കമീഷ്യൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരാകുന്നു. നോൺ കമീഷ്യൻ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരാണ് എയർക്രാഫ്റ്റ് ട്വീമർ, എയർ മെക്കാനിക്സ് മുതലായവർ. അതിനാൽ ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യത്തിന്റെ നേതാവായിട്ടുള്ളൊരാൾ ആർ. എ. എഫിലെ മൂന്നാംക്രമ സ്ഥാനമാകുന്നു. അദ്ദേഹം ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യത്തിന്റെ നേതൃത്വം മാത്രമല്ല നോക്കുന്നതു്. ഇന്ത്യയിലുള്ള എല്ലാ വിമാന സൈന്യത്തിന്റെയുമുണ്ട്. ഇന്ത്യയിൽ ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യത്തിനു പുറമെ ആർ. എ. എഫിന്റെ അനവധി വിമാനങ്ങളുണ്ട്. ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യത്തിന്റെ പരിഷ്കരണത്തിൽ ഇപ്പോൾ ഒരു പരിഷ്കാരം ഉദ്ദേശിക്കുന്നതു ഇന്ത്യൻ വിമാന സൈന്യത്തിലെ ചില ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാർ ആർ. എ. എഫിൽ പ്രവർത്തി എടുക്കേണമെന്നാകുന്നു. ഇത് അധിക പരിചയം പരേണ്ടതിനാണ്. മറ്റൊരു പരിഷ്കരണം ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യത്തിനുദ്ദേശിച്ചിരിക്കുന്നതു ബുലൂൺ സ്റ്റാഡ്രൻസിൽ (ബുലൂൺ സേനകൾ) പ്രവൃത്തിക്കുപോലും ഇന്ത്യക്കാരെയാക്കേണമെന്നാണ്. ബുലൂൺ എന്ന പറയുന്നതു ഒരു തരം വിമാനമാകുന്നു. ബുലൂൺ സൈന്യം മുഴുവൻ വിമാനസേനയുടെ ഇഞ്ചിനീയർ വകുപ്പാകുന്നു. ഒരു വിമാനപ്പടയിൽ എല്ലാ വിമാനങ്ങളും ഒരു തരത്തിലുള്ളവയല്ല. ചിലതു് ശത്രുക്കളെ നോക്കി അറിയുവാനുള്ള വിമാനങ്ങളാകുന്നു. ചിലതു പോർവിമാനങ്ങളാണ്. മറ്റു ചിലതു ബോംബിംഗ് വാഹനങ്ങളുമാണ്. ഈ മൂന്നു തരത്തിലുള്ളവയും കെത്താരുമിച്ചാണു പ്രവർത്തി ചെയ്യുന്നതെങ്കിലും മൂന്നിന്റെയും പ്രവർത്തി പൂർണ്ണസമുച്ചിതമാണ്. ഒരു വിമാന സൈന്യം പൂർണ്ണയാക്കേണമെന്നുപരികിൽ ഈ മൂന്നു തരത്തിലുള്ള വിമാനപ്പടകളും വേണം. ഇതിൽ ഏറ്റവും അധികം ആളുകൾ വേണ്ടതു് ബോംബർ വിമാനങ്ങളിലാണ്. ബോംബറുകളിൽ ഓരോന്നിലും ഏഴാളുകൾ വേണ്ടിവരും. മറ്റേതിൽ ഈരണ്ടാളുകൾ ഉണ്ടായാൽ മതി. ഇങ്ങിനെ മൂന്നു തരത്തിലുള്ള വിമാനങ്ങളെ രണ്ടു ഭാഗമായി വിഭാഗിക്കാം. ഒരു നിമിഷം കൊണ്ടു യുദ്ധത്തിനു പുറപ്പെട്ടവൻ സാധ്യമായ നിലയിൽ ഒരു വിമാനസൈന്യം വേണം. ഇതിനാണ് ഹസ്റ്റ് ലൈൻ ഓഫ് എയർ ഡിഫെൻസ് എന്ന പറയുന്നതു്. ഇന്ത്യൻ വിമാനസൈന്യത്തിന്റെ ബലം പത്തു സ്റ്റാഡ്രൻ ആണെന്നു പറഞ്ഞാൽ ഇതു മുഴുവൻ ഒരു നിമിഷംകൊണ്ടു

യുദ്ധത്തിനു പുറപ്പെട്ടവൻ പ്രാപ്തിയുള്ളവയാണെന്നുമാകുന്നു. ഇങ്ങിനെ ഒരുക്കത്തോടുകൂടി പത്തു വിമാനപ്പടയുണ്ടെങ്കിൽ അതേവിധം നാലതു വിമാനപ്പട റിസേർവിൽ, അല്ലെങ്കിൽ പിന്നിൽ കരുതലായിട്ടും വേണം. ഇതു വികാമ ഘട്ടത്തിലേക്കുള്ള ഒരു കരുതലാണ്. ഇംഗ്ലണ്ടിൽപോയി ജർമൻ വിമാനങ്ങൾ അതിഭയങ്കരമായി നടത്തിയ ആക്രമണകാലത്തു ബ്രിട്ടനിൽ കരുതിവെച്ചിരുന്ന വിമാനസൈന്യത്തെയും ഉപയോഗിക്കേണ്ടിവന്നുവെന്നും അതിൽ അഞ്ചുണ്ണു മാത്രമേ സൂക്ഷിപ്പിൽ നിന്നെടുക്കാനെ കണ്ടുണ്ടായിരുന്നുള്ളുവെന്നും കേട്ടിട്ടില്ലേ? അങ്ങിനെയുള്ള വികാമഘട്ടങ്ങൾക്കു ചിലപ്പോൾ വന്നേക്കാം.

യുദ്ധം വന്നതിനുശേഷം ഇന്ത്യയിൽ വൈമാനികബുദ്ധി വളരെ ജാസ്സിയായിട്ടുണ്ട്. ഇപ്പോൾ ഇന്ത്യയിൽ വിമാനങ്ങൾ ഉണ്ടാകുവാൻകൂടി തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. ഹിന്ദുസ്താൻ എയർക്രാഫ്റ്റ് ലിമിറ്റഡ് എന്ന പേരിൽ

ആദ്യമായി ഒരു കമ്പനിയുടെ നിലക്കു തുടങ്ങിയെങ്കിലും ഈ ഉദ്യമം ഇപ്പോൾ ഇന്ത്യാ ഗവണ്മെന്റ് നേരിട്ടു തന്നെ നടത്തുവാൻ തുടങ്ങിയിരിക്കുന്നു. അതിൽ അധികാരമുള്ള ആളുകൾ വക്കൽനിന്നു സർവ്വകാര്യങ്ങളും ഇന്ത്യാ ഗവണ്മെന്റ് തീർവാങ്ങി. ഇപ്പോൾ മൈസൂർ ഗവണ്മെന്റുടേതായ ധനസംബന്ധമായ ഒരു കാര്യം മാത്രം ബാക്കിനില്ക്കുന്നു. ഈ കമ്പനിയിൽനിന്നു ആദ്യത്തെ വിമാനം ഉണ്ടാക്കി 1941 ൽ പുറത്തേക്കുവന്നു. ഇത് ഇന്ത്യയുടെ ചരിത്രത്തിൽ പ്രധാനമായ ഒരു സംഗതിയാണ്.

ഇന്ത്യയിൽ വിമാനനിർമ്മാണത്തിനു വളരെ സൗകര്യമുണ്ടെന്നാണ് പറയുന്നതു്. വിമാനനിർമ്മാണത്തിനു പറന്നു പലേ മരങ്ങളും ഇന്ത്യയിൽ ഉണ്ടെന്നാണ് വിദഗ്ദ്ധന്മാരായവർ അനേകിച്ചു റിപ്പോർട്ട് ചെയ്തിട്ടുള്ളതു്. പത്തടി മുതൽ പന്ത്രണ്ടടിവരെ നീളമുള്ള സ്പ്ലിന്റ് മരത്തിന്റെ തടികൾ ഇന്ത്യയിൽ ധാരാളം കിട്ടുന്നുണ്ട്. അതിനെ ശേഖരിക്കുവാൻമാത്രമായി ഒരു പ്രത്യേക ഉദ്യോഗസ്ഥനെ നിയമിക്കുകയും ചെയ്തിരിക്കുന്നു. ഫർ എന്ന മരവും ഇന്ത്യയിൽ ധാരാളമുണ്ട്. അതും വിമാനനിർമ്മാണത്തിനു വിശേഷമാകുന്നു. ഇതേവരെ സാധാരണ വിമാനനിർമ്മാണത്തിനുപയോഗിച്ചിരുന്നതു് കനഡയിലും അമേരിക്കയിലും ഉണ്ടാകുന്ന സിററുകാസ് പ്രൂസ് എന്ന ഒരു തരം മരമാണ്. അതു് ഇന്ത്യയിൽ ഉണ്ടാകുന്നില്ല. ഇന്ത്യയിലും സ് പ്രൂസ് മരമുണ്ടെങ്കിൽ അതു ഒരു തരം പേടുള്ള ജാതിയാണ്. വിമാനനിർമ്മാണത്തിനുപറ്റിയത്ര നീളത്തിലുള്ള തടികൾ ഇവയിൽനിന്നു പേടില്ലാതെ കിട്ടുന്നില്ല. കനഡയിലുണ്ടാകുന്ന സ് പ്രൂസ് മരത്തിൽനിന്നു തന്നെ ഏറക്കുറെ മരത്തിന്റെ പത്തു ശതമാനത്തിലധികം വിമാനനിർമ്മാണത്തിനുപയോഗപ്രദമല്ല. എന്നാൽ അധികം നീളം വേണ്ടതിനു് ഇന്ത്യയിലെ ചെറു അല്ലെങ്കിൽ ബോംബർസം എന്ന മരം ഉപയോഗിക്കാമെന്നു കണ്ടുപിടിക്കുന്നു. വേറെയും പല വിധത്തിലുള്ള മരങ്ങളും വിമാനനിർമ്മാണത്തിനു പറ്റിയവ ഇന്ത്യയിൽ ഉണ്ട്.



കുടുംബ

PRINTED BY THE SUPERINTENDENT, GOVERNMENT PRESS AND PUBLISHED BY THE DIRECTOR OF WAR PUBLICITY, "VICTORY HOUSE", MOUNT ROAD, MADRAS.