

પારસી કોમ અને જહાજ બાંધકામ

રેણુકાબેન અંબાલાલ પટેલીયા

Ph.D. વિદ્યાર્થી; શ્રી ગોવિંદ ગુરુ યુનિવર્સિટી ગોધરા

Abstract:

પ્રસ્તુત સંશોધન લેખનો મુખ્ય હેતુ પારસી કોમની આર્થિક બાબતને સમાજ સમક્ષ રજૂ કરવાનો છે. જેમાં ભારતના પશ્ચિમ કિનારે પારસીઓના આગમનથી લઈને ભારતના જુદા-જુદા દરિયાઈ વિસ્તારમાં વિભિન્ન કામ-ધંધા સાથે સંકળાયેલ પારસી કોમનું વર્ણન કરવાનો છે. જેમાં ખાસ કરીને જહાજ બાંધકામને લગતા જુદા-જુદા ધંધા-વ્યવસાય સાથે પારસી કોમ ખાસ સંકળાયેલી હતી. જેમાં ભારતના પશ્ચિમ કિનારાના સુરત અને મુંબઈના જહાજવાડાઓમાં પારસી કોમ જહાજ બાંધકામ પ્રવૃત્તિ સાથે ગાઢ રીતે સંકળાયેલી હતી એ બાબતને રજૂ કરવાનો પ્રયત્ન કર્યો છે.

પારસી કોમની ધંધા-રોજગાર પ્રત્યેની વફાદારી સ્પષ્ટ જણાઈ આવે છે. જે તે જગ્યાએ ધંધાનો વિકાસ સમજીને પારસી કોમ નિવાસ પસંદ કરતી નજરે જોવા મળે છે. પારસીઓ પેઢી દર પીઢી પોતાના વ્યવસાયમાં પરંપરાગત ધંધા સાથે સંકળાયેલા જોવા મળે છે. ઉપરાંત નવો વ્યવસાય શરૂ કરવામાં પણ સંકોચ અનુભવતા ન હતા. જહાજ બાંધકામમાં સામાન્ય સસુથાર થી માંડીને જહાજના મુખ્ય વ્યક્તિ તરીકેની જવાબદારી ખૂબ જ નિષ્ઠાપૂર્વક બજાવતા હતા. તેમજ ધંધા વ્યવસાયના વિકાસ માટે નાણાં જંગી રોકાણ પણ કરતા હતા. પારસીઓ સુરતના અને મુંબઈના જહાજવાડાના વિકાસ અગત્યની ભૂમિકા જોવા મળે છે.

પારસીકોમ ભારતના આગળ પડતાં અને મોટા ઉદ્યોગ ધંધા સાથે સંકળાયેલી જોવા મળે છે. પારસી કોમની વિવિધ વ્યવસાયને કારણે થયેલી આર્થિક પ્રગતિ વર્ણવવાનો પ્રયત્ન કરેલ છે. પારસી કોમની નાણાકીય સહાયથી બ્રિટિશરોએ પોતાની નૌકાશક્તિને તાકતવર બનાવી શક્યા હતા. જહાજબાંધકામ ઉદ્યોગને કારણે તેમજ દેશના સંપૂર્ણ પારસીકોમની ભૂમિકા સ્પષ્ટ જોઈ શકાય છે

Key Words:

જહાજવાડો, પારસી કોમ, કારીગર, લવજી નસરવાનજી, વહાણ,

પ્રસ્તાવના :

અરબી સમુદ્રમાં પૂર્વથી પશ્ચિમ કિનારા સુધી સદીઓથી જળપરિવહન થતું આવ્યું છે. યાંત્રિક જહાજોના આગમન પૂર્વે અરબી સાગરમાં પવનથી ચાલતાં શઢવાળા જહાજો દ્વારા વહાણવટું થતું હતું. આ સમયે બધા જ વિભિન્ન પ્રકારના વહાણો લાકડામાંથી બનાવવામાં આવતા હતા. ઈ.સ. ૧૫૦૦ની આસપાસ હિન્દના પશ્ચિમકાંઠે સુરત થી માંડીને કોચીન સુધીના સમુદ્ર કાંઠા સુધી વહાણોનું બાંધકામ કરવામાં આવતું હતું. ૧૧મી સદીથી પારસીઓ અરબી સમુદ્ર મારફતે ભારતીય સમુદ્ર કિનારાના વિભિન્ન બંદરોમાં સ્થાયી થયા હતા. તેમાં ગુજરાતના મોટાભાગના બંદરોમાં પારસી કોમની વસ્તી જોવા મળે છે. પારસીઓ સુંવાળી બંદરનું મહત્વ સમજીને ત્યાં સ્થાયી થયા હતા. આ બધા બંદરોમાં સુરત અને મુંબઈમાં સૌથી વધુ પારસી લોકોનો વસવાટ જોવા મળે છે. પારસી કોમના લોકો વહાણવટાના વિભિન્ન કામ સાથે સંકળાયેલા હતા. જેમાં વિદેશી કંપનીના દલાલ તરીકે. ઇમારતી લાકડાના વેપારી તરીકે. વહાણવટી તરીકે. જહાજોના માલિક તરીકે. વહાણ બનાવટ કારીગર તરીકે. વીમા એજન્ટ તરીકે, વેપારી તરીકે જહાજ બાંધકામ

જહાજબાંધકામ જહાજના માલિકો એમ વિવિધ ઉદ્યોગોધંધા સાથે સંકળાયેલા હતા. જેમને સુરતના વહાણવટાને વિકસાવીને ટોચ કક્ષાએ પહોંચાડ્યું હતું. આ બધા ઉદ્યોગોધંધા કરતા વહાણોના બાંધકામમાં પારસીઓ સૌથી વધુ આગળ પડતા હતા.

૨. સુરતનો મોગલ જહાજવાડો :

સુરતમાં વહાણો બનાવવાનો જહાજવાડો શહેરની ખાડી જ્યાં નદીને મળે છે ત્યાં હતો. તેમાં ખાડીના ઉત્તર છેડા કરતા દક્ષિણ છેડાને દરિયાઈ ભરતીનો લાભ વિશેષ મળતો હતો. જેમાં નાવડી ઓવારાના દક્ષિણ છેડાનો તાપી નદીના કિનારાના ભાગનો ઉપયોગ વહાણોના બાંધકામ માટે ખાસ થતો હતો. નાવડી ઓવારા તરફ નાની-નાની નાવડીઓનું બાંધકામ થતું હતું. જ્યારે નીચેના ભાગમાં ખાડીના આગળના ભાગમાં જંગી(મોટા) વહાણોનું બાંધકામ કરવામાં આવતું હતું. મોટેભાગે અઠવાથી ડુમ્મસ સુધીના કિનારાના બધાજ ગામોમાં કાંઠા ઉપર નાના-મોટા વહાણોનું બાંધકામ થતું હતું. સુરતના જહાજવાડામાં વિભિન્ન પ્રકારના જ્ઞાતિના લોકો વહાણો બનાવવાના કામ સાથે સંકળાયેલા હતા. જેમાંથી સૌથી આગળ પડતી કોમ પારસીઓની હતી. ઈ.સ. ૧૫૭૩માં અકબર બાદશાહના સમયમાં સુરત બંદરે જહાજ બાંધકામ કરવામાં આવતું હતું. બાદશાહ શાહજહાએ સુરત બંદરે ઈ.સ. ૧૮૫૦માં સુરતના જહાજવાડામાં એક વહાણ તૈયાર કરાવ્યું હતું. ઔરંગઝેબ બાદશાહએ (ઈ.સ.૧૬૫૮-૧૭૦૭) કેટલાક લડાયક ફીગ્રેટ પ્રકારના વહાણો સુરત બંદરે તૈયાર કરાવ્યા હતા. પોર્ટુગીઝોએ ઈ.સ.૧૬૧૨માં સુરત બંદરના જહાજવાડામાં વહાણો તૈયાર કરાવતા હતા. ડચ લોકોએ સુરત બંદરે પોતાનું વ્યાપારી શાણું સ્થાપ્યું પછી **Good for Tuym, May Boom, Prams, Renezvous** નામના વહાણ સુરતના જહાજવાડામાં તૈયાર કરાવ્યા હતા. અંગ્રેજો સુરત બંદરે આવ્યા પછી સુરતના જહાજ વાડાથી ખૂબ જ પ્રભાવિત થયા હતા. હોકીન્સે (અંગ્રેજો) સુરતના બંદરના જહાજવાડામાં નાના મોટા જહાજોનું બાંધકામ થતા નિહાળ્યું હતું.

તેમને સુરતની જહાજ બાંધકામ પ્રણાલીકામાં ખોતાની પદ્ધતિ ઉમેરવાનો પ્રયત્ન કર્યો હતો. તેમજ અંગ્રેજોએ સુરતના જહાજવાડાને નવું સ્વરૂપ પ્રદાન કર્યું હતું. ઇસ્ટ ઇન્ડિયા કંપનીએ ‘રોયલ’ ‘વેલકમ’ અને ‘હોપ વેલ’ નામના વહાણો સુરતના જહાજવાડામાં તૈયાર કરાવ્યા હતા. ઇ.સ.૧૬૮૫માં સુરતના જહાજવાડામાં ૭ થી ૮ હજાર માણસો કામ કરતા હતા. ૧૭મી સદીમાં સુરત બંદરના જહાજવાડામાં ૧૨૦૦થી વધુ વજનના વિશાળકાય વહાણો બાંધવામાં આવતા હતા. ઇ.સ.૧૭૩૩-૩૪માં સુરત બંદરે વહાણો બાંધવાનો ઉદ્યોગ ટોચ કક્ષાએ પહોંચ્યો હતો. સુરતના જહાજવાડામાં અતિ આધુનિક ટેકનોલોજી વાળા સંપૂર્ણ વિકસીત અને સંપૂર્ણ સગવડતાવાળા વહાણો તૈયાર કરવામાં આવતા હતા. સુરત બંદરના જહાજવાડામાં વિદેશી વેપારીઓ અને બ્રિટિશ નૌકાદળ માટેના જહાજો બનાવનારાઓની ખૂબ જ માંગ રહેતી હતી.

૨.૧. કુરશેતજી :

ઇ.સ.૧૬૭૨માં કુરશેતજી નામનો પારસી ગૃહસ્થ ખૂબ જ કાબીલ કારીગર હતો. તેઓ બાદશાહ ઔરંગઝેબના સમયમાં સુરતના મોગલ જહાજવાડામાં મુખ્ય સૂત્રધાર તરીકે વહાણો બનાવવાનું કામ કરતા હતા. પછીના સમયમાં કુરશેતજી મુંબઈના જહાજવાડામાં જોડાયા હતા.

૨.૨. નવરોજી રુસ્તમજી :

નવરોજી રુસ્તમજી સુરતના જહાજવાડામાં વહાણો બનાવવાનું કામ કરતા હતા. આ સમયે પણ વહાણો બનાવવા માટે ટેન્કરો બહાર પાડવામાં આવતા હતા નવરોજીએ અંગ્રેજોની ગોદીમાં ૧૫૦૦રૂપિયા ભરીને બોટ બનાવવા માટેનો ઓર્ડર લીધો હતો. આમ પારસી કોમે કુશળ અને હોશિયાર કાર્યકર તરીકે નામના પ્રાપ્ત કરી હતી.

૩. ધનજીભાઈ નો જહાજવાડો :

સુરત બંદરે જહાજ બાંધકામ ખૂબ વિસ્તૃત ચાલતું હતું. જહાજ બાંધકામ ઉદ્યોગએ સુરતનો મહત્વનો આગળ પડતો ઉદ્યોગ બની ગયો હતો. ઉદ્યોગમાં પારસીકોમ ખાસ સંકળાયેલી હતી. સુરત બંદરે અનેક જગ્યાએ જહાજો બનાવવામાં આવતા હતા. જેમાં ધનજીભાઈનો જહાજવાડો ખૂબજ વિશાળ અને ખ્યાતનામ હતો. ધનજીભાઈના જહાજવાડામાં વાડીયા પરિવારના પારસી ગૃહસ્થો કારીગરો તરીકે કામ કરતા હતા. જેમાં લવજી નસરવાનજી નામનો પ્રખ્યાત કુશળ કારીગર ઈ.સ. ૧૭૨૩માં ધનજીભાઈના જહાજવાડામાં જોડાયો હતો. ઈ.સ.૧૭૨૩-૩૫ના સમયગાળા દરમિયાન ધનજીભાઈના જહાજવાડા મારફતે અનેક પ્રકારના વિશાળકાય જહાજ તૈયાર કર્યા હતા. લવજીના વર્યસ્વમાં તેના પુત્રો માણેકજી અને બમનજી સહીત કુરશેતજી, ફરદુનજી રુસ્તમજી ફરામજી વગેરે અન્ય ૧૦ જેટલા વહાણ બાંધકામના જાણકાર કુશળ અને નિષ્ણાંત કારીગરો કામ કરતા હતા. ધનજીભાઈના જહાજવાડામાં અંગ્રેજ, ફ્રેન્ચ અને પોર્ટુગીઝ વેપારી કંપનીઓ વ્યાપાર માટેના અને લડાયક કક્ષાના વહાણો તૈયાર કરાવી હતી. ઇસ્ટ ઇન્ડીયા કંપનીના મુંબઈના ગવર્નરએ માસ્ટર એટેન્ડન્સ ડડલીને વહાણના બાંધકામ ઉપર દેખરેખ રાખવા માટે ધનજીભાઈના જહાજવાડામાં મોકલ્યો હતો. આ સમય લવજીની આગવી કાબિલિયત નિહાળીને ડડલીને મુંબઈ બંદરમાં જહાજવાડો બનાવવા દબાણ કર્યું હતું. ધનજીભાઈએ લવજીને સમજાવતા ઈ.સ ૧૭૩૫ તે મુંબઈ જવા રાજી થયા હતા. લવજી ધનજીભાઈના જહાજવાડા માંથી અન્ય ૧૦ જેટલા કારીગરો પોતાની સાથે લઈ ગયા હતા. ત્યારબાદ સમય જતાં ધનજીભાઈનો જહાજવાડો પડતીની અવસ્થામાં આવી ગયો હતો. ધનજીભાઈ ઈ.સ.૧૮૫૪માં અવસાન પામ્યા હતા.

૩.૧. મંચેરજી ખુરશેદજી :

ઈ.સ.૧૬૭૨માં મંચેરજી ખુરશેદજી એક કુશળ કારીગર તરીકે કાર્યરત હતા. તેઓ ધનજીભાઈના જહાજવાડામાં મુખ્ય સૂત્રધાર તરીકે કામ કરતા હતા. સુરતમાં વહાણો બાંધવાનો ઊદ્યોગ ૧૭મી સદીમાં ખૂબ જ વિકાસ પામ્યો હતો. જે ઈ.સ. ૧૮૬૬ સુધી ચાલુ રહ્યો હતો.

૩.૨. વેતન :

સુરત બંદરના જહાજવાડામાં કુશળ કારીગરોનો એક વિશિષ્ટ વર્ગ (સમુદાય) કામ કરતો હતો. તેવો વહાણોની સારસંભાળ, સમારકામ, નાના અને વિશાળ પ્રકારના વાહનો તૈયાર કરતા હતા. સુરતના મુખ્ય સૂત્રધારને પ્રતિદિન પ્રમાણે એક મહાન મહમૂદી આપવામાં આવતા હતા. મુખ્ય સૂત્રધારને મદદ કરતા કારીગરને એક મહમૂદીનો ત્રીજો ભાગના સ્વરૂપમાં ચૂકવવામાં આવતો હતો. સુથારોને તેમની કુશળતા પ્રમાણે ૩ થી ૭ રૂપિયા સુધીનું દૈનિક વેતન પણ ચૂકવવામાં આવતું હતું. સુરત બંદરનો જહાજવાડો શઢવાળા જહાજો બનાવવા માટે ખૂબ જ પ્રખ્યાત હતો. તેમાં મોગલ બાદશાહો, યુરોપિયનો, અરેબિક અને સ્થાનિક કક્ષાના વેપારી પોતાના વહાણવટા, નૌકાસૈન્ય, ધાર્મિકયાત્રા અને વ્યાપાર માટેના વિશાળ કક્ષાના જહાજો તૈયાર કરાવતા હતા.

સુરતએ ૧૭ અને ૧૮મી સદીમાં ખ્યાતનામ બંધ હતું. આ બંદરે લાકડામાંથી વિભિન્ન પ્રકારના જહાજો બનાવવા માટે સુરતનો જહાજવાડો ખ્યાતનામ હતો. સુરતના જહાજવાડામાં સુલતાનો, વેપારીઓ, વિદેશી વેપારી કંપની વગેરે વેપાર કરવા માટે જહાજો બંધાવતા હતા. સુરત બંદરે બતેલા, ગુરાબ, બાર્ક, મનવારો, ફીગ્રેટ, ગેલીવટ,પ્રીન્સેસીઝ, ગેલીયન, સ્ક્રનર સ્લુપ,અમે ફ્લોટીલ્લા વગેરે પ્રકારના વહાણોનું બાંધકામ કરવામાં આવતું હતું.

૪. મુંબઈનો જહાજવાડો :

ઈ.સ.૧૬૬૫ અંગ્રેજોએ પોર્ટુગીઝો પાસેથી વાર્ષિક ૫૦૦૦ પાઉન્ડ અને ૬ ટકાના વ્યાજ દરે મુંબઈ ટાપુ ભાડા પેટે લીધો હતો. અંગ્રેજોએ ઈ.સ.૧૬૬૮માં સુરતની ઈસ્ટ ઈન્ડિયા કંપનીની મુખ્ય ઓફિસ મુંબઈ લઈ ગયા હતા. ઈ.સ.૧૬૭૦ સ્થાનિક નોકરોને બોલાવીને જહાજવાડો તૈયાર કરવામાં આવ્યો હતો. ઈ.સ.૧૭૩૫ પહેલા અંગ્રેજો એ ૬ જેટલા નાની કક્ષાના જહાજવાડા મુંબઈના બારામાં શરૂ કર્યા હતા. આ જહાજવાડાઓ (ગોદી)નો વહીવટ પારસી કોમના લોકો કરતા હતા. અંગ્રેજો ઈ.સ.૧૭૩૫માં સુરતના કારીગરોને બોલાવીને મુંબઈમાં નવી ગોદી બનાવવાની શરૂઆત કરી હતી. તેમાં લવજી નસરવાનજીએ ૧૨૦૦૦ ના ખર્ચે ગોદી બાંધવાની શરૂઆત કરી હતી. એલ્ફિસ્ટન સર્કલ પાસે એપોલો બંદર નજીક જહાજવાડો બનાવવાની શરૂઆત કરી હતી. અંગ્રેજોએ પોતાનો પહેલો જહાજવાડો ટેન્ડર દ્વારા મુળજી નારોનજીને બનાવવા માટે આપ્યો હતો. જે ૧,૨૦,૮૧૧ રૂપિયામાં તૈયાર થયો હતો. આ જહાજવાડો ૨૦૯ ફૂટ લાંબો, ૮૭ ફૂટ પહોળો અને ૧૫ ફૂટ ઊંડો બનાવવામાં આવ્યો હતો. બીજો જહાજવાડો ઈ.સ.૧૭૫૨માં ૨,૭૯,૪૫૭ રૂપિયામાં તૈયાર કરવામાં આવ્યો હતો. જે ૧૮૩ ફૂટ લાંબો ૮૧ ફૂટ પહોળો અને ૨૦ ફૂટ ઊંડો બનાવવામાં આવ્યો હતો. ત્રીજો જહાજવાડો ઈ.સ. ૧૭૬૦માં તૈયાર કરવામાં આવ્યો હતો. જે ૨૫૬ ફૂટ લંબાઈ, ૫૧ ફૂટ પહોળાઈ, ૩૦ ફૂટ ઊંડાઈ વાળો બનાવવામાં આવ્યો હતો. ઈ.સ.૧૭૬૯માં જુના મોગલ જહાજવાડાની જગ્યાએ મઝાગોન નવો જહાજવાડો બનાવવામાં આવ્યો હતો. જે ૧૫૪ ફૂટ લાંબો અને ૩૦ ફૂટ પહોળો તેમજ ૭ ફૂટ ઊંડો તૈયાર કરવામાં આવ્યો હતો. જહાજવાડાના વહીવટ માટે વિભિન્ન અધિકારીઓની નિમણૂક કરવામાં આવતી હતી. મુંબઈના જહાજવાડાનો વહીવટ એક મુખ્ય શીપ બિલ્ડર અને બે આસિસ્ટન્ટ બિલ્ડરથી ચલાવવામાં આવતો હતો. સુરત થી મુંબઈ આવનાર દરેક કારીગરને મહિને ૩૦ રૂપિયા વેતન આપવામાં આવતું હતું.

૪.૧. લવજી નસરવાનજી (ઈ.સ.૧૭૧૦ થી ૧૭૭૪)

લવજીનું સાચું નામ નવરોજી હતું લવજીના ભાઈ સોરાબજી અને પિતાજી પણ વહાણો બનાવવાનું કામ કરતા હતા. લવજી પોતે ઈ.સ.૧૭૨૩માં સુરતના ધનજીભાઈના જહાજવાડામાં એક કારીગર તરીકે જોડાયા હતા. સુરતના જહાજવાડામાંથી મિસ્ટર ડડલી તેમને મુંબઈ લઈ આવ્યા હતા. તેઓ ઈ.સ.૧૭૩૫માં મુંબઈના જહાજવાડામાં મુખ્ય સૂત્રધાર તરીકે જોડાયા હતા. લવજી પોતાની સાથે સુરત થી ૧૨ જેટલા સુધારોને પણ મુંબઈ લઈ આવ્યા હતા. આ સુધારો ને ૩૦૦ રૂપિયા મહિનાનું વેતન આપવાનું નક્કી કરવામાં આવ્યું હતું. ઈ.સ.૧૭૪૨માં લવજીને માસ્ટર બિલ્ડરનો ખિતાબ આપવામાં આવ્યો હતો. લવજી પછી તેના બે પુત્રો માણેકજી અને બોમનજીને પણ વહાણો બનાવવાના ધંધા સાથે સંકળાયેલા હતા. આ ધંધો ઉત્તરોત્તર છ પેઢી સુધી ચાલુ રહ્યો હતો. લવજી જહાજ બનાવવામાં ખૂબ જ કુશળ કારીગર જણાતા હતા. લવજીએ મુંબઈના જહાજવાડામાં પહેલું વહાણ ‘The Restoration’ ગુરાબ પ્રકારનું પ્રકારનું તૈયાર કર્યું હતું. લવજીને ઈ.સ.૧૭૭૪માં ‘કોર્ટ ઓફ ડાયરેક્ટરી’ ના પદથી સન્માનિત કરવામાં આવ્યા હતા. લવજીએ મુંબઈની ગોદીમાં ૨૦ લડાયક મનવારો અને ૧૪ સોદાગરી જહાજો મળીને બાર્ક પ્રકાર ૩૪ વહાણો તૈયાર કર્યા હતા. લવજીના સમયમાં મુંબઈના જહાજવાડામાં ૬૦૦ થી ૧૩૦૦ ટનના જહાજો બનાવવામાં આવતા હતા. લવજીને રોજના ૬૦ રૂપિયા વેતન આપવામાં આવતું હતું. લવજી ૧૭૭૪માં અવસાન થયું હતું. લવજીની લાંબાગાળાની જહાજ બાંધકામની સેવા બદલ તેના પુત્ર મનાજીને માસ્ટર બિલ્ડરનો ખિતાબ આપવામાં આવ્યો હતો. તેના પરિવારના સભ્યોએ ઈ.સ.૧૮૬૬ સુધી આ ખિતાબ પોતાની પાસે રાખ્યો હતો.

૪.૨. માણેકજી લવજી (૧૭૨૦ થી ૧૭૯૨) :

બીજા માસ્ટર બિલ્ડરનો હોદ્દો માણેકજી લવજી અને બોમનજીને સંયુક્ત રીતે આપવામાં આવ્યો હતો. ઈ.સ. ૧૭૭૪ થી ૧૭૯૦ સુધી તેઓએ માસ્ટર બિલ્ડરનો હોદ્દો ભોગવ્યો હતો. જેમાં ઈ.સ.૧૭૭૪માં ‘nancy’ અને ‘Britania’ નામના જહાજોનું નિર્માણ કર્યું હતું. આ વહાણ બોમ્બે કાઉન્સિલના અધિકારીઓ સામે રજૂ કરવામાં આવ્યું ત્યારે માસ્ટર બિલ્ડર માણેકજીને ૧૫૦૦ રૂપિયાનું ઇનામ આપવામાં આવ્યું હતું. ઈ.સ.૧૭૮૩માં ‘Essax’ નામનું વહાણ તૈયાર કર્યું હતું. ઈ.સ. ૧૭૮૩માં ‘Hero’, ‘Nonmouth’, ‘Scepter’ નામના જહાજો તૈયાર કર્યા હતા. આ સમયે મુંબઈના જહાજવાડામાં અંગ્રેજ નૌકાદળ માટેના ઉત્કૃષ્ટ વહાણો બનાવવા બદલ વાઇસ એડમિરલ સર એડવર્થ હુગોસએ તેમને સુવર્ણ ચંદ્રકથી બહુમાન કર્યું હતું. ઈ.સ. ૧૭૯૦ સુધીમાં માણેકજી અને મનજીએ ૨૯ જેટલા વહાણો કંપની માટે તૈયાર કર્યા હતા. માણેકજી ૩૦ રૂપિયા અને બોમનજીને દર મહિને ૨૫ રૂપિયા મહિનાનું વેતન આપવામાં આવતું હતું. આવા વહાણ બનાવનાર કુશળ કારીગર માણેકજી ઈ.સ.૧૭૯૨ અને બોમનજી ઈ.સ.૧૭૯૦માં અવસાન પામ્યા હતા.

૪.૩. ફરામજી માણેકજી (ઈ.સ.૧૭૫૦ થી ૧૮૦૪) :

ત્રીજા માસ્ટર બિલ્ડરનો હોદ્દો સંયુક્ત ભાગીદારીમાં ફરામજી માણેકજીને અને જમશેદજી બોમનજી(૧૭૫૬-૧૮૨૧)ને ઈ.સ.૧૭૯૨માં આપવામાં આવ્યો હતો. ફરામજી અને જમશેદજી એક કુશળ કારીગર તરીકે મુંબઈના જહાજવાડામાં કામ કરતા હતા. જમશેદજીની વહાણ બનાવવાની પદ્ધતિ જોઈને અંગ્રેજ ગવર્નરો આશ્ચર્ય ચકિત થઈ જતા હતા. જમશેદજી એક કારીગર અને સ્થાપત્યકાર પણ હતા. મુંબઈના જહાજવાડામાં જમશેદજીના વર્યસ્વમાં ઈ.સ.૧૮૦૦માં ‘કોર્નવોલીસ’ અને ‘વેલેસ્લી’ નામના ફિગેટ પ્રકારના વહાણો તૈયાર કર્યા હતા. આ ઉપરાંત

ઈ.સ.૧૭૯૩માં ‘Silly’ અને ‘Bombay’ તેમજ ઈ.સ.૧૭૯૫માં ‘Hindustan’, ઈ.સ.૧૭૯૯માં ‘Kaikasrao’ નામના સ્લુપ પ્રકારના વાહનો તૈયાર કરવામાં આવ્યા હતા. જમશેદજી બોમનજીની વહાણો બનાવવાની સેવા બદલ ઈ.સ. ૧૮૧૧માં તેમને ચાંદીના કપ થી નવાજવામાં આવ્યા હતા. જમશેદજી બોમનજીને ૫૦૦થી ૭૦૦રૂપિયાનું વેતન દર મહિને આપવામાં આવતું હતું. ઈ.સ.૧૮૦૮ તેઓ નિવૃત્ત થયા ત્યારે ૨૦૦ રૂપિયા પેન્શન આપવામાં આવતું હતું.

૪.૪. કુરશેતજી :

કુરશેતજી મુંબઈના જહાજવાડામાં જોડાયા તે પહેલા તેઓ સુરતના જહાજવાડામાં મુખ્ય સૂત્રધાર તરીકે જોડાયેલા હતા. મુંબઈના જહાજવાડામાં કુરશેતજીને પહેલા આસિસ્ટન્ટ ડિરેક્ટર તરીકે નિમણૂક આપવામાં આવી હતી. તેમને આ હોદા ઉપર મહિનાનું ૬૦૦ રૂપિયા વેતન આપવામાં આવતું હતું. તેઓ મુંબઈના જહાજવાડામાં માટેના જહાજોનાં નકશા પણ તૈયાર કરતાં હતા. તેઓ સ્થપતિ તરીકે કામગીરી પણ કરતા હતા. જેથી તેમને ૮૦ રૂપિયા વધારે ભથ્થું આપવામાં આવતું હતું.

૪.૫. જમશેદજી બમાનજી :

ઈ.સ. ૧૭૫૦માં તેઓ મુંબઈ આવ્યા હતા. જમશેદજી બમાનજીએ શરૂઆતમાં મુંબઈના જહાજવાડામાં માસ્ટર બિલ્ડર તરીકે જોડાયા હતા. ત્યાર બાદ મુંબઈના જહાજવાડામાં તેમણે તૈયાર કરેલા વહાણો દ્વારા અંગ્રેજ કંપની સાથે ભાગીદારીમાં વ્યાપાર પણ ચલાવતા હતા.

૪.૬. નવરોજી જમશેદજી (૧૭૭૪-૧૮૬૦) :

નવરોજી જમશેદજીએ માત્ર ૧૬ વર્ષની ઉંમરથી જહાજવાડામાં નોકરી પ્રાપ્ત કરી લીધી હતી. જમશેદજીએ મરીન વિભાગમાં ઈ.સ. ૧૭૯૦ થી ૧૮૦૮ સુધીના ૧૮ વર્ષ સુધી હેડ બિલ્ડરનો

હોદ્દો સંભાળ્યો હતો. આ સમયે તેમને ૮૦૦ રૂપિયાનું વેતન ચૂકવવામાં આવતું હતું. ત્યારે ઈ.સ. ૧૮૦૮માં તેમની નિમણૂક ચોથા માસ્ટર બિલ્ડર તરીકે કરવામાં આવી હતી. નવરોજી જમશેદજી વર્યસ્વમાં વિભિન્ન પદ ઉપર અન્ય પારસી કુટુંબ ના સભ્યો કામ કરતા હતા. નવરોજી જમશેદજીના સમયમાં અને ‘એશિયા’ નામનું વહાણ બનાવવામાં આવ્યું હતું. ૪.૭. ખુરશેતજી રુસ્તમજી (ઈ.સ.૧૭૮૮થી ૧૮૬૩) :

ખુરશેતજીની નિમણૂક પાંચમાં માસ્ટર બિલ્ડર તરીકે કરવામાં આવી હતી. ખુરશેતજી મુંબઈના જહાજવાડામાં ઈ.સ. ૧૭૯૯થી જોડાયેલા હતા. તેમણે ઈ.સ. ૧૮૪૮ ‘Firoz’માં નામનું વહાણ ફેગ્રેટ પ્રકારનું, ૧૪૪૦ ટનનું તૈયાર કર્યું હતું. જે ૨૪૦ ફૂટ લાંબુ અને ૬૪ ફૂટ પહોળું હતું. તેના ઉપર ૮ તોપો ગોઠવી શકાતી હતી. ખુરશેતજીના પિતા રુસ્તમમાણેક ઈ.સ. ૧૭૬૪ થી મુંબઈના જહાજવાડામાં જોડાયેલા હતા.

૪.૮. જહાંગીર નવરોજી :

જહાંગીર નવરોજી મુંબઈના જહાજવાડામાં છઠ્ઠા માસ્ટર બિલ્ડર તરીકે જોડાયેલા હતા. તેમને મહિનાનું ૭૦૦ રૂપિયા વેતન આપવામાં આવતું હતું. જહાંગીર નવરોજીએ ઈ.સ. ૧૮૫૭ થી ૧૮૬૬ સુધી નોકરી કરી હતી.

૪.૯. જમશેદજી ધનજીભોઈ :

જમશેદજી ધનજીભોઈને મુંબઈના જહાજવાડામાં સાતમા માસ્ટર બિલ્ડરનો હોદ્દો ઈ.સ. ૧૮૫૭માં આપવામાં આવ્યો હતો. તેઓ તેના પહેલા ઈ.સ. ૧૮૪૪થી જહાજવાડામાં નોકરી કરતા હતા. ઈ.સ. ૧૮૬૬ સુધી તેઓ માસ્ટર બિલ્ડરના હોદા પર રહ્યા હતા. ત્યાર પછી ડેપ્યુટી બિલ્ડર તરીકેનો હોદ્દો આપવામાં આવ્યો હતો.

૧૮મી સદીમાં અંગ્રેજ સરકારે લશ્કરી, લડાયક અને સફરી વહાણો મુંબઈના જહાજવાડામાં તૈયાર કરાવી હતી. મુંબઈમાં ફક્ત મજબૂત જ નહિ પરંતુ ટકાઉ અને આકર્ષક વહાણોનું બાંધકામ કરવામાં આવતું હતું. મુંબઈમાં તૈયાર થતાં વહાણો યુરોપની જહાજ બાંધકામ પદ્ધતિ કરતાં ઘણા સારા હતા.

૫. નિષ્કર્ષ તારણો :

જહાજવાડામાં પારસી કોમના કુશળ અને નિષ્ણાંત કારીગરો કામ કરતા હતા. પારસી પરિવારે ઈ.સ ૧૮૬૬ સુધી અંગ્રેજોના નૌકાસૈન્ય માટેના વહાણો બનાવવાનું કામ કરતા હતા. તેમાં માણેકજી લવજી, બોમાંનજી લવજી, ફરામજી માણેકજી, જમશેદજી બોમનજી, નવરોજી જમશેદજી, ખુરશેતજી રૂસ્તમજી, વગેરે કુશળ અને કાબીલ કારીગરો અંગ્રેજોના જહાજવાડામાં કામ કરતા હતા. તેમન યોગ્ય વેતન અને પેન્શન પણ આપવામાં આવતું હતું. પારસી કોમના કેટલાક માણસો કારીગરો માંથી જહાજ માલિકો પણ બન્યા હતા. તેવો વિદેશો સાથે પોતાનો વેપાર ચલાવીને સમૃદ્ધ પણ બન્યા હતા. તેમણે મુંબઈના વિકાસમાં બહુમૂલ્ય યોગદાન આપ્યું હતું.

પારસી કોમના લોકોએ જે સાથ-સહકાર આપ્યા તેના કારણે અંગ્રેજો પોતાના નૌકાદળને શક્તિશાળી બનાવી શક્યા હતા. પારસી લોકો શરાફી, વીમા એજન્ટ, નાણાં ધીરનાર, લાકડાં પૂરા પાડનાર, જહાજ બનાવવાનો સામાન વેચનાર, કુશળ કારીગરો અને જહાજ માલિકો એમ વિભિન્ન સ્વરૂપે મુંબઈના જહાજવાડા સાથે સંકળાયેલા હતા, પારસીઓએ સુરત, મહારાષ્ટ્ર અને કોંકણના વહાણવટાને વિકસાવવામાં પ્રત્યક્ષ અને પરોક્ષ રીતે ગાઢ રીતે સંકળાયેલા હતા. જહાજવાડામાં વહાણોનું સમારકામ, વહાણોનું બાંધકામ, ખલાસીઓની વહાણ ચલાવવાની નૈતિક તાલીમ તેમજ વહાણવટાને લગતી દરેક પ્રવૃત્તિઓને લગતું કામ કરવામાં આવતું હતું. જહાજવાડામાં વહાણો

બનાવનાર કારીગરોને દરેક પ્રકારની સુવિધાઓ પુરી પાડવામાં આવતી હતી. સુરત અને મુંબઇના વહાણવટા તેમજ વહાણ બાંધકામના ઉદ્યોગને વિકસાવવામાં પારસી કોમનો ખૂબ જ મહત્વનો ફાળો હતો.

સંદર્ભ સૂચિ :

1. ઈશ્વરલાલ ઈચ્છારામ દેસાઈ, સુરત સોનાની મુરત, (લેખક પોતે), ૧૯૫૮.
2. ગંગાજી મહેશ્વર વીરજી, જનું મુંબઈ,(મુંબઈ), ૧૯૫૬.
3. ચંદ્રકાંત બક્ષી, મહાજાતિ ગુજરાતી, નવભારત સાહિત્ય મંદિર, દ્વિતીય આવૃત્તિ, ૧૯૮૧.
4. ધનવંત ઓઝા, સુરત, ગુજરાત વિદ્યાપીઠ, ૧૯૬૫.
5. નર્મદાશંકર ત્રિવેદીરામ ભટ્ટ, ખંભાતનું સાંસ્કૃતિક દર્શન, ચરોતર પ્રિન્ટીંગ પ્રેસ, આણંદ, ૧૯૭૫.
6. પીલુ નાણાવટ, અનુ. હોરમ સહીયાર દલાલ, પારસી પ્રજા, નેશનલ બુક ટ્રસ્ટ, દિલ્હી, પ્રથમ આવૃત્તિ, ૧૯૯૭.
7. મોહન વિ. મેઘાણી, સોળમી સદીનું સુરત, યુનીલાલ ગાંધી વિદ્યાભવન, સુરત, ૧૯૮૮.
8. મિરસા મુહમ્મદ હસન ઉર્ફે અલી મોહમ્મદ નીઝામુદ્દીન ચિસ્તી ફારુકી, તારીકે આલિયા-એ-ગુજરાત, મિરાતે અહેમદીની પુરવણી, એન બી એસ બોક ડીપો, અમદાવાદ, ૨૦૦૯.
9. રત્નમણિરાવ જોટે, ગુજરાતનો સાંસ્કૃતિક ઇતિહાસ, ઇસ્લામયુગ-ખંડ-૪, ગુજરાત વિદ્યાસભા, અમદાવાદ, ૧૯૫૯.
10. શિવપ્રસાદ રાજગોર, ગુજરાતના બંદરો, પરિચય ટ્રસ્ટ, મુંબઈ.
11. સ. સવિતાબેન, સુરત ઇતિહાસ દર્શન, ભાગ-૧, સુરત મહાનગર પાલિકા, ૨૦૦૯.

12. હરિપ્રસાદ શાસ્ત્રી, રસિકલાલ છોટાલાલ પરીખ, ગુજરાતનો રાજકીય અને સાંસ્કૃતિક ઇતિહાસ ભાગ-૪,૫,૬, ભો. જે. વિદ્યાભવન. અમદાવાદ, ૧૯૫૮.
13. Ann Bos Radwan, The Dutch in western india 1601-1632, (Firma KLM Private Limited, Calcutta, First Edision, 1978).
14. Balkrishna Govind Gokhale, Surat in the seventeenth century, (Pupular Prakashan, Bombay, First Published, 1979).
15. Carles Rathbone Low, The Indian Navy 1613-1863, (Voll-I, Manas publication, Delhi, First Published, 1877, R.P. 1985).
16. Ed. James Talboy whiller, The Account of Gemeli careri 1651-1725, (Sushil gupta limited, Callcutta, 1956).
17. Ed. Jemes Talboys wheller, The Account of Jahn fryer 1673-81, (Susil gupta, Calcutta, 1956).
18. Ed. Om Prakash, The Treeding world of the The Indian ocean 1500-1800, (Voll. III, Part-7, center for studies in civilization, New Delhi, 2012).
19. Ed. Sir E. Denison Ross and Eileen Prwer, Tr. H.A.R. Gibb, Ibn Battuta Travels in Aisa and Africa 1325-1354, (Routl ledge & kegan poul Ltd., London, six Impression, 1969).
20. J.B. Sharma & S.P. Sharma, Parsis in India, (Sublime Publications, Jaipur & Rajstan India first, First Published, 1999).
21. M.S. Naravane, The maritime and coastal forts of India, (APH publishing carporation, New Delhi, First published, 1998).
22. Marine and forest Department, malabar, thana and Dang out word or order book, 1772, Archiver of Maharastra, Mumbai.
23. Mookeryi R.K., Indian Shipping, (Orient long mans, Bombay, Second Adition, 1957).
24. Mukherjee Amitabha, Studies in Indias Maritime Trade, (Through the Ages, (Institute of Historical studies, Calcutta, First Published, 1999).
25. Ray Animesh, Maritime India, Port and Shipping, (Munshiram Manaharlal, Publishers Pvt. Ltd., New Delhi, First Adition, 1993).
26. Ruttonjee Ardeshir Wadia, The Bombay dockyard and The Wadia master Builders, (Second Edition, 1957).