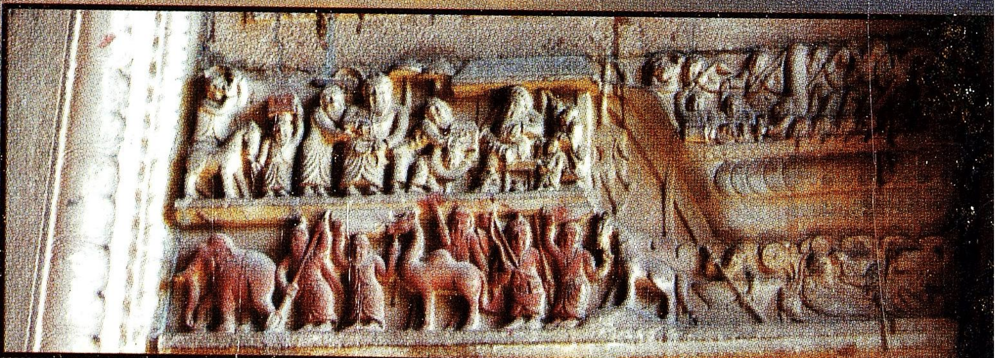
நாவாய்

கடல்சார் வரலாற்றாய்வுகள்



பதிப்பாசிரியர்கள்

முனைவர் ந. அதியமான்

முனைவர் ஆ. துளசேந்திரன்

தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம்

தஞ்சாவூர்

நாவாய்

கடல்சார் வரலாற்றாய்வுகள்

பதிப்பாசிரியர்கள்

முனைவர் ந. அதியமான்

முனைவர் ஆ. துளசேந்திரன்

தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம்

தஞ்சாவூர் - 613010

ISBN: 978-81-7090-426-7

தமிழ்ப் பல்கலைக்கழக வெளியீடு: 383

நூல்	: நாவாய் கடல்சார் வரலாற்றாய்வுகள் **Naavaai** Essays on Maritime History
பதிப்பாசிரியர்கள்	: முனைவர் ந. அதியமான் முனைவர் ஆ. துளசேந்திரன்
மொழி	: தமிழ்
பொருள்	: வரலாறு
பதிப்பு	: திருவள்ளுவராண்டு 2041, ஐப்பசி முதற்பதிப்பு, அக்டோபர் 2010
பக்கம்	: xvi + 216 = 232 பக்கங்கள்
தாள்	: 70 ஜி.எஸ்.எம், மேப்லித்தோ
அளவு	: டெம்மி 1/8
நூற்கட்டுமானம்	: சாதாக்கட்டு
விலை	: உரூ. **70/-**
படிகள்	: 1200
அச்சு	: நித்தியாஸ் பிரிண்டர் 936, திருவொற்றியூர் நெடுஞ்சாலை திருவொற்றியூர், சென்னை 600 019

அட்டையில்: திருக்குறுங்குடி (திருநெல்வேலி மாவட்டம்) நின்ற நம்பி பெருமாள் கோயிலிலுள்ள கடல்சார் வணிகம் குறித்த சிற்பக்காட்சி (விஜயநகரக் காலம்)

கட்டுரைகளில் காணப்பெறும் கருத்துகளுக்கு அக்கட்டுரையாளர்களே பொறுப்பாவர் - பதிப்பாசிரியர்கள்

தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம்
தஞ்சாவூர் - 613010

முனைவர் ம.இராசேந்திரன்
துணைவேந்தர்

அணிந்துரை

மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்கள் தலைமையில் மாமன்னன் இராசராசன் கட்டிய தஞ்சைப் பெருவுடையார் கோயிலின் 1000-ஆம் ஆண்டு விழா தஞ்சைக்கும் தமிழுக்கும் பெருமை சேர்க்கும் வகையில் செப்தம்பர் 22 முதல் 26 வரை கொண்டாடப்பட்டது.

தஞ்சைப் பெருவுடையார் கோயில் 1000-ஆம் ஆண்டு விழாவில் ஒரு கூறாக **இந்தியப் பெருமைக்குத் தஞ்சையின் பங்களிப்பு** என்னும் பொருண்மையில் ஆய்வரங்கம் நடத்திடத் தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகத்திற்கு வாய்ப்பளித்த **மாண்புமிகு தமிழக முதல்வர் டாக்டர் கலைஞர் அவர்களுக்கு எங்கள் நெஞ்சம் நிறைந்த நன்றி.**

உலகளாவிய வகையில் நடைபெற்ற ஆய்வரங்கில் வெளிநாட்டு ஆய்வறிஞர்களும் குறிப்பாக, சோழர்கள் ஆட்சி செய்த தென்கிழக்காசிய நாடுகளிலிருந்து கலந்துகொண்ட பேராளர்களும் தேசிய அளவில் புகழ்பெற்ற ஆய்வறிஞர்களும் தமது உயராய்வுக் கட்டுரைகளைச் சோழர்கால இலக்கியமும் சமயமும், இசையும் பண்பாடும், கலை மற்றும் தொழில்நுட்பம், பதிவாக்கமும் ஆவணமாக்கமும், வரலாறு முதலிய பொருண்மைகளில் வழங்கிச் சிறப்பித்தார்கள். இக்கருத்தரங்கில் ஆயிரத்திற்கும் மேற்பட்ட தமிழறிஞர்கள், ஆய்வு மாணவர்கள் கலந்துகொண்டு பயன்பெற்றனர்.

கடல்சார் வரலாறு குறித்த கட்டுரைகளின் தொகுப்பைக் கொண்ட நாவாய் : கடல்சார் வரலாற்றாய்வுகள் என்னும் தலைப்பிலான இந்நூல் தஞ்சைப் பெருவுடையார் கோயில் 1000-ஆம்

ஆண்டு நிறைவையொட்டித் தமிழர், தமிழின் சிறப்பு, அறிஞர்களால் பண்டைய தமிழக ஆட்சியில் மிகச்சிறந்ததாகப் போற்றப்படும் சோழர்களின் ஆட்சிக்காலத்தில் நிலவிய சமூகம், பொருளாதாரம் என்பன குறித்த ஆய்வுகள் மக்களுக்குச் சென்றடையும் வகையில் சிறப்பு வெளியீடுகளாக வெளிவர வேண்டித் தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம் மேற்கொண்ட முயற்சிகளின் பயனாகும்.

இந்நூலின் ஆக்கப்பணியில் முனைந்து பணியாற்றிய பதிப்பாசிரியர்கள் முனைவர் ந.அதியமான், முனைவர் ஆ.துளசேந்திரன், பதிப்புத்துறை இயக்குநர் திரு.வை.கண்ணபுரக்கண்ணன், பதிவாளர் முனைவர் சா.பி.சரவணன், அலுவலர்கள், பணியாளர்கள், கணினியச்சு செய்தளித்தோர், அச்சகத்தார் முதலிய அனைவருக்கும் வாழ்த்தும் நன்றியும் உரியதாகும்.

பதிப்பாசிரியர் உரை

தஞ்சைப் பெருவுடையார் கோயிலின் 1000-ஆம் ஆண்டு நிறைவினைச் சிறப்பிக்கத் தமிழக அரசு பார் புகழும் வகையில் நடத்திய பெருவிழாவையொட்டித் தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம் வெளியிட்ட நூல்களில் இதுவும் ஒன்று என்பது எங்களுக்கு மனநிறைவைத் தருகிறது.

தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகத்தைத் தமது செயற்றிறத்தால் பார்புகழும் வண்ணம் முன்னேற்றப் பாதையில் கொண்டு செல்லும் மாண்பமை **துணைவேந்தர் முனைவர் ம.இராசேந்திரன்** அவர்கள் இந்நூலினை உருவாக்க அனைத்து வகையிலும் ஊக்கமும் உதவியும் அளித்தார்கள். மாண்பமை துணை வேந்தரவர்களுக்கு எங்களது நெஞ்சார்ந்த நன்றி.

இந்நூலிலுள்ள கட்டுரைகளில் பெரும்பாலானவை தமிழ்ப் பல்கலைக்கழக நீரகழாய்வுத்துறை 2009-ஆம் ஆண்டில் நடத்திய கருத்தரங்கில் அளிக்கப்பெற்றவை. சில அக் கருத்தரங்கிற்கு வர இயலாத ஆய்வறிஞர்களிடமிருந்து பெறப் பட்டவை. கட்டுரையாளர்கள் அனைவருக்கும் எமது நன்றி.

நீரகழாய்வுத்துறையில் நடத்தப்பெறும் கடல்சார் தொல்லியல், கடல்சார் வரலாறு ஆகிய பொருண்மைகளிலான கருத்தரங்குகளில் அளிக்கப்பெறும் புதிய சான்றுகள், கண்டு பிடிப்புகள், விளக்கங்கள், கருதுகோள்கள் ஆகியவற்றைக் கொண்ட கட்டுரைகளின் தொகுப்புகளைச் சங்க இலக் கியங்களில் குறிக்கப் பெறும் கலங்களின் பெயர்களான நாவாய், அம்பி, புணை, வங்கம் போன்ற தலைப்புகளில் தொடர்ச்சியாக வெளியிட வேண்டும் என முடிவு செய்யப்பெற்றது. அவ் வகையில் முதல் நூலாக இது வெளியிடப்பெறுகிறது.

நாவாய்: கடல்சார் வரலாற்றாய்வுகள் என்னும் தலைப்பிலான இந்நூல் மூன்று புறமும் கடலால் சூழப்பெற்றுக் கிழக்கையும் மேற்கையும் இணைக்கும் பாலமாக விளங்கிய தமிழகக் கடற்கரையின் பங்கு குறித்த பரந்துபட்ட ஆய்வுத் தொகுப்பாக அமைகிறது. தமிழகத்தின் கடல்வழிப் பண்பாட்டுப் பரிமாற்றம் ஒரு நீண்ட வரலாற்றைக் கொண்டது., இது குறித்த ஆய்வுகள் மிகச் சிலவே மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. வெளிநாட்டார் குறிப்புகள் குறித்த ஆய்வுகளும், வரலாற்றுத் தொடக்ககாலம் எனக் கருதப்படும் சங்க காலத்தில் உரோமானியருடன் கொண்டிருந்த உறவைக் குறித்த ஆய்வுகளும், இடைக்காலத்தில் தமிழகம் தென்கிழக்கு நாடுகளுடன் கொண்டிருந்த

உறவுகள், இடைக்காலத் துறைமுகங்கள் என்பன போன்ற ஆய்வுகளும் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. அவ்வகையில் **தமிழகக் கடல்சார் வரலாறு** என்னும் கட்டுரைத் தொகுப்பு நூல் அண்மையில் (2007) தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகத்தால் வெளியிடப்பட்டுள்ளது. அதேபோல் இந்நூலிலுள்ள கட்டுரைகளும் தமிழகக் கடல்சார் வரலாற்றில் சில பகுதிகளை நிறைவு செய்யும் வகையில் அமைந்துள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கது.

முதுமுனைவர் வ.அய்.சுப்பிரமணியனார் தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகத் துணைவேந்தராக இருந்தபோது **நீரகத் தொல்லியல்** என்னும் தலைப்பிலான மூன்று நாள் தேசியக் கருத்தரங்கு நடைபெற்றது. இந்தியா முழுவதிலுமிருந்து பல்துறை வல்லுநர்களும், பேராசிரியர்களும் இக்கருத்தரங்கில் கலந்து கொண்டனர். 'இந்தியக் கடல்சார் தொல்லியலின் தந்தை' எனப் போற்றப்படும் முனைவர் எஸ்.ஆர்.ராவ் அவர்களும் இக்கருத்தரங்கில் கலந்துகொண்டார். பெரும்பாலான கட்டுரைகள் ஆங்கிலத்தில் அமைந்திருக்க, தமிழ்ப் பேரறிஞர் க.வெள்ளைவாரணனார் அவர்கள் தமிழகத்தில் கடலகத் தொல்பொருளாய்வின் இன்றியமையாமை குறித்த கட்டுரையைத் தமிழில் வழங்கினார். ஏறத்தாழ 30 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் அவர் எழுதிய கட்டுரையின் கையெழுத்துப்படி இப்பொழுது கிடைத்தது. பண்டைய இலக்கியங்களிலுள்ள கடலுக்கும் தமிழருக்கும் இருந்த தொடர்பு, பிற நாடுகளுடனான பண்பாட்டு, வணிகப் பரிமாற்றம் குறித்த அனைத்துச் செய்திகளையும் செப்பமாகத் திரட்டி, தமிழகக் கடல் பகுதியில் நமது வரலாற்றை அறியக் கடலகத் தொல்பொருளாய்வு எவ்வளவு இன்றியமையாதது என்பதை இக்கட்டுரையில் அவர் விளக்குகிறார். இன்றளவும் கையெழுத்துப்படியாக உள்ள அப்பெருமகனாரின் கட்டுரையை ஆய்வுலகிற்கு அளிக்கவேண்டுமென்பதால் இந்நூலில் முதல் கட்டுரையாக அது இடம் பெறுகிறது.

அண்மையில் இலங்கையிலும் தமிழகத்திலும் வெளிக் கொணரப்பட்ட தொல்லியல், கல்வெட்டியல் சான்றுகளினடிப் படையில் இருபகுதிகளுக்குமிடையேயான உறவு, இரும்புக்காலம் முதற்கொண்டு எவ்வாறு சிறந்து விளங்கியது என்பதைக் கா.ராஜன் தமது கட்டுரையில் (2) நிறுவுகிறார்.

தமிழ்நாடு அரசுத் தொல்பொருள் ஆய்வுத்துறையினர் திருநெல்வேலி மாவட்டம் மாங்குடியில் நிகழ்த்திய அகழாய்வில் தமிழ்-பிராமி எழுத்துப் பொறிப்புகள், குறியீடுகள் போன்றன கண்டறியப்பட்டுள்ளன. இக்குறியீடுகளில் காணப் பெறும் இரு குறியீடுகள் படகு போன்ற அமைப்புடையனவாக உள்ளன

என்பதைக் கி.ஸ்ரீதரன் தமது கட்டுரையில் (3) கருதுகோளாகக் கொள்கிறார்.

தமிழகத்தின் மேலைக் கடற்கரையில் அமைந்திருந்த சங்ககாலத் துறைமுகமான முசிறி, நிலவியல் மாற்றத்தால் கடலுள் அல்லது நிலத்தினுள் புதைந்தது எனக் கருதி வந்த வேளையில் கடந்த சில ஆண்டுகளுக்கு முன் பெரியாற்றின் தெற்குப்பகுதியில் பட்டணம் என்னும் ஊரில் கண்டுபிடிக்கப் பெற்றது. கேரள வரலாற்றாய்வுக் கழகம் அங்கு தொடர்ந்து அகழாய்வை மேற்கொண்டு வருகிறது. இவ்வாய்வில் முக்கியப் பங்கு வகிப்பவரும், இப்பகுதியைக் கண்டுபிடித்தோரில் ஒருவருமான வீ.செல்வகுமார், தமது கட்டுரையில் (4) சங்க இலக்கியங்களில் முசிறி தொடர்பான கருத்துகளையும் தற்போது அகழாய்வு செய்யப்பெறும் பட்டணம் பகுதியில் கிடைத்த தொல்பொருள் சான்றுகளையும் ஒப்பாய்வு செய்துள்ளார்.

சேரன் குட்டுவன் கோதையின் கடற்போர் குறித்தும் மேற்குக் கடற்கரையில் அமைந்திருந்த முதல் தமிழகத் துறை முகமான மாந்தை குறித்தும் இலக்கியச் சான்றுகள் வழியும், யவனப்போர் குறித்து இலக்கியம், கல்வெட்டுச் சான்றுகளி னடிப்படையிலும் இரா.பூங்குன்றன் தமது கட்டுரையில் (5) விரித்துரைக்கிறார்.

இதுவரை தமிழகத்தில் நூற்றுக்கும் மேற்பட்ட இடங்களில் அகழாய்வுகள் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன. இவற்றில் தமிழகக் கடற்கரைப் பட்டினங்கள், துறைமுகங்களில் நிகழ்த்தப் பெற்ற அகழாய்வுகளை ஒருங்கிணைத்து, ச.செல்வராஜ் தமது கட்டுரையில்(6) அளித்துள்ளார்.

தொடக்கத்தில் பரதவரின் பரப்பாயிருந்த நெய்தல் நிலப்பகுதியில் வணிக மயமாக்கத்தின்போது பரதவரின் பங்கு, தனிவுடைமைச் சமுதாயமாக மாறும்போது அங்கு வேந்தர்களின் எழுச்சி ஆகியன குறித்த கருத்துகளை மார்க்ஸியக் கோட் பாடுகளின் அடிப்படையில் சான்றுகளைப் பகுப்பாய்வு செய்து பு.சந்திரசேகரன் தமது கட்டுரையில் (7) அளித்துள்ளார்.

இலக்கியங்களின் வழிப் பெறப்படும் மரபுவழிக் கலங்கள், தொழில் நுட்பம் குறித்த செய்திகளை வே.சா.அருள்ராஜ் தமது கட்டுரையில் (8) தொகுத்து விளக்குகிறார்.

வணிகப்பொருள்கள் எவ்வகையில் பண்பாட்டுப் பரிமாற்றத்திற்குப் பயனுள்ளவையாக அமைந்திருந்தன என்பது குறித்தும் அவற்றின் முக்கியத்துவம் குறித்தும் கி.இரா.சங்கரன் தமது கட்டுரையின் (9) வழி நிறுவுகிறார்.

முதலாம் இராசேந்திர சோழனின் கடார வெற்றியின் தாக்கம் கடார வெற்றியின் காலம் முதல் இக்காலம் வரை எவ்வகையில் தமிழகத்தில் நிலவுகிறது என்பதைக் கல்வெட்டுகள், இலக்கியங்கள், தற்கால வழக்குச் சான்றுகளைக் கொண்டு சு.இராசகோபால் தமது கட்டுரையில் (10) நிறுவுகிறார்.

தமிழகத்தில் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட காசுகளில் கலங்களின் உருவங்கள் கடல் தொடர்பு கொண்டிருந்த அரசப் பரம்பரையினரால் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. பல்லவர் காலம் தொடங்கி விஜயநகர காலம் வரையிலான நாணயங்களில் கப்பல் உருவம் பொறிக்கப்பட்டுள்ளன. கப்பல் உருவம் பொறித்த புதிய கண்டுபிடிப்புகளை ஆறுமுக சீதாராமன் தமது கட்டுரையில் (11) விளக்குகிறார்.

காயல்பட்டினம் கி.பி.7-ஆம் நூற்றாண்டு முதல் வரலாற்று முக்கியத்துவம் வாய்ந்த இடமாக விளங்கியுள்ளது. இவ்வூர் வளர்ச்சியிலும் வரலாற்றிலும் இசுலாமியரின் பங்கு முக்கியத்துவம் வாய்ந்தது. இவ்வூரில் இசுலாமியரின் நடவடிக்கைகள் குறித்த செய்திகளைச் சொ.சாந்தலிங்கம் தமது கட்டுரையில் (12) சான்றுகளினடிப்படையில் தருகிறார்.

கடல்சார் நடவடிக்கைகளின் கூறுகள் சமகாலக் கலைகளிலும் வெளிப்படுகின்றன. ஓவியங்கள், சிற்பங்கள் முதலியனவற்றில் காணப்பெறும் சில புதிய கலைச் சான்றுகளைத் தமது கட்டுரையில் (13) த.சந்திரகுமார் விளக்குகிறார்.

இடைக்காலத்தின் இறுதியில் வருகைதந்த மேலைப் பயணியரின் இந்தியக் கலை குறித்த அழகியல் பார்வை எவ்வாறு மேற்கத்தியத் திறனாய்வுக் கோட்பாட்டால் குறைத்து மதிப்பிடப் பெற்றது எனவும் பின்னர் அவை எவ்வாறு மாற்றம் பெற்றன என்பதையும் கி.கந்தன் தமது கட்டுரையில் (14) விவரிக்கிறார்.

கடல்கடந்து வணிகம் மேற்கொண்ட நகரத்தார் எனப்படும் செட்டிநாடு வணிகர்களின் இல்ல ஓவியங்களில் மேலை நாட்டுக் கலைகளின் தாக்கம் எவ்வாறு விளங்கியது என்பதை அ.சந்திரபோஸின் கட்டுரை(15) கள ஆய்வுச் சான்றுகளுடன் விளக்குகிறது.

சங்ககாலம் முதல் தற்காலம் வரை உப்பின் முக்கியத்துவம் குறித்துத் தகுந்த சான்றுகளுடன் சமூக வரலாற்றுக் கூறுகளை ஆ. சிவசுப்பிரமணியனின் கட்டுரை (16) விளக்குகிறது.

காலனியாதிக்கக் காலங்களில் உருவான புதிய துறைமுகங்களில் ஒன்றான தரங்கம்பாடியின் வளர்ச்சிப் போக்கு

வரலாற்றை ஆவணங்கள் வழி தி.சுப்பிரமணியனின் கட்டுரை *(17)* விவரிக்கிறது.

காலனியாதிக்கக்காலக் கடல்சார் வரலாறு ஒரு மிகப்பெரிய ஆய்வுக் களமாக அமைந்துள்ளது. இவ்வாய்விற்குத் தேவையான சான்றுகள் இலண்டனிலுள்ள இந்திய அலுவல் ஆவணங்களில் நிரம்பிக் கிடப்பதைச் சுட்டிக்காட்டி, இவ்வாய்வுக் களத்தை விரிவாகப் பயன்படுத்தவேண்டும் என்ற கருத்தை சி.இலட்சுமணன் தமது கட்டுரை(18)யில் தெரிவிக்கிறார்.

தமிழ்ப் பல்கலைக்கழக ஓலைச்சுவடித் துறையிலுள்ள கப்பற்கலை குறித்த *'நாவான் சாத்திரம்'* என்னும் சுவடிச் செய்திகளுள் முக்கியமானவற்றை மோ.கோ.கோவைமணியின் கட்டுரை *(19)* விளக்குகிறது.

ஏறத்தாழ 50 ஆண்டுகள் கடலில் தன்பணியைச் செவ்வனே செய்து மடிந்த 'ரஜூலா' என்னும் கப்பலின் வரலாற்றைச் சுவையுடன் ஜெ.ராஜாமுகமதுவின் கட்டுரை *(20)* தருகிறது.

தஞ்சை சரஸ்வதி மகால் நூலகத்தில் உள்ள கடல்சார் வரலாற்றாய்வுக்கான ஆய்வுச் சான்றுகளின் பட்டியல் மற்றும் கடல்சார் வரலாற்றாய்வுக் களம் குறித்துப் ப.பெருமாள் தமது கட்டுரையில் *(21)* விளக்குகிறார்.

நாகை மாவட்டத்திலிருந்த மராட்டியருக்குச் சொந்தமான தேவிக்கோட்டை காலனியாதிக்கக் காலத்தில் ஒரு முக்கியப் போர் வினைக் களமாகத் திகழ்ந்தது. அதன் வரலாற்றையும், தற்போதைய நிலையையும் கள ஆய்வுகள் மூலம் பா.ஷீலா கட்டுரை 22-இல் விரித்துரைக்கிறார்.

இவ்வாய்வுத் தொகுப்பு நூலிலுள்ள கட்டுரைகள் பகுப்பாய்வு, தொகுப்பு, விளக்கம், கள ஆய்வு என்று பல நிலைகளில் அமைந்துள்ளன. சில கட்டுரைகள் கடல்சார் வரலாற்றுச் சான்றுகளையும் சில கட்டுரைகள் ஆய்வுக் களங்கள் குறித்த செய்திகளையும் அளிக்கின்றன. இக்கட்டுரைகள் இளம் ஆய்வாளர்கள் தங்களது ஆய்வுக் களங்களைத் தேர்ந்தெடுக்க உதவும் வகையில் உள்ளன. இளம் ஆய்வாளர்கள் தங்களது ஆய்வினை எவ்வகையில் மேற்கொள்ள வேண்டும் என்பதை அறிய இந்நூலின் பகுப்பாய்வுக் கட்டுரைகள் மிகவும் உதவியாக இருக்கும். இக்கட்டுரைகள் தமிழகக் கடல்சார் வரலாற்றாய்வுகளில் விடுபட்டுள்ள சில இடங்களை நிரப்பும் என்பதில் ஐயமில்லை. அதேவேளையில் ஆய்வுலகிற்கு இந்நூல் பயனுற

அமையும் எனவும் நம்புகிறோம். இக்கட்டுரைகளில் காணப் பெறும் கருத்துகளுக்குக் கட்டுரை ஆசிரியர்களே பொறுப்பாவர்.

இந்நூலின் கட்டுரைகளைக் கணினியச்சிட்டளித்த நீரகழாய்வுத் துறை முனைவர் பட்ட ஆய்வாளர் செல்வி. **உ.அனுசியா** அவர்களுக்கு எங்களது நன்றி. இக்கட்டுரைத் தொகுப்பின்போது உடனிருந்து உதவிய நீரகழாய்வுத்துறை இணைப்பேராசிரியர் முனைவர் **சு.இராசவேலு,** கல்வெட்டியல் மற்றும் தொல்லியல் துறை உதவிப் பேராசிரியர்கள் முனைவர் **வீ.செல்வகுமார்,** முனைவர் திருமதி **மா.பவானி** அவர்களுக்கும் நன்றியுடையோம். எவ்விதப் பயனையும் எதிர்பாராது மெய்ப்புத்திருத்தம் செய்துதவிய தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகப் பதிப்புத்துறை உதவிப் பதிப்பாசிரியர் (ஓய்வு), திரு. **மா.பாலகிருட்டினன்** அவர்களுக்கும் சோர்வடையும் போதெல்லாம் எங்களுக்கு நம்பிக்கையூட்டி இந்நூல் நன்முறையில் உரிய காலத்தில் வெளிவர உதவிபுரிந்த பதிப்புத்துறை இயக்குநர் திரு.**வை.கண்ணபுரக்கண்ணன்** அவர்களுக்கும் இந்நூலை அச்சிட்டளித்த **நித்தியாஸ்** அச்சகத்தாருக்கும் எங்களது நெஞ்சார்ந்த நன்றி.

ந. அதியமான்
ஆ.துளசேந்திரன்

பொருளடக்கம்

அணிந்துரை - iii-iv

பதிப்பாசிரியர் உரை - v-x

கட்டுரையாளர்கள் - xiii-xiv

சொற்குறுக்கங்கள் - xv

1. தமிழகத்தில் கடலகத் தொல்பொருளாய்வின் இன்றியமையாமை
   -க. வெள்ளைவாரணம் *1*
2. இலங்கை, தென்னிந்தியாவிற்கு இடையேயான கடல்கடந்த பண்பாட்டு உறவுகள்
   -*கா.ராஜன்* *11*
3. மாங்குடி அகழாய்வில் கிடைத்த படகுக் குறியீடு பொறித்த பானை ஓடுகள்
   -கி.ஸ்ரீதரன் *29*
4. இலக்கியத்தில் முசிறி, தொல்லியலில் பட்டணம்
   -வீ.செல்வகுமார் *33*
5. கடல்வழிகளும் போர்களும்
   -ர. பூங்குன்றன் *47*
6. தமிழகக் கடற்கரை துறைமுகப் பட்டினங்களும் அகழாய்வுகளும்
   -ச. செல்வராஜ் *55*
7. பண்டைய, இடைக்காலக் கடல் ஆதிக்க வரலாறு
   -பு.சந்திரசேகரன் *67*
8. மரபுவழிக் கலங்களும் அவற்றைச் செலுத்தும் நுட்பங்களும்
   -வே.சாமுவேல் அருள்ராஜ் *79*
9. தமிழகத்தின் கடல்சார் வரலாற்றில் வணிகப் பொருள்கள்
   -கி.இரா.சங்கரன் *85*
10. கடாரம்
   -சு. இராசகோபால் *97*

11. காசுகளில் கலங்கள்
(புதிய கண்டுபிடிப்புகள்)
-ஆறுமுக சீதாராமன் 111
12. காயல்பட்டினம் -
ஓர் இசுலாமிய வணிகத்தலம்
-சொ.சாந்தலிங்கம் 113
13. பழங்காலக் கடல்வழித்
தொடர்புகள்: கலைச் சான்றுகள்
-த.சந்திரகுமார் 119
14. மேலைப் பயணியரும்
இந்தியக் கலைக் கோட்பாடுகளும்
-கி.கந்தன் 131
15. செட்டிநாடு ஓவியங்களில்
நகரத்தார் இல்லக் கட்டடக் கலை
-அ.சந்திரபோஸ் 139
16. தமிழ்ச் சமூக வரலாற்றில் உப்பு
-ஆ.சிவசுப்பிரமணியன் 157
17. தரங்கம்பாடி நகரமயமாதல்
-தி.சுப்பிரமணியன் 169
18. இந்திய அலுவலக
ஆவணங்களில் கடல்சார் வரலாறு
-சி.இலட்சுமணன் 181
19. நாவான் சாத்திரம் - ஓர் அறிமுகம்
-மோ.கோ.கோவைமணி 187
20. ரஜுலா (இருபதாம் நூற்றாண்டு
கப்பலின் வரலாறு)
-ஜெ. ராஜாமுகமது 197
21. தஞ்சை சரஸ்வதி மகால்
நூலகத்தில் உள்ள கப்பல்
தொடர்பான ஆவணங்களும் நூல்களும்
-ப. பெருமாள் 203
22. தேவிக்கோட்டை களஆய்வு
- பா.ஷீலா 209

கட்டுரையாளர்கள்

திரு. **க.வெள்ளைவாரணம்**
மறைந்த தமிழ்ப் பேரறிஞர்

முனைவர் **க. இராஜன்**
பேராசிரியர், தலைவர்
வரலாற்றுத்துறை
பாண்டிச்சேரி பல்கலைக்கழகம்
புதுச்சேரி 605 014

திரு. **கி. ஸ்ரீதரன்**
324, முதல் தெரு
நடேச நகர்
விருகம்பாக்கம்
சென்னை 600 092

முனைவர் **வீ. செல்வகுமார்**
உதவிப் பேராசிரியர்
கல்வெட்டியல் மற்றும்
தொல்லியல்துறை
தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம்
தஞ்சாவூர் 613 010

முனைவர் **இரா.பூங்குன்றன்**
21/4, காந்தி தெரு
செங்குட்டை
காட்பாடி 632 007

திரு **ச.செல்வராஜ்**
தொல்லியல் அலுவலர்
தமிழ்நாடு அரசு
தொல்லியல் துறை
சர்ஜா மாடி, கீழ வீதி
தஞ்சாவூர் 613 001

முனைவர் **பு.சந்திரசேகன்**
1/20, முத்துநாச்சியார்
இல்லம், ராம் நகர்
இராசபாளையம் 626 117

முனைவர் **வே.சா. அருள்ராஜ்**
பேராசிரியர்
இந்திய மொழிகள் பள்ளி
தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம்
தஞ்சாவூர் 613 010

முனைவர் **கி.இரா.சங்கரன்**
இணைப்பேராசிரியர்
வரலாற்றுத்துறை
ஏ.வி.சி.கல்லூரி
மன்னம்பந்தல் (அஞ்சல்)
மயிலாடுதுறை 609 305

முனைவர் **சு.இராசகோபால்**
இராசாசி இல்லம்
8, முதல் தெரு
வெங்கடேஸ்வரா நகர்
அடையாறு
சென்னை 600 020

திரு. **ஆறுமுக சீதாராமன்**
12, ராஜராஜன் நகர்
மனோஜிப்பட்டி (தெற்கு)
மருத்துவக்கல்லூரி (அஞ்சல்)
தஞ்சாவூர் 613 004

முனைவர் **சொ.சாந்தலிங்கம்**
தொல்லியல் அலுவலர் (ஓய்வு)
32, பிரித்தம் தெரு
துரைசாமி நகர்
மதுரை 625 010

முனைவர் **த.சந்திரகுமார்**
பேராசிரியர், தலைவர்
சிற்பத்துறை
தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம்
தஞ்சாவூர் 613 010

முனைவர் **கி.சுந்தன்**
உதவிப் பேராசிரியர்
சிற்பத்துறை
தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம்
தஞ்சாவூர் 613 010

முனைவர் **ஆ. சந்திரபோஸ்**
உதவிப் பேராசிரியர்
வரலாற்றுத்துறை
மன்னர் கல்லூரி
புதுக்கோட்டை 622 001

திரு. **ஆ.சிவசுப்பிரமணியன்**
"பாரதி", 2/36 எ
மூன்றாவது குறுக்குத்தெரு
தபால் தந்தி குடியிருப்பு (மேற்கு)
தூத்துக்குடி. 628 008

முனைவர் **தி.சுப்பிரமணியன்**
தொல்லியல் அலுவலர்
தமிழ்நாடு அரசு தொல்லியல் துறை
முகமது அலி கிளப் ரோடு
தருமபுரி 631 001

முனைவர் **சி.லெட்சுமணன்**
உதவிப்பேராசிரியர், தலைவர்
அரியகையெழுத்துச்சுவடித்துறை
தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம்
தஞ்சாவூர் 613 010

முனைவர் **மோ.கோ.கோவைமணி**
உதவிப்பேராசிரியர்
ஓலைச்சுவடித் துறை
தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம்
தஞ்சாவூர் 613 010

முனைவர் **ஜெ.ராஜா முகமது**
1/107 டி, ஜீவா நகர்
1-ஆம் வீதி
புதுக்கோட்டை 622 001

முனைவர் **ப.பெருமாள்**
சரசுவதி மஹால் நூலகம்
தஞ்சாவூர் 613 001

முனைவர் திருமதி **பா.ஷீலா**
உதவிப்பேராசிரியர்
வரலாற்றுத்துறை
அண்ணாமலைப்
பல்கலைக்கழகம்
அண்ணாமலை நகர் 608 002

சொற்குறுக்கங்கள்

இ.க -	*இந்தியக் கல்வெட்டுகள்* (*Epigraphia Indica*)
க.ஆ.அ.-	*கல்வெட்டு ஆண்டறிக்கை* (*Annual Report of Epigraphy*)
தெ.இ.க.-	*தென்னிந்தியக் கல்வெட்டுகள்* (*South Indian Inscriptions*)
பு.ச.க. -	*புதுக்கோட்டை சமஸ்தானக் கல்வெட்டுகள்* (*Inscriptions of Pudukkottai State*)

1. தமிழகத்தில் கடலகத் தொல்பொருளாய்வின் இன்றியமையாமை*

க. வெள்ளைவாரணம்

மன்னுயிர்களின் வாழ்வுக்கு நிலைக்களமாகவுள்ள இவ்வுலகம் மூன்று பங்கு கடலாகவும் ஒருபங்கு நிலமாகவும் காணப்படுகிறது. இந்நிலப்பகுதி கடலாற்சூழப் பெற்றிருத் தலையும் நிலமடந்தைக்கு ஆடைபோன்று கடல் விளங்குந் திறத்தினையும்

> விரிதிரைப் பெருங்கடல் வளைஇய வுலகமும்
> *(குறுந்தொகை 101:1)*

எனவும்

> அலைநீ ராடை மலைமுலை யாகத்து
> ஆரப் பேரியாற்று மாரிக் கூந்தற்
> கண்ணகன் பரப்பின் மண்ணக மடந்தை
> *(சிலப்.இந்திரவிழவூரெடுத்த காதை : 1-3)*

எனவும் வரும் தொடர்களாற் புலவர் பெருமக்கள் சிறப்பித் துள்ளனர்.

கடலுக்கு 'முந்நீர்' என்பது காரணப்பெயர். 'முந்நீர் நாப்பண் திமிற்சுடர் போல' என்பது *புறநானூறு* (60:1). ஆற்றுநீர், ஊற்றுநீர், மழைநீர் ஆகிய மூன்று நீரையும் உடையது கடலாதலால் அது முந்நீர் எனப்பெயர் பெற்றது என்பர் ஒரு சாரார்.

---

* தமிழ்ப் பல்கலைக்கழக முதல் துணைவேந்தர் முதுமுனைவர் வ.அய்.சுப்பிரமணியம் அவர்கள் காலத்தில் 16.10.1983 முதல் 18.10.1983 வரை நிகழ்ந்த **நீரகத் தொல்லியல்** என்னும் கருத்தரங்கில் (Seminar on Underwater Archaeology) அளிக்கப்பெற்ற கட்டுரை.

முந்நீரி னுட்புக்கு மூவாக் கடம்பெறிந்தான்
மன்னர்கோச் சேரன் வளவஞ்சி வாழ்வேந்தன்

(சிலப். ஆய்ச்சியர் குரவை; உள்வரி வாழ்த்து 3:1-2)

எனவரும் *சிலப்பதிகார* ஆய்ச்சியர் குரவைப் பாடலுரையில், **'முந்நீர்-கடல்:ஆகுபெயர்; ஆற்றுநீர், ஊற்றுநீர், மேல்நீர் (மழைநீர்) என்பார்க்கு, ஆற்றுநீர் மேல்நீர் ஆகலானும், இவ்விரண்டும் இல்வழி ஊற்றுநீரும் இன்று ஆகலானும் இவற்றை முந்நீரென்றல் பொருந்தியதன்று'** என மறுத்த அடியார்க்கு நல்லார், **'முந்நீர் முச்செய்கையுடைய நீர், முச்செய்கையாவன: மண்ணைப் படைத்தலும் மண்ணையழித்தலும் மண்ணைக் காத்தலும் ஆம்'** என முந்நீர் என்னும் பெயர்க் காரணத்தைத் தெளிவாக விளக்கியுள்ளார்.

நிலவுலகின் உட்பகுதியில் ஊழிக்காலங்களில் ஏற்படும் அழுத்த மாறுதல்களால், கடலின் ஒரு பகுதி மலை முதலிய நிலப்பரப்பாக மேலே தோன்றுதலும், நிலத்தின் ஒரு பகுதி கடலாற் கொள்ளப்பட்டு மறைதலும் உண்டு என்பர் அறிவியல் நூலார். கடல் நீரானது கதிரவனது வெயில் வெம்மையால் ஆவியாக மாறி மழையாய்ப் பொழிந்து உலகிற் பயிர்களை வளர்த்து உயிர்களைப் பாதுகாக்கின்றது. எனவே சிலப்பதிகார-வுரையாசிரியர் அடியார்க்குநல்லார் கூறுவது போன்று மண்ணைப்படைத்தலும் மண்ணையழித்தலும் மண்ணைக்காத்தலும் ஆகிய முத்தொழிலுடைமையால் கடல் முந்நீர் எனப்பெயர் பெறுவதாயிற்று எனக் கொள்ளுதல் மிகவும் பொருத்த முடையதேயாகும். நாம் வாழும் உலகப்பரப்பில் ஒருபகுதி நிலமாக ஏனைய மூன்று பகுதிகளைக் கடல் தன்னகத்தே அடக்கியுள்ளமை பற்றி 'முந்நீர்' என்னும் காரணப்பெயரினைப் பெறுவதாயிற்று எனக் கருதுவதற்கும் இடமுண்டு. தமிழகத்தின் கிழக்கு, தெற்கு, மேற்கு ஆகிய மூன்று பக்கங்களிலும் கடல் சூழ்ந்துள்ளமையால் கடலுக்கு முந்நீர் என்ற பெயரைத் தமிழ் மக்கள் இட்டு வழங்கினர் எனக் கருதுவாரும் உளர். எங்ஙனமாயினும் கடலுக்கு வழங்கும் முந்நீர் என்னும் காரணப்பெயர் தமிழக நில அமைப்போடு கடலுக்குள்ள நெருங்கிய தொடர்பினைப் புலப்படுத்துவதால் நன்கு துணியப்படும்.

கடல்கோள்களால் தமிழகத்திற்குக் காலந்தோறும் நிகழ்ந்த அழிவுகள் பல. பண்டைய காலத்துப் பாண்டியர்கள்

கல்வி வளர்ச்சி கருதிப் புலவர் பலரையும் ஒருங்கு கூட்டி, மூன்று முறை தமிழ்ச் சங்கங்களை நிறுவித் தமிழ் வளர்த்தார்கள். முதற்சங்கம் தென்மதுரையிலே நிறுவப்பெற்று 4440 ஆண்டுகள் தொடர்ந்து நடைபெற்றது. தலைச் சங்கமிருந்த தென்மதுரையும் அதனைச் சார்ந்த பெருநிலப்பரப்பும் கடல்கோளால் அழிந்தன. அதன் பின்னர்க் கபாடபுரத்திலே இரண்டாம் சங்கம் நிறுவப்பெற்றது. இடைச் சங்கமாகிய இது 3700 ஆண்டுகள் தொடர்ந்து நடைபெற்றது. இடைச் சங்க காலத்தில் தமிழ்நாட்டின் தென்னெல்லையாக விளங்கிய குமரியாறு கடல்கோளால் அழிவுற்றது. அதன்பின் இப்பொழுதுள்ள கூடல் மாநகராகிய மதுரையில் மூன்றாம் முறையாகத் தமிழ்ச்சங்கம் நிறுவப்பெற்று 1850 ஆண்டுகள் தொடர்ந்து நடைபெற்றது. இச்சங்கங்களின் வரலாறு *இறையனார் களவியலுரையில்* இடம் பெற்றுள்ளது.

தலைச் சங்க காலத்தில் தமிழ்நாட்டில் தென்பகுதியில் 'பஃறுளி' என்னும் பெயருடைய ஆறும் குமரியாறும் ஓடின. அவ்விரு பேராறுகளின் இடையே எழுநூற்றுக் காவதப் பரப்புடைய நாற்பத்தொன்பது நாடுகளும் குமரி, கொல்லம் முதலிய பன்மலை நாடும் அமைந்திருந்தன. தலைச்சங்க காலத்திறுதியில் பாண்டியர்க்குரிய பன்மலையடுக்கமாகிய குமரிநாட்டைக் கடல் மீதூர்ந்து அழித்துவிட்டது. இச்செய்தியினை

> பஃறுளியாற்றுடன் பன்மலையடுக்கத்துக்
> குமரிக்கோடும் கொடுங்கடல்கொள்ள
>
> (*சிலப்.* காடுகாண் காதை:19-20)

என்ற தொடரில் இளங்கோவடிகள் குறித்துள்ளார். தொல்காப்பியனார் வாழ்ந்த இடைச் சங்ககாலத்துத் தமிழ்நாட்டின் தென்னெல்லையாகத் திகழ்ந்த குமரியாறு, அவர் காலத்திற்குப் பின்னர் நிகழ்ந்த மற்றொரு கடல் கோளால் அழிவுற்றதெனத் தெரிகிறது. இக் கடல்கோள் இடைச் சங்கத்தின் இறுதியில் நிகழ்ந்திருத்தல் வேண்டும். 'அக்காலத்துப்போலும் பாண்டிய நாட்டைக் கடல் கொண்டது' என இடைச்சங்க வரலாற்றின் இறுதியிலும், 'அவர்களைச் சங்கம் இரீஇயினார் கடல்கொள்ளப்பட்டுப் போந்திருந்த முடத்திருமாறன் முதலாக உக்கிரப்பெருவழுதியீறாக நாற்பத்தொன்பதின்மரெண்ப' எனக் கடைச்சங்க வரலாற்றிலும் *இறையனார் களவியலுரை* ஆசிரியர் குறித்துள்ளார். இடைச் சங்கத்திறுதியில் நிகழ்ந்த இக்கடல்கோளுக்குப்பின் தமிழ்நாட்டின் தெற்கெல்லை குமரிக்கடலாயிற்று.

குமரியாறு கடலாற்கொள்ளப்பட்டு அழிவுற்றபின் எஞ்சியிருந்த தம்காலத் தமிழகத்தின் எல்லையினையே

நெடியோன் குன்றமுந் தொடியோள் பௌவமும்
தமிழ்வரம் பறுத்த தண்புனல் நன்னாட்டு

(*சிலப்.* வேனிற்காதை:1-2)

எனவரும் தொடரில் இளங்கோவடிகள் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

தமிழகத்தையொட்டியுள்ள இலங்கைத் தீவின் வரலாற்றில் மூன்று கடல்கோள் குறிக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றுள் முதலாவது கடல்கோள் கி.மு.2837-ஆம் ஆண்டிலும் இரண்டாவது கடல்கோள் கி.மு.504-ஆம் ஆண்டிலும் மூன்றாவது கடல்கோள் கி.மு.306-ஆம் ஆண்டிலும் நிகழ்ந்தனவாகும். இம்மூன்றனுள் முதலாவதாகக் குறிக்கப்படும் கடல்கோளே குமரிநாட்டின் பெரும்பகுதியை விழுங்கிவிட்டது எனவும் இக்கடல்கோள் நிகழ்ச்சியினையடுத்தே *தொல்காப்பியம்* இயற்றப் பெற்றிருத்தல் வேண்டும் எனவும் கருதுவர் மறைமலையடிகளார்[†].

தமிழகம் கடலாற் சூழப்பெற்றுள்ளமையால் தமிழ்நாட்டின் கடல்வழி வணிகம் பண்டை நாளிற் சிறப்பாக நடைபெறுதற்கு வாய்ப்பாயிற்று. தமிழகக் கடற்பகுதியில் பரதவர்கள் கட்டுமரத்திலும் 'திமில்' எனப் பெயரிய படகுகளிலும் சென்று மீன் பிடித்தலைத் தமது வாழ்க்கைத் தொழிலாகக் கொண்டுள்ளனர். மரக்கலத்தில் கடலிற் சென்று இந்நாட்டுப் பொருள்களை அயல்நாட்டார்க்கு விற்றலும் அயல்நாட்டு அரும்பொருள்களைப் பெற்று இந்நாட்டில் இறக்குமதி செய்தலும் பண்டைக்காலத்தில் தமிழ்நாட்டு வணிகர்களின் தொழிலாயின. சேர மன்னர்க்குரிய முசிறி, தொண்டி போன்ற மலைக்கடற்றுறைகளில் வெளிநாட்டாராகிய யவனர்களுடைய கப்பல்கள் பொன்னோடு வந்து அப்பொன்னுக்குரிய பண்டமாற்றாக மிளகினை ஏற்றிச் சென்றன. இச்செய்தி

யவனர் தந்த வினைமாண் நன்கலம்
பொன்னொடு வந்து கறியொடு பெயரும்
வளங்கெழு முசிறி .... (*அகநானூறு* 149:9-11)

---

† மறைமலையடிகள், 1967, *மாணிக்கவாசகர் வரலாறுங்காலமும்.* திருநெல்வேலி சைவசித்தாந்த நூற்பதிப்புக்கழகம் லிமிடெட், சென்னை. பக்.564-570.

எனவும்

மீனொடுத்து நெற்குவைஇ
மிடையம்பியின் மனைமறுக்குந்து
மனைக்குவைஇய கறிமூடையாற்
கலிச்சும்மைய கரைகலக் குறுந்து
கலந்தந்த பொற்பரிசம்
கழித்தோணியாற் கரைசேர்க்குந்து
மலைத்தாரமுங் கடற்றாரமுந்
தலைப்பெய்து வருநர்க்கீயும்
புனலங் கள்ளின் பொலந்தார்க் குட்டுவன்
முழங்கு கடல் முழவின் முசிறி அன்ன
(புறநானூறு 343:1-10)

எனவும் வரும் செய்யுட்களால் இனிது புலனாம்.

தமிழ்நாட்டின் கீழ் கடற்றுறைப்பட்டினமாக அமைந்தது சோழர்க்குரிய காவிரிப்பூம்பட்டினமாகும். சோழன் கரிகால் வளவன் இப் புகார்த் துறைமுகத்தைப் பலநாட்டு மரக் கலங்களும் வந்து திரும்புதற்குரிய வாய்ப்புடையதாகச் செம்மைப்படுத்தினான். வணிகவளத்தாற் சிறப்புப் பெற்ற காவிரிப்பூம்பட்டினத்துப் பெருஞ்செல்வர்களது இயல்பினை,

உரைசால் சிறப்பின் அரசுவிழை திருவிற்
பரதர் மலிந்த பயங்கெழு மாநகர்
முழங்குகடல் ஞாலம் முழுவதும் வரினும்
வழங்கத் தவாஅ வளத்த தாகி
அரும்பொருள் தரூஉம் விருந்திற் றேஎம்
ஒருங்குதொக் கன்ன உடைப்பெரும் பண்டம்
கலத்தினுங் காலினுந் தருவன ரீட்டக்
குலத்திற் குன்றாக் கொழுங்குடிச் செல்வர்
(சிலப். மனையறம்படுத்த காதை: 1-8)

எனவரும் தொடரில் இளங்கோவடிகள் விளக்கியுள்ளார். கலத்தில் தருதலாவது கடல் வழியாக மரக்கலத்திற் பொருள்களையேற்றிக் கொணர்தல் (கலம்-மரக்கலம், கப்பல் காலில் தருதலாவது நிலத்தின் வழியாகச் சக்கரம் இணைந்த வண்டியிற் சரக்குகளை யேற்றிக் கொணர்தல்; கால்-வண்டி).

காவிரியாறு கடலிற்கலக்கும் புகார்ப்பகுதியில் காண்போர் கண்கள் பிறவற்றை நோக்காது தம்மையே நோக்கும்படி தடுத்து நிறுத்தும் வளம் நிறைந்த அயல் நாட்டவராகிய யவனர்களுடைய இருப்பிடங்களும் மரக்கல வணிகத்தின் வழியாகத் தாம் பெறும் செல்வப் பொருட்டால்

தாம் பிறந்த நாட்டை விட்டுப் போந்த வணிகர் பலரும் ஒரு நிலத்தாரைப்போலத் தம்முள் அன்பினால் அளவளாவித் தங்கியிருக்கும் இடங்களும் அமைந்திருந்தன. இத்தோற்றத்தினை,

கயவாய் மருங்கிற் காண்போர்த் தடுக்கும்
பயனற வறியா யவனர் இருக்கையும்
கலந்தரு திருவிற் புலம்பெயர் மாக்கள்
கலந்திருந் துறையும் இலங்குநீர் வரைப்பும்
(சிலப். இந்திரவிழவூரெடுத்த காதை:9-13)

எனவரும் தொடரில் இளங்கோவடிகள் குறித்துள்ளார். சோழநாட்டுக் கடற்றுறைப்பட்டினமாகிய புகார்த்துறையிலிருந்து உப்பு மூட்டையினை ஏற்றிச் சென்ற ஓடம், உப்பினை விற்றுவிட்டு அதற்கு மாற்றாகப் பெற்ற நெல்லினையேற்றிக் கொண்டு திரும்பின என்பதும், பந்தியிற்பிணிக்கப்பட்ட குதிரைகளைப் போன்று உப்பங்கழியாற் சூழப்பட்ட படப்பையில் நடப்பட்டிருந்த கம்பங்களிலே ஓடங்கள் பிணிக்கப்பட்டிருந்தன என்பதும்,

வெள்ளை யுப்பின் கொள்ளைசாற்றி
நெல்லொடு வந்த வல்வாய்ப் பஃறி
பணைநிலைப் புரவியின் அணைமுதற் பிணிக்கும்
கழி சூழ்படப்பை ....
(பட்டினப்பாலை : 29-32)

எனவரும் அடிகளாற் புலனாகின்றன. உள்நாட்டிலிருந்து வெளிநாடுகட்கு அனுப்பப்படும் சரக்குகளுக்கும் அயல்நாடு களிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படும் பொருள்களுக்கும் சுங்கம் விதிக்கப்பெற்றன. சுங்க அதிகாரிகள் தம் கடமையிற்றவறாமல் செயலாற்றினர். அளந்தறிய வொண்ணாதவாறு பல்வகைப் பண்டங்களும் துறைமுகப் பகுதியில் எல்லையின்றிக் குவிந்திருந்தன. இவ்வாறு

நீரினின்று நிலத்தேற்றவும்
நிலத்தினின்று நீர்ப்பரப்பவும்
(பட்டினப்பாலை :129-130)

கடல் வழி வணிகம் இடையறாது நடைபெற்றது. அதனால்

நீரின் வந்த நிமிர்பரிப் புரவியும்
காலின் வந்த கருங்கறி மூடையும்
வடமலைப் பிறந்த மணியும் பொன்னும்
குடமலைப் பிறந்த ஆரமும் அகிலும்

தென்கடல் முத்தும் குணகடற் றுகிடும்
கங்கை வாரியும் காவிரிப் பயனும்
ஈழத்து ணவும் காழகத் தாக்கமும்
அரியவும் பெரியவும் நெரிய வீண்டி
வளந்தலை மயங்கிய நனந்தலை மறுகு
(பட்டினப்பாலை: 185-193)

பலவற்றையுடையதாகப் புகார் நகரம் பொலிவுற்று விளங்கியது. இவ்வழகிய துறைமுகக் காட்சியினைக் கடியலூர் உருத்திரங்க ண்ணனார் தாம் பாடிய *பட்டினப்பாலையில்* விரித்துக் கூறியுள்ளார்.

காவிரிப்பூம்பட்டினம் *சிலப்பதிகார* ஆசிரியர் இளங்கோவடிகள் காலத்து மருவூர்ப்பாக்கம், பட்டினப்பாக்கம் என்னும் இருபெரும் பகுதியினதாய் விளங்கியது. கடற்கரையை யொட்டியமைந்த கிழக்குப்பகுதி மருவூர்ப்பாக்கமாகும். இப்பகுதியில் பிறநாட்டிலிருந்து வந்த வணிகர்கள் தங்கி இருந்தனர். புகார் நகரத்தின் மேற்குப்பகுதி பட்டினப் பாக்கமாகும். இங்கே நாடாளும் அரசர்க்குரிய அரண்மனையும், பீடிகைத் தெருவும் உள்நாட்டினராகிய பெருங்குடி வணிகர் மாட மறுகும் அமைந்திருந்தன. மேற்குறித்த மருவூர்ப்பாக்கத்திற்கும் பட்டினப்பாக்கத்திற்கும் நடுவே அமைந்த சோலையில் நாளங்காடி எனப் பெயரிய பெரியகடை வீதியமைந்திருந்தது. இப்பெருநகரத்தின் தோற்றம் *சிலப்பதிகாரம்* இந்திரவிழ-வூரெடுத்த காதையில் விரித்துரைக்கப் பெற்றது.

கடற்பகுதியையொட்டிய மருவூர்ப்பாக்கத்தில் கடலிற்செல்லும் மரக்கலன்களை ஒளிக்கதிர் காட்டியழைக்கும் கலங்கரை விளக்கமும் மீன்பிடிக்கும் பரதவர்கள் கடலிற் செலுத்தும் மீன்பிடி படகுகளில் ஏற்றி வைத்துள்ள விளக்குகளின் விளக்கமும் வேற்றுநாட்டிலிருந்து வந்து தங்கிய அயல்நாட்டவர் ஏற்றிவைத்துள்ள விடிவிளக்குகளின் விளக்கமும் முதலாகப் பல்வேறு விளக்கங்களும் இரவுக்காலத்து இருள் நீங்க ஒளிபரப்பின. இத் தோற்றத்தினைச் *சிலப்பதிகாரம்* கடலாடு காதையில் இளங்கோவடிகள் சொல்லோவியம் செய்து காட்டியுள்ளார்.

இங்ஙனம் சோழநாட்டின் சிறந்த கடற்றுறைப்பட்டினமாக விளங்கிய காவிரிப்பூம்பட்டினம் சிலப்பதிகார காலத்திற்குப்பின் ஏற்பட்ட கடல்கோளால் ஒருபகுதி அழிவுற்றது. இச்செய்தி

மடவரல் நல்லாய் நின்றன் மாநகர்
கடல் வயிறு புக்கது ....

(*மணிமேகலை 25:176-177*)

என மணிமேகலையை நோக்கிக் காவற்றெய்வங் கூறியதாகச் சாத்தனார் கூறியுள்ளமையால் நன்கு துணியப்படும். காவிரிப்பூம்பட்டினம் கடல் கோளாற் சிதைவுற்ற நிலை அந்நகரத்து வாழ்ந்த மக்களில் பலர் பலவிடங்களுக்கும் இடம்பெயர்ந்து சென்றனர் என்பது *மணிமேகலைக்* காப்பியத்தால் அறியப்படுகின்றது. இக் கடல்கோளால் காவிரிப்-பூம்பட்டினத்தின் கிழக்குப் பகுதியாகிய மருவூர்ப்பாக்கம் முற்றிலும் அழிந்துவிட்டது. அப்பகுதியில் அமைந்திருந்த அமர்தருக்கோட்டம் வெள்யானைக்கோட்டம், உச்சிக்கிழான் (சூரியன்) கோட்டம், கடலொடுகாவிரி சென்றுகலக்கும் புகார் முகத்தேயமைந்த நெய்தலங்கானல் என்னும் கடற்கரைச்-சோலை, அதன்கண் அமைந்த சோமகுண்டம், சூரியகுண்டம் ஆகிய இரண்டு குளங்கள், காமவேள்கோட்டம், யவனர் இருப்பிடங்கள், புலம்பெயர் மக்கள் கலந்து வாழும் துறைமுகப் பகுதிகள் யாவும் மேற்குறித்த கடல்கோளால் அழிவுற்றன எனக்கருத வேண்டியுள்ளது. காவிரிபூம்பட்டினத்தில் சில ஆண்டுகட்கு முன் நிகழ்ந்த அகழ்வாராய்ச்சியின் பயனாக நிலத்தினின்று கிடைத்த புதைபொருள்கள் *பத்துப்பாட்டில்* ஒன்றாகிய *பட்டினப்பாலையிற்* குறிப்பிடப்பட்ட புகார் நகரத்தின் மேற்குப் பகுதியாகிய பட்டினப்பாக்கத்தின் அமைப்பினை உறுதிப்படுத்துவனவாக அமைந்துள்ளன. ஆயினும் இரு காமத்து இணையேரியும் நெய்தலங்கானலும் அமைந்த அந்நகரத்தின் கிழக்குப் பகுதியாகிய மருவூர்ப்பாக்கம் முற்றிலும் கடல்கோளால் அழிந்தமையால், அப்பகுதியிலுள்ள கடற்பகுதியில் அகழ்வாராய்ச்சி நடத்தினால் புகார் நகரத்தின் கட்டட அமைப்பும் சங்க கால மக்கள் பயன்படுத்திய பல்வேறுப் பொருள்களும் அவற்றையேற்றிச் சென்ற மரக்கலங்களின் அமைப்பும் · அயல்நாட்டவர்களுடன் தமிழக மக்கள் கொண்டிருந்த வணிகத் தொடர்பும் வரலாற்றுச் செய்திகளை யுணர்தற்குப் பெரிதும் வாய்ப்பாகும்.

காவிரிப்பூம்பட்டினம் கடல்கோளால் அழிவுற்ற பழஞ்செய்தி அந்நகரத்தையொட்டி வாழும் பரதவர்களால் இன்றும் பேசப்பட்டு வருகின்றது. கடலில் மீன்பிடிக்கச்

செல்லும் பரதவர்கள் புகார்த்துறையையொட்டிய கடற்பகுதியில் பழைய கட்டடப்பகுதிகள் சில தட்டுப்படுகின்றன என்று சொல்கின்றார்கள். புகார்த்துறையினையொட்டியுள்ள கடற்பரப்பில் வலைவாணர் வீசிய வலையில் புகார் நகரத்தின் கட்டடக்-கூறுகளாகிய காரைகளும் தெய்வப்படிமங்கள் சிலவும் அகப்பட்டுள்ளன. அப்பகுதியில் மூழ்கிய கட்டடப்பகுதிகளிற் பாசி நிறையப் படிந்துள்ளமையால் அங்கே வலைவீசுங்கால் மீன்கள் மிகுதியாகக் கிடைக்கின்றன. இந்நிலையிற் காவிரிப்பூம்-பட்டினத்தினையொட்டிய கடற்பரப்பில் அகழ்வாராய்ச்சியினை நிகழ்த்தினால் பண்டைத் தமிழ் மக்கள் அயல்நாட்டாருடன் நடத்திய கடல்வழி வணிகத்தினைப்பற்றியும் அவர்கள் பயன்படுத்திய மரக்கலங்கள் போன்ற தொல்பொருள்களின் தொல்லியல் அமைப்பினைப பற்றியும் அக்கால மக்கள் பயன்படுத்திய பல்வேறு அரும்பொருள்களைப் பற்றியும் அறிந்து கொள்ளுதற்குப் பெரிதும் வாய்ப்பாகும்.

கடற்பரப்பில் நெடுந்தூரம் சென்று மீன்பிடிப்பதற்குரிய 'திமில்' என்னும் படகுகளும் சரக்கேற்றிக் கொண்டு செல்லுதற்குரிய பாய்மரக் கப்பல்களும் வணிகர் பலர் கூடி வெளிநாடு சென்று திரும்புதற்குரிய உலகு கிளர்ந்தன்ன, வங்கங்களும் கடலில் ஆங்காங்கே தீவுகளில் தங்கியிருந்த இடர்வினைக்கும் கொள்ளைக்கூட்டத்தாரை ஒறுத்த அடக்குதற்குரிய போர்க்கலங்களும் தமிழ்மக்களால் பயன்படுத்தப்பெற்றன என்பது சங்கத்தொகை நூல்களாற் புலனாகின்றது. சேரமன்னர்கள் மரக்கலங்களிற்சென்று பகைவரைப்பொருது வென்றசெய்தி *பதிற்றுப்பத்து* என்னும் தொகை நூலில் விரித்துரைக்கப்பெற்றது. கி.பி.பதினோராம் நூற்றாண்டில் தமிழகத்தையாண்ட முதல் இராசராச சோழன் சேரமன்னருடன் கடற்போர் நிகழ்த்தி னமையும் அவன் மகன் கங்கைகொண்ட சோழன் கடல்வழியே தன்படைகளை அனுப்பி கடாரம், சுமித்திரா, சாவகம் முதலிய கீழைநாடுகளை வென்றடக்கின்மையும் தமிழ்வேந்தர்கள் கடல் வணிகத்தையூக்குவிக்கும் விருப்பமுடையராகவும் கப்பற்படை யுடையராகவும் விளங்கிய திறத்தை நன்கு வற்புறுத்துவனவாகும்.

தமிழ்நாட்டின் தென்பகுதி பலமுறை கடல்கோளாற் சிதைவுற்ற செய்தி *கலித்தொகை, சிலப்பதிகாரம், இறையனார் களவியலுரை* போன்ற தமிழ் நூல்களில் குறிக்கப்பெற்றுள்ளது. ஆசிரியர் தொல்காப்பியனார் காலத்திற்கு முன் கடல்கோளால் அழிவுற்ற பன்மலை நாடாகிய குமரிநாட்டின் அமைப்பினையும்

மணிமேகலையாசிரியர் காலத்திற் கடற்பெருக்காற் சிதைந்து மூழ்கிய காவிரிப்பூம்பட்டினத்தின் அமைப்பினையும் ஆயிரத்-தெண்ணூறு ஆண்டுகளுக்கு முன் இந்நாட்டினைச் சுற்றிப்பார்த்த தாலமி, பிளினி முதலிய யவன ஆசிரியர்களாற் பயண நூல்களிற் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள கொற்கை முதலிய தமிழகக் கடற்றுரை நகரங்களின் அமைப்பினையும் அறிந்துகொள்ளுதற்குக் கடலகத் தொல்பொருளாய்வு பெரிதுந்துணைபுரிவதாகும்.

வென்வேற்கவுரியர் தொன்முதுகோடி

(*அகநானூறு* 70:13)

எனச் சங்கயிலக்கியத்திற் குறிக்கப்பெற்றதும் அண்மைக் காலம் வரை இராமேச்சுரத் தீவினை யொட்டியிருந்ததும் ஆகிய தனுக்கோடி என்ற நிலப்பகுதி, அண்மைக்காலத்தில் நிகழ்ந்த கடற்பெருக்கால் அழிந்து மறைந்தமை நம்மிற் பலரும் அறிந்த செய்தியாகும். கடற்கரையூராகிய கொற்கைப் பகுதியிற் சில நாட்களுக்குமுன் கிடைத்துள்ள உரோம நாணயங்களும் வளையல் முதலியபொருள்களும் பண்டையக்காலத் தமிழ்மக்கள் உரோமர் முதலிய அயல்நாட்டவர்களோடு கொண்டுள்ள வணிகத் தொடர்பினைப் புலப்படுத்துகின்றன. தமிழகக் கடற்றுறை களையொட்டிய கடற்பகுதிகளில் அகழாய்வு செய்தால் பண்டைக் காலத் தமிழ் மக்கள் நடத்திய வணிகம் பற்றியும் அவர்கள் பயன்படுத்திய பல்வேறு கைவினைப் பொருள்கள் பற்றியும் கட்டட அமைப்பு முதலிய தொழில் வளம் பற்றியும் அறிந்து கொள்ளுதற்குரிய அரியபொருள்கள் பல கிடைக்கும் என்பது உறுதி. எனவே நம் இந்திய நாட்டின் நடுவண் அரசு காவிரிப்பூம்பட்டினம், கொற்கை, குமரி போன்ற தமிழகத் துறைகளைச் சார்ந்த கடற்பரப்பில் அகழாய்வு நிகழ்த்துதற்குரிய வாய்ப்பினை நல்கி இந்தியப்பெருநிலத்தின் தென்பகுதி பற்றிய தொன்மை வரலாற்றினையுணர்தற்கு ஆவன செய்து உதவுதல் வேண்டும் என்பது ஆர்வம் நிறைந்த வேண்டுகோளாகும்.

2. இலங்கை, தென்னிந்தியாவிற்கு இடையேயான கடல்கடந்த பண்பாட்டு உறவுகள்

கா.ராஜன்

ஐயாயிரம் ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக தென்னிந்தியக் கடற்கரைப் பகுதிகள் குறிப்பாக ஆந்திர, தமிழகக் கடற்கரைப் பகுதிகள் இலங்கையுடன் கடல்கடந்து பண்பாட்டுத் தொடர்பைக் கொண்டிருந்தன என்பதை இரு பகுதிகளிலும் கிடைக்கும் ஒத்த பண்பாட்டுக் கூறுகளைக் கொண்ட நுண்கற்கருவிகளும் அதனைத் தொடர்ந்து வந்த இரும்புக்கால வாழ்வியற்கூறுகளும் உறுதி செய்கின்றன. சமண, பௌத்த, இந்து சமயங்களின் பரவலும் பிராகிருதமொழி, பிராமி எழுத்துக்களின் பயன்பாட்டறிதலும் இலங்கை, தென்இந்தியாவுடன் கொண்டிருந்த நீண்ட பண்பாட்டுத் தொடர்பைக் காட்டுவனவாக அமைகின்றன. அதேபோல் பண்டைய தமிழகத் துறைமுகங்கள், வணிக நகரங்கள் போன்றவற்றில் கண்டறியப்பட்ட இலங்கையைச் சார்ந்த பண்பாட்டுக் கூறுகள் இயைந்த பண்பாட்டுப் பரவலை இருபகுதிகளும் கொண்டிருந்தமையைக் காண இயலுகிறது.

கடல்வழித் தொடர்பால் இருநாடுகளிலும் காணப்பெறும் மொழி, குகைக் கல்வெட்டுகள், நாணயங்கள், முத்திரைகள், மோதிரங்கள், பானையோடுகள் போன்றனவற்றின் ஒத்திசைவுகள் இதற்குச் சான்றுகளாக அமைகின்றன. இருபகுதிகளிலும் குறிப்பாக, பானையோடுகளில் காணப்பெறும் வரிவடிவங்களின் வளர்ச்சி மற்றும் ஒற்றுமை, ஒரு தொடர்ச்சியான வணிக உறவுகள் மூலம் நடைபெற்றிருக்கவேண்டும் என அறியமுடிகிறது. மேலும் இருபகுதிகளிலும் காணப்பெறும் இரும்புக்கால பெருங்கற்படைச் சின்னங்களின் ஒற்றுமை இப்பகுதிகளின் பண்பாட்டுப் பரவல்

படம் 2.1 சங்ககாலத் தமிழகத் துறைமுகங்களும் வணிகவழிகளும்

களைக் காட்டுவதாக அமையும். இருபகுதியில் இருந்த இயற்கை வளங்களைப் பிற பகுதிகளுக்குப் பரிமாற்றம் செய்ய ஏதுவான சூழல் இதற்கென அமைந்திருந்தது. வளம்நிறைந்த பகுதிகளில் நீண்ட நாட்கள் நிலைத்திருந்த வணிக மையங்களும் துறைமுகங்களும் இவ்வுறவை மேலும் வழுவடையச் செய்தன (படம் 2.1). இரும்புத் தொழில்நுட்பம், முத்துக்குளித்தல், மணிகள் செய்யும் தொழில்நுட்பம், நறுமணப்பொருள்கள், வனவளம் முதலியன இப்பகுதி மக்களின் வாழ்க்கை முறையை மாற்றம் செய்தன. இப்பண்பாட்டுப் பரிமாற்றம் தொடர்நிகழ்வாக இருப்பினும் அண்மையில் இலங்கை, தென்இந்தியப் பகுதிகளிலிருந்து வெளிக்கொணரப்பட்ட தொல்லியல் சான்றுகளின் அடிப்படையில் கி.மு. 5-ஆம் நூற்றாண்டிற்கும் கி.பி. 3-ஆம்

நூற்றாண்டிற்கும் இடையே நிகழ்ந்த வணிக, பண்பாட்டுறவுகள் குறித்து இக்கட்டுரை விளக்குகிறது.

ஒரே வகையான இரும்புக்கால ஈமச்சின்னங்களின் எச்சங்கள் இன்றும் இருபகுதிகளிலும் காணக்கிடக்கின்றன. இச்சின்னங்களிலும் இவைகளை ஒட்டிய வாழ்விடப் பகுதிகளிலும் மேற்கொண்ட அகழாய்வுகள் தமிழகத்தைப் போலவே இலங்கையிலும் இரும்புக்காலத்தைத் தொடர்ந்து வரலாற்றுத் தொடக்ககாலத்தின் (சங்க காலம்) பண்பாட்டுக் கூறுகள் காணப்படுகின்றன. இவை இருபகுதிகளிலும் ஒரேவகைப் பண்பாட்டுத் தொடர்நிலையைப் பெற்றிருந்தன என்பதைத் தெளிவுபடுத்துகின்றன. இரும்புக் காலத்தின் இறுதிக்கட்டத்தில் பண்பாட்டு பன்முகக் கூறுகளைத் தாங்கி விரிவுபட்ட செயல் பாடுகளைக் கொண்டு விளங்கின. இக்காலகட்டத்தில் மக்கள் ஓரிடத்தில் நிலையாகத் தங்கி இனக்குழுக்களாக வாழத் தலைப்பட்டனர்; தொழில், கலை நுட்பம் வளர்ந்தது; எழுத்துக்கள் வளர்ச்சி பெற்றன அல்லது முந்தையக் குறியீடுகள் மாற்றம் பெற்றன; இயற்கை வளம் சார்ந்த பகுதிகளில் வணிக வழிகள் உருவாயின; சமய ஊடுருவல்கள் மூலம் புதிய மனமாற்றங்கள் நிகழ்ந்தன; இலக்கியம் வளர்ந்தது. தென்இந்திய, இலங்கைப் பகுதிகளில் கிடைக்கும் தொல்லியல், கல்வெட்டுகள், நாணயவியல், இலக்கியச் சான்றுகள் இத்தகைய மாற்றங்கள் நடைபெற்றதை அறிய உதவுகின்றன.

பொதுவாக அரசுருவாக்கத்திற்கு ஒழுங்கமைந்த வணிகப் பரிமாற்றம் முக்கியக் காரணியாகக் கருதப்படுகிறது. இவ்வணிகம் பல நிலவியல் பகுதிகளை இணைக்கும் வல்லமை கொண்டதாகவும், நாட்டின் பரப்பை விரிவாக்கும் காரணி-யாகவும் விளங்கிற்று. பணப்பயிர் வேளாண்மை, நெசவு, மணி, இரும்புத்தொழிலில் ஏற்பட்ட தொழில்நுட்ப வளர்ச்சி இவ்வணிக வளர்ச்சிக்குப் பெரிதும் துணைபுரிந்தன. பழந்தமிழ் கல்வெட்டில் காணப்பெறும் உப்புவணிகன், பணிதவணிகன், கொழுவணிகன், நெசவுவணிகன், பொன்வணிகன் போன்ற சொற்கள் தொழிலடிப் படையிலான வணிகர்கள் ஏற்கெனவே உருவாகிவிட்ட மையையும், அவர்கள் கொடையளிக்கும் அளவிற்குப் பொருளாதார வளர்ச்சி பெற்றிருந்தமையும் காண முடிகிறது[1]. இது ஒரு ஒழுங்கமைந்த வணிக பரிமாற்றம் அக்காலத்திலேயே ஏற்பட்டிருந்ததைக் காட்டுகிறது. கி.மு.3-ஆம் நூற்றாண்டைச்

சார்ந்த மாங்குளம் கல்வெட்டில் பன்மையில் சுட்டப்பெறும் 'வெள்ளறை நிகமத்தோர்' என்னும் சொற்றொடரில் காணும் 'நிகம' என்னும் சொல்லும், 'சாத்து' என்னும் சொல்லும் வணிகக் குழுக்களைச் சுட்டுவனவாக உள்ளன. இவை வரலாற்றுத் தொடக்க காலத்திலேயே இத்தகைய வணிகக் குழுக்கள் நீண்ட தூரம் இடம்பெயர்ந்து வணிகம் மேற்கொண்டி-ருந்தமையைக் காட்டுகின்றன (படம் 2.2)[2]. தமிழகத்தில் காணப்படும் வடஇந்திய முத்திரை நாணயங்கள், பிராகிருத மொழிச் சொற்கள், பிற இடங்களிலிருந்து தமிழகம் போந்த கார்னிலியன், லேபிஸ்லசூலி, அகேட் போன்ற கல்மணிகள், செம்பு, வெங்கலம், ஈயம், வெள்ளி போன்ற கனிமங்கள் அக்காலத்தில் ஒரு சிறந்த வணிகப் பரிமாற்றம் நடைபெற்றமைக்கான சான்றாக அமைகின்றன.

படம் 2.2 நிகம என்னும் பெயர் பொறித்த பானையோடு (கொடுமணல்)

வரலாற்றுத் தொடக்க காலத்தைச் சார்ந்த ஒரே ஈமச்சின்னத்தில் கண்டெடுக்கப்பட்ட 2000-க்கும் மேற்பட்ட அரிய கல்மணிகள்[3], வணிகப்பெருவழிகளில் கண்டெடுக்கப்பட்ட முத்திரை நாணயக் குவியல்கள் அக்காலத்தில் இருந்த பொருள் வளத்தைக் காட்டுவனவாகவும் சிறந்த உள்நாட்டு வணிகப் பரிமாற்றத்தைக் குறிப்பனவாகவும் அமைகின்றன. பண்டைய வணிக வழிகளில் குவியல்களாகவும் உதிரியாகவும் கண்டெடுக்கப்பட்ட உரோமானிய நாணயங்கள் கடல்வழி வணிகம் மேம்பட்டிருந் தமையைக் குறிக்கின்றன[4]. பொதுவாக, தமிழகத்தில் கண்டெடுக் கப்பட்ட முத்திரை நாணயங்கள் வட இந்தியாவிலிருந்து வந்த வணிகர்களால் கொண்டுவரப்பட்டது என இதுவரை கருதப் பட்டது. ஆனால் அண்மையில் தமிழகத்திலும் இலங்கைப் பகுதியிலும் கிடைக்கப்பெற்ற ஏராளமான மீன் உருவம் பொறிக்கப்பட்ட முத்திரை நாணயங்கள் பாண்டிய மன்னர்களால் உள்நாட்டுப் பரிமாற்றத்திற்காக வெளியிடப்பட்டன என்பது தெளிவாகிறது[5]. இத்தகைய நாணயங்களை வெளியிடுவதற்கான தேவையே இப்பகுதியில் செழுமை பெற்ற ஒழுங்கமை விற்குட்பட்ட உள்நாட்டு வணிகம் இருந்தது என்பதற்குச் சான்று பகர்வதாக அமைகிறது.

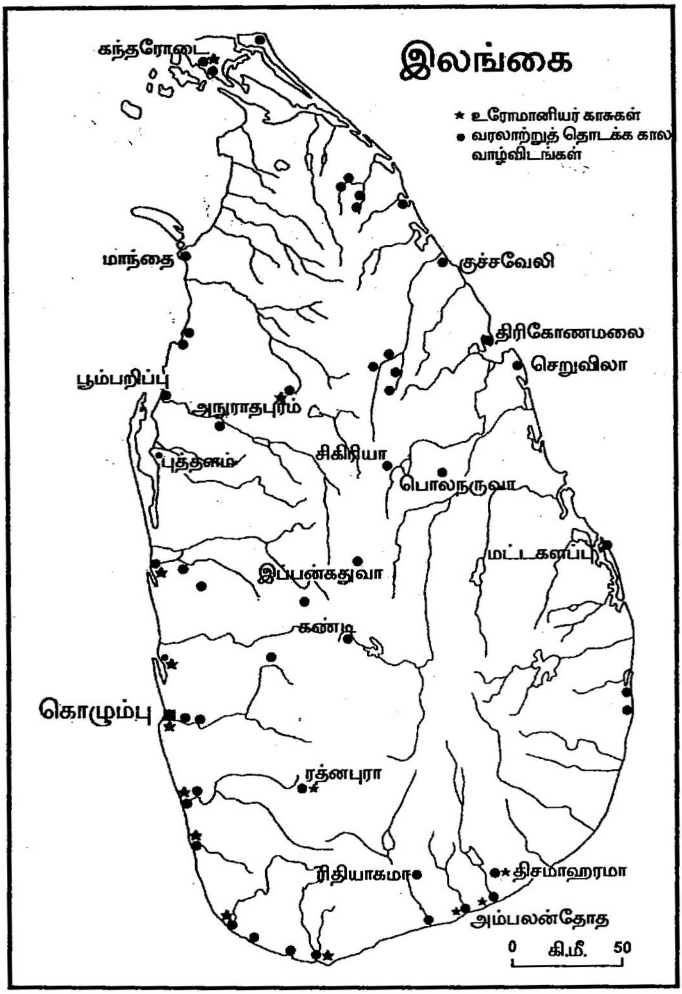
இந் நாணயங்களை வெளியிட்டோர் மன்னரா அல்லது மன்னரின் ஆணையின்படி வணிகக் குழுக்கள் வெளியிட்டனவா என்பது குறித்த சான்றுகள் தற்போது கண்டறியப்படவில்லை. எனினும், மேற்கண்ட சான்றுகள் ஒரு சிறந்த தரைவழி மற்றும் கடல்வழி வணிக நடவடிக்கை இருந்தமையைச் சுட்டுகின்றன. பொருள் உற்பத்தி, கொள்முதல், பிற இடங்களுக்குக் கொண்டு செல்லுதலுக்கு பாதுகாப்பான வணிக வழிகள் தேவைப்பட்டன. நறுமணப்பொருள்கள், மணிக்கற்கள், வனவளப்பொருள்கள், கடல்படு பொருளான முத்து, பிற வணிகப்பொருள்கள் ஒரே இடத்திலன்றி பல நிலவியல் சூழல்களில் கிடைப்பன. மணிகள் தொழில்செய்ய ஏதுவான மூலப்பொருள்கள் ஈரோடு, திருப்பூர் மாவட்டப் பகுதிகளில் கிடைப்பதும், மிளகு, ஏலம் போன்ற நறுமணப்பொருள்கள் மேற்குத் தொடர்ச்சி மலைப்பகுதிகளில் கிடைப்பதும், மன்னார் வளைகுடாப் பகுதியில் முத்துக்குளித்தல் நடைபெற்றதும் இதற்குச் சான்றாகக் காட்டலாம்.

இலங்கையுடன் வணிகம்

தென்இந்தியா, இலங்கையுடனான உறவின் தன்மை என்பது பிற நாடுகளுடனான கடல்வழி உறவைக்காட்டிலும் ஆழமாகவும் அழுத்தமாகவும் இருந்தது என்பதற்கான தொல்லியல், கல்வெட்டியல், நாணயவியல் சான்றுகள் அண்மைக்- காலங்களில் வெளிக்கொணரப் பட்டுள்ளன (படம் 2.3).

தென்தமிழகத்தின் கடற்கரையை ஒட்டிய பகுதிகளில் காணப்பெறும் தேரி எனப்படும் தொல்லியல் இடங்களில் காணப்பெறும் நுண்கற்கருவிகளை ஒத்த தன்மையுடைய சான்றுகள் இலங்கையிலும் அறியப்பட்டுள்ளன[6]. தென்னிந்தியாவில் காணப் பெறும் இரும்புக்கால, வரலாற்றுத் தொடக்க கால ஈமச்சின்னங்களின் கட்டடக்கலை மற்றும் பண்பாட்டுக் கூறுகள் இலங்கையிலுள்ள அதே காலத்தைச் சார்ந்த ஈமச்சின்னங்களின் கூறுகளை ஒத்துள்ளன[7]. இலங்கையில் காணப்பெறும் குறியீடு, பிராமி எழுத்துருக்களுக்கும் தமிழ்-பிராமி எழுதப்பெற்ற பிராகிருத, தமிழ் எழுத்துக்கள் தமிழக, இலங்கைப் பகுதியில் கிடைத்துள்ள பண்டைய நாணயங்களின் ஒற்றுமை[8] இந்தியா இலங்கையுடனான பண்பாட்டுத் தொடர்பை வலியுறுத்துவனவாக அமைகின்றன. அனுராதபுரம்[9], பொன்பரிப்பு[10], இப்பன்கதுவா[11], மாந்தை[12], மஹாகாமா[13], ரிதியகாமா[14] ஆகிய இடங்களில் நிகழ்ந்த தொல்லியல் அகழாய்வில் வெளிக்கொணரப்பட்ட பண்பாட்டு எச்சங்கள் இலங்கை, தென்இந்தியாவுடனான பண்பாட்டு உறவை மேலும் வலுப்படுத்துவனவாக அமைகின்றன. யாழ்ப்பாண தீபகற்பத்திலுள்ள கந்தரோடை என்னுமிடத்தில் நிகழ்த்திய அகழாய்வில் கிடைத்த கறுப்பு-சிவப்பு பானையோடுகள், ரௌலட்டட் பானை யோடுகள் தமிழகத்தில் பல வரலாற்றுத் தொடக்க கால வாழ்- விடங்களில் கண்டறியப்பட்ட பானையோடுகளை ஒத்துள்ளன[15]. தமிழகத்தில் அரிக்கமேடு, காவிரிப்பூம்படினம், அழகன்குளம், கொற்கை, கொடுமணல் போன்ற இடங்களில் மேற்கொள்ளப்- பெற்ற அகழாய்வுகளில் இலங்கை பிராமிக் கல்வெட்டுகளில் காணப்பெறும் தனிக்கூறுகளைக் கொண்ட எழுத்துக்கள் வெளிக்கொணரப்பெற்றன[16]. இச்சான்றுகள் தென்இந்தியாவுடன் இலங்கை கொண்டிருந்த தொடர்பை அறிய உதவுகிறது. இதேபோன்று இலங்கைத் துறைமுகமான மஹாகாமாவில்

ரௌலட்டட் பானையோடுகள், தமிழ்-பிராமி எழுத்துப் பொறிப்புகள், பானைக் குறியீடுகள், உரோமானியக் காசுகள், இந்திய முத்திரை நாணயங்கள் போன்றவை வெளிக்கொணரப் பெற்றன[17].

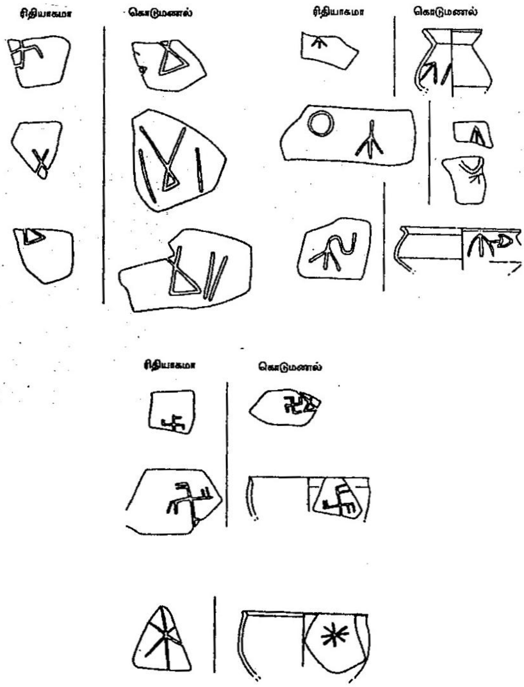


படம் 2.3 இலங்கையில் காணப்பெறும் சங்ககால தொல்லியல் இடங்கள்

மேற்கண்ட சான்றுகள் பெரும்பாலானவை வணிக உறவுகளுடன் தொடர்புடையதாக இருப்பதால் இத்தொடர்புகளில் வணிகர்கள் முக்கியப் பங்கு வகித்தனர் என அறியமுடிகிறது. இத்தொடர்புகள் பண்பாட்டுப் பரவலுக்கு அடிகோலின. இந்நிலையில் இலங்கையின் எழுத்துத்தோற்றம், வளர்ச்சிச் குறித்தக் கருத்தை ஊன்றி நோக்க வேண்டியுள்ளது. இலங்கையில் பௌத்த மத விரிவாக்கத்திற்காக வித்திட்ட அசோகர் காலத்தில்தான் பிராமி எழுத்துக்கள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டன என இதுவரை கருதப்பட்டது. ஆனால் அனுராதபுரத்தில் நிகழ்த்திய அகழாய்வில் குறிப்பாக மண்ணடுக்கில் வெளிப்போந்த காலக்கணிப்பின் அடிப்படையில் மகதப் பேரரசுக்கு முன்பே, அதாவது கி.மு.4-5-ஆம் நூற்றாண்டளவிலேயே பிராமி எழுத்துக்கள் இலங்கையில் இருந்ததற்கான சான்றுகள் அறியப்பட்டன[18]. மேலும், எழுத்துத் தன்மையைக் கொண்டதாகக் கருதப்படும் குறியீடுகளும் இங்கு கிடைத்தமை நோக்கத்தக்கது (படம் 2.4 மற்றும் 2.5)[19]. புத்த சமயம் இலங்கைக்கு அறிமுகப்படுத்தும் முன்னரே, அங்கிருந்த வணிகருக்கு பிராமி எழுத்தின் பயன் தெரிந்திருந்தது எனவும் இவ்வெழுத்துமுறையே, பின்னர் வந்த புத்த சமயக் கருத்துக்களை எழுதுவதற்கு பயன்படுத்தப்பெற்றது எனவும் இலங்கை ஆய்வாளர்கள் கருதுகின்றனர். இவற்றின் காலம் குறித்த கருத்துகளில் வேறுபாடு இருப்பினும் இவ்வெழுத்து வளர்ச்சியில் வணிகரின் பங்கு மறுக்க இயலாது. பிராகிருத மொழி தாங்கி நிற்கும் பிராமி கல்வெட்டுகள் தமிழகத்தில் கிடைக்கப்பெற்றதும் தமிழ்-பிராமி குகைக் கல்வெட்டுகள் இலங்கையில் காணப்பெறாததும் வியப்பளிக்கின்றன. ஆனால் அரிக்கமேடு, அழகன்குளம், கொடுமணல் ஆகிய இடங்களில் நிகழ்த்திய அகழாய்வுகளில் இலங்கைப் பிராகிருத சொற்கள் தாங்கிய பானையோடுகள் கண்டறியப்பட்டுள்ளன[20].

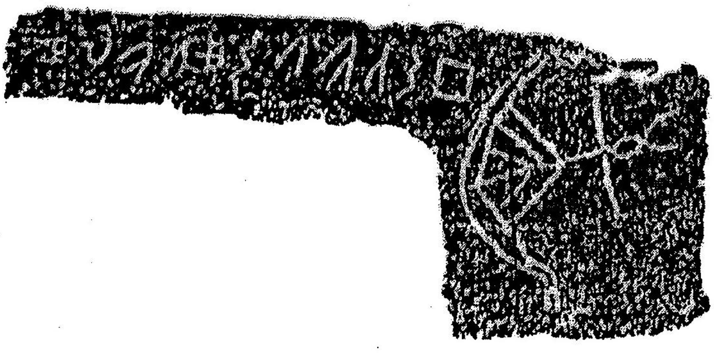
இப்பகுதியில் கண்டெடுக்கப்பட்ட ஒன்பது பானை யோடுகளில் இலங்கை பிராமி எழுத்துக்கே உரித்தான மொழியியல் கூறுகளான 'ஸ/ஹ' பின்னொட்டுகள், உயிர்நெடில் குறுக்கம் பெறல், 'ஜ' என்னும் எழுத்து 'ஹ' என்னும் எழுத்தாக மாற்றம் பெறல் போன்றன காணப்படுகின்றன[21]. மேலும் இவ்வெழுத்துச் சான்றுகள் தமிழகத் துறைமுக நகரங்களில் கண்டறியப்பட்டது, இலங்கை தென்இந்தியத் தொடர்புக்கு வழு சேர்க்கும் சான்றுகளாகின்றன.

படம் 2.4 ஆனக்கோட்டை முத்திரை (இலங்கை)



படம் 2.5 பனைக் குறியீடுகள் - ரிதியாகமா (இலங்கை) - கொடுமணல் (இந்தியா)

சங்க இலக்கியங்களில் குறிக்கப்பெறும் கலங்களான நாவாய், தோணி, படகு போன்ற சொற்கள் இலங்கை பிராமி கல்வெட்டுகளிலும் பயின்றுவருவதை இங்குக் குறிப்பிடவேண்டும்[22]. இலங்கை பொலனருவை மாவட்டத்திலுள்ள துவாகலாவில் கி.மு. 2-1-ஆம் நூற்றாண்டைச் சார்ந்த கல்வெட்டொன்று அறியப்பெற்றுள்ளது[23]. மேலும் இக்கல்வெட்டில் நாவாயின் உருவமும் பொறிக்கப் பெற்றுள்ளதோடு, இக்கல்வெட்டில் 'பரத' என்றும் சொல்லும் உள்ளது (படம் 2.6). நாவாய் உருவத்துடன் 'பரத' என்னும் சொல் இணைந்து வருவதை இங்கு உற்றுநோக்கவேண்டியுள்ளது. அனுராதபுரத்தில் கப்பல் உருவம் பொறித்த சாம்பல் நிறப்பானையோடு ஒன்றும் கண்டெடுக்கப்பெற்றுள்ளது[24]. இதேபோன்று கப்பல் உருவம் பொறித்த பானையோடுகள் இராமநாதபுரம் மாவட்டம் அழகன்குளத்திலும் கண்டெடுக்கப் பட்டுள்ளன[25].



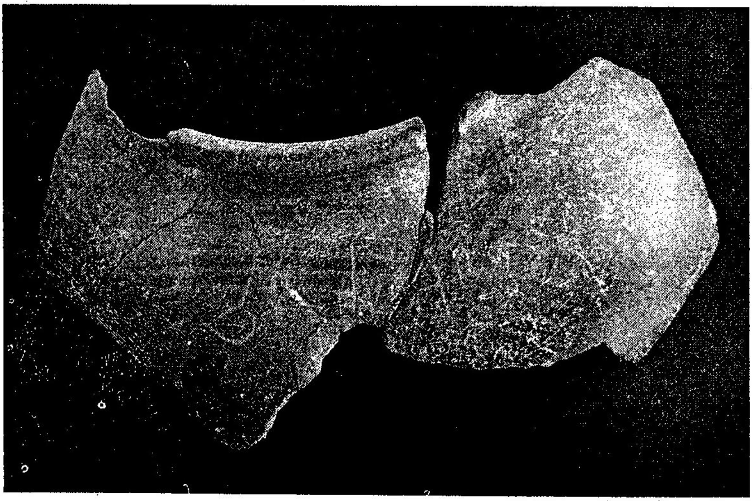
படம் 2.6 'பரத' என்னும் சொல்லுடன் கூடிய படகு படம்
(துவாகலா, இலங்கை)

மீன்பிடித்தல், முத்து மற்றும் சங்கு குளித்தல், கடல்வழி வணிகம் குறிப்பாக குதிரை வணிகம் மேற்கொள்ளுதல் போன்ற செயல்களில் இலங்கை, இந்தியப் பகுதிகளில் உள்ள 'பரதவர்' (இலங்கையில் 'ப₃ரத') ஈடுபட்டிருந்தனர்[26]. முத்துக்குளித்தல் தொழிலானது ஒவ்வொரு ஆண்டும் நடைபெறுவதல்ல. குறைந்தது ஏழு முதல் பத்தாண்டுகளுக்கு ஒரு முறையே இலாபம் ஈட்டும் வகையில் முத்துக்குளித்தலை நிகழ்த்தலாம். எனவே, இலங்கையிலும் தென்இந்தியாவிலும் ஒரே நேரத்தில் நடைபெறாமல் ஒரு பருவத்தில் இலங்கைப் பகுதியிலும் பிறிதொரு பருவத்தில் தென்இந்தியப் பகுதிகளிலும் நிகழ்ந்தது. இதனால், இத்தொழிலில் ஈடுபடும் பரதவர் இடம் பெயர்ந்து இத்தொழிலை மேற்கொண்டுள்ளனர்[27].

இதுவரை இலங்கையில் 'பரத' என்னும் பெயருடன் 21 எழுத்துப்பொறிப்புகள் கண்டறியப்பட்டுள்ளன[28]. அவற்றுள் 15 கல்வெட்டுகளில் 'திச' என்னும் சொல் எழுதப்பட்டுள்ளது. எனவே, 'திச' என்னும் குழு பரதவர்களிடையே சமூக முக்கியம் வாய்ந்த குழுவாக இருந்திருத்தல் வேண்டும். முன்புறம் 'பரத திச' என்னும் எழுத்துப் பொறிப்பும் பின்புறம் இரண்டு மீன் உருவங்களுடன் சுவஸ்திக் உருவம் பொறிக்கப்பட்டுள்ள நாணயம் ஒன்றும் இலங்கையில் கண்டறியப்பட்டுள்ளது[29]. 'பரத திச' என அழைக்கப்பெற்ற இவர்கள் கப்பல் தலைவர்களாகவும் பெரிய வணிகர்களாகவும் இருந்துள்ளனர். ஒரு கப்பலின் தலைவன் பரதவர் குலத்தைச் சார்ந்தவராயிருந்தார் என்பதற்கான கல்வெட்டுச் சான்று இலங்கையில் குருநகல என்னுமிடத்தில் கிடைத்துள்ளது[30]. 'திச' என்னும் பெயருடைய இன்னொருவர் கப்பல் தலைவராகவும் அரசின் தூதுவராகவும் விளங்கியுள்ளார். அம்பாரை மாவட்டம் குடிவிலா என்னுமிடத்தில் உள்ள கல்வெட்டு 'திச' என்னும் தமிழ் வணிகரைக் குறிக்கிறது[31]. மேலும் அனுராதபுரத்தில் உள்ள கல்வெட்டுத் தமிழ்வணிகக் குழுக்களை குறிப்பதோடு அவ்வணிகர்களில் 'திச' என்பவரையும் குறிப்பிடுகிறது[32]. 'ஈழபரத' என்னும் பெயருள்ள கல்வெட்டு ஒன்று அனுராதபுரத்தில் கண்டறியப்பட்டுள்ளது[33]. 'ஈழபரத' என்னும் சொல் தமிழ் வணிகர்களிடமிருந்து (அதாவது பரதவர்) இலங்கை வணிகர்களை வேறுபடுத்திக் காட்டுவதற்காக வழங்கப்பட்டிருக்கலாம். இப்பரதவர்கள் கப்பலுக்கு உரிமை யாளர்களாகவும் வணிகக் குழுக்களாகவும், அரசின் தூதர்களாகவும்

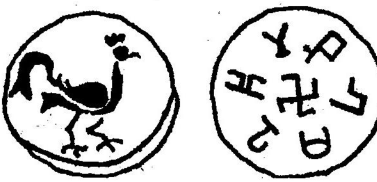
பெரிய வணிகர்களாகவும் இருந்திருக்கிறார்கள். 'நாவிக கரவ' எனப்பட்டவர் கப்பல் உரிமையாளராக இருந்து வணிகக் குழுவினை வழிநடத்தி தமிழகத்துடன் வணிகப் பரிமாற்றம் செய்த நிகழ்வை அனுராதபுரம் கல்வெட்டொன்று தெரிவிக்கிறது[34]. அதே இடத்தில் கண்டறியப்பட்ட மற்றொரு கல்வெட்டு இந்திய வணிகர் 'நாவிக போஜகத' என்பவரைப் பற்றி குறிப்பிடுகிறது[35]. 'நாவிக' என்பது தமிழில் கப்பலின் உரிமை-யாளரைக் குறிக்கும் 'நாவிகன்'> 'நாய்கன்' என்ற சொல்லுக்கு ஒப்பானதாகும். சிலப்பதிகாரத் தலைவி கண்ணகியின் தந்தையின் பெயர் 'மாநாய்கன்' என்பதை இங்கு நினைவு கூறலாம்.

வட இலங்கையில் உள்ள கொங்கர் புளியங்குளத்தில் காணப்பெறும் இரு கல்வெட்டுகளில் 'விசாகெ' என்னும் எழுத்துப் பொறிப்புகள் கண்டறியப்பட்டுள்ளன. இச்சொல் ஈரோடு மாவட்டம் கொடுமணலில் மேற்கொண்ட ஈமச்சின்ன அகழாய்வில் கிடைத்த 'விசாகி' என்னும் தமிழ்-பிராமி எழுத்துப் பொறிப்புள்ள பானையோட்டுடன் ஒத்துள்ளது (படம் 2.7)[36]. 'ஸமுட', 'ஸமுத', 'சமுத' என்னும் கடலோடு தொடர்புடைய சொற்கள் தனிப்பெயராகவோ, பட்டப் பெயராகவோ இலங்கைப் பிராகிருத-பிராமி கல்வெட்டுகளில் கண்டறியப் பட்டுள்ளன[37]. இச்சொற்கள் மதுரைக்கருகிலுள்ள மாங்குளம்



படம் 2.7 'விஸாகி' என்னும் எழுத்துப் பொறித்தப் பானையோடு (கொடுமணல்)

என்னும் ஊரிலுள்ள பழந்தமிழ்க் கல்வெட்டில் வரும் 'கடலன்' என்னும் சொல்லோடு தொடர்புபடுத்தலாம். 'கலப்பன் (கடலன்)' எனவும், ஈழத்திலிருந்து வந்து வணிகம் மேற்கொண்டமையால் 'கலப்பன் ஈழவரையன்' எனப் பதிவாகியிருக்கலாம் எனவும் அறிஞர்கள் கருதுகின்றனர்[38].



படம் 2. 8 'மஹாசாத்தன்' என்னும் எழுத்துப் பொறித்த நாணயம் (இலங்கை)

இலங்கையில் கண்டுபிடிக்கப்பட்ட 'மஹாசாத்தன்' (மஹாசித அபோ என வாசிக்கபட்ட) என்னும் எழுத்துப் பொறிப்புள்ள நாணயம் இங்கு முக்கியச் சான்றாகிறது[39] (படம் 2.8). இதில் சாத்தன் என்பது வணிகரைக் குறிக்கும் ('சாத்து' என்பது வணிகக்குழு) 'மஹா' எனும் முன்னொட்டு பெரும் வணிகரைக் குறிப்பதாகலாம். எனவே, இப்பெருவணிகன் தன் வணிகத்திற்காக இந்நாணயத்தை வெளியிட்டிருக்கலாம். இதேபோன்று திருப்பரங்குன்றத்தில் காணப்பெறும் 'சாத்தன்' என்னும் சொல்பொறித்த கல்வெட்டு ஈழக்குடும்பிகன் என்னும் பெயரோடு விளங்குகிறது. ஆனால், வணிகர்கள் தமிழக்தில் நாணயங்கள் வெளியிட்டமைக்கான சான்றுகள் இதுவரை கிடைக்கப்பெறவில்லை. *பெரிப்ளூஸ்* என்னும் நூலில் இலங்கையிலிருந்து தமிழகத்திற்குத் தருவிக்கப்பெற்று பின் அப்பொருள்களை உரோமானியர் பெற்றுச் சென்றனர் என்றுள்ள குறிப்பு, இலங்கை, தென்இந்திய வணிக உறவைக் குறிப்பதாக அமைகிறது[40]. மேலும் சங்க இலக்கியமான *பட்டினப்பாலையில்* காணப்படும் 'ஈழத்துணவு' இலங்கையிலிருந்து பூம்புகாருக்கு தருவிக்கப்பட்டதாகக் குறிப்பிடுகிறது. பௌத்த நூலான *மகாவம்சம்* (21:10) ஒரு கப்பல் தலைவன் ஒருவரின் இரு மகன்களான சேனா, கோத்திகா ஆகிய இருவரும் முதன்முதலில் தமிழ் ஆட்சியை (கி.மு.177-155) இலங்கையில் நிறுவியதாகக்

குறிப்பிடுகிறது[41]. அதைத் தொடர்ந்து எல்லாலன் என்பவர் நீண்ட ஆட்சியை (கி.மு.145-101) புரிந்தார் எனக்குறிப்பிடுகிறது (*மகாவம்சம் 21:15-34*). இலங்கை மன்னன் துட்டகாமினியுடனான அரசியல் உறவு (*மகாவம்சம் 33:37-61*) இருபகுதிகளுக்கும் இடையேயான அரசியல் பண்பாடு, வணிகம் போன்றவற்றில் திகழ்ந்த ஒரு தொடர்ந்த, முதிர்ந்த உறவைக் காட்டுவதாக அமைகிறது.

மேற்கண்ட சான்றுகளினடிப்படையில் இந்திய, இலங்கைப் பகுதிகளிடையே கடல்கடந்த சிறந்த பண்பாட்டுப் பரிமாற்றத்தைக் கொண்டிருந்தன என்பதை அறியமுடிகிறது. இரு பகுதிகளிலும் துறைமுகங்களின் தோற்றம், வளர்ச்சி, எழுத்து வளர்ச்சி, வணிகவளர்ச்சி, அரசுருவாக்கம் போன்றவற்றில் முக்கிய பங்காற்றின என்பதை நன்கு அறிய முடிகிறது.

சான்றெண் விளக்கம்

---

1 Mahadevan, I., 2003, *Early Tamil Epigraphy: From the Earliest Times to the Sixth Century A.D.*, Cre A: Chennai, India and the Department of Sanskrit and Indian Studies, Harvard University, U.S.A.

2 ஸ்ரீதர், தி. (ப.ஆ.), 2006, *தமிழ்-பிராமி கல்வெட்டுகள்*, தமிழ்நாடு அரசு தொல்லியல் துறை, சென்னை, பக்.19,78 & 87.

3 Rajan, K., 1991, "Iron and Gemstone Industry as revealed from Kodumanal Excavations". *Purattatva.*Vol. 2:111-112.

4 Paula, J. Turner, 1989, *Roman Coins from India,* Institute of Archaeology, Occasional Publications No.12. Roman Numismatics Society, London. & Suresh

5 Krishnamurthy R., 1997, *Sangam Age Tamil Coins.* Garnet Publications, Madras.

6 Deraniyagala, S.U., 1992, *The Prehistory of Sri Lanka.* Department of Archaeological Survey, Government of Sri Lanka, Colombo.

7 Seneviratne, Sudarshan., 1984, "The Archaeology of the Megalithic-Black and Red Ware Complex in Sri Lanka", *Ancient Ceylon* 5:237-307.

8 பரமு புஷ்பரட்ணம், 2001, *இலங்கைத் தமிழர்களின் பண்டைய கால நாணயங்கள்*, பவானி பதிப்பகம், யாழ்ப்பாணம்.

9 Deraniyagala, S.U., 1972, "The Citadel of Anuradhapura 1969: Excavations in the Gedige Area", *Ancient Ceylon* 2:49-169; Deraniyagala, S.U. 1986, "Excavations in the Citadel of

Anuradhapura:Gedige 1984, A Preliminary Report", *Ancient Ceylon* 6:39-47; Deraniyagala, S.U., 1990, "Radio Carbon dating of Early Brahmi Script in Sri Lanka", *Ancient Ceylon* 11:149-168; Coningham, R.A.E. 1990, "Anuradhapura Citadel Archaeological Project, British sub-project, Anuradhapura Salgaha Watta Preliminary Report 1989-1990", *Ancient Ceylon* 9:23-48 & Coningham, R.A.E. and Allchin, F.R., 1992, "Preliminary Report on the third season of Sri Lankan-British excavations at Salgaha Watta", July-September 1991, *South Asian Studies* 8:157-167.

10 *Ibid.*

11 Begley, V .Lukacs, J.R and.Kennedy, K.A.R., 1981, "Excavations of Iron Age Burials at Pomparippu, 1970", *Ancient Ceylon* 4:49-132.

12 Bandaranayake, S. 1992, "The settlement pattern of the Proto-historic-Early Historic interface in Sri Lanka" in *South Asian Archaeology* 1989 (C.Jarrige Ed.), Madison Prehistory Press, Wisconsin, pp.15-24.

13 Parker, H. 1909, *Ancient Ceylon*, London.

14 Boperachchi, Osmund, 1996, "Seafaring in the Indian Ocean - Archaeological Evidence from Sri Lanka", in *Tradition and Archaeology - Early Maritime Contacts in the Indian Ocean* (H.P.Ray and J.F.Salles Eds.), Manohar Publishers and Distributors, New Delhi, pp.59-77.

15 Begley, V., 1973, "Proto-historic Material from Sri Lanka (Ceylon) and Indian Contacts", in *Ecological Backgrounds of South Asian Pre-history* (A.R.Kennedy and George L.Possehl Eds.), Cornell University, Cornell, pp.193-194.

16 Mahadevan, I., 1994, "Ancient Tamil Contacts Abroad: Recent Epigraphical Evidence", Paper presented in Thani Nayagam Foundation Trust, Colombo, Sri Lanka, 8th Sept. pp.1-26. & Mahadevan, I., 1995, 'Old Sinhalese Inscriptions from Indian Ports: New Evidence for Ancient India - Sri Lanka Contacts', *Journal of the Institute of Asian Studies* Vol.14(1), pp.55-65.

17 Carswell, J. and.Prickett. M., 1984, "Mantai 1980", *Ancient Ceylon,* Vol.5, pp. 3-80.

18 Parker, H., 1909, *op.cit.*

19 *ஆனைக்கோட்டை முத்திரையில் உள்ள எழுத்துகளை மீள் பார்வை செய்த பேரா. எ.சுப்பராயலு, இம்முத்திரையில் உள்ள எழுத்துகளை* 'கோவேம்த' *அல்லது* 'கோவேதன்' *எனப் படித்த*

இந்திரபாலாவின் கருத்துக்கு மாற்றாக இலங்கை, தமிழக பிராகிருத மொழியமைப்பின் அடிப்படையில் 'ரேவத' எனப் படிப்பது சரியாகலாம் எனக்கருதுகிறார். பார்க்க, சுப்பராயலு, எ. 2010, "ஆனைக்கோட்டை முத்திரை எழுத்துப் பொறிப்பு- ஒரு மீள்பார்வை", ஆவணம், இதழ், 21, பக்.244-246.

20 Allchin, F.R., 1995, *The Archaeology of Early Historic South Asia - The Emergence of Cities and States.* Cambridge University Press, Cambridge, pp.209-210.

21 Mahadevan, I. 1995, *op. cit.*, pp.55-65.

22 Paranavithana, S. 1970, *Inscriptions of Ceylon: Early Brahmi Inscriptions,* Department of Archaeology, Colombo, Ceylon. Nos. 127,149, 786, 792, 796, 1174.

23 Coningham, R.A.E. 1999, "Passage to India? Anuradhapura and Early Use of the Brahmi Script", *Cambridge Archaeological Journal, Vol.* 6(1):73-97.

24 *Ibid.*

25 Sridhar, T.S. (ed.), 2005, *Alagankulam: An Ancient Roman Port City of Tamil Nadu,* Department of Archaeology, Government of Tamil Nadu, Chennai.

26 Maloney, C. 1969, "The Paratavar:2000 years of culture dynamics of a Tamil caste', *Man in India* 49(1):224-240; Seneviratne, Sudarshan, 1985, 'The Baratas: A Case Study of Community Integration in Early Historic Sri Lanka", in *Festschrift James Thevathasan Ratnam,* A.R.B.Amerasinghe (Ed.), Colombo. pp.49-56.

27 Arunachalam, S. 1952, *The History of the Pearl Fishery of the Tamil Nadu Coast.* Annamalai Historical Series No.10, Annamalai University, Annamalainagar. & Athiyaman, N. 2000, *Pearl and Chank Diving of South Indian Coast.* Tamil University, Thanjavur.

28 பரமு புஷ்பரட்ணம், 2000, *தொல்லியல் நோக்கில் இலங்கைத் தமிழர் பண்பாடு,* குமரன் பப்ளிசர்ஸ், சென்னை, பக்.51.

29 Boperachchi, Osmund. and Rajah. M.Wickremesinhe, 1999, *Ruhuna:An Ancient Civilization Re-visited - Numismatic and Archaeological Evidence on Inland and Maritime Trade.* The French Mission of Archaeological Co-operation, Sri Lanka, Colombo. p.53.

30 Paranavithana, S. 1970., *op. cit.* Nos. 1049.

31 *Ibid.* No.480

[32] *Ibid.* No.94.

[33] *Ibid.*

[34] *Ibid.* No.320.

[35] *Ibid.* No.99.

[36] *Ibid.* No. 123

[37] Paranavithana, S. 1970. *op.cit* No. 123

[38] Mahadevan, I. 1968, "Corpus of the Tamil-Brahmi Inscriptions", in *Seminar on Inscriptions* (R.Nagasamy Ed.), Tamil Nadu State Archaeology Department, Madras, pp.57-73.

[39] Boperachchi, Osmund. and Rajah Wickremesinhe. M., 1999, *op.cit.,* p.54.

[40] Warmington, E.H., 1928, *The Commerce between the Roman Empire and India,* Munshiram Manoharlal Publishers Pvt., Ltd, (Reprint), New Delhi; Mc Crindle, J.W. 1984. *The Commerce and Navigation of the Erythrean Sea,* Todays and Tomorrows Printers, New Delhi:; McCrindle, J.W. (Ed.) 1901, *Ancient India as described in Classical Literature,* Munshiram Manoharlal Publishers Pvt., Ltd, New Delhi (Reprint).

[41] Geiger, W. and Bode. M.H., 1950, *The Mahavamsa or the Great Chronicle of Ceylon,* Ceylon Government Information Department, Colombo.

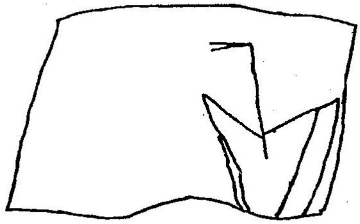
3. மாங்குடி அகழாய்வில் கிடைத்த படகுக் குறியீடு பொறித்த பானை ஓடுகள்

கி.ஸ்ரீதரன்

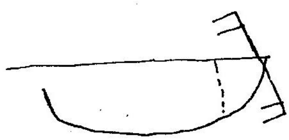
மாங்குடி என்ற வரலாற்றுச் சிறப்பு மிக்க ஊர் திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் சங்கரன்கோயில் வட்டத்தில் அமைந்துள்ளது. சங்க இலக்கியங்களான *மதுரைக்காஞ்சி, குறுந்தொகை, அகநானூறு, நற்றிணை* குறிப்பிடும் புலவர் மாங்குடி மருதனார் இவ்வூரைச் சேர்ந்தவராக விளங்குகிறார்.

மாங்குடி (9°21'12" வ, 77° 31' 22" கி) என்ற இவ்வூரின் தொன்மையை அறிந்து கொள்ள 2002-ஆம் ஆண்டு தமிழ்நாடு அரசு தொல்லியல் துறை அகழ்வாராய்ச்சியை இங்கு மேற்கொண்டது[1]. மேற்குத் தொடர்ச்சி மலையிலிருந்து உற்பத்தியாகி வரும் தேவிஆறு என்ற ஆற்றின் கரையில் இவ்வூர் அமைந்துள்ளது. இவ்வூருக்கு கிழக்கே 2 கி.மீ தொலைவில் அமைந்துள்ள 'நாயக்கர் புஞ்சை' என்று அழைக்கப்படும் மேட்டு நிலப் பகுதியில் அகழாய்வு மேற்கொள்ளப்பட்டது. இப்-பகுதியின் அருகிலேயே தேவிஆறு ஓடுகிறது.

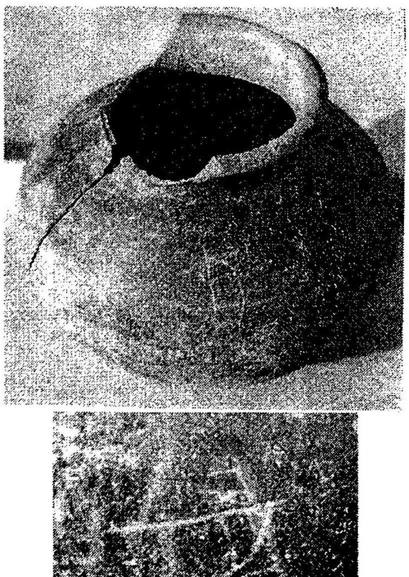
இங்கு நடைபெற்ற அகழாய்வில் இப்பகுதியின் வரலாற்றினை அறிந்து கொள்ளவுதவும் பல தொன்மைக் கலைப் பொருள்கள் கிடைத்துள்ளன. இப்பகுதியின் வரலாறு நுண்கற் காலத்திலிருந்து (Microlithic Period) துவங்குகிறது[2]. நுண்கற்காலக் கருவிகள் (Microlithic Tools), அதற்கு மேலே பெருங்கற்காலப் பண்பாட்டினைச் சேர்ந்த கறுப்பு-சிவப்பு பானை ஓடுகள் (Black and Red Ware), குறியீடு பொறிக்கப்பட்ட பானை ஓடுகள் (Pot Sherds with Graffiti), தமிழி (தமிழ்-பிராமி) எழுத்துப் பொறிக்கப்பட்ட பானை ஓடுகள் (Inscribed Pot Sherds),



படம் 3.1 படகு உருவம் பொறித்த பானையோடு (கோட்டுருவம்)



படம் 3.2 படகு உருவம் பொறித்த பானையோடு ? (கோட்டுருவம்)



படம் 3.3, 3.4 படகு உருவக் குறியீடு பானையும் பெரிதாக்கப்பட்ட படமும்

கல்மணிகள் போன்ற பல தொன்மைக் கலைப்பொருள்கள் கிடைத்தன[3]. மாங்குடி குழி-1 (MGD-I) என்ற குழியில் 1.08 மீட்டர் ஆழத்தில் 'குறும்மாங்கள அதன் யியானை(பெ)' என்று கி.மு. 2-ஆம் நூற்றாண்டைச் சேர்ந்த தமிழ்-பிராமி எழுத்தில் பொறிக்கப்பட்ட பானை ஓடு ஒன்று கிடைத்திருப்பது குறிப்பிடத்தக்கது[4].

இவ்வகழாய்வில் குறியீடு பொறிக்கப்பட்ட பானை ஓடுகள் அதிக அளவில் கிடைத்தன. அதில் இரண்டு 'படகு' போன்ற வடிவத்தில் காணப்படுவது சிறப்பாகும். மாங்குடி குழி-2 (MGD-II) என்ற குழியில் 1.10 மீ ஆழத்தில் கறுப்பு-சிவப்பு பானை ஓட்டில் ஓடம் போன்ற குறியீடு காணப்படுகிறது (படம் 3.1). ஓடத்தின் நடுவில் உயர்ந்த கழி ஒன்றில் கொடி பறப்பது போல இரண்டு கோடுகள் காணப்படுகின்றன. இதே குழியில் 1 மீட்டர் ஆழத்தில் ஒரு முழுமையான சிறிய பானை கிடைத்தது. அதன் கழுத்துப் பகுதியில் படகுக் குறியீடு காணப்படுகிறது* (படம் 3.2,3.3,3.4). பானையைப் பக்கவாட்டில் வைத்துப் பார்த்தால் ஒரு படகு துடுப்புடன் இருப்பது காணப்படும். இது போன்று பானை ஓடுகளில் படகுக் குறியீடுகள் அழகன்குளம் அகழாய்வில் ரௌலட்டட் (உரோமானிய பானை ஓடு) பானை ஓட்டிலும்[5], சிகப்பு நிற பானை ஓட்டிலும்[6] கிடைத்துள்ளது குறிப்பிடத்தக்கது. இது மட்டுமல்லாமல் கற்கால ஓவியங்களில் காமய கவுண்டன்பட்டி (மதுரை மாவட்டம்)[7], கீழ்வாலை[8] (விழுப்புரம் மாவட்டம்) என்ற இடங்களில் காணப்படும் ஓவியங்களில் படகின் வடிவம் காணப்படுகிறது. மேலும் பல்லவ மன்னர்கள் வெளியிட்ட காசுகள் சிலவற்றில் படகின் வடிவம் காணப்படுகிறது[9].

சங்க காலத்தில் மாங்குடி என்ற இச்சிற்றூர் வணிக வழித் தடத்தில் அமைந்திருந்ததை இலக்கியங்களின் மூலம் அறிகிறோம். மேலும் மற்றொரு வழி சங்கரன்கோயில், கரிவலம்வந்த நல்லூர், திருநெல்வேலி வழியாகச் சென்றது. எனவே, இப்பகுதி வணிகத்தொடர்பில் சிறந்து விளங்கியதை அறியமுடிகிறது. மேலும் மாங்குடிக்கு அருகில் கரி வலம்வந்த நல்லூர்,

---

* இதே போன்ற குறியீடுகள் கொடுமணல் அகழாய்விலும் பிற இடங்களிலும் கிடைத்துள்ளன. இது நுகத்தடியுடன் கூடிய வண்டியினைக் குறிப்பதாகலாம். எனவே, கட்டுரையாளரின் கருத்து மீளாய்விற்குரியது - பதிப்பாசிரியர்கள்

திருவில்லிபுத்தூர் அருகே நத்தம்பட்டி போன்ற ஊர்களில் உரோமானியக் காசுகள் கிடைத்துள்ளன[10]. எனவே கி.பி.4-5-ஆம் நூற்றாண்டு வரை இப்பகுதியில் வணிகம் சிறப்பாக நடைபெற்று வந்துள்ளதை அறியமுடிகிறது.

மாங்குடி அகழாய்வில் கிடைத்த ரௌலட்டட் வகை பானை ஓடுகள், படகுக் குறியீடு பொறிக்கப்பட்ட பானை ஓடுகள் ஆகியவை சங்க காலத்திலிருந்து இப்பகுதி வணிகத்தொடர்பில் சிறந்து விளங்கியிருந்தது என்பதற்குச் சிறந்த சான்றுகளாக விளங்குகின்றன.

சான்றெண் விளக்கம்

---

1 Ashok Vardhan Shetty, K. 2003, *Excavations at Mangudi,* Dept. of Archaeology, Govt. of Tamil Nadu, Chennai.

2 *Ibid.* p.16-17

3 *Ibid.* pp. 18-21 & 56

4 *Ibid.* p.51

5 Kasinathan, N., 1997, "Antiquity of Sea Voyage in Tamil Nadu", *கல்வெட்டு, காலாண்டிதழ்,* தமிழ் நாடு அரசு தொல்லியல் துறை, சென்னை. பக்.50-51. மற்றும் Sridhar, T.S.,(e.d)., 2005, *Alagankulam - An Ancient Roman Port City of Tamil Nadu.* Dept. of Archaeology, Govt. of Tamil Nadu, Chennai.

6 *Ibid.*

7 Sridhar, T.S., 2005, *Rock Art of Tamil Nadu.* Dept. of Archaeology, Govt. of Tamil Nadu, Chennai, p.39

8 *மேலது.* ப.13.

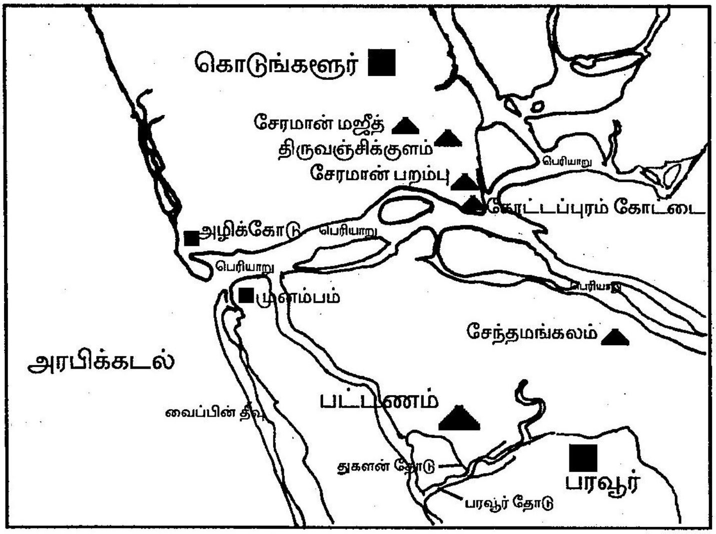
9 ஆறுமுக சீதாராமன், 2007, "தமிழகக் காசுகளில் கலங்கள்", *தமிழகக் கடல்சார் வரலாறு:அண்மைக்கால ஆய்வுகள்,* தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம், தஞ்சாவூர். பக்.47-52.

10 Paula, J. Turner, 1989, *Roman Coins from India,* Institute of Archaeology, Occasional Publications No.12. Roman Numismatics Society, London.

4. இலக்கியத்தில் முசிறி, தொல்லியலில் பட்டணம்

வீ.செல்வகுமார்

சங்க இலக்கியங்களில் முசிறி என்ற துறைமுகம் மிகச் சிறப்பாகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பழந்தமிழகத்தின் மேற்குக் கடற்கரையில், இன்றைய கேரளக் கடற்கரையின் மையப் பகுதியில் இருந்த இத்துறைமுகம் பன்னாட்டளவில் புகழ்பெற்று விளங்கியது. இந்தியப் பெருங்கடலின் விளிம்பை ஒட்டியும் அதற்கப்பாலும் உள்ள பல பகுதிகளிலிருந்து வணிகத்திற்காக வந்த மக்களும், பொருள்களும் அதன் விளைவாக வந்த கருத்துகளும் இத்துறைமுகப்பட்டினத்தில் சங்கமித்தன. இத்துறைமுகம் இன்றைய பெரியாற்றின் வட கரையில் உள்ள கொடுங்களூரே (திருச்சூர் மாவட்டம்) என்று பொதுவாக நம்பப்பட்டு வந்தது. அண்மைக்கால ஆய்வுகள் கேரளாவில் எர்ணாகுளம் மாவட்டத்தில் பரவூர் என்றும் ஊரிலிருந்து 2 கி.மீ. வடகிழக்கேயும், பெரியாற்றுக்கு சுமார் 5 கி.மீ. தெற்கேயும் அமைந்துள்ள பட்டணம் என்ற ஊர் பழங்கால முசிறியாக அல்லது முசிறியின் ஒரு பகுதியாக இருக்கலாம் என்பதைப் புலப்படுத்துகின்றன (படம் 4.1). முசிறியைப் பற்றி சமசுகிருதம், கிரேக்கம், தமிழ் போன்ற பல மொழிகளில் உள்ள இலக்கியங்களில் குறிப்புகள் காணப்படுகின்றன. நான் இக் கட்டுரையில் முசிறியைப் பற்றி சங்க இலக்கியங்கள் தரும் சில குறிப்புகளையும், பட்டணத்தில் 2007 முதல் 2009 வரை நடந்த அகழாய்வுகளின் சில முக்கியக் கண்டுபிடிப்புகளையும் தொகுத்து விளக்குகின்றேன்.



படம் 4.1 சங்ககால முசிறி எனக்கருத்தப்படும் பட்டணம் வரைபடம்

முசிறி குறித்த சங்கப் பாடல்களை பல அறிஞர்கள் ஆய்வு செய்துள்ளனர். மயிலை சீனி. வேங்கடசாமி முசிறி சேரநாட்டின் வஞ்சிக்கு (அதாவது கொடுங்களூருக்கு) மேற்கே கடற்கரை அருகில் உள்ளது என்று கூறி உள்ளார்[1]. மேலும் இவர் *பத்துப்பாட்டில்* குறிப்பிடப்படும் பந்தர் என்னும் ஊரை முசிறியுடன் தொடர்புபடுத்துகின்றார். பந்தர் என்பது பாரசீக மொழியில் துறைமுகம் என்பதைக் குறிக்கும். எனவே, பந்தர் என்பது பட்டணம் என்பதின் பாரசீகச் சொல்லாகவும் இருக்கலாம்.

சங்க இலக்கியங்களில் காணப்படும் குறிப்புகளில் மிக முக்கியமானவை 149-ஆம் *அகநானூற்றுப்* பாடலும், 343-ஆம் *புறநானூற்றுப்* பாடலும் ஆகும்.

அகநானூற்றுப் பாடல் 149[2]

……………………… சேரலர்
சுள்ளிஅம் பேரியாற்று வெண்நுரை கலங்க
யவனர் தந்த வினைமாண் நன்கலம்
பொன்னொடு வந்து கறியொடு பெயரும்
வளங்கெழு முசிறி ஆர்ப்பு எழ வளைஇ

அருஞ்சமம் கடந்து படிமம் வவ்விய
நெடுநல் யானை அடுபோர்ச் செழியன்

என்று முசிறியை மிக அழகாக விவரிக்கின்றது. இப்பாடலை இங்கு நுண்ணாய்வு செய்வோம்.

சேரலர்

இச்சொல் தெளிவாக முசிறி என்ற நகரம் சேரர்களின் கீழ் இருந்தது என்பதைப் புலப்படுத்துகின்றது. இதுபோல் காவிரிப்பூம்பட்டினம் சோழர்களின் கட்டுப்பாட்டிலும் கொற்கை பாண்டியர்களின் கட்டுப்பாட்டிலும் இருந்ததற்குச் சங்க இலக்கியங்களில் தெளிவான சான்றுகள் உள்ளன. இதற்கு மாறான ஒரு கருத்து கோக்டே என்பவரால் முன் வைக்கப்பட்டுள்ளமை இங்கு நோக்கத்தக்கதாகும்[3]. தமிழகத்தின் கிழக்குக் கடற்கரையில் பரவலாகக் காணப்படும் ரௌலட்டட் (Rouletted) எனப்படும் உட்புறம் வேலைப்பாடு அமைந்த மட்பாண்டத் தட்டுகளின் துண்டுகளைப் புதிர்க் கதிர்க் கோட்பாட்டாய்வு (X-Ray Diffraction) முறை வழியாக ஆய்வு செய்த கோக்டே இத்தட்டுகள் கங்கை மற்றும் பிரம்மபுத்திரா ஆற்றுப் படுகைகளில் உருவாக்கப்பட்டது, அதாவது மேற்கு வங்காள மாநிலத்தில் உள்ள சந்திரகேதுகர், தாம்லுக் (பழங்கால தாமிரலிப்தி) பகுதியில் உள்ள களிமண்ணைக் கொண்டு உருவாக்கப்பட்டது என்று கூறியுள்ளார். எனவே, அங்கிருந்து வந்த வணிகர்கள் தமிழகத்தில் பல கடற்கரைத் துறைமுகங்களை ஏற்படுத்தி தென்னிந்தியாவின் பெரும் பகுதியை ஆண்டனர் என்ற கருத்தையும் முன் வைத்துள்ளார்[4]. ஆனால் இக்கருத்திற்கு மாறாக, *அகநானூற்றுப்* பாடல் வரிகள் சேரர்கள் இத்துறைமுக நகரத்தைத் தங்கள் கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருந்தனர் என்பதைப் புலப்படுத்துகின்றன.

சுள்ளிஅம் பேரியாற்று வெண்நுரை கலங்க

சுள்ளி,பேரியாறு என்பவை ஒரே ஆற்றைக் குறித்ததாகச் சிலர் கருதுவர்[5]. சிலர் சுள்ளி என்பது பெரியாற்றுக்கு அருகில் உள்ள ஒரு சிறிய கிளையாறு என்றும் கூறுவர். 'அம்' என்பது இருபெயருடைய ஓர் ஆற்றைக் குறித்ததா அல்லது இருவேறு ஆறுகளையே குறித்ததா என்பது புலப்படவில்லை.

'பேரியாற்று வெண்நுரை கலங்க' என்பது, யவனருடைய கலம் பேரியாற்றில் வந்ததைப் புலப்படுத்துகின்றது. ஆனால் இது *பெரிப்ளூஸ்* தரும் தகவலான 'உரோமானியக் கப்பல்கள் முசிறிக்குள் செல்ல இயலவில்லை, அவை சற்று வெளியில் இருந்தன' என்பதற்கு மாறாக உள்ளது எனவும் கொள்ளலாம். ஆனால் இங்கு, புலவர் 'யவனர்க் கப்பல் பேரியாற்றுக்குள்தான் செல்கின்றது' என்று கூறுகிறாரே ஒழிய முசிறி நகரின் அருகே செல்வதாகக் கூறவில்லை. எனவே, பெரியாறு[6] கப்பல் செல்வதற்கு ஏற்றவாறு இருந்த கால கட்டத்தில் இப்பாடல் எழுதப்பட்டிருந்திருக்கலாம். மேலும் பெரியாற்றின் கரையில் முசிறி இல்லை, அது 'சற்றுத் தள்ளியிருந்தது என்றும் கருதலாம்.

'வெண்நுரை கலங்க' என்பது மழைக்காலத்தில் நடந்த நிகழ்வைக் குறிப்பிட்டிருக்கலாம். மே-சூலை மாதங்களில் தென்கிழக்குப் பருவ மழையின்போது ஆற்றில் வரும் புதுவெள்ளம் மஞ்சள் நிறம் கலந்த வெண்நுரையைக் கொண்டுவரும். இப்பருவகாலத்தில்தான் உரோமானியக் கலங்களும் வந்தன. 'பேரியாற்று வெண்நுரை' என்று கூறப்பட்டிருப்பதால் இதைக் கலம் வந்ததால் உருவான நுரை என்று கருதாமல் ஆற்று நுரை என்றே கொள்ளலாம்.

யவனர் தந்த வினைமாண் நன் கலம்

'யவனர்' என்ற சொல் கிரேக்கர், உரோமானியரை மட்டுமல்லாமல் அனைத்து மேலை நாட்டினைச் சேர்ந்தவர்களைக் குறித்தது எனலாம். எனவே, இச்சொல் மேற்காசியாவிலிருந்து வந்தவர்களையும் குறித்திருக்கவேண்டும். மேலும் *பெரிப்ளூஸ்* என்னும் நூல், பிளினி, தாலமி ஆகியோரின் குறிப்புகளில் காணப்படும் தமிழகத் துறைமுகங்கள், பல உலகத் துறைமுகங்களின் இருப்பிடங்கள் அவற்றின் தன்மைகள் குறித்த தகவல்கள் உரோமானியர்கள் அக்கால வணிகத்தில் முக்கிய பங்கு பெற்றிருந்தமையைப் புலப்படுத்துகின்றன.

'யவனர் தந்த' என்றால் யவனர் தந்த கலமா? யவனர்கள் உருவாக்கி யவனரே பயன்படுத்தும் கலமா அல்லது பிறர் பயன்படுத்தும் கலமா? என்ற கேள்விகள் இருப்பினும் இதன் வழி யவனர்களின் கலங்களும் முசிறிக்கு வந்து சென்றுள்ளமை புலப்படுகின்றது. தமிழகத்தின் கிழக்குக் கடற்கரைத் துறைமுகமான அழகன்குளத்தில் கிடைத்த ஒரு பானை ஓட்டின்

மீது காணப்படும் ஒரு கப்பலின் கீறல் குறியீடு உரோமானியத் துறைமுகமான ஒசுடியாவில் பலவண்ண ஒட்டுக்கல் தரையில் (மொசைக்கில்) காணப்படும் கப்பலை ஒத்து இருப்பதாக லயொனல் காசன் கூறியிருப்பது இங்கு நோக்கத்தக்கது[7].

மேலும் '**வினைமாண்**' என்ற சொல்லையும் புலவர் நன்றாகக் கையாண்டிருக்கின்றார். கட்டுமரம், தோணி போன்ற எளிய படகு வகைகளிலிருந்து வேறுபட்டு, நன்கு வடிவமைக்கப்பட்ட அல்லது நல்ல தொழில் நுட்பமுடைய கலம் என்பது இங்குப் பொருளாகும். இதன்வழியாக இக் கலங்கள் ஆயிரக் கணக்கான மைல் தூரம் செல்வதற்காக நல்ல தொழில் நுட்பத்துடன் உருவாக்கப்பட்டவை என்று அறியலாம். '**நன்கலம்**' என்ற சொல்லும் ஈண்டு நோக்கத்தக்கது. வளமான வணிகச் செல்வத்தைக் கொண்டுவந்து நாட்டிற்கு வளம் சேர்த்ததால் புலவர் அதை நன்கலம் என்றார் போலும். இதே நேரத்தில் கடற்கொள்ளையரின் கலமானால் அதைப் புலவர் '**கொடுங்கலம்**' என்று குறிப்பிட்டிருப்பார். மேலும் '**கலம்**' என்ற சொல் குறிப்பாகக் கடல் பயணத்திற்கு பயன்படுத்தப்பட்ட பெரிய கப்பல்களைக் குறித்திருக்கின்றது.

பொன்னொடு வந்து கறியொடு பெயரும்

இவ்வரிகள் பொன் இக்கலங்களில் வந்த முக்கியமான பொருள் என்பதைப் புலப்படுத்துகின்றது. சங்க இலக்கியங்களில் பொன் என்பது தங்கத்தை மட்டுமல்லாமல் இரும்பையும் பிற உலோகங்களையும் குறித்தது. புலவர் இச்சொல்லை எந்த உலோகத்தைக் குறிக்க பயன்படுத்தினார் என்பது தெரியவில்லை. இச்சொல் உரோமிலிருந்து கொணரப்பட்ட தங்கம், வெள்ளி, செம்பினாலான நாணயங்களைக் குறிக்கும் பொதுச் சொல்லாகலாம் அல்லது தங்கத்தை மட்டுமே குறித்திருக்கலாம். இதுபோல கறி (மிளகு) என்பது முசிறியிலிருந்து ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட மிக முக்கியமான வணிகப் பொருள் என்பது தெளிவாகின்றது. இங்குப் புலவரின் சமகாலச் சூழ்நிலை குறித்த விரிவான அறிவும், புரிதலும் வெளிப்படுகின்றது.

வளங்கெழு முசிறி

முசிறி என்ற பட்டினம் பல வளங்களைப் பெற்றிருந்தது என்பது மிகத் தெளிவாகின்றது. எனவே, அதை ஒரு நகரம் (Urban Centre) என்று கருதலாம்.

படிமம் வவ்விய நெடுநல் யானை அடுபோர்ச் செழியன்

இவ்வரி பாண்டிய மன்னன் முசிறியை முற்றுகையிட்டு அங்கிருந்த படிமத்தை எடுத்துச் சென்றதாகக் கூறுகின்றது. இதன் வழி முசிறி முதலிய நகரங்கள் வேந்தர்களின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்ததையும் அவற்றை மற்ற வேந்தர்கள் தாக்கியுள்ளதையும் அறிகின்றோம். சங்க காலத்தில் பகைவர்களின் ஆனிரைகளையும் செல்வங்களையும் போரிட்டுக் கவரும் வழக்கத்தைக் கொண்டிருந்தனர். அதுபோல, சேரனின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ள முசிறியின் வணிகம் வழியாக வந்த செல்வத்தைக் கவரப் பாண்டியர்கள் முயற்சித்திருக்கலாம். மேலும் பாண்டியர்களின் கட்டுப்பாட்டில் இருந்த நெல்கிந்தாவிற்குப் போட்டியாக முசிறி இருந்ததும் இதற்குக் காரணமாக இருந்திருக்கலாம். எனவே, இக்காலத்தில் சில அரசியல் சக்திகள் தமிழகத்தில் இருந்தன என்பதும் அவை இத்தகைய வளம் கொழிக்கும் நகரங்களைத் (பட்டினங்களை) தங்களது கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருக்க விரும்பினர் என்பதும் புலனாகின்றது. மேலும் 'நெடுநல் யானை' என்பது பாண்டியர்கள் யானைகளைப் போரிடப் பயன்படுத்தினர் என்பதைப் புலப்படுத்துகின்றது. யானைப் படைகளை வைத்திருக்கும் அளவிற்கு வளங்களை இவ்வேந்தர்கள் பெற்றிருந்தனர் என்பது தெளிவு. இக்காலத்தில் பெரிய அரசுகள் இல்லை என்றாலும் வேந்தர்கள், அரசியல் சக்திகள் இருந்ததும் அவை சில நிலப்பரப்புகளைக் கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருந்தன என்பதும் தெளிவு. மேலும் மூவேந்தர்கள் ஒவ்வொருவரும் தங்களுக்கென்று ஒவ்வொரு கடற்கரை நகரைத் தலைநகரமாக வைத்திருந்தமை வணிக மையங்களின் முக்கியத்துவத்தை விளக்குகின்றது. மேலும் பழந் தமிழகத்தின் கிழக்குப் பகுதியில் உள்ள மதுரையைத் தலைநகராகக் கொண்ட பாண்டியர்கள் மேற்குக் கடற்கரையில் ஆதிக்கம் செலுத்த விரும்பியதற்குக் காரணம் இவ்வணிகமும் அதன் வழி வந்த பொருளுமேயாகும்.

மீன்நொடுத்து நெல்குவைஇ
மிசை யம்பியின் மனைமறுக்குந்து
மனைக்குவைஇய கறிமூடையால்
கலிச்சும்மைய கரைக்கலக்குறுந்து
கலம்தந்த பொற்பரிசம்
கழித்தோணியான் கரை சேர்க்குந்து
மலைத்தாரமும் கடல்தாரமும்
தலைப்பெய்து வருநர்க்குஈயும்

புனலங்கள்ளின் பொலந்தார்க்குட்டுவன்
முழங்குகடல் முழவின் முசிறி யன்ன
நலஞ்சால் விழுப்பொருள் பணிந்து வந்து கொடுப்பினும்
புரையர் அல்லோர் வரையலள் இவள்

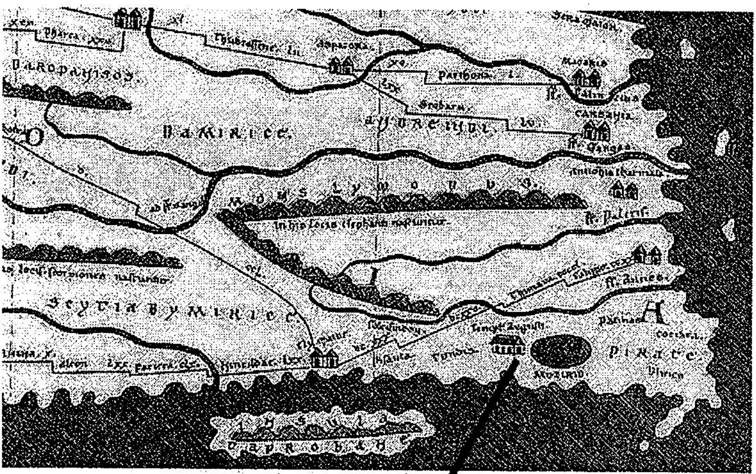
என்ற இப்*புறநானூற்றுப்* பாடல் (343) [8] புலவரின் புலமை, பண்பாட்டுச் சூழல், நிலவியல் கூறுகள் மற்றும் சமகால நிகழ்வுகள் பற்றிய புரிதல்-களுக்கு ஒரு சிறந்த எடுத்துக் கட்டாகும்

மீன்நொடுத்து நெல்குவைஇ
மிசை யம்பியின் மனை மறுக்குந்து

மீனை நெல்லுக்குப் பண்டமாற்றம் செய்து (நொடுத்து) அந்நெல் குவிக்கப்பட்டிருப்பதால் அம்பி எனப்படும் படகுகள் வீடுகள் போலத் தோற்றமளித்தன. இதன் வழி அம்பி என்ற படகு வகையில் மீனவர்கள் சென்று பண்டமாற்றம் செய்தது புலப்படுகின்றது. மேலும் குவித்து வைக்கப்பட்டிருந்த நெல் சரிவான பக்கங்களுடையது போல, வீடுகளும் சரிவான பக்கங்களுடன் இருந்தன என்பதை ஊகிக்கலாம். இதை பியூட்டிங்கர் அட்டவணையில் (நிலப்படம்) காணப்படும் 'அகஸ்டஸ் கோயில்' என்று எழுதப்பட்டுள்ள இடத்திற்கு அருகில் உள்ள கோயிலின் படம் இதை உறுதி செய்கிறது (படம் 4.2)[9]. கேரளாவில் மழை அதிகம் பெய்யும் சூழ்நிலையில் இத்தகைய சரிவான கூரைகள் பொருத்தமாக அமைந்திருந்தன என்று கூறலாம். மேலும் பட்டணம் அகழாய்வுகளில் கிடைத்துள்ள கூரை ஓடுகளும் இதைப் புலப்படுத்துகின்றன.

மனைக்குவைஇய கறி மூடையால்
கலிச்சும்மைய கரைக்கலக் குறுந்து

வீட்டில் அடுக்கிவைக்கப்பட்டிருந்த கறி (மிளகு) மூட்டைகளால் வீடுகள் கலம் போலத் தோற்றமளித்தன. இதன் வழியாக மிளகு மூட்டைகளாகக் கட்டப்பட்டு வைக்கப் பட்டிருந்தது புலனாகின்றது. மேலும் மழைக்காலத்திற்கு முன்பே மே மாதத்தில் மிளகானது அறுவடை செய்யப்பட்டு வீடுகளில் அல்லது கிடங்குகளில் ஏற்றுமதி செய்யப்படும் பொருட்டு வைக்கப்பட்டிருந்திருக்கலாம் என்று கருதவும் இடமுள்ளது.



அகஸ்டஸ் கோயில்

படம் 4.2 பியூட்டிங்கர் அட்டவணையில் (நிலப்படம்) முசிறி

கலம் தந்த பொற்பரிசம்
கழித்தோணியான் கரை சேர்க்குந்து

கலம் என்பது இங்கு மேலை நாட்டவரின் அல்லது நீண்டதூரக் கடற்செலவிற்குப் பயன்படும் கப்பல் எனலாம்.

இங்கு பொன் என்பதை ஏன் 'பரிசம்' என்று குறிப்பிட்டார் புலவர்? சங்க காலத்தில் சில சூழ்நிலைகளில் வணிகம் முழுமையான பண்டமாற்று முறையாக இல்லாமல் பரஸ்பரம் பரிசளிக்கும் வழக்கமாக இருந்திருக்கலாம்[10]. இங்கு மானுடவியலாளர்கள் கூறும் 'பரிசு வணிகம்' என்ற கருத்து நோக்கத்தக்கது[11]. மேலும் 'வணிகப் பரிசிலனல்லேன்' என்று *புறநானூற்றில்* வரும் குறிப்பும் பரிசு சார்ந்த வணிகம் சங்க காலத்தில் நிலவியதை உணர்த்துகின்றது[12].

மேலும் இப்பாடலில் 'குந்து' என்று வருவது இன்றைய மலையாள மொழிக்கூறுகள் சங்காலத்திலிருந்தே வட்டார வழக்காறுகளாக இருந்தமையைப் புலப்படுத்துகின்றது.

கழித்தோணி

கழி என்பது உப்பங்கழியைக் குறிக்கும். மரத்தைத் தோண்டி உருவாக்கப்பட்டதால் தோணி எனப்பட்டது. இவ்வகைப் படகுகள் கழியில் பயன்படுத்தப்படுவதால் கழித்தோணி எனப்பட்டது. சமீபத்தில் பட்டணம் அகழாய்வில் ஒரு மரத்தாலான சிறிய தோணியின் ஒரு பகுதி கிடைத்துள்ளது. எனவே, கழித்தோணி என்பது பெரிதும் கழிகளில் அதாவது காயலில் மட்டும் பயன்படுத்தப்பட்ட நீர் போக்குவரத்து ஊர்தி என்று கருத இடமுள்ளது. கழிகளில் பயன்படுத்தப்படும் இவ்வகைப் படகுகள் மூங்கில் கழிகளைப் பயன்படுத்தி இயக்கப்படுகின்றன. எனவே, இங்கு கழி என்பது மூங்கில் கழியைக் குறிக்கின்றதா என்ற கேள்வியும் எழுகின்றது. ஆனால் சங்க இலக்கியங்களில் கழி என்பது காயல் அல்லது உப்பங்கழியைக் குறித்ததாகவே ந.சுப்ரமணியனின் பல்லவர் காலத்திற்கு முந்தைய காலத் தமிழ் அட்டவணை கூறுகின்றது[13]. சங்க இலக்கியங்களில் கழை என்ற சொல் மூங்கிலையும் படகுகளை உந்தப் பயன்படும் கழிகளையும் குறித்திருக்கின்றது[14]. எனவே, மேற்கண்ட ந.சுப்ரமணியனின் அட்டவணையை நோக்கும் பொழுது கழி என்ற சொல் சங்க காலத்தில் மூங்கில் கழியைக் குறித்ததாகத் தெரியவில்லை.

இங்கு 'கலம் தந்த பொற்பரிசம் கழித்தோணியான் கரை சேர்க்குந்து' என்பது *பெரிப்ளுஸ்* நூலின் 'முசிறித் துறைமுகத்திற்கு உரோமானியக் கப்பல்கள் நேரிடையாக வர இயலாததால் சிறிய படகுகள் வழியாக பொருள்கள் கொண்டு செல்லப்பட்டன' என்ற கருத்தை ஒத்துள்ளது குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

மலைத்தாரமும் கடல்தாரமும்
தலைப்பெய்து வருநர்க்கு ஈயும்
புனலங்கள்ளின் பொலந்தார்க் குட்டுவன்

இவ்வரிகள் குட்டுவன் இந்நகரைத் தன் கட்டுப்பாட்டில் வைத்துக் கொண்டிருந்ததைப் புலப்படுத்துகின்றது. இது மறைமுகமாக குட்டுவன் மலைக்குச் செல்லும் வணிக வழியையும் கடலிலிருந்து வந்த வணிக வழியையும் கட்டுப் படுத்தி இவ்வணிகப் பொருள்களை இறையாகப் பெற்றான் என்பதைக் குறிப்பிடுவதாகக் கொள்ளலாம். அவன் இப்பொருள் களைக் கொடுத்தது பணப்பொருளாதாரம் அதிகமாக வழக்கில்

இல்லை என்பதையும் அரசன் பொருள்களையே திறையாகப் பெற்றான் என்பதையும் புலப்படுத்துகின்றது.

'புனலங் கள்ளின்' என்ற வரிகள் முசிறியில் தென்னை மரங்கள் நிறைந்திருந்தன என்பதையும், கள் அதிக அளவில் இறக்கப்பட்டு உட்கொள்ளப்பட்டது என்பதையும் விளக்குகின்றது. இன்றும் இப்பகுதியில் தென்னை மரங்கள் மிகுந்த அளவில் காணப்படுகின்றன. இத்தகைய சுற்றுப்புறச் சூழல் சார்ந்த கள் குடிக்கும் வழக்கம் இன்றும் கேரளாவில் மிகுந்த அளவில் இருப்பதைக் காணலாம்.

இப்பாடலில் பொலந்தார்க் குட்டுவன் என்பது பொன் மாலையை அணிந்த குட்டுவன் என்ற விளக்கம் முக்கிய மானதாகும்[15]. எனவே இது இங்கு சேரனாகிய குட்டுவன் உரோமானியக் காசுகளாலான மாலையை அணிந்ததைக் குறிப்பிட்டு இருக்கலாம்.

முழங்குகடல் முழவின் முசிறியன்ன
நலஞ்சால் விழுப்பொருள் பணிந்து வந்து கொடுப்பினும்
புரையர் அல்லோர் வரையிலள் இவள்

இதில் முதல் வரி முசிறி கடலுக்கு அருகாமையில் இருந்தமையைச் சுட்டுகின்றது. இந்தப் பாடலின் முக்கிய நோக்கமே, தலைவியின் இனப்பற்றை வலியுறுத்துவதே ஆகும். இங்குப் பாட்டுடைத்தலைவி முசிறி அளவிற்குப் பொருளைப் பணிந்து வந்து தந்தாலும், புரையர் (பொறையர்) அல்லாதவரை மணக்கமாட்டேன் என்று கூறுவது அவள் தன்னுடைய இனப்பற்றை முசிறியின் மிகுந்த செல்வத்தைவிட முக்கியமானதாகக் கருதியதைப் புலப்படுத்துகின்றது. மலையாளத்தில் 'புரையிடம்' என்பது வீடுகட்டக்கூடிய உயர்ந்த இடத்தைக் குறிக்கும். மேலும் பாறை பாலக்காட்டுப் பகுதியில் பொறை என்றே வழங்கப்பெறுகிறது. பொறையன் என்று சேரரைக் குறிக்கும் சொல் பொறையிலிருந்து வந்ததாகக் கருதப்படுகிறது. எனவே, புரையர் என்பது ஒரு குறிப்பிட்ட இனக்குழுவைக் குறித்தது எனலாம்.

பட்டணம் அகழாய்வும் பண்டைய முசிறியும்

சங்க இலக்கியங்களில் வரும் முசிறி எங்கிருந்தது என்பது பற்றி கருத்து வேறுபாடுகள் நிலவுகின்றன. ஆய்வாளர்கள் அனைவரும் முசிறி பெரியாற்றின் வட கரையில்

உள்ள கொடுங்களூரே என்று கருதினர்[16]. 1990-களில் ஷாஜன் என்பார் மேற்கொண்ட கள ஆய்வின் விளைவாகப் பட்டணம் கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. 2003-இல் மேற்கோள்ளப்பட்ட கூட்டாய்வுகளும்[17], 2004-இல் மேற்கொண்ட சோதனை அகழாய்வுகளும் பட்டணத்தின் முக்கியத்துவத்தை வெளிப்படுத்தின[18]. 2007 முதல் 2009 வரை கேரள வரலாற்றாய்வுக் கழகம் மேற்கொண்ட அகழாய்வுகள், பட்டணம் கீழைக்கடற்கரையில் அமைந்திருந்த அரிக்கமேடு, அழகன்குளம் போன்று ஒரு முக்கியமான வணிக மையமாகத் திகழ்ந்தது என்பதைப் புலப்படுத்தியுள்ளது[19].

இங்குக் கிடைத்த படகுத் துறையும், தோணி போன்ற ஒரே மரத்தால் உருவாக்கப்பட்ட படகும், படகுப் பிணைத்து வைக்கப் பயன்படுத்தப்பட்ட தேக்குமரத் தூண்களும் மிகச் சிறப்பான கண்டுபிடிப்புகள் எனலாம். இவற்றின்மீது நடத்தப்பெற்ற காலக்கணிப்புகள் இப்படகுத் துறையும், படகும் கி.மு. முதல் மற்றும் கி.பி முதலாம் நூற்றண்டைச் சேர்ந்தவை என்பதைப் புலப்படுத்தியுள்ளன. சில தங்கத்தினாலான அணிகலன்களும், யானை, வில் சின்னங்கள் உடைய செப்புக் காசுகளும், ஈயக்காசுகளும் 40-க்கும் மேலான எண்ணிக்கையில் கிடைத்துள்ளன. இவை சேரர்களின் ஆதிக்கம் இங்கு நிலவியதைப் புலப்படுத்துகின்றன. மேலும் அதிக அளவில் செயற்கைச் செம்பவள (கார்னீலியன்) கல்மணிகள் செய்யப்பட்டதற்கான தடயங்களும் பல வகைக் கண்ணாடி மணிகளும் கிடைத்துள்ளன.

அரிக்கமேட்டைப் போல இங்கும் பல உயிர்மப் பொருள்கள் கிடைத்திருப்பது மிக முக்கியமான கண்டுபிடிப்பாகும். பொதுவாக, தமிழகத்தில் நடத்தப்பெற்ற ஆய்வுகளில் உயிர்மப் பொருள்களின் தடயங்களைச் சேகரிப்பதற்கு அதிக முக்கியத்துவம் தரப்படவில்லை எனலாம். பட்டணத்தில் மாங்காய், மிளகு, அரிசி, குங்கிலியம் போன்ற பல தாவர வகைத் தடயங்கள் கிடைத்துள்ளது குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

இங்குச் சங்ககால அளவை ஒத்த (செங்கல் அளவு 40 x 20 x 6 செமீ) செங்கற் கட்டுமானங்களும் கிடைத்துள்ளன. இங்குச் சேமிப்புக்கிடங்கு என்று கருதக்கூடிய 6 மீ x 6 மீ அளவுக்கும் மேற்பட்ட கட்டடம், படகுத் துறைக்கு அருகிலிருப்பது மிகவும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும். இந்நகரத்தின் தெருக்களனைத்தும் ஒரு

குறிப்பிட்ட திசையை நோக்கி திட்டமிட்டு அமைக்கப் பட்டிருப்பதும் ஒரு முக்கியமான கூறாகும்.

இது வரை 1000-க்கும் மேற்பட்ட வெளிநாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பானைகளின் துண்டுகள் கிடைத்துள்ளன. அவை ஆம்போரா, அரிட்டைன் அல்லது டெர்ரா சிகிலாட்டா, உரோமானிய கண்ணாடிக் கலத்துண்டுகள், பச்சைநிற கண்ணாடிக் கலவைப் பூசப்பட்ட ஏமன், மெசபடோமிய வகைப் பானை வகைகளாகும். எனவே, பட்டணம் அரிக்கமேட்டுடன் ஒப்பிடக்கூடிய சங்ககால வாழ்விடம் என உறுதியாகக் கூறலாம்.

மேலும், இங்கு உரோமானிய வணிகத்தொடர்பு தொடங்குவதற்கு முன்னரே மேற்காசியாவுடனும் இந்தியாவின் பிற பகுதிகளுடனும் தொடர்பு ஏற்பட்டதற்கான தடயங்களான மேற்காசிய பச்சைநிறக் கண்ணாடிக் கலவைப் பூசப்பட்டப் பானை வகை, ரௌலட்டட் மட்பாண்டத் தட்டுத் துண்டுகள் கிடைத்திருப்பதும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

பட்டணத்தில் இது வரை ஒரு சில தமிழ்-பிராமி எழுத்துப் பொறிப்புள்ள ஓடுகளே கிடைத்துள்ளன. இதற்குக் காரணம் இங்குள்ள பானை ஓடுகளின் மேற்பரப்பு மழையாலும், மண்ணின் தன்மையாலும் சிதைவடைந்து காணப்படுவ தேயாகும். மேலும் இங்கு எலும்புகளும், தமிழ்நாட்டின் சங்ககால இடங்களில் காணப்படும் சங்கு வளையல்களும் காணப் படவில்லை. இவற்றைப் பாதுகாக்கும் தன்மை இம்மண்ணிற்கு இல்லாமையே இதற்குக் காரணம் என்று கருதலாம்.

இத்தகைய சிறந்த கண்டுபிடிப்புகள், பட்டணம் ஒரு முக்கியமான சங்ககாலத் துறைமுகமாக விளங்கியதைப் புலப்படுத்துகின்றன. இக்கண்டுபிடிப்புகளினடிப்படையில் இது முசிறியாக அல்லது முசிறியின் ஒரு பகுதியாக இருந்திருக்கலாம் என்ற கருத்து முன்வைக்கப்படுகின்றது.

சான்றெண் விளக்கம்

1 வேங்கடசாமி, மயிலை சீனி. 1974, *பழங்காலத் தமிழர் வாணிகம்*, நியூ செஞ்சுரி புக் ஹவுஸ் பிரைவேட் லிமிடெட், சென்னை, *ப.105*

[2] மாணிக்கனார், அ. 1999, *சங்க இலக்கியம் மூலமும் உரையும்: அகநானூறு*. இரண்டாம் தொகுதி, வர்த்தமானன் பதிப்பகம், சென்னை, ப.123

[3] Gogte, V.D. 1997, "The Chandraketugarh-Tamluk region of Bengal: Source of the Early Historic Rouletted Ware from India and Southeast Asia", *Man and Environment*, Vol. 22(1), pp. 69-85.

[4] Gogte, V. D. 2002, "Ancient Maritime Trade in the Indian Ocean: Evaluation by Scientific Studies of Pottery", *Man and Environment*, Vol. 27(1), pp.57-67.

[5] மாணிக்கனார், அ. *மேலது*, ப. 125

[6] இக்கட்டுரையில் சங்க இலக்கியங்களில் வழங்கப்பெற்ற பேரியாறு, தற்போது வழங்கப்பெறும் பெரியாறு என்று கருத்துகளில் பயன்படுத்தப்பெற்றுள்ளது.

[7] Casson, L., 1997, "A Note on the Ship Graffiti from Algankulam", *Indian Express*, February, 10.

[8] மாணிக்கனார். அ., 1999, *சங்க இலக்கியம் மூலமும் உரையும்; 13 புறநானூறு*, இரண்டாம் தொகுதி, வர்த்தமானன் பதிப்பகம், சென்னை, ப. 236

[9] http://www.euratlas.net/cartogra/peutinger/: *Temple em Agusti* என்பது அகஸ்டசுக்காக எழுப்பபட்ட கோயிலா என்பது தெரியவில்லை. ஆனால் இங்கு காணப்படும் படம் மேலை நாடுகளில் குறியீட்டுக்காக மட்டுமே பயன் படுத்தப்பட்ட கட்டட அமைப்பாக இருக்கலாம். பியூட்டிங்கர் அட்டவணையின் முதன்மை நகல் கி.பி. 78-ஆம் ஆண்டுக்கு முந்தையதாக இருக்கலாம் என்று கருதப்படுகின்றது. ஏனெனில், இதில் கி.பி. 78-இல் வெசுவியஸ் எரிமலையால் அழிந்து போன பொம்பேய் (Pompeii) குறிக்கப்பட்டுள்ளது. தற்போது வியன்னாவில் உள்ள ஆஸ்திரியாவில் தேசிய நூலகத்தில் வைக்கப்பட்டுள்ள இந்த உலகத் தரைப்படம் கிபி 1265-இல் கோல்மாரைச் சேர்ந்த ஒரு துறவியால் வரையப்பட்டது. இது 1494-இல் கொன்ராடு மிஸல் என்பவரால் கண்டுபிடிக்கப்பட்டு 1507-இல் ஆஸ்பர்க்கைச் சேர்ந்த கொன்ராடு பியூட்டிங்கர் என்பவரால் வாங்கப்பட்டது. எனவே இது இவரின் பெயரைக்கொண்டுள்ளது. பதினோரு பார்ச்மென்ட் தாள் சுருள்களில் இது வரையப்பட்டள்ளது. இதன் பதினோராவது தாளில் இந்திய மற்றும் தமிழகப் பகுதிகள் குறிக்கப்பட்டுள்ளன.

[10] Singaravelu , S. 1966, *Social life of the Tamils : The Classical Period*, International Institute of Tamil Studies, (Reprint 2001), Chenna., p.46

[11] Polanyi, K. 1957, "Marketless Trading in Hammurabi's Time", in Polanyi, K., et al., eds., *Trade and Market in the Early Empires*, Regnery, Chicago, pp.10-26; Singaravelu, S., *மேலது*, p.46; Kanakalatha Mukund, 1999, *The Trading world of the Tamil Merchant: Evolution of Merchant Capitalism in the Coramandal*, Orient and Longman, Chennai, pp.4-5

[12] *புறநானூறு*, 208:7.

[13] Subrahmanian, N., 1990, *Pre-Pallavan Tamil Index*, University of Madras, (1966 Ist, Ed.), Chennai, pp. 239-240.

[14] *மேலது, பக். 241-242.*

[15] *மாணிக்கனார். அ., 1999, புறநானூறு,* இரண்டாம் தொகுதி, *மேலது, பக். 237;* 'பொலஞ் செய் பல்காசு அணிந்த' *புறநானூறு 353:2.*

[16] செல்வகுமார், வீ. 2009, "சங்க கால முசிறியும் கேரளாவில் பட்டணம் அகழாய்வுகளும்". *வேங்கை- தமிழாய்வுக் கட்டுரைகள்,* (ப.ஆ.) காமராசு, இரா., வெற்றிச்செல்வன், தெ., தமிழ்ப் பல்கலைக் கழக ஆசிரியர் பேரவை, தஞ்சாவூர்.

[17] Shajan, K.P. Tomber, R, Selvakumar.V and Cherian, P. J. 2004, "Locating the Ancient Port of Muziris: Fresh Findings from Pattanam". *Journal of Roman Archaeology* 17, pp. 312-320; Shajan, K.P., Selvakumar, V. and Tomber. R., 2005, "Was Pattanam Muziris?", *Man and Environment*, Vol. 30(2), pp. 66-73.

[18] Selvakumar, V Gopi, P.K. and Shajan, K.P., 2005, "Trial Excavations at Pattanam–A Preliminary Report". *The Journal of the Centre for Heritage Studies* 2, pp. 57-66.

[19] Cherian, P. J., Selvakumar, V. and Shajan, , K.P., 2007, "The Muziris Heritage Project Excavations at Pattanam", *Journal of Indian Ocean Archaeology*, Vol. 4, pp.1-10; Cherian, P.J. , Selvakumar, V. and Shajan, K.P., 2007, "Maritime Traditions of the Malabar coast and the findings from the Pattanam Excavations", *in Recent Research trends in south Asian Archaeology* K.Paddayya, *et. al.* (eds.), Deccan College Post- Graduate Research Institute, Pune, pp. 321-332.

5. கடல்வழிகளும் போர்களும்

ர. பூங்குன்றன்

சங்க இலக்கியத்தில் கடல் வழிகள், கப்பல் போக்குவரத்துகள் ஆகியவை பற்றி விரிவாகப் பேசப்படுகின்றன. கடற்கரைப் பட்டினங்கள் பற்றிய குறிப்புகள் பல செய்திகளை நமக்கு அளிக்கின்றன. தமிழகம் மூன்று பக்கமும் கடலால் சூழப்பட்டிருந்ததால் கடல் போர்கள் மிகுதியாக நிலை பெற்றிருந்தன. இந்தியாவிலேயே கப்பல் படையை வைத்திருந்த பெருமை முதலாம் இராசேந்திர சோழனையே சாரும். அதற்கு முன்பு கப்பல்படை வைத்திருந்தமைக்கான சான்றுகள் குறைவு. இல்லையென்றே கூறலாம். கடல் வணிகம் பற்றிய குறிப்புகள் வெளிநாட்டுக் கல்வெட்டுகளில் குறிக்கப்பெறுகின்றன. சங்க இலக்கியத்தில் வெளிநாட்டு வணிகம் பற்றிய குறிப்புகள் மிகுதியும் பயின்று வரக்காணலாம்.

மேற்குக் கடற்கரையையொட்டி அமைந்திருந்த கடல்வழி மாந்தை, வஞ்சி, முசிறி, நெல்கிண்டா, குட்டநாடு போன்ற ஊர்களையும், பகுதிகளையும் தொட்டுச் சென்றது. தொடக்கத்தில் தனித்தனி நகரங்களை ஆண்டு வந்த சேர மன்னர்கள் பின்னாளில் இருபெரும் வேந்தர்கள் கீழ் கொண்டு வரப்பெற்றனர். தொடக்கத்தில் ஆட்சி பீடங்களாக விளங்கிய ஊர்களில் சில வேந்தர்களின் தலைநகரங்களாக எழுச்சிபெற்றன. அவற்றில் வஞ்சி, மாந்தை ஆகியவை குறிப்பிடத்தக்கவை. மாந்தையைப் பற்றி வரும் பாடல்களும் வளம்மிக்க பகுதியாக விளங்கியத் தன்மையைச் சுட்டுகின்றன. மாந்தையைப் பற்றிய வெளிநாட்டார் குறிப்புகள் குறிப்பிடத்தக்கவை. தமிழகத்தின் முதல் நகரமாக அக்குறிப்புகள் மாந்தையைப் பற்றி குறிப்பிடுகின்றன.

பொன் கொழிக்கும் முசிறியைப் பற்றி அகப்பாடல் ஒன்று விவ்ரிக்கும்.

……………………………சேரலர்
சுள்ளிஅம் பேரியாற்று வெண்நுரை கலங்க
யவனர் தந்த வினைமாண் நன்கலம்
பொன்னொடு வந்து கறியொடு பெயரும்
வளங்கெழு முசிறி ஆர்ப்பு எழ வளைஇ
அருஞ்சமம் கடந்து படிமம் வவ்விய
நெடுநல் யானை அடுபோர்ச் செழியன்

(அகநானூறு 149 : 7-11)[1]

இப்பாடலில் பாண்டியன் நெடுஞ்செழியன் முசிறியைக் கைக்கொண்ட செய்தி கூறப்படுகின்றது. செழியன் முசிறியைக் கைக்கொண்டதற்குக் காரணம் அவ்வூர் கடல் வணிகத்தால் பெருமைபெற்று விளங்கியதே ஆகும். வளத்தைப் பற்றி பரணர் விவரிக்கின்றார்.

மீன்நொடுத்து நெல்குவைஇ
மிசை யம்பியின் மனைமறுக்குந்து
மனைக்குவைஇய கறிமூடையால்
கலிச்சும்மைய கரைக்கலக்குறுந்து
கலம்தந்த பொற்பரிசம்
கழித்தோணியான் கரை சேர்க்குந்து
மலைத்தாரமும் கடல்தாரமும்
தலைப்பெய்து வருநர்க்குஈயும்
புனலங்கள்ளின் பொலந்தார்க்குட்டுவன்
முழங்குகடல் முழவின் முசிறி யன்ன

(புறநானூறு 343 : 1-10)

மற்றொரு அகப்பாடலில் 'குட்டுவன் மாந்தை' என்று கூறப்பெறுவது எடுத்துக் கூறத்தக்கது.

முசிறி நகரில் மலைபடுபொருள்களும் (சந்தனம், மிளகு, அகில் போன்றவை) கடல்படு பொருள்களும் (யவனர் காசு, பொன் அணிகலன், பிற பொருள்கள்) வந்து குவிந்ததை இந்தப் பாடல்கள் சுட்டுகின்றன. அதனால் முசிறி மலைத்தாரமும் கடல்தாரமும் நிறைந்திருந்ததாக பரணர் புகழ்கிறார். இது வெறும் புகழ்ச்சியில்லை உண்மை என்பதை அண்மையில் கேரளத்தில் சங்ககால யவன வணிகத் தொடர்புடைய பட்டணம் என்ற ஊரில் நடைபெற்ற அகழாய்வுகள் உறுதிப்படுத்துகின்றன[2]. மேலும் வியன்னா ஆவணக் காப்பகத்தில் இருக்கும் பாப்பிரசு

ஆவணம் காட்டும் ஏற்றுமதி இறக்குமதிப் பொருள்கள் இக்கூற்றினை உறுதிப்படுத்துகின்றன[3].

குட்டுவனுக்குரிய முசிறி பாண்டியன் வெற்றியால் செழியனுக்கு உரியதாயிற்று என்பது மேலே காட்டிய அகப் பாடலால் உறுதிப்படும். செங்குட்டுவனைப் பற்றி பாடிய பரணர் அவன் கடல் பிறக்கோட்டினான் என்று புகழ்ந்து பாடுவார்.

பல் செருக்கடந்த கொல்களிற் றியானைக்
கோடுநெரல் பௌவங் கலங்க வேலிட்டு
உடைதிரைப் பரப்பிற் படுகடல் ஓட்டிய
வேல்புகழ்குட்டுவன்....

(பதிற்றுப்பத்து 46:10-13)

மற்றொரு பாட்டிலும் (பதிற்றுப்பத்து 45) கடல் வெற்றியைப் பற்றி பரணர் குறிப்பிடுகின்றார். அவரே மேலும் ஒரு பாட்டில் இந்தக் கடல் வெற்றியைப் பற்றி விவரிக்கிறார்.

விரவுப்பணை முழுங்கொலி வெரீஇய வேந்தர்க்
கரண மாகிய வெருவரு புனற்றார்
கன்மிசை யவ்வுங்கடலவும் பிறவும்
அருப்பம் அமைஇய அமர்கடந் துருத்த
ஆள்மலி மருங்கில் நாடகப்படுத்து

(பதிற்றுப்பத்து 50:10-14)

இப்பாடலடிகளில் மலைக்கோட்டை, கடல்கோட்டை, பிறகோட்டை எனப் பல்வேறுபட்ட கோட்டைகளை (அருப்பம்) அழித்தான் என்று புலவர் கூறுகின்றார். இதே புலவர் இவனுடைய கடல் வெற்றியை அகப்பாடல் ஒன்றில் புகழ்ந்துள்ளார்.

மட்டவிழ் தெரியல் மறப்போர்க்குட் டுவன்
பொருமுரண் பெறாஅது விலங்குசினஞ்சிறந்து
செருச்செய் முன்பொடு முந்நீர் முற்றி
ஓங்கு திரைப் பௌவம் நீங்க ஓட்டிய
நீர்மாண் எஃகம் ....

(அகநானூறு 212:16-20)

இப்பாடலடிகளில் செங்குட்டுவனின் கடல்வெற்றி பேசப் பெறுகின்றது. சேர மன்னர்களின் வெற்றிகளைப் பாடிய பண்டைய நாள் புலவர்கள் கடம்பு மரத்தை வெட்டியதைப் பெருவெற்றியாகக் கூறுவர்.

பட்டு (கடல்) வழி

உலகின் முதல் முதலில் பட்டுப்புழுவை வளர்த்துப் பட்டினை உற்பத்தி செய்தவர்கள் சீனர்கள் ஆவர். ஆனால் பட்டு உற்பத்தியின் இரகசியத்தை அவர்கள் யாருக்கும் கற்றுத் தரவில்லை. பட்டு நூலை உற்பத்தி செய்து யவன நாடுகளுக்கு விற்றனர். சீனத்துப்பட்டு வணிகர்கள் மத்தியதரைக்கடல் யவன நாடுகளுக்கு விற்றனர். அவர்கள் சென்ற பெருவழி பட்டுப் பெருவழி என்று அழைக்கப் பெற்றது. இது மத்திய ஆசியா வழியாகச் சென்றது. மேலும் சுமத்ரா, மலேசியா, பர்மா, வங்கம், கலிங்கம், சாதவாகன நாடு, தமிழ்நாடு, செங்கடல் வழியாக யவன நாட்டிற்குச் சென்று பட்டு வணிகத்தில் ஈடுபட்டனர். இந்தக் கடல்வழியை பண்டை நாளில் பட்டு(கடல்) வழி என்று அழைத்தனர், இந்தப் பட்டுப்பெருவழியும், பட்டு(கடல்) வழியும் பட்டு வணிகத்திற்கு மட்டுமன்றி பல நாட்டு நடப்புகளை அறிந்து கொள்ளும் செய்திகளைத் தாங்கிச் செல்லும் செய்தித் தொடர்பு வழியாகவும் விளங்கின. கலகம், ஆட்சிமாற்றம், இயற்கை அழிவுகள், ஆட்சி முறைகள் ஆகியவற்றை அறிவிக்கும் செய்திகளைத் தாங்கிச் செல்லும் வழியாகவும் இது விளங்கியது. *பட்டினப்பாலை* (189) 'குணகடல் துகிரும்' என்று கூறுவது சீனப்பட்டினையும் *அர்த்தசாத்திரத்தில்* 'சீனப்பட்டா' என்று கூறப்பெறுவதும் எடுத்துக் காட்டத்தக்கது. அந்நூலில் சீனப்பட்டிற்கும் உள்ளூர் பட்டிற்குமிடையேயான தரம் பற்றி கூறப்பெறுகின்றது. 'பட்ட' என்ற சொல் பட்டு என்பதன் திரிபாக எடுத்துக் கொண்டால் கி.மு. 4-ஆம் நூற்றாண்டிலேயே சீனத்துப் பட்டு தமிழகத்திற்குக் கொண்டு வரப்பெற்றது எனலாம். தென்னிந்தியா வழியாகவும் யவன நாட்டிற்குப் பட்டு சென்றிருக்கலாம்.

மேற்குக் கடற்கரை

அகநானூற்று 152-ஆம் பாடலில் இறால் மீன்கள்* கப்பல்கள் சிதையுமளவிற்குத் தாக்கும் என்று கூறப்பெறுகின்றது.

---

* இறால் மீன்கள் தாக்கும் திறனுடையதாக அறிவியல் செய்திகள் ஏதுமில்லை. எனவே, சங்க இலக்கியத்தில் கூறப்பட்ட இக்கருத்து மீளாய்விற்குரியது. இது சுறா மீனைக் குறிப்பாதாக இருக்கலாம்- பதிப்பாசிரியர்கள்

சினங்கெழு தானைத் தித்தன் வெளியன்
இரங்குநீர்ப் பரப்பிற் கானலம் பெருந்துறைத்
தனம்தரு நன்கலஞ் சிதையத் தாக்கும்
சிறுவெள் ளிறவின் குப்பை யன்ன
உறுபகை தரூஉம் மொய்ம்மூசு பிண்டன்
முனைமுரண் உடையக் கடந்த வெண்வேல்
இசைநல் ஈகைக் களிறுவீசு வண்மகிழ்ப்
பாரத்துத் தலைவன் ஆர நன்னன்

(அகநானூறு 152:5-12)

இப்பாடல் வரிகளில் பிண்டன் கப்பல்களைத் தாக்கிக் கொள்ளையடிப்பவனாகக் காட்சி அளிக்கிறான். மேற்குக் கடற்கரையில் நன்னனின் பாரம் என்னும் ஊர், பிண்டனின் ஊர், தித்தனின் கானலம் பெருந்துறை ஆகிய இடங்கள் மேற்குக் கடற்கரையில் கீழிருந்து மேலாக நிலைபெற்ற ஊர்களாகலாம். மேலை நாடுகளிலிருந்து வரும் கப்பல்கள் தித்தன் ஊரை அடையும்போது இறால் கூட்டம் போன்ற பிண்டனின் படை கப்பல்களைத் தாக்கிக் கொள்ளையடித்திருக்கலாம் அல்லது பிண்டன் கடற்கொள்ளையர் கூட்டத் தலைவனாக இருந்திருக்கலாம். இந்தப் பிண்டனின் செயல்களைத் தடுக்க நன்னன் அவனைத் தாக்கி ஒடுக்கியிருக்க வேண்டும். தித்தன் வெளியன் என்பதில் வெளியன் என்பவன் தித்தன் வெளியன் ஆகலாம். வெளியன் என்பது இன்று கேரளத்திலுள்ள வெளியன் என்ற ஊரைக் குறிப்பதாகலாம். மேற்குக் கடற்கரையில் கடற்கொள்ளையர் இருந்துள்ளார்கள் என்பதை வெளிநாட்டார் குறிப்புகளும் தெரிவிக்கின்றன.

மாந்தை

இவ்வூர்ப் பெயர் இரண்டு விதமாக அழைக்கப் பெறுகின்றது. மாந்தையை மரந்தை என்றும் பாடங் கொண்டுள்ளனர். உ.வே.சாமிநாதையர் மாந்தை என்றே பாடம் கொண்டுள்ளார். தாலமி குறிப்புகளில் கூறப்பெறும் மாந்தகோரா என்பது மாந்தையாவும் இருக்கலாம்[4]. *நற்றிணைப்* (395:9) பாடல் ஒன்றில் மாந்தை குட்டுவனின் நகரமாகக் குறிக்கப் பெறுகின்றது. அகப்பாடல் ஒன்று நெடுஞ்சேரலாதன் பகைவரை வென்று தனதாக்கிக் கொண்ட செய்தியைக் கூறுகின்றது.

வலம்படு முரசின் சேர லாதன்
முந்நீ ரோட்டிக் கடம்பறுத்து, இமயத்து
முன்னோர் மருள வணங்குவில் பொறித்த
நன்னகர் மாந்தை முற்றத்து ஒன்னார்

பணிதிறை தந்த பாடுசால் நன்கலம்
பொன்செய் பாவை வயிரமொடு ஆம்பல்
ஒன்று வாய் நிறையக் குவைஇ அன்றவன்
நிலந்தினத் துறந்த நிதியத் தன்ன

(*அகநானூறு* 127:3-10)

நன்னகர் மாந்தை என்று போற்றப்பெறுவதிலிருந்து அவ்வூர் வணிக வளங்கொழித்த ஊராகவும் விளங்கியது எனலாம். பகைவர்கள் கொடுத்த திறை பாடுசால் நன்கலம், பொன்பாவை, வயிரம் ஆகியவை கலந்த குவியல்களாகக் கிடந்த தன்மையைப் புலவர் விரித்துக் கூறியுள்ளார். மேலும் இதே பாட்டில் கடம்பறுத்த வெற்றியைப் பாடியுள்ளார். அதனால் கடம்பர்கள் வாழ்ந்த தீவும் மாந்தை நகருக்கருகில் இருந்திருக்கலாம். இக்குடியினர் கடல் கொள்ளையராகவும் இவன் கடம்ப மரத்தை வெட்டிய செய்தியை *பதிற்றுப்பத்து* இரண்டாம் பத்திலும் காணலாம் (*பதிற்றுப்பத்து* :11).

இதே மாந்தை நகரம் குட்டுவன் மாந்தை என்று கூறப்பெறுவதையும் பார்க்கிறோம். இங்கு குட்டுவன் என்பது செங்குட்டுவனையே ஆகும். 375-ஆம் பாடலில் குட்டுவன் மாந்தை என்று கூறப்பெறுகின்றது.

கடும்பகட் டியானை நெடுந்தேர்க் குட்டுவன்
வேந்தடு மயக்கத்து முரசதிர்ந் தன்ன
ஓங்கற் புணரி பாய்ந்தாடு மகளிர்
அணிந்திடு பல்பூ மரீஇ யார்ந்த
ஆபுலம் புகுதிரு பேரிசை மாலைக்
கடல் கெழு மாந்தை ....

(*நற்றிணை* 395:4-9)

இப்பாடல் வரிகளில் மாந்தை செங்குட்டுவனின் நகரமாகக் குறிக்கப்பெறுகின்றது. செங்குட்டுவன் நெடுஞ்சேரலாதனின் மகனாகையால் அவன் கீழிருந்த மாந்தை நகரம் செங்குட்டுவனின் கீழிருந்ததாகக் கூறப்பெறுகின்றது.

குறுந்தொகைப் பாடல்களில் 'குட்டுவன் மாந்தை' (34:7) என்றும் 'நாரை நிறை பெயர்ந்து அயிரை அயரும் ஊரோ நன்றுமன் மாந்தை' (166:2-3) என்றும் கூறப்பெறுகின்றது. ஒரு பாடலில் குட்டுவன் மாந்தை என்று கூறப்பெறுகின்றது. *பதிற்றுப்பத்து* 90-ஆம் பாடலில் 'மாந்தையோர் மருக' என்று கூறப்பெறுகின்றது. ஆனால் மேற்குக் கடற்கரையிலிருந்து மாந்தைக்குத் தலைவன் என்று கூறப்பெறுவது ஆய்வுக்குரியது. மேற்குக் கடற்கரையிலிருந்து சேரர்கள் படிப்படியாக கொங்கு

நாட்டை வென்று தகடூர் வரை தங்கள் ஆட்சியைப் பரப்பினார்கள் எனலாம். கொங்குநாடு, தங்கள் ஆதிக்கத்தில் நிரந்தரமாக வைத்துக் கொள்ள கருவூரைத் தங்கள் தலைநகராக மாற்றியிருக்க வேண்டும்.

நெடுஞ்சேரலாதன் – யவனர் போர்

பதிற்றுப்பத்து இரண்டாம் பத்தின் பதிகத்தில் நெடுஞ்சேரலாதன் யவனர்களை வென்ற செய்தி கூறப்பெறுகின்றது.

நயனில் வன்சொல் யவனர்ப் பிணித்து
நெய்தலைப் பெய்து கைபிற் கொளீஇ
(*பதிற்றுப்பத்து* பதிகம் 2: 8-9)

பொதுவாக பதிகங்கள் நம்பகத் தன்மையில்லாதவை என்று வரலாற்றாசிரியர்கள் கூறுவர். காரணம் *பதிற்றுப்பத்து* சுவடிகள் சிலவற்றில் பதிகப் பாடல்கள் இல்லை என்றும், அதனால் பதிகப் பாடல்கள் பின்னாளில் வந்தோர் எழுதிச் சேர்த்தவை என்றும் உ.வே.சாமிநாதையர் கூறுவார். இது கொண்டு வரலாற்றாசிரியர்கள் பதிகங்களை நம்புவதில்லை. ஆனால் ஜே.ஆர்.மார் அவர்கள் ஓர் அரசனைப் புலவர் பாடிய பின்பு அவ்வரசன் வாழ்க்கையில் நிகழ்ந்தவற்றை வழிவழியாகத் தொகுத்துக் கூறிய செய்திகளைப் பதிகங்களில் பாடி வைத்தார்கள் என்று கூறியுள்ளார்[5]. அதனால் பதிகங்களில் உண்மைச் செய்தியும் கூறப்பெற்றுள்ளது எனலாம். மேலே காட்டிய பதிக அடிகளைப் பற்றி எழுதிய அவ்வை சு.துரைசாமிப் பிள்ளை அவர்கள் வணிகராக வந்த யவனரைக் குறிக்கும் என்றார். இதற்கு வேறுவிதமாகவும் பொருள் கூறலாம். வட மேற்கிந்தியாவில் ஆண்ட இந்தோ கிரேக்க மன்னர்களை பண்டைய இலக்கியங்கள், கல்வெட்டுகள் யவனர் என்று கூறும். மேலும் ஸ்ட்ரபோ குறிப்புகளில் இந்தோ-கிரேக்க மன்னன் டிமிட்ரீஸ் என்பான் சேரநாடு (Cheros), பூழிநாடு (Pornoi) வரை படையெடுத்து வென்றான் என்று கூறியுள்ளார். இப்பகுதிகள் சீனநாட்டில் இருப்பதாக வின்சன்ட் ஸ்மித் குறிப்பிடுவார்[6]. பிர்நோயி என்பது பூழிநாடு என்று கொள்வதில் தவறில்லை. காரணம் தமிழில் ழகரம் கிரேக்க மொழியில் றகரமாகத் திரியும். தமிழகம் என்ற சொல்லை தமிரிகே என்று தாலமி கூறுவார். அதனால் பிர்நோயி என்பதில் நோயி என்பது நாடு என்று தாலமி கூறுவார். அதனால் பிர்நோயி என்பதில் நோயி என்பது நாடு

என்ற தமிழ்ச் சொல்லின் கிரேக்க வடிவம். அதனால் பிர்நோயி என்பது பூழிநாடு என்பதே ஆகும். அதனால் ஸ்ட்ரபோ கூறும் சேரோ, பிர்நோயி ஆகிய பெயர்கள் சேரநாட்டையும், பூழிநாட்டையும் குறிப்பதாகலாம். யவனர் என்ற சொல் காரவேலன் கல்வெட்டில் குறிக்கப்பெறுகின்றது. காரவேலன் யவனர்களை வென்றதாகக் கூறிக்கொள்கின்றான். அவன் வென்ற யவனர் யார் என்பதில் கருத்து வேறுபாடுகள் இருந்தன. அண்மையில் உத்தரபிரதேசம் ரேஹ் என்ற ஊரில் கிடைத்த கல்வெட்டில் மினேண்டார் என்ற இந்தோ கிரேக்க மன்னன் குறிக்கப்பெறுகிறான்[7]. அதனால் அவன் ஆட்சி அப்பகுதியில் மட்டுமன்றி கலிங்கத்திலும் பரவியிருந்திருக்க வேண்டும். அதனால் காரவேலன் யவனர்களை வென்றிருக்க வாய்ப்புண்டு. இந்த நிலையில் இரண்டாம் பத்து பதிகத்தில் கூறப்பெறும் யவனர் வெற்றியை நோக்க வேண்டும். இந்தப் பின்னணியில் நெடுஞ்சேரலாதன் வென்ற யவனர் இந்தோ கிரேக்க மன்னராக இருக்கலாம்.

சான்றெண் விளக்கம்

---

[1] இக்கட்டுரையில் அளிக்கப்பெறும் சங்க இலக்கியக் குறிப்புகளுக்கு நியூ செஞ்சுரி புக் ஹவுஸின் சங்க இலக்கிய வெளியீடுகள் பயன்படுத்தப் பெற்றன.

[2] Shajan, K.P. Tomber, R, Selvakumar.V and Cherian, P. J. 2004, "Locating the Ancient Port of Muziris: Fresh Findings from Pattanam". *Journal of Roman Archaeology* 17, pp. 312-320; Shajan, K.P., Selvakumar, V. and Tomber., R., 2005, "Was Pattanam Muziris?", *Man and Environment*, Vol. 30(2), pp. 66-73.

[3] ராஜன், கா.,2006, "முசிறி-அலெக்ஸாண்டிரியா வணிக உடன்படிக்கை:ஒரு தொல்லியல் பார்வை", *தமிழகக் கடல்சார் வரலாறு: அண்மைக்கால ஆய்வுகள்*, (ப.ஆ.)அதியமான், ந., ஜெயக்குமார், பா. தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம், தஞ்சாவூர்.பக்.33-45

[4] Loius Renou (ed.), 1925, *LA GÉOGRAPHIE DE PTOLÉMÉE, L'INDE*, Paris, p.4.

[5] Mar, J.R., 1982, *Eight Anthologies*, Institute of Asian Studies, Chennai.

[6] Vincent Smith, 1958, *History of India*, Oxford University Press. (First Printed 1906)

[7] Sharma, G.R., 1980, *Inscriptions of Menander and the Indo-Greek Invasion of the Ganga Valley*, Abinash Prakasan, New Delhi.

6. தமிழகக் கடற்கரை துறைமுகப் பட்டினங்களும் அகழாய்வுகளும்

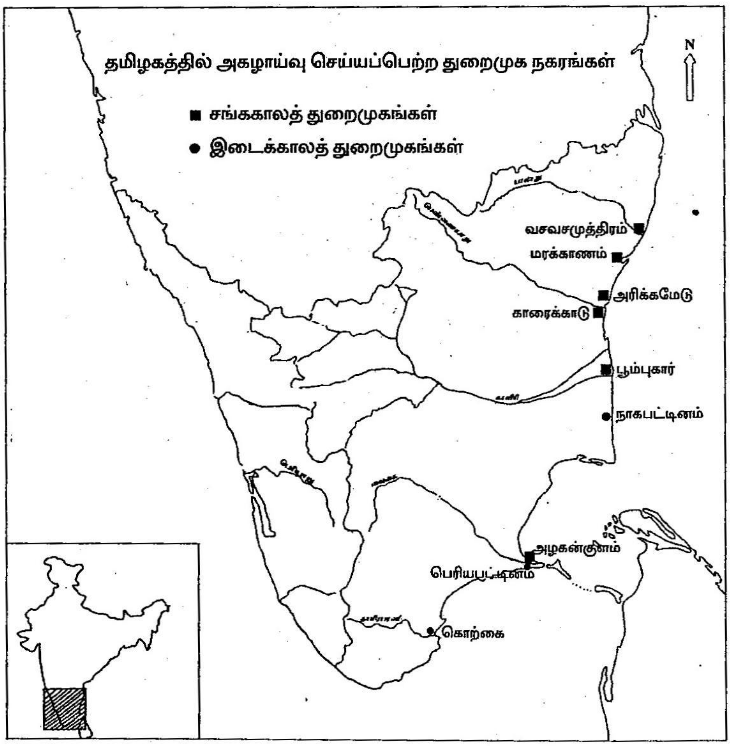
ச. செல்வராஜ்

தமிழகக் கடற்கரையை ஒட்டி பண்டைய காலத்தில் பல துறைமுகங்கள் இயங்கி வந்துள்ளன. உள்நாட்டில் பண்டமாற்று முறையில் நடைபெற்றிருந்த வணிகமும் வெளிநாட்டினரோடு குறிப்பாக மேலை நாட்டோடு கொண்டிருந்த வணிகமும் துறைமுகங்களின் வளர்ச்சிக்கு உதவின. தமிழகம் மேலை நாடுகளுடன் கொண்டிருந்த வணிகத் தொடர்பைப் பற்றி சங்க இலக்கியங்கள் பல எடுத்துரைக்கின்றன. தமிழகம் மேலை நாடுகளுடன் மட்டுமன்றி கீழை நாடுகளான சீனம், மலேசியா, ஜாவா, வடபோர்னியா ஆகிய நாடுகளுடனும் சிறந்ததொரு கடல் வணிகத்தொடர்பைக் கொண்டிருந்தது[1].

கிரேக்கர்கள் தமிழகத்துடன் தங்களது வணிகத் தொடர்பை கி.மு.5-ஆம் நூற்றாண்டிலிருந்து ஏற்படுத்திக் கொண்டிருக்கலாம் எனக் கருதப்படுகிறது. தமிழகத்து நறுமணப் பொருள்களின் சுவையையும் பிற ஏற்றுமதிப் பொருள்களின் பெருமையையும் கிரேக்கர்கள் மூலம் உரோமானியர்கள் அறிந்து கொண்டனர்[2]. அதன் பின்னர் கி.மு.1-ஆம் நூற்றாண்டு முதல் உரோம் நாட்டு வணிகத் தொடர்பு விரிவடைந்தது எனலாம். ஏனெனில், இக் காலவரம்பிற்கு முற்பட்ட உரோமானியர் நாணயங்கள் எதுவும் தமிழகத்தில் கிடைக்கவில்லை.

உரோமானியப் பேரரசர் அகஸ்டஸ் கி.மு.30-இல் எகிப்தை வென்று அங்குத் தனது ஆட்சியை நிறுவினார். இதனால் தமிழகத்துடன் உரோமானிய வணிகத் தொடர்பு

ஏற்பட்டது. கி.பி. 1-ஆம் நூற்றாண்டில் எழுதப்பட்ட *பெரிப்ளூஸ் ஆஃப் எரித்திரியன் சீ* என்ற நூலிலும்[3], பிளினி எழுதிய *உயிரியல்* நூலிலும்[4], தாலமி எழுதிய *பூகோள* நூலிலும்[5] தமிழகத்தின் கடல் வணிகம், துறைமுகங்கள் பற்றிய சான்றுகள் பல காணக்கிடைக்கின்றன. சங்ககால மக்களின் வாழ்க்கை முறை, கடல் கடந்த வணிகம் போன்ற செய்திகளைச் சங்க நூல்கள் குறிப்பிடுவதைப் போல வெளிநாட்டவர் குறிப்பு களிலும் காணப்படுகின்றன.



படம் 6.1 தமிழகத்தில் அகழாய்வு செய்யப்பெற்ற துறைமுக நகரங்கள்

இச்சான்றுகளின் அடிப்படையில் சென்ற நூற்றாண்டிலிருந்து தமிழகத்தின் கடற்கரைப் பகுதிகளில் அகழாய்வுகள் மேற்கொள்ளப் பட்டன. இவ்வகழாய்வுகளை இந்திய அரசுத் தொல்லியல் துறை, தமிழக அரசுத் தொல்லியல் துறை, சென்னைப் பல்கலைக்கழகத்

தொல்லியல் துறை, தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகத் தொல்லியல் துறை ஆகியன மேற்கொண்டன. அகழாய்வில் கிடைத்தச் சான்றுகளைக் கொண்டு வரலாற்றுத் தொடக்க காலத் துறைமுகங்கள், இடைக்காலத் துறைமுகங்கள் என இனம் காணமுடிகிறது (படம் 6.1). இக் கட்டுரையில் இதுவரை தமிழகத் துறைமுகங்களில் நிகழ்த்தப்பெற்ற அகழாய்வுகளின் கண்டுபிடிப்புகள் விளக்கப் பெறுகின்றன.

சங்ககாலத் துறைமுகங்கள்

1. வசவசமுத்திரம்

வரலாற்றுத் தொடக்ககாலத் துறைமுகமாக விளங்கிய வசவசமுத்திரம் மாமல்லபுரத்தில் இருந்து தெற்கே 11 கி.மீ. தொலைவில் அமைந்துள்ளது. காஞ்சிபுரம் மாவட்டத்தில் கடற்கரையை ஒட்டி அமைந்துள்ள இக்கிராமத்தின் அருகே வயலூர் அமைந்துள்ளது. இப்பகுதியை தமிழக அரசுத் தொல்பொருள் ஆய்வுத்துறை அகழாய்வு செய்தது[6]. இங்கு நடைபெற்ற அகழாய்வில் உரோமானிய மதுச்சாடித்துண்டுகள் சில கிடைத்துள்ளன. இவற்றைக் கொண்டு வசவசமுத் திரத்துடன் உரோமானியர் தொடர்பு கொண்டு வணிகம் புரிந்த ஒரு துறைமுகப்பட்டினமாக இருந்தது என்பதை அறிய முடிகிறது.

2. அரிக்கமேடு

பாண்டிச்சேரிக்குத் தெற்கில் 6 கி.மீ தொலைவில் காக்கையன் தோப்பு மேட்டினையொட்டி அரியாங்குப்பத்தாறு என்ற சிற்றாறு ஓடுகின்றது. ஆற்றின் கரையில் உள்ளதால் அரிக்கமேடு எனப் பெயர் வந்துள்ளது. 'அருகன்மேடு' சமணத் துறவிகள் வாழ்விடமாக இருக்கலாம் என்றும் விளக்கம் தரப்படுகிறது. இங்கு பிரெஞ்சு அறிஞரான கசால், ஆங்கிலேய ஆய்வாளரான மார்டிமர் வீலர், சென்னைப் பல்கலைக்கழத்துடன் இணைந்து விமலா பெக்லி ஆகியோர் அகழாய்வுகளை நிகழ்த்தி உள்ளனர்.

உரோமானியர்களின் மட்கலன்கள் பெரும் எண்ணிக்கையில் இங்கு கிடைத்துள்ளன. அரிய கல்மணிகள், தங்கத்தாலான பளிங்கு மணிகள், சங்கு மணிகள், சுடுமண்

மணிகள், சுடுமண் உருவங்கள், இரும்புப் பொருள்கள் இவற்றுடன் கட்டடங்களின் பகுதிகளும் வெளிக் கொணரப்பட்டன.

அரிக்கமேடு அகழாய்வு, சங்க கால இலக்கியங்கள் குறிப்பிட்ட கடல் வணிகத்தை உறுதி செய்கிறது[7]. மேலும் உரோமானிய நாட்டு மக்களின் மட்கலன்கள் அந்நாட்டோடு நாம் கொண்டிருந்த தொடர்பை வெளிக்காட்ட உதவும் அரிய சான்றாகும். இங்கு நெசவுத் தொழில், கல் மணிகள் செய்யும் தொழிற்பேட்டை இருந்துள்ளதை அங்குக் கிடைத்துள்ள தொல் பொருள்கள், கட்டடப்பகுதிகள் உறுதி செய்கின்றன. கி.பி.1-2-ஆம் நூற்றாண்டில் ஒரு சிறந்த கடற்கரைத் துறைமுகப்பட்டினமாகவும், வணிகத்தலமாகவும் செழிப்பான பகுதியாகவும் இருந்துள்ளதைத் தொல்பொருள்கள் மூலம் உறுதி செய்கின்றன[8].

3. மரக்காணம்

திண்டிவனத்திலிருந்து சுமார் 35 கி.மீ. தொலைவில் விழுப்புரம் மாவட்டத்தில் கிழக்குக் கடற்கரையில் அமைந்து உள்ளது மரக்காணம். சங்ககால இலக்கியங்கள் இவ்வூரை எயிற்பட்டினம் என்று குறிக்கின்றன. *பெரிப்ளூஸ்* நூல் இவ்வூரை சோபாட்டனா என்று குறிப்பிடுகிறது.

மரக்காணம் பகுதியில் உரோமானிய மட்பாண்டத் துண்டுகளும், மான் கொம்பு முதலிய பொருள்களும் அகழாய்வில் கிடைத்துள்ளன[9]. இவை மரக்காணம் பண்டைய துறைமுகப் பட்டினமாக விளங்கியது என்பதை உறுதி செய்கின்றன. இப்பகுதியில் தமிழ்நாடு அரசுத் தொல்லியல் துறை, அகழாய்வு மேற்கொண்டு இக் கருத்துக்கு மேலும் வலுவூட்டும் சான்றுகள் வழங்கியுள்ளதும் குறிப்பிடத் தக்கதாகும்.

4. காரைக்காடு/குடிகாடு

காரைக்காடு கடலூர் மாவட்டத்தில் கடற்கரையை ஒட்டி அமைந்துள்ளது. இவ்வூரின் ஒரு பகுதி குடிகாடு ஆகும். அரிக்கமேட்டிலிருந்து 30 கி.மீ தொலைவில் அமைந்துள்ள மற்றொரு வணிகத்தலமாக காரைக்காடு திகழ்ந்துள்ளது. பெரிய துறைமுகப்பட்டினங்களில் பொருள்களை இறக்கி பின்னர் அவை இதுபோன்ற தொழிற்பட்டறைகளுக்கும் வாணிகத்

தலங்களுக்கும் தோணிகள் மூலம் கொண்டுசெல்லப்பட்டிருத்தல் வேண்டும்.

இங்கு இந்திய தொல்லியல்துறை, பரப்பாய்வுத்துறை அகழாய்வு மேற்கொண்டது. இங்கு மேற்கொண்ட மேற்பரப்பு ஆய்விலும் அகழாய்விலும், உரோமானியத் தொடர்பு கண்டறியப் பட்டது[10]. இங்குக் கிடைத்த ரௌலெட்டட், ஆம்போரா வகை பானை ஓடுகள் உரோமானியர் தொடர்பை உறுதிப்படுத்துகின்றன.

இங்கு சால்சிடனி, அமெதிஸ்ட், பெரில், ஜாஸ்பர், அகேட் போன்ற கல் மணிகளும், கண்ணாடி மணிகளும் கிடைத்துள்ளன[11]. குடிகாடு எனும் ஊருக்கு அருகேதான் தேவனாம்பட்டினம் எனும் கடற்கரைப்பட்டினம் உள்ளது.

குடிகாட்டில் நடைபெற்ற அகழாய்வு பல உண்மைகளை வெளிக் கொணர்ந்துள்ளது. குடிகாடு அரிய கல்மணிகள் செய்யும் தொழில்கூடமாகத் திகழ்ந்துள்ளது. முழுமை பெற்ற மணிகள், முழுமை பெறாத மணிகள், அரை குறையான அளவில் சிறியதும், பெரியதுமான மணிகள், கல்மணிகள் செய்ய உதவும் மூலக்கற்கள் போன்றன கண்டறியப்பட்டன. மேலும் உரோமானியர்களோடு தொடர்பு இருந்தமைக்கான பானை ஓடுகளுமுள்ளன. கி.பி.2-ஆம் நூற்றாண்டினைச் சார்ந்த செங்கற் கட்டடப் பகுதிகளும் இங்கு வெளிக்கொணரப்பட்டுள்ளன[12].

அகழாய்வில் வெளிக் கொணரப்பட்ட செங்கற்கள் அளவில் பெரியதாக, காவிரிப்பூம்பட்டினம், உறையூர், காஞ்சிபுரம், அரிக்கமேடு போன்ற இடங்களில் அகழாய்வில் கிடைத்த செங்கற்களைப் போன்றுள்ளது. எனவே இவை சமகாலத்தைச் சார்ந்தன என்பதை உறுதியாகக் கூறலாம்.

5. காவிரிப்பூம்பட்டினம்

காவிரிப்பூம்பட்டினம் என்றழைக்கப்பெறும் பூம்புகார் காவிரியின் முகத்துவாரத்தில் அமைந்துள்ளது. காவிரி கடலுடன் கலக்கும் இடத்தில் அமைந்துள்ளதால் காவிரிபுகும் பட்டினம் எனும் பெயரைப் பெற்றது. காவிரிப்பூம்பட்டினம் சங்க காலத்தில் சோழர்களின் ஒரு சிறந்த துறைமுகப் பட்டினமாகச் செயல்பட்டு வந்துள்ளது. மேலும் அங்கு நடைபெற்ற வணிகம், கடைச்சங்க மக்களின் வாழ்க்கை முறைகள் என்பன போன்ற நிகழ்வுகளைச் சங்க இலக்கியமான *பட்டினப்பாலை*,

காப்பியமான *சிலப்பதிகாரம்* ஆகிய இலக்கியங்கள் எடுத்து இயம்புகின்றன.

இங்கு மைய அரசு மற்றும் மாநில அரசு தொல்லியல் துறை அகழாய்வுகளை மேற்கொண்டு இந்த அரிய செய்திகளை வெளிக்கொணர்ந்துள்ளன[13]. இங்கு நில அகழாய்வும், கடல் அகழாய்வும் மேற்கொள்ளப்பட்டது[14]. நில அகழாய்வு இந்நகரம் பரந்து விரிந்திருந்தது என்பதைத் தெளிவுபடுத்தியுள்ளது. தற்பொழுது காணப்படும் கடற்கரைப் பகுதியிலிருந்து சுமார் 2 கி.மீ தொலைவில் பெரிய கட்டடப் பகுதிகள் வெளிக்கொணரப்பட்டன. கீழையூரில் காணப்பட்ட கட்டடப் பகுதி சங்க காலத்தில் கட்டப்பட்ட படகுத் துறைமுகம் என ஆய்வில் கண்டறியப்பட்டுள்ளது. பல்லவனீசுவரம் என்ற இடத்தில் அகழாய்வு மூலம் பௌத்த விகாரம் வெளிக் கொணரப்பட்டது[15]. சங்க இலக்கியங்களும், *பெரிப்ளூஸ்* நூல் தெரிவித்த கருத்துகளும், காவிரிப்பூம்பட்டினம் பண்டைய காலத்தில் சிறந்த துறைமுகப்பட்டினம் என்பதை தெளிவுப் படுத்தியுள்ளன. மேலும் இந்நகரம் கடல் கொண்டதால் பல பகுதிகள் அழிந்துபட்டன என்பதை இங்கு கடலகழாய்வு செய்ததன் மூலம் அறியமுடிகிறது[16]. அதன் விளைவாகக் கடற்கரையில் இருந்து சுமார் 5 கி.மீ. தொலைவில் கட்டடப் பகுதிகள் இருப்பதைக் கண்டறிய முடிந்தது. எனவே, பண்டைய காவிரிப்பூம்பட்டினம் வணிகத்தலமாக மட்டுமன்றி பல வெளிநாட்டாரும் இங்கு வந்து தங்கி தங்களது வணிகம் தமிழகத்தோடு தொடர்பு கொண்டிருந்தது என்பது தெளிவாகின்றது.

6. அழகன்குளம்

அழகன்குளம் வைகை ஆறு வங்காளவிரிகுடாக் கடலில் கலக்கும் இடத்தில் உள்ளது. இது இராமநாதபுரத்திலிருந்து 24 கி.மீ. தொலைவில் அமைந்துள்ளது.

இங்குத் தமிழ்நாடு அரசுத் தொல்லியல் துறை அகழாய்வு மேற்கொண்டு பல செய்திகளை வெளிக்கொணர்ந்துள்ளது[17]. இது தமிழகத்தின் சிறந்த வணிகத்தலமாகவும், துறைமுகமாகவும் விளங்கியுள்ளது. இங்கு நடைபெற்ற அகழாய்வில் உரோமானிய மட்கலன்கள், உரோமானிய மன்னர்கள் தியோடிஸிஸ், வாலெண்டைன், ஆர்கேடியஸ் ஆகியோரின் காசுகள் கிடைத்

துள்ளன. ரோமானியக் கப்பல் உருவம் வரைந்த மட்கலத்துண்டுகள் இரண்டும், பெண் உருவம் பதித்த மட்கலத்துண்டு ஒன்றும் கல்மணிகள், சங்கு மணிகள், சங்கு வளையல்கள், தமிழ்-பிராமியும் ஈழநாட்டுத் தொடர்புடைய பிராமி எழுத்தும் பொறித்த பானை ஓடுகளும், சங்ககால வகைகளைச் சார்ந்த அனைத்து வகையான தென்னக, வடநாட்டுப் பானை ஓடுகளும் இங்குக் கிடைத்துள்ளன[18]. இங்கு முழுமையான நிலையிலும், முழுமைபெறாத நிலையிலும், துளையிடப்படாத நிலையிலும் பல வகை கல்மணிகளும், மூலக் கற்களும் கிடைத்துள்ளதால் அழகன்குளம் ஒரு தொழிற்பட்டறையாகவும், ஏற்றுமதி செய்யும் துறைமுகப் பட்டினமாகவும் திகழ்ந்திருக்க வேண்டும் என்பதை அவை உறுதி செய்கின்றன. இங்குக் கண்டெடுக்கப்பட்ட ஏராளமான உரோமானிய மட்கலன்கள் உரோமானியர்கள் இங்குத் தங்கியிருந்தனர் என்பதற்குச் சான்றாக அமைகின்றன. பானை ஓடுகளில் உரோமானிய கப்பல் உருவமும் பாய்மரக் கப்பல் உருவமும் பொறித்துள்ளமைக் காணப்படுவதால் இங்கு அனைத்து வகையான கப்பல்களும் வந்து சென்றுள்ளன என அறியலாம்[19].

மேலும் இங்குள்ள புதுக் குடியிருப்பு பகுதியில் ஆய்வு மேற்கொண்டபொழுது சோழர்காலத் தடயங்களான காரை ஓடுகளும், கெண்டி மூக்கு பகுதிகள் போன்ற இடைக்கால பானை ஓடுகள் மட்டும் காணப்பட்டன. இவை சோழர் காலத்திலும் தொடர்ந்து இப்பகுதி ஒரு துறைமுகப் பட்டினமாகத் திகழ்ந்துள்ளது என்பதை உணரலாம். சங்ககால பாண்டியர்களும் இத்துறைமுகத்தை பயன்படுத்தியுள்ளனர் என்பதை இங்குக் கிடைத்துள்ள பாண்டியர் காசு உணர்த்துகிறது.

துறைமுகத்திற்கான படகுத்துறை காணப்படாததால் இதனை துறைமுகப்பட்டினம் அல்ல என்று கூறும் கருத்து ஏற்புடைத்தல்ல[20]. பல கடற்கரைத் துறைமுகப் பட்டினங்களுக்குப் படகுத்துறை இல்லாத காலத்திலும் கரையை ஒட்டி பல மரக்கலங்களில் சென்று தன் வணிகத்தை நடத்தி இருக்க வேண்டும். அவ்வாறின்றி இத்தகைய அரிய தொல்பொருள்கள் இங்குக் கிடைக்க வாய்ப்பில்லை.

7. கொற்கை

பெரிப்ளூஸ் இதனை கொல்ஸாய் என்று குறிப்பிடுகிறது. தாமிரபரணி ஆற்றிற்கு 3 கி.மீ. வடக்கே அமைந்துள்ள கொற்கை தற்பொழுது 6 கி.மீ. கடலிலிருந்து நிலப்பகுதியில் வடமேற்கே அமைந்துள்ளது. தமிழ் இலக்கியங்கள் 'புகழ் தனி சிறப்பிற் கொற்கை முன்துறை' என்று புகழ்மிக்க பாண்டியநாட்டுத் துறைமுகமாக இதனைச் சித்தரிக்கின்றன. சங்ககாலப் பாண்டியர்களின் குறிப்பிட்ட தலைநகரமாகவும், துறைமுகமாகவும் செயல்பட்ட பகுதி கொற்கை ஆகும். பாண்டியர்கள் முத்து எடுக்கும் நகரமாக இதனைக் குறிப்பர். *பெரிப்ளூஸ்* கொற்கைக் கடல்பகுதியில் நிகழ்ந்த முத்துக்குழித்தலைப் பற்றிக் குறிப்பிடுகிறது.

கால்டுவெல் 1876-இல் அகழாய்வு மேற்கொண்டு முதுமக்கள் தாழிகள் இருந்ததை வெளிக்கொணர்ந்துள்ளார்[21]. தமிழ்நாடு அரசுத் தொல்லியல் துறை அகழாய்வில் அறுத்த சங்குகள், வளையல் துண்டுகள், மணிகள், எழுத்துப் பொறித்த பானை ஓடுகள், இங்கு கிடைத்துள்ளன. இவை கி.மு.2-ஆம் நூற்றாண்டு முதல் கி.பி.2-ஆம் நூற்றாண்டு வரையிலான காலத்தைச் சார்ந்தன எனக் கருதப்படுகிறது. எனவே சங்ககாலத்தில் பாண்டியர்களின் துறைமுகப் பட்டினமாகவும், வணிக நகரமாகவும் செயல்பட்டு வந்துள்ளதை அறியமுடிகிறது[22].

இடைக்காலத் துறைமுகங்கள்

1. பெரியபட்டணம்

இராமநாதபுரம் மாவட்டம் இராமநாதபுரத்திலிருந்து சுமார் 20 கி.மீ தொலைவில் மன்னார் வளைகுடாவில் அமைந்துள்ளது. கி.பி.10-ஆம் நூற்றாண்டில் இவ்வூர் பராக்கிரம பட்டினம் என்றும், பின்னர் பவுத்திரமாணிக்கப்பட்டினம் என்றும் கல்வெட்டுகளில் குறிப்பிடப்படுகின்றது. இப்பகுதியைத் தஞ்சைத் 1987-இல் தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம் கல்வெட்டியல் துறை ஏழு ஆய்வுக்குழிகள் அமைத்து ஆய்வை மேற்கொண்டது. ஆய்வில் சீனக்காசு ஒன்றும் பாண்டிய நாணயங்களும் கண்டறியப் பட்டன.

இங்குக் கிடைத்த மட்பாண்டங்களை ஆய்வு செய்த நொபுரு கரோஷிமா இவை சீனாவிலிருந்து வந்திருத்தல் வேண்டும் என்றும் இடைக்காலத்தில் (கி.பி. 13-14-ஆம் நூற்றாண்டு) தமிழகம் சீனத்துடன் வணிகத் தொடர்பு கொண்டிருந்ததை இது காட்டுகின்றது என்றும் கருதுகிறார்[23]. மேலும் இம்மட்கலங்களுடன் சீனக்காசு ஒன்றும் கிடைத்தது குறிப்பிடத்தக்கது ஆகும்.

இதன் காலத்தை கி.பி.10,11-ஆம் நூற்றாண்டு என குறிக்கலாம் *டௌயி-சிலு* என்ற நூலில் 'டாபடன் ' என்ற தென்னிந்தியத் துறைமுகப்பட்டினம் ஒன்று கூறப்பட்டுள்ளது. சீனமொழியில் 'டா' என்றால் பெரிய, 'படன்' என்றால் பட்டினம் என்று அறியமுடிகிறது.

2. நாகபட்டினம்

இடைக்காலத்தில் தமிழகத்தில் மிகவும் சிறந்து விளங்கிய நாகபட்டினம் துறைமுகம் பிற நாடுகளுடன் குறிப்பாக தென்கிழக்காசிய நாடுகளுடனான உறவில் முக்கியப் பங்கு வகித்தது. இவ்வூரில் தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம்[24] 2000-இல் நிகழ்த்திய அகழாய்வில் கீழ் மண்ணடுக்கில் சங்ககாலத்தைச் சார்ந்த கறுப்பு-சிகப்பு, கறுப்பு பானையோடுகளும், அதன் மேலடுக்கில் பல்லவர்கால மட்பாண்ட சில்லுகளும், எழுத்துடன் கூடிய ஒரு சில்லும் அதன் மேலடுக்கில் இடைக்கால பானையோடுகளும், சீனக் களிமண் மட்கலத்துண்டுகளும், ஐரோப்பியர் கால தொல்லியல் எச்சங்களும் கண்டறியப் பட்டுள்ளன. இங்கு கண்டறியப்பட்ட கட்டடப்பகுதி இடைக்காலத்தில் நாகபட்டினத்தில் இருந்த சூடாமணி விகாரம் என்னும் புத்த விகாரையின் அடிப்பகுதியாகக் கருதப்படுகிறது. தமிழகத்தில் இதுவரை மேற்கொள்ளப்பட்ட அகழாய்வுகளில் சங்ககாலம் முதல் ஐரோப்பியர் காலம் வரையிலான பண்பாட்டுப் படிநிலைகளைக் கொண்டமைக்கு இவ்வகழாய்வு சான்று பகர்கிறது.

சான்றெண் விளக்கம்

---

1 பிள்ளை கே.கே., 1972, *தமிழக வரலாறும் மக்களும் பண்பாடும்*, தமிழ்நாடு அரசு, தமிழ் நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனம், ப.60.

[2] பிள்ளை கே.கே., 1972, *தமிழக வரலாறும் மக்களும் பண்பாடும்*, தமிழ்நாடு அரசு. கிரேக்கர்கள் தமிழகத்துடன் கொண்ட வணிகத் தொடர்பால் தமிழ்ச் சொற்கள் பல கிரேக்க மொழிகளில் இடம் பெற்றுள்ளன. அரிசி-அரிஸா, கருவா, கார்ப்பியன் (இலவங்கம்) இஞ்சிவேர் - சின்ஸிபோரஸ், பிப்பாலி-பெர்ப்பெரி போன்ற சொற்களைக் காணலாம்.

[3] Schoff, W.H., 1912, *The Periplus of the Erythraean Sea,* Longmans, Green and Co. Bombay.

[4] McCrindle, John W. 1979. *Ancient India as Described in Classical Literature.* Munshiram Manoharlal Publishers Pvt. Ltd, New Delhi.

[5] Loius Renou (ed.), 1925, *LA GÉOGRAPHIE DE PTOLÉMÉE, L'INDE,* Paris.

[6] Nagasamy, R. and Abdul Majeed, A. 1978. *Vasavasamudram.* State Department of Archaeology, Government of Tamil Nadu.

[7] Warmington, E.H., 1974, *The Commerce between the Roman Empire and India.* p.62

[8] Wheeler. R.E.M., Ghosh, A. and Krishna Deva., 1946, "ARIKAMEDU: An Indo-Roman Trading-station on the East Coast of India", *Ancient India.*2:17-124; Casal, J.M., 1949, *Fouilles de Virampatnam-Arikamedu: Rapport de l'inde et de l'occident aux environs de l'ere chretienne.* Imprimerie Nationale. Paris. Begley, V., et al., 1996.*The ancient port of Arikamedu: new excavations and researches 1989-1992* (Mémoires Archéologiques 22), Ecole française d'Extrême-Orient, Pondichéry:.

[9] சீதாராம் குருமூர்த்தி., 2006, *மரக்காணம்,* தொல்லியல் துறை, அகழாய்வு அறிக்கை.

[10] *Indian Archaeology A Review* (I.A.R) 1966-67, p.21

[11] *I.A.R.* 1987 - 88, p.103, 1988-89, p. 80

[12] *Ibid.*

[13] Soundara Rajan, K.V. and Raman, K.V. 1994. *Kaveripattinam Excavations 1963-73.* Memoirs of the Archaeological Survey of India No.50. ASI, New Delhi.

[14] மைய அரசு நில அகழாய்வு மேற்கொண்டு புத்தவிகாரம், படகுத்துறை ஆகியவற்றை வெளிக்கொணர்ந்தனர்.

[15] தமிழ்நாடு அரசு 1998 நில அகழாய்வு மேற்கொண்டு படகுத்துறை ஒன்றை வெளிக்கொணர்ந்தனர். சுப்பிரமணியன், தி., 2006, "பூம்புகார் அகழாய்வு", அதியமான், ந., ஜெயக்குமார், பா.,

(ப.ஆ.), *தமிழகக் கடல்சார் வரலாறு: அண்மைக்கால ஆய்வுகள்*, தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம், தஞ்சாவூர். பக்.27-32.

16 *1985-86* ஆழ்கடல் அகழாய்வு மேற்கொண்டு கடல் கொண்ட நகரின் பகுதிகள் வெளிக் கொணரப்பட்டன. இக்கட்டுரை ஆசிரியர் இவ் ஆழ்கடல் அகழாய்வில் தொல்லியல் ஆய்வாளராகவும் மூழ்குநராகவும் பணிபுரிந்தவர் என்பதும் குறிப்பிடத்தக்கது.

17 Abdual Majeed, A., Thulasiraman. D., Vasanthi. S., 1992, *Alagankulam:A Preliminary Report.* Dept. of Archaeology, Chennai; Sridhar, T.S, (ed.). 2005, *Alagankulam : An Ancient Roman Port City of Tamil Nadu* (Tamil), Department of Archaeology, Government of Tamil Nadu, Chennai.

18 Vasanthi, S., *சங்கு வளையல்கள் - தினமணி* நாளிதழில் வெளிவந்த கட்டுரை.1992.

19 Lionel Casson,, New York University, Unearthing the Roman Correction Indian Express Dt.10.2.97

20 பிள்ளை, கே.கே., 1972, *தமிழக வரலாறும் மக்களும் பண்பாடும்.* பக்.58. தமிழ்நாடு அரசு, தமிழ்நாட்டு பாடநூல் நிறுவனம், சென்னை. நடுக்கடலில் தமிழர்கள் கலமோட்டிச் செல்லாவிடினும் அவர்கள் கரையோரமாகவே தோணிகள் ஓட்டிச் சென்று வாணிகம் செய்தனர்.

21 Caldwell, R., 1984(Reprint), "Exploration and Excavation at Korkai and Kayal", *Indian Antiquary*, Vol.6,pp.80-83.

22 Abdul Majeed. A., 1987, "A Note on Korkai Excavations", *Tamil Civilization.* Vol. 5(1&2),pp.73-77; Sridhar T.S.(ed.), *Excavation of Archaeological Sites in Tamil Nadu.* Department of Archaeology, Government of Tamil Nadu, Chennai. pp.46-56.

23 Karashima, Noboru, 1989, "Trade Relations between South India and China during 13-14th Centuries", *Journal of East-West Maritime Relations*, Vol.1.pp.59-81.

24 ஜெயக்குமார், பா., 2001, "நாகபட்டினம் அகழாய்வு", *ஆவணம்*, இதழ், 20, தமிழகத் தொல்லியல் கழகம், தஞ்சாவூர். பக்.118-119.

7. பண்டைய, இடைக்காலக் கடல் ஆதிக்க வரலாறு

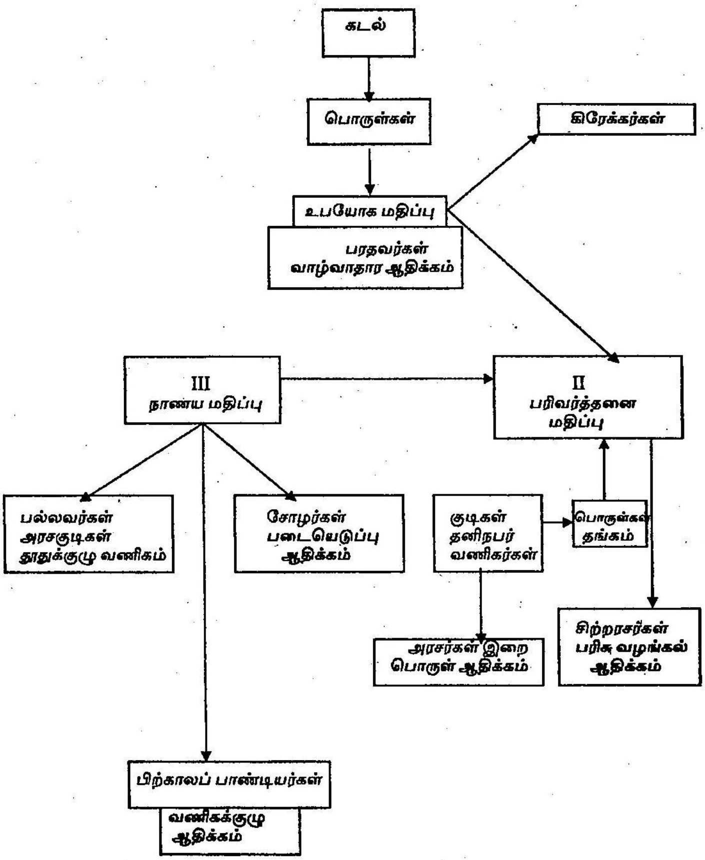
பு.சந்திரசேகரன்

பேராசிரியர் பர்டன் ஸ்டெயின் (1984)[1] தீபகற்ப இந்தியாவின் கிழக்குக் கடற்கரையோரப் பகுதிகளின் வணிக நடவடிக்கைகள் இப்பொழுதுதான் இந்திய வரலாற்றாய்வாளர்களின் கவனத்திற்கு வந்துள்ளது என்று ஒரு முறை கூறியிருந்தார். ஆனால் நல்லவேளையாக நொபரு கரோஷிமா, சுப்பராயலு போன்றோரின் வணிகக் குழுக்கள் குறித்த ஆய்வுகள் (2002)[2] நமக்குத் தமிழ் வணிகர்கள் சீனா, தென் கிழக்கு ஆசிய நாடுகளில் செய்த வணிகத்தை தெளிவுபடுத்தியுள்ளன. இருப்பினும், தமிழக வரலாற்றில், கடலுடன் தொடர்புடைய பரதவர்கள், சங்ககாலச் சிற்றரசர்கள், மூவேந்தர்கள், இடைக்கால பல்லவ, சோழ மன்னர்கள் ஆகியோருக்கும் கடலுக்கும் இருந்த தொடர்புகளை ஜார்ஜ் ஸ்பென்சர் கேட்பது போல ஆய்வாளர்கள் எப்படி வகைப்படுத்திப் பார்ப்பது என்பது ஆய்வு செய்ய வேண்டிய பகுதியாக உள்ளது[3]. சங்ககால பரதவர்கள் மீன் பிடிப்பவர்கள் என்றும் சங்ககால மன்னர்கள் கடற் கொள்ளைக்காரர்களை விரட்டியடித்தார்கள் என்றும் அரிக்கமேடு, அழகன்குளத்தில் உரோமானிய நாணயங்கள் புழக்கத்தில் இருந்தன என்றும் முதலாம் இராஜேந்திர சோழ மன்னர் ஸ்ரீவிஜயம் வரைப் படையெடுத்துச் சென்றார் என்றும் காணப்பெறும் சான்றுகளை அக்கால சமூக, பொருளாதார அரசு, அமைப்புகளுடன் இணைத்துப் பார்ப்பது என்பது இக்கட்டுரையின் நோக்கமாகும். அதுபோலவே நொபரு கரோஷிமா எழுப்பிய கேள்விகளான (1) ஐந்நூற்றுவர் போன்ற வணிகக் குழுக்கள் எங்கு, எப்படித்

தோன்றின என்பதற்கும் (2) ஏன் இந்த வணிகக் குழுக்கள் சோழ மன்னர்களின் உச்சக்கட்ட அதிகாரத்தில் மிகக் குறைவாகச் செயல்பட்டன என்பதற்கும் விளக்கங்கள் எதுவும் கிடைக்குமா என்று தேடும் பாணியிலும் இக்கட்டுரை ஆய்வு வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது.

சங்ககாலம் – வாழ்வாதார கடல் ஆதிக்கம்

தமிழகத்தின் கீழைக் கடல் 400 அடி உயர அலையுடன் காவிரிப்பூம்பட்டினத்தை விழுங்கியுள்ளது என்று அறிஞர் ஹன் ஹாக் கருதினாலும், கடலை தமிழக மக்கள் நெருங்கிய உறவாக ஏற்று வாழ்ந்தனர் என்பதை சங்ககாலப் பாடல்கள்தாம் பதிவு செய்துள்ளன. பெருங்கடலை நம்பி வாழ்ந்த சிறு மக்கள் கூட்டம் பரதவர்கள் என்று[4] *அகநானூறு* (140) பாடல் ஒன்று தெளிவாகவே கூறுகிறது. இவர்கள் மீன் பிடிப்பவர்கள் என்று *அகநானூறு* கூறுவதிலிருந்தும் முத்துக்களை விற்பவர்கள் என்று *ஐங்குறுநூறு*(195) பாடல் கூறுவதிலிருந்தும்[5], இவர்கள் கடல் பொருள்களையே நம்பி வாழ்ந்தனர் என்பதும் தெளிவாகின்றது. இவர்கள் உப்பை விளைவித்து, அதற்குப் பதிலாக நெல்லைப் பெற்றனர். தங்களின் முத்துச் சிப்பிகளைக் கள்ளுக்குக் கொடுத்ததிலிருந்து (*அகநானூறு* 296:8-9), இவர்கள் தாங்கள் உற்பத்தி செய்த பொருளில் முத்துச் சிப்பிகள் உயர்ந்தது, மீன்கள் தாழ்ந்தது என்று பொருளாதார மதிப்பீடு செய்யாமல், தாங்கள் விளைபொருள்களை அளித்து அதற்குப் பதிலாக உணவுப் பொருளான நெல்லைப் பெற்றிருக்கின்றார்கள் என்றும் அறியமுடிகிறது. இவ்வாறு, கடல் பொருள்களைத் தங்களின் உபயோகத்திற்காக மட்டுமே பயன்படுத்தியுள்ளதால், இவர்களுடைய பொருள்கள் மார்க்ஸ் வரையறை செய்யும் உபயோக மதிப்பு என்ற அளவிலேயே இருந்திருக்கின்றன. இந்த உபயோக மதிப்பு என்ற அளவில் பொருள்கள் இருக்கும்பொழுது, பரதவர்கள் தங்களின் வாழ்க்கை உபயோகத்திற்குத் தேவையான பொருள்களைக் கடல் தந்ததால் அறிஞர் டிமோதலி எர்லி கூறுவது[6] போல அதை கட்டிக்காத்து ஆதிக்கம் செலுத்தினர். இந்த ஆதிக்கம், அவர்களின் வாழ்வாதாரத்திற்கு என்றிருந்ததால், பரதவர்களின் கடல் ஆதிக்கம் வாழ்வாதாரப் பொருளாதார ஆதிக்கம் என்று கூறலாம்.



துறைமுகங்களின் தோற்றமும் சங்க காலப் பொருள் மதிப்புகளும்

பரதவர்கள் கடல் மீது உளவியல் ரீதியாக ஏற்படுத்தி வைத்திருக்கும் பற்றும் அதிகாரமும் கடலில் கிரேக்க, உரோமானியர்களின் வருகையினால், வேறு பல போட்டிக் கடல் அதிகாரங்களைச் சந்திக்க வைத்தது. கிரேக்க உரோமானியர்களுக்கு

கவர்ச்சியும், ஆடம்பரம்மிக்க தமிழகப் பொருள்களின் மீது இருந்த தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய கீழைக்கடற்கரையிலும், மேலைக் கடற்கரையிலும் துறைமுகங்கள் தோன்றின. கொடுமணல், அரிக்கமேடு, கண்ணன்குட்டை போன்ற இடங்களிலும் காணப்படும் உரோமானிய நாணயங்கள், இது தவிர இலக்கியக் குறிப்புகள், வெளிநாட்டவர்கள் குறிப்புகள் கீழை, மேலைக் கடற்கரைப் பகுதிகளில் முசிறி, பந்தர், கொற்கை, மருங்கூர்ப்பட்டினம், காவிரிப்பூம்பட்டினம், எயிற்பட்டினம் என்ற பல துறைமுகங்கள் தோன்றியிருந்தை விளக்குகின்றன[7].

ஒரு பொருளுக்குத் தோன்றிய இரண்டு மதிப்புகள்

வெளிநாட்டவர்களின் தேவையும், அவர்கள் கொண்டு வந்த பொருள்களும் தமிழ்நாட்டுப் பொருள்களின் மதிப்பில், கணிசமான மாறுதலை ஏற்படுத்தியது. மார்க்ஸின் கணிப்பின் படி, வெளிநாட்டுப் பொருள்களின் பயன்பாடு தமிழ்நாட்டில் நன்கு நிலை கொண்டுவிட்டது. ஆகவே வெளிநாட்டுப் பொருள்களுக்கேற்ப உள்நாட்டுப் பொருள்கள் பரிவர்த்தனை செய்யப்பட்டன. இதனால் தொடர்ந்து நடை பெற்ற பரிவர்த்தனை, அதை ஒரு சமூக நடவடிக்கையாக ஆக்கியது. ஆகவே இப்போது பரிமாற்றம் செய்வதற்காகவே பொருள்களை உற்பத்தி செய்ய வேண்டும் என்ற விசேஷ நோக்கமும் ஏற்பட்டது. அந்தக் கணத்திலிருந்து ஒரு பொருளின் உபயோகம், உணவிற்காக என்றும், பரிவர்த்தனை செய்வதற்காக என்றும் இரண்டு வித்தியாசம் ஏற்பட்டுவிட்டது. எனவே, ஒரு பொருளின் உபயோக மதிப்பு, அதன் பரிவர்த்தனை மதிப்பிலிருந்து முற்றிலும் மாறுபட்டு நின்றது[8]. மதுரைக்காஞ்சியின் (322-323) படி, கிரேக்க குதிரைகள், நம்நாட்டு அணிகலன்களுக்கு பரிமாற்றம் செய்யப்பட்டுள்ளன. தமிழர்கள் மிளகு, முத்து, விலையுயர்ந்த கற்கள், பட்டு, பருத்தித் துணிகளைக் கொடுத்து, கிரேக்கர்களிடமிருந்து தங்க நாணயங்களையும், குதிரைகளையும் பெற்றதாக சுப்பராயலு குறிப்பிடுகின்றார்[9].

தமிழகத்தில் மார்க்ஸ் சொன்னது போல, சில பொருள்கள் வணிகத்திற்காகவே உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. அவைகள் பொன்னைவிட அதிக மதிப்புக் கொண்டவைகளாக இருந்தன. 'பொன் மலிந்த விழுப்பண்டம்' என்று பண்டம்

வார்த்தைக்கு, வணிகப் பொருள் என்ற அர்த்தத்திலே *மதுரைக்காஞ்சி (81)* குறிப்பிடுகின்றது.

சிற்றரசு சமூக அமைப்பு : சிற்றரசர்களே வாணிகர்கள்

இவ்வாறு வெளிநாட்டு வர்த்தகத்தினால் ஏற்பட்ட நிலவியல் மாற்றம் (துறைமுகங்கள் ஏற்பட்டமை) அதைத் தொடர்ந்து ஏற்பட்ட மக்கள் நெருக்கடி, கடைசியாக ஆனால் முக்கியமானதான, உற்பத்திப் பொருள்கள் பரிவர்த்தனை முறையில் ஏற்பட்ட மாற்றம் (அதாவது சில பொருள்களைப் பரிவத்தனைக்காகவே உற்பத்தி செய்வது) போன்றன புராதனக் குடிகள், இனக்குழு சமுதாயத்திடமிருந்து புதியதாக சிற்றரசு சமூக அமைப்புகளைத் தோற்றுவித்தன. இந்த சிற்றரசர்கள், புராதன இனக்குழுவின் தலைவர்கள் தாம். பரதவர் என்பார் பெரிதும் மீனவர் இனத்தின் தலைவராகக் கருதப்படுகின்றனர் என்றும் அவர்கள் தூத்துக்குடி முதல் குமரிமுனை வரையிலுள்ள கீழைக்கடற்கரைப் பகுதியினை ஆண்டனர் என்றும் மா.இராசமாணிக்கனார் கூறுகிறார்[10]. இப்படித் தோன்றிய பல சிற்றரசுகளின் குடிகளிலிருந்து வணிகர்கள் தோன்றினார்கள் என்று எம்.வெப் கூறுகின்றார்[11]. ஆனால், சிற்றரசர்களே வணிகர்களாகவுமிருந்தார்கள் என்பதைப் புறப்பாடல்கள் கூறும் பாண்டி நாட்டின் தென்கோடிப் பகுதியை ஆண்டவர்கள் இப்பரதவராவர் (பரதவர் என்றால் வணிகர்கள்) என அறியப்படுகிறது.

பரிசுப் பொருள் கடல் ஆதிக்கம்

இந்தச் சிற்றரசு சமூக அமைப்பின் குடிகளில் பல இனக்குழுக்கள், உதாரணமாகப் பரதவர் போன்றோர்கள் போல் மற்றவர்கள் வெளிநாட்டு வணிகத்தில் ஈடுபட்டனர். இப்படி ஈடுபட்ட அந்தத் துறைமுகங்கள் ஆடம்பரப் பொருள்களான துணி வகைகள், தங்கம் போன்ற பொருள்களைக் கொண்டிருந் ததால், அந்தப் பொருள்களைக் கைப்பற்றி, தன் குடிகளுக்குப் பரிசுப் பொருளாக பெருமிதத்துடன் வழங்கித் தன் தலைமைப் பதவியை இறுக்கப்படுத்திக் கொள்ளலாம் என்ற நெருக்கடியால் சிற்றரசர்களில் பலர் துறைமுகங்களைக் கைப்பற்றி கடல் மீது ஆதிக்கம் செலுத்தினர். இது கடல் மீது ஆதிக்கம் செய்து வந்த மிகச் சிறுகுடியினரான பரதவர்களின் ஆதிக்கத்திற்குச் சவால் விடுவதாக அமைந்தது. தற்போது அரிக்கமேடு என்றழைக்

கப்படும் வீராம்பட்டினம், தித்தன் வெளியன் என்ற சிற்றரசன் கைவசம் இருந்ததாக *அகநானூற்றுப்* பாடல் குறிப்பிடுகின்றது[12]. நச்சினார்க்கினியர், முதுவெள்ளிலை என்ற துறைமுகம் ஒரு சிற்றரசனின் தலைநகரமாகும் எனக் குறிப்பிடுகின்றார்[13]. எயிற்பட்டினம் நல்லியக்கோடன் துறைமுகமாகும்[14]. ஆகவே, சிற்றரசர்கள் துறைமுகங்களைக் கைப்பற்றும் நோக்கம், தாங்களே வணிகத்தில் ஈடுபட்டவர்களாகயிருப்பதாலும், தங்கள் கிளைக் குடிகளை, தன் பக்கமே நிறுத்தி வைக்க வேண்டு மென்றால், அவர்களுக்குப் பரிசுப் பொருளாக ஏதாவது வழங்கிக் கொண்டிருக்க வேண்டும் என்பதாலும், இவர்கள் செலுத்தி வந்த துறைமுக ஆதிக்கம் பரிசுப் பொருள் ஆதிக்கம் என்பதாகயிருந்தது.

வணிக முதலீடுகளும் - வேந்தர் சமூக அமைப்புத் தோற்றமும்

மேலே சொன்ன இந்தச் சமூகப் பின்னணியில், வணிகப் பொருள்கள் வேறு சில வடிவங்களை எடுக்க ஆரம்பித்தன. பொருள்களை வணிகத்திற்காக மட்டுமே உற்பத்தி செய்வது, அவைகளை விற்பது என்ற போக்கில், பொருள்கள் உற்பத்தி மற்றும் விற்பனையாளர்கள் அல்லது வாங்குபவர்கள் கையில், கொஞ்சம் உபரி வருவாயை மிச்சமாகத் தந்தது. இதுவே, வணிகர்களின் கையில் வணிக முதலீடாக மாறியது. வணிக முதலீடு கொண்டவர்கள் நிகமம், சாத்து என்று கூட்டங்களாக உருவாகி, உரோமானியர்களுடன், பெரும் அளவு எடை கொண்ட பொருள்களுடன், ஒரு முகவர்க்கு விற்க அல்லது பத்திரப்படுத்தி வைப்பதற்கான வணிகத்தை நடத்த ஆரம்பித்தனர்[15]. ராஜன் சுட்டிக் காட்டும் பாப்பிரஸ் ஆவணம் ஒரு வணிகரே 700 முதல் 1700 பவுண்டு வரையிலான வாசனைத் திரவியங்களையும், 4700 பவுண்டு யானைத் தந்தங்களையும், 790 பவுண்டு துணிகளையும் அனுப்பினார் என்று கூறுகின்றது[16]. *மதுரைக்காஞ்சி* தமிழ்நாட்டிலிருந்து ஏற்றுமதியான பொருள்களில் முக்கியமானது முத்துக்கள், வளையல்கள் போன்றவைகளாகும் எனக் குறிப்பிடுகிறது. மேலும் *மதுரைக்காஞ்சி* கிரேக்கர்கள், பேரணிகலன்களை அதாவது கைத்தொழில் பொருள்களை வாங்குவதில் நகரெங்கும் அலைந்து திரிந்தனர் என்றும் கூறுகின்றது. இப்படிப் பொருள்களை வாங்குவதில் மாற்றுப் பொருளாகக் கிரேக்கர்கள் தங்கக் காசுகளையே அளித்தனர். கோயம்புத்தூர் மாவட்ட (கைத்தொழில் பொருள்களையும்) கல்பொருள்களையும் வாங்கத்

தங்கக் காசுகளை அதிகம் செலவிட்டுள்ளனர் என்று சுப்பராயலு குறிப்பிடுகின்றார்[17]. இந்தத் தங்க காசுகளின் பரிவர்த்தனை உள்நாட்டு சிற்றரசு சமூக அமைப்பிலிருந்து வேந்தர் சமூக அமைப்பு உருவாக ஒரு காரணமாக அமைந்தது.

உல்கு பொருள் கடல் ஆதிக்கம்

வேந்தர் சமூக அமைப்புகள் தோற்றத்திற்கு பரிவர்த்தனை வர்த்தகத்தில் தங்கம் அதிகமாகப் பயன்பட்டது ஒரு காரணமாகயிருந்தாலும் தோன்றிய வேந்தர் சமூக அமைப்புகள் தொடர்ந்து நிலைத்திருக்க, கடற்கரை ஆதிக்கம் அரசுகளுக்குத் தேவையாகயிருந்தது. ஆகவே கடல் ஆதிக்கம், வேந்தன் அரசினால், பரதவர்களுக்கும், சிற்றரசர்களுக்கும் சவால் விட்டது. பாண்டிய அரசர் தலையாலங்கானத்து செருவென்ற நெடுஞ்செழியன் முதுவெள்ளிலை என்ற துறைமுகத்தைச் சிற்றரசனிடமிருந்து கைப்பற்றினார் என்பதை *மதுரைக்காஞ்சி* மூலம் அறிகிறோம்[18]. மேலும் இவர், கொற்கை பரதவர்களையும் தோற்கடித்தார்[19]. *பதிற்றுப்பத்து*, சேர அரசர் நெடுந்சேரலாதன் கடற்கொள்ளைக்காரர்களைக் கப்பற்படையால் கொன்றார் என்று சொல்லுகிறது[20]. சோழ அரசர் இளஞ்சேட் சென்னி பரதவர்களை அடக்கினார் என்று *புறநானூறு* கூறுகிறது[21]. இவை தவிர, காவிரிப்பூம்பட்டினத்தில், சோழ அரசனின் சுங்க அதிகாரிகள் சோதனை செய்து சுங்கவரி (உல்கு) பெற்றனர்[22]. இந்த உல்கு என்பது வெறும் விற்பனைப் பொருள்களிலிருந்து பெறப்பட்டது என்று அர்த்தமில்லாமல், அது மன்னர்களின் அரசியல் அதிகாரம் ஏற்றுக் கொள்ளப் பட்டுள்ளது என்பதையும் சொல்லுவதால், வேந்தர்களின் கடல் ஆதிக்கம் உல்கு மற்றும் அரசியல் ஆதிக்கம் (சுருக்கமாக இறைப்பொருள் ஆதிக்கம்) என்று கருதப்படுகிறது.

கடல் கொந்தளிப்பும் – சமூக அமைப்புகள் மாற்றமும்

கி.பி.3-ஆம் நூற்றாண்டில் கடல் கொந்தளிப்பில் காவிரிப்பூம்பட்டினம் கடலுள் சென்றது என்ற *மணிமேகலைக்* குறிப்பை முற்றிலும் நிராகரிக்காமல் தொல்லியல் வல்லுநர் கே.வி.சௌந்தரராஜன் ஏற்றுக்கொள்வது சங்ககால மன்னர்களின் வீழ்ச்சிக்குக் கடல்கோளும் ஒரு காரணமாகயிருந்தது என்று அறியலாம்[23]. கடற்காற்றும், உரோமானிய பேரரசர் நீரோவிற்குப் பின்பும், உரோமானிய தங்கக் காசுகள் உரோமைவிட்டு

வெளியேறிக் கொண்டிருக்கின்றன என்ற கோட்பாடும், தமிழக வெளிநாட்டு வாணிகத்தை முற்றிலும் பாதித்தது.

அணிகலன்கள் வணிகத்திற்கு பதிலாக வேளாண் பொருள்கள் வணிகம்

அணிகலன்கள் மற்றும் கைத்தொழில் பொருள்களின் தேவை குறைந்த காலத்தில் விவசாயப் பொருள்கள் வணிகப் பொருள்களாக மாறின. சாத்து, நிகமத்தைச் சார்ந்த பெரும் வணிகர்கள், பல்லவர்கால சிறுபான்மை உற்பத்தியாளர்களுடன் சேர்ந்து திசையாயிரத்து ஐந்நூற்றுவராக உருவாகினார்கள். எப்படி? எப்போது? ஐந்நூற்றுவர் அமைப்பு உருவாகியது என்ற கேள்வியை நொபரு கரோஷிமா கேட்டுள்ளார். கென்னத் ஆர்.ஹால், இதற்குப் பதில் சொல்லியிருப்பது போல், பயணவழி வணிகர்களே, பாதுகாப்பிற்காக அதிகாரமிக்க வணிகக் குழுக்களாக மாறினார்கள் என்று குறிப்பிட்டுள்ளார்[24]. எனினும் இக்கருத்தை ஏற்க மறுக்கும் ஆர்.செண்பகலட்சுமி, ஐய்ஹோல் வணிகக் குழு (ஐந்நூற்றுவர்) பிராமணர்களின் தீர்மான அடிப்படையில் தோன்றியுள்ளது எனக் கருத்தைத் தெரிவிக்கின்றார்[25]. நொபரு கரோஷிமாவும், கமுதிக் கல்வெட்டைப் பார்த்து விட்டு, இக்கல்வெட்டின் காலமான கி.பி.10-ஆம் நூற்றாண்டில் ஐந்நூற்றுவர் குழு ஒரு வளர்ந்த அமைப்பாக யிருப்பதால் இதன் தோற்றம் இதற்கு முன்பேயிருக்க வேண்டும் என்று கருதுகிறார். இந்தப் பின்னணியில், ஐந்நூற்றுவர்களின் தோற்றமும், கடல் ஆதிக்கமும் பற்றி நாம் கீழே காணலாம்.

ஐந்நூற்றுவர்கள் அமைப்பு என்பது சங்ககால 'நிகம', 'சாத்து' வணிகச் சந்ததிகளும் பல்லவர்கால வேளாண்மை சிறுபான்மை உற்பத்தியாளர்களும் சேர்ந்தே உருவாக்கிய அமைப்பாகும். இந்த அமைப்பு பல்லவர் காலத்தில் மூன்றாம் நந்திவர்மன் காலத்தில் ஏற்பட்டது. கீழையனூர் கல்வெட்டில் வரும் திகைத்திரளார் என்பதை டி.வி.மகாலிங்கம், திசையாயிரத்து ஐந்நூற்றுவர் வணிகக்குழு என்று பொருள் கொள்கிறார். அவரின் கூற்றுப்படி கீழையனூர் கிராமத்திலிருந்த கிராமவாசி ஒருவர், ஐந்நூற்றுவர் வணிகக்குழுவைச் சேர்ந்தவர் என்று தெரிகிறது. இந்தச் செயல்போக்குச் சீர்காழி நாங்கூர் கிராமத்திலும் இருந்தது. அங்கே ஒரு நிலக்கிழார் (நாங்கூர் உடையான்) மணிக்கிராமத்து வணிகர்களுடன் தாய்லாந்து சென்று, அங்கே ஒரு குளத்தை வெட்டி, அது பாதுகாப்பாக இருக்க மணிக்கிராமத்தார் வசம் ஒப்படைத்துள்ளார்[26]. இப்படி, கிராம சிறுபான்மை உற்பத்தி

யாளர்களும், சங்ககால 'நிகம', 'சாத்து' வணிகர்களின் சந்ததிகளும் சேர்ந்து இவ்வமைப்பை ஆரம்பித்துள்ளனர். இது மூன்றாம் நந்திவர்மன் காலத்தில் ஏற்பட்டுள்ளது.

ஐந்நூற்றுவர் வணிக அமைப்பு தோன்றுவதற்கு, மூன்றாம் நந்திவர்மன் காலத்திற்கு முன்னால் நடைபெற்ற வேறு சில நிகழ்ச்சிகளும் காரணமாகயிருந்தன. பல்லவ அரசர்கள் கடல்வணிகத்தில் துடிப்போடு செயல்பட்டனர். அவர்கள் வணிகர்களுக்கு ஆதரவு என்ற நிலையில் இல்லாமல், மன்னர்களே வணிகம் நடத்துதல் என்ற நிலையில் செயல் பட்டனர். அதற்காகவே அவர்கள் பெரும் கப்பல்களைக் கட்டினர்[27], காசுகளை வெளியிட்டனர். அப்பொழுது முக்கிய நாடாகயிருந்த சீனாவுடன் தூது வணிகக்குழு மூலம், தங்களின் அரச வணிகத்தை முழுமைப்படுத்த முயற்சித்தனர். ஆனால் சீனா அப்போது பொருளாதார மந்த நிலையிலிருந்ததால்[28], அரச வணிகம் வெற்றி பெறவில்லை.

ஆகையால் மூன்றாம் நந்திவர்மன் அரசவணிகப் போக்கை கைவிட்டுவிட்டு, வணிகக் குழுக்களுக்கு ஆதரவு அளிக்கும் நிலைப்பாட்டை எடுத்தார். இதன் அடிப்படையிலேயே ஐந்நூற்றுவர் போன்ற குழுக்கள் தோன்றின. தாய்லாந்துக்கு மணிக்கிராமத்தார்கள் சென்றார்கள். ஆக, பல்லவ மன்னர்களின் கடல் ஆதிக்கம் அரசகுல வணிக ஆதிக்கமாகயிருந்தது. அரசகுல வணிக ஆதிக்கம் வீழ்ச்சியுற்றபோது, வேளாண் நாடுகளின் வளர்ச்சியும், நகரங்களின் வளர்ச்சியும் ஏற்பட்டதைப் பயன்படுத்தி பன்னாட்டு வணிகக் குழுக்கள் சுறு சுறுப்பாக இயங்கின. மன்னரின் தலையீடுகள் குறைந்ததனால், தாங்களாகவே மெய்க்கீர்த்திகளை ஏற்படுத்திக் கொண்டன.

ஆனால், இரண்டாம் நரசிம்மவர்மன், முதலாம் இராஜராஜன் துவக்கி வைத்த அரச தூதுக்குழு வணிகத்தையும், அரசநிர்வாக வணிகப் போக்கையும் திரும்பவும் அமுல் படுத்தினார். சீனாவிற்கு தூதுக்குழு அனுப்பப்பட்டது. அரசக் கட்டுபாடு வணிகம் செயல்படத் துவங்கிய நிலையில், அதிகமாக சுங்கவரிகளைக் கட்ட இயலாமல் பன்னாட்டு வணிகக் குழுக்கள் தடுமாறின. தாய்லாந்தில் தன்ம சேனாதிபதி என்ற அரசு அதிகாரியே வணிகம் செய்தார்[29]. ஜாவாவில், சேனாதிபதி தீபங்கரன் வணிகம்

செய்தார். இந்த அரசகுல வணிக முறை மூன்றாம் குலோத்துங்கனின் ஆட்சிகாலம் வரை நீடித்தது.

அதன்பின்பு வந்த மன்னர்கள், தங்களின் ஆட்சியைக் காப்பாற்ற, போசளர்கள், பிற்காலப் பாண்டிய மன்னர்களுடன் போர்களை மேற்கொண்டதால், அரசகுல வணிகம் நடைமுறைப் படுத்தப்படவில்லை. இதனால் பன்னாட்டு வணிகக் குழுக்கள் சுறு சுறுப்பாக இயங்கின. சோழர்களுக்குப் பின்னால் பதவியேற்ற பாண்டிய மன்னர்கள், அரச குல வணிகம் என்ற விஷப்பரீட்சையில் ஈடுபடாமல், துறைமுகங்களைக் கண்காணிப்பது என்ற அளவில் தன் கடல் ஆதிக்கக் கட்டுப்பாட்டை நிறுத்திக் கொண்டனர்[30]. ஆகவே, பன்னாட்டு வணிகக்குழு பல்லவர்கள் காலத்தில் மலை அடிக்கீழ் வணிகம் செய்தவர்கள் தற்சமயம் கிராமங்களின் ஒரு பகுதியாகவே இருந்து வணிகம் செய்தனர். சமூக செல்வாக்கையும் பெற்றனர். அவர்கள் துறைமுகக் கட்டுப் பாட்டையும் செய்தனர்[31].

சான்றெண் விளக்கம்

1 Burton Stein, 1984, *All The Kings Mana,* New Era Publications, Madras,p.229.

2 Noboru Karashima, 2002, *Ancient and Medieval Commercial Activities in the Indian Ocean; Testimony of Inscriptions and Ceramic Shreds.* Taisho University, Tokyo.

3 Spencer, G.W., 1983, *The Politics of Expnasion:The conquest of Srilanka and Srivijaya,* New Era Publishers, Madras.

4 பாடல் எண் : 140, 1999, *அகநானூறு,* வர்த்தமான் பதிப்பகம், சென்னை.

5 வளைபடு முத்தம் பரதவர் பகரும்
கடல்கெழு கொண்கன் காதல் மடமகள்
கெடல்அரும் துயரம் நல்கிப்
படல்இன் பாயல் வெளவி யோளே.
தமிழண்ணல், அண்ணாமலை, சுப., (ப.ஆ.), 2003, *ஐங்குறுநூறு,* கோவிலூர் மடாலயம், கோவிலூர், காரைக்குடி. பாடல் (195), பக்.233.

6 Demothi Erlly, "Production and Exchange", In Grame Parkar, (ed.), *Companion Encyclopaedia of Archaelogy,* p. 617.

7 Sharma, I.K, 2005, "Ceramics and Maritime Routes of India; New Evidence" in ed, Satish Chandra, *Studies in Archaeology and History*, Rampur Library, UP.

8 *கார்ல்மார்க்ஸ், 1983, மூலதனம், பக்.91.*

9 *சுப்பராயலு,எ., 1983,* "பொருளியலும் வாணிகமும்", *தமிழ்நாட்டு வரலாறு சங்க காலம் வாழ்வியல்,* தமிழ்நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனம், சென்னை.

10 இராசமாணிக்கனார்,மா., 1971, *பத்துப்பாட்டு ஆராய்ச்சி,* சென்னைப் பல்கலைக்கழகம், சென்னை, பக்.358.

11 Champakalakshmi, P., 1996, *Trade Ideology and Urbanization: South India 300 BC to AD 1300*, Oxford University Press, New Delhi, p. 196.

12 *பாடல் எண் : 152, 1999, அகநானூறு,* வர்த்தமான் பதிப்பகம், சென்னை.

13 *தமிழ்நாட்டு வரலாறு சங்க காலம் - அரசியல், 1983,* தமிழ்நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனம், சென்னை.

14 *மேலது.*

15 Shereen Ratnagar., 1981, *Encounter:Westerly Trade on the Harappa Civilization*, Oxford University Press, New Delhi.

16 இராஜன்,கா., *1994,* "முசிறி துறைமுகம் சில புதிய செய்திகள்", *ஆவணம் 4, தமிழகத் தொல்லியல் கழகம், பக்.107.*

17 *சுப்பராயலு, எ., 1983,* "பொருளியலும் வாணிகமும்", *தமிழ்நாட்டு வரலாறு - சங்ககாலம் வாழ்வியல்,* தமிழ்நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனம். பக்.175.

18 *தமிழ்நாட்டு வரலாறு சங்க காலம் - அரசியல், 1983,* தமிழ்நாட்டுப் பாடநூல் நிறுவனம், சென்னை.

19 *மேலது.*

20 *மேலது.*

21 *மேலது.*

22 *மேலது.*

23 Soundara Rajan, K.V. and Raman, K.V. 1994, *Kaveripattinam Excavations 1963-73*. Memoirs of the Archaeological Survey of India No.50. New Delhi: ASI.

24 Kenneth Hall, 1980, *Trade and State Craft in the Age of the Cholas*, New Delhi. Chapter -5.

[25] Champakalakshmi, P., 1996, *op.cit.* p. 313

[26] Mahalingam, T.V. 1988, *Inscriptions of The Pallavas,* I.C.H.R. Publications, p.CVIII .

[27] ஆறுமுகசீதாராமன், 2006, "தமிழகக் காசுகளில் கலங்கள்", (ப.ஆ.) அதியமான், ந., ஜெயக்குமார், பா., *தமிழகக் கடல்சார் வரலாறு,* தமிழ்ப் பல்கலைக் கழகம், தஞ்சாவூர். பக்.48-49.

[28] Electronic Version , *The Medieval Tamil Language Inscriptions in South-East Asia and Chera.*

[29] Noboru Karashima (ed.), 2002, *Ancient and Medieval Commercial Activities in the Indian Ocean; Testimony of Inscriptions and Ceramic Shreds.* Taisho University, Tokyo. p.13.

[30] வேதாசலம்,வெ., 2006, "பாண்டிய நாட்டுக் கடற்கரைப் பட்டினங்கள் வணிகத் தொடர்புகள் (கி.பி.600-1400)", (ப.ஆ.) அதியமான்,ந., ஜெயக்குமார்,பா., *தமிழகக் கடல்சார் வரலாறு,* தமிழ்ப் பல்கலைக் கழகம், தஞ்சாவூர். பக்.57.

[31] சுப்பராயலு,எ., 1994, "சுமத்திராவில் தமிழ்க் கல்வெட்டுக்கள்", *ஆவணம் 4,* தமிழகத் தொல்லியல் கழகம், தஞ்சாவூர். பக்.116-124.

8. மரபுவழிக் கலங்களும் அவற்றைச் செலுத்தும் நுட்பங்களும்

வே.சாமுவேல் அருள்ராஜ்

கப்பற்கலையில் பழந்தமிழர்கள் சிறந்து விளங்கி இருக்க வேண்டுமென்பதை அவர்கள் தொன்றுதொட்டே மேற்கத்திய நாடுகளுடனும் கிழக்கத்திய நாடுகளுடனும் கொண்டிருந்த கடல் வணிகத்தின் மூலம் அறிந்து கொள்ள முடிகின்றது. அதற்குக் காரணம் தமிழகம் மூன்று பக்கங்களிலும் கடலாற் சூழப்பெற்றுள்ள மையேயாகும். பழந்தமிழ் இலக்கியங்கள், வெளிநாட்டுப் பயணிகளின் குறிப்புகள், வரலாற்றுச் சான்றுகள், கல்வெட்டுகள், தொல்பொருள் சான்றுகள் ஆகியன நமக்கு இவ்வுண்மையைத் தெளிவுப்படுத்துகின்றன. தமிழகத்தில் பயன்படுத்தப்பட்ட கலங்கள் கடல் வணிகத்திற்கு மட்டுமல்லாமல் மீன் பிடிப்பதற்கும் நீர் வழிப் பயணத்திற்கும் நீர்நிலை விளையாட்டிற்கும் கடற்கொள்ளைக்கும் போட்டிப் பந்தயங்களுக்கும் கடற்போருக்கும் பழங்காலத்திலிருந்தே தொழில் திறம்பெற்ற வல்லுநர்களால் ஆக்கப் பட்டுச் செலுத்தப்பட்டு வந்துள்ளவற்றைத் தமிழ் இலக்கியங்கள் வெளிப்படுத்துகின்றன.

இந்தியக் கப்பற்கலை குறித்த முதல் சான்று நமக்கு மொகஞ்சதாரோ முத்திரை மூலம் தெரியவருகிறது என எஸ்.ஆர்.ராவ் கூறுகிறார்[1]. மேலும் *தொல்காப்பியமும்* நீர்வழி மார்க்கத்தைப் பற்றி 'இருவகைப் பிரிவும் நிலைபெறத் தோன்றலும் உரியதாகும் என்மனார் புலவர்'[2] எனக் கூறியிருப்பதின் வாயிலாக நீர்வழி, நிலவழி மார்க்கங்கள் இருந்ததை உணர்ந்து கொள்ள முடிகின்றது. பண்டைக் காலங்களில் மேலை நாட்டினராகிய

கிரேக்கர், யவனர், பாபிலோனியர் ஆகியோர் தமிழகத்தோடு கடல் வணிகத் தொடர்பு கொண்டிருந்தனர் என்பதற்கு இந்தியாவில் கிடைத்திருக்கும் உரோமானியக் காசுகளில் 80 விழுக்காடு தமிழ் நாட்டில் அதுவும் கொங்கு நாட்டில் கிடைத்திருப்பது இதற்கு ஒரு சான்றாகும். மேலை நாடுகளோடு கி.மு.7-ஆம் நூற்றாண்டிலிருந்து வணிகம் தொடர்ந்து நடைபெற்றதாகவும், கிரேக்கர்கள் கி.மு.6-ஆம் நூற்றாண்டிலேயே வணிகத் தொடர்பு தமிழர்களோடு வைத்திருந்தனர் எனவும் கீழை நாடுகளான சீனா, மலேசியா, சாவகம் ஆகியவற்றோடு தமிழர் பன்னெடுங்காலமாகவே வணிகம் செய்து வந்துள்ளனர் எனவும் கி.மு.1000 அளவில் சீனத்தோடு தமிழர் வணிகத் தொடர்பு கொண்டிருந்தனர் எனவும் கி.மு.7-ஆம் நூற்றாண்டில் தமிழகத் திலிருந்து பொருள்கள் சீனாவுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டு அங்கு விற்கப்பட்டதாகவும் சீனத்துப் பட்டும் சர்க்கரையும் தமிழகத்துக்கு வந்தன எனவும் தட்சிணாமூர்த்தி குறிப்பிடுகின்றார்[3].

கலங்களின் வரலாறு

தமிழகத்தில் முதன் முதலில் ஒரு சிறு மரக்கட்டையின் மேலமர்ந்து குளத்திலோ, ஆற்றிலோ மீன் பிடிக்கத் தொடங்கிய மனிதன் அப்பால் இரு மரக்கட்டைகளை இணைத்து அதனைக் கட்டுமரம் என்று கூறி வசதியாக மீன் பிடிக்க ஆரம்பித்தான். பின்னர் நடுவில் ஒரு பெரிய மரக்கட்டையையும் இருபக்கங்களிலும் இரு கட்டைகளையும் இணைத்துப் புதிய ஒரு கட்டுமரத்தைக் கண்டான். அதன் பின் ஐந்து மரங்களை இணைத்து மற்றொரு வகை கட்டுமரத்தைக் கண்டான். படிப்படியாக, தங்களது பட்டறிவால் பலவகையான கலங்களைச் செய்யும் தொழில் திறம் பெற்ற வினைஞர்களால் சிறிய கலங்களாகிய மிதவை முதல் நாவாய், வங்கம் போன்ற பெரிய கலங்கள்வரை ஆக்கியமைத்த உண்மையைத் தமிழ் இலக்கியங்கள் வாயிலாக அறிந்து கொள்ள முடிகின்றது. மேலும், அக்கலங்களை அழகுபடுத்த விரும்பினான். ஒவ்வொரு வகை கலங்களும் எவ்வளவு நீளம் இருக்க வேண்டும், என்ன மரங்களைப் பயன்படுத்த வேண்டுமென்று ஆராய்ந்து கலங்களை உண்டு பண்ணியிருக்கிறான்.

கலங்களின் வகைகள்

தமிழ் இலக்கியங்களைப் பொறுத்தமட்டில் 18 வகையான கலங்கள் கூறப்படுகின்றன. பொதுவாக, கலங்களை உருவத்தின்

அடிப்படையிலும் வளர்ச்சி நிலையிலும் கட்டுமானப் பொருள்களின் அடிப்படையிலும் மூன்று வகைகளாக வகைப்படுத்தலாம். அவை :

1. கட்டுமர வகை	(Catamaran Type)
2. தோணி வகை	(Dugout Type)
3. வள்ளம் வகை	(Plank-built Type)

1. கட்டுமர வகைக் கலங்கள்

கட்டுமர வகைக் கலங்கள் மீன் பிடித்தொழிலுக்கும் (*அகநானூறு* 280:7-11), புனல் விளையாட்டுக்கும் (*குறுந்தொகை* 168:5, *பரிபாடல்* 6:3) பண்டைக் காலங்களில் பயன்படுத்தப்பட்டு வந்துள்ளன என்பதை அறியமுடிகின்றது. தெப்பம், மிதவை, புணை, பரிசில் ஆகியன தமிழ் இலக்கியங்களில் கூறப்படும் கட்டுமர வகைக் கலங்களாகும்.

2. தோணி வகைக் கலங்கள்

கட்டுமர வகைக் கலங்களில் போதிய பாதுகாப்பும் வசதியும் இல்லாததால் மனிதன் தனது வசதிக்கேற்ப நீண்ட பெரிய மரத்தின் நடுவில், குழித்து அரை வடிவ சந்திரன் அமைப்பில் கலங்களைச் செய்திருக்கிறான். இவ்வகைக் கலங்களே தோணி வகைக் கலங்கள் எனப்படும். தமிழ் இலக்கியங்களில் கூறப்பட்டிருக்கும் தோணி, படகு, சோங்கு, ஓடம், முடுகு, கைப்பரிசு ஆகியன இவ்வகைக் கலங்களாகும். இவை மீன் பிடிப்பதற்கும் (*குறுந்தொகை* 123:5,6), புனல் விளையாட்டிற்கும் (*பரிபாடல்* 10:70.71), கடல் கொள்ளைக்கும், கடற்போருக்கும் (*புறநானூறு* 126:14-16), முத்துக் குளித்தலுக்கும் (*அகநானூறு* 350:10-15) பயன்படுத்தப்பட்டனவாகச் சங்க இலக்கியங்களின் மூலம் அறிந்து கொள்ள முடிகின்றது.

3. வள்ளம் வகைக் கலங்கள்

மேற்கூறப்பட்ட இருவகைக் கலங்களும் நீண்ட தூரக் கடற்பயணத்திற்கு ஏற்றதாகக் காணப்படாததால் அதைவிட வசதியும் பாதுகாப்பும் பெரிதுமான கலங்களைச் செய்ய 'ஏரா' எனும் அடிமரத்தின் மேல் இரு பக்கங்களிலும் பலகைகளை அடித்து இடைவெளிகளில் நீர் புகாதவாறு பஞ்சு, தார் பூசி பெரிய கலங்களை உண்டு பண்ணினர். இதுவே, வள்ளம் வகைக் கலங்களாகும். இவ்வகைக் கலங்களைச் செய்ய வங்கு என்ற சட்டங்கள் மூலக் கருவாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. அவை

ஆங்கில எழுத்தாகிய U வடிவில் இருக்கும். வள்ளம் வகைக் கலங்கள் கட்டும் பணி தமிழகத்தில் கொற்கை, காயல், குலசேகரன்பட்டினம், பூம்புகார் போன்ற பகுதிகளில் நடைபெற்றுள்ளன. சங்க இலக்கியம் கூறும் மரக்கலம், நாவாய், வங்கம், மதலை, கப்பல், பஃறி, அம்பி, திமில் போன்ற கலங்கள் இவ்வகையைச் சாரும். வள்ளம் வகைக் கலங்களின் முன் பாகமாகிய அணியம், யானை, குதிரை, சிங்கம் போன்ற முகச் சாயல்களில் அழகூட்டும் முயற்சியில் செய்யப்பட்டிருப்பதைச் *சிலப்பதிகாரம்* (13:176.179) எடுத்தியம்புகிறது.

செலுத்தும் நுட்பங்கள்
காற்றின் பயன்பாட்டு அறிவு

கடலில் கலங்கள் செல்வதற்கேற்ற காற்றின் பருவ நிலையை நன்கறிந்து கலங்களை ஓட்டியுள்ளனர் நம் தமிழர்கள். இதை,

> நளியிரு முன்னீர் நாவாயோட்டி
> வளிதொழி லாண்டவுரவோன் மருக
> களியியல் யானைக் கரிகால் வளவ
>
> (*புறநானூறு* 66:1-3)

என்ற *புறநானூற்று* வரிகள் தெளிவுபடுத்துகின்றன. காற்றின் உதவியால் பழந்தமிழர்கள் 'திமில்' எனும் ஒருவகை மீன்பிடிக் கலத்தைச் செலுத்தியதை *அகநானூற்றுப்* (340:18) பாடலால் அறிந்து கொள்ள முடிகிறது. மேலும் காற்றின் துணையால் கலங்களைச் செலுத்தியதற்கான எடுத்துக்காட்டுகள் தமிழ் இலக்கியங்களில் பரவலாகக் காணப்படுகின்றன[4].

கடல் நீரோட்ட அறிவு

கலங்களைக் கடலின் நீரோட்டத் திசையிலே செலுத்திச் சென்றமையைப் *பரிபாடல்* (10:102) மிக அழகாக எடுத்து இயம்புகின்றது. அதில் விசையாய் ஓடும் 'திமில்' எனும் கலத்தில் ஏறி விரைந்து ஒழுகும் நீரோட்டத்தோடே ஒரு சேரச் செலுத்தினர் என்றுள்ளது.

மேலும் 'செல்யாற்றுத் தீம்புனலிற் செல்மரம்போல', 'நீடு புணை வாங்க' எனும் *பரிபாடல்* (6:79,11:108) அடிகளாலும், 'நீர் வழிப் படூஉம் புணைபோல்' எனும் *புறநானூற்று* (192:9)

அடியாலும் பண்டைத் தமிழர்கள் கடல் நீரோட்டத்தினை நன்கு அறிந்திருந்தனர் என அறியமுடிகிறது.

கலங்கரை விளக்கத்தின் பயன்பாடு

கலங்கள் திசையறியாமல் தத்தளிப்பதைத் தடுப்பதற்காக ஒவ்வொரு துறைமுகங்களிலும் கலங்கரை விளக்கம் இருந்தது என்பதை இலக்கியங்கள் வாயிலாகக் கண்டு கொள்ள முடிகிறது.

மொழி மாறுபட்ட வேற்று நாட்டிலிருந்து வருகின்ற மரக்கலங்கள் துறையறியாது ஓடுகின்றவற்றை இது துறையென அறிவித்து அழைத்ததற்கான விளக்குக் காணப்பட்டதாகச் *சிலப்பதிகாரம்* (6:141)கூறுகிறது. மேலும், *பட்டினப்பாலை*(111-112), *பெரும்பாணாற்றுப்படை* (348-351), *அகநானூறு* (255:5-6) ஆகியனவும் பழந்தமிழர்கள் கலங்களைச் செலுத்துவதற்குக் கலங்கரை விளக்கத்தைப் பயன்படுத்தியுள்ளனர் எனக் காட்டுகின்றன.

படகு பழுதுபார்த்தலும் பாயின் பயன்பாடும்

கலங்கள் செலுத்துபவர்கள் மிகவும் தைரியத்துடனும், திறமையுடனும், ஆபத்துக்களைத் தவிர்த்திருப்பதை இலக்கியங்கள் வாயிலாக அறியலாம். *பரிபாடல்* (10:53-55) பாயும் கயிறும் மரக்கட்டையும் கெட்டொழிய காற்றால் அலைப்புண்டு ஓடும் மரக்கலத்தைப் பயின் எனும் ஒருவகை அரக்கினாலே சீர்திருத்தி அதன் உள்ளிருப்போர் நடுக்கத்தைக் களையும் திசையறிந்து செலுத்துதல் வல்ல கப்பலோட்டியைப் பற்றிக் கூறுகிறது. *புறநானூற்றில்* (30: 10,19) பாய் மரத்தையும் பாயையும் இறக்காமல் அதன் மேற்பாரத்தையும் குறைக்காமல் ஆற்று முகத்துக்குள் கலத்தைச் செலுத்தியிருக்கும் கப்பலோட்டியின் திறமை நன்கு எடுத்துக்காட்டப்பட்டுள்ளது.

நாவாய் போன்ற பெரிய படகுகளில் பாய்களைக் கட்டிக் கலங்களைச் செலுத்தியதற்கான சான்றுகளைச் *சீவகசிந்தாமணியில்* (2793:1) காணலாம். இதிலிருந்து பாயின் பயன்பாட்டினைத் தமிழர்கள் நன்கறிந்திருந்தனர் எனத் தெரிந்து கொள்ள முடிகின்றது.

மேற்கூறப்பட்ட இலக்கியச் சான்றுகளின் மூலம் பழந்தமிழர்கள் கப்பல் கட்டும் திறமையில் மட்டுமல்லாமல் அவற்றைச் செலுத்துவதிலும் மிகவும் தேர்ச்சிப் பெற்றிருந்தார்கள் என்பது புலனாகின்றது. கலங்களைச் செலுத்துதற்குத் தேவையான அனைத்து அறிவையும் அவர்கள் பெற்றிருந்தது அவர்களது மரபுவழி அறிவே காரணம். இன்றும் நாம் அந்த அடிச்சுவடுகளைக் கிராமப்புறக் கடலோரங்களில் காணமுடிகின்றது. பண்டைய புலவர்கள் அறிவியல் அடிப்படை இல்லாதவர்களாயிருந்தும் இவ்வரிய செய்திகளைத் தங்களது இலக்கியங்கள் வழி வெளியிட்டிருப்பதன் வாயிலாக, உண்மையிலேயே பண்டைத் தமிழர்கள் கப்பற்கலையிலும் கலங்களைச் செலுத்துவதிலும் சிறந்து விளங்கியுள்ளனர் என்பதை உணர்ந்து கொள்ளலாம்.

சான்றெண் விளக்கம்

---

[1] Rao, S.R., 1987, *Progress and Prospects of Marine & Archaeology in India*, National Institute of Oceanography, Goa, P.78.

[2] பாலசுந்தரம் பிள்ளை, தி.சு.,1967, *தொல்காப்பியம்* , கழக வெளியீடு, சென்னை, நூற்பா.957

[3] தட்சிணாமூர்த்தி, 1999, *தமிழர் நாகரிகமும் பண்பாடும்*. யாழ் வெளியீட்டகம், சென்னை. ப.66.

[4] *நற்றிணை* 295: 5-6; *மதுரைக் காஞ்சி* 78-83; *பெருங்கதை* 1:36:171-174.

9. தமிழகத்தின் கடல்சார் வரலாற்றில் வணிகப் பொருள்கள்

கி.இரா.சங்கரன்

ஒவ்வொரு வரலாற்று நிகழ்விற்கும் இடமும், காலமும் முதன்மையானவை. இடம் என்பது நிலமாகத்தான் இருக்க வேண்டும் என்பதில்லை. உலக வரலாற்றில் பழங்காலத் தொடக்கம் முதல், இரண்டாம் உலகப் போர்வரைக்குமான மிக முக்கியமான வரலாற்றுச் சம்பவங்கள் கடல்நீர்ப் பரப்பிலும் நிகழ்ந்துள்ளன. தமிழகத்தின் இரும்புக் காலம் என்று வரையறுக்கப்படும் சங்க காலத்திலேயே வரலாற்றின் சில திருப்பு முனைகள் கடற்களத்திலும் நடந்தேறின. சங்க காலத்து வரலாற்றினைப் புரிந்து கொள்ள தொகை நூல்களும், தமிழகத்தில் உள்ள தொன்மைத் தமிழ்க் கல்வெட்டுகளும், பானையோடுகளில் பொறிக்கப்பட்டுள்ள எழுத்துப் பொறிப்புகளும் கணக்கில் கொள்ளப்பட வேண்டும். தமிழில் தொல்லெழுத்துகள் கீறப்பட்டுள்ள சில பானையோடுகள் கடல் தாண்டி பிற நாடுகளிலும் கிடைத்துள்ளன. இந்துமாக் கடலைத் தாண்டி இலங்கைத் தீவின் வடக்கு, கிழக்குப் பகுதிகளில் கிடைத்த பானையோடுகளிலும், காசுகளிலும் தமிழின் தொல்லெழுத்துக்கள் காணப்படுகின்றன. அவற்றின் பின்னணியில் இலங்கைத் தீவிற்கும், தென்னகத்திற்கும் இடையிலான பண்பாட்டு ஓர்மைகள் அறியப்பட்டுள்ளன. இப்பண்பு, இலங்கையின் பிற பகுதிகளில் இல்லை. வட இந்தியாவில் கிடைத்துள்ள பானையோட்டுப் பொறிப்புகள், காசுகளில் கிடைத்துள்ள எழுத்துக்கள் இலங்கையில் கிடைத்த எவ்விதச் சான்றுகளுடனும் ஒத்துப் போகவில்லை[1]. அண்மையில், மத்திய தரைக் கடல் நாடுகளில்

ஒன்றான எகிப்தின் செங்கடல் துறைமுகங்களில் தமிழ் தொல்லெழுத்து பொறிக்கப்பட்டுள்ள பானையோடுகள் கிடைத்துள்ளன[2]. காலத்தால் சிறிது பிற்பட்ட எழுத்தில் பொறிக் கப்பட்டுள்ள உரைகல் ஒன்று தாய்லாந்தில் கிடைத்துள்ளது[3]. இப்படித் தமிழகத்தின் மேற்குப் பகுதியிலிருந்து அரபிக் கடலைத் தாண்டி எகிப்து வரைக்கும், கிழக்கில் வளைகுடாவைத் தாண்டி தாய்லாந்திற்கும் தமிழகத்தின் சான்றுகள் போனதெப்படி? இதற்கு எவ்வகைச் சமூக இயக்கம் காரணம்? இப்பின்னணியை அறிந்து கொள்ளும் முயற்சியே இங்கு மேற்கொள்ளப்படுகிறது.

ஆசிய கண்டத்தையும், உரோமாபுரியையும் இணைக்கும் தடமாக சீனத்திலிருந்து தொடங்கும் பட்டுப்பாதை இருக்க, உரோம் நாட்டுடனான வணிகத்தினைத் தொடரத் தமிழர்கள் தரைவழியினை விடுத்து திரைவழியினை மேற்கொள்ள வேண்டியத் தேவை என்ன? என்ற கேள்வியும் எழுகிறது. பின் சொல்லப்பட்ட கருத்துகள் அவற்றுக்குக் காரணமாக இருக்கலாம். இந்தியத் துணைக் கண்டத்தின் மேற்குக் கடற்கரை வழியே பயணித்து, சிந்து வெளிப்பகுதியினையும் தாண்டி, வீரமிகு போர்க்குலத்தவர் வாழ்ந்து வரும் பழங்குடிகளின் நிலமான ஆப்கானிஸ்தான், அரேபிய பாலைவனங்களைத் தாண்டி வணிகர்கள் மதிப்பு மிக்கப் பொருள்களுடன் உரோமாபுரியை அடைவதில் சிக்கல்கள் இருந்திருக்கும். மகா அலெக்சாண்டர் தரைவழியே இந்தியா வந்து திரும்பிய துயர அனுபவம் உரோமானியர்களை கடல் வழியினைத் தெரிவு செய்யத் தூண்டியிருக்கும்[4]. இந்தியப் பெருங்கடலில் கடற்கொள்ளையர்கள் இல்லாமல் போனது கூட பிறிதொரு காரணமாகலாம்.

வணிகப் பொருள்கள்

வெவ்வெறு வகையான பொருள்கள் கடல்வணிகத்தில் சந்தையாக்கப்பட்டன. அவை 1. உயிருள்ள பொருள்களான பறவைகள், விலங்குகள், 2. மருத்துவ குணம் கொண்ட கற்பூரம் போன்றவை ஆகும். இந்திய வரலாற்றில் இடைக் காலத்தில் இருந்து கற்பூரம் பயன்பாட்டில் உள்ளது. இருந்தாலும் இப்பொருள் முதன் முதலில் பயன்பாட்டிற்கு வந்தது சீனத்து தாங் வமிசத்து ஆட்சியில்தான் (கி.பி. 610-907). தமிழகத்தில்

கற்பூரம், மரபுவழி மருந்துகள் உருவாக்கப் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. தமிழகத்தின் கிழக்குக் கடற்கரையோர இந்து கோயில்களில் உள்ள கல்வெட்டுகளில் கற்பூரம் பற்றிய குறிப்புகள் உள்ளன. கற்பூரம் பற்றிய முதல் தமிழ்க் கல்வெட்டுக் குறிப்பு கி.பி.864-இல் கிடைக்கிறது. சற்று முந்திய கி.பி.6-7-ஆம் நூற்றாண்டுகளைச் சார்ந்த *நாலாயிரத்திவ்வியப் பிரபந்த* இலக்கியத்தில் கற்பூரம் நாறுமோ? என்ற குறிப்பு உள்ளது என்றாலும் கிழக்காசிய நாடுகளில் ஒரு சிறிய தீவான போர்னியோ கற்பூரத்தின் தோற்றுவாய் என்று அறியப்படுகிறது[5]. இத்தீவு, இந்திய துணைக் கண்டத்திலிருந்து நெடுந்தொலைவில் இல்லை.

கற்பூரத்தின் மருத்துவத் தன்மைகள் அறிவியல் பூர்வமாக நிரூபிக்கப்பட்டுள்ளன. 1) பூச்சிகளையும், கிருமிகளையும் விரட்டும் மணம் கொண்டது. 2) நுண் கிருமிகளை ஒழிக்கும் தன்மை உடையது. 3) பூச்சிக் கூட்டங்களைக் குலைக்கும் தன்மையது. இவற்றைத் தவிர இறைவழிபாட்டிற்கும் பெரிதும் பயன்படுத்தப்படுகிறது[6]. இங்கு கவனிக்க வேண்டிய செய்தி தமிழக வரலாற்றின் இடைக்காலத்தில் நீர்ப்பாசனத்துடன் கூடிய வேளாண்மைத் தொழில் விரிவடையும்போது வாய்க்கால் முறை நீர்ப்பாசனத்தில் கொசு போன்ற பூச்சிகள் பெருகின[7]. இதனால் பல நோய்கள் உருவாகும் இயற்கைச் சூழல் வந்தது. கற்பூரம் ஒரு கொசு விரட்டியாகும். சோழ அரசன் ஒருவன் கிருமிகண்ட சோழன் என்று சுட்டப்படுகிறான்[8]. எனவே, வேளாண் சமூகத்தினர் கொசுக்களை விரட்டியடிக்க கற்பூரத்தினை நாடியிருந்தனர் எனச் சொல்லலாம். அது கடல் வணிகத்தில் கைகூடியிருக்கும்.

கற்பூரம் சொல்லாய்வு

ஆங்கிலத்தில் கம்ஃபோர் (Camphor) என்றழைக்கப்படும் கற்பூரத்தின் தோற்றுவாயினை அறிய வேண்டுமானால் கண்டங்களைத் தாண்டி இதனைச் சுட்டும் சொற்களைத் தேடவேண்டியுள்ளது. வெவ்வேறு கண்டங்களிலும் வெவ்வேறு மொழிகளில் கற்பூரம் எவ்வாறு சுட்டப்பட்டுள்ளது என்பதனடிப்படையில் இப்பொருள் கண்டம் விட்டு கண்டம் தாண்டிப் போனதை அறிய முடிகிறது. பலமொழிகளில் இப்பொருள் குறித்த சொற்களைத் தேடுவதன்மூலம் இப்பொருள் பயணித்த கடற்பாதையினைக் கண்டறிய முடியும். கம்ஃபோர் (Camphor) என்ற ஆங்கிலச்சொல் கோம்ஃப்ர் (caumfre) எனும் பிரஞ்சுச் சொல்லிருந்துதான்

உருவானது. கோம்ஃப்ர் (caumfre) எனும் இச் சொல் கம்ஃபோரா (camphora) எனும் இலத்தீன் சொல்லிருந்து உருவானது. இச்சொல் கஃபூர் (kafur) எனும் அரபு மொழிச் சொல்லிருந்து உருவானது. இச்சொல் கபூத் பராஸ் (Kaput-Baras) எனும் மலாய் மொழிச் சொல்லிலிருந்து வந்ததாகும்[9]. தென்கிழக்காசியாவின் தீபகற்பமான மலாய் பிரதேசத்திலிருந்து இங்கிலாந்து நாட்டிற்கு ஒரு நேர்க்கோடு இட்டோமானால் கற்பூரம் கடல் கடந்த பாதையினையும் அப்பொருள் எத்தனை நாடுகளைத் தாண்டிப் போனது என்பதையும் அறிய முடிகிறது.

பாக்கு

கடல் வணிகத்தில் இடம்பெற்ற மற்றொரு பொருள் பாக்கு. மருத்துவப் பண்பு கொண்ட இப்பொருள் மனித இனத்தின் வயிற்றிலுள்ள நாடாப் புழுக்களை அகற்றுவதற்கான மருந்தினைச் செய்வதற்கு இந்தியாவில் நெடுங்காலமாக பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. கி.பி.7-ஆம் நூற்றாண்டினைச் சார்ந்த தேவார மூவருள் ஒருவரான அப்பர் என்ற திருநாவுக்கரசர் வயிற்று நோயினால் அவதியுற்றதாக அறிகிறோம்[10]. இவரின் வயிற்று வலிக்கு நாடாப்புழு ஒரு காரணமாக இருக்கலாம். இச்செய்தியினை, தமிழகத்தின் பாக்கு விளைச்சலோடு இணைத்துப் பார்க்க வேண்டியுள்ளது. பாக்கு, வெற்றிலை இவற்றுடன் சுண்ணாம்பு கலந்து உண்ணும்போது வயிற்றில் மிகுவாகச் சுரக்கும் ஹைட்ரோகுளோரிக் அமிலத்தின் வேகம் சரிக்கப்படும், சம நிலைப் படுத்தப்படும். இடைக்காலத்தில் குதிரைகளுக்குத் தரப்படும் மயக்க மருந்து செய்யப் பாக்கு பயன்படுத்தப் பட்டுள்ளது. குதிரை இரும்புக் காலமான சங்க காலத்திலேயே தமிழகத்தில் பயன்பாட்டிற்கு வந்துவிட்டது[11].

குதிரை

வரலாற்றின் சமூக இயக்கத்தில் வளர்ப்பு விலங்குகளின் உழைப்பு, பயன்பாடு சமூகத்தை முன்னெடுத்துச் செல்ல மூலமாக இருந்துள்ளன. குதிரையின் வேகமாக ஓடும் இயல்பும், வலிமையும் படையணியினரை ஓரிடத்திலிருந்து பிறிதொரு இடத்திற்கு நகர்த்தவும் பல அரச மரபினர் விழவும், எழவும் பயனுற அமைந்துள்ளன. விரைவான சமூக மாற்றங்களுக்குக் குதிரைகளின் ஆற்றல் மிக முக்கியமாக இருந்துள்ளது. மனித நாகரிகங்கள் அரும்பத் தொடங்கிய காலகட்டங்களில் குறிப்பாக

பாபிலோனிய நாகரிகத்தின் காலத்திலிருந்தே பல விலங்குகள் பயன்படுத்தப்பட்டிருந்தாலும், குதிரை போர்களில் பன்னெடுங் காலமாக பயன்படுத்தப்பட்டு வந்துள்ளது. தமிழகத்திற்கு இரும்புக் காலத்தில் இவ்விலங்கு பயன்பாட்டிற்கு வந்தது என்று முன்னரே கண்டோம். பரி, புரவி என்று இலக்கியங்களில் சுட்டப்படும் இவ்விலங்கு *பத்துப்பாட்டு* இலக்கியங்களில் ஒன்றான *பட்டினப் பாலையில்* சுட்டப்பட்டுள்ளது[12]. அவ்விலங்கு காவிரி புகும் பட்டினத்திற்கு கப்பலிலிருந்து வந்திறங்கியதாக அவ்விலக்கியம் குறிப்பிடுகிறது. இதன் மூலம் குதிரை ஓர் அந்நிய விலங்கென்றும் அறிகிறோம். தமிழகத்திற்குக் குதிரையின் வருகையே மூவேந்தர் களிடையேயான சண்டைகளுக்கு வலுவானதாக அமைந்திருக்கும். அக்குதிரைகள் அரபு நாடுகளிலிருந்தே தமிழகம் வந்திருக்க வேண்டும். சிம்மவிஷ்ணு வழிவந்த காஞ்சிப் பல்லவர்கள் தங்கள் செப்பேடுகளில் குதிரையினைக் கொண்டு அஸ்வமேதயாகம் செய்ததாகச் சொல்லிக் கொள்கிறார்கள்[13]. தமிழகத்தின் கிழக்குக் கடற்கரையோரத்தின் சில உள்ளூர்க் கதைகளின் மூலம் வணிகக் குலத்தினரான நாட்டுக்கோட்டைச் செட்டியார்கள் தொடக்கத்தில் உப்பு வணிகம் செய்து வந்தார்கள் என்றும் அவர்கள் உப்புச் செட்டியார்கள் என்று அழைக்கப்பட்டதாகவும் அறிகிறோம். அவர்களின் திருமணச் சடங்குகளில் மணமகனுக்கு அணிவிக்கப்படும் தோள்பையில் உப்புப் பொட்டலங்கள் இடப்பட்டிருக்கும். மணமகன் மணப்பந்தலுக்கு ஒரு குதிரையின் மேல் அமரவைத்து அழைத்து வரப்படுகிறார். உப்பு வணிகர் குதிரைச் செட்டிகளாக மாறிய சமூக இயக்கமே இங்குச் சடங்காக செய்து காட்டப்படுகிறது[14].

மரம்

தென்னகத்திலிருந்து உரோமாபுரிக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட பொருள்களில் தேக்கு, கருங்காலி மரங்களும் உண்டு[15]. இவை அகஸ்டஸ்சீசர் காலத்திலிருந்தே அனுப்பப் பட்டுள்ளன. காலனிய காலத்தில் 1800-களுக்குப் பிறகு தேயிலை, புகையிலை, காப்பி போன்ற பணப்பயிர்கள் ஆங்கிலேயரால் இந்தியாவில் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டபோது பல இலட்சம் ஏக்கரில் காடுகள் அழிக்கப்பட்டு வனத்தோட்டங்கள் உருவாக்கப்பட்டன. ஆங்கிலேயர் வனமேலாண்மை எனும் அமைப்பினை உருவாக்கித் தங்களுக்குத் தேவையான வணிகக் கப்பல்களை உருவாக்கிக் கொள்ளவும், தொடர்வண்டிப் பெட்டிகள் செய்யவும் இருப்புப்

பாதைகள் இடவும் மலபாரின் தேக்குக் காடுகளை அழித்தனர். தொடர்ந்து தென்னிந்தியத் தேக்கு மரங்கள் கப்பல்களில் ஐரோப்பியத் துறைமுகங்களுக்கு அனுப்பப்பட்டன[16].

மனிதர்

வணிகப் பொருள்களில் உயிருள்ள விலங்குகளும், பறவைகளும் பரிமாறிக் கொள்ளப்பட்டிருக்க, சிறார்கள், இளம் பெண்கள் மத்தியதரைக் கடல் நாடுகளிலிருந்து இந்தியாவிற்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டுள்ளனர். அடிமை விற்பனை, கிறிஸ்து சகாப்தத்தினை ஒட்டியே தொடக்கமானது[17]. காலனிய ஆட்சிக் காலத்தில் தென்னிந்தியாவிலிருந்து இலங்கை, பிஜி, மேற்கிந்தியத் தீவுகளுக்கு மக்கள் அடிமைகளாகப் பிடித்துச் செல்லப்பட்டுள்ளனர்.

கனிமங்கள்

இந்தியாவில் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட உலோகங்களான பொன், வெள்ளி, தகரம், ஈயம் போன்றவற்றோடு ஆண்டிமணி என்ற உலோகப் போலியும் இறக்குமதி செய்யப்பட்டுள்ளது. இப்பொருள் உலோகக் கலவைக்குத் தேவையான ஒன்றாகும்[18]. இந்தியாவிற்கு ஆண்டிமணி இறக்குமதி செய்யப்பட்ட காலகட்டத்தில்தான் உலோகக்கலவைத் தொழில் சிறந்து விளங்கியுள்ளது.

நோவா

வரலாற்றில் எழுதப்பட்ட சான்றுகளில் முதன்முதலில் கடற்பயணம் மேற்கொண்ட நோவா தம் கப்பலில் பலவகை விலங்குகளையும் பறவைகளையும் தம்மோடு அழைத்துச் சென்றார். அவற்றுள் புறாவும், காகமும் முதன்மையாகக் குறிக்கப்பட்டுள்ளன[19]. தொடர்ந்து வரலாற்றுக் காலங்களில் பறவைகளும் விலங்குகளும் இந்தியாவிலிருந்து கடல் கடந்து ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டுள்ளன. கடற்கரை அண்மையில் உள்ளதா என்பதைக் கண்டறிய பறவைகளை நோவா பயன்படுத்தினார். பிற்காலத்தில் இந்திய மாலுமிகளும், இம்முறையினைப் பின் பற்றினர் என்பதற்குக் குறிப்புகள் உண்டு. கி.பி.430-இல் ஜவாவிலிருந்து சீனாவிற்குச் சென்ற ஒரு தூதுக்குழு இந்தியப் பொருள்களில் செங்கிளிகளையும் கொண்டு சென்றுள்ளனர்[20].

கடல் வணிகமும் சமூகப் பொருளாதார விளைவுகளும்

மத்தியதரைக்கடல் நாடுகளிலிருந்து மதுவும் தமிழகத்திற்கு வருவிக்கப்பட்ட வணிகப் பொருள்களில் ஒன்றாக சங்க இலக்கியங்கள் குறிக்கின்றன[21]. மதுவுண்ணல் வீரயுகத்தின் ஒரு கூறாகும். இச்சமூகக் கூறு பற்றி இலத்தீன், கிரேக்கம், ஐரிஷ், வெல்ஷ் மொழி இலக்கியங்களும் குறிக்கின்றன. இதன் மூலம் மது அருந்துதல் ஓர் உலக ஒழுங்கு என்பதை அறியமுடிகிறது. எனவே, மத்தியதரைக்கடல் நாடுகளிலிருந்து தமிழகத்திற்கு மது இறக்குமதி செய்யப்பட்டது வினோதமன்று. அரிக்கமேட்டில் கிடைத்த உரோமானிய மதுச்சாடிகள் இதனை உறுதி செய்கிறது. கரூரிலும், மதுரையிலும் உரோமானியக் குடியிருப்புகள் இருந்தனவாக வரலாற்றுக் குறிப்புகள் உள்ளன.

கடல்சார் இலக்கியங்கள்

இந்திய மொழியின் இலக்கியங்களில் கடல்சார் கதாபாத்திரங்கள் பதியப்பட்டுள்ளன. அவை கடவுளர்களாக அமைந்துள்ளன. வடமொழி இலக்கியங்களில் வைதீக ஆண்பாத்திரங்களை (பாற்கடலின் பாம்பணையில் திருமால் படுத்துறங்கும் காட்சி) கடலோடு தொடர்புபடுத்த அவைதீக தமிழ் இலக்கியமான *மணிமேகலை* மணிமேகலாவை கடல் தெய்வமாக பதித்துள்ளது[22]. ஆனால், சமணர் இலக்கியமாக கருதப்படும் *தொல்காப்பியம்* பெண்கள் கடல் தாண்டி அழைத்துச் செல்லப்படுவதில்லை என்ற மரபினைச் சுட்டுகிறது[23]. *கம்ப ராமாயணத்தில்* கடல் தாண்டி ஒரு பெண் கடத்தப்பட்டாள் என்ற செய்தியினை இலங்கை மன்னனின் மனைவி தமிழகத்திற்கு இழுத்து வரப்பட்டாள் என்ற *மகாவம்சச்* செய்தியோடு பொருத்திப் பார்க்கவேண்டும்[24]. தமிழ் இலக்கியங்களில் சுட்டப்படுகின்ற திருச்செந்தூர் முருகனின் சூரசம்கார விழாவினை[25] கடற் கொள்ளையருக்கும் வணிகர்களுக்கும் இடையே நிகழ்ந்த கடற்சமராகக் கருதலாம்.

எனவே, உலக வரலாற்றுப் பன்முகத் தன்மையினை முழுமையாக அறிந்து கொள்ள கடல்வணிகம் பற்றிய வரலாற்று ஆய்வு வலுவான தரவுகளை ஈட்டும். வரலாற்றுக் காலத்தில் தோற்றுவிக்கப்பட்ட கடல் வணிகப் பாதைகள் வெவ்வேறு

கண்டங்களையும், மண்டலங்களையும் நிலப்பிரதேசங்களையும் இணைத்தன. இக்கூற்றினை திசையாயிரத்து ஐந்நூற்றுவர் கல்வெட்டுப் பாடம் உறுதி செய்கிறது. இப்பின்புலத்தில் கடல்சார் வரலாற்றினைக் கண்டறிவது ஓர் உடனடித் தேவையாக உள்ளது.

சான்றெண் விளக்கம்

---

1 Regupathy, P., 1987, *Early Settlements in Jaffna : An Archaeology Survey,* Cre-A, Madras. பரமு புஷ்பரட்ணம், 2000, *தொல்லியல் நோக்கில் இலங்கைத் தமிழர் பண்பாடு,* குமரன் பப்ளிசர்ஸ். சென்னை; 2001, *இலங்கைத் தமிழர்களின் பண்டைய கால நாணயங்கள்,* பவானி பதிப்பகம், யாழ்ப்பாணம்; 2002, *தொல்லியல் நோக்கில் ஈழத் தமிழரின் பண்டைய கால மதமும் கலையும்,* குமரன் புத்தக இல்லம், சென்னை. இவ்விருவரின் ஆய்வுகளும், கடல்சார் வரலாறு என்ற புலத்திற்கு நேரிடையானத் தொடர்பற்றவை என்றாலும், கடல் இடைகொண்ட வெவ்வேறு நிலப்பரப்பியலில் வாழ்கின்ற ஒத்தத் தன்மைகொண்ட இனக் குழுக்களின் வரலாற்றை ஆய்கின்றபோது கடல்சார் வரலாற்றையும் இணைத்துக் கொள்ளத் தூண்டுகின்றன. அவ்வகையில் இவர்களின் ஆய்வுகள் முன்மாதிரியானவை.

2 மகாதேவன். ஐராவதம்., "எகிப்து நாட்டில் தமிழில் எழுதிய தாழி", *ஆவணம் இதழ் 9.* பக்.17-19. மதுச்சாடிகளில் சங்க காலத்து ஆட்சியாளர்களின் பெயர்கள் பொறிக்கப்பட்டுள்ளதனை ஆய்வாளர் சுட்டிக்காட்டுகிறார். 'சாத்தன்', 'கொற்றன்' போன்ற அப்பெயர்ச் சொற்கள் தனித்தனி இனக்குழு நபர்களைச் சுட்டுவனவாகக் கொள்ளலாம்.

3 சண்முகம்,ப., 1993, "தமிழ்நாடும் தாய்லாந்தும்: தொன்மை தொடர்புகள்", *ஆவணம்* இதழ் 3, தமிழகத் தொல்லியல் கழகம், தஞ்சாவூர், பக்.81-84. தூரக்கிழக்கு நாடுகளுக்கு இந்தியாவின் வடக்குப் பகுதியிலிருந்து மதகுருமார்கள் இடம் பெயர்ந்து போக, தமிழகத்திலிருந்து உழைக்கும் சமூகத்தினர் கடல் கடந்து சென்றுள்ளனர் என்பதனை 'பெரும்பதன் கல்' என்ற கல்வெட்டுச் சொல் உறுதிப்படுத்துகிறது.

4 Majumdar, R.C., 1994, *Ancient India,* Motilal Banarsidass (Reprint) New Delhi. pp.97-103.

5 *Wiekipiedea, The Free Encyclopaedia,* http:\www.wikipieda.com.

6 *Ibid.*

7 நெல்பயிர் விளைச்சலுக்கென்றே வடிவமைக்கப்பட்ட வாய்க்கால் முறை நீர்ப்பாசனத்தில் உருவாகிய மூன்று விளைவுகளில் கொசு உற்பத்தியும் ஒன்று என இனம் காணப்பட்டுள்ளது. (பார்க்க. Subrahmanian,.C.N., 1983. *Aspects of the History of Agriculture in*

the Kavery Delta C.850 AD. M.Phil., Dissertation Submitted to JNU, New Delhi.p.104.)

[8] சில வைணவ நூல்கள் சோழ மன்னன் ஒருவனை கிருமிகண்ட சோழன் என்று சுட்டுகின்றன. மன்னனின் பெயர் குறிக்கப்படவில்லை. சோழ மன்னர்கள் சிலர் நோய்வாய்ப்பட்ட செய்திகள் கல்வெட்டுகளில் கிடைப்பதாகச் சொல்லப்படுகிறது. முடிசூடிக்கொண்ட சில திங்களில் அதிராசேந்திரசோழன் (கி.பி. 1070) ஊழ்வினை வயத்தால் இறக்க நேர்ந்தது என்று தி.வை.சதாசிவபண்டாரத்தார் குறிப்பிடுகிறார். (சதாசிவப் பண்டாரத்தார், தி.வை., 1974, *பிற்காலச் சோழர் வரலாறு,* அண்ணாமலைப் பல்கலைக்கழகம், சிதம்பரம், பக்.257,261).

[9] Botanical.com

[10] தருமசேனரு (அப்பர்)க்கு வந்த சூலை நோயைச் சமணரால் தீர்க்க முடியாமற்போனதும், சைவரால் தீர்க்க முடிந்ததும், தமிழர் சமய வரலாற்றில் ஒரு திருப்புமுனையாக அமைந்துவிட்டன என்று ஆ.வேலுப்பிள்ளை குறிப்பிடுகிறார். ஆ.வேலுப்பிள்ளை, *தமிழர் சமய வரலாறு,* பாரி புத்தகப் பண்ணை, (இரண்டாம் பதிப்பு) சென்னை.1985.ப.101, சூலை நோயினைப் பற்றிய விளக்கம் பின்வருமாறு உள்ளது. A Class of diseases including arthritic complaints stiffness or contraction of the muscles or nerves ..... scrotula thumatism, gout, colic sparmadic pain, *Tamil Lexicon.* Vol.3.pt.3 p.1570.

[11] இரும்பு மற்றும் எஃகு செய்தல் போன்ற தொழில்வள மேம்பாட்டின் காரணமாகவே சங்க காலத்தில் தமிழகத்தின் பொருளாதார நிலை மேம்பட்டது என கா.இராசன் குறிப்பிடுகிறார். கா.இராசன், 2004, *தொல்லியல் நோக்கில் சங்க காலம்,* உலகத் தமிழாராய்ச்சி நிறுவனம், சென்னை, ப.80.

[12] நீரின் வந்த நிமிர்பரிப்புரவியும், சாமிநாதையர், உ.வே. (ப.ஆ.) 1961, *பத்துப்பாட்டு மூலமும் நச்சினார்க்கினியர் உரையும்,* (மறுபதிப்பு 1986) தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம், தஞ்சாவூர்.

[13] Mahalingam, T.V. says in his work that the Hirahadagalli plates of Sivaskantavarman, a Pallava king of Prakrit records mention that they performed *Asvamedha Agnisthoma* and *Vajapeya* Sacrifice. T.V.Mahalingam, 1967, *South India Polity,* University .of Madras, Madras, p.25.

[14] இதனை உறுதிசெய்வது போல் பேரா.கே.ஏ.நீலகண்ட சாஸ்திரியின் கருத்து அமைந்துள்ளது. "The rise into prominence of the Arab trade in horses which flourished for many centries on a large scale must be treated to the period of the growth and expansion of Cola domination in South India" (K.A.Nilakantasastri, *The Colas,* (reprint 1984), University .of Madras, p.607). He brought to

our notice an inscriptional term *Kudirai Cetti*. It denotes a group of people dealing with horse trade. He treated the inscriptional term *kudirai sevakar*, with cavalry (p.425).

15 Nilakanta Sastri, K.A. 2001, *Foreign Notices of South India : From Megesthenes to Mahuan* (1st Edition, 1939), University of Madras. Madras, pp. 2-6.

16 சங்கீதா ஸ்ரீராம், 2001, இயற்கை நியதிகளின் மீறல், இந்திய வேளாண்மையின் சரிவு, *காலச்சுவடு*, இதழ் 101, பக்.44.47.

17 கி.பி.1382-இல் ஜாவாவிலிருந்து சீனாவிற்குச் சென்ற தூதுக்குழு ஒன்று ஆண்களும் பெண்களும் கொண்ட 100 கறுப்பு அடிமைகளையும் கொண்டு சென்றுள்ளது. இக்கறுப்பு அடிமைகள் அந்தமான் நிகோபார் தீவுகளில் பிடிக்கப்பட்டவர்களாக இருத்தல் வேண்டும்.

18 Nilakanta Sastri, K.A., 2001, *op.cit.* p.55

19 Nilakanta Sastri, K.A., 2001, *op.cit.* p.44. கடல் பயணத்தில் திசை அறிதற்கு பறவைகள் பயன்படுத்தப்பட்டன என்பதனை பௌத்த நூல்கள் குறித்துள்ளன என்பதையும் பேரா.கே.ஏ.நீலகண்டசாஸ்திரி சுட்டிக்காட்டுகிறார். See the fn.no.8.in.p.5; *The Holy Bible : Containing the Old and New Testaments*, Trinitarian Bible Society, London, 1963.p.11 Genesisch 8 : 7-11).

20 Nilakanda Sastri, K.A., 2001, *op.cit.* p.12. செம்போத்து அல்லது செண்பகப் பறவை இது போன்று குறிக்கப்பட்டிருக்கலாம். புதுக்கோட்டை கல்வெட்டுகளில் செங்கிளிநாடு, மீசெங்கிளி நாடு என்ற சொற்கள் பழகி வருகின்றன. *Inscriptions of Pudukkottai State*.Nos.598,559.

21 *புறநானூறு*: 298, N.Subrahmanian, sees, the taking of imported wine by the Tamil ruler an aspect of sangam polity. N.Subrahmanian, 1980, *Sangam Polity : The Administration and Social Life of the Sangam Tamils*, Ennes Publications, Madurai, p.320. அரிக்கமேட்டில் பிற தொல்லியல் பொருள்களுடன் கிடைத்த மதுச்சாடிகள் தமிழர்கள் மேலை நாட்டுடன் கொண்ட தொடர்பினைப் பறைசாற்றுவனவாக அமைகின்றன என்று கா.இராசன் குறிப்பிடுகிறார். சுரேஷ் இப்பின்னணியில் தமிழகத்தின் தொல்லியல் சான்றுகள் பற்றிய பார்வை கொண்டுள்ளார். கா. இராசன், 2004, *தொல்லியல் நோக்கில் சங்க காலம்*, உலகத்தமிழாராய்ச்சி நிறுவனம், சென்னை, ப.91; Suresh, S., 1992, *Roman Antiquities in Tamil Nadu*, The C.P.Ramaswami Ayar Institure of Indological Research, Madras.

22 *மணிமேகலை* என்ற காப்பியத்தின் வரலாற்றுத் தன்மையினை கிருஷ்ணசாமி ஐயங்கார் தம் நூலில் விளக்கியுள்ளார். S.Krishnaswami Aiyangar, 1928, *Manimekhalai in its Historical*

Setting, London. இந்நூலில் மணிபல்லவத் தீவில் மணிமேகலா தெய்வம் போற்றப்படுவதனை விளக்கமாக ஆய்ந்துள்ளார்.

23 **'முந்நீர் வழக்கம் மகடூஉ வோடு இல்லை'** *தொல்காப்பியம், பொருளதிகாரம்*, அகத்திணை இயல் சூத்திரம், 980.

24 இராமாயணக் கதைகளின் வரலாற்றுத் தன்மையும், *மகாவம்சத்தின்* வரலாற்றுத் தன்மையும் கேள்விக்கு உட்படுத்தப்படவேண்டிய ஒன்றே. இலங்கை மன்னனால் சீதை கடத்தப்பட்டதற்கு எவ்வித வரலாற்றுச் சான்றுகளும் இல்லை என்பது போன்றே ஜகதீபாலன் என்ற இலங்கை மன்னனை போரில் வென்று அவன் மனைவியையும் மகளையும் பிற செல்வங்களையும் சோழ நாட்டிற்கு முதலாம் இராசாதிராசன் கொண்டு வந்தான் என்ற *மகாவம்சக்* கூற்றிற்கு எவ்வித கல்வெட்டுச் சான்றுகளும் இல்லை. ஆனால், இதுபோன்று கடல்கடந்து பெண்கள் பிறருடைய மனைவியர் கடத்தப்பட்டதான புனைவுகள் ஏன் உருவாக்கப்பட்டன என்பதனை மானிடவியல் பின்னணியில் அறிதல் நலம்.

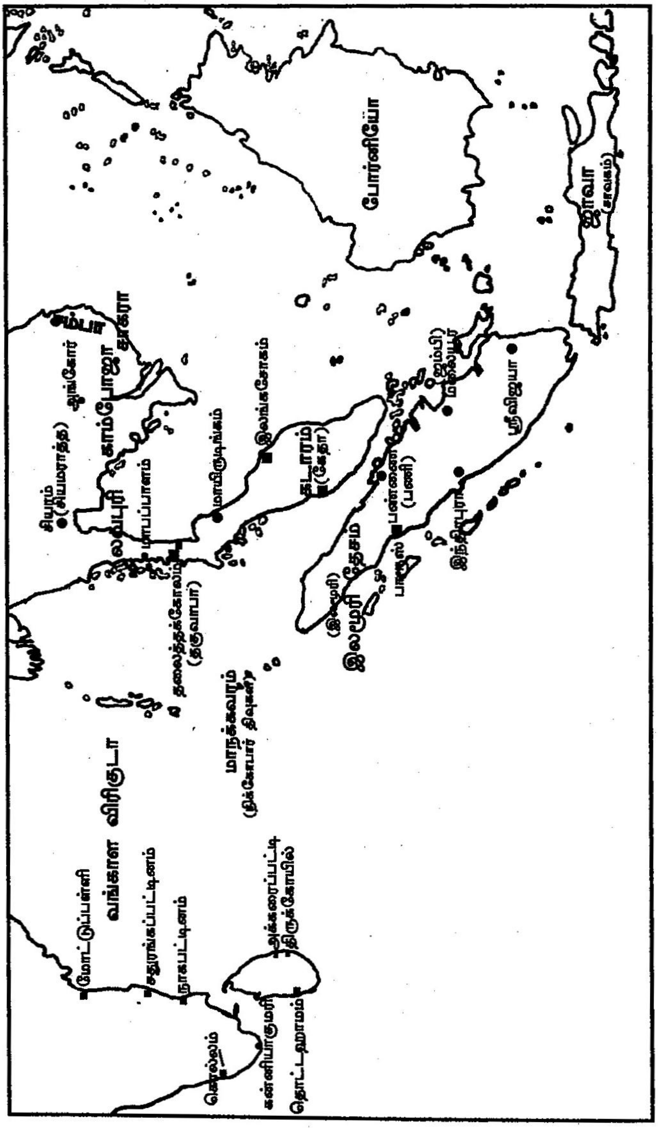
25 ஐரோப்பிய காலனியாதிக்க காலத்தில் நிகழ்ந்த வணிகப்போட்டியில் போர்த்துக்கீசியருக்கும், டச்சுக்காரருக்கும் திருச்செந்தூரில் சண்டை நடந்துள்ளது. இச்சண்டையில் கி.பி.1646-இல் டச்சுக்கள் இக்கோயிலை தங்கள் கட்டுக்குள் வைத்துள்ளனர். டச்சுக்கள் முருகன் சிலையினை பதுக்கி வைத்துள்ளனர். இச்சிலை கடலில் இருந்து மீட்கப்பட்டதாக ஒரு செய்தி உண்டு. பார்க்க fn no.73 in A.G.Menon's article on "Copper Plates and Silver Plates : Cholas, Dutch and Buddhism" in *IJDL*, Vol.29 :2, June 2006, pp.83-106.

10. கடாரம்

சு. இராசகோபால்

தமிழக இடைக்கால வரலாற்றில் சிறப்பிடம் பெறுவது இராசேந்திர சோழனின் கடார வெற்றியாகும். மலேசிய தீபகற்பத்தில் வடமேற்குக் கடற்கரையில் கடாரம் அமைந்துள்ளது. இதன் இன்றைய பெயர் கேட (Kedha) என்பதாகும். முன்பு தமிழகம் மற்றும் பிற ஆசிய நாடுகளுக்கிடையிலான வணிக வரலாற்றில் முக்கிய இடம்பெற்ற துறைமுகமாகக் கடாரம் விளங்கியது. தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகள் அகில், சந்தனம், கற்பூரம், யானைத் தந்தம், செம்பு தாமிர உலோகம் ஆகியவற்றையும் சீனப் பட்டு, தங்கத்தினையும் தமிழகத்திற்கு வணிகப் பண்டகளாக அனுப்பியதில் இத்துறைமுகம் முக்கியத்துவம் பெற்று விளங்கியது. தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளுக்கும் தமிழகத்திற்கும் இடையிலான வணிகத்தில் ஈடுபட்ட கலன்கள் வங்கக் கடலின் குறுக்கே நெடும் பயணம் மேற்கொள்ளும்போது கடாரத் துறைமுகத்தில் தங்கிப் பிறகு இரு கரைகளுக்கிடையே கரை சார்ந்து பயணிப்பது எளிதாக இருந்தது. பூகோள ரீதியாக மிக வசதியாக அமைந்த இத்துறைமுகம் வணிக ரீதியாகவும் மிகவும் பயன்படுத்தப்பட்டது (படம் 10.1)[1].

சங்க இலக்கியங்களை நோக்கும்போது கடல் வழி வணிகம் தரை வழி வணிகத்தை விட மிக முக்கியத்துவம் பெற்றிருந்ததை நாம் அறிகின்றோம். இதன் காரணமாகவே சேர, சோழ, பாண்டிய மன்னர்கள் உள்நாட்டுத் தலைநகர்களாக வஞ்சி, உறந்தை, மதுரை ஆகியவற்றைக் கொண்டிருந்த போதிலும் முசிறி, காவிரிப் பூம்பட்டினம், கொற்கை ஆகியவற்றைக் கூடுதலாகக் கடற்கரைத் தலைநகரங்களாகக் கொண்டிருந்தனர் என்று அறிகிறோம். சங்க இலக்கியங்கள் மேலைக் கடற்கரை வழியான உரோமானிய,



படம் 10.1 இந்திய, தென்கிழக்காசிய இடைக்காலத் துறைமுகங்கள்

இத்தாலிய (யவனர்) நாடுகளுடனான அரேபியக் கடல், மத்திய தரைக்கடல் வணிகத்தை வெகுவாகக் குறிப்பிடுகின்றன. மேலும், தொல்லியல் சான்றுகளாக எகிப்திய நாட்டுப் பகுதிகளில் தமிழ்-பிராமி எழுத்துப் பொறித்த 'சாத்தன்', 'கண்ணன்' என்ற பெயருடைய பானை ஓடுகளும் கூடுதலாக அண்மையில் கிடைத்துள்ளன[2]. கீழைக்கடற்கரை வழியில் தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளுடனான வணிகமும் சிறந்திருந்தது என்பதற்கு அண்மைக் காலங்களில் தாய்லாந்து பகுதிகளில் தமிழ்-பிராமி எழுத்துடைய பானை ஓடும்[3], பொன்வணிகனின் உறை கல்லும்[4] கிடைத்திருப்பதும் அவற்றில் முறையே 'துறவோன்', 'பெரும்பதன்கல்' என்ற தமிழ்ச் சொற்கள் தமிழ்-பிராமி எழுத்தில் இருப்பதும் குறிப்பிடத்தக்கதாகும். *மணிமேகலையில்* கடற்பயணம் குறித்த செய்திகள் நிறைய இருப்பதும் கீழைக் கடற்கரை வழியிலான தென்கிழக்கு ஆசிய நாடுகளுடன் விளங்கிய கடல் வணிகத்தை முன்னிறுத்துகின்றது[5].

எனினும், கீழைக் கடற்கரை வழியிலான கடல் வணிகத்தில் முக்கிய இடம்பெறும் கடாரம் என்ற இடம் பற்றிய குறிப்புகள் சங்க இலக்கியங்களில் காணப்படவில்லை. *முல்லைப்பாட்டில்* (58) உள்ள 'குறுநீர் கன்னலினைத் தென்றிசைப்ப' என்ற அடிக்கு இடைக்கால உரையாசிரியர்,

> கிடாரத்து நீரிலே காண்கின்ற நினது நாழிகை வட்டிலிற்
> சென்ற நாழிகை இத்துனை என்று சொல்லுகையாலே

என்று குறிப்பிடும் இடத்தில் கிடாரம் என்பது ஒரு பெரிய நீருள்ள கொப்பரைப் பாத்திரமாகக் காட்டப்படுகிறது. *பட்டினப்பாலையில்* (191) வரும் 'ஈழத்து உணவும் காழகத்து ஆக்கமும்' என்ற அடிக்கு இடைக்கால உரையாசிரியர் நச்சினார்க்கினியர் கடாரத்தில் உண்டான நுகரும் பொருள்கள் என்று உரை தருகின்றார். *சிலப்பதிகாரத்தில்* (14:108) 'அகிலும் துகிலும் ஆரமும் வாரமும்' என்ற அடிக்கு உரையாசிரியர் அடியார்க்குநல்லார் 'அருமணவன் தக்கோலி கிடாரவன் காரகில்' என்று குறிப்பிட்டு அகில் கிடைக்குமிடமாய் கிடாரத்தைக் குறிப்பிடுகின்றார். உரையாசிரியர்கள் இடைக்காலத்தவர் என்பதால் இடைக்காலத்தில் 'கடாரம்' மிகவும் எளிதாக எல்லோராலும் தமிழகத்தில் அறியப்பட்டிருந்தது என்பது விளங்கும்.

நரசிம்மவர்ம பல்லவன் திபெத்தியர்களின் வங்கக் கடல் மேலாண்மையை ஒழித்து, சீனச் சக்கரவர்த்திக்கு உதவியதையும் நாகப்பட்டின பௌத்த விகாரத்தில் வைப்பதற்குச் சீனச்

சக்கரவர்த்தி கொளய் ஹோஆ, எ (Koei - hoa - e, which causes return of Virtue) என்று சீன எழுத்துப் பொறித்த கல் ஒன்றைத் தந்ததையும் பல்லவர் காலச் சீனக் குறிப்புகள் குறிப்பிடுகின்றன[6]. கோயிலொழுகு நந்திவர்ம பல்லவனது சமகாலத்தவரான திருமங்கையாழ்வார் நாகப்பட்டினத்து விகாரத்துள் நுழைந்து தங்கத்திலான புத்தர் சிலையைக் களவாடி ஸ்ரீரங்கத்தில் பொன்வேய்ந்த செய்தியைச் சொல்லும்போது கிடாரத்து ஸ்தபதி நாகபட்டினத்து விகாரை அமைத்தமையையும் இதனில் நுழையும் வழியறிய திருமங்கை மன்னன் கடாரம் சென்று ஸ்தபதியிடம் அறிந்து வந்ததையும் குறிப்பிடுகிறது[7]. எனவே, பௌத்த மதம் தொடர்பான தமிழகச் செய்திகளில் கடாரம் இடம் பெற்றிருந்தது என்பதை நாம் இப்பிற்காலக் கதை மூலம் அறியலாம்.

சோழர்காலக் கல்வெட்டுகளில், தொடக்கத்தில் தென்கிழக்கு ஆசிய வணிகப் பண்டமான கற்பூரம், கற்பூர விளக்கு (கி.பி. 887,895) தொடர்பான குறிப்புகள் உள்ளன. மேலும் கடாரம் என்ற ஒரு பாத்திரமும் (கி.பி.886) கடாரத்துச் சூல உழக்கு (கி.பி.963) என்ற ஒரு முகத்தல் அளவு ஆகியவற்றைச் சுட்டுகின்றன[8]. இராசராச சோழனின் கல்வெட்டும் 'பொன்னின் கிடாரம்' (கி.பி. 1011) என பொன்னாலாகிய பாத்திரம் ஒன்றைக் குறிப்பிடுகிறது[9]. இராசராச சோழனது ஆனைமங்கலம் செப்பேடு நேரடியாகக் 'கடாரம்' என்ற நாட்டைக் குறிக்கும் முதற் குறிப்பாகத் தெரிகிறது. கடாரத்து மன்னன் சூளாமணிவர்மனின் மகன் ஸ்ரீமாற விஜயோத்துங்க வர்மன் தன் தந்தை பெயரில் புத்த விகாரம் ஒன்றை நாகபட்டினத்தில் அமைத்துள்ளான். அதற்கு ஆனைமங்கலம் நிலங்கள் வரி நீக்கித் தரப்பட்டுள்ளன. கடாரம் இச்செப்பேட்டின் சமஸ்கிருதப் பகுதியில் 'கடக' என்று குறிக்கப்பட்டுள்ளது[10].

இராசராச சோழன் காலத்தில் கடாரத்துடன் விளங்கிய நட்பு இராசேந்திரசோழன் காலத்தில் நிலைக்கவில்லை. இராசேந்திர சோழன் கடாரத்தின் மீது போர் தொடுத்து வெற்றிகண்டுள்ளான். இதனால் கடாரம் கொண்ட சோழன் என்ற விருதுப்பெயரும் அவனுக்கு ஏற்பட்டது. இடைக்கால வரலாற்றில் அரசர்களின் பெயர்களும் விருதுப் பெயர்களும் அரசியல், சமூகப் பெருமக்களுக்கு சிறப்புப் பெயர்களாகத் தரப்பட்டு அவர்களுடைய இயற்பெயர்களுடன் சேர்த்து வழங்கியதைப் பல கல்வெட்டுகள்

காட்டுகின்றன. அதுபோலவே இடப்பெயர்களும் வாய்க்கால், ஆறுகளின் பெயர்களும் அரசர்களின் பெயர்களையும் விருதுப் பெயர்களையும் கொண்டு விளங்கின. இராசேந்திர சோழனின் கடார வெற்றியால் ஏற்பட்ட தாக்கத்தினால் அவ்விதம் கல்வெட்டுகளில் காணப்படும் பெயர்கள் அட்டவணை 10.1-இல் தரப்பட்டுள்ளன.

அட்டவணையிலுள்ளக் கல்வெட்டுகளை நோக்கும்போது இராசேந்திர சோழனின் 14-ஆம் ஆண்டில் (கி.பி. 1026) நிகழ்ந்த கடார வெற்றி மூன்றாம் இராசராசன் காலம் வரை ஏறத்தாழ இருநூறு ஆண்டுகளுக்கு அரசியலில் சிறப்பிடம் பெற்றிருந்தது என்பது தெரிகிறது. பட்டம் பெற்றவர்களின் பெயர்களுடன் காணப்படும் பிற சொற்களைப் பார்க்கும்போது இவர்கள் வணிகர்கள் (செட்டி, செலை-சிலை செட்டி, மாயிலெட்டி) அதிகாரிகள், படைத்தலைவர், குறுநிலத் தலைவர்கள் (அரையன்), நெசவு வணிகர் (கைக்கோளர்) என்பது தெரிகிறது. காளஹஸ்தி கல்வெட்டில் காணப்படும் மணிநாகன் இராசேந்திர சோழனின் பிற விருதுப் பெயர்கள் பெற்ற வணிகர்களுடன் இணைந்து அப்பகுதி படைத்தலைவர் ஒருவரின் கோயில் கொடையை நிறைவேற்று பவராகக் காணப்படுகிறார். இக்கல்வெட்டில் உள்ளூர் வணிகர்களும், வியாபாரிகளும் அரசனுடைய விருதுப்பெயர் இல்லாது சுட்டப் பட்டுள்ளனர்[11]. இதன் மூலம் இக்குறிப்பிட்ட விருதுப் பெயருடைய நெடுந்தொலைவு பயணிக்கும் வணிகர்களின் சிறப்பும் அவர்கள் படைத்தலைவர்களுடன் கொண்டிருந்த நெருக்கமும் நன்கு அறியப்படுகிறது.

திருநாகேஸ்வரம் கல்வெட்டில் காணப்படும் மாயிலெட்டி, இராசேந்திர சோழனின் ஸ்ரீகாரிய அதிகாரியாகவும் பிறகு நாயகம் செய்யும் அதிகாரியாகவும் அறியப்படுகிறார். இவர் கங்கை கொண்ட சோழபுரத்தைச் சேர்ந்தவர். திருநாகேஸ்வரம் கோயிலில் இற்றியும், தேய்த்தும், முறிந்தும் போன பொன் நகைகளை எடை நிறுத்து மீண்டும் பொன் அணி செய்ய நடுவராக வணிகர் (மாயிலெட்டி) என்ற தகுதியில் இங்கு வந்தவர் என்பது குறிக்கத் தக்கதாகும்[12].

கர்நாடக மாநிலம் அலூர் கல்வெட்டில் குறிக்கப்படும் கடாரம் கொண்ட சோழ பிரம்மராயன் படைத் தளபதியாக இருக்கவேண்டும்[13]. கங்கை கொண்ட சோழபுரம் கல்வெட்டில் குறிக்கப்படும் கடாரம்

அட்டவணை 10.1 கடாரம் என்னும் பட்டப் பெயரைக் கொண்ட ஆட்பெயர்கள்

வ.எண்	காலம்	மன்னன்	ஆட்பெயர்	குறிப்பு
1.	கி.பி. 1035	இராசேந்திரன் I	சேவூர் மணிநாகன் ஆன கிடாரங்கொண்ட சோழ செட்டி	காளஹஸ்தி தெ.இ.க. 17/326
2.	கி.பி. 1042	இராசேந்திரன் I	சந்திரன் தான தொங்கன் ஆன கடாரங்கொண்ட சோழ மாயிலெட்டி	திருநாகேஸ்வரம் தெ.இ.க 6/33
3.	கி.பி. 1012-1044	இராசேந்திரன் I	கடாரம் கொண்ட சோழ பிரம்மராயன்	அலூர், கர்நாடகம்
4	கி.பி. 1057	இராசேந்திரன் II	க [டார] ங் கொண்ட சொழ செ[லை செட்டி]	நார்த்தாமலை பு.ச.க.112
5.	கி.பி. 1068	வீர ராசேந்திரன்	கன்றைக்காவுடையார் மாதேவன் காறாயிவாரான கடாரங் கொண்ட சோழ மூவேந்த வேளார்	கங்கைகொண்ட சோழபுரம் தெ.இ.க. 4/529
6.	கி.பி. 1097	குலோத்துங்கன் I	சேந்தன் காரானை ஆன கிடாரத்தரையன்	திருவக்கரை தெ.இ.க. 17/223
7.	கி.பி. 1213	குலோத்துங்கன் III	(கோயிலை கைக்கோளிரில்)பிச்சதேவன் ஆன கிடாரத்தரையன் சமய சேனாபதி	அச்சிறுப்பாக்கம் தெ.இ.க. 7/451
8.	கி.பி. 1236	இராசராசன் III	திரு [வு] டையான் உதையப் பெருமாளான் கடாரத்தரையன்	திருவேங்கைவாசல் பு.ச.க.195
9.	கி.பி. 1236	இராசராசன் III	திருவுடையான் வீரமழகியதேவனான திரிபுவனவீரக்கிடாரத்தரையன்	திருவேங்கைவாசல் பு.ச.க.195
10.	கி.பி. 1245	இராசராசன் III	கிடாரங்கொண்டப்பரையன் (அஞ்ஞூற்றுபரையன்)	கீரனூர் பு.ச.க:198

கொண்ட மூவேந்த வேளார் வீர ராசேந்திரனின் ஆணையை நிறைவேற்றும் அலுவலர் (விடையில்) ஆவார்.

திருவக்கரை கல்வெட்டில் (வ.எண்.6) உள்ள சேந்தன் காராளை, கிடாரத்தரையன் என்ற பட்டத்துடன் உள்ளான். அரையன் என்ற சொல் உயர் அலுவலரையும் குறுநிலத் தலைவரையும் குறிக்கும் சொல்லாகும். கீரனூர் கல்வெட்டில் (வ.எண்.10) கிடாரங்கொண்ட பரையன் குறிக்கப்படுகின்றார். இதே கல்வெட்டில் மற்றொருவர் அஞ்னூற்றுவப் பரையன் என்று குறிக்கப்பட்டுள்ளார். இக்கல்வெட்டு இரண்டு நாடுகளைச் சேர்ந்த ஊரார்களும், அரையர்களும் ஒரு குறிப்பிட்ட நிலத்தைக் கோயிலுக்கு வரி நீக்கிக் கொடுத்த ஆவணமாகும். நாட்டிற்கு ஒருவராக இவர்கள் அரையர் என்ற தகுதியில் கையொப்பமிட்டவர்களாகக் கருதலாம். இதே போல வரிசை எண் 7 மற்றும் 8-இல் உள்ள கடாரத்தரையர்களும் அரசு உயர் அதிகாரிகளாகவோ குறுநிலத் தலைவர்களாகவோ இருக்க வேண்டும்[14].

முதலாம் இராசேந்திர சோழனின் மூன்று, ஏழு மற்றும் ஆண்டுக் குறிப்பில்லாத மூன்று நாகபட்டினக் கல்வெட்டுகள் முறையே ஸ்ரீவிஜயத்தரையர் கந்மி(உயர் அலுவலர்), ஸ்ரீவிஷயத் தரையன், கிடாரத்தரையர் கந்மி ஆகியோரைக் குறிப்பிடுகின்றன. ஸ்ரீவிஜயமும் கடாரமும் இக்கல்வெட்டுகளில் ஒன்று போலவே காணப்படுகின்றன. இவர்களது ஊர்ப் பெயரும் இயற்பெயரும் இவர்களைத் தமிழகத்தைச் சேர்ந்தவர்களாகவே காட்டுகின்றன[15].

அரசு அலுவலர், படைத்தலைவர், வணிகர், கைக்கோளர் மட்டுமன்றி அரச குலத்தவர்க்கும் 'கடாரம் கொண்ட' என்ற பட்டம் இருந்துள்ளமை இரண்டாம் இராசேந்திர சோழனின் (கி.பி. 1052-64) மெய்க்கீர்த்தியால் அறியக் கிடைக்கிறது. இவன் தனக்குப் பிரியமானவர்களுள் (காதலர்) 'திண்டிறல் கடாரம் கொண்ட சோழனைத் தினகரன் குலத்து சிறப்பர் சோழன் ஜனநாதன்' என பெயர் வழங்கியதை இம்மெய்க்கீர்த்தி காட்டுகிறது.

இனி இடப்பெயர்களில் 'கடாரம்' இருப்பதைக் காணலாம் (அட்டவணை 10.2). இடப்பெயர்கள் ஆட்பெயர்கள் போல காலப்போக்கில் வழக்கொழிந்து போவதில்லை என்பது குறிப்பிடத் தக்கதாகும்.

அட்டவணை 10.2 கடாரம் என்னும் பெயரைக் கொண்ட ஊர் பெயர்கள்

வ.எண்	காலம்	மன்னன்	இடப்பெயர்	குறிப்பு
1.	கி.பி.1035	இராசேந்திரன் I	சோழமண்டலத்து அருமொழி தேவ[வள] நாட்டு கிடாரங்கொண்ட சோழநல்லூர்	காளஹஸ்தி தெ.இ.க.17/326
2.	கி.பி.1036	இராசேந்திரன் I	பெரும்பற்றப்புலியூர் கீழ்பிடாகை கிடாரங்கொண்ட சோழப் பேரிளமை நாட்டு பராக்கிரம நல்லூர்	சிதம்பரம் தெ.இ.க.4/223
3	கி.பி.1064	வீர ராசேந்திரன்	ஸ்ரீ கடாரங்கெண்ட சோழச்சேரி நெட்டூர் இளவடி கிரமவித்தன்	ஆலம்பாக்கம் தெ.இ.க 4/769
4.	கி.பி.1076-1112	குலோத்துங்கன் I	கிடாரங்கொண்டாந் திருநந்தவனம் கிடாரங்கொண்டாந் மடம் கிடாரங் கொண்டான் விளாகம்	ஸ்ரீரங்கம் தெ.இ.க. 24/32
5	கி.பி.1084	குலோத்துங்கன் I	கிடாரங்கொண்டசேரி நெட்டூர் அங்கிபிரான்பட்டன்	ஆலம்பாக்கம் தெ.இ.க.24/770
6	கி.பி.1300	....	மணயிற்கோட்டத்து பாசாலி நாட்டு கடாரங் கொண்ட சோழபுரம்	தக்கோலம் இ.க.அ.1921/254
7.	கி.பி.1454	பராக்கிரமபாண்டியன்	கிடாத்தூர் உடையான்	தென்காசி தெ.இ.க 24/769
8.	கி.பி.1600	....	வடபரிசார நாட்டு நவிரையான கப்பலன் கிடாரம்	கிடாரம், ஈரோடு மாவட்டக் கல்வெட்டுகள்

சேரி என்பவை (வ.எண். 3 மற்றும் 5) பிராமணர் ஊரிருக்கைகளில் உள்ள பிரிவுகளாகும். பிராமண ஊரிருக்கைகள் பெரும்பாலும் புதிதாக அமைக்கப்பட்ட ஊர்களாக அமைவதால் அரசர் அல்லது தெய்வப் பெயர்களைக் கொண்டவையாக சேரிகள் இருக்கும். பரைச்சேரி, பறைச்சேரி, தனிச்சேரி போன்ற பிற பொதுச் சேரிகளும் உண்டு[16]. ஸ்ரீரங்கம் கல்வெட்டு (வ.எண்.4) கிடாரங்கொண்டான் விளாகத்தில் அமைந்த கிடாரங்கொண்டான் திருநந்தவனம், கிடாரங்கொண்டான் மடம் ஆகியவற்றைக் குறிப்பது சிறப்பாகும். தென்காசியைச் சேர்ந்த பராக்கிரம பாண்டியன் கல்வெட்டு 15-ஆம் நூற்றாண்டில் விளங்கிய கிடாரத்தூரையும், ஈரோடு மாவட்டத்தில் உள்ள கிடாரம் என்ற ஊர்க்கல்வெட்டு அவ்வூரின் பெயரை கி.பி. 16-17-ஆம் நூற்றாண்டில் கப்பலன் கிடாரம் என்று குறிப்பதும் சிறப்பாகும். இன்றும் இவ்வூரின் பெயர் கிடாரம் என்றிருப்பது போலவே திருநெல்வேலி அருகில் கிடாரங்கொண்டான் என்ற ஊரிருப்பதும் குறிக்கத்தக்கதாகும். இன்றைய ஒருவகை நார்த்தங்காய்க்கு கடாரத்தை, கடாரங்காய் என்று பெயர் இருப்பது கடாரத்தின் பெயர் எப்படி வழக்கொழியாது நிலவி வருகிறது என்பதற்கு எடுத்துக்காட்டாகும்.

கி.பி. 14-ஆம் நூற்றாண்டைச் சேர்ந்ததாகக் கருதப்படும் இலக்கண நூலான *நன்னூல்* பதினெண்விசயம் என்பதற்கு சிங்களம், சோனகம் (அரபியநாடு), சாவகம் (ஜாவா) சீனம், துளுவம், குடகம், கோனகம், கன்னடம், கோல்லம், தெலிங்கம், வங்கம், கங்கம், மகதம், கடாரம் என்ற பெயர்களைத் தருவதில் கடாரம் உள்ளமை நோக்கத்தக்கதாகும்[17].

கடாரம் ஸ்ரீவிஜய மன்னர்களால் கைப்பற்றப் பட்டப்போது ஸ்ரீவிஜய மன்னர்கள் சோழருடன் நெருக்கமாகவே இருந்தனர். இதனால் ஸ்ரீவிஜயமும் கடாரமும் ஒரு நாடாகவே கருதப்பட்டது. இராசேந்திர சோழனின் மெய்க்கீர்த்தி[18],

> அலைகடல் நடுவுள் பலகலம் செலுத்திச்
> சங்கிராம விசையோத்துங்க வன்மன் ஆகிய
> கடாரத்து அரசனை வாகை

சூடிய செய்தியை முதலில் குறிப்பிடுகிறது. அதன்பின் தொடர்ந்து அங்கு கைப்பற்றப்பட்ட பொருள்களைக் குறிப்பிட்டு அடுத்துப் பிற இடங்களான நிறைசீர் விசயம், துறை நீர்பண்ணை, மலையூர், மாயிருடிங்கம், இலங்கா அசோகம்,

மாப்பபாளம், மேவிலிம்பங்கம், வளைப்பந்தூர், இலாமுரிதேசம், தக்கோலம், மாதமாலிங்கம், மானக்கவாரம் ஆகியவை வெற்றிகொண்ட செய்தி சொல்லப்படுகின்றது. அடுத்து இறுதியாக மீண்டும்

தொடுகடற் காவல் கடுமுரண் கிடாரமும்
மாப்பெருந் தண்டாற் கொண்ட ..... இராசேந்திரன்

என்று குறிப்பது கடல் கடந்த வெற்றிகளில் கடார வெற்றி எவ்வளவு முக்கியமானது என்பதைக் காட்டுகின்றது. இராசேந்திர சோழனை அடுத்துக் குலோத்துங்க சோழன் காலத்திலும் கடாரம் மீண்டும் வெற்றி காணப்பட்டது. இதனைக் *குலோத்துங்க சோழன் பிள்ளைத்தமிழ்*

சாவகம் எறிந்து அருமணம் பெரிது சிந்தத்
தகர்த்து மலையூரில் வருப்புரிசை நள்ள
கோஅகம் நெகிழ்ந்து குலையும் படி கடாரம்
கொள்ளும் ஒரு சோழன் மருகா குமர் கொண்கா

என்று செய்யுள் 92 குறிப்பிடுகிறது. இதனில் 'கோஅகம் நெகிழ்ந்து குலையும் படி கடாரம் கொள்ளும்' என்ற வரி அரசு இருப்பிடம் மற்றும் குடும்பத்தினர் மிகவும் தாக்கப்பட்ட செய்தியைக் காட்டுகிறது. இராசேந்திரனின் மெய்க்கீர்த்தியும்

ஆர்த்தவன் அகநகர்ப் போர்த் தொழில் வாசலில்
விச்சாதிரத் தோரணமும் மொய்த்தொளிர்
புனைமணிப் புதவமும் கனமணிக் கதவமும்

என்று குறிப்பிட்டுக் கடாரத்து அரசனின் அகநகர் அழிக்கப் பட்டதையும் மணிகள் பொதிந்த கதவுகள், தோரணங்கள், சிறுகதவு (புதவம்) ஆகியவை அகற்றிக் கொண்டு வரப்பட்டமையும் சுட்டுகிறது. எனவே, கடற்கரைப் போர் மட்டுமல்லாது கடாரத்தின் உள்நாட்டிலும் (அகநகர்) நுழைந்து பொருள்கள் கைப்பற்றப்பட்டன என்பது தெளிவு.

குலோத்துங்க சோழன் பிள்ளைத்தமிழ்[19] கைப்பற்றப் பட்ட நாடுகள் மீள வழங்கப்பட்டு மன்னர்கள் அடிமைகளாக ஆளப்பட்டனர் என்பதைச் சொல்லும்போது கடாரமும் மன்னனும் அடிமை நாடாகி அடிமையாயினர் என்கிறது அச்செய்யுள் பின்வருமாறு:

அருமணம் சாவகம் வங்காளம் ஈழம் கடாரம் தவாச்சீனம்
என்று யாவையும் கைப்படுத்தி குடிமைசயாளர் அரசே
ஆகவிட்டு

அவர் சிகர மகுட கோடிகளில் வைக்கும் கொடிகளே
வடதிசைக்
கங்கையைத் தென்திசை கொண்டு எழப் பண்டு கொண்டு
அங்கு அடிமை ஆளும் பிரான் மகன் மகன் *(செய்யுள்:77)*

ஒட்டக்கூத்தரின் *மூவர் உலா* சோழ அரசர்களை அடுத்தடுத்துக் குறிப்பிடும்போது இராசேந்திர சோழனை,

கங்கா நதியும் கடாரமும் கொண்டு
சிங்காதனத்திருந்த செம்பியன்

என்று குறிப்பிடுவதும் இதுபோலவே ஜெயங்கொண்டார் *கலிங்கத்துப்பரணியில்* (பேய்களைப் பாடியது)[20]

பறக்கும் ஓதக் கடாரம் அழித்த நாள்
பாய்ந்த செம்புனல் ஆடியும் நீந்தியும் *(வரி 17)* எனவும்

குளிறு தென் திரைக் குரை கடாரமும்
கொண்டு, மண்டலம் குடையுள் வைத்தும் *(வரி 25)*

எனவும் குறிப்பதும் சோழர்கால இலக்கியங்களில் கடாரம் வெற்றி பெற்றுள்ள இடத்தை உணர்த்தும்.

மேற்கண்ட செய்திகள் மூலம் தொடக்கத்தில் தென்கிழக்காசிய நாடுகளில் பெறப்பட்ட செம்பின் காரணமாக அந்த உலோகம், அந்த உலோகத்தால் செய்யப்பட்ட பாத்திரம் ஆகியவற்றுக்கு ஆகுபெயராக கடாரம் என்ற சொல் இருந்தது அறியப்பட்டது. பின்னர் இராசேந்திர சோழனின் வெற்றி காரணமாக 'கடாரம் கொண்ட சோழன்' என்ற சிறப்பு ஆட்பெயர்களாகவும், இடப்பெயர்களாகவும் அமைந்தது. இதன் காரணமாக இன்றளவும் கடாரம் என்ற பெயர் தமிழகத்தில் நன்கு அறிமுகமான பெயராக விளங்குகிறது. இது தமிழக அரசியல் சமுதாய வரலாற்றில் ஏற்பட்டுள்ள ஒரு வெற்றி, வணிகத் தாக்கம் என்று சொல்லலாம்.

சான்றெண் விளக்கம்

1 *பார்க்க நிலப்படம்*

2 Iravatham Mahadevan., 2003, *Early Tamil Epigraphy From the Earliest Times to the Sixth Century A.D*, Cre-A, Chennai, Fig.1.21.B and Table 1.5.8.

3 "Tamil - Brahmi Inscription on Pottery found in Thailand", *The Hindu*, Sunday, Jul 16. 2006.

4 Iravatham Mahadevan., 2003, *op.cit.*, Fig.1.24 E and Table 1.7.

5 மாநீர் வங்கம் வந்தோர் வணங்கிச்
சாவக நன்னாடு த் தண்பெயன் முத்தலின் *(14:70)*
நரல் வகைமரபின் மாபெருந்தீவும்
ஒராயிரம் சிற்றிடைத்தீவும் *(6:195)*
(சம்புத்தீவு முதலியன)
பண்டும் பண்டுங் கலங்கவிழ் மாக்களை *(16:120)*
சந்திரதத்தனென்னும் வாணிகன்
வங்கஞ் சேர்ந்ததில் வந்துடனேறி *(16:123-24)*
(மணிமேகலை 16:123-124) உ.வே.சா. பதிப்பு

6 Nilakanta Sastri, K.A. 2001, *Foreign Notices of South India :From Megesthenes to Mahuan* (1st Edition, 1939), University of Madras. Madras, p.116.

7 கோயிலொழுகு, Nilakanta Sastri, K.A. (reprint 1984), *The Colas,* University of Madras, Madras, p.656.

8 சுப்பராயலு,எ., (ப.ஆ.), 2002, *தமிழ்க் கல்வெட்டுச் சொல்லகராதி,* சாந்தி சாதனா, சென்னை.

'அகிலுட்பட கற்பூரமும்' *தெ.இ.க. 14/162, மேலது. தெ.இ.க. 3/48* 'இக்கற்பூர விளக்கும் நொந்தாவிளக்கும்', *மேலது. தெ.இ.க. 13/255* 'தடமிரண்டு கடாரம் ஒன்று' *தெ.இ.க. 5/451* 'நிசதிப்படி கடாரத்து சூல உழக்கினால் அட்டக் கடவ நெய் ஆழாக்கு'

9 'உடையார் ஸ்ரீராஜராஜதேவர் ஸ்ரீராஜராஜீஸ்வரமுடையாற்கு குடுத்த பொன்னின் கிடாரம் ஒன்று ஆடவல்லான் என்னுக கல்லால் நிறை 11,742 கழஞ்சு' *தெ.இ.க.32/1*

10 சை$_z$லேந்த்$_3$ர வம்ச$_z$ ஸம்பூ$_4$தேந ஸ்ரீவிஷயாதிபதி$_4$நா கடாஹாதி$_4$பத்ய மாதந்வதா மகரத்$_3$ த்$_3$

வஜோநாதி க$_4$த$_3$ ஸகலா ராஜ வித்$_3$ யஸ்ய சூ$_2$லாமணி வர்ம்மணஹ *இ.க. 2/34*

சீனக்குறிப்புகள் கடாரத்தை Kie-to *என்றும் குறிக்கின்றன.* Arunachalam, B., 2004, *Chola Navigation Package,* Maritime History Society, Mumbai, p.28.

11 'ஜயங்கொண்ட சோழ மண்டலத்து பெரும்பாணப்பாடி ஆற்றூர் நாட்டு சோழபுரத்துக்கு சமைந்த வியாபாரிகள் சேவூர் மணிநாகநாத கிடாரங்கொண்ட சோழ செட்டியும் தேவந் காரியாந உத்தம சோழ செட்டியும் தாழி சூற்றியான கரிகால சோழ மாயிலட்டியும் .... ' *தெ.இ.க. 17/326;* 'சோமன் குமரநான தண்டநாயகன் மதுராந்தக மாராயன் - எடுப்பித்த கோயிலில் - ஊர் நகரத்துக்கும் சமைந்த

வியாபாரிகளில்' *தெ.இ.க. 17/326.* இக்கல்வெட்டு மூன்று பகுதிகளாக உள்ளது. சிதைந்துமுள்ளது. குறிப்பு 14-இல் சொல்லப்பட்ட வணிகர்கள் திருகாளத்தி ஊருக்குச் சமைத்த வியாபாரிகள் என்று இக்கல்வெட்டுப் பகுதியில் சுட்டப்படுகின்றனர்.

12 பார்க்க "இற்றினவும் முறிந்தனவும்", *கல்வெட்டு, காலாண்டு இதழ்;19* தமிழ்நாடு அரசு தொல்லியல் துறை, சென்னை.

13 Arunachalam, B., 2004, *Chola Navigation Package,* Maritime History Society, Mumbai, p.28.

14 'உறத்தூர் கூற்றத்து கீழ்கோநாடு, வடசிறுவாய்நாடு என்ற இருநாடுகளைச் சேர்ந்த 'ஊராயிசைந்த ஊரோமும் அரையர்களோமும்'- 'நாங்கள் இறையில் கல்வெட்டு பிரமாணம் பண்ணிக் குடுத்தபடியாவது' என்று கல்வெட்டு வரிகள் உள்ளன. *பு.ச.க.198.*

15 சீத்தாராம் குருமூர்த்தி, 2007, *நாகப்பட்டின மாவட்டக் கல்வெட்டுகள்,* தமிழ் நாடு அரசு தொல்லியல் துறை, எண்கள் 30,32,33/1998

16 ஆறுகள், வாய்க்கால்கள், வதிகள் (வடிகால்) பெயர்களும் உண்டு 'கடாரம் கொண்ட சோழவதி' பார்க்க. *தமிழர் நாகரிகம், 1994,* தமிழ்நாடு அரசு தொல்லியல் துறை, பக்.191.

17 Arunachalam, B., 2004, *op.cit.* p.28

18 பதிப்பாசிரியர் குழு, 1960, *சாசன மாலை,* எஸ்.ராஜம், சென்னை. பக்.18

19 ஸ்ரீஹரி, 2004, "குலோத்துங்கன் பிள்ளைத்தமிழில் சோழர்களின் தென்கிழக்காசிய வெற்றிகள்", *பத்மம்,* பேராசிரியர் சி.பத்மநாதன் பாராட்டு மலர், பவானி பதிப்பகம், யாழ்ப்பாணம், பக். 142-145.

20 பதிப்பாசிரியர் குழு, 1960, *குலோத்துங்க சோழன் உலா,* எஸ்.ராஜம், சென்னை. பக். 21 மற்றும் 28.

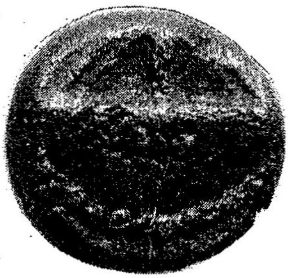
11. காசுகளில் கலங்கள்
(புதிய கண்டுபிடிப்புகள்)

ஆறுமுக சீதாராமன்

காசு - 1

எடை	:	1.2 கிராம்
உலோகம்	:	செம்பும் பித்தளையும் கலந்தது
கிடைத்த இடம்	:	கும்பகோணம்
காலம்	:	கி.பி.17-ஆம் நூற்றாண்டு காசின் முன்பக்கத்தில் கப்பல் ஒன்று காணப்படுகிறது.

பின்பக்கத்தில் '(ரா) கவ' என்று தெலுங்கு எழுத்துகள் உள்ளன. 'ராகவா' என்ற பெயரில் தஞ்சை விஜயராகவ நாயக்கர் (கி.பி.1631-1673) இந்தக் காசை வெளியிட்ட காலம்.

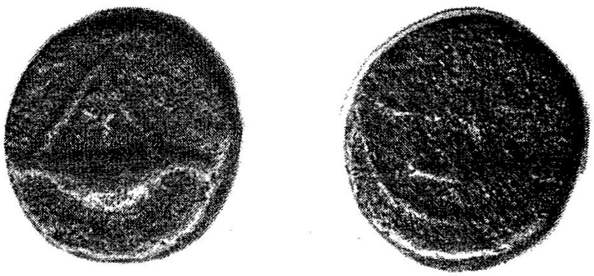


காசு – 2

எடை	:	2.1 கிராம்
உலோகம்	:	செம்பு
கிடைத்த இடம்	:	மதுரை
காலம்	:	கி.பி.18 ஆம்-நூற்றாண்டு

காசின் முன்பக்கத்தில் கப்பல் ஒன்று காணப்படுகிறது.

பின்பக்கத்தில் '(நு)வாபு' என்று 3 வரிகளில் தமிழில் பொறிக்கப்பட்டுள்ளது. வணிகத்தில் சிறந்த நவாப் மன்னர்கள் யாரேனும் இந்தக் காசை வெளியிட்டிருக்கலாம்.



தென்னிந்தியாவில் முதன்முதலில் கப்பல் உருவம் பொறித்துக் காசுகளை வெளியிட்டவர்கள் சாதவாகன மன்னர்கள். சாதவாகனர்கள் கப்பல் உருவம் பொறித்த ஈயக் காசுகளை மட்டுமே வெளியிட்டனர். அவர்கள் வெளியிட்ட கப்பல் வடிவக் காசின் முன்பக்கத்தில் உஜ்ஜாணி சின்னம் காணப்படுகிறது. பின்பக்கத்தில் கப்பல் காணப்படுகிறது. சில காசுகளில் விளிம்பைச் சுற்றிலும் மன்னன் பெயர் காணப்படுகிறது. சாதவாகனர்களுக்குப் பின் வந்த பல்லவர்கள் சாதவாகனர்களைப் பின்பற்றியே முதலில் கப்பல் உருவ ஈயக் காசுகளை தமிழகத்தில் வெளியிட்டனர். பிறகு கலப்பு உலோகத்திலும், செப்புக் காசுகளிலும் பல்வேறு கப்பல் உருவக் காட்சிகளைப் பொறித்து வெளியிட்டனர். சோழர்காலக் காசுகளில் இன்று வரை கப்பல் உருவம் பொறித்த காசுகள் கிடைக்கவில்லை. சோழர்களுக்குப் பிறகு நாயக்கர்கள் கப்பல் வடிவக் காசுகளை வெளியிட்டனர். தற்பொழுது ஆர்க்காட்டு நவாபு, தஞ்சை நாயக்கர் கப்பல் உருவக்காசுகள் புதிதாகக் கிடைத்துள்ளன. கடல் வணிகத்தில் ஆர்வம் கொண்ட தஞ்சை நாயக்க மன்னர்கள், ஆர்க்காட்டு நவாபு மன்னர்கள் ஆகியோர் கப்பல் உருவக் காசுகளை சிறப்பு வெளியீடாக வெளியிட்டிருக்கலாம்.

12. காயல்பட்டினம் - ஓர் இசுலாமிய வணிகத்தலம்

சொ.சாந்தலிங்கம்

இன்றைய, தூத்துக்குடி மாவட்டத்தில், திருச்செந்தூருக்கு அருகில் தாமிரபரணி கடலுடன் கலக்குமிடத்தில் அமைந்துள்ளது காயல்பட்டினம் என்னும் பேரூர். இவ்வூரின் பழைய பெயர் காயல் என்பதாகும். பழையகாயல், புன்னைக்காயல், காயல்பட்டினம் என மூன்று பகுதிகளாக இன்று அறியப்படும் இவ்வூர் முன்பு ஒரே நகரமாக விளங்கியது. இவ்வூரைப்பற்றிய சங்க இலக்கியக் குறிப்புகள் எதுவும் இல்லை. ஏனெனில், சங்க காலத்தில் இப்பகுதியில் கொற்கைத் துறைமுகமே செல்வாக்குப் பெற்றிருந்தது. கொற்கைத் துறைமுகமிருந்த இடத்தில் கடல் பின்வாங்கி நிலம் உருவான பின்னர் காயல் ஒரு துறைமுகமாக வளர்ந்தது. கொற்கைக்குத் தெற்கில் காயல்பட்டினம் அமைந்துள்ளது. காயலுக்கு தெற்கில் வீரபாண்டிய பட்டினம் அமைந்துள்ளது. இவ்வூர் சோழன் தலைகொண்ட வீரபாண்டியன் பெயரால் (கி.பி.946-966) அமைந்ததாகும். ஏற்கெனவே, காயல்பட்டினம் குறித்த சில ஆய்வுகள் ஆய்வாளர்களால் மேற்கொள்ளப்பட்டுள்ளன[1]. இக்கட்டுரையில் காயல்பட்டினம் எவ்வாறு இசுலாமியரின் வணிகத்தலமாக விளங்கியுள்ளது என்பதை விளக்குவதாக அமைகின்றது.

முதன்முதலாக கி.பி.633-இல் (ஹிஜ்ரி 12) அரேபிய இசுலாமியர்கள் காயலில் வந்து குடியேறியுள்ளனர். இக்காலத்தில் முதன் முதலாகக் கடற்கரையில் ஒரு மசூதி கட்டப்பட்டது[2]. அது கடற்கரை மசூதி என்றே பெயர் பெற்றது. கி.பி.633-640 காலத்தில் இம்மசூதி கட்டப்பட்டிருக்கலாம். கேரளத்துக் கொடுங்களூரிலும் இதே காலத்தில் ஒரு மசூதி கட்டப்பட்டது[3]. இவ்விரண்டு

மசூதிகளுமே இந்தியாவின் தொன்மையான மசூதிகளாகக் கருதப் படுகின்றன.

அரேபியர்களின் இரண்டாவது குடியேற்றம் காயலில் கி.பி.842-இல் (ஹிஜ்ரி 227) எகிப்திலிருந்து வந்த இசுலாமியர்களால் ஏற்பட்டது. முகமது நபியின் வழிவந்த நான்கு காலிபாக்களின் வழித்தோன்றல்களே இங்கு வந்து குடியேறினர். கி.பி.1500-க்குப் பின்னரே 'காயல்பட்டினம்' என்னும் பெயர் வழக்கிற்கு வந்தது எனலாம்.

கி.பி.842-இல் வந்தவர்களால் குத்பா பெரிய பள்ளி என்னும் மசூதி கட்டப்பட்டது[4]. கருப்புடையார் பள்ளியில் காலத்தால் முந்திய வீரபாண்டியன் காலத்துக் (946-966) கல்வெட்டு காணப் படுகிறது[5]. இக்கல்வெட்டில் இவ்வூர் காயல்கரை, காசிர ஊர், பவித்திர மாணிக்கப்பட்டினம் என்று பல பெயர்களில் சுட்டப் படுகிறது.

வாசப்[6], இபின்பதூதா[7], மார்க்கோபோலோ[8] ஆகிய வெளிநாட்டுப் பயணிகள் காயல்பட்டினம் துறைமுகத்தைச் சிறப்பாகக் குறிப்பிட்டுள்ளனர். கி.பி.1284-இல் காயல்பட்டினத்தில் மூன்றாவது குடியேற்றம் நிகழ்ந்துள்ளது[9]. தற்போது இவ்வூரில் இசுலாமிய மக்களே பெரும்பான்மையாக வாழ்கின்றனர். தற்போது 31 மசூதிகள் இங்கு உள்ளன.

காலத்தால் முந்திய கடற்கரைப் பள்ளிவாசலில் (கி.பி.640) இரண்டு கல்வெட்டுகள் காணப்படுகின்றன. ஒன்று ஜடாவர்மன் குலசேகரன் (கி.பி.1190-1216) காலத்துக் கல்வெட்டாகும்[10]. 'பூவின் கிழத்தி' என்னும் மெய்க்கீர்த்தியுடன் தொடங்கும் இக்கல்வெட்டில் இப்பள்ளி வாசலுக்கு வழங்கப்பட்ட நிலக்கொடை கூறப்படுகிறது. இவ்வூரில் அப்போது வாழ்ந்த இசுலாமியர்களை சோனகர் என்றும் அவர்கள் முத்துச்சலாப வணிகத்தில் ஈடுபட்டிருந்தனர் என்றும் கல்வெட்டு கூறுகிறது.

காட்டு மக்தூம் பள்ளிவாசல் கல்வெட்டு காயல் பட்டினத்தில் மற்றொரு பெயராகப் பவித்திர மாணிக்கப் பட்டினம் என்பதைக் கூறும்[11]. இப்பள்ளிவாசல் சோனவர் பிள்ளார் பள்ளி என்றும் கல்வெட்டில் சுட்டப்படுகிறது. இப்பள்ளிவாசலில் உள்ள உதயமார்த்தாண்டவர்மன் காலத்துக் கல்வெட்டு (கி.பி.1387) இதனை உதயமார்த்தாண்ட பெரியபள்ளி

என்று குறிப்பிடுகிறது[12]. இவ்வூரின் மற்றொரு பெயராக சோணாடு கொண்டான்பட்டினம் என்று வழங்கப்பட்டதையும் கூறுகிறது. இது முதலாம் மாறவர்மன் சுந்தரபாண்டியனின் சிறப்புப் பெயரால் வழங்கப்பட்டதாகும். இத்துறைமுகத்தில் வந்திறங்கும் சரக்குகளுக்கான இறக்குமதி வரி இப்பள்ளி வாசலின் வளர்ச்சிக்காக வழங்கப்பட்டது என்பதை இக் கல்வெட்டு தெரிவிக்கிறது. வீரபாண்டியன் பட்டினமே சோணாடு கொண்டான்பட்டினம் என்று பெயர்மாற்றம் பெற்றதாகவும் தெரிகிறது.

கொடிமர சிறுநயினார் பள்ளி பராக்கிரம பாண்டியன் காலத்தில் கி.பி.1514-இல் கட்டப்பட்டது[13]. இங்குள்ள கல்வெட்டு இப்பள்ளியை துருக்க நயினார் பள்ளி என்று குறிப்பிடுகிறது. அர்த்தமண்டபம், இடைநாழி, பெருமண்டபம், அலம்பு நீர்வாவி ஆகிய பகுதிகள் இக்காலத்தில் கட்டப்பட்டுள்ளன.

கி.பி.900 முதல் 1500 வரை காயல்பட்டினத்தில் இசுலாமியர் சிறப்பான அமைதியான வாழ்க்கையைப் பெற்றிருந்தனர். மதுரை பாண்டிய மன்னர்களுடனும், இப்பகுதியின் குறுநிலத் தலைவர் களுடனும் நல்லுறவை வளர்த்துக் கொண்டனர். அரபு இசுலாமியர்கள் நல்ல குதிரைகளைப் பாண்டியருக்கு இறக்குமதி செய்து கொடுத்தனர். அவசியமான காலங்களில் போரிலும் நேரடியாக ஈடுபட்டு உதவினர். பல நாடுகளுக்கும் இங்கிருந்து முத்து, அரிசி, மிளகு போன்ற பொருள்களை ஏற்றுமதி செய்தனர். காயல் இசுலாமியர்கள் தமிழிலும், அராபியிலும் நல்ல புலமை பெற்றிருந்தனர். கல்வியில் சிறந்த ஊராகவும் இவ்வூர் திகழ்ந்தது.

கி.பி.1530-க்குப் பிறகு காயல்பட்டின இசுலாமியர்களுக்குப் போர்த்துக்கீசியர்களால் தொல்லைகள் மிகுந்தன. இப்பகுதியில் வாழ்ந்த மீனவர்களின் உதவியுடன், போர்த்துக்கீசியர் கொச்சியிலிருந்து படையெடுத்து வந்து முத்துக்குளிக்கும் தொழிலில் போட்டியை உண்டாக்கினர்[14]. கிறித்துவ மதப்பரவலும் இங்கு மோதலை உண்டாக்கியது. இருதரப்பிலும் போரினால் பலத்த சேதம் ஏற்பட்டது. இதன் காரணமாக இப்பகுதியின் இசுலாமியர் பலரும் கீழக்கரை, பரங்கிப்பேட்டை, நாகூர், காரைக்கால், பழவேற்காடு, சென்னை, இலங்கை ஆகிய பகுதிகளில் குடியேறினர். போர்த்துக்கீசியர் முதலில் புன்னக்காயல்

பகுதியில் கால் ஊன்றிப் பின்னர் தூத்துக்குடியை மையமாகக் கொண்டு வணிகம் செய்தனர். அதன்பின் காயல்பட்டினம் துறைமுகம் தன் வணிக முக்கியத்துவத்தை இழந்தது. இன்று கடற்கரையிலிருந்து சுமார் மூன்று கி.மீ தொலைவில் ஊர் குடியிருப்பு பகுதிகள் அமைந்துள்ளன.

வகுதை

வகுதை, வகுதாரி என்ற பெயரும் காயல்பட்டினத்திற்கு வழங்கியுள்ளது[15]. பெரிய குத்பா ஜும்மா பள்ளியில் உள்ள ஒரு கல்வெட்டு 'பவித்திரமாணிக்கப் பட்டினம், வகுதைபுரி, காயல் அதிபர் நிலக்கிழார் மறைவிடம் கொல்லம்' என்று கூறுகிறது[16]. *பல்சந்தமாலை* என்னும் இலக்கியநூல் 'வச்சிரநாட்டு வகுதைபுரி' என்று காயல்பட்டினத்தைச் சுட்டுகிறது.

பல்சந்தமாலை

இந்நூல் கி.பி.14-ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் தோன்றியதாகும். இந்நூலிலிருந்து எட்டுப் பாடல்களை வையாபுரிப்பிள்ளை தனது *களவியற்காரிகை* உரையில் எடுத்தாண் டுள்ளார்[17]. அப்பாடல்களில் வச்சிரநாடு, வகுதாபுரி, அஞ்சு வண்ணத்தார், யவனர், அல்லா என்ற சொற்கள் இடம் பெற்றுள்ளன.

அஞ்சு வண்ணத்தார்

இப்பெயரில் ஒரு வணிகக் குழுவினர் தமிழகத்திலும், கேரளத்திலும் வணிகத்தில் ஈடுபட்டுள்ளனர். இவர்கள் யார் என்பது நீண்டநாட்கள் ஆய்வுக்குரியதாக இருந்தது. *பல்சந்த மாலைப்* பாடல்களின் துணைகொண்டு இவர்கள் இசுலாமிய வணிகர்களாக இருக்கவேண்டும் என சதாசிவப்பண்டாரத்தார் முதன் முதலில் கருத்துரைத்தார்[18]. அதுவே உறுதிப்படுத்தப் பட்டது. அஞ்சு வண்ணத்தார் என்பவர் பஞ்ச கம்மாளர்களாக இருக்கலாம் என்று முன்வைக்கப்பட்ட கருத்து வலுவிழந்தது.

எகிப்திலிருந்து முகமது கில்ஜியுடன் (கி.பி.850-இல்) வந்த இசுலாமியர்களே அஞ்சுவண்ணத்தார் ஆவர். ஹாசிம், பக்ரி, பருக்கி, உம்மையா, போர்வீரர் குழு ஆகிய ஐந்து இசுலாமியப் பிரிவினரே அஞ்சுவண்ணத்தார் எனப்பட்டனர். 1284-இல் ஒரு குழுவினர் இங்குக் குடியேறினர். கருப்புடையார்

பள்ளிக்கல்வெட்டில், 'அஞ்சுவண்ணத் தொழுகை செய்' என்னும் (கி.பி.944-66) தொடர் இடம் பெற்றுள்ளது[19].

முதல் தமிழ் இசுலாமிய இலக்கியம் எனக் கருதப்படும் *மிராஜ்மாலை* என்னும் நூல் ஆலிப் புலவரால் எழுதப்பட்டது. கி.பி.16-ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியைச் சேர்ந்தது இந்நூல். இதில் 'அண்டர் தருவெனக் கொடுக்கும் அஞ்சுவண்ண முஸ்லீம்கள்' என்னும் பாடல் அடி இடம்பெற்றுள்ளது[20].

சதக் அப்துல்லா அப்பா என்னும் மிகப்பெரிய கல்வியாளர் இவ்வூரில் பிறந்து வாழ்ந்தார். இவரது அறிவாற்றலை அறிந்த ஔரங்கசீப் (கி.பி.1707-இல்) இவரை தென்னிந்தியாவின் தலைமை அதிகாரியாக (நீதிபதி) நியமிக்க விரும்பினார்[21]. இவர் இதனை ஏற்க மறுக்கவே இவரது மகன் முகமதுலெப்பை ஆலிம் இப்பதவியில் நியமிக்கப்பட்டார். வள்ளல் சீதக்காதி இவ்வூரில் பிறந்தவர். இறுதிக் காலத்தில் கீழக்கரையில் வாழ்ந்தார்.

இவ்வாறு கல்வெட்டுகளிலும் இலக்கியங்களிலும் பேசப்படும் காயல்பட்டினம் இன்றும் ஆய்வாளர்களுக்குப் பல அரிய சான்றுகளைத் தந்த வண்ணம் உள்ளது. பல வெளிநாட்டுக் காசுகளும், சீன, யவனப் பானை ஓடுகளும் இப்பகுதியில் சேகரிக்கப்பட்டுள்ளன. உலகமுழுதும் இவ்வூர் மக்கள் வாழ்ந்து வணிகத்தில் ஈடுபட்டுள்ளனர். ஆன்மீகத்திலும், கல்வியிலும், அயல்நாட்டு வணிகத்திலும் காயல்பட்டினம் தன் பழம் பெருமையை இன்றும் தக்கவைத்துள்ளது.

சான்றெண் விளக்கம்

---

1 Caldwell, R. 1982, *A History of Tinnevely*, Asian Education Services(Reprint), Chennai; Jeyaseela Stephen, S., 1998, *Portuguese in the Tamil Coast*, Navajothi Publishing House, Pondicherry,pp.27-28; ஜெயக்குமார், பா, 2001, *தமிழகத் துறைமுகங்கள் (இடைக்காலம்)*, அன்பு வெளியீட்டகம், தஞ்சாவூர், பக்.75-83; மு,முகம்மது நாசர், 2002, "காயல் பட்டினமும் ரோமானிய எச்சமும்", *ஆவணம்*, இதழ் 13, தமிழகத் தொல்லியல் கழகம், தஞ்சாவூர், பக்.143-44.; Abdul Latiff,R.S., 2004, *The Concise History of Kayalpattinam*, Shamsudeen Appa Publication, Kayalpatnam;

2 Abdul Latiff,R.S., 2004, *op.cit.* pp.22-23

3 *Ibid.* p.62

[4] *Ibid.* p.65

[5] *Ibid.* p.67

[6] Elliot, K.C.B and Dowson, J. 1867, *History of India: As told by its own Historian*, Trubner & Co, London.

[7] Gibb, H.A.R., (Tr. & Ed.), 1929), *Ibn Battuta: Travels in Asia and Africa 1325-1354*, Asia Educational Service, New Delhi, (1992 Reprint)

[8] Yule, H. and Cordier, H. 1967, *The Book of Ser Marcopolo*, Vol.II., Munshiram Manoharlal Publishers Pvt. Ltd. New Delhi.

[9] Abdul Latiff,R.S., 2004, *op.cit.* p.50

[10] *Ibid.* p.63-64

[11] *Ibid.* p.48&72

[12] *Ibid.* p.76

[13] *Ibid.* p.91

[14] *Ibid.* p.115

[15] *Ibid.* p.75

[16] *Ibid.* p.74

[17] *Ibid.* pp.248-250

[18] சதாசிவப்பண்டாரத்தார், தி.வை., 1961, *பிற்காலச் சோழர் சரித்திரம்*, அண்ணாமலைப் பல்கலைக்கழகம், சிதம்பரம்.

[19] Abdul Latiff,R.S., 2004, *op.cit.* p. 49

[20] *Ibid.* p.258

[21] *Ibid.* p.123

13. பழங்காலக் கடல்வழித் தொடர்புகள்: கலைச் சான்றுகள்

த.சந்திரகுமார்

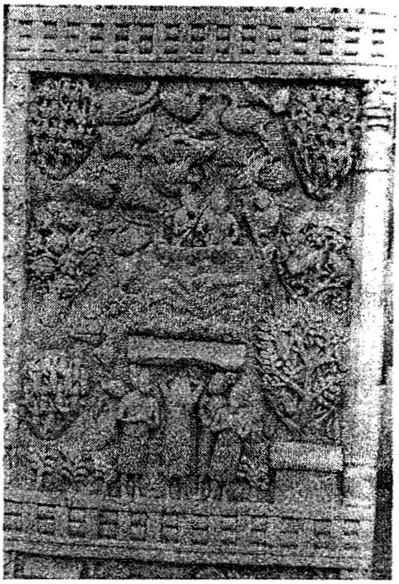
இந்திய வரலாற்றில் தொல்பழங்காலத்தில் கடல் வணிகம் மிகச்சிறப்பாக நடைபெற்று வந்துள்ளது. மொகஞ்சதாரோ, ஹரப்பா நாகரிகத் தொட்டிலில் கிடைத்த சான்றுகளைக் கொண்டு பண்டைய இந்திய மக்களின் சமூகப் பொருளாதார நிலைபற்றி அறிந்துகொள்ள முடிகிறது. இம்மக்கள் ஆற்றின் மூலமாக வணிகத்தை மேற்கொண்டிருந்தனர் என்பதை அறிய உதவும் சான்றுகள் கிடைத்துள்ளன. இவர்கள் சிந்து நதியைக் கடக்கப் படகுகளைப் பயன்படுத்தி உள்ளனர் என்பதால் இரும்பின் பயன் அறிந்து கப்பல்களைக் கட்டும் பழக்கம் இவர்களிடம் இருந்துள்ளது என்பதை அறியமுடிகிறது. இங்குக் கிடைத்த பல பொருள்களில் கடலில் கிடைக்கக்கூடிய சங்குகள் கிடைத்திருப் பதினால் கடல்தொடர்பு இவர்களிடம் இருந்துள்ளது என்பதை அறியமுடிகிறது[1] .

மௌரியர் கால இந்தியாவில் (கி.மு.3-2-ஆம் நூற்றாண்டுகள்) சிரியா, எகிப்து ஆகிய நாடுகளுடன் வணிகத் தொடர்பு இருந்துள்ளது. இவர்கள் காலத்தில் இந்தியாவிற்கும் உரோமானிய நாடுகளுக்கும் இடையேயும் வணிகம் இருந்துள்ளது. நாகர்ஜீனகொண்டா கல்வெட்டுகள் மூலமாக சீன, கிரேக்க நாடுகளுடன் இருந்த வணிகத்தொடர்புகள் பற்றி அறிந்து கொள்ள முடிகிறது. எகிப்து நாட்டை ஆட்சிபுரிந்த இரண்டாம் யூரோகேட் (கி.மு.145-116) காலத்தில் அராபிய வளைகுடா பகுதியில் பிடிக்கப்பட்ட ஓர் இந்தியரைப் பற்றிய செய்தியினை ஒரு குறிப்பு மூலம் அறியமுடிகிறது. அந்த இந்தியர் பேசிய

மொழியைப் புரிந்து கொள்ள முடியாத எகிப்திய வீரர்கள், அவனுக்குக் கிரேக்க மொழியைக் கற்றுத் தந்து அவனைப் பற்றிய முழு விவரத்தைப் பின்னர் அறிந்து கொண்டனர். அவன் தன் சொந்த நாடான இந்தியாவிற்குத் திரும்பிச் செல்கையில் அவனுடன் சிஜிகஸ் பகுதியை சார்ந்த யூடோக்ஸஸ் என்பவன் உடன் சென்றான் என்றும் யூடோக்ஸஸ் தன் நாட்டிற்கு திரும்பச் செல்கையில் இந்தியாவிலிருந்து விலையுயர்ந்த கற்களையும், மணிகளையும் வாசனைத் திரவியங்களையும் எடுத்துச் சென்றான் என்றும் அக்குறிப்புக் கூறுகிறது. மௌரியர்கள் கப்பல்களைக் கட்டி தங்கள் வணிகத்திற்குப் பயன்படுத்தியுள்ளனர். ஹிப்பாலஸ் என்ற கிரேக்க மாலுமி (கி.பி. முதல் நூற்றாண்டு) இந்திய மாக்கடலை கடக்கும் வழியினைக் கண்டறிந்துள்ளார்[2].

கப்பல் கட்டுதல் அதனைப் பயன்படுத்துதல் தொடர்பான சிற்பச் சான்றுகள் நமக்குக் கிடைத்துள்ளன. சாஞ்சி ஸ்தூபத்தில் (கி.மு. 150-50 கி.பி., போபால்) நான்கு திசைகளில் காணக்கூடிய நிலைத்தோரணங்களில் பல அரிய சிற்பப் படைப்புகள் காணப்படுகின்றன. இவைகளில் புத்தக்ரின் ஜாதகக் கதைகளை விளக்கும் சிற்பங்கள் இடம்பெற்றுள்ளன. அதிலுள்ள ஒரு ஜாதகக் கதையில் கப்பல் ஒன்றில் பயணம் செய்யும் வணிகர்கள் பற்றிய சிற்றுருவம் காணப்படுகிறது (படம் 13.1)[3]. மகாஜனக ஜாதகக் கதை தொடர்பான ஓவியம் ஒன்று அஜந்தாவில் உள்ளது. இதில் கப்பல் ஒன்று சிதைந்து மூழ்கும் நிலையைக் காட்டியுள்ளனர் (படம் 13.2).

தென்னிந்தியாவிற்கும் இந்தோனேசியாவிற்கும் இடையே நடைபெற்ற வணிகத்தொடர்பு பற்றியும் இந்திய மாக்கடலில் செலுத்தப்பட்ட கப்பல்களின் வடிவமைப்புப் பற்றியும் ஹார்னெல் (Hornell) என்பவர் ஆய்வுநூல் ஒன்றை முதலில் வெளியிட்டார்[4]. தென்னிந்தியாவில் கடலோரப் பகுதிகளில் வாழ்ந்த மக்கள் பேசிய மொழியும் ஜாவா மற்றும் மடகாஸ்கர் (கிழக்கு ஆப்பிரிக்க கண்டம்) ஆகிய பகுதிகளில் வாழ்ந்த மக்களின் மொழி நடை அமைப்பும் ஒத்திருத்தலை ஆய்ந்தறிந்-ததைக் கொண்டு பார்க்கையில் தென்னிந்திய மக்களின் வணிகத்தொடர்பு விளங்குகிறது. அதே போன்று இம்மூன்று மக்களிடமுள்ள உருவ அமைப்பும் ஒத்துக் காணப்படுகிறது[5]. *பெரிப்ளூஸ் ஆப் தி எரித்ரேயன் சீ* (கி.பி முதல் நூற்றாண்டு) என்கிற கிரேக்கக் குறிப்பு நூல் தென்னிந்தியத் துறைமுகங்களிலிருந்த



படம் 13.1 கப்பல் பயணப் புடைப்புச் சிற்பம் (சாஞ்சி ஸ்தூபம்)

படம் 13.2 கப்பல் மூழ்குவது போன்ற ஓவியம் (அஜந்தா)

பெரிய கப்பல்களை சோளாதியா (கோலாந்தியா) என்கின்ற பெயரால் குறிப்பிடுகின்றது[6]. ஜகார்த்யா அருங்காட்சியகத்தில் உள்ள ஏழு கல்வெட்டுகள் சமஸ்கிருத மொழியில் தென்னிந்திய வரிப்பாணியில் எழுதப்பட்டுள்ளன[7].

தென்னிந்தியாவில் கடல்வழி வணிகம் முற்காலம் முதற்கொண்டு வணிகக் குழுக்கள் மூலமாக நடந்து வந்துள்ளது. அயல்நாட்டு வணிகர்கள் முக்கியத் துறைமுகங்களில் தங்கள் இருப்பிடங்களை ஏற்படுத்திக்கொண்டு வாழ்ந்தனர். தகோபாவில் (தாய்லாந்து) கிடைத்த தமிழ்க் கல்வெட்டு[8] (பல்லவர்காலம்) மணிக்கிராமம் பற்றியும் சுமித்ராவில் கிடைத்த கல்வெட்டு (கி.பி.1088) ஐந்நூற்றுவர் பற்றியும் குறிப்பிடுகின்றன[9]. தங்கள் வணிக வளர்ச்சியைப் பற்றியும் குறிப்பிடுகின்றன, வணிக வளர்ச்சியைப் பாதுகாக்க கத்தி, ஈட்டி ஏந்திய காலாட் படையும் வணிகக் குழுக்களுடன் செயலாற்றியுள்ளனர்[10].

மேற்குறிப்பிட்ட சில செய்திகள் பண்டைய தமிழகத்தில் நிலவிய வெளிநாட்டு வணிக உறவு பற்றி குறிப்பிடுகின்றன. பல்லவர்கள், சோழர்கள் காலத்தில் நிலவிய கடல் வணிகத் தொடர்புகள் பற்றி கல்வெட்டுகளும் இலக்கியங்களும் பல செய்திகளைக் கூறுகின்றன. நானா தேசிகள், வளஞ்சியர், பதினெண்பூமிகள், திசை ஆயிரத்து ஐந்நூற்றுவர், அய்யப்பொழில், அஞ்சுவண்ணத்தார்கள், மணிக் கிராமத்தார்கள், பதினெண் விஷயத்தார்கள் என்று அழைக்கப்பட்ட பல்வேறு குழுக்களில் வணிகர்கள் இடம் பெற்று இருந்தனர் என்பதையும் அவர்கள் மேற்கொண்டிருந்த கடல் வணிகத்தொடர்புகள் பற்றியும் அறிய முடிகிறது[11].

விஜயநகர ஆட்சிக் காலத்திய கடல் தொடர்புகள்

சோழர்களின் ஆட்சிக்குப் பிறகு தமிழகத்தில் வேரூன்றிய விஜயநகர வழியினரின் ஆட்சிக் காலத்தில் கடல் வணிகத் தொடர்புகள் மிகுதியாகப் பரவியது எனலாம். தென்னிந்தியாவெங்கும் இவர்களது ஆட்சி பரவியது. இவர்களது கடல் வணிகம், ஆட்சிமுறை, போர்ப் பயிற்சி, சமுதாய, பொருளாதார நிலைகளை அறிந்துகொள்ள உதவும் கல்வெட்டுகளும் இலக்கியங்களும் பெருமளவில் கிடைத்திருப்பினும் வெளிநாட்டி லிருந்து வருகை புரிந்த யாத்திரிகர்கள் அல்லது பார்வையாளர்களின் குறிப்புகள் பெருமளவில் பயன்படுகின்றன. மொரக்கா நாட்டைச்

சேர்ந்த இபின்பதூதா (கி.பி 1333-1342), நிக்கோலாடி கோண்டி (கி.பி 1420-21) ஆகியவர்களின் குறிப்புகள், அப்தூல்ரசாக் (1443-இல் வருகை புரிந்தவர்), ருஷ்ய நாட்டைச் சார்ந்த அத்தனாசியின் குறிப்புகள், நிகிதின் (1468-1474) என்ற போர்த்துக்கீசியர்களின் குறிப்புகள், பெர்னோநூனிசு(1535-37), வெனிசுவிலிருந்து வருகை புரிந்த சர் பிரடெரிக் (கி.பி.1567), முகம்மது காசிம் பெரித்தர் (1589-1625/27) குறிப்புகள், லிசுபனில் உள்ள தேசிய ஆவணப் பாதுகாப்பு மையத்தில் உள்ள மேனுவல் பரதாசு என்பவர் எழுதிய கடிதம் (டிசம்பர் 12,1616) போன்றன விஜயநகரப் பேரரசின் பல்வேறு நிலைகளைப் பற்றிக் குறிப்பிடுகின்றன. அம்பியில் உள்ள துங்கபத்திரை ஆற்றினைக் கடந்துச் செல்ல உதவும் படகுகள் பெரிய கூடை போன்ற வடிவத்தினைப் பெற்றிருந்தன என்று பேயசு குறிப்பிடுகின்றார்[12].

விஜயநகரப் பேரரசில் 300 துறைமுகங்கள் இருந்தன என்று அப்துல்ரசாக் (கி.பி.1443) குறிப்பிடுகின்றார். அவற்றில் மசூலிப்பட்டினம், பழவேற்காடு, மயிலாப்பூர், சாந்தோம், நாகப்பட்டினம், காயல் ஆகிய துறைமுகங்கள் கிழக்கிலும் மங்களூர், பத்கல், அங்கோலா, பாரகூர், பஸரூர், ஒனவார், கள்ளிக்கோட்டை ஆகியன மேற்குக் கடற்கரையிலும் சிறப்புற்று விளங்கின என்று கூறுகின்றார்[13].

சாளுவநரசிம்மன் காலத்தில் (கி.பி.1486-91) ஓர்மூஸ் (பாரசீகம்), ஏடன் போன்ற இடங்களிலிருந்து குதிரைகள் விலைக்கு வாங்கப்பட்டன; அவர்கள் கேட்ட தொகை தரப்பட்டது; உயிருடனோ அல்லது இறந்துபட்டாலோ கூடப் பணம் சரியாகத் தரப்பட்டது; இறந்துபோனக் குதிரையின் வாலைக்காட்டினால்கூட பேசியபடி பணம் தரப்பட்டது என்று பெர்னோ நூனிசு குறிப்பிடுகின்றார்[14].

கிருஷ்ணதேவராயர் (1509-1529) காலத்தில் ஒவ்வொரு ஆண்டும் 13,000 குதிரைகள் வாங்கப்பட்டன என்று நூனிசு குறிப்பிடுகின்றார்[15]. குதிரை, யானை படைகளை வைத்திருத்தல், பிராமணர்கள், இறைவனுக்குச் செய்யும் செலவினைங்களைச் செலவினங்களாகக் கருதக்கூடாது என்று கிருஷ்ணதேவராயர் தம்முடைய *ஆமுக்தமால்யதாவில்* குறிப்பிடுகின்றார்[16].

விஜயநகரப் பேரரசின் ஆட்சிக்காலத்தில் சந்தன மரக்கட்டைகள் வீட்டு உத்திரங்களாகப் பயன்பெற்று, எஞ்சியவைகள் பிறநாடுகளுக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன என்று கிருஷ்ண-

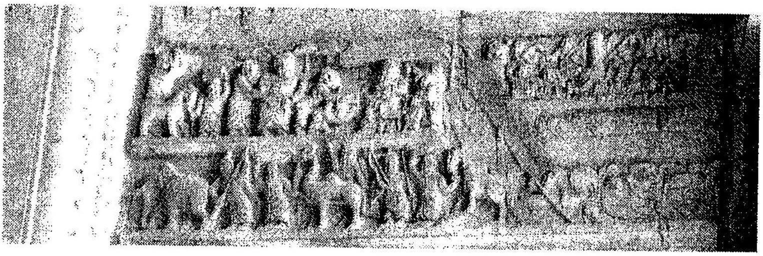
தேவராயர் குறிப்பிடுகிறார்[17]. கப்பல்களில் செல்லும் வணிகர்கள், பொருள்களின் மாதிரிகளை எதிரே வரும் கப்பலில் உள்ளவர்களுக்கு மூங்கிற்கழியில் அடைத்துத் தந்துள்ளனர் என்பதை *ஆமுக்தமால்யதா* கூறுகின்றது[18]. பாரசீகம், பாஹ்லிகம், சகம், தாரா, ஆரட்ட கோட்டாணம் முதலிய நாடுகளில் உயர்ந்த சாதிக்குதிரைகள் மிகுதியாக இருந்துள்ளன என்றும் இந்நூல் கூறுகின்றது[19].

19-ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலிருந்து போர்த்துக்-கீசியரின் வணிகத் தொடர்புகள் மேலும் அதிகரித்தன. டூரேட் பர்போசா, பெர்னோ லோபஸ்-டி- கேஸ்டன் ஹெட்(1528-38), ஜோ-டி-பேரோஸ் (லிவி), கேஸ்பர் கொரியா (1512-62) போன்ற போர்த்துக்கீசிய வரலாற்று ஆசிரியர்கள் விஜயநகரப் பேரரசில் நடைபெற்ற வணிகப் பரிமாற்றங்கள் பற்றி குறிப்பிடுகின்றனர்[20].

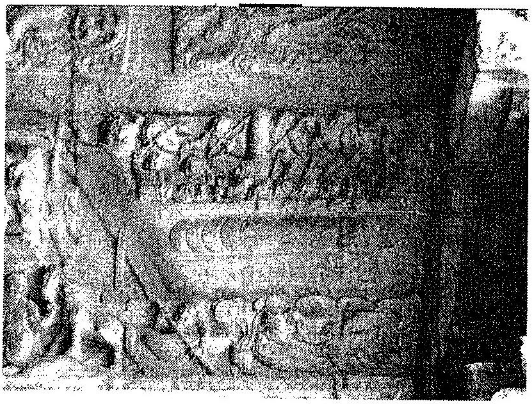
விஜயநகரப் பேரரசில் நடைபெற்ற வணிகத் தொடர்பான சிற்பக் காட்சிகள் தமிழகத்தில் உள்ள சில கோயில்களில் காணப்படுகின்றன. காஞ்சிபுரம் வரதராஜப் பெருமாள் கோயிலில் உள்ள புடைப்புச் சிற்பத்தில் (16-ஆம் நூற்றாண்டு) இரு மீனவர்கள் தங்களின் படகுகளைச் சுமந்து செல்வதைப்போன்ற காட்சி இடம் பெற்றுள்ளது[21]. அவர்கள் தங்கள் கழுத்தில் தாயத்தை (amulet)யும் தலையில் நீண்டதொரு குல்லாவையும் அணிந்துள்ளனர்.

நாங்குனேரி வானமாமலைக் கோயிலில் அராபிய வணிகர்களின் உருவங்கள் காட்டப்பட்டுள்ளன[22]. இங்குள்ள பிரகாரத்தின் சுவர்களில் அவ்வணிகர்களின் உருவங்களைக் காட்டியுள்ளனர். இவர்கள் முழநீள ஆடை அணிந்து முழுக்கைச் சட்டை அணிந்துள்ளனர். ஆங்கர் வடிவமீசையும் மழிக்கப்பட்டு ஒழுங்குபடுத்தப்பட்ட தாடியுடனும் உள்ளனர். நீண்ட டர்பன் அணிந்துள்ளனர்.

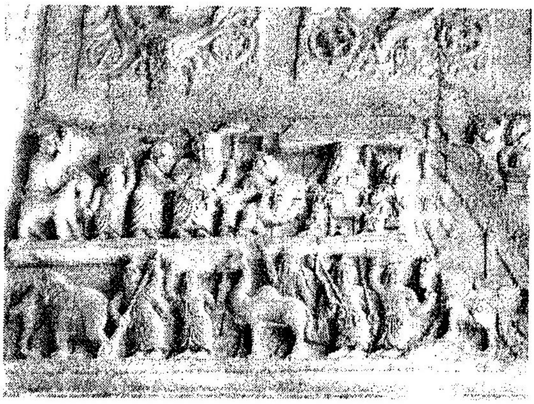
விஜயநகர காலத்தில் மேற்கொள்ளப்பட்ட கடல் வணிகத்தை மிக அழகாக விளக்கும் சிற்பக்காட்சி ஒன்று திருக்குறுங்குடி முதல் கோபுரத்தின் உட்புறச்சுவரில் (சித்திர கோபுரம்) காணப்படுகின்றது (படம் 13.3, 13.4, 13.5). இதில் ஒரு கப்பலையும் ஒரு சிறியபடகையும் காட்டியுள்ளனர். இக் கப்பல்களில் உள்ளவர்கள் நீண்டதொரு துடுப்பினைக்(oars) கொண்டு



படம் 13.3 கடல்சார் வணிகம் குறித்த புடைப்புச் சிற்பம் (திருக்குறுங்குடி)



படம் 13.4 சிற்பத்தின் வலப்பகுதி



படம் 13.5 சிற்பத்தின் இடப்பகுதி

உள்ளனர். அருகில் கடல் கரையைக் காட்டியுள்ளனர். குதிரைகள் கரையில் நிற்பது போன்று உள்ளது. மற்றொரு காட்சியில் அரசன் ஒருவன் உயர்ந்த ஆசனத்தின்மீது அமர்ந்துள்ளான். அவன் ஒரு மண்டபத்திற்குள் அல்லது அரண்மனைக்குள் வீற்றிருக்கின்றான். எதிரில் வணிகர்கள் தங்கள் குதிரைக்கான விலையைப் பேசுவதாக அமைந்துள்ளது.

கப்பலில் பயணம் மேற்கொள்பவர்கள் அரபு வணிகர்கள்போல் தோற்றம் பெற்றுள்ளனர். இவர்களின் முக அமைப்பும் ஒழுங்குபடுத்தப்பட்ட தாடியும் மீசையும் இதனை உணர்த்துகின்றன. இவர்கள் கைகளில் மத்தளம், எக்காளம், ஹார்ப்பு (harp), தாளம் (castanets) போன்ற இசைக்கருவிகளும் சாமரம், கத்தி, கேடயம், துறட்டி, நீண்ட தடி கொண்ட கொடியும் பெற்றுள்ளார்கள். தாங்கள் மேற்கொண்ட பயணம் முடிவு பெறும் நிலையில் அதனைக் கொண்டாடும் பாணியில் இசை எழுப்பி மகிழ்ச்சியில் ஆழ்ந்துள்ளனர் என்று தெரிகிறது.

கப்பலில் உள்ள உயர்ந்த கம்பம் பாய்மரமாகவோ (top mast), விளக்கமாகவோ (lantern tower) இருக்கலாம் என்று தெரிகிறது. கப்பலின் வலப்பக்க முகப்பில் உள்ளது நங்கூரக் கயிறு (anchor cable) ஆக இருக்கலாம் என்று தெரிகிறது. இங்குள்ள மற்றொரு கயிறு போன்ற அமைப்பு துறையில் கப்பலைக் கட்ட உதவும் கிராப்நெல் (grapnel) ஆக இருக்கலாம் என்று தெரிகிறது. கப்பலின் வெளிப்புறத்தில் பதினொன்று கேடயங்கள் கட்டப்பட்டு அழகுற வரிசைப் படுத்தப் பட்டுள்ளன. அரபு வணிகர்கள் தங்களின் பொருள்களைக் காக்கத் தேவையான படைக் கருவிகளுடன் பயணம் மேற்கொண்டிருந்தனர் என்பது புலப்படுகிறது. கப்பலின் முன்பக்கம் ஒருவன் சிறிய படகினை ஓட்டிச்செல்வது போல் துடுப்பினைக் கையாளுகிறான். இது முன் அழைத்துச்செல்ல உதவும் சிறிய வழிகாட்டிப் படகாகவோ (pilot boat) அல்லது கரைக்குச் செல்ல உதவும் படகாகவோ இருக்கலாம் என்று தெரிகிறது. இங்குக் கடலில் உள்ள நண்டு, சங்கு, ஆமை, சாதாரண மீன்கள், திமிங்கலம் (மகாசிருங்கம்) போன்ற உயிரினங்களைக் காட்டியுள்ளனர் .

கரைக்கு வந்து சேர்ந்த இடத்தைக் காட்ட சிறிய அளவிலான திட்டுக் காட்டப்பட்டுள்ளது. இங்குள்ள திட்டில் குதிரையின் கடிவாளத்தை (curb chain) ஒருவன் பற்றி நடந்து

செல்கிறான். அவன் தன் தலையில் பணப்பெட்டி அல்லது பரிசுப் பெட்டியைச் சுமந்து செல்கிறான். இவன் முழுக்கைச் சட்டை அணிந்துள்ளான். ஒருவன் ஒட்டகத்தின் கடிவாளத்தைப் பற்றி நடந்து செல்கின்றான். அவனும் தலைப்பெட்டி ஒன்றினைத் தாங்கிச் செல்கின்றான். மற்றொருவன் முன்செல்லும் யானையை வேகமாகச் செல்வதற்காக நீண்ட தடிகொண்ட ஆயுதத்தால் காலைக் குத்துவதுபோல் உள்ளது.

அரண்மனைக்குள் சென்றபின் நடக்கும் காட்சி மிகவும் அழகாக சித்தரிக்கப்பட்டுள்ளது. முதன்மை வணிகனாக உள்ளவன் அரசனுக்குத் தான் கொண்டு வந்த மதுபானத்தைத் தன் குடுவையிலிருந்து குவளையில் ஊற்றித்தருவது போல் அமைக்கபட்டுள்ளது. மற்றொரு காட்சியில் ஒருவன் உடலைச் சுருக்கித் தாழ்ந்து பரிசுப் பெட்டியை வழங்கத் தயாராக இருப்பது போலவும் அதனை எடுத்து அரசனுக்கு அளிக்க முற்படும் தலைமை வணிகரைச் சித்தரித்துள்ளனர்.

அரசன் உயர்ந்த ஆசனத்தின் மீது கால்மேல் கால் இட்டு அமர்ந்துள்ளான். அரசனின் உருவம் ஒரு முகலாய சுல்தானின் தோற்றத்தில் காட்டப்பட்டுள்ளது. அவன் தன் ஆஸ்தான மண்டபத்தில் வீற்றிருக்கின்ற வகையிலும், சுற்றிலும் பணியாளர்கள் நின்று கவரி வீசுவது போலும் செதுக்கப்பட்டுள்ளன. கி.பி. 1661-1667 ஆண்டுகளில் ஔரங்கசீப் சுல்தான் பல்வேறு இசுலாமிய நாடுகளுடன் தொடர்பு கொண்டிருந்தான். மெக்காவில் ஷெரிப், பாரசீக அரசன், பாஸ்கி, காஷ்கர், உர்கஞ்ச் (கிவா), ஷாஹர்நு, பஸ்ராவில் உள்ள துருக்கி கவர்னர்கள் ஹத்ரமாட், யாமன், மோசா, பர்பரா அரசு, அபிசீனியா அரசர் ஆகியோர்களிடமிருந்து தூதுவர்கள் வருகை புரிந்துள்ளனர். கி.பி. 1590 (சூன் மாதம்) கான்ஸ்டான்டிநோபிலிலிருந்து ஒரு தூதுவன் வருகை புரிந்துள்ளான். இதுபோன்ற அயல்நாட்டினர் வருகை புரிந்த நிகழ்வுகள் மிகச் சிறப்பாக சித்தரிக்கப்பட்டுள்ளதாகக் கருதலாம்.

மேற்குறிப்பிடப்பட்ட சில சிற்ப விளக்கங்கள் மூலமாக 15-16-ஆம் நூற்றாண்டுகளில் நடைபெற்ற கடல் வணிகத் தொடர்புகள் பற்றி அறிந்து கொள்ள முடிகிறது. பண்டைய இந்தியாவில் நடைபெற்ற கடல் வணிகத்தினை சாஞ்சி மற்றும்

அஜந்தா போன்ற இடங்களில் கிடைத்த கலைப் படைப்புகள் உணர்த்துகின்றன.

சான்றெண் விளக்கம்

---

[1] John Marshall., 1996, *Mohenjo-Daro and The Indus Civilization*, vol.I, Asian Education Services, New Delhi. pp.95,162,171 and 212. (*சமுத்திரத்தின் மீது சஞ்சரித்தவனை ஒதுக்குக என்று மனுதரும சாத்திரம் (இயல்.3. பா.158)* குறிப்பிடுகின்றது. *மனுதரும சாஸ்திரம்,* (பதிப்பு) இளைய வில்லி இராமானுஜாச்சாரியார், சக்கரவர்த்தி பிரஸ், சென்னை, *1934)*. இதனைக் கண்ணுரும்போது கடல் வணிகம் மேற்கொள்வதை வேத சாத்திரங்கள் தடை கூறுகின்றன என அறிய முடிகிறது.

[2] Majumdar, R.C., Raychaudhuri, H.C., and Kalikinkar Datta,1946, *An Advanced History of India*, Macmillan, London.

[3] For more Details see Radha Kumud Mookerji, 1999, *Indian Shipping*, Munshiram Manoharlal.Pub. Ltd. New Delhi (Reprint), p.32.

[4] James Hornell, 1920, *The Origins and Ethnological Significance of Indian Boat Designs*, Memoirs of the Asiatic Society of Bengal, Calcutta.

[5] Nilakanta Sastri, K.A., 1924 , "Ancient contacts between India and Southeast Asia ", *Aspects of India History and Culture*, Oriental Publishers, Delhi, pp. 201-4

[6] *சண்முகம்,ப., 1993,* "தமிழ்நாடும் தாய்லாந்தும்: தொன்மை தொடர்புகள்", *ஆவணம்* இதழ் *3*, தமிழகத் தொல்லியல் கழகம், தஞ்சாவூர், பக்.*81-84*.

[7] Ramesh, K.V., 2002, "Reconsidering Cultural Intercourse between India and Southeast Asia:An Epigraphical Report", In Noboru Karashima, (ed.), *Ancient and Medieval Commercial Activities in the Indian Ocean; Testimony of Inscriptions and Ceramic Shreds.* Taisho University, Tokyo, pp. 147-159.

[8] Noboru Karashima, (ed.), *Ancient and Medieval Commercial Activities in the Indian Ocean; Testimony of Inscriptions and Ceramic Shreds.* Taisho University, Tokyo,

[9] *Ibid.*

[10] *Ibid.*

[11] *Ibid.*

[12] Filliozat, V. (ed.), 1977, *The Vijaya Empire as seen by Domingo Paes, and Fernao Nuniz, F.*, National Book Trust, New Delhi.

13 Mahalingam, T.V., 1969, *Administration and Social life under Vijayanagar*, Madras University .Chennai.

14 Vasundhara Filliozat, 1977, *The Vijayanagar Empire: Domingos Paes-Fernao Nuniz*, NBT, New Delhi, pp. 87-8.

15 Burton Stein, 1985, *Peasant State and Society in Medieval South India*, Oxford University Press, Delhi. p.381.

16 *ஆமுக்தமால்யதா* இயல் 4.ப. 262. (Translation, M.G. Jaganatharaja, Telugu University, Hydrabad, 1988)

17 *மேலது,* இயல் 2. பாடல் 3.

18 *மேலது,* இயல் 2. பாடல் 12.

19 *மேலது,* இயல் 2. பாடல் 29.

20 Mathew, K.S., 2004, "Socio- Economic History of Medieval South Indian and the Portuguese Historians", *Indian Historical Studies* Vol.I., St. Joseph college, Tiruchirappalli, pp. 23-36.

21 கள ஆய்வில் கண்டறியப்பெற்றது.

22 கள ஆய்வில் கண்டறியப்பெற்றது.

14. மேலைப் பயணியரும் இந்தியக் கலைக் கோட்பாடுகளும்

கி.கந்தன்

இந்தியக் கலைத்தொடர்பான மதிப்பீடு, மேலை நாட்டவர்களால் குறிப்பாக ஐரோப்பியர்களால் ஏறக்குறைய 18-ஆம் நூற்றாண்டு வரையில் தெளிவான வகையில் அறியப்படவில்லை என்றே கூறவேண்டும். இந்தியப் பண்பாட்டில் பன்முகக்கோணங்கள் தொடர்பான புரிதலில் இந்தியாவில் காட்சிக் கலையின் (Visual Art) அழகியல் மதிப்பீடு என்பது முற்றிலுமாக புறக்கணிக்கப்பட்ட நிலையில் இருந்தது. குரோசா என்ற ஆய்வாளரின் கருத்தான 'உள்ளத்தில் பதிவானதின் வெளிப்பாடு கலை'* என்ற கோட்பாட்டின் அடிப்படையில் இந்தியக் கலைப்படைப்புகள் என்பவை இந்திய கலைஞர்கள் மனதில் பதிவான அல்லது இலக்கியம், புராணங்களின் தாக்கத்தினால் வெளிக்கொணரப்பட்ட கலை வடிவங்கள் எனக் கருதலாம்[1]. அழகியல் மதிப்பீடு என்பது முறையாக அறியப்படாத நிலையில் இந்திய நாகரிகத்தின் ஓர் அங்கமாகத் திகழும் கலை நிலையில் இந்தியப் பண்பாட்டை புரிதலுக்குக் களங்கமாக காட்சிப்படுவதாக ரேமாண்ட் சவாப் என்பவர் விளக்கியுள்ளார்[2]. ஏனெனில், கி.பி.18-ஆம் நூற்றாண்டில் இந்தியக் கலைத்தொடர்பாக ஆய்வு செய்து வந்த பல ஆய்வாளர்களின் அழகியல் பார்வையில் முரண்பாடான மதிப்பீடுகளை இந்தியக் கலைப் பெற்றிருந்தது. இதன் தொடர்ச்சியாக இந்தியக் கலையை ஐரோப்பியர்கள் ஏற்புடையதாகக் கருதுவதில் (Problem of Assimilation) சிக்கல் ஏற்பட்டது.

---

* Art is the expression of Impression not expression of expressions

இந்தியாவிற்கு ஏறக்குறைய கி.பி. 13-ஆம் நூற்றாண்டு முதல் பயணிகளாக வரத்தொடங்கிய பல்வேறு நாட்டினர் இந்தியக் கலைத்தொடர்பான கருத்துகளை முழுமையாக அறிந்திடாமல் தங்களின் மனதில் ஏற்கெனவே கருதியிருந்த ஒரு முன்னுறு தப்பெண்ணத்தின் (Preconception) அடிப்படையிலேயே இந்து மதத்தின் கலைப் படைப்புகளை நோக்கத் தொடங்கினர். இந்நிலையில் கலைப் படைப்புகளின் அடிப்படைக் காரணியாகக் கருதப்படும் புராணங்களையும் இலக்கியங்களையும் அறிந்திடும் மனப்போக்கு அயலகப் பயணிகள் சிலரிடம் ஏற்பட்டது. கலையைப் புரிதல் என்ற நிலைக்கு முன்னோடியாக அறிதல் என்ற வகையில் பல்வேறு ஐரோப்பியப் பயணிகள் தாங்கள் பார்த்த கலைப் பொருள்களைக் குறித்த விளக்கங்களைக் கூறத் தலைப்பட்டனர். இவர்களுள் மார்க்கபோலோ, உடோரிக், வர்த்தமா, வில்லியம் சேம்பர், ஹெர்பர்ட், ஓர்தா, சீகன்பால்கு போன்றோர் குறிப்பிடத்தக்கவராவர். கி.பி 13-ஆம் நூற்றாண்டில் மார்க்கபோலோவின் இந்திய வருகை கலை விளக்கம், அழகியல் ஏற்புநிலை எனும் பெருமாற்றத்தின் தொடக்கமாகக் கருதப்படுகிறது*. மார்க்கபோலோ தனது பயணக்குறிப்பில் தென்னிந்தியாவின் மேற்குக் கடற்கரைப் பகுதியில் இளம்வயதுப் பெண்கள் சிலர் தங்களின் பெற்றோரால் அர்ப்பணிக்கப்பட்ட செய்திகளைக் குறிப்பிட்டுள்ளார். இவரின் மேற்குறித்த கருத்துக்களை பௌசிகாட் (Boucicaut) என்ற ஓவியர் இப்பெண்களின் தோற்றத்தை கிறித்தவக் கன்னியாஸ்திரிகள் போன்று ஓவியமாகத் தீட்டியுள்ளார்[3]. அதே தோற்றத்தில் காணப்படும் மற்றொரு பெண் தெய்வத்திற்கு வழிபாடு செய்வது போன்று காட்டப்பட்டிருக்கிறது[4]. அடிப்படையில் மார்க்கபோலோவின் கருத்து அந்நாளில் மேற்குக் கடற்கரைப் பகுதியில் நிலவி வந்த தேவதாசி முறையினைப் பற்றியதாகும். குறிப்புகளில் இடம்பெற்றுள்ள செய்திகளையும் அதன் பின் புலத்தையும் முறையாக அறியாத நிலையில் அந்த ஓவியர் வரைந்த ஓவியம் இந்தியாவின் சடங்குகள் தொடர்பான கருத்துக்களின் முரண்பாடான சிந்தனையை ஐரோப்பியாவில் உருவாக்கியது. இந்தியக் கலை என்பது உட்பொருளைக் கொண்ட ஒரு கலைக் கோட்பாடு என்பதால் அதன் தனித்துவத் தன்மையை விளங்கிடாத நிலையில் அதன் முழுமையான பொருள் வடிவம்

---

* Marks the beginning of great transformation in art interpretation and aesthetic appealing.

புதிதான ஒன்று எனத் தொடர்ந்து வந்த கலை ஆர்வலர்கள் கருதினர்.

தென்னிந்தியாவிற்கு கி.பி.1300-1318-க்கு இடையில் வந்த உடோரிக் என்பவர் கேரளாவில் கோழிக்கோடு பகுதிகளில் தான் கண்ட விலங்கு பாதி மிருகம், பாதி மனிதன் என்ற வகையில் அமைந்திருந்த ஒரு படிமம் தொடர்பாக அவர் விளக்கிடும்போது, தான் கண்ட பொருள் கொடூரத் தோற்றம் கொண்டதாக மிகுந்த அச்சத்தை வெளிப்படுத்தும் முகத்தோற்றத்துடன் அதனைச் சுற்றி இறந்தவர் உடல்கள் சிதறிக்கிடப்பதாகவும், ஏதோ ஓர் இசை ஓசை கேட்பதாகவும் குறிப்பிட்டுள்ளார்[5].

உடோரிக் முழுவடிவிலமைந்த புத்தப் படிமத்தின் தோற்றத்தை நீளமான கைகள், பரந்த மார்பு, தொங்கிய காதுகள், சாந்தமான முகத்தோற்றம் கொண்ட ஓர் உருவம் என்று குறிப்பிடுகின்றார். இப்படிமம் பாமியான் பகுதியில் உள்ள புத்தராக இருக்கலாம் என்று யூலி என்ற ஆய்வாளர் குறிப் பிட்டுள்ளார்[6]. இந்தியக் கலையினைப் பற்றித் தொடர்ந்து பின்னர் வந்த பயணிகளின் கலைப் பார்வையில் எவ்வித மாற்றமும் காணப்படவில்லை. இந்தியாவின் மேற்குக் கடற்கரையில் கி.பி.1508-இல் தனது பயணத்தை மேற்கொண்ட வர்த்தமா என்ற கடல்பயணி தனது பயணக் குறிப்புகளில் கள்ளிக்கோட்டைப் பகுதியில் தான் கண்ட, அறிந்த இந்தியக் கலை, மதம் தொடர்பான செய்திகளை விளக்கியுள்ளார். அடிப்படையில் இவரின் பயணக் குறிப்புகள் தனது முன்னோடிகளின் கருத்துகளை அடியொற்றியே இருந்தன. புத்தரின் உருவமைதியை பேய் (Devil) என்றே உருவகப் படுத்தினார். மேலும் இவர் உபநிடதங்களின் அடிப்படையில் உள்ள இறைக்கோட்பாட்டை கிறித்தவ இறையியலோடு ஒப்புமைப் படுத்தினார். இவரின் பார்வையில் இந்தியக் கடவுள்களின் கருத்து முன்னோடியாக எகிப்துக் கடவுள் கருதப்பட்டது.

வர்த்தமா, கள்ளிக்கோட்டை அரண்மனைச் சுவர்ப்பகுதியில் காணப்பட்ட புடைப்புச் சிற்பங்களைக் கண்டு அதனைப் பேயின் புடைப்பு உருவம் எனவும் நாணயம், முத்திரையில் காணப்பட்ட சிவன், பார்வதியின் புடைப்பு உருவங்களை இரு பேய் உருவங்கள் என்றும் குறிப்பிட்டுள்ளார். இத்தகைய மதிப்பீடுகளும், வர்ணனைகளும் இந்தியக் கலை என்பது முதிர்ச்சி பெறாத கலை என்றும் அவற்றின் வெளிப்பாடுகளில் தலைகள், பல கைகள், ஆயுதங்களுடன்

காணப்பட்ட உருவங்களாகவே விளங்கின என்பதை வலியுறுத்துவதாக அமைந்தன. மேற்கண்ட கருத்துகள் பலவும் பொதுவாக ஐரோப்பியப் பயணிகளின் பார்வையில் இந்தியக் கலைக் கோட்பாட்டைத் தவறுதலாக உருவகப்படுத்தின.

அழகியல் மதிப்பீடு என்பது, பார்க்கும் பொருள்களுக்கும், பார்வையாளர்களுக்கும் இடையில் உள்ள தொடர்பினைப் பொருத்தது. இந்தியக் கலையின் தன்மை அதன் வடிவத்திற்கான காரணங்கள் அதன் பண்புகளைப் பற்றிய புரிதலில் ஏற்பட்ட இடைவெளி, மேற்கத்திய கலையின் தாக்கம் ஆகியவற்றின் காரணமாக இந்தியக் கலைக் கோட்பாடு தொடர்பான தவறான கருதுகோள் கி.பி.16,17-ஆம் நூற்றாண்டுகளில் மாறத் தொடங்கியது.

இக்காலகட்டத்தில் இந்தியக் கலைத்தொடர்பான பின்னணிகள், மத இணக்கங்கள், விளக்கங்கள் போன்றவை வெளிநாட்டவரை சென்றடையத் தொடங்கின. இதன் பயனாக ஏற்பட்ட வளர்ச்சி மாற்றங்கள் குறிப்பிடத்தக்க பேராற்றல் பெற்ற ஒன்றாக அமைந்தது. பயணம் என்பது கூட காட்சி, அழகியல் மகிழ்வுக்காக என்ற நோக்கிலேயே அமைந்தது. வெளிநாட்டு கலைப் பாணிகளின் பார்வையில் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டது என்பதனை அங்குதில் துப்பெரான்[7], நைபூர்[8], லெ ஜென்தில்[9], சொனெராத்[10] ஆகியோரின் பயணக் குறிப்புகளிலிருந்து அறிய முடிகிறது. கி.பி.1754-இல் இந்தியாவிற்கு வந்த அங்குதில் துப்பெரான் கீழ்த்திசையியலைத் தோற்றுவித்தவர்களில் ஒருவர் ஆவார். இவர் தனது இந்தியப் பயணத்தில் அறிந்து வந்த கலை, மதம், சிற்பம் தொடர்பானச் செய்திகளை, தான் மொழி மாற்றம் செய்த செண்ட் அவிஸ்தா (Zend Avesta) நூலின் முன்னுரையில் தந்துள்ளார். இவர் மத்திய இந்தியப் பகுதியில் காணப்படும் எல்லோரா, எலிபெண்டா, உதயகிரி குடைவரைகள், பூரி செகநாகதர் ஆலயம், சிதம்பரம் நடராஜர் ஆலயம் போன்றவற்றை கள ஆய்வு செய்து இறைபடிமங்கள், கலைப்பாணி தொடர்பானக் கருத்துக் களை வெளிக்கொணர்ந்தார்.

எல்லோராவின் சிற்பக்கலைப்பாணி தொடர்பானக் குறிப்புகளைத் தந்துள்ள இவர் அங்கு காணப்படும் புடைப்புச் சிற்பங்களை பாரிஸிலுள்ள நோத்ரு தாம் (Notre Dame of Paris) தேவாலயத்திலுள்ள சிற்பங்களுடன் ஒப்பிட்டுக் குறிப்பிட்டுள்ளார். இக்கலைப் பயணிகளின் கலைப் பார்வையில் தங்களின்

முன்னோடிகள் போல கலைத் தொடர்பான தவறான விளக்கங்களை (Misinterpretation) மட்டுமே தராமல், இந்தியக் கலையினை இடைக்கால ஐரோப்பாவுடன் ஒப்பிடும் வகையில் அமைந்திருந்தன. இருப்பினும் இவ்வொப்பிடுதலில் கூட சில குழப்பங்கள் இருந்தன. எடுத்துக்காட்டக, கண்ஹேரி குடைவரையில் காணப்படும் ஸ்தூபிகள், இலிங்கங்களை இவர் குறிப்பிட்டுள்ளார். இவரின் கலைக்கோட்பாடு என்பது தவறானக் கணிப்பு, முரண்பட்ட விளக்கம், முன்கருத்துரு (Misconception/ Misinterpretation/ Preconception) ஆகியனவற்றிலிருந்து விலகி இந்தியக்கலையினை ஒப்பிடுதல், ஒப்பீட்டு உயர்நிலைத் தன்மையை புலப்படுத்துதல் என்ற வகையில் இருந்தது.

இவர்களைத் தொடர்ந்து இந்தியாவிற்கு வந்த பயணிகளில் குறிப்பிடத்தக்கவர் டென்மார்க்கைச் சேர்ந்த கர்ஸ்டன் நைபூர் என்பவராவார்[11]. இவர், தான் காணும் பொருள்களைக் காட்சிப்படுத்தி அதிலிருந்து கலைக் கோட்பாடுகளை வடிவமைத்தார் என்று கூறலாம். தான் கண்ணுற்றப் பொருள்களுக்கு காட்சி விளக்கம் கொடுத்த இவரின் அணுகுமுறையில் அழகியல் தொடர்பான வெளிப்பாடுகளில் தெளிவற்ற நிலை, முரண்பாடுகள் போன்றவை காணக்கூடிய ஒன்றாகும்.

இவரின் கோட்பாடு இந்தியாவில் கலையின் அழகியல் வெளிப்பாடுகளும், கலைக் கூறுகளும் தங்களுக்கென்று எவ்வித தனித்துவத் தன்மையினையோ, கோட்பாட்டினையோ கொண்டவை இல்லையெனினும் அப்படைப்புகளில் மிகுந்த எண்ணிக்கை யிலான சிலைகளை வடிவமைக்க சிறந்த தொழில் நுட்பத்திறன் இருந்தது என்பதாகும். இதற்கு இவர் எகிப்தில் காணப்படும் பிரமிடுகளின் பெருந்தோற்றத் தன்மை இல்லையெனினும் இவை நுணுக்க அடிப்படையில் சிறப்பு வாய்ந்தன எனக் குறிப்பிடுகிறார்.

இந்தியாவிற்கு கி.பி.1760-இல் வந்த மற்றொரு பிரெஞ்சுப் பயணி லி ஜெண்டில் ஆவார். இவர் பிரெஞ்சு அறிவியல் குழுமத்தில் உறுப்பினராவார். இந்துக்களின் வானியல் திறன், கட்டக்கலைத் தன்மை போன்றவற்றை அறிந்து வெளிக்கொணர்ந்தவர். இந்தியக் கலைத் தொடர்பான ஆய்வினை மேற்கொண்ட இவர் இந்தியக் கலைத் தொடர்பாக குறிப்பிடும்போது "இந்தியாவில் கலையில் வளர்ச்சி என்பது இல்லை. இந்தியர், ஐரோப்பியர்

தொழில்திறன் நிலையினை அடையாவிட்டாலும்கூட அவர்களின் கலைத்திறன் போற்றத்தகுந்தது" எனக் குறிப்பிடுகிறார். இந்துக் கோயில்கள் குறிப்பாக கோயிலின் கோபுரம் தொடர்பான கருத்துகளை லி ஜெண்டில் குறிப்பிடும்போது "இந்துக்கோயிலின் கோபுரங்களின் நான்கு பக்கங்கள் பெருமளவில் அலங்கரிக்கப் பட்டிருந்த போதிலும் அவற்றைக் கட்டடக்கலைக் கூறுகள் என்று கூற இயலாது. அவ்வலங்காரங்கள் ஐரோப்பியரின் கோத்திக் கலைப் பாணிபோல் உள்ளன. இவை இந்தியர்களின் வடிவமைப் புத்திறனின் அறியாமையை வெளிப்படுத்துவதாக அமைகிறது" எனக் குறிப்பிட்டுள்ளார்[12].

இந்தியக் கலையை மதிப்பீடு செய்த வெளிநாட்டுப் பயணிகளில் சோனார்ட் என்பவரின் குறிப்புகளும் கலைத்திறனாய்வில் ஒரு புதிய பரிணாமத்தை தந்தது என்று கூறலாம். இந்தியக் கலைத் தொடர்பான உட்பொருளை அறியாமல் தவறான திறனாய்வுகளைத் தந்த நிலை, கலை மதிப்பீடுகளைத் தந்த நிலை என்ற இரு வகையான அணுகுமுறையில் இருந்து சற்று மாறுபட்ட வகையில் இவரின் கோட்பாடுகள் அமைந்துள்ளன. முதன் முதலாக இந்தியக்கலை என்பது இந்திய சமுதாயத்தால் உருப்பெற்றது என்ற புதிய கோட்பாடு இவரால் உருப்பெறத் தொடங்கியது. இருப்பினும் இந்தியக் கலை இரண்டாம் தரக் கலை என்ற முன்னோடி கலை ஆய்வாளர்களின் கருத்துகளை ஒட்டியே இவரின் கலைத்திறனாய்வு அமைந்துள்ளது. உதாரணமாக இந்திய ஓவியம் தொடர்பான திறனாய்வுக் கோட்பாடுகளை இவர் குறிப்பிடும்போது "இந்திய ஓவியமென்பது என்றும் தொடக்க நிலையிலேயே இருக்குமெனினும் அவர்கள் குறிப்பிடும் திறனுள்ள ஓவியர்கள் என்போர் அழகற்ற ஓவியம் வரைவோர் அல்லர் என்பது தகும். அவர்களின் ஓவியங்களில் பயன்படுத்தும் பொலிவுள்ள வண்ணங்கள் பாராட்டத் தக்கதாகும்" என்று குறிப்பிட்டுள்ளார்[13].

இவ்வாறாக இந்தியக் கலை என்பது 12-ஆம் நூற்றாண்டு முதல் 19-ஆம் நூற்றாண்டு வரை வெளிநாட்டுப் பயணிகளால் கலை வரலாற்றாளர்களால் மாறுபட்ட கோணங்களில் திறனாய்வுக்கு உட்படுத்தப்பட்டு தாங்கள் பெற்ற அல்லது கற்ற செய்திகளின் அடிப்படையில் உருவாக்கிய கலைக்கோட்பாடு என்பது ஒரு சில கலைப்படைப்புகளை வெளி உலகுக்குக் கொண்டு வந்தாலும் அழகியல் திறனாய்வு என்ற நிலையில்

அவர்களின் தெளிவற்ற கோட்பாடுகள் வரலாற்று ஆய்வுலகில் ஜேம்ஸ் பெர்குசன், ஈ.பி.ஹேவல், ஆனந்த குமாரசாமி போன்ற தொல்லியல், அழகியல் ஆய்வாளர்களின் அணுகுமுறையினால் மாற்றம் பெற்றதோடு இந்தியக் கலைத் தொடர்பான புதிய பரிணாமங்களும் தோற்றம் பெற்றது. இதில் இந்தியக் கலையின் மதிப்பீடு அளவுகோல் என்பதை ஐரோப்பிய கலைப்படைப்புகளின் அழகியலுடன் ஒப்பிடக்கூடாது என்று வரையறுக்கப்பட்டுள்ளது. மேலும் இந்தியக் கலை என்பது உட்பொருள் சார்ந்தது என்றும் இந்தியத் தத்துவத்தின் காட்சி வெளிப்பாடு என்றும் அறியப்பட்டது.

சான்றெண் விளக்கம்

---

1 Dubash. P.N.P.,1979, *Hindoo Art and its Social Settings,* Asian Educational Services, New Delhi, p.37

2 "one dot which stained the General Picture" Partha Mitter., 1977, *Much Malinged Monster, history of European reactions to Indian art.* Clarendon Press, Oxford. p.4

3 Meiss. Milliard, 1977, (Second edition) ***The*** **Boucicaut Master**. DELISLE, L. Recherches sur la librairie de Charles V. Paris,p.46

4 Partha Mitter, *op.cit.* pp. 3-5

5 Yule, H. and Cordier, 1913, *Cathay and the Way Thither,* Vol.II, London, p.138.

6 *Ibid*

7 Anqutil Duperron, A.H. 1771, *Zend Avestha,* Ouerage do Zorostro, Vol.I, Paris

8 Niebuh, C., 1979, *Voyager on Arbic et en d'autre Pays circon voisins,* Utrecht. p.25. (Translated by F.I. Mowier)

9 Le Gentil, G.J., 1779, *Voyage dans les mers, l'inde,* Paris, pp. 110-114 and 164-165

10 Sonnerat, P. 1788, *A Voyage to the East Indies and China,* Vol. I. Calcutta pp. 34-60

11 Partha Mitter, *op.cit.,* pp. 106-108

12 Le Gentil, G.J. *op.cit.,* p. 576

13 Sonnerat, P. *op.cit.,* p.121

15. செட்டிநாடு ஓவியங்களில் நகரத்தார் இல்லக் கட்டடக் கலை

அ.சந்திரபோஸ்

நாட்டுக்கோட்டைச் செட்டியார்கள் எனப்படும் நகரத்தார்கள் வாழும் பகுதி செட்டிநாடு எனப்பட்டது. பாடுவார் முத்தப்பர் கீழ்க்காணும் பாடலில் செட்டிநாட்டிற்கு எல்லை வகுத்துப் பாடுகின்றார்[1].

வெள்ளாறது வடக்காம்; மேற்குப்பிரான் மலையாம்;
தெள்ளார் புனல் வையை தெற்காம் - ஒள்ளியநீர்
எட்டிக்கடல் கிழக்காம் இஃதன்றோ நாட்டரண்சேர்
செட்டிநாட் டெல்லையெனச் செப்பு

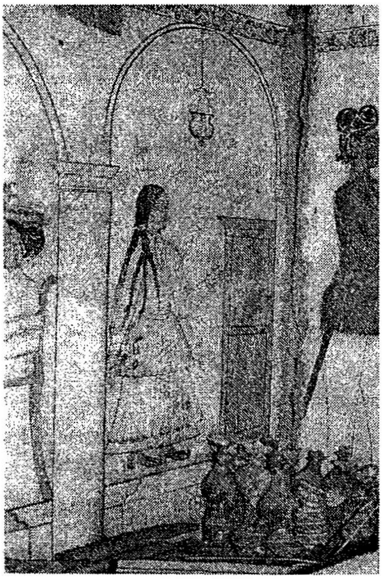
வடகிழக்கில் கொத்தமங்கலம், கிழக்கில் வங்காளவிரிகுடா, தெற்கில் வைகை ஆறு, மேற்கில் பிரான்மலை ஆகியவற்றிற்கு இடைப்பட்ட பகுதி செட்டிநாடு என தமிழ்நாடு விவரச்சுவடி தெரிவிக்கிறது[2]. *எனினும், உண்மையில் நாட்டுக்கோட்டைச் செட்டியார்கள் குடியேறி வாழ்ந்த 96 ஊர்களே செட்டிநாடு எனக் கருதப்பட்டது. தற்காலத்தில் அவர்கள் தங்களுடைய பாதுகாப்புக் கருதி 75 ஊர்களில் மட்டும் வாழ்ந்து வருகிறார்கள். அவர்கள் தங்களது இல்லங்களை இறைவன் வாழும் கோயிலாகக் கருதி பலவிதமான கலை வேலைப்பாடுகளைக் கொண்டு அலங்கரிக்கச் செய்தனர். காட்சிக் கலையின் (Fine Arts) பிரிவுகளான ஓவியம், சிற்பம், கட்டடக் கலை ஆகிய மூன்றையும் வளரச்செய்தனர். 19-ஆம் நூற்றாண்டின் திராவிடக் கலை வளர்ச்சிக்கும் இந்தியக் கலை வளர்ச்சிக்கும் நாட்டுக்கோட்டை நகரத்தார்களின் தொண்டு மகத்தானது. இவர்களது வணிகத் தொடர்பால் இவர்தம் வீடுகளில் மேற்கத்தியக் கட்டடக் கலை பெரும் தாக்கத்தை*

ஏற்படுத்தியிருப்பதை யாரும் மறுக்க முடியாது. ஒரு நூற்றாண்டு காலத்திற்கு மேலாக அரசாங்கத்தால் கைவிடப்பட்ட இந்தியக் கலைக்கு ஆதரவு அளித்தவர்கள் இவர்கள். அந்த விதத்தில் இவர்கள் கோயில்களில் மட்டுமல்லாது இல்லங்களிலும் கலையை வளரச்செய்தனர். எனவே, நகரத்தார்கள் கலைப் புரவலர்களாக வாழ்ந்தார்கள் என்பது தெளிவு. இவர்கள் காட்சிக் கலையை வளரச்செய்ததுடன் அவற்றில் சமகால சமுதாய நிகழ்வுகளையும் பதிவுசெய்தனர். குறிப்பாக ஓவியக் கலையில் நகரத்தார்களின் பண்பாட்டுக் கூறுகள் மிகுந்து காணப் படுகின்றன. இவர்கள் வாழும் வீடுகள் வண்ண ஓவியங்கள் இடம்பெற்ற அருங்காட்சியகம் போன்று தோற்றமளிக்கின்றன. கோயில்களிலும் இல்லங்களிலும் அவர்களால் ஆதரிக்கப்பட்டு வளர்க்கப்பட்ட ஓவியங்களில் கதை ஓட்டத்திற்கு அல்லது காட்சிக்குத் தக்கவாறு பல இடங்களில் கட்டடங்களின் ஓவியங்கள் வரையப்பட்டுள்ளன. அவை நகரத்தார்களின் இல்லங்களை ஒத்த கட்டட அமைப்பாக உள்ளன. இந்த ஓவியக் கட்டடக் கலையை அடிப்படையாகக் கொண்டு செட்டிநாடு கட்டடக் கலை இந்திய பாரம்பரிய கட்டடக் கலைப் பாணியைச் சேர்ந்ததா என்பதை ஆய்வு செய்வதே இக்கட்டுரையின் நோக்கமாகும். இக்கட்டுரைக்கானச் சான்றுகள் கள ஆய்வின் அடிப்படையில் சேகரிக்கப்பட்டுள்ளன.

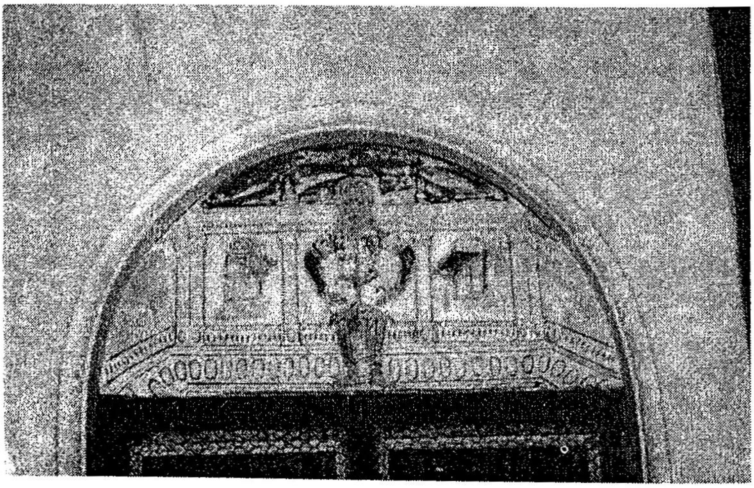
சில ஓவியங்கள் இல்லங்களிலிருந்தும் சில ஓவியங்கள் கோயில்களிலிருந்தும் ஆதாரமாக இங்கே எடுத்துக்கொள்ளப் பட்டுள்ளன. முதலில் இல்ல ஓவியங்களில் உள்ள கட்டடக் கலைக் கூறுகள் நோக்கப்படுகின்றன. அரிமழத்தில் உள்ள கருத்த காடப்பச் செட்டியார் இல்லம், கீழச்சிவல்பட்டி தாக்லா இல்லம், சிறுகூடற்பட்டி அ.த.கு.ப.மு. இல்லம் ஆகிய இல்லங்களின் ஓவியங்களில் வரையப்பட்டுள்ள கட்டடக்கலைக் கூறுகளைப் பற்றி ஆராய்தல் இங்கு அவசியமாகின்றது. இந்த வீடுகள் யாவும் நூறு அல்லது நூற்றைம்பது ஆண்டுகளுக்கு மேல் பழமையானதாக இருக்க முடியாது. அரிமழத்தில் உள்ள கருத்த காடப்பச் செட்டியார் இல்லத்தில் பல ஓவியங்கள் உள்ளன. வஸ்தாது கலைஞர், யாதவப் பெண், மோகினி, யாதவ குலத்து ஆண் (இடையன்), குறிசொல்லும் பெண், கண்ட பேருண்ட ஆசனத்தில் அமர்ந்துள்ள மன்னர், குதிரை வண்டி ஓட்டும் ஆங்கிலக் குடிமகன், குதிரைவீரன், மிட்டன்துரை[3] எனப்பட்ட ஆங்கில அதிகாரி,

அவரது மணவாட்டி ஆகிய இருவரும் உணவுக்கூட்டத்தில் அமர்ந்து உணவு உட்கொள்ளும் காட்சி, அலமாரி அருகே நின்றுகொண்டிருக்கும் ஞானாதிகம்[4] எனப்பட்ட பெண் என பல்வேறு ஓவியக் காட்சிகளுக்கிடையில் காட்சிகளை வேறுபடுத்திக் காட்டும் முகமாக ஆங்காங்கே தூண்களின் ஓவியங்கள் வரையப்பட்டுள்ளன. கடைசி இரண்டு காட்சிகளுக்கிடையில் இடம் பெற்றுள்ள தூண்கள், கூரையின் அமைப்பு ஆகியவை இந்திய-சராசனிக் (Indo-Saracenic) கலையைத் தெளிவாகப் பிரதிபலிக்கின்றன (படம் 15.1& 15.2). இந்தியாவில் முகலாயர்களின் கட்டடங்கள் யாவும் இந்த அடிப்படையில் எடுப்பிக்கப்பட்டுள்ளன. இந்தக் கலைப் பாணியைப் பின்பற்றித்தான் மதுரையில் திருமலைநாயக்கர் மகால் 1636-ஆம் ஆண்டு திருமலைநாயக்க மன்னரால் கட்டப்பட்டது. இதைப் பின்பற்றித்தான் தஞ்சாவூர் மராட்டியர் அரண்மனையை அமைத்துக்கொண்டனர். எனினும், அதில் அவர்களுக்கென்று ஒரு புதிய பாணியை ஏற்படுத்திக்கொண்டனர். இதற்கு இந்தியாவில் இந்தோ-சராசனிக் பாணி என்று ஆங்கிலேயர்களால் பெயர் வழங்கப் பட்டது. சராசனிக் கலையை இந்தியாவில் முகலாயர்களைப் போலவே தென்னிந்தியாவில் பின்பற்றியதில் மதுரை நாயக்கர்கள் முன்னோடியாக விளங்கினர் என்று தெரிகின்றது. பளபளப்பு மிக்க உருளை வடிவிலான வெள்ளைத்தூண்களாக அவை தோற்றமளிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணத்தில் அவை ஓவியத்தில் வரையப்பட்டுள்ளன. இக்கலைப்பாணியில் உருண்டை வடிவிலான பருத்த தூண்கள் ஒவ்வொன்றையும் அரை வட்ட வடிவத்திலான வளைவுகள் (semi-circular arches) இணைக்கின்றன.

கீழச்சிவல்பட்டி தாக்லா இல்லத்தில் சன்னலுக்கு மேலாக உள்ள எல்லா அரைவட்ட வடிவச் சுவற்றின் பகுதிகளில் ஓவியங்கள் தீட்டப்பட்டுள்ளன. அந்த ஓவியங்கள் இரண்டில் கட்டடங்கள் வரையப்பட்டுள்ளன. இந்த இரு ஓவியங்களும் செவ்வக வடிவிலான சன்னலின் மேலாக அமைந்துள்ள அரைவட்டச் சுவற்றில் எழுதப்பட்டுள்ளன. ஒரு காட்சியில் இளைஞன் ஒருவன் மேற்கத்திய ஆடையை இறுக்கமாக அணிந்து இரண்டு கைகளையும் இடுப்பில் நிறுத்தியவாறு நின்றுகொண்டிருக்கிறான் (படம் 15.3). ஒரு கட்டட வளாகத்தில் அந்த இளைஞன் நிற்பதாகவே ஓவியத்தில் காட்டப்பட்டுள்ளது.



படம் 15.1. & 15.2 ஓவியங்களில் தூணால் வேறுபடத்தப்பட்ட காட்சிகள்



படம் 15.3. தாக்லா இல்லத்தில் சன்னலுக்கு மேல் வரையப்பட்ட ஓவியம்

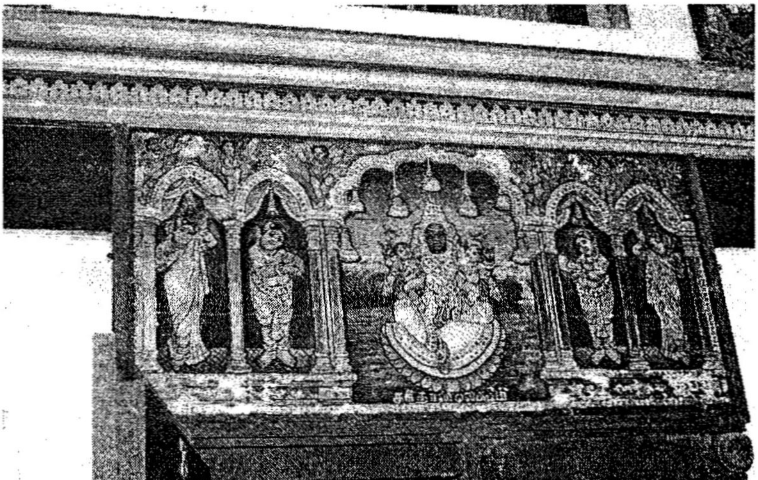
கட்டடத்தின் தூண்கள் இரண்டு தனித்தனியாகவும், இரண்டு தூண்கள் இரட்டைத் தூண்களாகவும் வரையப்பட்டுள்ளன. இந்தத் தூண்கள் கானாடுகாத்தான் செட்டிநாட்டு அரண்மனைக் கலைப்பாணியை ஒத்தத் தூண்களாகக் காணப்படுகின்றன. இந்தத் தூண்கள் பிரான்சு நாட்டில் 1764-ஆம் ஆண்டு கட்டப்பட்ட நியோகிளாசிகல் சர்ச் (Neoclassical Church) என அழைக்கப்பட்ட கிறித்தவ ஆலயத்தின் தூண்களை முற்றிலும் ஒத்திருக்கின்றன[5]. இது ஐரோப்பிய மறுமலர்ச்சியின் தாக்கத்திற்குள்ளான கலைப் பாணியில் எழுப்பப்பட்ட ஆலயமாகும். கிரேக்க-பரோக்கிய கலைப்பாணிகள் கலந்த கலவையாக இப்படைப்பு உள்ளது. அதைப் போல உரோமில் உள்ள புனித பீட்டர் ஆலயத்தையும் (St. Peter's Church) எடுத்துக்காட்டாகக் கொள்ளலாம்[6]. இதைக் கட்டி முடிக்க ஒரு நூற்றாண்டு காலம் (1506-1614) எடுத்துக் கொள்ளப்பட்டது. மேற்கத்திய நாடுகளில் இதுபோன்ற எண்ணற்ற எடுத்துக்காட்டுகள் உள்ளன. இன்னொரு சிறப்பு என்னவென்றால் மேலே குறிப்பிட்ட கிறித்தவ ஆலயத்தின் ஒவ்வொரு தூணுக்கும் நேராக கூரைக்கு மேலே நின்றுகொண்டிருக்கின்ற மனித உருவங்கள் கீழச்சிவல்பட்டி ஓவியக் கட்டடத்திலும் இடம்பெற்றிருப்பதாகும். இன்னொரு அதிசயமும் இங்கே நிகழ்ந்துள்ளது. கீழச்சிவல்பட்டி தாக்லா இல்லத்து ஓவியம் ஒன்றில் இடம் பெற்றுள்ள கட்டடத் தூண்களைப் பற்றிப் பார்த்தோம். அதற்கு அடுத்தாக இந்தத் தூண்களுக்கிடையில் சுவற்றில் உள்ள சன்னல்கள் பிரான்சு நாட்டு ஆலயத்தின் செவ்வகச் சன்னல்கள் மற்றும் நுழைவாயிலுக்கு மேலாக அரைவட்ட வடிவிலான மாடம் போன்ற அமைப்பைக் காணமுடிகின்றது. இது திராவிடக் கட்டடக் கலைப்பாணியில் தேவகோட்டம் என்று கூறப்படுகின்றது. இந்த அரைவட்டப் பகுதியைத்தான் நாட்டுக்கோட்டை நகரத்தார்கள் ஓவியங்களை வரைந்து வைப்பதற்காகப் பயன்படுத்திக்கொண்டார்கள். அரை வட்டத்துடன் இணைந்த செவ்வக வடிவச் சன்னல்கள் இல்லாத வீடுகள் செட்டிநாட்டில் மிகக்குறைவு எனலாம். இந்த வகைத் தூண்கள், சன்னல்கள் ஆகியவற்றைப் பிரதிபலிக்கும் கட்டடம் இலண்டனில் உள்ள புனித பால் கதீட்ரல் (St. Paul's Cathedral) ஆகும்[7]. செட்டிநாட்டில் இந்தக் கலைப்பாணியைச் சமயம் சாராத கட்டடங்கள் அமைக்க எடுத்துக்கொண்ட போதிலும் மேற்கத்திய சமயக் கலையில் இடம்பெற்ற கவிகை மாடத்தினை கவனமாக தவிர்த்துவிட்டிருக்கின்றார்கள்[8]. காரைக்குடியில் கண்டனூர் சாலையை

ஒட்டி அமைந்துள்ள கச்சேரித் திடலுக்கு கிழக்காக அமைந்துள்ள ஒரு வீட்டின் மீது எகிப்திய பிரமீடு போன்ற அமைப்பை உருவாக்கியிருக்கிறார்கள். மேலும் நாட்டரசன்கோட்டையில் பல வீடுகளில் இரதம் எனப்பட்ட தேரினை அப்படியே வீட்டின் மேல் நிறுத்தியது போன்று அமைத்திருக்கிறார்கள். ஆனால், இந்தக் கவிகை மாடம், பிரமீடு ஆகியவை கட்டடங்களில் உள்ள சன்னல்கள், அரைத்தூண்கள் சராசனிக் கலையைப் பிரதிபலிக் கின்றன. அரிமழத்தில் உள்ள ஓவியத் தூண்களும், கீழச்சிவல் பட்டியில் உள்ள ஓவியத் தூண்களும் உருளை வடிவிலான வெள்ளைத் தூண்களாக உள்ளன என்றாலும் இரண்டையும் வேறுபடுத்திப் பார்க்க வேண்டியது அவசியமாகின்றது. அரிமழத்தில் உள்ள தூணில் பலகைக்கு கீழாக ஒரு வட்டமான பூண் போட்டது போன்று காட்டப்பட்டுள்ளது. எனவே, இதை சராசனிக் கலையாகக் கொள்ளலாம். கீழச்சிவல்பட்டி தாக்லா இல்ல ஓவியத்தில் அந்த இடத்தில் இலை அல்லது மலரின் இதழ் வெளிப்பக்கமாக சுருண்டுள்ளது போன்று காட்டப்பட்டுள்ளது. எனவே இதை கிரேக்க-உரோமானியக் கலையாகக் கொள்ளலாம்.

மேலும் தாக்லா இல்லத்திலுள்ள ஓவியக் கட்டடத்தில் சன்னலுக்கு மேலாக மழையின்போது சாரல் உள்ளே வராமல் ஒரு தட்டி அமைக்கப்பட்டுள்ளது. இது அறையின் காற்றோட்டத்தைத் தடுக்காதவாறு இடைவெளி விட்டுச் சுவற்றிலிருந்து சற்றுத் தூக்கி நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. இது இயல்பாக செட்டிநாட்டு வீடுகளில் காணப்படுகின்ற ஒன்றுதான். இதுவும் மேற்கத்தியக் கலைத்தாக்கமாகும். இதுபோன்ற அமைப்பை இலண்டன் நகரத்துப் பழைய கட்டடங்களில் இயல்பாகக் காணமுடிகிறது.

அடுத்ததாக, கீழச்சிவல்பட்டி தாக்லா இல்லத்தில் உள்ள மற்றொரு ஓவியக் காட்சியைப் பார்போம். தமிழர்களின் பாரம்பரிய உடைகளான ரவிக்கை, பாவாடை, தாவணி அணிந்த பெண் தனது கடைக்கண் பார்வையால் ஆடவன் ஒருவனை நோக்குகிறாள். அந்த ஆடவனும் பெண்ணும் காதலர்களாக இருக்கலாம் (படம் 15.4). ஆடவன் தனது வலது கையினால் அப்பெண்ணின் இடது தோள்பட்டையைத் தொடுவதாகப் பலவகை வண்ணங்கொண்டு இவ்வோவியம் வரையப்பட்டுள்ளது. காற்சட்டையும் மேற்சட்டையும் மிகவும் இறுக்கமாக அணிந்துள்ள ஆடவர் தலையில்

படம் 15.4. தாக்லா இல்லத்தில் சன்னலுக்கு மேல் வரையப்பட்ட ஓவியம்



படம் 15,5 சிறுகூடற்பட்டியில் உள்ள அ.த.கு.ப.மு. இல்லத்தில் உள்ள துணி ஓவியம்

ஆங்கில அதிகாரிகளின் சேவகர்கள் அணியும் தொப்பியும் காணப்படுகின்றது[9]. ஓவியத்தில் வரையப்பட்டுள்ள ஆடவர் மற்றும் பெண்ணுக்குப் பின்புறமாக இரண்டு கட்டடங்கள் காணப்படுகின்றன. இடப்புறத்தில் உள்ள கட்டடத்தின் கல்நார் கூரை (Asbestos) மிகவும் பிற்காலத்தது என்பதை நினைவுபடுத்து வதுடன் ஒரு கட்டடத்தின் தாழ்வாரத்தை ஒத்துக்காணப் படுகின்றது. அதைக் காட்டுவதற்காகவே ஓவியன் பின்னணியில் ஒரு கட்டடத்தின் முதல் மாடியைக் காட்டுகின்றான். இதனைக் கல்நார் கூரையின் முதல் மாடி என்று கருதமுடியாது. கல்நார் கூரையின் மீது கட்டடத்தை உயர எழுப்பமுடியாது. பொதுவாக ஆங்கிலேயர் ஆட்சிக் காலத்தில் இந்தியச் செல்வந்தர்களின் மாளிகைகள் படைவீரர் அரண்கள் போலப் பெரிதாகவும், சுற்றிலும் தாழ்வாரங்கள் கொண்டவையாகவும் இருந்தன என்பது வரலாற்றாளர் அபிட் ஹுசைன் அவர்களின் கருத்து. பின்னர் இது பிரிடிஷ்-இந்திய அரசின் பொதுப்பணித்துறைப் பாணியாக்கப்பட்டிருந்தது. இந்தப் பாணியில் கட்டப்பட்ட கட்டடங்களில் அழகியல் தோற்றம் ஏதுமில்லை. இதுபோன்ற கட்டடங்களும் செட்டிநாட்டில் இயல்பாக காணப்படுகின்றன.

அதே ஓவியக் காட்சியில் வலப்புறம் ஒரு கட்டடம் வரையப்பட்டுள்ளது. ஒரு நுழைவாயிலும், இரண்டு சன்னல்களும் உள்ள இந்த வீட்டின் கூரை சீமை ஓட்டினால் அமைக்கப்பட்டுள்ளது. அரை வட்டத்தில் வளைந்திருக்கும் இந்த ஓடுகள் ஒன்றோடு ஒன்று கோர்வையாக அமைக்கப்பட்டுள்ளன. தூண்களை ஒட்டி அமைக்கப்பட்டுள்ள கவிகை மாடத்தை நினைவுப்படுத்தும் கூரைக் கலைப்பாணி மேற்கத்திய கலைப் பாணியை ஒத்திருப்பதாக உள்ளது. தஞ்சையிலுள்ள மராட்டியர் அரண்மனை இப்பாணியிலேயே அமைக்கப்பட்டுள்ளது. முதல் தளத்தில் காற்றோட்டத்துடன் கூடிய மண்டபம் போன்று ஓவியத்தில் எழுதப்பட்டுள்ளது. முடிவாக, இல்லங்களில் உள்ள சுவர் ஓவியக் கட்டடங்கள் சராசனிக் கலையையும் கிரேக்கக் கலையையும் பிரதிபலிக்கின்றன என அறியலாம்.

அடுத்ததாக சிறுகூடற்பட்டியில் உள்ள அ.த.கு.ப.மு. இல்லத்தில் உள்ள துணி ஓவியம் (Canvas Painting) குறித்து நோக்கப்பெறுகிறது. இந்தத் துணி செவ்வக வடிவப் பலகையுடன் இணைக்கப்பட்டுள்ளது. இது நூற்றைம்பது ஆண்டுகள் பழமையானது என்று சொல்லப்படுகின்றது. இந்த

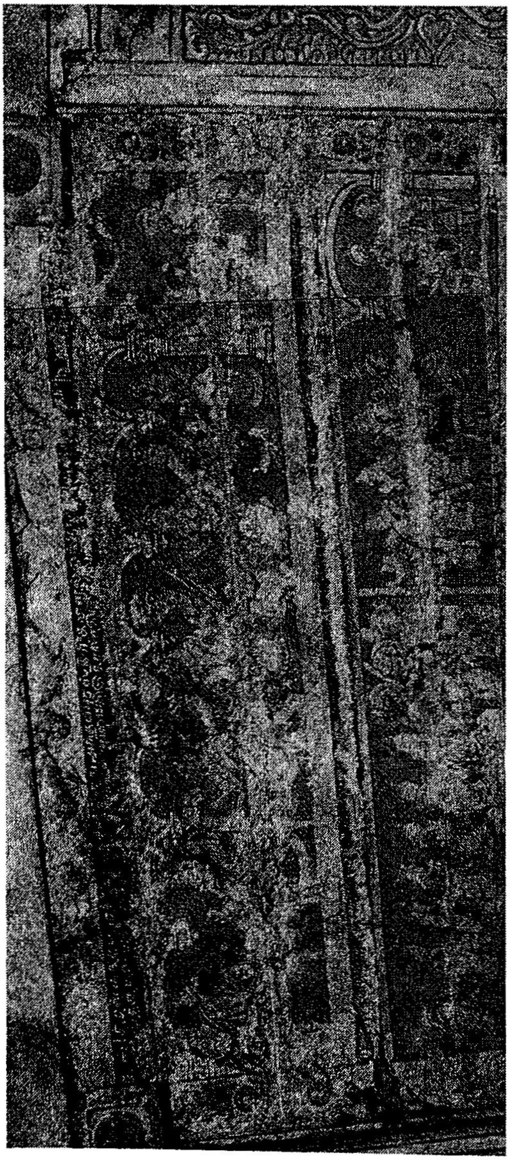
ஓவியத்தில், இரண்டு குழந்தைகளைக் கையில் பிடித்து அணைத்தபடி ஒரு பெண் தெய்வம் தாமரை மலரில் சுகாசனத்தில் அமர்ந்தவாறு காட்டப்பெற்றுள்ளாள் (படம் 15.5). பெண் தெய்வத்தின் கீழாக சந்தானலட்சுமி என எழுதப்பட்டுள்ளது. இப் பெண் தெய்வம் இந்தியப் பெண் தெய்வங்களைப் போன்று ஆடை ஆபரணங்கள் அலங்கரிக்க அனைத்து அம்சங்களையும் பெற்றுள்ளதாகக் காட்டப்பெற்றுள்ளாள். சந்தானலெட்சுமி பெண் தெய்வம் இந்தியாவில் 19-ஆம் நூற்றாண்டுக்கு முன்னதாகக் கிடையாது[10]. இதைப் போன்று இரண்டு குழந்தைகளை அணைத்தபடி காணப்படும் இத்தாலியப் பெண் தெய்வம் பழங்கால உரோமில் அகஸ்டஸ் என்பவரால் ஏற்படுத்தப்பட்டது. இந்தியப் படிமக்கலை நூல்கள் சந்தானலெட்சுமி பற்றி எதையும் தெரிவிக்கவில்லை. இந்த ஓவியக் காட்சியில் நான்கு இரட்டைத் தூண்கள் உள்ளன. முதல் இரண்டிற்கு நடுவில் ஒன்றும் அடுத்த இரண்டிற்கு நடுவில் ஒன்றும் ஆக மொத்தம் இரண்டு ஒற்றைத் தூண்களும் உள்ளன. பெண் தெய்வத்திற்கு தகுந்தாற் போல் நடுவில் ஒரு பெரிய கோட்டமும், பக்கத்திற்கு இரண்டு ஆக மொத்தம் நான்கு சிறிய கோட்டங்களும் உள்ளன. சிறிய கோட்டங்களில் அடியார்கள் இறைவனுக்குச் சேவை செய்வது போன்று வரையப்பட்டுள்ளது. அவர்களில் பெண் தெய்வத்தின் அருகில் உள்ள இருவர் குழந்தைகளாகவும் அடுத்த இருவர் புடவை அணிந்த பெண்களாகவும் தோற்றமளிக்கின்றனர். இத்தூண்களில் பலகைக்குக் கீழ் பூ வேலைப்பாடு செய்யப்பட்டுள்ளது. சராசனிக் கட்டடக்கலைப் பாணியில் ஒரு வளையம் மட்டுமே அமைந்துள்ளது. இந்தத் தூண்களுக்கு மேல் பறக்கும் ஏஞ்சல் எனப்படும் தேவதைகளின் உருவங்கள் நிறுத்தப்பட்டுள்ளன. இந்தத் தூண்கள் மற்றும் தேவதைகள் மேற்கத்தியக் கலையைப் பிரதிபலிக்கின்றன. நடுக்கோட்டத்தைத் தவிர மற்ற கோட்டங்களின் நடைமேடை உயர்த்தப்பட்டுள்ளன. இதுபோன்ற கட்டடக்கலைப் பாணியிலான தூண்கள் பரவலாகச் செட்டிநாட்டில் காணப் படுகின்றன. தேவகோட்டையில் உள்ள ஒரு வீட்டின் சன்னல் படத்தில் தரப்பட்டுள்ளது (படம் 15.6). இத்தூணின் மேற்பகுதி ஐரோப்பியக் கலையைப் பிரதிபலிக்கின்றது. எனினும், ஓவியத்தில் உள்ள வளைவு சராசனிக் கலை என்பதில் சந்தேகம் இல்லை. தஞ்சாவூர் ஓவிய நுட்பத்தின் அடிப்படையில் இந்த ஓவியம் எழுதப்பட்டுள்ளது.

படம் 15.6 நகரத்தார் வீட்டு சன்னல் (தேவகோட்டை)

நகரத்தார்களின் ஒன்பது கோயில்களில் ஒன்று வைரவன்பட்டி. இங்குள்ள சிவத் தலத்தின் பல இடங்களில் ஓவியங்கள் வரையப்பட்டுள்ளன. கோயிலின் சுற்றுப் பிரகார விதானத்தில் உள்ள ஓவியங்கள் கந்தபுராணம், இராமாயணம், தலபுராணம் போன்றவைகளை அடிப்படையாகக் கொண்டு எழுதப்பட்டுள்ளன. இந்த ஓவியங்கள் கி.பி.18-ஆம் நூற்றாண்டுக் கலையை ஒத்ததாகக் காணப்படுகின்றன. எனினும் அவ்வவ் போது மேல் வண்ணப்பூச்சு செய்யப்பெற்றுள்ளது. இவ்

வோவியங்களில் கந்தபுராணக் காட்சி ஒன்றில் சூரன் அந்தப் புரத்தில் தன் மனைவியுடன் அமர்ந்திருக்கிறான் (படம் 15.7). நடன மாதர்களும் இசைக் கலைஞர்களும் தத்தம் பாணியில் கலைப்பணியில் ஈடுபட்டுள்ளனர்[11]. அருகில் தமிழில் எழுதப்பட்டுள்ள விளக்கக் குறிப்புகள் கதையை விளக்கிச் செல்கின்றன. இந்த நிகழ்வு நடக்கும் இடம் ஓர் அரண்மனையின் அரங்கம் போல் காணப்படுகின்றது. காட்சியில் இரண்டு தூண்கள் காட்டப்பட்டுள்ளன. இடப்புறமுள்ள மூன்றாவது தூண் அரைத்தூணாக உள்ளது. தொடரும் ஓவியங்களில் வலப்புற ஓவியக் காட்சியில் மீண்டும் ஒரு தூண் காட்டப்பட்டுள்ளது. இது மேற்கத்தியப் பாணி என்பதற்கு அந்தத் தூணே சான்று. இந்தத் தூண்களில் பலகைக்குக் கீழாக இதழ் வெளிப்பக்கமாகச் சுருண்டுள்ளது. கூரை வளைவுகள் சராசனிக் கலையில் அமைந்துள்ளது. 19, 20-ஆம் நூற்றாண்டுகளில் நகரத்தார்கள் தங்கள் வீடுகளை அமைப்பதற்கு இந்தக் கலைப்பாணியிலான கூரையைப் பின்பற்றவில்லை. 18-ஆம் நூற்றாண்டில் ஒரு வேலை பின்பற்றியிருக்கக்கூடும். அதற்கான சான்றுகள் செட்டிநாட்டில் இப்போது அறியப்படவில்லை. எனினும், இந்த ஓவியக் காட்சியில் இடம்பெற்றுள்ள தூண்கள் நகரத்தார் பின்பற்றிய மேற்கத்திய பாணியை ஒத்துள்ளன. இதுபோன்ற கட்டடங்கள் பழையனவாகிவிட்டதால் அவற்றை அப்புறப் படுத்திவிட்டு நவீன காலத்திற்கு உகந்தவாறு புதிய கட்டடங்களைக் கட்ட நகரத்தார் தொடங்கிவிட்டனர்.

அதே கோயிலில் இராமாயண ஓவியக் காட்சிகளின் வரிசையில் மூன்றில் இல்லக் கட்டடங்கள் எழுதப்பட்டுள்ளன[12]. புராண விளக்கத்தில் இவை அரண்மனைகளாக சித்தரிக் கப்பட்டுள்ளன. முதல் கட்டடம் மீண்டும் ஒருமுறை காட்டப் பட்டுள்ளது. முதல் கட்டடம் இராமருக்கு பட்டாபிசேகம் செய்வது தொடர்பாக தசரதன் தேவர்களுடன் கலந்துரை யாடுமிடத்தில் இடம்பெற்றுள்ளது (படம் 15.8). எனவே, இது தசரதருடைய அரண்மனையாகக் கொள்ளல் பொருந்தும். முதல், மூன்றாம் கட்டடங்களும், அதன் காட்சிகளும் ஒரே மாதிரியாக எழுதப்பட்டுள்ளன. இரண்டாவது கட்டடம் மிதிலையில் இராமர் வில்லை வளைத்த (படம் 15.9) காட்சி இடம் பெற்றுள்ளது. இடப்புறம் சனக மகாராசர் உட்குடிகாசனத்தில் அமர்ந்து இராமரை ஆசிர்வதிக்கிறார். முதல் கட்டடம் அமைந்த



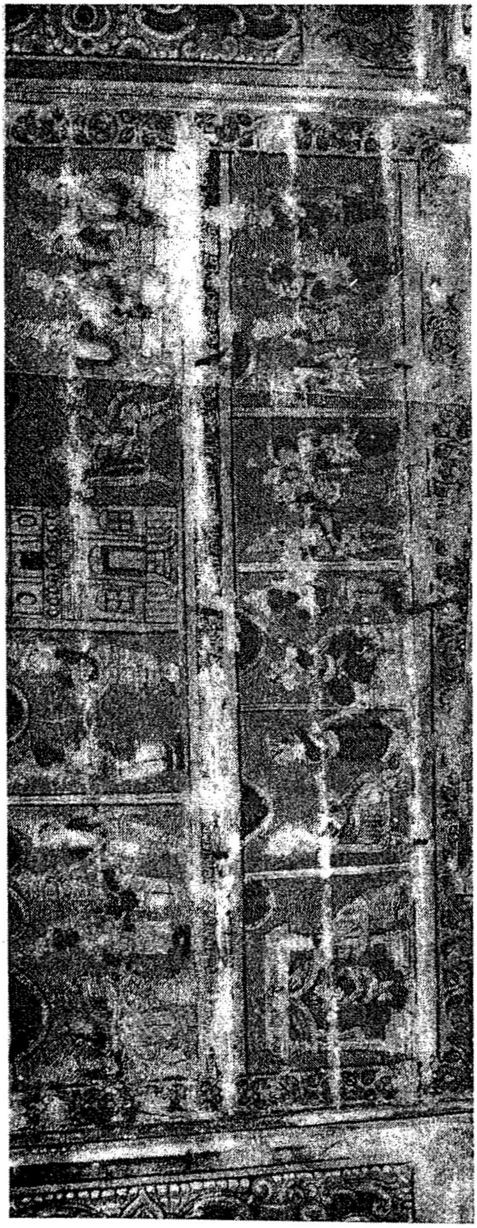
படம் 15.7 கந்தபுராண ஓவியம் (வைரவன் பட்டி கோயில்)

காட்சியும் மூன்றாம் கட்டடம் அமைந்த காட்சியும் ஒன்று போலவே வரையப்பட்டிருப்பது எதைக்காட்டுகிறது என்றால் அது தசரதன் இராமருக்கு பட்டாபிசேகம் செய்யத் தேவர்களுடன் விவாதித்துக் கொண்டிருக்கும் சம காலத்தில் இராமர் மிதிலையில் வில்லை வளைத்த செய்தி தசரதருக்கு வருகிறது என்பதே ஆகும்.

தசரதருடைய அரண்மனையும் சனக மகாராசரின் அரண்மனையும் ஒன்றுபோலவே அமைந்திருந்தாலும் நுணுக்கமான வேலைப்பாடுகளின் மூலம் இரண்டையும் வேறுபடுத்திக் காட்டியிருப்பது ஓவியனுக்கு புராணத்தில் இருந்த ஈடுபாட்டை உணர்த்துகின்றது.

புராணங்களில் அரண்மனைகளாகக் காட்டப்பட்டிருக்கும் இக் கட்டடங்கள் எவ்வாறு செட்டிநாட்டு நகரத்தார் இல்லக் கட்டடங்களுடன் ஒற்றுமைப்படுகின்றன என்பதைக் கவனத்தில் கொள்வது இன்றியமையாதது. செட்டிநாட்டு நகரத்தார் இல்லங்களைப்போல் இக்கட்டடங்கள் உயரமான அதிட்டானத் தின்மீது எழுப்பப்பட்டுள்ளன. உயரமான நிலையும் கூட்டல் குறியீட்டை உள்ளடக்கியது போலமைந்த செவ்வகமான சன்னல்களும் அவற்றிற்கு மேலாக அமைந்த அரைவட்ட கோட்டம் போன்ற வளைவுகளும் தூண்களும் செட்டிநாட்டு நகரத்தார்களின் இல்லங்களில் பின்பற்றப்பட்ட மேற்கத்தியக் கலையை முற்றிலும் ஒத்துக் காணப்படுகின்றன. மேலும் முதல் தளத்தில் உள்ள தூண்களும் அவற்றின் மேலாகக் கூரையைத் தொடர்ந்து இடம்பெற்றுள்ள மனிதர்கள் உருவங்களும் நகரத்தார் மேற்கத்தியக் கலையை குறிப்பாக 1764-ஆம் ஆண்டு பிரான்சில் கட்டப்பட்டுள்ள நியோகிளாசிகல் ஆலயத்தில் (Neoclassical Church) பின்பற்றப்பட்ட கிரேக்கக் கலைப்பாணியை ஒத்துக் காணப்படுகின்றன.

தசரதரின் அரண்மனையாகக் காட்டப்பட்ட இல்லத்தில் அதிட்டானத்தின்மீது வண்ணப்பூச்சு காணப்படுகின்றது. சனகரின் இல்ல அதிட்டானம் கல்லடுக்குப் பாணியில் கட்டப்பட்டுள்ளது என்பதை வெளிப்படையாகக் காண முடிகின்றது. இது செட்டிநாட்டில் நகரத்தார்கள் இல்லங்களில் அதிட்டானம் அமைப்பதற்கு அப்பகுதியில் கிடைக்கும் செம்புராங்கல் பயன்படுத்தப்பட்டிருப்பதை நினைவுப்படுத்துகின்றது.



படம் 15.8 இராமாயண ஓவியம் (வைரவன் பட்டி கோயில்)

படம் 15.9 இராமாயண ஓவியம் (வைரவன் பட்டி கோயில்)

இக்கட்டுரையிலிருந்து செட்டிநாட்டு நகரத்தார்கள் தங்கள் இல்லங்களில் வெளிப்படுத்தியிருக்கும் கட்டடக் கலைப் பாணியும், அவர்தம் இல்லம், கோயில் ஓவியங்களில் வரையப்பட்டுள்ள கட்டடங்களின் ஓவியப் பாணியும் இந்தோ-சராசனிக், மேற்கத்தியக் கலைப் பாணியைப் பிரதிபலிக்கின்றது என்பதை உறுதி செய்யலாம். ஐரோப்பாவில் கலை மற்றும் அறிவியல் துறைகளில் ஏற்பட்ட அபரிமிதமான வளர்ச்சியை மறுமலர்ச்சி என்கிறோம். இந்த மறுமலர்ச்சியின்போது கிரேக்கம் ஐரோப்பிய மயமானது. ஐரோப்பா முழுவதும் கிரேக்கக் கலைமயமானது. அவ்வவ்விடங்களுக்கு ஏற்ப உள்ளூர்க் கலைகளுடன் இணைந்த புதிய பரிணாமத்தையும் இக்கலை அடைந்தது. இவ்விதத்தில் ஐரோப்பியக் கலை இந்தோ-சராசனிக், திராவிடக் கலையுடன் இணைந்து ஒரு புதிய மறுமலர்ச்சியை செட்டிநாட்டில் ஏற்படுத்தியிருக்கின்றது எனலாம். ஏனெனில், இல்லங்களுக்குள் திராவிடக் கலை ஓவியங்களையும், திராவிடத் தூண்களையும் பல வீடுகளில் அமைத்திருக்கிறார்கள். பொதுவாக செட்டிநாட்டு இல்லக் கட்டடங்களின் வெளித்தோற்றத்தில் மேற்கத்திய, சராசனிக் கலையை முன்னிறுத்தியிருக்கிறார்கள். உள் தோற்றத்தில் திராவிடக்கலைக் கூறுகள் மிகுந்து காணப்படுகின்றன.

1834-ஆம் ஆண்டு கல்கத்தாவிலும் பின்னர் சென்னை, பம்பாய் ஆகிய இடங்களிலும் மேற்கத்தியக் கலைப்பள்ளிகள் ஆங்கில அரசால் ஏற்படுத்தப்பட்டன[13]. எனினும் அதற்கு முன்பாகவே இந்தியாவிலும், தமிழகத்திலும் குறிப்பாகச் செட்டிநாட்டில் ஐரோப்பிய மறுமலர்ச்சியின் தாக்கம் உணரப்பட்டுவிட்டது என்பதற்கு வைரவன்பட்டி புராண ஓவியங்களும் சராசனிக் கலை உணரப்பட்டுவிட்டது என்பதற்கு அரிமழம், சிறுகூடற்பட்டி ஓவியங்களும் சான்றுகளாக உள்ளன. பழங்காலம் முதற்கொண்டு இந்தியாவில் ஐரோப்பியக் கலைத்தொடர்பு இருந்து வந்துள்ளது. அதற்கு வணிகக் குழுக்களின் மேலைநாட்டுத் தொடர்பு ஒரு முக்கியமான காரணமாக இருந்தது. இதிலிருந்து செட்டிநாடு கட்டடக்கலை என்பது கிரேக்க-சராசனிக் திராவிடக் கட்டடக்கலைகளின் கலப்பு என்பது தெளிவாக உணரப்படுகின்றது. இந்த நோக்கத்திலான ஆய்வு மேலும் தேவையாகிறது.

சான்றெண் விளக்கம்

1 *மீனாட்சிசுந்தரம், ச.மெ. (ப.ஆ,), 2004, பாடுவார் முத்தப்பர் பாடல்கள்*, மணிவாசகர் பதிப்பகம், சென்னை. பக்.30.

2 Ramasamy.A., (e.d.), 1972, *Tamil Nadu District Gazetteer Ramanathapuram*, Government of Tamil Nadu, Madras. p.13.

3 தலைக்கு மேலாக எழுதப்பட்டுள்ள பெயர்.

4 அருகில் எழுதப்பட்டுள்ள பெயர்.

5 Jayne parsons and Others,(ed)., 2005, *Illustrated Family Encyclopaedia*, D.K.Limited, London. p.62.

6 *Ibid.* p.63.

7 *Ibid.*

8 இந்தக் கவிகை மாடத்தினைக் கோபுரம் என்று குறிப்பிட முடியாது. ஏனென்றால், இந்தியப் பாரம்பரியக் கட்டடக் கலையில் கோயிலின் மையப்பகுதியில் அல்லது கருவறைக்கு (கருவறை உட்பட) மேலாக உயர்ந்து செல்லும் கட்டட அமைப்பிற்கு விமானம் என்று பெயர். கோபுரம் என்பது நுழைவாயிலில் உள்ளது. கோட்டைக் கொத்தளங்களில் எழுப்பப்பட்டுள்ள கண்காணிப்புக் கோபுரத்தை இத்துடன் ஒப்பிட முடியாது (மேல் நோக்கிச் செல்லும் வெற்றிடம் என்று தத்துவார்த்த அடிப்படையில் எடுத்துக்கொண்டால் இந்திய, ஐரோப்பிய சமயங்களின் கலைகள் ஒரே பாதையில் அமைந்துள்ளன என்று ஆணித்தரமாகக் கூறமுடியும்).

9 அபிட் ஹீசைன் எழுதிய *இந்தியாவின் தேசியப் பண்பாடு* என்னும் நூலில் 'ஆங்கிலேயர் உடைகள் போல நேர்த்தியாகப் பொருந்துவதாக அல்லாமல், நம்மவர்கள் அணிந்து ஆங்கிலேய உடைகள் சரிவரத் தைக்கப்படாமல் பார்ப்பவர்களுக்கு வேடிக்கையாகவே இருந்தன. ஒட்டுமொத்தத்தில் அவர்கள் தங்கள் உடைகளின் வண்ணம் பற்றியோ, வடிவம் பற்றியோ எவ்விதக் கருத்துத்தெளிவும் இல்லாதிருந்ததுடன், எந்தச் சூழலில் எத்தகைய உடையை அணிய வேண்டும் என்று அறியாமல் விளங்கினர்' என்று கூறுகிறார்.

அபிட் ஹீசைன்.எஸ், 1995, *இந்தியாவின் தேசியப் பண்பாடு*, நேசனல் புக் ட்ரஸ்ட், இந்தியா.பக்.181.

10 Chandra Bose, A., 2002, "Roman Replica in Tamil Nadu", *Journal of the Institute of Asian Studies* Vol. XIX No.2, Chennai. pp.36.

[11] Chandra Bose, A., 2004, Cettinadu Paintings, (unpublished) Project Work Submitted to the Ministry of Tourism and Culture, Government of India, New Delhi.p.97.

[12] *Ibid.*

[13] Chandra Bose, A.2002, *Op.cit.* pp.31-39.

16. தமிழ்ச் சமூக வரலாற்றில் உப்பு

ஆ. சிவசுப்பிரமணியன்

மனிதகுல வரலாற்றில் உப்பின் பயன்பாடு அறிமுகமானது குறிப்பிடத்தக்க நிகழ்வாகும். ஒரு சமூகத்தின் நாகரிக, பண்பாட்டு வாழ்வில் உப்புக்கு முக்கிய இடமுண்டு. இவ்வகையில் தமிழ்ச் சமூகமானது இரண்டாயிரம் ஆண்டுகட்கு முன்பே உப்பு உற்பத்தியையும் உப்பு வணிகத்தையும் மேற்கொண்டிருந்தது. இவ்வுண்மையைச் சங்க நூல்கள் விரிவாகப் பதிவு செய்துள்ளன.

உப்பின் பயன்பாட்டை 'சமூக வாழ்வில்', 'சமூக வரலாற்றில்' என இரண்டாகப் பகுக்கலாம். ஒரு குறிப்பிட்ட சமூகத்தில் உப்பின் பல்வேறு பயன்பாடுகள், அதை மையமாகக் கொண்டு உருவான நம்பிக்கைகள், பழக்கவழக்கங்கள் ஆகியன அச்சமூகத்தின் சமூக வாழ்வியல் கூறுகளைச் சார்ந்தவை.

ஒரு சமூகத்தின் வரலாற்றில் உப்பு உற்பத்தியும் அது விநியோகமான முறையும், உப்பு மீதான வரிவிதிப்பு, அரசின் கட்டுப்பாடுகள் ஆகியன சமூகவரலாறு சார்ந்தவை. காலந்தோறும் தமிழர் சமூக வரலாற்றில் நிகழ்ந்த உப்பு மீதான அரசின் அணுகுமுறை இக்கட்டுரையில் ஆராயப்படுகிறது.

உப்பு வணிகமும் உப்பு வரியும்

நெய்தல் நிலத்தில் மட்டுமே உற்பத்தியாகும் உப்பினை ஏனைய நிலப்பகுதிகளுக்குக் கொண்டு செல்லும் பணியினை உமணர் என்போர் மேற்கொண்டிருந்ததை சங்க நூல்கள் குறிப்பிடுகின்றன. மருத நிலத்தைச் சேர்ந்த உமணர்கள் கழுதைகள், மாட்டு வண்டிகளின் வாயிலாக உப்பைக் கொண்டு வந்து அவற்றை

நெல்லுக்குப் பண்டமாற்று செய்தனர். இப்பண்டமாற்று முறையில் நெல்லின் மதிப்பும் உப்பின் மதிப்பும் சம அளவிலேயே இருந்துள்ளது[1].

கி.மு. முதல் நூற்றாண்டைச் சேர்ந்த அழகர்மலைக் கல்வெட்டு 'உப்பு வணிகன் வியக்கன் கணதிகள்' என்பவனைக் குறிப்பிடுகிறது[2]. உப்பு விற்கும் உமணர்கள் அரசுக்கு வரி செலுத்தியது தொடர்பான குறிப்பு எதுவும் சங்க இலக்கியத்தில் இடம் பெறவில்லை. ஆனால் உற்பத்தியான உப்புக்கும், அதைக் கொண்டு செல்வதற்கும் வரி வாங்கப்பட்டதைப் பிற்காலக் கல்வெட்டுகள் குறிப்பிடுகின்றன.

கி.பி. 12-ஆம் (1126) நூற்றாண்டுக் கல்வெட்டொன்று 'உப்புக்காசு' என்ற பெயரிலான வரியைக் குறிப்பிடுகிறது[3]. மேலும் கி.பி. 14-ஆம் நூற்றாண்டைச் சேர்ந்த பிரான்மலைச் சொக்கநாதர் கோயில் கல்வெட்டொன்று[4]

உப்பு பொதி ஒன்றுக்கு காசு ஒன்று
உப்பு பாக்கத்துக்கு காசு அரையும்
உப்பு தலைச்சுமை ஒன்றுக்கு காசு அரையும்
உப்பு வண்டி ஒன்றுக்கு காசு பத்தும்

என்று குறிப்பிடுகிறது. இதே கல்வெட்டு,

நெற்பொதி ஒன்றுக்குக் காசு ஒன்றும்
நெற்பாக்கம் ஒன்றுக்குக் காசு அரையும்
நெல் வண்டி ஒன்றுக்குக் காசு பத்தும்

என்று குறிப்பிடுகிறது. உப்புக்கு இணையான வரியே நெல்லுக்கு வாங்கப்பட்டதை இதனால் அறிகிறோம். சங்க காலத்தைப் போன்றே பதினான்காம் நூற்றாண்டிலும் நெல்லும் உப்பும் சம மதிப்பில் இருந்ததை இவ்வரி விதிப்புமுறை உணர்த்துகிறது.

விற்பனைக்காக உப்பை எடுத்துச் செல்லும்போது விதிக்கப்பட்ட வரி, 'உப்பு வழிச் சாரிகை' என்று பதினான்காம் நூற்றாண்டுக் கல்வெட்டில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது[5].

மன்னர்களும் உப்பு உற்பத்தியும்

சங்ககாலத்தில் நெய்தல் நிலப் பரதவர்களிடம் இருந்து உப்பு[6] பல்லவர் ஆட்சிக்காலத்தில் அரசுக்கு உரியதாக மாற்றமடைந்தது. 'உப்பெடுக்கும் தொழில் மன்னருடைய ஏகபோக உரிமையாகப் பாதுகாக்கப்பட்டு வந்தது' என்று கே.கே.பிள்ளை குறிப்பிடுகிறார்[7]. இத்தகைய அளங்கள், 'கோ

அளம்' எனப்பட்டன. வருவாய் தரும் தொழிலாக உப்பு உற்பத்தி நோக்கப்பட்டது. சடையவர்மன் நான்காம் சுந்தரபாண்டியனின் ஆறாம் ஆட்சியாண்டுக் (1323-24) கல்வெட்டொன்று திருநள்ளாறு தர்ப்பாரண்யேஸ்வரர் கோயிலின் ராஜமண்டபத்தில் காணப் படுகிறது[8]. அக்கோயிலின் தானத்தார்க்கு அவன் விடுத்த கட்டளையொன்று அதில் பின்வருமாறு இடம் பெற்றுள்ளது.

> இன்னாயனார் திருநாமத்துக் காணியிடுலெ
> தரிசு கிடந்த நிலத்தில் ஒரு கண்டமும்
> ஒரு கெணியும் (கேணியும்-கிணறு)
> தருசு திருத்தி, உப்பு படுத்து
> முதலான உப்பு புறநாட்டிலெ விற்று இம்முதல்
> கொண்டு திருமார்கழித் திருவாதிரை திருநாள்த்
> தாழ்வுபடாமல் எழுந்தருளப் பண்ணவும்

மார்கழித் திருவாதிரைத் திருநாள் நடத்தும் செலவுக்காகப் புதிதாக உப்பளம் ஒன்று உருவாக்கப்பட்டுள்ளதை இக்கல் வெட்டு உணர்த்துகிறது.

திணைச் சமூகமாக இருந்த சங்க காலத்தில் பண்டமாற்று செய்யப்படும் பொருளாக இருந்த உப்பு, வருவாய் தரும் பொருளாக மாறிவிட்டதை இவற்றால் அறிகிறோம்.

இராமநாதபுரம் துர்க்கை அம்மனுக்கு அல்லிகுளம் என்ற கிராமத்தை ரகுநாத திருமலை சேதுபதி (1647-1672) என்பவர் 10.10.1659-இல் கொடையாக வழங்கி உள்ளார். அங்குள்ள உப்பளத்தில் குடி ஒன்றுக்கு இரண்டு பணம் வழங்க வேண்டுமென்று அக்கொடையைக் குறிக்கும் செப்பேட்டில் கட்டளையிடப்பட்டுள்ளது[9].

கொடைப் பொருளாக உப்பும், உப்பளமும்

வட இந்தியாவில் தாவர உணவை உண்டு வாழ்ந்த தீவிரமான தவசிகள் உப்பை மட்டுமே மனிதக் கரங்களிலிருந்து பெற இசைந்தனர்' என்று கோசாம்பி குறிப்பிடுகிறார்[10]. இதையொத்த செய்தி சோழர்காலக் கல்வெட்டில் இடம் பெற்றுள்ளது. முதலாம் குலோத்துங்க சோழனின் (1070-1120) நான்காவது ஆட்சியாண்டுக் கல்வெட்டொன்று செங்கல்பட்டு மாவட்டம் செய்யூர் வால்மீகிநாதர் கோயில் மண்டபத்தின் வடக்குச் சுவரில் உள்ளது[11]. அதில் பரதேசிகளுக்கு உப்பு

வழங்குவது குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. பரதேசி என்பது வெளியூர்க் காரர்களையும் குறிக்கும்.

இப்பழக்கம் நாயக்கர் ஆட்சிக் காலத்திலும் தொடர்ந் துள்ளது. திருமலை நாயக்கர் காலத்தையச் செப்பேடு

'யாதம்மொரு வந்தபேருக்கு உப்பு
ஊருகாய் நீராகாராம்'

வழங்குவதைக் குறிப்பிடுகிறது[12]. கன்னியாகுமரியில் உள்ள குகநாதசுவாமி கோயிலில் கிடைத்துள்ள கல்வெட்டுகளில் ஒன்று, இராஜராஜசோழன் பிறப்பித்த ஆணை ஒன்றைக் குறிப்பிடுகிறது. அவ்வாணையின்படி 'நாஞ்சில் நாட்டு மணற்குடியில் உள்ள பேரளத்தில் விளையும் உப்பில், ஒரு கலம் உப்பிற்கு ஒரு நாழி உப்பு என்ற விகிதத்தில் சேகரித்து அதை'உப்பு உறையாக' ராஜராஜப் பெருஞ்சாலைக்கு வழங்க வேண்டும்[13]. இக்கல்வெட்டில் இடம்பெறும் 'உப்பு உறை' என்ற சொல்லுக்கு கோபிநாத்ராவ் பின்வரும் விளக்கத்தைத் தருகிறார்[14].

> உறை என்ற சொல் தற்போது கூட திருச்சிராப்பள்ளி தஞ்சை மாவட்டங்களில் பரவலாகப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. தானியம் மற்றும் இதர பொருள்கள் அளக்கப்பட்டதும், அளக்கப்பட்ட என்பதை உணர்த்தும். இக்கூறுகள் 'உறை' எனப்படும். மரக்காலால் அளப்பவர், ஐம்பத்தொன்பதாவது மரக்காலை அளந்து முடித்துவிட்டு, 'அறுபதுக்கு உறை' என்று கூவி அளப்பார். அறுபதாவது மரக்காலுக்கு ஓர் உறை என்பதே இதன் பொருள்.

இவ்விளக்கத்தைக் கூறிவிட்டு ஒரு மரக்காலுக்கு, ஒரு கைப்பிடி என்றில்லாமல் ஒரு நாழி என்ற அளவு உப்பு சேகரிக்கப்பட்டு வழங்கப்பட்டுள்ளது என்கிறார்.

கோபிநாத்ராவின் இவ்விளக்கம் பொருத்தமானது என்பதை முன்னர் குறிப்பிட்ட செய்யூர் வால்மீகிநாதர் கோயில் கல்வெட்டும் உறுதி செய்கிறது. அக்கல்வெட்டில், 'பரதேசிகளுக்கும், மற்றும் காசுக்குக் கொண்டார்க்கும் அளந்து முற்பட்ட உப்பில் உப்புப் பிடி வைத்த பரிசாவது' என்ற தொடரில் இடம்பெறும், 'உப்புப் பிடி' என்ற சொல் உப்பு அளக்கும்போது ஒரு பிடி உப்பை எடுத்து வைக்கும் செயலை உணர்த்துகிறது. மேலும் உப்பளங்களில் விளைந்த உப்பை விற்கும்போது, உப்புப் பிடியால் கிடைக்கும் உப்பை எந்தெந்தத் தெய்வங்களுக்குப் பகுத்து வழங்க வேண்டு

மென்பதும் தெளிவாகக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. சான்றாக, வடக்கு நடுவுள்ள அளங்களில் உப்புப் பிடியாலுள்ளது, புற்றிடம் கொண்டருளின மகாதேவர்க்கு இரு கூறும், இவ்வூர் பள்ளியறை நாச்சியாற்கு ஒரு கூறும் கொள்வதாகவும் என்ற தொடரைக் குறிப்பிடலாம்.

உப்பு மட்டுமன்றி உப்பு விளையும் உப்பளங்களும் கொடைப்பொருளாக வழங்கப்பட்டுள்ளன. சோழ மன்னனான ராஜகேசரிவர்மன் என்ற ராஜராஜ தேவன் தனது 19-ஆவது ஆட்சியாண்டில் மரக்காணம் பூமிவரத்தாழ்வார் கோயிலில் விளக்கெரிக்க ஆகும் செலவிற்காக உப்பளம் ஒன்றைத் தானமாக வழங்கியுள்ளான்[15].

இதே கோயிலில் இரண்டு விளக்குகள் எரிக்க, உப்பளம் ஒன்றின் வரிகளைக் கொடையாக பரகேசரிவர்மன் என்ற ராஜேந்திர சோழ தேவன் வழங்கியுள்ளான்[16]. தம்மையா தேவ மகாராயா என்ற சாளுவமன்னனும் உப்பளம் ஒன்றைக் கொடையாக வழங்கியதை இக்கோயிலில் உள்ள கல்வெட்டு தெரிவிக்கிறது[17].

உப்பு ஊழியம்

தமிழ்நாட்டில் மன்னர் ஆட்சிக் காலத்தில் 'வெட்டி' என்ற பெயரில் நிலவிய ஊதியமில்லா கட்டாய வேலை முறை 'ஊழியம்' என்ற பெயரில் தென் திருவிதாங்கூர் மன்னர் ஆட்சிப்பகுதியில் நிலவியது. பல்வேறு வகையான ஊழியங்கள் மக்கள் மீது சுமத்தப்பட்டிருந்தன. இவற்றுள் ஒன்று 'உப்பு ஊழியம்' ஆகும். கன்னியாகுமரி மாவட்டக் கடற்கரைப் பகுதியில் எடுக்கப்படும் உப்பில், ஒரு பகுதியை திருவட்டாறு, நாகர்கோவில், சுசீந்திரம், கன்னியாகுமரி ஆகிய ஊர்களில் உள்ள கோயில் மடைப்பள்ளிகளுக்கு சுமந்து சென்று வழங்கவேண்டும். இவ்வாறு வழங்கும் உப்புக்கு விலை கிடையாது. சுமை கூலியும் கிடையாது. ஆனால், இப்பணியைச் செய்யாவிடில் தண்டனை உண்டு.

ஆங்கில ஆட்சியில் உப்புத்தொழில்

ஆங்கிலக் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியின் ஆட்சி 19-ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் வலுவாக நிலைபெற்றுவிட்டது. இதன் பின்னர் அது 1802-ஆம் ஆண்டில் உப்பு உற்பத்தியிலும்

விற்பனையிலும் தன் ஏகபோக உரிமையையும் அறிவித்தது. கிழக்கிந்தியக் கம்பெனிக்கென்று சில அளங்களை அது தன் பொறுப்பில் எடுத்துக்கொண்டது. பிற உப்பளங்களையும் தன் கட்டுப்பாட்டிற்குள் கொண்டு வந்தது.

1805-ஆம் ஆண்டு வாக்கில் தாம் உற்பத்தி செய்த உப்பை, கிழக்கிந்தியக் கம்பெனிக்கு மட்டுமே உப்பு உற்பத்தியாளர்கள் விற்றாக வேண்டும் என்ற நிலை உருவானது. அதற்கான விலையையும் கம்பெனியே நிர்ணயித்தது. அரசைத் தவிர வேறு யாரிடமும் உப்பை விற்பது சட்ட விரோதம் என்று அறிவிக்கப்பட்டது.

இவ்வாறு தான் சேகரித்த உப்பை மொத்த விற்பனை யாளர்களுக்கு அது விற்றது. அவ்வாறு விற்கும்போது கலால் வரியும் இதர கட்டணங்களும் விற்பனையாளர்களிடம் வாங்கப் பட்டன. இவற்றின் வாயிலாக கம்பெனியின் வருவாய் அதிகரித்து.

உப்பு உற்பத்தியையும் விற்பனையையும், கண்காணிக்க 'சென்னை உப்பு ஆணையம்' (Madras Salt Commission) ஒன்றும் உருவாக்கப்பட்டது. உப்பு உற்பத்தியாளர்கள் வருவாய்த்துறை ஆணையத்தின் கட்டுப்பாட்டிற்குள் 1808-ஆம் ஆண்டு வந்தார்கள். 1856-ஆம் ஆண்டில் உப்பு ஆணையராக (Salt Commissioner) நியமிக்கப்பட்ட பிளவ்டவுண் என்பவர் 'கலால் முறை' (Excise System) என்பதை உப்பு உற்பத்தியில் அறிமுகப்படுத்தினார். இதன்படி உப்பு உற்பத்தியாளர்கள் உப்பு உற்பத்தி செய்ய உரிமம் பெற்றனர். அதற்காக ஆண்டுதோறும் குறிப்பிட்ட தொகையை உரிமக் கட்டணமாக அரசுக்குச் செலுத்த வேண்டும். ஆனால் உற்பத்தி செய்யும் உப்பை வெளிச்சந்தையில் விற்றுக் கொள்ளலாம். மரக்காணம் பகுதி உப்பளங்கள் மட்டும் இப்புதிய முறைக்குள் கொண்டு வரப்படவில்லை. ஏனெனில் இங்கு உற்பத்தியாகும் உப்பு, புதுச்சேரி பிரெஞ்சு அரசுக்குக் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியால் விற்கப்பட்டது.

1926-இல் 'மாறுதல் செய்யப்பட்ட கலால் முறை' (Modified Excise System) என்ற ஒன்றை ஆங்கில அரசு உருவாக்கியது. இதன்படி உப்பு உற்பத்தியாளர்கள், தாம் உற்பத்தி செய்யும் உப்பில் ஐம்பது விழுக்காட்டிற்கு மேற்போகாத வகையில் ஒரு

குறிப்பிட்ட விழுக்காடு அளவிலான உப்பை அரசுக்கு விற்க வேண்டும்.

உப்புக் குறவர்

கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியும் பின்னர் ஆங்கில அரசும் உப்பு உற்பத்தியிலும், விற்பனையிலும் நிகழ்த்திய தலையீடு 'குறவர்' என்ற சமூகத்தை அடியோடு பாதித்தது. கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியின் வருகைக்கு முன்னர்ப் போக்குவரத்து வாய்ப்புகள் குன்றியிருந்த கிராமப் பகுதிகளுக்குத் தலைச் சுமையாகவும் பொதிமாடுகள், மாட்டு வண்டிகள் வாயிலாகவும், இவர்கள் உப்பைக் கொண்டு சென்றனர். அவற்றை உணவு தானியங் களுக்குப் பண்டமாற்று செய்து வாழ்ந்து வந்தனர். இதன் அடிப்படையில் இவர்கள் 'உப்புக் குறவர்' எனப்பட்டனர்.

உப்பு உற்பத்தியில் அரசு ஏகபோகம் உருவான பின்னர் உப்பின் விலை உயர்ந்ததால் உப்பின் பயன்பாடு கிராமப் புறங்களில் குறைந்தது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதிக்குப் பின்னர் இரயில் போக்குவரத்து பரவலானதும் உப்பு விநியோகம் இரயில்களின் வாயிலாக நிகழத் தொடங்கியது. மற்றொரு பக்கம் ஒரு சில வணிக நிறுவனங்களின் கட்டுப் பாட்டிற்குள் உப்பு விற்பனை சென்றடைந்தது. இந்நிறுவனங்கள் உப்பு விலையை உயர்த்தியிருந்தன. இவையெல்லாம் உப்புக் குறவர்களின் தொழிலைப் பாதித்தன.

பண்டமாற்று வணிகம் பழக்கத்தில் இருந்த குக்கிராமங்கள், இரயில் போக்குவரத்து அறிமுகமாகாத கிராமங்கள், மாட்டு வண்டிகள் போகும் சாலைகள் இல்லாத கிராமங்கள் ஆகியன மட்டுமே உப்புக் குறவர்களின் வணிகக் களங்களாக நிலைத்தன.

1866-இல் நிகழ்ந்த பெரும் பஞ்சத்திற்குப் பின்னர், உப்பு வியாபாரத்தில் போக்குவரத்திற்கு உதவிய கால்நடைகளை அவர்களால் பராமரிக்க இயலாத நிலையில் அவை மடிந் தொழிந்த ன. காலனியம் அறிமுகப்படுத்திய புதிய உப்பு உற்பத்தி வணிகமுறை, தம் பழைய வணிக வாழ்க்கையை அடியோடு அழித்த நிலையில், ஒரு சில உப்புக் குறவர்கள் தமக்குப் பழக்கமான கிராமப்புறங்களில் சிறு திருட்டுக்களை மேற் கொள்ளத் தொடங்கினர். தாது வருடப் பஞ்சத்தின் விளைவால்

குற்றங்களின் எண்ணிக்கை அதிகரிக்கத் தொடங்கிய நிலையில் அதைக் கட்டுப்படுத்தும் முறையில் 'குற்றப் பழங்குடிகள் சட்டம்' ஒன்றை ஆங்கில அரசு அறிமுகப்படுத்தியது. இதன் அடிப்படையில் அது உருவாக்கிய குற்றப் பழங்குடிகள் பட்டியலில் உப்புக் குறவர்களும் சேர்க்கப்பட்டனர்.

காலனிய ஆட்சியின் விளைவால் உப்பு உற்பத்தியிலும் அதன் விநியோகத்திலும் ஏற்பட்ட மாறுதல்கள் உப்பு வணிகம் செய்து வாழ்ந்து வந்த ஒரு சமூகத்தை குற்றப் பரம்பரைப் பட்டியலுக்குள் தள்ளிவிட்டன.

விடுதலை இயக்கத்தில் உப்பு

இந்திய விடுதலைக்கான போராட்டம் 1930-இல் சனவரியில் இருந்து தொடங்கும் என்று 1929-இல் டிசம்பரில் நிகழ்ந்த அகில இந்தியக் காங்கிரஸ் மாநாட்டில், அறிவிக்கப் பட்டது. அதன்படி 1930-இல் தொடங்கி 1935 வரையிலான காலத்தை 'சிவில் சட்ட மறுப்பு இயக்கம்' என்ற பெயரில் பெரிய அளவிலான இயக்கத்தை காங்கிரஸ் நடத்தியது. அந்நியப் பொருள் புறக்கணிப்பு, அந்நியத் துணிகளைப் பொது இடங்களில் நெருப்பிட்டு அழித்தல், கதர் உற்பத்தி, மதுக்கடை மறியல், அரிஜன முன்னேற்றம் எனப் பல வேலைத் திட்டங்களை இவ்வியக்கம் செயல்படுத்தியது.

இவற்றுள் அனைத்துத் தரப்பினரையும் ஈர்த்த ஒன்றாக உப்பு வரிக்கு எதிரான போராட்டம் அமைந்தது. குஜராத்தில் இருந்த தமது ஆசிரமத்தில் இருந்து தண்டி என்ற கடற்கரை ஊரில் சட்டத்தை மீறி உப்பு எடுக்க நெடும்பயணத்தை காந்தி மேற்கொண்டார்.

1930-இல் மார்ச்சில் தொடங்கிய நடைப் பயணம் ஒரு மாத காலம் கடந்து தண்டியை அடைந்தது. உலகின் கவனத்தை ஈர்க்கும் ஒன்றாக இப்போராட்டம் அமைந்தது. உலகப் பத்திரிகையாளர்கள் சிறிய கடற்கரைக் கிராமமான தண்டியில் குழுமினர். உப்பு உற்பத்தி, விநியோகம் தொடர்பான சட்டங்களை மீறும் செயல்களை மக்கள் மேற்கொண்டனர். உப்புத் தொழிற்சாலைகளும் சேமிப்புக் கிடங்குகளும் சில இடங்களில் சூறையாடப்பட்டன.

வட இந்தியாவில் காந்தியின் தலைமையில் நிகழ்ந்த தண்டி உப்பு அறப்போருக்கு இணையாகத் தமிழ்நாட்டில் வேதாரண்யத்தில், இராஜாஜி தலைமையில் போராட்டம் நிகழ்ந்தது. ஆயினும் இப்போராட்டங்கள் ஆங்கில அரசின் வருவாயைப் பாதிக்கவில்லை. ஆனால் வெள்ளையரசு மீதான எதிர்ப்புணர்வை உருவாக்குவதில் இப்போராட்டம் வெற்றி பெற்றது. மதுரகவி பாஸ்கரதாஸ் 'உப்புவரி முழுவதும் ஒழியவேண்டும்' என்று தொடங்கும் பாடலை எழுதி மக்களிடம் பரப்பினார். தெருக்கள்தோறும், வீடுகள்தோறும் சென்று பாடல்களைப் பாடினார். பிச்சை கேட்கும் பிச்சைக்காரர்களிடமும் கூட உப்பு சத்தியாகிரகப் பாடல்கள் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தின. எனவே உப்புவரி எதிர்ப்பு, உப்புசத்தியாகிரகம் என்பனவற்றை மையமாகக் கொண்டு உருவான பாடல்கள் மக்களிடையே பரவின.

சிவில் சட்ட மறுப்புப் போராட்டத்தையடுத்து ஏற்பட்ட காந்தி இர்வின் ஒப்பந்தத்தில், உரிமம் பெறாத உப்பு உற்பத்தி அனுமதிக்கப்பட்டது. இந்திய விடுதலைக்கு முன்பு ஏற்பட்ட இடைக்கால அரசு 01.04.1947 முதல், உப்பின் மீதான கலால் வரியை நீக்கியது.

தற்போதைய நிலை

தற்போதைய உப்பு உற்பத்தி இருவகையான நிலங்களில் நிகழ்கிறது. குத்தகைக்கு எடுத்த அரசு நிலங்களிலும் தனியாருக்கு உரிமையான நிலங்களிலும், உப்பு உற்பத்தி நிகழ்கிறது. தனியார் நிலங்களில் அமைக்கப்பட்ட உப்பளம், தூத்துக்குடிப் பகுதியில் 'தன்பாடு அளம்' எனப்படுகிறது.

உப்பு உற்பத்திப் பகுதிகளை மண்டலங்களாகப் பகுத்து உப்பு விநியோகம் செய்யும் உரிமையை இம்மண்டலங்களுக்கு மத்திய அரசு வரையறுத்து ஒதுக்கியிருந்தது. தற்போது இம்மண்டலமுறை நீக்கப்பட்டுவிட்டதால், குஜராத் பகுதியில் உள்ள உப்பு தமிழ்நாட்டிற்குள் வருகிறது. குஜராத்தில் பரந்த நிலப்பரப்பில் உப்பளங்களை உப்பு உற்பத்தியாளர்கள் அமைத்துள்ளனர். அதனால் உப்பு உற்பத்தியில் எந்திரங்களைப் பயன்படுத்துகின்றனர். அத்துடன் அங்கு உப்பளங்களில் உப்பு உற்பத்திக்காகப் பாத்திகளில் தேக்கும் உப்பு நீரில், உப்பின்

அடர்த்தி கூடுதலாக இருப்பதால், குறுகிய காலத்தில் உப்பு விளைகிறது.

இக்காரணங்களால் குஜராத் உப்பின் விலை தமிழ்நாட்டில் உற்பத்தியாகும் உப்பின் விலையைவிடக் குறைவாக உள்ளது. குறைந்த விலையிலான குஜராத் உப்பின் வருகையால் தமிழ்நாட்டு உப்பின் விலையையும் குறைக்க வேண்டிய கட்டாயம் ஏற்பட்டுள்ளது.

மேலும் உணவில் பயன்படுத்தும் உப்பில் அயோடின் கலக்கப்பட வேண்டும் என்ற சட்டம் அறிமுகப்படுத்தப் பட்டுள்ளது. மலைப்பகுதிகளில் வாழும் மனிதர்களிடம் மட்டுமே காணப்படும் அயோடின் பற்றாக்குறையைப் போக்க, மொத்த உப்பிலும் அயோடின் கலக்க வேண்டும் என்ற விதிமுறை பொருத்தமற்றது என்பது உப்பு உற்பத்தியாளர்களின் கருத்தாக உள்ளது. அறிவியலாளர்கள் சிலரும் இக்கருத்தை ஆதரிக்கின்றனர். அத்துடன் விரைவில் காற்றில் கரையும் தன்மையால் அயோடின் சேர்க்கப்பட்ட உப்பில் அரசு விதித்த அளவு அயோடின் இல்லாமல் போய்விடுவதையும் சுட்டிக் காட்டுகின்றனர்.

இதுவரை பார்த்த இச்செய்திகள் பின்வரும் சமூக வரலாற்று உண்மைகளை உணர்த்தி நிற்கின்றன.

1) ஐந்திணைகளாகப் பகுக்கப்பட்டிருந்த தமிழ்ச் சமூக அமைப்பில் பண்டமாற்றுக்குரிய நுகர் பொருளாக மட்டுமே உப்பு விளங்கியுள்ளது.

2) நில உடைமைச் சமூகம் வளர்ச்சி பெற்ற பல்லவர் ஆட்சியிலும், சோழர், பாண்டியர் ஆட்சியிலும் அரசுக்கு வருவாய் ஈட்டித்தரும் பொருளாகவும், கொடைப் பொருளாகவும் உப்பும் உப்பளமும் மாறிவிட்டன.

3) காலனி ஆட்சியில் ஆளுவோரின் கட்டுப்பாட்டிற்குள் உப்பு உற்பத்தியும் விநியோகமும் சென்றுவிட்டன.

4) தேசிய இயக்கத்தின்போது, காலனிய எதிர்ப்பின் குறியீடாக, உப்புச் சட்டங்களை மக்கள் எதிர்த்தனர்.

இன்று உலகமயமாக்கல் அதன் துணைப் படைப்புக்களான தாராளமயம், தனியார்மயம் ஆகியன உப்பு உற்பத்தியிலும், அதன்

விநியோகத்திலும் புதிய மாறுதல்களை உருவாக்கி வருகின்றன. இது தனியாக ஆராயப்பட வேண்டிய ஒன்று என்பதால் இக்கட்டுரையில் அவை கூறப்படவில்லை.

சான்றெண் விளக்கம்

---

[1] *அகநானூறு* 90:8-9

[2] Mahadevan, Iravatham, *Early Tamil Epigraphy from the Earliest to the 6th Century A.D*, Cre-A, Chennai, 2003,.p. 372.

[3] *தெ.இ.க.* 7/97

[4] *தெ.இ.க.* 8/442

[5] *தெ.இ.க.* 8/245

[6] *அகநானூறு* 366:6-7, *குறுந்தொகை* 269:3-6

[7] பிள்ளை. கே.கே.,1981 (மறுபதிப்பு), *தமிழக வரலாறு மக்களும் பண்பாடும்*, உலகத் தமிழாராய்ச்சி நிறுவனம், சென்னை, பக்.245.

[8] விஜயவேணுகோபால். கோ, 2006, *புதுச்சேரி மாநிலக் கல்வெட்டுகள்*, புதுச்சேரி பிரெஞ்சு-இந்தியவியல் கழகம், புதுச்சேரி , பக். 460.

[9] இராசு.செ.(ப.ஆ.),1994 , *சேதுபதி செப்பேடுகள்*, தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம், தஞ்சாவூர். ப.77.

[10] கோசாம்பி டி.டி., 1989, *பண்டைய இந்தியா* ,நியூசெஞ்சுரி புக்ஹவுஸ், சென்னை, ப. 185

[11] *தெ.இ.க.* 8/31

[12] காசிநாதன், நடன (தொகுப்பாசிரியர்), 1994, *திருமலைநாயக்கர் செப்பேடுகள்*, தமிழக அரசு தொல்பொருள் ஆய்வுத்துறை, சென்னை

[13] Gopinatha Rao.T.A ,1992, *Travancore Archaeological Series* ,Volumes II & III,, Thiruvananthapuram (கோபிநாத்ராவ் 1988-பக்.241-42).

[14] *Ibid* . பக்.24

[15] *க.ஆ.அ.* 23/1919 (*Annual Reports on Indian Epigraphy*)

[16] *மேலது* 24.

[17] *மேலது* 25.

17. தரங்கம்பாடி நகரமயமாதல்

தி.சுப்பிரமணியன்

வெளிநாட்டு வணிகத் தொடர்பு கி.மு.3-ஆம் நூற்றாண்டிற்கு முன்பிருந்து இந்தியாவில் காணப்படுகின்றது. கடல்வழியாக அமைந்த வணிகத் தொடர்பே முதன்மையானதாக இருந்தது. இத்தகைய தொடர்பு வணிகத்தை மட்டுமே நோக்கமாகக் கொண்டு நிகழ்ந்தது. ஆனால் கி.பி.17-ஆம் நூற்றாண்டில் வணிகத்தை முதன்மை நோக்கமாகக் கொண்டு வந்த ஐரோப்பிய நாட்டினர் இந்தியாவில் குடியமர்ந்தனர். கடற்கரையில் உள்ள நகரங்களில் வணிகத்தைத் தொடங்கிய இவர்கள் உள்நாட்டு நகரங்களுக்குக் குடியேறினர். இத்தகைய வெளிநாட்டு வணிகத் தொடர்பால் வளர்ச்சியடைந்த நகரங்களாக கோவா, பம்பாய், சென்னை, புதுச்சேரி ஆகிய நகரங்களைக் கூறலாம்.

ஐரோப்பிய வணிகக் கம்பெனிகள், இந்தியாவில் குடியேறியபோது சில பொதுவான அடிப்படை வசதிகளை முன் வைத்து அங்கிருந்த மன்னர் அல்லது ஆட்சியாளர்களுடன் உடன்படிக்கை செய்து கொண்டனர். இந்தியாவில் குடியேறிய வெளிநாட்டு வணிகர்களுக்கும் அவர்களுடைய வணிகப் பொருள் களுக்கும் பாதுகாப்பு இன்றியமையாதது என்று அவர்கள் எண்ணினர். எனவே, இவர்கள் தங்கும் இடத்தில் பாதுகாப்பு வசதிக்காக கோட்டைகள் கட்டிக் கொள்வதற்கு அனுமதி அளிக்கப்பட்டது[1]. இக் கோட்டைகளில் வணிகப் பொருள்களை சேமித்து வைக்கும் கிடங்குகள், வணிகர்கள், அலுவலர்கள் போன்றவர்கள் தங்கும் பகுதிகள் தேவைப்பட்டன. இவர்களுக்குக் கிறித்தவ தேவாலயங்கள் அடிப்படை வசதியாகக் கருதப்பட்டது. மேற்கண்டவைகள் அனைத்தும் கட்டிக் கொள்ள அனுமதி

வழங்கப்பட்டது. ஐரோப்பியர்களுக்கு அவர்களுடைய வணிகப் பொருள்களுக்குப் பாதுகாப்பு வசதி அவர்களே செய்து கொள்ளவும் அனுமதி வழங்கப்பட்டது. இத்தகைய பாதுகாப்பு வசதி அளித்ததைத் தொடர்ந்து அப்பகுதியில் இருந்த இந்தியர்களின் உதவிப்பணியும் அவர்களுடையத் தொழிலுக்கு அளிக்கப்பட்டது.

கைவினைஞர்கள்

ஐரோப்பியர்கள் கோட்டைகளைக் கட்டிக் கொண்டு வணிகம் செய்தால் அவர்கள் இந்தியாவுடன் நிலையான வணிகத் தொடர்பு வைத்திருப்பார்கள் என்று உள்நாட்டு அரச மரபினர் நம்பினர். ஐரோப்பாவில் இருந்து வந்த எல்லா நாட்டினரும் இத்தகைய முறையை அடிப்படையாகக் கொண்டு குடியமர்த் தப்பட்டனர். ஐரோப்பியர்களின் குடியேற்றத்தால் அப்பகுதியிலிருந்த இந்தியர்களின் வாழ்வில் பல முன்னேற்றங்கள் தென்பட்டன. இதனால் அவர்கள் நெடுந்தூரத்திலுள்ள உள்நாட்டு அரசர்களை நம்புவ( )தவிட பல வகையிலும் உதவியாக அருகில் இருந்த ஐரோப்பியர்களை நம்பலானார்கள். ஐரோப்பியர்களுக்கு வழங்கப் பட்ட பாதுகாப்பு அப்பகுதியில் இருந்த ஐரோப்பியர்களுக்கு உதவியாக இருந்த இந்தியர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது. துணி நெசவாளர்கள், சுயத்தொழிலாளிகள், ஓவியர்கள் போன்ற கைவினைஞர்களுக்கும் பாதுகாப்பான வாழ்க்கையும், வருவாயும் இருந்ததால் ஐரோப்பியர்களிடம் தொழில் செய்ய முற்பட்டனர். அதிக வரி வசூலிக்கும் உள்நாட்டு அரசர்களின் மேல் அதிருப்தி அடைந்தனர். உள்நாட்டு அரசர்கள் பலவகையிலும் அப்பகுதியில் குடியமர்ந்தவர்களையும் ஐரோப்பியர்களையும் தங்களுடைய கட்டுப்பாட்டில் கொண்டு வர முற்பட்டனர்[2].

கடன் முறைகள்

ஐரோப்பியர்கள் தங்களைச் சுற்றியுள்ள ஊர்களை அவர்களுடைய கட்டுப்பாட்டில் கொண்டு வர பல வழிமுறைகளைக் கையாண்டனர். போர்களின்போது தேவையான படைகளை அனுப்பி உதவுவது, உள்நாட்டில் அரசர்களை எதிர்த்து வருகின்ற கிளர்ச்சிகளை அடக்க எல்லா உதவிகளையும் செய்வது போன்ற உதவிகளைச் செய்து ஐரோப்பியர்களைச் சுற்றி இருந்த ஊர்களை அதற்குப் பதிலாக அளிக்கு மாறு உதவி புரிந்த அரசர்களிடம் கேட்டுப் பெற்றனர். இவ்வாறு ஊர்களை இணைத்துக் கொள்வது குத்தகை

அடிப்படையில் ஏற்பட்டது. இதற்கும் கடன்கள் ஐரோப்பியரால் உயர்த்தி வழங்கப்பட்டன.

தங்களைச் சுற்றி உள்ள பெரும்பாலான ஊர்களை அவர்களுடைய கட்டுப்பாட்டில் கொண்டுவர வேண்டும் என்ற நோக்கத்தின் அடிப்படையில் இதைப்போன்ற கடன்கள் வழங்கப்பட்டன. கடன் வழங்கிய ஐரோப்பியர்கள், அப்பகுதி அரசர்கள் மீண்டும் அந்தக் கடன் தொகையைத் திரும்பச் செலுத்தமாட்டார்கள் என்றும் இதனால் இப்பகுதி முழுவதும் அவர்களுடைய கட்டுப்பாட்டில் வந்துவிடும் என்ற நம்பிக்கையில் கடன் வழங்கினர். இதனால் ஐரோப்பியர்களின் வணிகத்திற்கும் ஐரோப்பியர்களை நம்பி இருந்த இந்தியர்களுக்கும் தேவையான பாதுகாப்பான வாழ்க்கை மேலும் வலுவடைந்தது.

நிலையான வணிகத்தில் ஈடுபட்ட ஐரோப்பியர்களுக்கு அரிசியும், ஊதியமும் இன்றியமையாததாகக் கருதப்பட்டது. எனவே அவர்களின் கட்டுப்பாட்டில் உள்ளவர்களுக்குத் தேவையான அரிசி முதலிய உணவுப் பொருள்களை இருப்பு வைத்துக் கொள்வது, ராணுவ வீரர்களுக்கு ஊதியம் வழங்குவது போன்றன நடைமுறைப் படுத்தப்பட்டன. வணிகர்களுக்கும் கைவினைஞர்களுக்கும் முன்பணம் கொடுக்கும் முறை கொண்டு வரப்பட்டது. கடன் வழங்கும் முறையில் உள்நாட்டினர், வெளிநாட்டினர் என்ற பாகுபாடின்றி கடன் வழங்கப்பட்டது என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. முன்பணம் கொடுக்கப்பட்ட வணிகர்களையும் கைவினைஞர்களையும் ஐரோப்பியர்கள் தங்களுடைய கட்டுப்பாட்டில் கொண்டுவந்தனர். இதைப் போன்று சோழமண்டலக் கடற்கரையில் குடியமர்ந்த டென்மார்க் நாட்டினரும் தரங்கம்பாடியில் வணிகத்தை நிலைநாட்டினர். தரங்கம்பாடியிலும் இந்தியாவின் மற்றப் பகுதிகளைப் போன்று சமூக, பொருளாதார சூழ்நிலைகள் இருந்தன என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

டென்மார்க் வணிகர்கள்

டென்மார்க் வணிகர்கள் தரங்கம்பாடியில் குடியமர்ந்த நிகழ்ச்சி எதிர்பாராமல் ஏற்பட்டது என்று கூறலாம். டென்மார்க் நாட்டினர் கி.பி.1616-இல் இலங்கையுடன் வணிகத் தொடர்பு கொள்ள முற்பட்டனர். இலங்கையிலுள்ளோர் இவர்களுக்கு முன்பு குடியமர்ந்து வணிகத்தில் ஈடுபட்டிருந்த போர்த்துக்

கீசியர்களுடைய தொடர்பை முடித்துவிட்டு டென்மார்க் வணிகர்களுடன் தொடர்பு கொள்ள முற்பட்டனர். இதன் அடிப்படையில் ஏற்பட்ட உடன்படிக்கையின்படி கி.பி.1618-இல் டென்மார்க் அரசர் மூன்று போர்க் கப்பல்களையும் இரண்டு கப்பல் போர்க் கருவிகளையும் இலங்கைக்கு அனுப்பினார். மேலும் 300 போர் வீரர்களும் இக்கப்பலில் இருந்தனர். ஆனால் இலங்கையில் போர்த்துக்கீசியர்களுக்கு, இலங்கை அரசிற்கும் ஏற்பட்ட பேச்சுவார்த்தையில் சுமூகமான உறவு ஏற்பட்டதால் டென்மார்க் நாட்டின் போர்க்கருவிகளும் உதவியும் தேவை யில்லை என்று இலங்கை அரசு கூறிவிட்டது. இதனால் இலங்கை சென்ற கப்பல்கள் சோழமண்டலக் கடற்கரையை அடைந்தன.

இலங்கையை நோக்கிச் சென்ற கப்பலில் இருந்தவர்களில் ஒருவரான ரோலண்டு கிரேப் (Roland Grappe) என்பவர் டச்சு நாட்டு வணிகர்களுடன் இந்தியாவில் சில காலம் தங்கியிருந்தார். இவர் தஞ்சையை ஆட்சி செய்த நாயக்க மன்னரான ரகுநாத நாயக்கரைத் தெரிந்து வைத்திருந்தார். இதன் விளைவாக ரோலண்டு கிரேப்பின் உதவியுடன் டென்மார்க் கப்பல்படைத் தளபதி ஓவ்கிட்டி (Ove Giedde) ரகுநாத நாயக்கரைச் சந்தித்தார்[3].

தஞ்சையை ஆண்ட நாயக்க மன்னர்களின் ஆட்சிக் காலத்தில் ரகுநாத நாயக்கர் உள்நாட்டு வணிகத்தை விரிவு படுத்தவும், வெளிநாட்டு வணிகத்தைப் பெருக்கவும் ஆர்வம் காட்டினார். இவ்வாறு செய்வதால் இவருக்கு பரமவிரோதிகளாக உள்ள மதுரை, செஞ்சி நாயக்கர்களைவிட படையிலும் பொருளாதாரத்திலும் உயர்ந்த நிலையை அடைய வேண்டும் என்று எண்ணி டென்மார்க் நாட்டுடன் வணிகத் தொடர்பு கொள்ள ஒப்புக் கொண்டார். ஆனால் அப்பொழுது டென்மார்க் கப்பலில் வணிகப் பொருள்கள் எதுவும் இன்றி கப்பல்கள் இருந்தன. இருப்பினும் ஏற்கெனவே நாகப்பட்டினத்தில் குடியமர்ந்துள்ள போர்த்துக்கீசியர்களைப் போன்று டென்மார்க் நாட்டினரையும் குடியமர்த்த உடன்பட்டார். இதன் விளைவாக ரகுநாத நாயக்கருக்கும் டென்மார்க் அரசருக்கும் இடையே கி.பி.1620-இல் ஒரு உடன்படிக்கை கையெழுத்தானது.

பொன் ஓலை

இந்த வியாபார உடன்படிக்கை பொன் ஓலையில் எழுதப்பட்டது. இந்த உடன்படிக்கையின்படி தஞ்சாவூர் பகுதியில் முழுமையாக வணிகத்தில் பங்கு கொள்ளவும், தரங்கம்பாடியில் கோட்டையைக் கட்டிக் கொள்ளவும் அப்பகுதியில் வரிவசூல் செய்து கொள்ளவும் அனுமதி வழங்கப்பட்டது. இருப்பினும் தரங்கம்பாடியில் நியமனம் செய்யப்படும் அதிகாரிகளின் நியமன உரிமையையும் அலுவலக நடைமுறைகளையும் நாயக்க மன்னர் தன் கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருந்தார். இந்தக் குத்தகை இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு மட்டும் வழங்கப்பட்டது. இந்தக் காலத்தில் டென்மார்க் வியாபாரிகள் வணிகத்தை நல்லமுறையில் செயல் படுத்தினால் மேலும் தொடர்ந்து அனுமதி வழங்குவது போன்ற நிபந்தனைகளின் அடிப்படையில் இந்த உடன்படிக்கை கையொப்பமானது[4].

கோட்டை

கி.பி 1620-இல் கோட்டை கட்டும் பணி தொடங்கியது. ஒரே ஆண்டில் கோட்டைக் கட்டப்பட்டதாலும், டென்மார்க் வணிகர்கள் தங்குவதற்கு ஏற்ற இடமாக அமைந்ததாலும், நாயக்க மன்னனுக்கு டென்மார்க் அரசு நன்றி தெரிவித்தது. இக்கோட்டையின் நான்கு பகுதிகளும் கருங்கல்லால் கட்டப் பட்டிருந்தன. இக்கோட்டையின் நான்கு மூலைகளிலும் நீண்ட முக்கோண வடிவில் அமைந்த கட்டடப் பகுதிகள் (bastions) கட்டப்பட்டிருந்தன. இக்கோட்டையைச் சுற்றிலும் ஒரு அகழியும் வெட்டப்பட்டது. இக்கோட்டையைச் சுற்றிலும் கட்டப்பட்ட மதில்சுவர் அகலமாக கட்டப்பட்டதால் இந்த மதிலின் உட்பகுதியில் தங்குவதற்கு ஏற்றார்போன்று அறைகளும் அமைக்கப்பட்டிருந்தன. இத்தகைய அறைகள் வணிகப் பொருள்களின் சேமிப்புக் கிடங்குகளாகவும், சமையல் அறைகளாகவும் வீரர்கள் தங்குகின்ற அறைகளாகவும் பயன்படுத்தப்பட்டன[5].

கவர்னர் தங்குமிடம்

கோட்டையின் கிழக்கு பகுதியில் இரண்டு அடுக்கு மாடி ஒன்று அமைக்கப்பட்டது. இக்கட்டடத்தின் முக்கியமான பகுதியாக இது இருந்தது. இங்கு டென்மார்க் கவர்னர் தங்கி

இருந்தார். இதனை அடுத்து கிறித்தவ தேவாலயம் இருந்தது. அதற்கு அடுத்து பெரிய வணிகர்கள், மதகுருமார்கள் போன்றவர்கள் தங்கும் பகுதியாக இருந்தது. மாடியின் கீழ்ப்பகுதி வணிகப் பொருள்களின் சேமிப்புக் கிடங்காகப் பயன்படுத்தப்பட்டது. தரங்கம்பாடி கோட்டைக்கு ஒருபுறம் கடலும் மற்றொரு புறம் ஆறும் இயற்கையாக அமைந்த அரண்களாக இருந்தன[6].

புதிய குடியேற்றங்கள்

போர்த்துக்கீசியர்கள் இந்தியாவில் வந்து குடியேறியபோது கிழக்குக் கடற்கரையில் 11 கடற்கரை நகரங்கள் சிறப்புற்றிருந்தன. இவைகளில் ஒன்று தரங்கம்பாடி நகரமாகும். தரங்கம்பாடி காவிரியின் கிளை நதியான 'வடியாறு' அல்லது உப்பனாறு என்ற ஆறு கடலில் கலக்கும் முகத்துவாரத்தில் அமைந்துள்ளது. டென்மார்க் நாட்டினர் தரங்கம்பாடியில் குடியேறியபோது கி.பி.1620-இல் 700 மீட்டர் நீளக் கடற்கரையில் மீன்பிடித்துறைமுகம் இருந்தது. இதைத் தொடர்ந்து சிறிய மீனவர் குடியிருப்பு, அதைத் தொடர்ந்து ஒரு கடைத் தெருவும் இருந்தன[7].

தரங்கம்பாடியைச் சுற்றிலும் மதில்சுவர் எடுக்கப்படவில்லை. இதற்குப் பதிலாக கருங்கல்லால் குறியீடு செய்து வரி வசூலிக் கப்படும் பகுதிகளுக்கு எல்லைக் கற்களாக நடப்பட்டன. வரித்தொகை கோட்டையில் வாங்கப்பட்டது. கடலில் துப்பாக்கி ஏந்திய படகுகளின் மூலமாகவும் வரிவசூலிக்கப்பட்டது. கி.பி.17-ஆம் நூற்றாண்டு முதல் பாதி வரை டென்மார்க் கிழக்கிந்திய கம்பெனிக்கு வணிகத்தில் இலாபம் ஏற்படவில்லை. எனவே தஞ்சை நாயக்க மன்னனுக்கு ஒரு குறிப்பிட்டத் தொகையை வருடாந்திர குத்தகைத் தொகையாகக் கொடுத்துவிட்டு கி.பி.1624-இல் நிலையான வணிக மையமாக தரங்கம்பாடியை உருவாக்க ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டன. கி.பி.1640-இல் தரங்கம்பாடியில் கத்தோலிக்கப் பிரிவினர் அதிக அளவில் குடியமர்த்தப்பட்டனர். இவர்களுக்கு தரங்கம்பாடியில் கத்தோலிக்க தேவாலயம் ஒன்று கட்டப்பட்டது.

மேற்கண்ட செயல்களால் கி.பி.17-ஆம் நூற்றாண்டில் மத்திய தரங்கம்பாடியின் நகர அமைப்பு முன்பு இருந்ததைப் போன்று இரண்டு மடங்காகப் பெருகியது. தரங்கம்பாடி பழைய

நகரத்திற்கும் தேவாலயத்திற்கும் இடையே பல புதிய வீடுகள் கட்டப்பட்டன. இந்தப் புதிய குடியிருப்புகள் ஐரோப்பியர்களின் கட்டடக் கலையை ஒத்தும், தரங்கம்பாடி ஐரோப்பிய நகர அமைப்பைப் போன்றும் உருவாக்கப்பட்டன[8]. கோட்டைப் பகுதியில் இருந்தவர்களுக்கு வழங்கப்பட்டது போன்ற பாதுகாப்பு புதிதாகக் குடியேறியவர்களுக்கும் வழங்கப்பட்டது.

மதில் சுவர்

கி.பி 17-ஆம் நூற்றாண்டின் இடைக்காலத்தில் தென்னிந்தியாவில் நிலவிய அரசியல் சூழ்நிலைகள் தரங்கம்பாடி டென்மார்க் கம்பெனிக்கு உதவியாக அமையவில்லை. இந்த நேரத்தில் டென்மார்க் நாட்டிற்கும் தரங்கம்பாடிக்கும் இடையே இருந்த துண்டிக்கப்பட்ட உறவு மீண்டும் புதுப்பிக்கப்பட்டது. இதனால் 1639-இல் புறப்பட்ட கப்பல் தரங்கம்பாடிக்கு தேவையான பொருள்களுடன் வந்தது. தஞ்சை நாயக்க மன்னருக்கும் மதுரை, செஞ்சி நாயக்கர்களுக்கிடையே நடை பெற்ற போரில் தரங்கம்பாடி பெரிதும் உதவியது. போரில் ஏற்பட்ட இழப்பிற்காக தரங்கம்பாடியிலிருந்த டென்மார்க் நாட்டினர்களிடமிருந்தும் இங்குக் குடியமர்ந்தவர்களிடமிருந்தும் பொருளுதவி வேண்டும் என்று நாயக்க மன்னர் கேட்டுக் கொண்டார். இதனால் தரங்கம்பாடியிலிருந்த படைவீரர்களுக்குத் தேவையான எல்லா உதவிகளையும் டென்மார்க் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியே ஏற்றுக்கொண்டது.

தரங்கம்பாடியும் அதைச் சுற்றி இருந்த பகுதிகளின் முன்னேற்றமும் இன்றியமையாதது என்றும் இப்பகுதியி லுள்ளவர்களிடம் அதிக வரிவசூல் செய்து துன்புறுத்தக் கூடாது என்றும் பலமுறை டென்மார்க் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி தஞ்சை நாயக்க மன்னரிடம் கேட்டுக் கொண்டது. ஆனால் சுமார் 9 மாத காலம் நாயக்க மன்னர்கள் செவிமடுக்கவில்லை. இதனால் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியும் நகரத்திலிருந்த பொதுமக்களும் படைவீரர்களை நகரின் வெளிப்பகுதியில் நிறுத்தி இருந்தனர். இத்தகைய சூழ்நிலை ஏற்பட்டதால் தரங்கம்பாடி நகரைச் சுற்றியும் மதில் கட்டப்பட வேண்டும் என்ற கட்டாய நிலை ஏற்பட்டது.

இதனால் கி.பி.1660-இல் டென்மார்க் கவர்னர் எஸ்கில்டு ஆண்டர்சன் காங்ஸ் பேக்கே (Eskild Anderson Kongs Bakke)

தரங்கம்பாடி நகரைச் சுற்றிலும் மதில்சுவரைக் கட்டி அதில் நான்கு இடங்களில் நீண்ட துப்பாக்கி மேடைகளை அமைத்தார். இந்தக் கட்டட அமைப்பு இந்திய இராணுவ அமைப்பு முறையில் கட்டப்பட்டதாகக் கூறப்படுகின்றது. கி.பி.1669-இல் டென்மார்க்கில் இருந்து வந்த துயர் துடைக்கும் படை இராணுவத்தை மேம்படுத் துவதிலும் நகரைப் பாதுகாப்பதிலும் முக்கியத்துவம் வழங்கி மதில் சுவரை மேலும் பலப்படுத்தியது[9].

மதிலும் நுழைவாயிலும்

நகரைச் சுற்றியிருந்த மதில்சுவரின் வெளிப்பகுதியில் கருங்கற்களைக் கொண்டு கட்டி மதில் பலப்படுத்தப்பட்டது. துப்பாக்கி மேடைகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன (bastions). அகழி வெட்டப்பட்டது. கி.பி.1704-இல் பெரிய நுழைவாயில் ஒன்று கட்டப்பட்டது. இந்த நுழைவாயிலைத் தவிர வேறு நுழைவாயில் இல்லை. கி.பி.19-ஆம் நூற்றாண்டின் இடைக்காலம் வரை இந்த அமைப்பே நிலைபெற்று இருந்தது. இதற்குப் பின்னர் ஐதர்அலியின் படையெடுப்பால் அகழியின் முன்பகுதியும் கருங்கல்லால் கட்டப்பட்டதுடன் சுடுவதற்கு ஏதுவாக சரிவான பின் சுவரும் கட்டப்பட்டது. இதைப் போன்று கடற்கரையிலும் மதில்சுவர் கட்ட பலமுறை அடித்தளம் போடப்பட்டது. ஆனால் கடல் அலை இதை முழுமையாக அழித்துவிட்டது[10].

குடியமைப்பில் மாற்றம்

ஐதர் அலியின் படையெடுப்பிற்குப் பின்னர் மதில் சூழ்ந்த நகரமாக விளங்கிய தரங்கம்பாடியில் எல்லோரும் குடியேறலாம் என்ற நிலை ஏற்பட்டது. இதனால் டென்மார்க் கோட்டையின் பணிகள் முற்றிலும் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. கோட்டையிலிருந்து அலுவலர்களும் பணியாளர்களும் கோட்டையைவிட்டு வெளியேறி நகரத்திலிருந்த பெரிய வீடுகளில் தங்கினர். படைவீரர்கள் நுழைவாயில் பகுதியிலும் நகரைச் சுற்றிக் கட்டப்பட்ட மதில் சுவரின் பகுதிகளிலும் தங்கினர். டென்மார்க் கிழக்கிந்திய வணிகக் கிடங்கு மாற்றப்பட்டு நகரத்தின் உட்பகுதிக்குக் கொண்டு செல்லப்பட்டது. இதனால் கோட்டையின் முக்கியத்துவம் குறைந்தது. இக்கோட்டை டென்மார்க் கம்பெனியின் ஆலோசனை அல்லது கூட்ட மண்டபமாக மாற்றப்பட்டது.

கி.பி.1701-இல் சீயோன் தேவாலயமும் அரசர் தெருவில் கட்டப்பட்டது. இராணுவ மைதானம் ஒன்று இதன் அருகில் அமைக்கப்பட்டது[11].

மதில் சூழ்ந்த நகரம் முழுவதும் இந்துக்களும், முசுலிம்களும் அதிக அளவில் குடியமர்ந்தனர். லூசோ இந்தியர்கள் குறைந்த அளவில் இருந்தனர். ஐரோப்பிய குடியமைப்புகள் இராணுவ மைதானத்தைச் சுற்றிலும் கட்டப் பட்டன. கி.பி.1700-இல் கட்டப்பட்ட வீடுகள் பாண்டிச்சேரியில் தற்போதுள்ள வெள்ளை நிற மாளிகையைப் போன்று தட்டையானவை (Flat Balustrade Roofs). கி.பி.17-ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் தரங்கம்பாடியில் கட்டப்பட்ட வீடுகள் முந்திய டச்சுக்காரர்களின் வீடுகளைப் போன்று கட்டப்பட்டன[12].

முதன்முதலில் கி.பி 1702-இல் தரங்கம்பாடியிலிருந்த வீடுகளின் எண்ணிக்கை கணக்கிடப்பட்டன[13]. இக்கணக்கின்படி செங்கற்களால் கட்டப்பட்ட 381 கட்டடங்களும் 314 களிமண் மற்றும் தட்டு வீடுகளும், 385 குடிசைகளும் இருந்ததாகக் கூறப்பட்டுள்ளது. இங்குக் குடியிருந்தவர்களில் பருத்தி துணி உற்பத்தியாளர்களும், சாயத் தொழிலாளர்களும், ஓவியர்களும் குறிப்பிடத்தக்கவர்கள்.

தனிநாடு

டென்மார்க் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி தரங்கம்பாடியை வணிக நகரமாகவும், பின்னர் மதில்சூழ்ந்த நகரமாகவும் அதைத் தொடர்ந்து நகரைச் சுற்றியிருந்த பகுதிகளை இணைத்து சிறு நாடாகவும் உருவாக்கியது. கோபன் ஹேகனிலிருந்து வந்த இராணுவமும், பணமும் தரங்கம்பாடியைச் சுற்றிலும் வலுவான மதில்சுவர் அமைக்கப் பயன்படுத்தப்பட்டன. தஞ்சை நாயக்க மன்னன் மதுரை, செஞ்சி நாயக்கர்களுடன் 10 ஆண்டுகளாகப் போரில் ஈடுபட்டதால் பொருளாதார தட்டுப்பாடு ஏற்பட்டது. இந்தச் சூழ்நிலையைப் பயன்படுத்திக் கொண்டு தரங்கம்பாடியைச் சுற்றி சுமார் 50 கி.மீ. சுற்றளவில் உள்ள பகுதிகளைப் பிரித்துத் தருமாறு டென்மார்க் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி வற்புறுத்தியது.

வேறு வழியின்றி தரங்கம்பாடியைச் சுற்றியிருந்த பகுதி பிரித்துத் தரப்பட்டது. ஆனால், இப்பகுதி போரின்போது

சூரையாடப்பட்டது. இதனால் இப்பகுதியின் விவசாயம் பாதிக்கப்பட்டது. பல குடியிருப்புகள் இதற்காக அஞ்சி இப்பகுதியை விட்டு வெளியேறினர். ஆனால், தரங்கம்பாடி வளமான பகுதி என்பதால் டென்மார்க் கிழக்கிந்திய கம்பெனியாரும், டென்மார்க் அரசும் இப்பகுதியை மேம்படுத்த நாட்டம் கொண்டனர். கி.பி.1676-இல் நாயக்க மன்னன் தோற்கடிக்கப்பட்டு, மராட்டிய மன்னர்கள் தஞ்சை ஆட்சியைப் பிடித்ததால் தரங்கம்பாடி பலமுன்னேற்றங்களைப் பெற்றது. இதனால் மீண்டும் பல புதிய குடியேற்றங்கள் இப்பகுதியில் ஏற்பட்டன. கி.பி.1702-இன் கணக்குப்படி தரங்கம்பாடியிலிருந்த விவசாயிகளின் எண்ணிக்கை 7557 என்று கணக்கிடப்பட்டது. ஆனால் கி.பி.18-ஆம் நூற்றாண்டில் இக்குடியிருப்புகள் 20,000-த் தையும் கடந்து விட்டது. இதனால் டென்மார்க் அரசு இப்பகுதிக்குத் தேவையான உதவிகளைச் செய்து இப்பகுதியை செழிப்பான பகுதியாக மாற்றியது[14].

நிர்வாகம்

கி.பி.1777-இல் இருந்து டென்மார்க் கிழக்கிந்திய கம்பெனியின் கட்டுப்பாட்டிலிருந்த தரங்கம்பாடியின் அலுவலக நடைமுறைகள் டென்மார்க் அரசின் நேரடிப் பார்வைக்கு மாறியது. தரங்கம்பாடி தனி நாடாக இருந்ததால் தென்னிந்தியாவில் நடைபெற்ற போர்கள் இதை எந்த வகையிலும் பாதிக்கவில்லை. இப்பகுதிக்கென்று தனி நீதி, நிர்வாகம், நிர்வாக அமைப்புகள் போன்றன உருவாக்கப்பட்டன. இப்பகுதியில் புதிய சாலைகள் போடப்பட்டன. விவசாயத்தை விரிவுபடுத்துவதில் தனிக்கவனம் செலுத்தப்பட்டது. இதனால் தரங்கம்பாடி பகுதியிலிருந்து வருவாயாக நெல்லும், பணமும் அதிக அளவில் வந்தன. இந்த வருவாயிலிருந்து வந்த தொகையில் சிறிது அளவே இராணுவத்திற்கும், நிர்வாகத்திற்கும் செலவிடப்பட்டது[15]. இதற்கு மாறாக பெரும்தொகையை வணிக வளர்ச்சிக்காகப் பயன்படுத்தி வணிகத்தை மேம்படச் செய்தனர்.

மராட்டிய மன்னர்கள்

பலவகையிலும் வளர்ச்சியடைந்த டென்மார்க் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியர் மேலும் சில பகுதிகளைத் தங்களுக்குத் தருமாறு கேட்டுக்கொண்டனர். ஆனால் பலமுறை இதற்குத் தஞ்சை மராட்டிய மன்னர்கள் இணங்கவில்லை. இதற்கு மாறாக

கி.பி.1800-இல் சில பகுதிகள் குத்தகையின் அடிப்படையில் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனிக்கு வழங்கப்பட்டது. இதற்காகப் பணத்தைக் கடன் முறையில் பெற்றனர்.

கி.பி.18-ஆம் நூற்றாண்டில் தஞ்சாவூரின் சில பகுதிகளையும், தஞ்சாவூரையும் ஆங்கிலேய கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியினர் தங்களுடைய கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருந்தனர். இதனால் தரங்கம்பாடியிலிருந்த டென்மார்க் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியின் வளர்ச்சிக் குறித்த செயல்பாடுகள் முடங்கின. இதே நேரத்தில் ஐரோப்பிய நாடுகளின் அரசியல் சூழ்நிலை சரியில்லாத காரணத்தால் சென்னையில் இருந்த ஆங்கிலேய கவர்னர் தரங்கம்பாடியின் வளர்ச்சியைக் கட்டுப்படுத்தினார். ஆங்கிலேய கம்பெனியினர் திப்பு சுல்தானுடனும், பிரான்சு நாட்டினருடனும் அடிக்கடி போர் செய்ததால் தரங்கம்பாடியின் வளர்ச்சி நிலையை சுற்றிலும் தடைசெய்ய முற்பட்டனர். அதே நேரத்தில் தரங்கம்பாடியைச் சுற்றியிருந்த பகுதிகளை ஆங்கிலேயர்கள் தங்களுடைய கட்டுப்பாட்டில் வைத்திருந்தனர். எனவே, கி.பி.1776-இல் இருந்து தரங்கம்பாடியின் வணிகம் குறையத் தொடங்கியது.

கி.பி.1845-இல் ஆங்கிலேய கிழக்கிந்தியக் கம்பெனிகளுக்கும் டென்மார்க் நாட்டிற்கும் ஏற்பட்ட உடன்படிக்கையின்படி இந்தியாவில் இருந்த டென்மார்க் நகரங்களையும் ஆங்கிலேய கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி விலைக்குப் பெற்றது. இதனால் தரங்கம்பாடி ஆங்கிலேயர்களின் கட்டுப்பாட்டில் வந்தது.

சான்றெண் விளக்கம்

---

1 Ole Feldback., 1984, 'The Development of an Indo-European Town in Mughal India; Tranqubar in the Seventeenth and Eighteenth Century', *Paper Presented in the Seventh European Conference*. P.11.

2 Tel Kamp. G.J., 1980, ' *Workshop on Colonial Cities*', Centre for the History of European Expansion, Leiden,

3 Nagaswamy, R., *Trangampadi*, Dept. of Archaeology, Chennai. p.6

4 *Ibid.* p.21

5 Subramanian, T., 2001-2002, *Tarangampadi Excavation & Conservation Report*, Dept of Archaeology, Chennai. p.6.

[6] Ole Feldback, 1984, p.13

[7] Per Axelsen, 1650, *Map of Fort Dansborg,* Royal Library, Copenhagen, p.31

[8] Ole Feldback., 1984, p.15.

[9] Eskild Anderson, 1983, *Map of in Tranquebar 1671* Royal library, Copenhagen, p.305

[10] Gregers Daas ,1967, *Map of Tranquebar.,* 1973, Maritime Museum, Kronbory Castle, p.210.

[11] Dansce Kancelli, 1967, "densus material 1702", vol.7, National Archieves, Copenhagen, pp.13-14

[12] Ole Feldback, 1984, p.16.

[13] *Ibid* p. 16.

[14] *Ibid* p.17.

[15] *Ibid* p.17.

18. இந்திய அலுவலக ஆவணங்களில் கடல்சார் வரலாறு

சி.இலட்சுமணன்

இந்திய அலுவல் ஆவணங்கள் 17, 18-ஆம் நூற்றாண்டு இந்தியாவைப் படம் பிடித்துக் காட்டும் காலக் கண்ணாடியாகவும் அந்நூற்றாண்டில் நிலவிய சமூகப் பொருளாதார அரசியல் நிலைகளைச் சித்தரிக்கும் சான்றுகளாகவும் இந்திய வரலாற்றாய் விற்கும் புதிய வரலாற்று வரைவிற்கும் வளம் சேர்க்கும் முதன்மை ஆதாரங்களாகவும் விளங்குகின்றன. இவ் ஆவணங்களில் கப்பல்கள் பற்றிக் கூறப்படும் தகவல்களை அறிமுகம் செய்வதே இக்கட்டுரையின் நோக்கமாகும்.

இந்திய அலுவல் ஆவணங்கள் - விளக்கம்

'இந்தியா' என்பது பிரிட்டிஷ் இந்தியாவையும் 'அலுவல்' என்பது ஆங்கிலேயரின் ஆட்சியையும், நிர்வாகச் செயன் முறைகளையும் குறிப்பதாகும். எனவே, இந்திய அலுவல் ஆவணங்கள் என்பது பிரிட்டிஷ் இந்தியாவில் ஆங்கிலேயரின் ஆட்சி தொடர்பாக நிலவிய நிர்வாகச் செயன்முறைகள் பற்றிய ஆவணங்கள் என்று விளக்கம் தரலாம். இவ்ஆவணங்கள் இலண்டனிலுள்ள நூலகத்தில் உள்ளன. இந்நூலகம் இந்திய அலுவல் ஆவணங்களைக் கொண்ட நூலகம் (India Office Records Library) என்ற பெயரில் இயங்கி வருகிறது.

ஆவணங்களின் விளக்க அட்டவணை

இந்திய அலுவல் ஆவணங்களின் விளக்க அட்டவணையே (Catalogue of the Home Miscellaneous of the Inida Office Records) இக்கட்டுரைக்கு முதன்மை ஆதாரமாக அமைந்துள்ளது. சாமுவேல்

சார்லஸ் ஹில் (Samuvel Charles Hill) என்பவரால் இவ்விளக்க அட்டவணையை உருவாக்கும் பணி தொடங்கப்பெற்று அச்சாகிக் கொண்டிருக்கும் நிலையில் இவர் காலமாகிவிட்டதால் வில்லியம் ஃபாஸ்டர் (William Foster) என்பவரால் முடிக்கப் பெற்றது. பல்வகைப்பட்ட உள்நாட்டு விவகாரங்களைப் பற்றிய இந்திய அலுவல் ஆவணங்கள் என்னும் வரிசையில் இலண்டனிலுள்ள இந்திய அலுவலகத்திற்காக எழுதுபொருள் அலுவலகத்தால் 1927-இல் வெளியிடப்பட்டுள்ளது.

இவ் அட்டவணையை உருவாக்கத் தொடங்கிய காலத்தில் உள்நாட்டு விவகாரங்கள் பற்றிய வரிசை என்று தொடங்கப்பட்டதென்றும் பின்னர் இத்திட்டத்திலிருந்து விலகிவிட்டமை குறித்தும் வில்லியம் ஃபாஸ்டர் தமது முன்னுரையில் சுட்டுகின்றார்.

பிரிட்டிஷ் இந்திய நிர்வாக ஆவணங்களின் பாதுகாப்பு அலுவலகத்தில் முதல் பதிவாளராகவும், ஆவணக் கண்காணிப் பாளராகவும் விளங்கிய டான்வெர்ஸ் 1884-இல் நூல்கட்டுமானத் தொகுதிகளாகக் காணப்பட்ட ஆவணங்களை ஆலைகள் தொடர்பான ஆவணங்களுடனும், கப்பல்கள் பற்றிய ஆவணங் களுடனும் ஒப்புநோக்கிய நிலையில் உள்நாட்டு விவகாரங்கள் பற்றிய பல்வகை ஆவணங்கள் என்னும் தலைப்பில் ஒழுங்கு படுத்தினார். பின்னர் உள்நாட்டு விவகாரங்கள் என்பது கைவிடப்பட்டு அனைத்து ஆவணங்களும் சேர்க்கப்பட்டன. ஆனால், உள்நாட்டு விவகாரங்கள் பற்றிய பல்வகை ஆவணங்கள் (Home Miscellaneous Series) என்ற தலைப்பு மட்டும் மாற்றப்படவில்லை. இத்தலைப்பு முதல் 47 தொகுதிகளுக்கு மட்டும் பொருத்தமாகலாம் என்பது இவர்தம் கருத்தாகும்.

பேட்வுட் காகிதச் சுவடிகள் (Birdwood Papers), கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி சுவடி வரிசை (East Indies Series), வெல்லஸ்லி காகிதச் சுவடிகள் (Wellesley Papers), ஜேம்ஸ் கம்மிங் மற்றும் தன்வேர்ஸ் தொகுப்புகள் (James Cumming and Danvers Collections), சார்ட்டர்ஸ் (Charters), பிரஞ்சு இந்திய ஆவணங்கள் (French India Records), ஆலைகள் தொடர்பான ஆவணங்கள் (Factory Records), ஃபிஸ்சர்ஸ் காகிதச் சுவடிகள் (Fisher's Papers), அரசியல் துறை ஆவணங்கள், பழமையான விளக்க அட்டவணைகள், அகராதி அட்டவணைகள், தனியார்

அன்பளிப்புகள் ஆகியவை இந்திய அலுவல் ஆவணங்களாகத் திகழ்கின்றன.

பேட்வுட் காகிதச் சுவடிகள் என்பன ஜார்ஜ் பேட்வுட் (George Bird Wood) என்பவர் தொகுத்து வழங்கியுள்ள 17-ஆம் நூற்றாண்டு ஆவணங்களாகும். கிழக்கிந்திய கம்பெனி வரிசை என்பன (East Indies Series) 1748 முதல் 1784 வரையுள்ள இடைப்பட்ட காலத்தில் இந்திய விவகாரங்கள் தொடர்பான மாநில ஆவணங்களைப் பற்றிய விளக்கங்களாகும். இது 93 முதல் 190 வரையுள்ள தொகுதிகளில் தரப்பட்டுள்ளன. ஏறத்தாழ 100 ஆவணத் தொகுதிகள் கிழக்கிந்தியக் கம்பெனி தொடர்பாக அமைந்துள்ளமைக் குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

வெல்லெஸ்லி காகிதச் சுவடிகள் (Wellesley Papers) என்பன சென்னை, மும்பை ஆகிய இடங்களில் உள்ள மாநில ஆளுநர்களிடமிருந்து பெறப்பட்ட கடிதங்களின் மூல ஆவணங்களாகும். இத்தகைய ஆவணங்கள் தொகுதி 457 முதல் 479 வரை 22 தொகுதிகளில் அமைந்துள்ளன.

பிரிட்டிஷ் இந்திய ஆட்சிக் குழுவின் வருவாய் மற்றும் நீதித் துறைகளின் தலைவராகிய ஜேம்ஸ் கம்மிங் (James Cumming) பணியாற்றிய காலத்தில் நீதித்துறை இயக்குநர்களிடமிருந்து 4000 டாலருக்கு வாங்கப்பெற்றவை ஜேம்ஸ் சேகரிப்புகள் என அழைக்கப்படுகின்றன. மற்றுமொன்று தன்வேர்ஸ் (Danvers Collection) என்பவரால் தொகுக்கப்பெற்ற பதிவு செய்யப்படாத காகிதச் சுவடிகளின் தொகுப்பாகும். இவை விளக்க அட்டவணையில் 719, 720 ஆகிய தொகுதிகளில் அமைந்துள்ளன. இத்தொகுப்புகள் சார்ட்டர்ஸ் (Charters), பிரெஞ்சு இந்தியா (French India), ஆலைகள் தொடர்பான ஆவணங்கள் (Factory Records) என்னும் தலைப்புகளில் வகைப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

கிழக்கிந்தியக் கம்பெனியினரின் சோதனைத் துறையினரால் (Examiner's Department in the East India Company) 1804-இல் தொகுக்கப் பெற்ற ஆவணங்கள் விளக்க அட்டவணை 716-ஆவது தொகுதியில் அமைந்துள்ளன. எஞ்சியவை ஃபிஸ்சர்ஸ் காகிதச் சுவடிகள் (Fisher's Papers) என அழைக்கப்படுகின்றன. இச்சுவடிகள் சோதனைத் துறையில் இப்பணிக்காக 1814-இல் நியமனம் செய்யப்பெற்ற தாமஸ் ஃபிஸ்சர் என்பவரால் தொகுக்கப்பட்டதாகும். இந்திய அலுவலக

ஆவணங்களில் கப்பல்கள் பற்றிக் கூறப்படும் செய்திகளை வகுத்தும், தொகுத்தும் காணலாம்.

கடல் சார் வரலாறு

இந்திய அலுவலக ஆவணங்களில் கடல் சார்ந்தும் கப்பல்கள் சார்ந்தும் காணப்படும் ஆவணங்கள் தனிப்பெரும் ஆய்வுக் களமாகும். இதில் ஆவணங்களின் அடிப்படையில் கடல்சார் வரலாற்றை புனரமைப்பு செய்யலாம் என்பதில் சிறிதும் ஐயமில்லை. கடல்சார் ஆவணங்களில் முக்கிய இடம் வகிப்பது கப்பல்கள் பற்றிய தகவல்களாகும்.

கடல்சார் ஆவணங்களும் கப்பல்கள் பற்றிய தகவல்களும்

ஐரோப்பிய நாட்டினரின் கிழக்கிந்தியக் கடற்பயணங்கள் அவர்தம் கப்பல் போக்குவரத்துகள் பற்றிய புதிய தகவல்களும் புள்ளி விவரங்களும் கடல்சார் ஆவணங்களில் குறிப்பிடத்தக்க வகையில் உள்ளன.

புதிய கடல்வழி காணும் பொருட்டு செயல்பட்ட ஆர்வலரின் பட்டியல்களும் அவர்தம் செயல்பாடுகளும் இவண் அறிந்து கொள்ளலாம்.

கடல்வழி காண்பதற்குப் பயன்படுத்தியக் கப்பல்களும் கிழக்கிந்தியப் பகுதிகளில் வணிகத்திற்குப் பயன்படுத்தியக் கப்பல்களின் விவரங்களும் கப்பல்கள் பற்றிய தகவல்களும் கடல்சார் வரலாற்றை புனரமைப்புச் செய்ய உதவும் முக்கிய தரவுகளாகும்.

கடல் பயணத்தின்போது ஏற்பட்ட அனுபவங்கள் பதிவு செய்யப்பட்டு பராமரிக்கப்பட்டு இன்று ஆவணங்களாகத் திகழ்கின்றன.

வணிகப் போட்டியின் காரணமாகப் புதிதாக உருவாக்கப்பட்ட போர்க் கப்பல்கள், அவற்றின் இயக்கங்கள், பராமரிப்புகள் போன்ற தகவல்கள் கடல்சார் ஆவணங்களில் காணக்கிடக்கின்றன.

புதிய கடல்வழி காணும் முயற்சியிலும் வணிகப் போக்குவரத்துச் சூழல்களாலும் கடலில் மூழ்கியக் கப்பல்கள் கணக்கிலடங்கா. அக்கப்பல்கள் பற்றிய தகவல்கள் கடல்சார்

வரலாற்று புனரமைப்பில் புதையல்களாகத் திகழும் என்பதில் எள்ளளவும் ஐயமில்லை.

கடல் கொள்ளையர்களால் பிடித்துச் செல்லப்பட்ட கப்பல்களும் அது தொடர்பான செய்திகளும் கடல்சார் வரலாற்றில் குறிப்பிடத்தக்கனவாகும்.

கடல் சீற்றத்தால் சிதைந்துபோன கப்பல்கள் ஏராளம். அக்கப்பல்கள் குறித்த விவரங்களும் அவற்றை மீட்டெடுக்கச் செய்த முயற்சிகளும் ஆய்வுக்குப் பெரிதும் பயனுடையதாக உள்ளன.

கடல் கொள்ளையர்களாலும், கடல் சீற்றத்தாலும் மட்டுமல்ல எதிரிகளால் மூழ்கடிக்கப்பட்ட கப்பல்களும் பல உண்டு. இவையெல்லாம் கடல்சார் வரலாற்றில் முக்கியமாகக் கருதத்தக்கனவாகும்.

காலம்

1661 முதல் 1832 வரையுள்ள ஆவணங்களில் கப்பல் போக்குவரத்துத் தொடர்பான செய்திகள், சான்றுகள் 1661 முதல் 1664 வரை, 1702 முதல் 1705 வரை, 1773 முதல் 1832 வரை எனப் பல்வேறு தொகுப்புகளில் செய்திகள் பரந்து கிடக்கின்றன.

1661 - 1664 (48-1.3)

பம்பாயில் உள்ள படைவீரர்களுக்கும் அலுவல் அதிகாரிகளுக்கும் சர் ஆபிரகாம் சிப்மான் (Sir Abraham Shipman) என்பவர் பணப்பட்டுவாடா செய்தது தொடர்பான செய்திகள் உள்ளன. இதேபோன்று 1663, 1664-ஆம் ஆண்டுகளில் ஹம்பிரே குக் (Humpery Cook) என்பவர் அதிகாரிகளுக்கும் படைவீரர்களுக்கும் பணப்பட்டுவாடா செய்தது குறித்த ஆவணங்கள் உள்ளன.

1702 - 1705

1702 முதல் 1705 வரையுள்ள ஆவணங்கள் கப்பல் மாலுமிகள் எழுதியனவாகும். மாலுமிகள், தங்கள் கப்பல்களைத் தாக்குதல்களுக்குத் தயாராக வைத்திருப்பர். இதை உரியவர்களுக்குத் தெரிவித்தல் தொடர்பான ஆவணங்கள் உள்ளன. தொகுதி 506 முதல் 510 வரையுள்ள தொகுகளில் 1773 முதல் 1832 வரையுள்ள ஆண்டுகளில் நிகழ்ந்த செய்திகள் உள்ளன.

19 மார்ச்சு – 1782 (224)

17 ஏப்பிரல் 1782-இல் கப்பல் போக்குவரத்துக் குழுவின் அறிக்கை மன்னர்களின் படைகளுக்கு ஆடைகள் அனுப்புவதற்கு உள்ள இயலாமையைக் கூறுகிறது. மன்னர் பெயர் குறிப்பிடப்படவில்லை.

கப்பல்களின் பட்டியல்

10.02.1698 முதல் 25.04.1699 வரை கிழக்கிந்தியாவிற்கும், சைனாவிற்கும் சென்று வந்த 52 ஆங்கிலேயர் கப்பல்கள் பற்றிய பட்டியல் உள்ளது. 1690 முதல் 1697 வரை கிழக்கிந்தியாவிற்கு வந்து சென்ற 50 கப்பல்கள் பற்றிய விவரங்களும் உள்ளன.

கடற் கொள்ளையர்

காப்டன் தாமஸ் வரான் 1697-இல் எழுதிய கடிதத்தில் கடற்கொள்ளையர் பற்றி குறிப்பிட்டுள்ளார்.

கடலில் மூழ்கியக் கப்பல்கள் (1721)

கடலில் சிதைந்து மூழ்கிய கப்பல்கள் தொடர்பான செய்திகளை எட்வர்ட் இலஸ்டன் வில்லியம் இகாரஸ்டிவ் போன்ற படைத்தளபதிகள் ஜார்ஜுக்கு For SL George என அனுப்பிய கடிதங்களின் விவரங்கள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன.

இந்திய அலுவல் ஆவணங்களில் கடல் சார்ந்தும் கப்பல் பயணங்கள் சார்ந்தும் காணப்படும் ஆவணங்கள் முக்கியத்துவம் வாய்ந்தனவாகும். கடல்சார் வரலாற்றை புனரமைப்புச் செய்வதற்குப் பயன்படும் புள்ளி விவரங்கள் பலவற்றை இவ் ஆவணங்கள் கொண்டுள்ளன. வரலாற்று நோக்கில் இச் செய்திகளை வகுத்துரைக்கும் நிலையில் கடல் சார் வரலாற்று புதினம் போல் கற்பார்க்கும் கலைநயம் பயக்கும். இந்திய அலுவலக ஆவணங்களின் பல்வேறு ஆய்வுக் களங்களுள் கடல்சார் வரலாறு தொடர்பான செய்திகள் சிந்தனைக்கு விருந்தாகும். செந்தமிழுக்குப் புதியதோர் வரவாகும். வரலாற்றுலகிற்கு நாமளிக்கும் நல்லதோர் கொடையாகும்.

19. நாவான் சாத்திரம் - ஓர் அறிமுகம்

மோ.கோ. கோவைமணி

கப்பல் கட்டும் கலை குறித்த செய்திகள் ஓலைச்சுவடிகளில் காணப்பெறுகின்றன. சென்னைக் கீழ்திசைச்சுவடிகள் நூலகத்தில் இக்கலை குறித்து இருந்த *கப்பல் சாத்திரம், நாவாய் சாத்திரம்* என்னும் இரண்டு ஓலைச்சுவடிகளை பழனியப்பப் பிள்ளை (1950), எஸ்.சௌந்திரபாண்டியன் (1995) ஆகியோர் முறையே பதிப்பித்துள்ளார்கள்.

'*நாவான் சாத்திரம்* என்னும் பெயரிலான சுவடியொன்று தமிழ்ப் பல்கலைக்கழக ஓலைச்சுவடித்துறையின் சுவடி நூலகத்தில் (சுவடி எண்.718) பாதுகாக்கப்பட்டு வருகிறது. இச்சுவடி 33 செ.மீ. நீளம், 3 செ.மீ. அகலம் கொண்டதாகும். இச்சுவடியில் 14 ஏடுகள், 28 பக்கங்கள் உள்ளன. ஒவ்வொரு பக்கத்திலும் 9 வரிகள் மிக நெருக்கமாக எழுதப்பெற்றுள்ளன. இச்சுவடியில் 81 பாக்கள் உள்ளன. சுவடியிலுள்ள ஏடுகளின் இடதுபக்க ஓரங்களில் ஏட்டெண்ணும், உட்தலைப்புகளும் எழுதப்பெற்றுள்ளன. ஏட்டெண், பாடல் எண் போன்றவை தமிழ் எண்களாலேயே குறிக்கப் பெற்றுள்ளன. இந்நூலின் ஆசிரியர் சீவரத்தினக் கவிராயர் ஆவார்.

இச்சுவடியில் எழுத்துநிலை மிகவும் தெளிவாக எழுதப் பெற்றுள்ளது. சுவடிகளில் பொதுவாகக் காணப்படுவது போன்றே இதிலும் மெய்யெழுத்துகளுக்குப் புள்ளிகள் இல்லை. ஒற்றைக்

கொம்பு (ெ), இரட்டைக் கொம்பு (ே) ஒன்றுபோலவே எழுதப் பெற்றுள்ளன. மேலும் 'ா', 'ர' இவற்றிற்கான வேறுபாடுகள் இல்லை. எழுத்துப்பிழைகள் மலிந்து காணப்படுகின்றன. ஏடுகள் நல்ல நிலையில் முழுமையாக உள்ளன. இச்சுவடிக்குக் 'காப்புச் சட்டம்' போடப்பட்டுள்ளது.

நாவான் சாத்திரச் சிறப்புக் கூறுகள் – கப்பலின் சிறப்பு

தமிழர்கள் மிகுதியாகக் கடற்பயணம் செய்துள்ளனர். பயணக் காலங்களில் மாலுமிகள் விண்மீன்களையும், திங்களையும் நோக்கித் திசை அறிந்து மரக்கலங்களைச் செலுத்தி யுள்ளனர். வானத்தை நோக்கி நேரம் அறிந்து கொள்ளவும் பயின்றிருந்தனர். நாம் ஒரு செயலைச் செய்யும் போது நல்லநேரம், நல்லநாள் போன்றவற்றைப் பார்க்கிறோம். அதுபோல கப்பல் கட்டும் முறைக்கும் நேரம் பார்த்துக் கப்பலைக் கட்டத் தொடங்குகின்றனர். இச் செய்திகளைத் தருவது இச்சுவடியாகும். இச்சுவடியில் காணப்பெறும் முக்கியக் கூறுகள் இக்கட்டுரையில் தரப்படுகின்றன.

கப்பல் செய்வதற்கு ஏற்ற காலம்

நல்ல நாள், நல்ல நேரம், திதி, சந்திரன் (நட்சத்திரம்) இவைகளின் சேர்க்கை, மகரம் முதலிய ஆறு சர லக்னங்கள் மற்றும் 27 நட்சத்திரங்களில் கடைசி ஏழு நட்சத்திரங்கள் தவிர மற்ற நட்சத்திரங்களில் கப்பலைச் செய்கின்றனர். மிதுனம், கன்னி, தனுசு, மீனம் இந்நான்கு இராசிகளிலும் கப்பலைச் செலுத்த முடியாது.

கப்பலை உடனடியாகச் செய்ய முடியாது. நல்ல நேரம், நாள் பார்த்துக் கப்பல் செய்ய ஆரம்பிக்கின்றனர். அதனுடைய ஒவ்வொரு பலகை வைப்பதற்கும் நல்ல நாள் பார்த்துச் செய்கின்றனர். அப்பொழுதுதான் கப்பலானது முழுமையாக உடையாமல் இருக்கும் என்று நம்புகின்றனர். நல்ல நாள் பார்த்துச் செய்யும் கப்பலே சிறப்பாகக் கடலில் சென்று வரும். கப்பல் மட்டுமன்றி மரக்கலம் செய்வதற்கும் நல்ல நாள் பார்த்துச் செய்கின்றனர். இதனை,

> சூலமொன் பானில் நிற்கச் சேர்ந்தனாள் பிறனாள் தானும்
> வாலிபந் தாள மொன்று வயங்குட னிரண்டும் முன்னே

யேலவே யிருபத் தெட்டு மெண்ணிய கொள்கை யிற்றை
கோலியே கூம்பி மீதே குறித்தநாள் நடத்து மென்றான் (2)*

நடந்தநாள் பரிதி தன்னை நாட்டுக வுச்சி மீதே
தொடர்ந்தநாள் வலமே யெண்ணச் சொல்லுக நன்மை தீமை
வடந்தரு கூம்பி மூன்று மனுவொடு வங்கம் பாழாம்
கிடந்தமுன் னணியச் சூலம் கிளம்பிடில் முறியு மென்றான் (3)

முறிந்தன வடியி நாளும் முதல்வன் தானு மங்கே
பிறிந்தன மனுக்க ளெல்லாம் பின்மரத் தலையி னுண்மை
அறிந்தவர் தெரிந்து கொண்டு ரணியமும் பிறமுந் தானும்
சிறந்ததோர் பதியிற் சேர்ந்து சேர்ந்தினி திருக்கு மென்றார் (4)

திருந்திய வகத்து முன்னாள் செய்யயீ ராறுஞ் செப்பி
லருந்திய சூல மொன்பா னணிமரக் கலங்கள் செய்யிர்
வருந்திய மிதுனங் கன்னி வளர்சிலை மீன மாகா
பொருந்திடு மற்ற ராசி யென்னவே புகன்றார் முன்னோர்(5)

என்னும் பாடல்கள் உணர்த்தக் காணலாம்.

நாள், நேரம், திதி, நட்சத்திரம் (சந்திரனின் நிலை) இவைகளின் நிலையறிந்து மகரம், துலாம், கடகம், மேஷம் ஆகிய நான்கு சர லக்னங்களை நீக்கி, 27 நட்சத்திரங்களில் கடைசி ஏழு நட்சத்திரங்களான உத்திராடம், திருவோணம், அவிட்டம், சதயம், பூரட்டாதி, உத்திரட்டாதி, ரேவதி தவிர மற்ற நட்சத்திரங்களில் கப்பலைக் கட்டத் தொடங்குகின்றனர். மிதுனம், கன்னி, தனுசு, மீனம் இந்நான்கு இராசிகளிலும் கப்பலைச் செய்யத் தொடங்கக்கூடாது.

கப்பல் செய்வதற்கு முன் அந்த மரத்தைப் பற்றி முழுமையாக அறிந்துகொள்ள வேண்டும். மரம் வெட்டும்போது கறுப்பாக இருந்தால் பாம்பு வாழ்வதாகவும், தயிலம் போல் இருந்தால் தேள் வாழ்வதாகவும், பல நிறங்கள் கொண்டு காணப்பட்டால் தவளை வாழ்வதாகவும், அதிகச் சிவப்பாகக் காணப்பட்டால் பல்லி வாழ்வதாகவும் சாத்திரங்கள் குறிப்பிடு கின்றன. இதனை,

தெள்ளிய ஒற்றை யாகிற் றிருந்திய நன்மை யாகும்
முள்ளதி விரட்டை யாகி லுண்மையாய்க் கேடே யாகும்

---

* பாடலைத் தொடர்ந்து வரும் எண் சுவடியில் உள்ள பாடல் எண்ணைக் குறிக்கும்.

தெள்ளிய வியாழம் நிற்கில் தீமைகள் திறப்புண் டோடும்
வள்ளிய பிண்டி நாதர் மரம்பல தொடாதென் றாரே (31)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

கறுப்பு நிறம் கொண்ட மரக்கலம் தீமை ஏற்படுத்தும் என்றும், வெள்ளை நிறம் கொண்ட மரக்கலம் நன்மை விளைவிக்கும் என்றும் குறிப்பிடுவர். கப்பல் கட்டுவதற்கு முன் மரத்தை வாங்குபவர்கள் அந்த மரத்தில் எந்த விதமான ஓட்டையும் இருக்கக் கூடாது என்றும், ஓட்டை உள்ள மரத்தை வாங்கினால் அவர்களுக்குத் துன்பம் ஏற்படும் என்றும் நாவான் சாத்திரம் குறிப்பிடுகின்றது. இதனை,

தண்டிய வண்டி னேறு தாவிய பதத்திற் நின்றால்
குன்றிடுஞ் செல்வந் தானும் கொடியதோர் மரத்தின் கொத்தி
மிண்டிய துளைகள் கொள்ளில் மேதினி தன்னில் கேடாம்
மெண்டிசை தனிலெப்போது மியல்விடா தேரை வைப்பே (30)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

மரத்தை இரண்டாக வெட்டி அதையே மூன்று துண்டுகளாக்குகின்றனர். அதில் முன் பகுதியும், பின் பகுதியும் நன்மை ஏற்படும் என்றும், ஆறு, ஏழு, எட்டு, ஒன்பது துண்டுகளாக இருந்தால் கப்பல் செய்ய பயன்படாது என்றும், நான்கு, ஐந்து துண்டுகளாக இருந்தால் கப்பல் செய்ய உகந்தவை என்றும், பத்துத் துண்டுகளாக கப்பல் செய்தால் மரணம் ஏற்படும் என்றும் சாத்திரம் கூறுகின்றது. இதனை,

ஏராவை யீரைந் தாக்கி யிரண்டுமூன் றொன்றும் நன்மை
ஓராத ஆறு மேழும் ஒன்பதுந் தருவா மெட்டும்
நேராக வங்கம் பாழாம் நிலைத்திடும் நாலு மைந்தும்
காராருங் குழலாய் பத்துங் கர்த்தாவின் மரண மாமே (17)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

கப்பலின் அடிப்பகுதி (ஏரா)

கப்பலின் அடிப்பகுதிதான் மிகவும் முக்கியமானது. அதைத் தவறாகச் செய்தால் உடைப்பு ஏற்பட்டு நீருக்குள் மூழ்கிவிடும். இதனால் கப்பலின் அடிப்பகுதி செய்யும்போது நல்ல நாள் பார்த்துச் செய்கின்றனர். அடி மரத்தின் நீளத்தை அளந்து ஒரு முழத்துக்கு 24 அங்குலமாகப் பெருக்கி வந்த

தொகையை 27-இல் கழித்து மீதியை வைத்து அசுவினி நாளில் கப்பல் செய்ய ஆரம்பிக்கின்றனர். இதனை,

ஏராவி நீளமென தாகு மென்றேற் றிடுமோர் முழங்கள் விரலைத்
தோராம லெட்டி னாலே பெருக்கித் தொகையான வான வெல்லாம்
சீராரும் யிருபத் தேழில் கழித்துச் சிதைவுற்று நின்ற சேடம்
ஆராயும் அசுபதிமுத லாக வெண்ணி அறிந்துநீ சொல்வங்க நாளே (19)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

மரத்தினுடைய அடிப்பாகத்தை அளந்து எட்டுப் பகுதியாக மடக்கி அதில் ஆறு மடிப்பு விட்டு, அதையே இரண்டு மடங்காக எடுத்து, அதை மூன்று பகுதியாக அமைத்து அதில் இரண்டு பகுதி விட்டு ஒரு பகுதியைப் பாய்மரத்தின் அடிப்பலகையாக நடுப் பகுதியில் வெட்டி முட்டுக் கொடுக்கின்றனர். மரத்தை வெட்டுவது பாவம் என்று கருதுவதால், பஞ்ச பூதங்களை ஒன்று சேர்த்து வெட்டினால் அதன் பாவங்கள் விலகும் என்கின்றனர். இதனை,

பாலுடன் தேனும் நெய்யும் பழமுடன் மஞ்சள் சாறும்
காலுறு மப்பு முப்பும் கடுகுட னிளனீர் காந்தம்
வேலுறு மணியச் சல்லம் மரமூமோ ஒக்கக் கொண்டால்
மாலுறும் நீரை யாட்ட மருவிய கரையிற் சேரும் (44)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

கப்பலைக் கட்டுவதற்கான செலவுகளைப் பற்றியும் இந்நூலில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இந்நூல், கப்பல் கட்டுவது மட்டுமன்றி கடலில் மீன் பிடிப்பவர்களுக்கு ஏற்படும் விளைவுகள் பற்றியும், சரக்கு ஏற்றிச் செல்லும் கப்பல்கள் நல்ல நாள் பார்த்துச் செல்ல வேண்டும் என்பது பற்றியும், கிரகநிலை பற்றியும் குறிப்பிடுகிறது. கடலில் மீன்பிடிக்கச் செல்பவர்கள் நல்ல நாள், நட்சத்திரம் பார்த்துச் செல்ல வேண்டும். அப்படிப் பார்க்காமல் செல்பவருக்குக் கடலிலே ஆபத்து ஏற்படும் என்று கூறுகிறது. இதனை,

கண்ட முழத்தை யெட்ட தனிற் கருதிப் பெருக்கிப் பன்னிரண்டில்
நின்று கழித்தா லாயம்மிச்சம் நிசமுன் முளத்தை யொன்பதனி
லொன்றுப் பெருக்கி யொருபதினில் ஒழித்தால் மிச்சுஞ் சிலவென்று
வென்றி யறிஞோர் மூன்றுரைத்த விதியின் படியே அறிவீரே (22)

காலையெழு கதிராகில் கனகஞ் சேரும்
கரியாகில் மிகத்தோசம் கடலிற் கேடாம்
மாலையெழும் பிறையாகில் வரவு கூடும்
மங்கையர்தன் சீரடியே மடந்தை கேடாம்
காலுடனே மழுவாகிற் கடலிற் கேடாம்
கண்டறிஞோர் ஏராவின் கண்ணடைகள் தானே (23)

என்னும் பாடல்கள் உணர்த்தக் காணலாம்.

கப்பல் கட்டுவதற்கு முன் முதலில் தோணியில் பலகை செய்து கடலில் மிதக்க விடுகின்றனர். அதற்குப் பிறகு கப்பல் கட்டுதல், கப்பல் ஓட்டும் கருவி போன்றவற்றைச் செய்கின்றனர்.

ரேவதி, ரிஷபம், அவிட்டம் இவைகள் மூன்று நாழிகை இருக்கும்போது கப்பல் செய்தால் இதனுடைய பின்பக்கம் உடைப்பு ஏற்பட்டு நீரில் மூழ்கிவிடும் என்று இந்நூல் குறிப்பிடுகிறது (பா.30).

கிரகநிலை

கிரக நிலை பார்த்துக் கப்பல் கட்டத் தொடங்குகின்றனர். அவை சனிதிசைப் பலன், செவ்வாய் திசைப்பலன், சூரிய திசைப் பலன், ராகு திசைப்பலன் போன்றவையாகும்.

சனி திசைப்பலன்

சனி, 1-ஆம் இடம் இருந்தால் நீருக்குள் மூழ்கும், 4-ஆம் இடத்தில் உச்ச நிலையில் இருந்தால் கப்பல் உடையும், 6-ஆம் இடம் இருந்தால் காற்று, மழை பாதிப்பு ஏற்படும், 8-ஆம் இடம் இருந்தால் பொருள்கள் அழியும், 10-ஆம் இடம் இருந்தால் காற்று அடித்துக் கப்பல் செல்லாமல் நிற்கும் என்கிறது.

செவ்வாய் திசைப்பலன்

செவ்வாய், 1-ஆம் இடம் 5-ஆம் இடம் இருக்குமானால் கடற்கரையிலேயே உடைப்பு ஏற்படும் என்கிறது.

சூரிய திசைப்பலன்

சூரியன், 3-ஆம் இடம், 6-ஆம் இடம், 7-ஆம் இடம் இருக்குமானால் கப்பல் ஓட்டும் கருவி உடைப்பு ஏற்படும் என்றும், 11-ஆம் இடம் இருப்பின் கரையைச் சேராது என்றும் கூறுகிறது.

ராகு திசைப்பலன்

ராகு 5-ஆம் இடம், 8-ஆம் இடம் இருக்குமானால் கடலில் கப்பலைச் செலுத்த முடியும் என்கிறது. கப்பல் மட்டுமின்றி தோணி, வங்கம், நாவாய் இவைகள் செய்வதற்கும் நல்ல நாள் பார்த்துச் செய்கின்றனர். இல்லையெனில், இதனுடைய பாய்மரம் சிதைவு பெற்றுவிடும். கப்பல் கட்டும்போது சரியான அளவு எடுத்துக்கொண்டு கப்பல் கட்டினால் தான் சிறப்பாக இருக்கும் என்று மாலுமி கூறுவார் என்கிறது. இதனை,

மேடத்தில் அஞ்ச தாகு மிடபத்தி லேழே முக்கால்
நாடுகற் கடகம் அஞ்சாம் நல்லதோர் சிங்கம் நாலாம்
நீடுகொல் நாலே அரைக்கால் நிட்செய மகர மூன்று
காடொற்ற ராசி தானுங் கரைதனில் சேரு மென்றார் (35)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

கப்பல் ஓட்டுபவர் நல்ல நாள், நல்ல நேரம் பார்த்து ஓட்டினால் அவருக்கு எந்தவித பாதிப்பும் இல்லாமல் கரை சேர முடியும் என்பது பற்றியும் குறிப்பிடுகிறது (பா.44).

கப்பல் கட்டி முடித்த பிறகு கடலில் செலுத்துவதற்குத் தயாராகும் நிலையில் இருக்கும்போது, கடலில் அதிகக் கொந்தளிப்பு ஏற்படாமல் இருப்பதற்கு மஞ்சள், தேன், நெய், சந்தனம், வில்வம், சூடம் போன்ற பொருள்களைக் கொண்டு எட்டுத் திசையில் உள்ள தெய்வங்களுக்குப் பூசைகள் செய்கின்றனர். அதற்குப் பிறகு பயணம் மேற்கொள்கின்றனர் என்கிறது இந்நூல். இதனை,

சேந்தநல் மஞ்சள் தேனும் நெய்யொடு சந்த னங்கள்
வாய்ந்ததோர் துளசி வில்வம் மஞ்சளும் சூடன் கோட்டமன்னும்
காய்ந்ததோர் கனலி லிட்டுக் கருதிய தீபங் காட்டிப்
போந்தஅஷ் சதைகள் போட பூசைகள் விரும்பு மன்றோ (45)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

கப்பலில் பயணம் செய்வதற்கு உகந்த காலம்

மேஷம், ரிஷபம், கடகம், சிம்மம், விருச்சிகம், துலாம், மகரம், தனுசு ஆகிய சுப லக்னங்களிலும், நல்ல திதி, வாரம், நட்சத்திரம் இவைகளின் சம்பந்தத்தால் ஏற்படுகிற நல்ல யோகம்,

நல்ல நாளில் படகில் பயணம் செய்தால் நன்மைகள் ஏற்படும் என்கிறது.

மரக்கலம் வைக்க ஆகாத நாள்

உத்திரட்டாதி, அத்தம், உத்திரம், மூலம், பூரம் ஆகிய நட்சத்திரங்களில் நாவாய் செலுத்தினால் நாவாய் முறிந்துவிடும் என்கிறது. இதனை,

அறிவி லத்தம் அளகிய உத்திரம்
செறிவிலா வளர்முப் பூரஞ் சிதைத்தனர்
நெறிபடுங் குழலாய் முகூர்த்தஞ்
செயல்முறி படுங்கலன் முன்னீ ரதனுள்ளே (55)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

மரக்கலம் வைக்க ஆகிய நாள்

ரோகிணி, உத்திரட்டாதி, புனர்பூசம், பூசம், அவிட்டம், அனுஷம், உத்திரம் இந்த நட்சத்திரங்களில் ஏரா வைத்தால் குற்றம் ஏற்பட்டு பிறகு நன்மை ஏற்படும் என்கிறது. இதனை,

மூங்கில் ரோணி முரசுத்தி ராடம்பணை
தாங்கு பூசம் அவிட்டந் தரணியில்
ஓங்கும் நற்கலம் வைத்தி டில்கலந்
தீங்கு மற்றுந் திருந்திய செல்வமே (56)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

சூரியன் மற்றும் செவ்வாய் ஒரே திசையாக இருக்கும்போது கப்பலில் சரக்குகளை ஏற்றிச் சென்றால் அதற்குச் சேதம் ஏற்படும். சரக்கு ஏற்றிச் செல்வதற்கு என நல்ல நாள், நட்சத்திரம், ராசி பலன்கள் பார்த்துச் செலுத்த வேண்டும் என்கிறது. இதனை,

குருட்டுநாட் பொல்லா நாளிற் கொலியே கலன்கள் செய்யில்
அருக்கனுஞ் சோமன் தானும் அணைத்துட நிற்கு மாகில்
மரக்கல நாய னோடு சரக்குமே சேத முண்டாம்
விருத்தமாந் தீக்கோள் நிற்கில் வெற்றில ரென்று சொன்னார் (57)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

சரக்கு ஏற்றிச் செல்லும் நாள்

அசுவினி, திருவோணம், அனுஷம், ரேவதி, சோதி, மிருகசீரிஷம், அத்தம் ஆகிய நாளில் சரக்குகளை ஏற்றிச் சென்றால் நன்மை ஏற்படும் என்கிறது. இதனை,

ஆதி யோணம் அனுஷ்டமு ரேபதி
சோதி மான்றலை சொல்லிடி லத்தமும்
நீதி சேரு நெறிகட லோடிட
நாதனார் சொன்ன நாளிது நன்மையே (58)

என்னும் பாடல் உணர்த்தக் காணலாம்.

மரக்கலம் வைக்கும்/வைக்காத இடம்

ரிஷபம், ரேவதி, துலாம், திருவோணம் இந்த ராசிகளில் மரக்கலம் வைத்தால் நல்ல பலன்கள் ஏற்படும். ஆனால் மீன ராசியில் வைத்தால் அழிவு ஏற்படும் என்கிறது. இதனைத்,

தகரரி யிடபம் நன்மை தருந்தண்டு தானுந் சூலம்
பகைவற் காம துலையே நள்ளிபலன் மிகுந்தேள் போக்கில்லை
மிகுகுடங் கடலிற் வாழும் மீனுளக் கேடு போன
விலத்திகை யிழைத்தோடு மானுந் தேடுமத்தி மத்தில் நன்றே (60)

வாரமுறும் வாரமதை வகுக்குங் காலை
மதிபுதனும் வானவர்தன் குருவு மற்றைச்
சோரைநிதம் பருகவுணர் குருவு மென்றுஞ்
சொல்லறிய பலன்களெல்லாம் கொடுப்பர் நாளுங்
காரியொடு சேயிரவி கலம்வைத் தெல்லாம்
கண்டயிவை கலமிறக்க யெடுக்கி லாகாப்
பூரணமா யுருமினிது வினித்தோர் தங்கள்
புக்கிருந்த செங்கமலப் பொற்பி னாளே (61)

என்னும் பாடல்கள் உணர்த்தக் காணலாம்.

இதுபோன்ற பல சிறப்புகளைப் பெற்ற இச்சுவடிச் செய்திகள் இன்னும் வெளிப்படாமல் இருப்பது தமிழுலகிற்கு இழப்பாகும்.

20. ரஜூலா
(இருபதாம் நூற்றாண்டு கப்பலின் வரலாறு)

ஜெ. ராஜாமுகமது

கடல் பயணங்களில் காலந்தோறும் பயன்படுத்தப்பட்ட கப்பல்களின் வரலாறு குறித்து அதிகமான ஆய்வுகள் மேற்கொள்ளப்படவில்லை. 19-ஆம் நூற்றாண்டின் இடைப் பகுதியில் கப்பல் கட்டுமானத்தில் பெரும் மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. பெருமளவில் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டு அறிமுகப் படுத்தப்பட்டன. கடல் வணிகம் புதிய பரிணாமங்களை கண்டது. சரக்குகளோடு பயணியர் போக்குவரத்தும் அதிகரித்தது. பல புதிய துறைமுகங்களும் தோன்றின. இந்தியத் துறைமுகங் களுக்கிடையேயான கரையோர கடல்வழி வணிகமும் (Coastal Trade) பெருகியது. 19-ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலிருந்து இந்தியாவை ஆளத்தொடங்கிய ஆங்கிலேயர்கள் இந்தியாவின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கும், பெருகி வரும் மக்கள் தொகைக்கும் இத்தகைய வணிகமே ஏற்றதாக அமையும் எனக் கருதினர். இதனால் கப்பல்களின் தேவை மேலும் அதிகரித்தது. பல சிறிய துறைமுகங்களும் உருவாகின.

அறிவியல் வளர்ச்சியின் காரணமாக 19-ஆம் நூற்றாண்டில் பழைய பாய்மரக் கப்பல்களுக்குப் பதிலாக நீராவியில் இயங்கும் கப்பல்கள் அறிமுகமாயின. 1862-ல் நிறுவப்பட்ட பிரிட்டிஷ் இந்திய ஸ்டீம் நேவிகேஷன் கம்பெனி (British India Steam Navigation Company) இந்தியத் துறைமுகங்களுக்கு நீராவிக் கப்பல்களைச் செலுத்தியது. இந்த நிறுவனம் உலகம் முழுவதும் பெரியதும் சிறியதுமாக 160 கப்பல்களை இயக்கி வந்தது. இதன் காரணமாக கடல் வணிகம் பெருகியது. ஏற்கெனவே இருந்த

துறைமுகங்களோடு பல புதிய துறைமுகங்களும் தோன்றின. இந்தியாவில் இருந்து சீனா, ஜப்பான் போன்ற நாடுகளுக்கும் கப்பல் போக்குவரத்துக் கூடியது. பயணிகளின் போக்குவரத்து எளிமையானது.

20-ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலிருந்து பர்மாவில் விவசாய வேலைகளுக்கும், மலாக்காவில் ரப்பர் தோட்ட வேலை களுக்கும் நிறைய கூலிகள் தேவைப்பட்டனர். இங்கெல்லாம் சென்று வேலை செய்ய இந்தியக் கூலித் தொழிலாளர்கள் தயாராக இருந்தனர். மதராசிலிருந்து (சென்னை) பர்மாவிற்கும், மலேசியாவிற்கும் பிரிட்டிஷ் இந்திய ஸ்டீம் நேவிகேஷன் கம்பெனி குறைந்த கட்டணத்தில் கப்பல்களை இயக்கி இருதரப்பு தேவை களையும் நிறைவு செய்து கொண்டிருந்தது.

இருபதாம் நூற்றாண்டில் மதராசிலிருந்து சிங்கப்பூருக்கு இயக்கப்பட்ட நீராவிக் கப்பல் எஸ். எஸ். ரஜுலா (Steam Ship Rajula) என்று அழைக்கப்பட்டது. இந்தக் கப்பல் 1926-ஆம் ஆண்டு இங்கிலாந்தில் கட்டப்பட்டது. "ரஜுலா" குஜராத் மாநிலத்தில் கத்தியாவார் கடற்கரைப் பகுதியில் உள்ள ஒரு கிராமம் ஆகும். இப்பகுதியில் ஆங்கிலேயர்களின் வணிக நடவடிக்கைகள் பெருமளவில் நடைபெற்று வந்ததால் இப்பகுதியின் நினைவாக இக்கப்பலுக்கு இப்பெயர் வைக்கப் பட்டது. கப்பலின் நீளம் 477 அடி, அகலம் 681 அடி, எடை (Tonnage) 8478 டன். இதில் 30 முதல் வகுப்பு, 30 இரண்டாம் வகுப்பு, 92 மூன்றாம் வகுப்பு, 5113 திறந்த வெளி பயணியர் பயணம் செய்யவும் வசதி இருந்தது. இத்துடன் சரக்குகளும் ஏற்றிச் செல்லப்பட்டன.

1927-ஆம் ஆண்டு ஜுன் மாதம் முதல் (சென்னை) மதராசிலிருந்து, நாகப்பட்டணம் வழியாக பெனாங்கு மற்றும் சிங்கப்பூருக்குப் பயணிக்கத் தொடங்கியது. பதினைந்து நாட்களுக்கு ஒரு முறை தொடர்ந்து பன்னிரண்டு ஆண்டுகள் இந்த வழித்தடத்தில் போக்குவரத்து இருந்தது. ஒவ்வொரு முறையும் சுமார் 5000 பயணிகளையும் சரக்குகளையும் ஏற்றிச் சென்று வந்தது. அக்காலத்தில் ஆங்கில இந்தியாவின் பெருமை மிகு கப்பல் என அழைக்கப்பட்டது (Proud Ship of the Anglo Indian).

மதராசிலிருந்து புறப்படும் ரஜுலா நாகப்பட்டணத்தில் ஒரு நாள் நிறுத்தப்பட்டு பயணிகளையும் சரக்குகளையும்

ஏற்றிக்கொள்ளும். நாகப்பட்டணம் துறைமுகத்தில் இருந்து மூன்று மைலுக்கு அப்பால் கடலில் நிறுத்தப்பட்டிருக்கும். கப்பலில் பயணிகளையும், சரக்குகளையும் ஏற்றுவதற்கு சிறிய படகுகள் பயன்படுத்தப்பட்டன. நாகப்பட்டணத்திலிருந்து வெங்காயம் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டது. புறப்பட்ட ஏழு நாட்களில் பெனாங்கு துறைமுகத்தை அடைந்து அடுத்த நாள் சிங்கப்பூர் சென்றடையும். பயணிகளுக்கு குறைந்த அளவு வசதிகளே இருந்தன. பயணிகளின் பயண அனுபவங்கள் குறித்து பல சுவையான செய்திகள் தெரிய வருகின்றன. ஒவ்வொரு வேளை உணவுக்கும் ஒரு சிறுவனிடம் கையில் மணியொன்றைக் கொடுத்து அடிக்கச்செய்து உணவு தயராக இருப்பதாக அறிவிப்பு செய்வார்கள் என ஒரு செய்தி கூறுகிறது.

இரண்டாம் உலகப் போரின்போது (1936-1946) இங்கிலாந்து அரசு தங்களது கடற்படைக்கு உதவியாக இக்கப்பலை அமர்த்திக் கொண்டது. 1938-ஆம் ஆண்டிலிருந்து ஆங்கிலேயப் படையினரை உலகின் பல பகுதிகளுக்கும் ஏற்றிச் சென்றது. பாதுகாப்பு நிமித்தம் காரணமாக வெளியேற்றப்படும் மக்களையும் உலகின் பல நாடுகளுக்கும் ஏற்றிச் சென்றது. 1946-இல் தனது பிறந்த நாட்டிற்குச் சென்று மீண்டும் தனது பயணத்தைத் தொடர இந்தியா திரும்பியது.

1947-இல் மதராஸ்-பெனாங்கு மலேசியாவிற்கு பயணிகள் மற்றும் சரக்குக் கப்பலாக மீண்டும் பயணத்தைத் தொடங்கியது. குறைவான அளவிலேயே பயணியர்கள் ஏற்றிச் செல்லப்பட்டனர். இவர்களில் மிகப் பெரும்பாலோனர் கூலித் தொழிலாளர்கள். கப்பலின் பராமரிப்பு மிகவும் மோசமாக இருந்ததாக அப்போது இதில் பயணித்த பயணிகள் குறித் துள்ளனர். பொழுதுபோக்கிற்கு இரவில் தமிழ்த் திரைப்படங்கள் திரையிடப்பட்டன.

1962-ஆம் ஆண்டு ஜப்பானில் பழுதுபார்க்கப்பட்டு இயந்திரங்களின் திறன் கூட்டப்பட்டது. பெனாங்கிலிருந்து நாகப்பட்டணம் வரும் வழியில் 26.03.1964 அன்று நடுக் கடலில் கப்பலில் பழுது ஏற்பட்டது. ஆனால் எந்த ஆபத்துமின்றி பயணிகளைப் பாதுகாப்பாகக் கொண்டு வந்து சேர்த்தது.

03.11.1966 அன்று பெனாங்கிலிருந்து நாகப்பட்டணத்தை நெருங்கிக் கொண்டிருந்தபோது கடும் புயல் அடித்துக்

கொண்டிருந்தது. எனவே நாகப்பட்டணத்தில் நிற்காமல் சென்னை (மதராஸ்) நோக்கி சென்று கொண்டிருந்தது. புயலின் வேகம் அதிகரித்தது. கோவளம் அருகில் புயல் காற்றின் வேகத்தினால் சுமார் 30 மைல் தூரம் கரையை நோக்கி தள்ளப் பட்டது. ஆனாலும் கப்பலின் இயந்திரத் திறன் காரணமாக மீண்டும் கடலை நோக்கி ஓடி தப்பித்துக் கொண்டது. ஆனாலும் புயல் காற்றின் வேகத்தினால் நடுக்கடலில் தத்தளித்து. இறுதியில் மறுநாள் 1323 பயணிகளுடன் பாதுகாப்பாக மதராஸ் துறை முகத்தினை வந்தடைந்தது. அதே நேரத்தில் அப்பகுதியில் சென்று கொண்டிருந்த கப்பல்கள் பல புயல் காற்றின் வேகத்தினால் தரைதட்டி ஆபத்தில் சிக்கிக் கொண்டன என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. 1971-இல் அந்தமான் தீவுகளுக்கு அருகில் வந்து கொண்டிருக்கும்போது ஜப்பானிய மீன்பிடி படகு ஒன்று கவிழ்ந்து அதிலிருந்தவர்கள் கடலில் தத்தளித்துக் கொண்டிருந்தனர். ரஜூலா அவ்விடத்திற்குச் சென்று உயிருக்குப் போராடிக் கொண்டிருந்த 15 பேரைக் காப்பாற்றிக் கரைக்குக் கொண்டு வந்தது.

ரஜூலா கப்பல் பிரிட்டிஷ் இந்திய ஸ்டீம் நேவிகேஷன் நிறுவனத்திலிருந்து பிரிக்கப்பட்டு சிறிது காலம் பி.ஓ.ஆர் (POR) நிறுவனத்தின் பொறுப்பில் இருந்தது. பி.ஓ.ஆர் மதராசில் இயங்கிவந்த புகழ்பெற்றதொரு பல்நோக்கு ஆங்கிலேய வணிக நிறுவனம். இன்றும் இதேபெயரில் சென்னை அண்ணா சாலையில் செயல்படுகிறது. 10.10.1973-இல் இந்தியக் கப்பல் கழகத்திற்கு (Shipping Corporation of India) ரஜூலா விற்கப்பட்டது. இந்தியக் கப்பல் கழகம் ரஜூலா என்னும் பெயரை மாற்றி 'ரங்கத்' (Rangat) எனப் பெயரிட்டது. ரங்கத் கல்கத்தாவிலிருந்து அந்தமானுக்குப் பயணிகள் கப்பலாக தனது பணியினைத் தொடர்ந்தது. 12.05.1974 அன்று தொழில் நுட்பக் காரணங்களுக்காக கல்கத்தா துறைமுகத்தில் நிறுத்தப்பட்டது. 30.08.1974 அன்று கல்கத்தாவிலிருந்து பம்பாய் துறைமுகத்திற்கு சென்றடைந்தது. அங்கு அதன் மதிப்பு மிக்க இயந்திரங்களும், கருவிகளும் அதன் உடலிலிருந்து பறிக்கப்பட்டன. 1974 டிசம்பர் மாதம், மகாராஷ்டிரா கப்பல் உடைக்கும் நிறுவனத்திற்கு (Maharastra Ship Breaking Company) விற்கப்பட்டு பழைய இரும்புக்காக உடைக்கப்பட்டதோடு தனது 48-வது வயதில் ரஜூலா என்ற ரங்கத் கப்பல் மரணத்தைத் தழுவிக் கொண்டது.

20-ஆம் நூற்றாண்டு கப்பல் வரலாற்றில் அதிக நாள் விபத்துகளின்றி உலகக் கடல் நீர் வழிகளில் பயணித்த கப்பல் என்னும் பெருமையை ரஜுலா பெறுகிறது. தமிழ்நாட்டிற்கும் சிங்கப்பூருக்கும் இடையே பயணிகளையும் சரக்குகளையும் ஏற்றிச் சென்றுவந்த இந்தக் கப்பலின் வரலாறு இப்பகுதிகளின் அக்கால சமுதாயப் பொருளாதார செய்திகளைத் தெரிவிப்பதாக உள்ளது.

சான்றுகள்

Collin worker, 1967, *The World Passenger Ships*, Lan Allan, London.

Laxon, W.A. and Perrs, F.W. 1994, *The British India Steam Navigation Company Ltd.*, London,

Magazines of British Indian Steam Navigation Company

Mitchell W.H. and .Sawyur, L.A 1968, *British Standard Ships*, London

Mitchell, W.H. and Sawyur, L.A 1990, *The Empire Ships*, London

21. தஞ்சை சரஸ்வதி மகால் நூலகத்தில் உள்ள கப்பல் தொடர்பான ஆவணங்களும் நூல்களும்

ப. பெருமாள்

தஞ்சை சரஸ்வதி மகால் நூலகம் இந்தியாவில் உள்ள மிகப் பழமையான நூலகங்களுள் ஒன்றாகும். இந்நூலகம் கி.பி. 16-ஆம் நூற்றாண்டில் தஞ்சையை ஆண்ட நாயக்க மன்னர்களால் (கி.பி.1535-1675) ஆரம்பிக்கப்பட்டு பின் மராத்திய மன்னர்களால் (1676-1855) வளர்க்கப்பட்டது. கி.பி.1798-இல் ஆட்சிக்கு வந்த மராத்திய மன்னர் இரண்டாம் சரபோஜி மன்னர் அதிக சுவடிகளையும் நூல்களையும் தொகுத்து இந்நூலகத்தில் சேர்ப்பித்தார். அவர் இந்நூலகத்தை வளர்த்து உலகறியச் செய்தவர் ஆவார். இவருடைய கல்வி மற்றும் கலை ஆர்வத்தினால் அரிய சுவடிகள், ஓவியங்கள், உலக வரைபடங்கள், மேலை நாட்டில் அச்சிடப்பட்ட நூல்கள் போன்றன இந்நூலகத் தொகுப்பில் சேர்க்கப்பட்டன. இவர் கி.பி. 1820-இல் காசியாத்திரை செல்லும்போது தன்னுடன் நூலகர்கள் மற்றும் எழுத்தர்களை அழைத்துச் சென்று வட இந்தியாவில் உள்ள நூலகங்களிருந்து இந் நூலகத்தில் இல்லாத சுவடிகளை பிரதி செய்து சேர்த்துள்ளார். இவர் ஆங்கிலேயரிடம் கொண்டிருந்த சுமூகமான உறவினால் 1824-இல் இங்கிலாந்தில் உள்ள 'ராயல் ஏசியாடிக் சொஸைட்டி' அமைப்பில் கௌரவ உறுப்பினராக சேர்க்கப்பட்டார். அவ்வமைப்பு அங்குள்ள பெரும் பணக்காரர்களையும், குறுநில மன்னர்களையும் உறுப்பினர்களைக் கொண்ட அமைப்பாகும். அவ்வமைப்பில் உறுப்பினராக சேர்க்கப் பட்டதால் லண்டனில் வெளியாகும் நூல்களின் ஒரு பிரதி அன்பளிப்பாக பெற்றார். மேலும் அங்குள்ள நண்பர்கள் மூலம் நூல்களை விலைக்கு வாங்கியும் இந்தியாவில் பணிபுரிந்த

நண்பர்கள் லண்டன் திரும்பிச் செல்கையில் அவர்களுடைய புத்தகத் தொகுப்பை அன்பளிப்பாகப் பெற்றும் இந்நூலகத்தில் சேர்த்துள்ளார். இவ்வாறு சேர்த்த சுமார் 4500 மேலை நாட்டு நூல்கள் ஆங்கிலம், பிரெஞ்சு, ஜெர்மன், டச்சு, டேனிசு போன்ற மொழிகளில் உள்ளன.

சரபோசி மன்னர் மருத்துவத்தில் மிகவும் ஆர்வம் உள்ளவராய் இருந்தார். இந்த அரண்மனையில் 'தன்வந்தரி மகால்' என்னும் மருத்துவமனையை ஆரம்பித்து மக்களுக்கு மருத்துவத் தொண்டு புரிந்துள்ளார். மருத்துவத்திற்கு பயன்படுத்தும் மூலிகைகளின் படங்களை தாவரத்திலிருந்து கிடைக்கும் வண்ணங்களைக் கொண்டு வரையச் செய்துள்ளார். இதுபோன்று வானவியல், சோதிடம், தத்துவம் போன்றவற்றில் சிறந்த வல்லுநர்களைக் கொண்டு நூல்கள் எழுதச் செய்து இந்நூலகத்தில் சேர்த்துள்ளார். இவர் இசையிலும் வல்லுநராகத் திகழ்ந்துள்ளார். நூற்றுக்கும் மேற்பட்ட மேலை நாட்டு இசை சுர (Notation) நூல்களை வாங்கிச் சேகரித்து வைத்துள்ளார். மேலும் கர்நாடக இசைக்கு நூல்கள் எழுதியுள்ளார்.

இவருடைய காலத்தில் தஞ்சைக்கு வருகைபுரிந்த ரெவரெண்டு ஃபாதர் பிஷப்ஹீபர், வெலண்சியா போன்ற மேலை நாட்டு அறிஞர்களின் குறிப்புகளில் இம்மன்னரின் கல்வி, கலை, இதரப் பணிகளைப் பற்றி அறியமுடிகிறது. சரபோசிமன்னர் 1798-இல் பட்டத்திற்கு வந்தபின் இந்நூலகத்திற்கு சரியான அட்டவணை இல்லை என்பதையறிந்து தகுந்த அறிஞர்களை நியமித்து ஓலைச் சுவடிகளுக்கு ஓலையிலும், காகிதச் சுவடிகளுக்கு காகிதத்திலும் அட்டவணை தயாரிக்கச் செய்துள்ளார்.

நூல்கள், சுவடிகள் தொகுப்பு

சரஸ்வதி மகால் நூலகம் கி.பி.1918-ஆம் ஆண்டு வரை அரண்மனை நூலகமாகவும் பின் அரசின் ஆணைப்படி பொது நூலகமாகவும் மாற்றியமைக்கப்பட்டது. இந்நூலகத்தில் சுமார் 49,000 சுவடிகள் சமஸ்கிருதம், தமிழ், தெலுங்கு, மராத்தி மொழிகளில் பனை ஓலைகளிலும் காகிதத்திலும் உள்ளன. சுவடிகளுடன் சுமார் 69,000 அச்சு நூல்களும் உள்ளன. சுவடிகள், அச்சு நூல்கள் தவிர அரிய வரைபடங்கள், ஓவியங்கள், மராத்திய மன்னர்கள் காலத்தில் எழுதப்பட்ட தினசரிக் குறிப்புகள்,

கடிதங்கள், நிர்வாகத் தகவல்கள், செலவுகள் போன்ற விவரங்கள் மராத்தி மொழியில் மோடி என்ற சுருக்கெழுத்தில் எழுதப்பட்ட சுமார் 1200 கட்டுகள் 2 லட்சம் தாள்கள் இந்நூலகத்தில் உள்ளன. இவ்வாணங்கள் கி.பி.1750-ஆம் ஆண்டிற்குப்பின் 1855 வரை பதிவு செய்யப்பட்ட வரலாற்றுச் செய்திகளைக் கொண்டுள்ளன.

கப்பல் செய்திகள் பற்றிய ஆவணங்கள்

தஞ்சையில் சோழர்கள், நாயக்கர், மராத்திய மன்னர்கள் காலத்தில் வெளி நாட்டு வணிகம் நடைபெற்றது. அத்துடன் இம் மன்னர்களும் கீழ்த்திசை நாடுகளுடன் வணிகத் தொடர்பு கொண்டிருந்ததை இலக்கியங்கள், வரலாற்று ஆவணங்கள் கூறுகின்றன. தஞ்சை நாயக்க மன்னர்களுள் ஒருவரான ரகுநாத நாயக்கர் காலத்தில் போர்த்துக்கீசியர், டேனிசு நாட்டினர் வணிகத்தைப் பெருக்கியிருந்தனர். அவர் காலத்தில்தான் தரங்கம் பாடியிலும் அதைச் சுற்றியுள்ள கிராமத்திலும் வணிக நிறுவனம் அமைத்துக்கொள்ள 99 ஆண்டு குத்தகைக்கு விட்டுள்ளார். இதற்கான ஒப்பந்தம் தங்கத்தாலான ஓலையில் எழுதப்பட்டு இரு மன்னர்களின் கையொப்பங்களுடன் டென்மார்க் ராயல் அருங்காட்சியகத்தில் இருப்பதைக் காணலாம்.

அதுபோன்று மற்ற மன்னர்கள் காலத்திலும் கடல் வணிகம் நடைபெற்றுள்ளது. சரபோசி மன்னர் காலத்தில் கடல் வணிகம் மற்றும் கப்பல் கட்டும் பணி நடந்ததை இந் நூலகத்தில் உள்ள மோடி ஆவணங்களிலிருந்து அறியலாம். இத் தகவல்ளைத் தொகுத்து கப்பல் செய்திகள் என இந்நூலகப் பருவ இதழில் வெளியிடப்பட்டுள்ளன. இதில் இரண்டாம் சரபோசி மன்னர் மேலை நாட்டினரிடம் கொண்டிருந்த தொடர்பால் நாகப்பட்டினம், தரங்கம்பாடி, திருமுல்லைவாயில், கோடியக்கரை ஆகிய இடங்களில் கப்பல் கட்டும் தளங்கள் அமைந்திருந்ததாகக் குறிப்பிடப்படுகிறது.

பட்டுக்கோட்டைக்கு தெற்கே 15 கி.மீ. தொலைவில் அமைந்துள்ள சாளுவநாயக்கன் பட்டினத்திலிருந்து கடல்வணிகம் கீழைக் கடலோர நகரங்களுக்கும் கொழும்பு, யாழ்ப்பட்டினம் (யாழ்ப்பாணம்), அந்தமான் தீவுகளுக்குக் கடல் வணிகம் நடைபெற்றுள்ளது. இந்நகர் பிற்காலத்தில் சரபேந்திர ராஜபட்டினம் என அழைக்கப்படலாயிற்று. ஆங்கிலயர்கள் மாவீரன் நெப்போலியனை வென்றதன் நினைவாக இங்கு ஒரு நினைவு

கோபுரத்தை சரபோஜி மன்னர் கட்டியுள்ளார். அது மனோரா என அழைக்கப்படுகிறது. பின்னர் அது கலங்கரை விளக்கமாகப் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

சாளுவ நாயக்கன்பட்டினத் துறைமுகத்தில் கப்பல் கட்டும் பணியும், கப்பல்கள் செப்பணிடும் பணியும் நடைபெற்றதாக அறியமுடிகிறது. இத்துறைமுகத்தில் இரண்டு பாய்மரமும் (Masts), நான்கு பாய்மரக் கப்பல்களும் கட்டப் பட்டுள்ளன. அவற்றுள் சிலவற்றிற்கு பிரகதீஸ்வரா, ராமபிரசாத், சிவபிரசாத், கணேச பிரசாத், ராஜலட்சுமி, கஜலெட்சுமி எனப் பெயரிட்டுள்ளனர். கப்பல் கட்டும் துறைமுகத் தொழிலாளர்களுக்கு இந்நகரில் குடியிருப்பு வசதி செய்து கொடுத்துள்ளார். மேலும் தொடக்க காலங்களில் நங்கூரங்கள், கயிறு, இதர தளவாடங்கள் ஆங்கிலேயரிடமிருந்து வாங்கப்பட்டதாகவும் பின்னர் உள்நாட்டிலேயே தயாரிக்கப்பட்ட பொருள்கள் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளதாகவும் அறிய முடிகிறது. மேலும், மாலுமிகளுக்கு உதவும் வகையில் தட்ப வெப்பத்தை அறிய வல்லுநர்கள் கொண்ட நிறுவனம் அமைத்துள்ளார்.

இது போன்று கடல் வணிகத்தில் ஆர்வம் மிக்க சரபோசி மன்னர் மேலை நாட்டிலிருந்து தொகுத்த ஆங்கிலம், பிரெஞ்சு மொழி நூல்களில் கடல் பயணம், கப்பல் கட்டும் தொழிலைப் பற்றிய நூல்கள் உள்ளன. அவற்றுள் சில,

1. கி.பி.1692-இலிருந்து *1694* வரை அச்சிடப்பட்ட உலக வரைபடங்கள் (Maps) தொகுப்பு உள்ளது. இவ்வரை படங்களில் கப்பல் மாலுமிகளுக்கு பயன்படும் கடல் திசைகள் (Navigation) கொண்டு வரையப்பட்டுள்ளது. இந்த நூல் இந் நூலகத்தின் மிகப் பழைமையான அச்சு நூலாகும்.
2. *A History of Marine Architecture 3 vols.* John charnock; pub. by R. Fowlde, London,1800.
3. *Nautical Propositions and Institutes,* Dunn Samnel, pub. by S.Dunn, London, 1781.
4. *The Nautical Almanac and Astronomical Ephemeris for the year*, 1822.
5. *Directions for Sailing and from East Indies,* Horsburgh James.
6. *The Ship Builders Depository*
7. Archibald Paloun, 1785, *A complete Treatise on Practical Navigation,* Pub. by Samfuller, Dublin,1785.
8. *The Art of Sail Making*
9. *Pictures of British War Ships.*

மேற்கண்ட நூல்களும், பல மாலுமிகளின் பயணக் கட்டுரைகளும் இந்நூலகத்தில் உள்ளன. இவற்றின் மூலம் உலகில் இருநூறு வருடங்களுக்கு முன் கப்பல் கட்டும் தொழில் கப்பல்களின் வகை போன்ற தகவல்களை அறிய முடிகிறது. மேலும் பல வரைபடங்கள் மூலம் பல இடங்களுக்கு வெவ்வேறு பெயரிட்டுள்ளதை அரிய முடிகிறது. குறிப்பாக 'ஆஸ்திரிலேயா', 'நியூ ஹாலண்ட்' எனவும் 'சோழ மண்டலம்', 'கோரமண்டல்' எனவும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன. இந்நூலகத்தில் உள்ள நூல்களும் பிற ஆவணங்களும் கப்பல் கட்டும் தொழில் பற்றியும் கடல் வணிகத்தைப் பற்றியும் ஆய்வு செய்யவும் உதவும் தகவல் பெட்டகமாக உள்ளன.

சான்றுகள்

பாலசுப்பிரமணியன், குடவாயில், 1999, *தஞ்சாவூர் நாயக்கர் வரலாறு*, தஞ்சாவூர் மகாராஜா சரபோஜியின் சரசுவதி மகால் நூலகம், தஞ்சாவூர்.

மாமன்னர் சரபோஜி ஆய்வுக் கோவை, தொகுதி 1-3, சரசுவதி மகால் நூலகம், தஞ்சாவூர்

Serfoji Rajas, 1989, *Personal Collection English Book Catalogue*, T.M.S.S.M, Library.

Thomas Robinson, *The Last Days of Bishop Heber*, V. Taylor.

22. தேவிக்கோட்டை களஆய்வு

பா.ஷீலா

கோட்டை என்பது போரியலில் சிறப்பிடம் பெறுவது. அரசர்கள் தங்களது பாதுகாப்புக்காக உருவாக்கிய மிகப்பெரிய தற்காப்பு இயந்திரம். உண்ணவும், உறங்கவும் பாதுகாவலர்கள் நிறைந்த அரண்மனையாகத் தோன்றினாலும் அது பெரும் இரகசியங்களும் சூழ்ச்சி வினைஞர்களும் சூழ்ந்த படைக்கலக் கருவிகள் பதுக்கி வைத்திருக்கும் பாசறையாகவும் விளங்கியிருக்கிறது. கற்களால் வடிவமைக்கப்பட்ட இந்தக் கோட்டைகளில் சுவடற்றுப் போனவை பல. அவற்றுள் தஞ்சை மராட்டியர்களுக்குச் சொந்தமான தேவிக்கோட்டை மிக முக்கியமானதாகும்[1]. அழிந்த நிலையிலுள்ள இக்கோட்டை குறித்த கள ஆய்வும், கோட்டையின் வரலாறும் குறித்து இக்கட்டுரை அமைகிறது.

அமைவிடமும் பெயர்க் காரணமும்

நாகை மாவட்டம் சீர்காழி வட்டத்தில் சீர்காழிக்கு வடகிழக்கே 13 கி.மீ. தொலைவில் தேவிக்கோட்டை அமைந்துள்ளது. கொள்ளிடம் ஆறு வங்காள விரிகுடா கடலுடன் கலக்குமிடத்தில் (கழிமுகம்) ஒரு தீவில் இக்கோட்டை அமைந்து இருந்ததால் தீவுக்கோட்டை என அழைக்கப்பட்டது. இப்பெயர் மருவி தேவிக்கோட்டை எனவாயிற்று. இக்கோட்டையைச் சுற்றிலும் ஆறு ஓடுவதால் நீரையே அரணாகக் கொண்டு இக்கோட்டை விளங்கியது எனலாம்[2].

கோட்டையின் அமைப்பு

தேவிக்கோட்டை சுமார் 1.5 கி.மீ. சுற்றளவைக் கொண்டது. இக்கோட்டையின் சுவர் 5.4 மீட்டர் உயரம் கொண்டது. ஆறு

பக்கங்களைக் கொண்ட சதுரமும் வட்ட வடிவிலான கோபுரங்களைத் தாங்கிய வாயில்களைக் கொண்டும் திகழ்ந்துள்ளது. கொள்ளிடம் கடலுடன் கலக்கும் இடத்தில், துறைமுகம் இருந்துள்ளது. துறைமுகத்திற்கு வரும் கப்பல்களிலிருந்து பொருள்களைக் கொண்டு வந்து சேமித்து வைக்கும் பண்டகசாலையாக, கிடங்காக இக்கோட்டையை தஞ்சை மராட்டியர்கள் கட்டியுள்ளனர். இக்கோட்டையிலிருந்து உள்ளூர்களுக்கு கொள்ளிடம் ஆற்றின் வழியே பொருள்கள் கொண்டு செல்லப்பட்டுள்ளன[3].

கர்நாடகப் போர் (கி.பி.1746-1760)

இந்தியாவிற்கு வணிகம் செய்யவந்த ஆங்கிலேயர்கள், பிரெஞ்சுக்காரர்கள் ஆகியோரின் வணிகப் போட்டி நாளடைவில் நாடு கவரும் போட்டியாக மாறியது. உள்நாட்டு அரசியல் நிலைமைகளும் அவர்களின் நாடு கவரும் ஆசைக்கு வாய்ப்பளித்தன. தென்னகத்தில் இவ்விருவரிடமே வலிமையான கப்பற்படையும் தரைப்படையும் இருந்தன. இதனால் உள்நாட்டு மன்னர்கள் தங்களுக்குள் பூசல்கள் ஏற்படும் போதெல்லாம் ஒருவருக்கு எதிராக மற்றொருவர் என்று இவர்களின் படையுதவியை நாடினர்[4].

அரசுரிமைப் போட்டி

விஜயநகரப் பேரரசின் வீழ்ச்சிக்குப் பின் தக்காணத்திலும், தமிழகத்திலும் மராட்டிய அரசுகள் தோன்றின. தமிழகத்தில் மராட்டிய அரசு ஆங்கிலேயர்களுக்கு அடிபணிந்து தமிழகத்தில் ஆங்கிலக் கம்பெனியாட்சி நிறுவுவதற்குத் துணை நின்றது. தஞ்சை மராட்டிய மன்னர் துக்காஜியின் (கி.பி.1728-1736) மரணத்துக்குப் பின் தஞ்சையில் வாரிசுரிமைப் போட்டி துவங்கியது. கி.பி.1739-இல் பிரதாப் சிங் (கி.பி.1739-1763) அரசிருக்கையைப் பெற்றபின் நிலைமை சரிகட்டப்பட்டது. கர்நாடகத்தில் அரசியல் சூதாட்டங்களும், ஆங்கிலேயர் பிரெஞ்சுப் போட்டிகளும் நிகழ்ந்த காலத்தில் தஞ்சை அரசிருக்கையைப் பெற்ற பிரதாப்சிங் திறமையும் அரசியல் நுட்பமுடையவராகவும், மக்கள் ஆதரவைப் பெற்றவராகவும் விளங்கினார்[5].

தஞ்சை அரியணை மீது உரிமை கொண்டாடி வந்த காட்டுராஜா என்கிற சாயாஜி தஞ்சையை ஆண்டு வந்த பிரதாப்சிங்கை . (கி.பி1739-1763) ஆட்சியிலிருந்து நீக்க

ஆங்கிலேயரின் உதவியை நாடினார். ஆங்கிலேயர் தமக்கு தஞ்சை அரசை மீட்டுத் தந்தால் கடலூரிலுள்ள டேவிட் கோட்டையுடன் தெற்கே சுமார் 30 கி.மீ. தொலைவிலுள்ள தேவிக்கோட்டையையும் தருவதாக சாயாஜி பேரம் பேசினார்[6].

தீவுக்கோட்டை படையெடுப்பு

ஆங்கிலேயர் தஞ்சை அரசுரிமை போட்டியை பயன்படுத்தி அவர்களுக்கு சொந்தமானப் பகுதிகளைக் கைப்பற்ற முயற்சி செய்தனர். தீவுக்கோட்டைப் பகுதி துறைமுகப் பகுதியாக இருப்பதாலும், ஆதிக்கப் போட்டியின் போது திருச்சி அருகே படையெடுப்பு நிகழ்த்த இப்பகுதி ஏற்றது என்பதாலும் சாயாஜிக்கு உதவ முன்வந்தனர். இத்துடன் தீவுக்கோட்டை அருகே கடலில் ஆங்கிலேயரின் கப்பல் மூழ்கிப்போய் அதிலிருந்த விலைமதிக்க முடியாத பொருள்களை பிரதாப்சிங் கைப்பற்றிக் கொண்டதும் ஆங்கிலேயர் தீவுக்கோட்டை மீது படையெடுக்கக் காரணமாகியது[7].

மேற்கண்ட காரணங்களால் ஆங்கிலேயர் சாயாஜியின் வேண்டுகோளுக்கு இணங்க, 430 ஐரோப்பிய வீரர்களும் 1000 நாட்டுப் படைவீரர்களும் கொண்ட படையொன்று காப்டன் ஜேம்ஸ் கோப் தலைமையில் ஏப்பிரல் 1749-இல் தீவுக்கோட்டையைத் தாக்க கடலூரிலிருந்து புறப்பட்டது. ஐந்து தரைப்படைகளும் நான்கு சிறிய பீரங்கிப் படைகளும் ஆங்கிலேயர் படையிலிருந்தன. மேலும், ஆங்கிலேயர் கப்பல் படையின் உதவியையும் நாடினர். கப்பல் படையும் தீவுக்கோட்டை அருகே துறைமுகத்திற்கு வந்தது. ஆனால் மரங்கள் அடர்ந்து காணப்பட்டதால் தரைப்படை வீரர்களால் கப்பலின் வருகையை அறியமுடியவில்லை. அவர்களுக்கு உள்ளூர்க்காரர்களின் உதவிகளும் கிடைக்காமையால் கோட்டையைத் தகர்ப்பது கடினமாகியது. கோட்டையை அடைவதற்கு கால்வாயை (நீர் அரண்) கடக்க முயற்சித்ததில் நானூறு வீரர்கள் பதினைந்தே நிமிடத்தில் உயிரிழந்தனர்[8].

பிரதாப்சிங் ஆங்கிலேயருக்கெதிராக சேனாபதி மானோஜிராவ் தலைமையில் (நாகாஜி ராயர்) ஒரு சேனையை அனுப்பி ஆங்கிலேயரிடமிருந்து அக்கோட்டையைக் காத்தார். மன்னரது உத்தரவின்படி ஜாபர் சாயுபு என்பவரை கோட்டைக் காவலனாக நியமித்து மானோஜிராவ் தஞ்சாவூர் திரும்பினார்[9].

தோற்ற ஆங்கிலப்படை 11 மே 1749-இல் தளபதி கோப் தலைமையில் டேவிட் கோட்டைக்கு பேரச்சத்துடன் பின்வாங்கியது[10].

இரண்டாவது படையெடுப்பு

இரண்டாவது முறையாக ஆங்கிலேயர் தீவுக்கோட்டை மீது தாக்குதல் நடத்தினர். இது சாயாஜிக்கு தஞ்சை அரியணையைப் பெற்றத் தருவதற்காக அல்ல. ஆங்கிலேயரின் முதல் தாக்குதல் தோல்வியை தழுவியதாகும்[11]. இரண்டாவது தடவையாக மேஜர் ஸ்டிரிங்கர் லாரன்சின் தலைமையில் 800 ஐரோப்பிய வீரர்களும், 1500 நாட்டுப்படை வீரர்களும், அடங்கிய ஒரு படை தேவிக்கோட்டைக்கு அனுப்பப்பட்டது. இப் படையில் இந்தியாவில் ஆங்கிலப் பேரரசின் நிறுவனரான இராபர்ட் கிளைவ் (கி.பி.1725-1774) லெப்டினன்டாக இருந்தார். தஞ்சை மராட்டிய மன்னர் பிரதாப்சிங்கும் சர்தார்களையும் சேனைகளையும் தீவுக்கோட்டைக்கு அனுப்பினார்.

ஆங்கிலேயப் படை தீவுக்கோட்டைக்கு எதிரே கொள்ளிடம் ஆற்றங்கரைக்கு வந்து சேர்ந்தது. ஆங்கிலேயரது படைகள் கொள்ளிடக்கரையில் நின்றதால் அவ்வழியே தஞ்சாவூர் சேனை செல்வது தடைப்பட்டது. எனவே மாற்று வழியில் ஆற்றைக் கடக்க முயற்சித்தபோது ஆங்கிலேயர் சுடச் செய்தனர். ஆற்று மணலில் குதிரை வேகம் குறைந்ததாலும், குதிரைகளை திருப்ப முடியாமற் போனதாலும் தஞ்சை சேனைகள் சேதமாயின.

கடல் வழியே படைகள் வந்தவுடன் ஆங்கிலேயர் தாக்குதல் நடத்தினர். மூன்று நாள் தாக்குதலில் கோட்டையினுள் நுழைய ஒருவழி ஏற்பட்டது. கோட்டையினுள் செல்ல ஆற்றைக் கடக்க வேண்டும். ஆற்றில், நீர்வரத்து அதிகமிருந்ததால் ஆற்றைக் கடப்பது கடினமாகியது. மறுகரையில் மராட்டியப் படையும் நின்றிருந்தது. ஆகவே, ஜான்மூர் என்பவர் 400 பேர் தாங்குமளவிற்கு ஒரு மரப்பாலத்தைக் கட்டினார். கோட்டை பாதுகாவலருக்கு தெரியாமல் ஆற்று நீரில் நீந்தி ஒரு மரத்தில் பாலத்தை கயிறு மூலம் இணைத்தனர். அடுத்த நாள் ஆங்கிலப்படை வீரர்கள் ஆற்றைக் கடந்து கோட்டையை அடைந்தனர். ஸ்டிரிங்கர் லாரன்சின் பீரங்கிகள் கரையிலிருந்தபடி தீவுக்கோட்டையின் மதில்களைத் தகர்த்தன. இன்று இவ்விடம்

பீரங்கிமேடு என்று அழைக்கப்படுகிறது. இது மகேந்திரப்பள்ளிக்கு அருகிலுள்ளது. கோட்டைக்குள் முன்னேறித் தாக்கும் படைக்குத் தலைமை தாங்கிச் செல்ல இராபர்ட் கிளைவ் முன்வந்தார். உடனே கிளைவ் 35 ஆங்கிலேயர்களையும் 700 நாட்டு வீரர்களையும் அழைத்துக்கொண்டு முன்னே சென்று தாக்கினார்.

இவ்வாறு கிளைவ் சென்றபோது நாட்டுப்படை வீரர்கள் ஆங்கிலேயருக்குத் தெரியாமல் களத்திலிருந்து பின்வாங்கவே, ஆங்கிலேயர் மட்டும் தனியே நின்றனர். அப்பொழுது தஞ்சையின் குதிரைப்படையினர் ஆங்கிலேயரைச் சூழ்ந்து கொண்டு தாக்கினர். சில நிமிடங்களில் ஆங்கிலேய வீரர்கள் அனைவரும் கொல்லப்பட்டனர். கிளைவை நோக்கி ஒரு வீரர் குதிரையில் பாய்ந்து வந்தபோது அவர் சற்று ஒதுங்கி உயிர் தப்பினார். எஞ்சியிருந்த மூன்று ஆங்கிலேயரையும் தன் படையணியில் சேர்த்துக் கொண்டு கடுமையாகப் போரிட்டார். தஞ்சை மராட்டியப் படை தளபதி சர்தார் வீரப்பா போரில் இறந்தார். தீவுக்கோட்டையும் வீழ்ந்தது. இச்சண்டையினால் இராபர்ட் கிளைவ் முக்கிய புள்ளியாக மதிக்கப்பட்டார்[12].

உடன்படிக்கை

ஆங்கிலேயரும் பிரதாப்சிங்கும் உடன்படிக்கை செய்துகொண்டனர். தீவுக்கோட்டை ஆங்கிலேயர் வசம் ஒப்படைக்கப்பட்டது. பிரதாப்சிங் போர் நஷ்ட ஈடும் வழங்கவும் ஒப்புக்கொண்டார். சாயாஜிக்கு ரூ.4000 ஓய்வுத் தொகை கொடுக்கவும் ஒப்புக்கொண்டார். தீவுக்கோட்டைக்காக ஆண்டொன்றுக்கு 1100 வராகன் ஆங்கிலேயர் தஞ்சை மன்னருக்குக் கொடுத்தார்கள். தீவுக்கோட்டையில் ஆங்கிலேயர் படை நிறுத்தி வைக்கப்பட்டது[13].

கர்நாடகப் போரில் நவாபுகளுடன் திருச்சியில் போர் செய்யும்போது ஆயுதங்கள் வழங்குமிடமாகவும் தங்குமிடமாகவும் தீவுக்கோட்டை பயன்படுத்தப்பட்டது. 1757-இல் கடலூர் பிரெஞ்சுக்காரர்களால் வீழ்த்தப்பட்டபோது தீவுக்கோட்டையும் பிரெஞ்சுக்காரர்களின் வசம் வந்தது. 1758-இல் பிரெஞ்சுக்காரர்கள் இக்கோட்டையை பீரங்கிகள் வைத்து பாதுகாக்கும் கிடங்காகப் பயன்படுத்தினர்.

ஆங்கிலேயர் 1759-ஆம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் மறுபடியும் தீவுக்கோட்டையை தாக்கினர். சிப்பாய்களின் தவறான

நடவடிக்கையால் ஆங்கிலேயர்களால் வெற்றியடைய முடிய வில்லை. மறுபடியும் 1760-இல் கோட்டையை தாக்கி பிரெஞ்சுக் காரர்களிடமிருந்து கைப்பற்றினர். இவ்வாறு கர்நாடகப் போரினால் தீவுக்கோட்டை சிதைந்து நிர்மூலமாகியது[14].

எனவே தீவுக்கோட்டை தஞ்சை மராட்டிய மன்னர்களுக்கு பண்டகசாலையாகவும், ஆங்கிலேய-பிரெஞ்சு ஆதிக்கப்போட்டியில் படைக்கருவிகள் பாதுகாக்கும் கிடங்காகவும் இருந்துள்ளது என்பது நன்கு தெரியவருகிறது.

படம் 22.1 பாழடைந்த நிலையில் தேவிக்கோட்டை

இன்றைய நிலை

தேவிக்கோட்டை இருந்த இடம் இன்று கோட்டைமேடாக காட்சியளிக்கிறது. கோட்டைச் சுவரின் அடிப்பகுதி மட்டுமே இன்று எஞ்சியுள்ளது (படம் 22.1,2.3). கர்நாடகப் போரில் இக்கோட்டை ஆங்கிலேயர்களால் தாக்கப்பட்டு தரைமட்டமாக்கப்பட்டது. சிதைந்து போன அக்கோட்டை செங்கற்களைப் பயன்படுத்தி அப்பகுதியில்

படம் 22.2 பாழடைந்த நிலையில் தேவிக்கோட்டை

படம் 22.3 கோட்டைமேடு

வாழ்ந்து வந்த மக்கள் தங்களது வீடுகளைக் கட்டிக்கொண்டு பயிர்த் தொழில் செய்து வாழ்ந்து வந்தனர். கொள்ளிடம் ஆற்றில் வெள்ளப்பெருக்கு ஏற்படும் காலங்களில் இப்பகுதி அதிக அளவில் பாதிப்பிற்குள்ளாவதால் மக்கள் அருகிலுள்ள கொள்ளிடம், ஆச்சாள்புரம், மகேந்திரப்பள்ளி, பழையாறு, பிச்சாவரம் போன்ற ஊர்களுக்கு குடிபெயர்ந்துவிட்டனர். இன்று ஓரிரு வீடுகளே உள்ளன.

நெல், வேர்க்கடலை, கம்பு, கேழ்வரகு போன்ற பயிர்கள் பயிரிடப்பட்ட இவ்வூர் இன்று கருவை முள்காடாக காட்சி யளிக்கின்றது. கோட்டையன், காளி, மன்மதன் போன்ற சிறுகோயில்கள் உள்ளன. வெளியூர் சென்று வாழும் இவ்வூர் மக்கள் ஒவ்வொரு வருடமும் முக்கிய நாள்களில் இங்கு வந்து திருவிழாக்களை கொண்டாடி மகிழ்கின்றனர். இக்கோட்டைக்கும் பிச்சாவரத்திற்குமிடையே சுரங்கப்பாதை இருப்பதாகக் கூறப்படுகிறது. போரில் இக்கோட்டை அழிக்கப்பட்டாலும் ஆங்கில, பிரெஞ்சு ஆதிக்கப்போட்டியில் தேவிக்கோட்டை முக்கிய பங்கு வகித்தது என்பதை அறிய இயலுகிறது.

சான்றெண் விளக்கம்

---

[1] Hemingway, F.R., 1913, *Tanjore Gazetteer, Vol. I*, Cosmo Publications, Chennai. p.255.

[2] Srinivasan, C.K., 1944, *Maratha Role in the Carnatic*, Annamalai University, Annamalai Nagar. p.263.

[3] வேங்கடராமையா,கே.எம்.,1987, *தஞ்சை மராட்டியர் மன்னர் வரலாறு*, தமிழ்ப் பல்கலைக்கழகம், தஞ்சாவூர். ப.108.

[4] Rajayyan, K., 2005, *Tamil Nadu - A Real History*, Ratna Publications, Thiruvananthapuram, pp.251-252.

[5] வேங்கடராமையா,கே.எம்.,1987, *மு.சு. நூ.*, பக்.100-129.

[6] முருகேசன், சி.ஷி., 1994, *தென்னிந்தியக் கோட்டைகள்*, அசோகன் பதிப்பகம், சென்னை. பக்.171-172.

[7] Srinivasan, C.K., *op.cit.*, p.262.

[8] Hemingway, F.R., *op.cit.*, p. 255.

[9] *போன்ஸ்லே வம்ச சரித்திரம்*, சரசுவதி மகால் நூல் நிலையம், தஞ்சாவூர். 1980, ப.96.

[10] Rajayyan, K., 1969, *A History of British Diplomacy in Tanjore*, Rao & Raghavan, Mysore, p.29.

[11] Srinivasan, C.K., *op.cit.*, pp.263-264.

[12] வேங்கடராமையா,கே.எம்., *மு.சு. நூ.*, பக்.109-110.

[13] Mallesan, G.B., 1863, *History of the French in India* ,W.H. Allen & co., Ltd., London, p.244.

[14] Orme, 1861, *A History of Military Transaction of the British Nation in Hindustan*, W.H. Allen & co., Ltd., London.p.108.