நம் நாட்டுக் கப்பற் கலை

ACL-TNAL
00818

நுண்கலைச் செல்வர்
சாத்தன்குளம் அ. இராகவன்

தமிழ்ப் புத்தகாலயம்
...5.பைகிராப்ட்ஸ் ரோடு. சென்னை-5.

D525
N68
100468

FOREWORD

By

Prof. V. K. R. V. Rao

Minister of Transport and Shipping, Govt. of India.

I was delighted to glance through this history of the industries of ancient India. Every one knows that India is an ancient country with a proud civilisation and had, from historic times, built a highly advanced society with all-round development in agriculture, industry, commerce, arts, Learning and religion. But not many people are aware that ancient India, more especially peninsular India, was a highly developed maritime nation, building its own ships and sailing them across the then known seas, carrying not only merchandise but also culture, civilisation, warriors and Learned men. Unfortunately, foreign rule killed the indigenous shipping fleet and the indigenous shipping industry and most of us forgot the country's rich marine traditions. It is a matter for satisfaction that with the advent of independence, both shipping and ship construction are again coming into their own in India. India today ranks 17 th in the world's list of merchant shipping fleets and owns a shipping tonnage of nearly 20 lakh tons; and ships flying the Indian flag now ply on all the oceans of the world. India is also building her own ships, though not to an adequate extent. The Hindustan Shipyard at Vizagapatnam turns out 2 to 3 ships a year of 12 to 13,000 tons and, in due course, will be increasing its production by doubling its capacity. A new shipyard is going to be

constructed at Cochin which will be producing 2 ships a year of 66,000 tons each. Ship-repairing facilities are also being provided and industries being establshed for manufacturing ship equipment and ancillaries. Our ports are also being developed and modernised to meet the requirements of modern shipping. India is once again becoming a maritime nation and, in doing so, she is only reviving her historic traditions in this field. I have no doubt that, in due course, Indian shipping will expand and develop, and reach a Level when India will rank among the first 5 or 6 of the world's largest owners and operators of merchant shipping. This time is not far off when India will once again revive and perhaps even surpass her ancient glory as a maritime nation.

South India took a high place in India's shipping history in ancient times. Today she has revived that position with respect to ports, shipping fleet, marine personnel, and ship construction.

I congratulate the author for his efforts and I commend this volume to the attention of all those who are interested in Indian shipping and its long history.

New Delhi
26-9-68

C K Reddy

தமிழக அரசு பொதுப்பணி—போக்குவரத்துத் துறை அமைச்சர்

மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி அவர்களின்

முன்னுரை

மழை பெய்கிறது. சிறிது நேரத்தில் தெருவில் ஆறு ஓடுவதுபோல மழைநீர் ஓடுகிறது. குழந்தைகள் தங்கள் சின்னஞ் சிறிய கால்களால் தொப தொபவென்று அந்த மழைத் தண்ணீரில் நனைந்து கொண்டு என்ன செய்கிறார்கள் என்று பாருங்கள். காகிதக் கப்பல்கள் பண்ணி ஓடுகிற நீரிலே மிதக்க விடுகிறார்கள். இதுதான் தமிழ்க் குழந்தைகளின் இயல்பான உள்ளுணர்ச்சியாகும். இந்த இயற்கையான உள்ளத்து உந்துணர்ச்சிக்கு ஆக்கம் அளிப்பதற்கே நமது ஆசிரியர்—முதுபெரும் நுண்கலைச் செல்வர்—சாத்தன்குளம் திரு. அ. இராகவன் அவர்கள் 'நம் நாட்டுக் கப்பற் கலை' என்னும் அருமையானதொரு நூலை எழுதித் தந்திருக்கிறார்.

மரம், கட்டுமரம், மிதவை, தெப்பம் போன்றவற்றை உள்நாட்டு நீர்நிலைகளில் பயன்படுத்திக் கொண்ட தமிழர்கள்தான் கீழ்க்கடல், மேற்கடலில் ஞாலம் நடுங்க வரும் கப்பல்களையும் மிதக்க விட்டார்கள்.

வங்கம், நாவாய், அம்பி, தோணி, புணை போன்ற நீரைக் கடக்கும் சாதனங்களும், மரக் கலங்களை ஓட்டும் மீகாமன் எனும் மாலுமிகளும், ஆழ்கடலிலும், நள்ளிரவிலும் கரைகளை அறிந்து ஓட்டுவதற்கென்று கட்டப்பட்ட கலங்கரை விளக்கங்களும் பழங்காலத்திலேயே தமிழகத்தில்இருந்த உண்மையை மறுப்பார் இல்லை.

கடலில் இயங்கும் காற்றைக் கலஞ் செலுத்துவதற்குப் பணிகொள்ளும் கருவியாக முதலில் கண்டவர் தமிழரே என ஆராய்ச்சியாளர் கூறுவது மிகையாகாது.

பூம்புகார், கொற்கை, முசிறி போன்ற துறைமுகங்களின் வரலாறு இன்றைக்கும் தமிழர்களைப் பூரிப்படையச் செய்யும். தமிழர்களின் எண்ணற்ற வணிகக் கப்பல்களும், போர்க் கப்பல்களுமே கடல் கடந்த நாடுகளில் எல்லாம் நமது புலிமீன் விற்கொடியைப் பறக்க விட்டிருக்கின்றன.

சிங்களம் புட்பகம் சாவக—மாதிய
தீவு பலவினுஞ் சென்றேறி—அங்கு
தங்கள் புலிக்கொடி மீன் கொடியும் நின்று
சால்புறக் கண்டவர் தாய்நாடு

என்ற மகாகவி பாரதியார் பாட்டு வரிகளிலிருந்து தமிழர்கள் அந்நாடுகளோடு வணிகத் தொடர்பு

மட்டும் கொண்டிருக்கவில்லை, அரசியல் தொடர்பும் கொண்டிருந்தனர் என்பதை உணரலாம்.

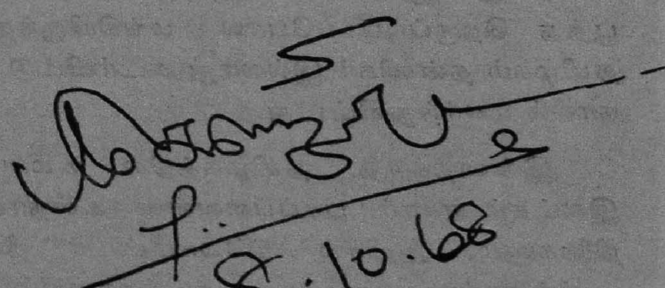
கப்பல் கட்டுந் திறனில் தமிழர்கள் எத்துணைச் சிறப்புப் பெற்று விளங்கினார்கள் என்பதை, இத்தாலிய நாட்டுச் சிறப்புமிகு மாலுமியான மார்க் கோபோலோவின் வரலாற்றுக் குறிப்பைக் கொண்டே இந்நூலில் ஆசிரியர் விளக்கியிருக்கிறார். தாங்கள் கட்டுகிற கப்பல்களைப் பன்னிரண்டு ஆண்டுகளுக்கு ஒருமுறை பழுதுபார்த்துத் தீர வேண்டும். ஆனால் தமிழர் கட்டிய கப்பல்களுக்கு ஐம்பது ஆண்டானாலும் பழுது பார்க்கும் அவசியம் இல்லை என்று லெப்டினெண்ட் வாக்கர் என்ற ஆங்கிலேயர் கி. பி, 1811–ஆம் ஆண்டு கூறியிருப்பதைப் படிக்கும்பொழுது, அண்மைக் காலம் வரையிலும் தமிழர்கள் இத்துறையில் எவ்வளவு சிறப்புற்று விளங்கி வந்திருக்கிறார்கள் என்பதை நாம் உணரலாம்.

நமது ஆற்றல், கலைத்திறன் எல்லாம் நீறு பூத்த நெருப்புப் போல மங்கியிருந்தாலும்— தமிழகம் தன்னிகர் இல்லாது சுடர்விட்டு ஒளிரும் காலம் மலர்ந்துவிட்டது.

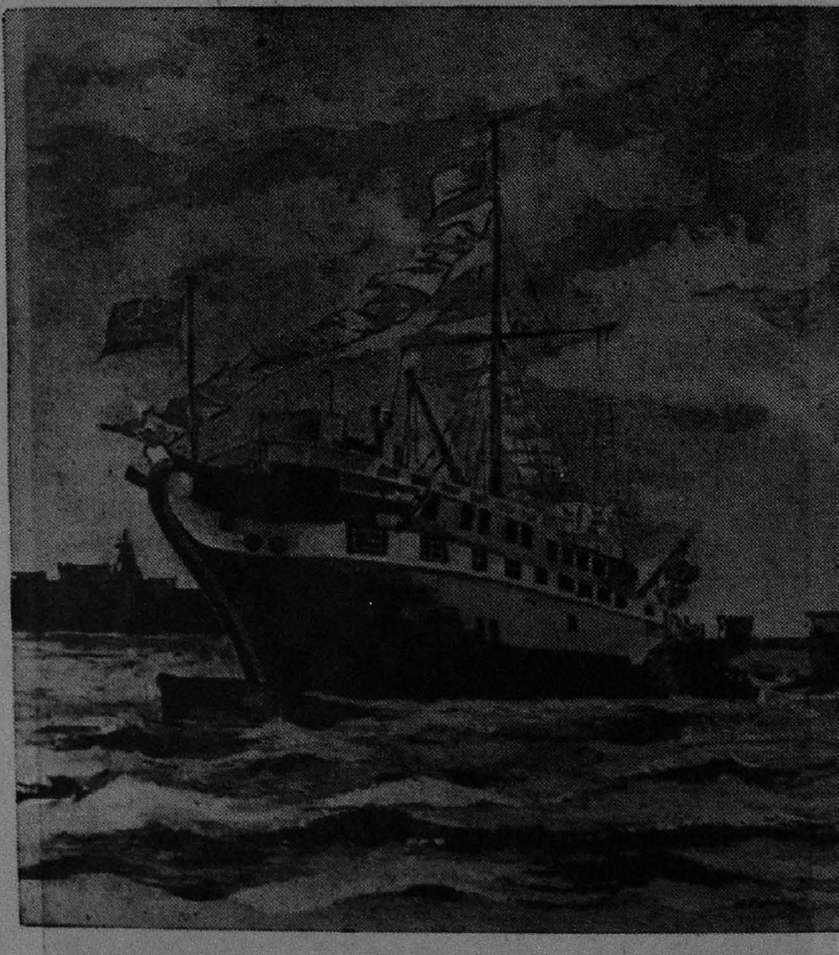
இன்றைக்குத் தமிழகத்தில் சுமார் எட்டு இலட்சம் ஏக்கர் பரப்பளவுள்ள உள்நாட்டு நீர் நிலைகளும், ஆயிரம் கிலோமீட்டர் நீளமுள்ள ஆழ்ந்தகன்ற அழகிய கடற்கரையும் இருக்கின்றன. சென்னைத் துறைமுகத்தைத் தவிர கடலூர், நாகப்பட்டினம், தூத்துக்குடி போன்ற நடுத்தரத் துறைமுகங்களும், பறங்கிப்பேட்டை,

அதிராமப் பட்டினம், தொண்டி, பாம்பன், இராமேஸ்வரம், கீழக்கரை, குலசேகரப் பட்டினம், கொளச்சல் போன்ற சிறு துறைமுகங்களும் இருக்கின்றன. இவை எல்லாம் சிறந்த முறையில் முன்னேற்றம் அடைவதற்குத் தமிழக அரசு ஆவன செய்து வருகிறது.

இத்துறையில் நமது ஆற்றலுக்கும், எழுச்சிக்கும் உறுதுணையாக இந்த நூல் அமைந்திருப்பதைப் பாராட்டுகிறேன். 'தமிழ் நாட்டின் திருவிளக்குகள்,' 'தமிழர் பண்பாட்டில் தாமரை,' 'சாவக—தமிழகக் கலைத் தொடர்புகள்' ஆகிய நூல்களை முன்னரே எழுதிப் பேரும் புகழும் பெற்றுள்ள திரு. அ. இராகவன் அவர்கள், 'நம்நாட்டுக் கப்பற்கலை' எனும் இந்த அரிய அழகிய நூலையும் தமிழுலகுக்கு வழங்கியிருக்கிறார். தமிழ்ப் புத்தகாலயத்தின் வெளியீடாகிய இதனைத் தமிழர்கள் அனைவரும் வரவேற்பார்கள் என்றே நம்புகிறேன்.



கப்பலோட்டிய தமிழர் உயர்திரு. வ. உ. சிதம்பரம் பிள்ளை
அவர்கட்கு இந்நூல் காணிக்கை.



இப்பொழுது உலகில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் கப்பல்கள் யாவற்றினும் மிகப்பழமையான இத் திருக்கோணமலை 1817ல் இந்தியாவில் கட்டப்பெற்றது.

உள்ளுறை

அதிகாரம் பக்கம்

தோற்றுவாய் 15

முதற் பாகம்—முற்காலத்துத் தோன்றிய கலங்கள்

1. மரக் கலங்களின் தோற்றம் 27
2. கவினுறும் கப்பற்கலை 43
3. இலக்கியத்தில் மரக்கலம் 59
4. கலைகளில் கப்பல்கள் 80
5. மூவேந்தர் கடற்படையும் நீரரணும் 102
6. துறைமுகங்களும் கலங்கரை விளக்குகளும் 114
7. தமிழர்கள் மீன்பிடிக்க கண்ட முதற் சாதனங்கள் 128
8. மரக்கல வகைகள் 151
9. அழகிய அம்பிகள் 178

இரண்டாம் பாகம்—முற்காலக் கடல் வாணிபம்

10. தமிழர்களின் கடல் வாணிபம் 189
11. கீழ்த்திசை வணிகம் 204
12. தமிழர்-யவனர் கடல் வணிகம் 237

மூன்றும் பாகம்—இடைக்காலத்தில் எழுந்த கலங்கள்

13. கேரளம் 253
14. ஆந்திரா 272
15. கலிங்கம் 281
16. வங்கம் 293
17. மகராட்டிரம் 275
18. மகதம் 289

நான்காம் பாகம்—உணவும் போக்குவரத்தும்

19.	மீன் உணவும் படகுகளும்	303
20.	மீன் பிடிக்கும் சாதனங்கள்	308
21.	நீர்வழிப் போக்குவரத்து	312
22.	நீள் கடல் போக்குவரத்தின் வரலாறு	327

ஐந்தாம் பாகம்—இன்றைய வாணிபமும் பாதுகாப்பும்

23.	இந்திய வாணிபக் கப்பல்களின் மறுமலர்ச்சி	341
24.	அரசாங்க ஆதரவு	353
25.	நவ இந்தியத் திட்டம்	361
26.	கடற்படையின் முக்கியத்துவம்	366
27.	இந்தியக் கடற் படை	371
	முடிவுரை	382

படங்கள்

		பக்கம்
	வ. உ. சி.	
	திருக்கோணமலைக் கப்பல்	
1.	மொகஞ்சதாரோ கப்பல் சின்னம்	98
2.	மொகஞ்தாரோ படகு	,,
3.	பல்லவர் காசு 2-ஆம் நூற்றாண்டு	,,
4.	ஆந்திரர் காசுகள் ,,	99
5.	நியூசிலாந்தில் தமிழ் எழுத்துப் பொறித்த மணி	,,
6.	அரிமுக அம்பி	,,
7.	பரிமுக அம்பி	100
8.	கரிமுக அம்பி	,,
9.	அஜந்தா ஓவியத்தில் ஓடங்கள்	,,
10.	தானக மாடம்	,,
11.	விஜயனின் இலங்கைப் பயணம் (அஜந்தா ஓவியம்)	101
12.	அன்னமுக அம்பி	,,
13.	நீரணி மாடம்	,,
14.	கட்டுமரங்களின் தோற்றம்	143
15.	கோசா	,,
16.	கட்டுமர வகைகள்	144
17.	கெய்ஞ	,,
18.	மச்சுவா	145
19.	புணை	,,
20.	காக்கிடை பாதரட்சைப் படகு	,,
21.	தெப்பம்	146
22.	மிதவை	,,
23.	சம்பான்	,,
24.	திருப்பாலக்குடி மீன்பிடிக்கும் படகு	,,
25.	கீழ்க்கரை மீன்பிடிக்கும் படகு	,,

26. அதிராம் பட்டினம் மீன்பிடிக்கும் படகு 147
27. முத்துப்பேட்டைத் தோணி ,,
28. காசி 148
29. சாரங்கா ,,
30. கோதாவரி ஆற்றில் ஓடும் சங்கடம் 149
31. மயில்முக அம்பி (பிரமபுத்திரா ஆற்றில் ஓடுவது) ,,
32. பரிசில் (காவிரியாற்றில் ஓடுவது) 150
33. மசுலா ,,
34. பட்டுவா 173
35. வத்தை (கேரள நாட்டில் ஓடுவது) ,,
36. டிங்கி 174
37. பிளாவு (கேரள நாட்டு ஆற்றில் ஓடுவது) ,,
38. வள்ளம் 175
39. பசரா ,,
40. கிராப் 176
41. கல்லா ,,
42. வங்கம் (ஆழ்கடலில் விரைந்தேகும் கலம்) 177
43. நாவாய்
(அயல் நாடு சென்று மீளும் தமிழகக் கப்பல்) ,,
44. பாண்டிய நாட்டு மரக்கலம் 203
45. கொற்கையில் கப்பல் கட்டும் காட்சி ,,
46. சிவாஜியின் கடற்படைக் கப்பல் 287
47. மகராட்டிரப் போர்க் கப்பலின் முன்னணியம் ,,
48. மொகலாயப் போர்க் கப்பல்
(கி. பி. 16–ஆம் நூற்றுண்டு) 288
49. இந்தியக் கடற்படையின் கோடிக் கப்பல்
ஐ. என். எஸ் "டெல்லி"
50. சுதந்திர இந்தியாவில் கட்டப்பட்ட முதல் கப்பல்
ஜலஉஷா

பதிப்பகத்தார் குறிப்பு

''நம் நாட்டுக் கப்பற் கலை'' என்ற இந்த நூலை வெளியிடுவதில் மகிழ்ச்சியும் பெருமையும் அடைகிறோம்.

''இப்போது நாம் கடற் படை என்று கூறுகின்ற பொருளில் பழங்காலத்தில் ஒரு கடற் படை இருந்ததென்றால் அது சோழ சாம்ராஜ்யத்தின் கடற்படையேதான்'' என்று ஒரு ஆங்கிலப் பேராசிரியர் பாராட்டும் அளவிற்குத் தமிழர்களின் கப்பல் தொழில் முன்னேறி இருந்தது. ஆனால் நமது கப்பல் தொழிலைப்பற்றி இதுவரை தமிழில் ஒரு குறிப்பிடத்தக்க நல்ல நூல் வெளிவந்ததாகத் தெரியவில்லை.

அதிகமான தகவல்களுடனும் விரிவான வரலாற்றுச் செய்திகளுடனும் கப்பல் தொழில் பற்றித் தமிழில் வெளி வரும் முதலாவது நூல் இதுதான்.

மிகவும் சிரமப்பட்டு பல செய்திகளையும் தேடிச் சேகரித்து ஆதாரபூர்வமான இந்தச் சிறந்த நூலை எழுதித் தந்த ஆசிரியர் நுண்கலைச் செல்வர் சாத்தன்குளம் அ. இராகவன் அவர்கட்கு எங்கள் நன்றி உரித்தாகுக.

இந் நூலுக்கு ஒரு சிறந்த முன்னுரை அளித்துள்ள தமிழக பொதுப்பணி அமைச்சர் மாண்புமிகு கலைஞர் மு. கருணாநிதி அவர்கட்கும் நல்லதோர் அணிந்துரை அளித்துள்ள பாரத அரசின் போக்குவரத்து—கப்பல்துறை அமைச்சர் பேராசிரியர் வி. கே. ஆர். வி. ராவ் அவர்கட்கும் எங்கள் உளமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறோம்.

சென்னை
14-10-68

தமிழ்ப் புத்தகாலயத்தார்

தயவுசெய்து கவனிக்க

பக்கம் எண் 296–க்குப் பின் 297 என்று தொடர்வதற்குப் பதிலாக 265 என்று ஆரம்ப மாகிறது. அச்சுப் பிழை பக்க எண்ணில் மட்டும் ஏற்பட்டுள்ளதே தவிர, பொருளின் தொடர்ச்சி யில் எவ்வித மாற்றமும் இல்லை. விஷயம் தொடர்ந்து ஒழுங்காகவே செல்கிறது. பக்க எண்ணில் ஏற்பட்டுவிட்ட இந்த அச்சுப் பிழைக் காக வருந்துகிறோம். விஷயத் தொடர்பைக் கருதி வாசகர்கள் இந்தத் தவறை மன்னிப்பார்களென்று நம்புகிறோம்.

தோற்றுவாய்

மிகத் தொன்மையான காலத்திலே கப்பற்கலையை அறிந்திருந்த தமிழ்நாடு அக்கலையைக் கண்ணும் கருத்துமாய் வளர்த்து வந்தது. பின்னர், அக்கலை பாரதநாடு முழுவதிலும் பரவியது.

பண்டைக் காலத்தில் பாரத மக்கள் பெற்ற சீருக்கும் சிறப்பிற்கும் நாகரிகத்திற்கும் மூலமாய் விளங்கியவை கப்பல்களேயாகும். நமது நாட்டின் புகழ் ஞாலமெல்லாம் பரவக் காரணமாய் இருந்தது நமது கப்பற்கலையே.

தமிழர்களின் தொல்குடியில் தோன்றிய பாண்டிய மன்னனின் அரச தூதர் இரண்டாயிரம் ஆண்டுகளுக்குமுன், இரட்டை மீன்கள் பொறித்த பாண்டிய நாட்டுக் கொடிகளைத் தாங்கிய நாவாய் மூலம் ஆயிரக்கணக்கான கல் தொலைவு, ஆழ்கடல் தாண்டி உரோம் நாட்டிற்குப் போய் மீண்டனர். பாண்டிய நாட்டு அரச தூதர் உரோம் நாட்டு அரசர் அகஸ்டஸ் என்பவரின் அரசவைக்குப் போய்ப் பாண்டிய மன்னர் அளித்த பரிசுகளைச் சமர்ப்பித்தனர். அரசர் அகஸ்டஸ் நன்றி தெரிவித்துப் பாண்டிய அரசருக்குத் தன் நாட்டிலுள்ள அரிய பொருள்கள் பலவற்றைப் பரிசாக அனுப்பினர். அதன் விளைவாக இரு நாடுகளும் நட்புறவு கொண்டன; வாணிப ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டன.

சோழர்களின் தலைநகராய் விளங்கிய பூம்புகார்ப் பட்டினத்தில் பல உரோமர்கள் வாழ்ந்து வந்தனர். நகரில்

யவனர் சேரிகள் இருந்து வந்ததற்குச் சிலப்பதிகாரம் சான்று தருகின்றது.

தமிழர்கள் கடல் கடந்து வெளிநாட்டாரோடு உறவு கொண்டதன் நினைவுக் குறியாகவும் அகஸ்டஸ் அரசனின் அகங்குழைந்த நட்பிற்கு ஓர் எடுத்துக்காட்டாகவும் சேர நாட்டுக் கடற்கரையில் அகஸ்டஸ் அரசனுக்கு ஓர் ஆலயம் அமைத்து, அதனை அழியாச் சின்னமாகப் போற்றிவந்தனர்.

தமிழ் நாட்டுப் போர்க் கப்பல்கள், ஈழம் (இலங்கை), நக்கவாரம் (நிக்கோபார்) கடாரம் (கெடா), மலையம், புட்பகம், சாவகம், ஸ்ரீவிஜயம் போன்ற பல நாடுகளுக்கும் போந்து தமிழ்நாட்டு வெற்றிக்கொடி பட்டொளி வீசிப் பறக்கச் செய்துவந்தன. தமிழ் நாட்டுச் சிறப்பைப் போற்ற எழுந்த உரிமைக் கவிஞர் பாரதியார்,

"சிங்களம் புட்பகம் சாவகம் ஆதிய
தீவு பலவினுஞ் சென்றேறித்—அங்கு
தங்கள் புலிக்கொடி மீன் கொடியும் நின்று
சால்புறக் கண்டவர் தாய் நாடு"

என்று தமிழர்கள் கண்ட கடற்படை வெற்றியைத் தலை நிமிர்ந்து பாடியுள்ளார்.

தமிழர்கள் என்றும் குட்டை நீர்போல் ஓரிடத்தில் தேங்கிக் கிடந்து 'எனது நாடுதான் பெரிது; எனது மொழி தான் உயர்ந்தது; எனது பண்பாடுதான் சிறந்தது; எனது நாகரிகந்தான் நனி சிறந்தது' என்று கர்வங்கொள்ளவில்லை. அவர்கள் என்றும் கிணற்றுத் தவளைகளாய்க் காலங்கழிக்க வில்லை. தொன்றுதொட்டுக் கலம் ஏறி வணிகம் வளர்த்த வர்கள். ஆயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே பொனிசிய ரோடும், உரோமரோடும் அராபியரோடும் வாணிபம் நடத்தி அவர்கள் மொழி, பண்பாடு, பழக்கவழக்கம், நாகரிகம் முதலியவைகளை நன்கறிந்தவர்கள் தமிழர்.

தமிழர்கள் கட்டிய பெரிய நாவாய்கள் மீன், புலி, வில் முதலிய சின்னங்கள் பொறித்த கொடிகளோடு ஆழ்கடல்கள் அனைத்தையும் தாண்டி வந்தன. தமிழர்கள் உலகில் பல்வேறு நாடுகளையும், பல்வேறு கடல்களையும் நன்கறிந்திருந்தனர். அவர்கள் பல்வேறு நாட்டுப் படங்களையும் வரைந்திருந்தனர். அவர்கள் கப்பலில் திசை காட்டும் கருவியை வைத்திருந்தனர். அவர்கள் கால அளவைக் கணிக்கக் கருவி கண்டனர். கணிதம் கொண்டனர். அவர்கள் தமது நாட்டிலும் பிற நாட்டிலும் உள்ள விளை பொருள்களையும் செய்பொருள்களையும் நன்கறிந்திருந்தனர்.

தமது நல்வாழ்விற்குக் கப்பல் வணிகம் இன்றியமையாதது என்பதை அவர்கள் வாழையடி வாழையாக அறிந்திருந்தனர் என்பதை அவர்களது பின்வரும் பழமொழிகள் காட்டும்.

1. திரைகடலோடியும் திரவியம் தேடு.

2. கப்பலோட்டிக் கெட்டகுடி கடுகு விற்று வாழுமா?

3. கப்பலேறி பட்டகடன் கொட்டை நூற்றுமுடியுமா?

4. கப்பற்காரன் பெண்டாட்டி தொப்பைக்காரி, கப்பல் உடைந்தால் பிச்சைக்காரி.

5. கப்பற்காரன் வாழ்வு காற்றடித்தால் போச்சு.

6. கடலைத் தாண்ட ஆசையுண்டு கால்வாயைத் தாண்டக் கால் இல்லை.

7. கடல் தாண்ட வளமுண்டு கால்வாய் தாண்ட மனமில்லை.

8. கோடிக் கப்பல் நஷ்டம் கொட்டை நூற்று முடியும்?

9. ஒட்டைக் கப்பலுக்கு ஒன்பது மாலுமி.

10. ஏலேல சிங்கன் கப்பல் ஏழ்கடல் சென்றும் மீளும்.

11. செட்டி கப்பலுக்குச் செந்தூரான் துணை.

12. காலம் போம், வார்த்தை நிற்கும்; கப்பல் போம் துறை நிற்கும்.

13. கால் அளவே யாகுமாம் கப்பலின் ஓட்டம், நூலளவே யாகுமாம் நுண்சீலை.

14. மீகாமன் இல்லா மரக்கலம் ஓடாது.

15. இரண்டு ஓடத்தில் கால் வைக்கிறதா?

16. சுக்கான் உடைந்தால் கப்பற்காரன் என் செய்வான்?

17. ஒட்டைப் படகில் ஊர் சுற்ற முடியுமா?

18. நிலத்தில் ஓடுவது தேருக்கெளிது நீரில் ஓடுவது கலத்திற்கெளிது.

19. கடலை ஆள்பவன், நிலத்தை ஆள்வான்.

20. கப்பல் வணிகம் ஒப்பிலா வணிகம்.

தமிழர்கள் கண்ட மறைகளும் இலக்கியங்களும் பொருள் செய்யத் தூண்டியுள்ளன. பொருளுள்ள மக்களே உலகில் சிறந்து வாழ முடியும் என்பதை அவை வலியுறுத்து கின்றன. எனவே, "கடல் கடந்து பொருள் தேடு" என்பதைத் தமிழர்களின் முன்னோர்கள் வற்புறுத்திக் கூறி யுள்ளனர். பொருள் உடையவர்கள்தான் அவனியிலே அறிவுடையவர்களாயும் அறமுடையவர்களாயும், இசை யுடையவர்களாயும் வாழ முடியும். பொருள் தேடுவதினாலே உலகம் உயரும்; நாடு சிறக்கும்; நகரம் நலம் பெறும்; கல்வி பெருகும்; வாழ்வு வளம்பெறும்.

கப்பல் கட்டும் கலை தமிழகத்தில் மிக வளர்ந்திருக்கா விட்டால், வள்ளுவர் பெருமான்.

"கடல் ஓடா கால்வல் நெடுந்தேர் கடல் ஓடும்
நாவாயும் ஓடா நிலத்து" —(குறள் 496)

என்று கூறியிருத்த லியலாது.

இற்றைக்கு இரண்டாயிரத்து அறுபது ஆண்டுகளுக்கு முன்பு அரசு புரிந்துவந்த சோழமண்டலத்து அரசனுகிய ஏலேல சிங்கனது மரபில் வந்த ஏலேல சிங்கன் என்னும் பிரபுவுக்கு வள்ளுவர் நட்பினர் என்றும், அப்பிரபுவினது மரக்கலம் ஒன்று கடலோடி மீண்டு வந்து தரை தட்டிக் கிடந்தபொழுது திருவள்ளுவர் ஏலேலேயா என்று ஒரு சுலோகத்தைக் கூறிக் கப்பலில் கயிற்றைக் கட்டி இழுக்குமாறு கூறினுரென்றும், உடனே கப்பல் மிதந்தது என்றும் கர்ண பரம்பரையான கதை ஒன்று கூறுகிறது. ஆகவே, கப்பலில் தண்டு வலிப்போரும், பாரம் இழுப்போரும் பிறரும் ஏலேலேயா என்று சொல்வது பண்டுதொட்டு நிலவி வருகிற வழக்கென்று தெரிகிறதென "அபிதானகோசம்" கூறுகிறது.

பாரத நாடு ஒரு சிறு கண்டமாகும். இந்நாடு சிறு சிறு நாடுகளாகப் பிரிந்து பல்வேறு மன்னர்களால் ஆளப்பட்டு வந்தது. அவர்கள் அதிகார ஆசையினுலும் பொருமையினுலும் அடிக்கடி சண்டையிட்டுப் பலவீனப்பட்டுவந்தனர். எனவே, பாரத நாட்டின் வாயில், காப்பாளரின்றித் திறந்து கிடந்தது. பாரத நாட்டைச் சத்திரம்போல் எண்ணி உலகில் உள்ள பல்வேறு இனத்தவர்களும் இங்கு வந்து குடிபுக ஆரம்பித்தனர். அவர்களில் இறுதியாய் இங்கு வந்து குடிபுகுந்தவர்கள். போர்ச்சுக்கீசியர்கள், உலாந்தாக்காரர்கள், பிரஞ்சுக்காரர்கள், ஆங்கிலேயர்கள் ஆகியோர். இவர்கள் ஆரம்பத்தில் வணிகத்தின் பொருட்டு வந்திருப்பதாய்க் கூறிக்கொண்டார்கள். பின் இந்நாட்டைச் சுரண்டித் தம் வணிகத்தைப் பெருக்கி, இந்நாட்டை அடிமைப்படுத்தி, இந்நாட்டின் எஜமானர்களாயினர்.

இந்தச் சுரண்டலிலே பெரும் பங்குகொண்டவர்கள் ஆங்கிலேயர்கள். அவர்கள் பாரத நாட்டைச் சுரண்ட வந்த ஏனைய இனத்தவர்களை விரட்டியும் அடக்கியும் பாரத நாட்டைத் தமது ஏகபோகச் சுரண்டல் களமாக்க ஆதரவாக இருந்தவை அவர்களின் மரக்கலங்களே யாகும்.

ஆங்கில நாடு ஆயிரக்கணக்கான வணிகக் கப்பல்களையும் போர்க்கப்பல்களையும் கட்டி, "கடல் அரசி" என்ற பட்டத்தை ஈட்டிக் கொண்டமையால், இந்தியா, இலங்கை, மலேசியா, பர்மா போன்ற பல நாடுகளை அடிமைப்படுத்தி உலகின் பெரிய ஏகாதிபத்தியமாய் எழ முடிந்தது.

பிரிட்டனைவிட அதிகமான மண்ணாசையும் இரத்த தாகமும் கொண்ட போர் வெறியராய் எழுந்த ஜெர்மானியக் கெய்சரையும், ஹிட்லரையும் முறியடிக்க முடிந்தது பிரிட்டிஷ் கப்பற்படையின் வலிமையினாலேயே யாகும்.

பிரிட்டிஷ் ஆட்சிக்கு முன் இந்தியாவை அடிமைப்படுத்தி ஆண்டுவந்த மொகலாயர்களுக்குக் கப்பற்கலையில் அதிக அனுபவம் இல்லாததால், அவர்களை எளிதில் வென்று அவர்களிடமிருந்து இந்தியாவின் பல பகுதிகளைப் போர்த்துக்கீசியர்களும் ஆங்கிலேயர்களும், பிறரும் பறித்துக் கொண்டதை வரலாறு காட்டும்.

இந்தியாவைச் சுரண்டுவதற்குப் பல இனத்தவர்கள் வந்தபோதிலும் நீண்டகாலம் நிலைத்திருந்தவர்கள் கப்பல் பலம் வாய்ந்த ஆங்கிலேயர்களும் பிரஞ்சுக்காரர்களும் போர்ச்சுக்கீசியர்களுமே யாவார்கள்.

"ஆமை புகுந்த வீடும் ஆங்கிலேயர் நுழைந்த நாடும் உருப்படாது" என்ற முதுமொழிக்கிணங்க ஆங்கிலேயர்கள் கால் வைத்ததும் செல்வமிக்க இந்நாடு சீரழிந்தது; சிறப்பிழந்தது; சிறுமையுற்றது; வறுமையுற்றது; ஒழுக்கம் பிறழ்ந்தது. உலகின் ஒப்பற்ற பொருளாதார விற்பன்னராகிய கார்ல்மார்கஸ் அவர்கள் குறிப்பிட்டது போல், "எங்கும் பொன்மயமாய் இலங்கிய இந்தியாவில் பிரிட்டிஷ் ஆட்சியின்போது பொன்னைக் காண்பதற்கே அரிதான நிலை வந்துவிட்டது"*.

இருபதாம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் இந்தியா விழிப்புற்றது. ஆங்கிலேயர்களின் சுரண்டலை ஒழிக்க, அடிமைச்

**Letters on India by Karl Marx.*

சகாப்தத்திற்கு முடிவுகட்ட முன்வந்தது. இந்தியத் தலைவர்கள், நாடு அடிமைப்பட்ட காரணத்தையும் அதை மீட்கும் வழிகளையும், மீட்டபின் செய்ய வேண்டிய திருப் பணிகளையும் பற்றிச் சிந்திக்க ஆரம்பித்தனர்.

அரசியல் அனுபவம் அணுவளவும் பெறாத சமயத் தலைவர்களிற் சிலர் நாட்டின் விடுதலைக்கு யாகஞ் செய்ய வேண்டும் என்றனர். சிலர் ராம நாமத்தை உச்சரிக்க வேண்டும் என்றனர். ஒரு சில மிதவாதத் தலைவர்கள் காருண்ய பிரிட்டிஷ் அரசாங்கத்திற்கு கருணைமனுச் சமர்ப் பிக்க வேண்டும் என்றனர். ஆனால் பாரத நாட்டின் தவப் புதல்வராய்த் தோன்றிய உரிமைக் கவிஞர் பாரதியார்,

''வெள்ளிப் பனிமலையின் மீதுலவுவோம்—அடி
மேலைக் கடல் முழுதுங் கப்பல் விடுவோம்
பள்ளித் தலமனைத்துங் கோயில் செய்குவோம்; எங்கள்
பாரத தேசம் என்று தோள் கொட்டுவோம்.''

''ஞாலம் நடுங்கவரும் கப்பல்கள் செய்வோம்''

'மந்திரம் கற்போம் வினைத் தந்திரம் கற்போம்
வானை அளப்போம் கடல்மீனை அளப்போம்
சந்திர மண்டலத்தியல் கண்டு தெளிவோம்
சந்தி தெருப்பெருக்கும் சாத்திரம் கற்போம்''.

என்றெல்லாம் பாடி நமக்கு வழிகாட்டினார்.

கவிஞர்கள் நுண்ணறிவு வாய்ந்தவர்கள்; தீர்க்க தரிசிகள். அவர்களே நாட்டின் முன்னணிப் படை. அவர் களின் வாக்கு இணையற்ற ஆயுதம். அவர்களின் வார்த் தையை நாம் மந்திரம்போல் மதித்து நடக்க வேண்டும்.

தமிழன்னையின் தவப்புதல்வரும், பாரத நாட்டின் தலைவர்களில் சிறந்து விளங்கியவரும், மகாகவி பாரதி யாரின் உற்ற நண்பருமான உயர்திரு. வ. உ. சிதம்பரம் பிள்ளை அவர்கள் நாட்டின் தியாகக் குன்றென விளங்கினார்.

அடிமை மக்களுக்குச் சுதந்திர உணர்ச்சியை ஊட்டினார். இப்பெருந் தலைவர் ஆங்கில ஆதிக்கத்தை ஒழிக்க நாம் கப்பல் கட்டவேண்டும் எனக் கூறினார். கப்பல் கம்பெனியை நிறுவினார். கப்பல் ஓட்டினார். அதனால் ஆங்கில ஆட்சியின் கோபத்திற்கு ஆளானார்.

மறைந்த நமது மாபெருந் தலைவர் நேருஜி தேசியத் திருப்பணியில் கப்பல் கட்டுவது தலையாயது என்று முழக்கினார். விசாகப்பட்டினத்திலுள்ள ஹிந்துஸ்தான் கப்பல் கட்டும் தளத்திற்கு சுதந்திர இந்திய அரசாங்கம் முழு ஆதரவும் காட்ட முன்வந்தது. இந்தத் தளத்தில் முதன் முதலாக "எஸ். எஸ். ஜல உஷா" என்ற ஒரு கப்பல் கட்டி முடிக்கப்பெற்றது. அதனை நேருஜி (14-3-1948-ல்) நீரில் மிதக்க விட்டார்.

"இந்த நிகழ்ச்சியானது, தொழில் துறையில் இந்தியா அரிய சாதனைகளைச் சாதித்துப் புகழ் சிறந்து நின்ற காலத்தில், அதன் நாகரிகச் சிறப்பைப் பரிபூரணமாக எடுத்துக்காட்டும் சின்னமாக விளங்கிய ஒரு தொழில் துறையினை மீண்டும் தொடக்கிப் புத்துயிர் அளித்த நிகழ்ச்சியாக நெடுங்காலம் நினைவில் இருந்துவரும்" என்று இந்தியப் பத்திரிகைகள் எல்லாம் பாராட்டி எழுதின. "இந்தியக் கப்பல் தொழில் புத்துயிர் பெற்றெழுகிறது, "சுதந்திர இந்தியாவின் பிரதான கட்டம்". "கப்பல் ஓட்டிய தமிழர் வ. உ. சி.யின் கனவு நனவாகிறது" என்றெல்லாம் தலைப்புகள் தீட்டிப் பத்திரிகைகள் வாழ்த்துக்கூறின.

இன்று பல போர்க் கப்பல்களும் கட்டப்படுவது நமது நாட்டிற்கு நல்ல வருங்காலம் உண்டு என்பதை உறுதிப்படுத்துவதாகும்.

எனக்குக் கப்பல் தொழிலில் அனுபவம் இல்லை. கப்பல் கலையைப் பற்றிப் படிக்க தமிழில் நல்ல நூல்களும் இல்லை. இந்தியக் கப்பல் தொழிலையும் இந்தியக் கப்பற் படையையும் பற்றிய குறிப்பிடத்தக்க ஆங்கில நூல்களும் போதுமானளவு

கிடைக்கவில்லை. 'கப்பல் ஓட்டிய தமிழன் வ. உ. சி.' என்ற மொழியே இந்நூலை எழுத எனக்கு ஒரு மூல மந்திரம்போல் உதவியது. வ. உ. சி. அவர்கள் ஆற்றிய நாட்டுத் தொண்டில், நாவாய் தொழிலுக்கு அளித்த முக்கியத்துவந்தான் கப்பலைப் பற்றிக் கடுகளவும் அறியாதிருந்த எனக்குக் கப்பலைப்பற்றி ஒரு நூல் எழுதும் அளவு ஊக்கத்தை ஊட்டியது. பல பத்திரிகைகளிலிருந்தும் நூல்களிலிருந்தும் குறிப்புகள் எடுத்துவந்தேன். அவைகளை முன்வைத்தே இந் நூலை ஆக்க முன்வந்தேன். எழுத ஆரம்பித்த பிறகே கப்பற்கலையைப் பற்றி ஒரு நூல் எழுதுவது எவ்வளவு சிரமம் என்பதை என்னால் உணரமுடிந்தது. பிறகு தூத்துக்குடி. திருச்செந்தூர், கன்னியாகுமரி முதலிய இடங்களிலுள்ள மீனவர்களைக் கண்டு கட்டுமரங்கள், தோணிகள் முதலியவைகளைப் பற்றியும் அவைகளின் உருப்புகளைப் பற்றியும் மீன் பிடிக்கும் தொழில் நுணுக்கங்களைப் பற்றியும் பல தகவல்கள் சேகரித்தேன்.

பல நாட்களாக என்னோடு இருந்து தனது அனுபவங்களோடு வயது முதிர்ந்த பல பரதவர்களின் அனுபவங்களையும் சேகரித்து அளித்த எனது நண்பரும் பரதகுல மாணிக்கமுமான திருச்செந்தூர் தியாகி திரு. பெஞ்சமின் அவர்களுக்கும், இந்நூலை எழுதி முடிக்கப் பல்வேறு வழியிலும் துணை புரிந்த சாத்தன்குளம் எஸ். எம். முகைதீன் அவர்களுக்கும், பல்வேறு வேலைகளுக்கிடையே இந்நூல் முழுவதையும் படித்து அவசியமான திருத்தங்களை யெல்லாம் செய்து இது நமது நாட்டு மக்கள் யாவரும், குறிப்பாக மாணவர்களும் அவசியம் படித்தறியவேண்டிய நூல் என்று கூறி ஊக்கமூட்டிய இலங்கைப் பல்கலைக்கழக விரிவுரையாளர் திரு. சி தில்லைநாதன், எம்.ஏ, அவர்களுக்கும் எனது நன்றி உரித்தாகுக.

இந்நூலின் பெரும் பகுதி 1963-1964 ஆம் ஆண்டுகளில் சிங்கப்பூர் "தமிழ் முரசு" என்னும் சீரிய இதழின் ஞாயிறு மலரில் வெளிவந்த தொடர் கட்டுரைகளாகும். அவைகளை நூல்வடிவமாக்க அனுமதி அளித்த "தமிழ் முரசு" ஆசிரியர் தமிழவேள் திரு. கோ. சாரங்கபாணி அவர்களுக்கும் எனது உளமார்ந்த நன்றி உரித்தாகுக.

இன்று, தமிழகத்தின் முதல்வராய்த் திகழும் மாண்புமிகு அறிஞர் திரு. சி. என். அண்ணாத்துரை, எம். ஏ. அவர்கள் சிங்கப்பூர், தமிழ் முரசுப் பத்திரிகையில் 'நம் நாட்டுக் கப்பற் கலை' என்னும் தலைப்பில் என்னால் எழுதப் பெற்ற தொடர் கட்டுரைகளை எல்லாம் படித்து வியந்து பாராட்டிப் பேசியுள்ளார்கள். "திரு. அ. இராகவன் அவர்கள் எழுதிவரும், நம் நாட்டுக் கப்பற்கலை என்னும் தொடர் கட்டுரைகளை இங்கு வாழுகின்ற தமிழ் மக்கள் படித்துப் பயனுற வேண்டும். நம்மவர்கள் 2000, 3000 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் மீன்பிடிக்கும் கட்டுமரம் முதல் ஆழ்கடல் கடந்து மீண்டும் திரும்பிவரும் நாவாய்களையும் கட்டி நாகரீகம் மிக்கவர்களாய் பொருளீட்டி வந்ததையும் "யாதும் ஊரே யாவரும் கேளீர்" என்னும் முதுமொழியை கடைப்பிடித்தொழுகி வந்ததையும் தெளிவாக ஆராய்ந்து வெளியிட்டிருப்பதை நான் படித்து மகிழ்ந்துள்ளேன். இது போன்று அரிய பெரிய கலை இலக்கிய வரலாறுகளைத் தமிழ் மக்கள் படித்து நம் தமிழ் இனத்தின் சிறப்பை அறிந்து கொள்ள வேண்டும்" என்று குறிப்பிட்டுள்ளார். அதற்காக அவர்களுக்கு எனது உளமார்ந்த நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

தமிழகப் பொதுப்பணி அமைச்சரும் கலைஞருமான மாண்புமிகு கருணாநிதி அவர்கள் மனம் உவந்து இந்நூலுக்கு முன்னுரை வழங்கியதற்கும், இந்தியப் பேரரசின் போக்குவரத்து கப்பல் துறை அமைச்சர் பேராசிரியர் டாக்டர் வி. கே. ஆர் வி. ராவ் அவர்கள் தமது பல்வேறு வேலைகளுக்கு இடையே இந்நூலுக்கு ஒரு சிறப்பான அணிந்துரை அளித்துள்ளதற்கும் எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன். இந்நூலை அழகுடன் வெளியிட்டுள்ள தமிழ்ப் புத்தகாலயத்தாருக்கும் எனது நன்றியைத் தெரிவித்துக் கொள்கிறேன்.

"கலைக்கூடம்"
61, பெருமாள் வடக்குத் தேர்த் தெரு,
பாளையங்கோட்டை
23—9—'68

அ. இராகவன்

முதல் பாகம்

முற்காலத்துத் தோன்றிய கலங்கள்

விழுமிய நாவாய் பெருநீ ரோச்சுனர்
நனந்தலைத் தேஎத்து நன்கல னுய்ம்மார்.

—மதுரைக்காஞ்சி: *321-22*

1. மரக்கலங்களின் தோற்றம்

நிலமும் நீரும்

இந்நில உலகம் சுமார் 8,000 கல் குறுக்களவும் (விட்டமும்) 25,000 கல் சுற்றளவும் கொண்டது என்று நில நூல் வல்லுநர்கள் கூறுகின்றனர். நாம் வாழும் இவ்வுலகம் ஒரு காலத்தில் நெருப்புருண்டையாய் இருந்து பின், பல்லாயிரம் ஆண்டுகள் சென்று படிப்படியாய்க் குளிர்ச்சியடைந்து வந்துள்ளது. குளிர்ச்சி அடைந்து வரும் இவ்வுலகம் நீரும், நிலமும் மலைகளுமாய்த் திரிபுற்றது. அப்பால் நீரில் உயிரினம் உருவாவதற்குரிய நிலை எழுந்ததும் புல், பூண்டு, புழு, பூச்சி முதலிய உயிரினங்கள் தோன்றின. பல்லாயிரம் ஆண்டுகள் சென்று சிறிய் புழுவினின்று பரிணமவாதம் (உள்ளது சிறத்தல்) என்ற இயற்கை நியதியின் பயனாக மீன்கள், ஆமைகள், குரங்குகள், மக்கள் போன்ற உயிரினங்கள் அரும்பின என்று உயிர்நூல் புலவர்கள் முடிவுகட்டியுள்ளார்கள்.

நாம் வாழும் இந்த நிலவுலகின் மேற்பரப்பே முதன் முதலாகக் குளிர்ச்சிபெற ஆரம்பித்தது. இன்றும் பூமியை 30-கல் ஆழம் குடைந்து பார்த்தால் உள்ளே அழற்பிழம்பு பொங்கிக் கொதித்துக்கொண்டு நிற்பதை உணரலாம் என்று நிலநூல்புலவர்கள் தக்க சான்றுகளுடன் எடுத்துக் காட்டுகின்றனர்.

பூமியின் நடுக்கோட்டிற்கு இரு மருங்கிலும் உள்ள நிலப்பகுதிகள் ஏனைய பகுதிகளைவிட மிக விரைவில் சுழல்வதால் அவையே முதலில் வெப்பங்குறைந்து தட்பம் அடைந்

திருக்கும் என்று எண்ணப்படுகிறது. இவ்வாறு பூமியின் நடுக்கோட்டுப் பகுதியினின்று அடுத்தடுத்து இருதுருவங்கள் வரை பூமி படிப்படியாய்க் குளிர்ச்சி அடைந்து வருகிறது. வடதுருவப் பகுதியும் தென் துருவப் பகுதியும் பெரும் பாலும் அசையாமல் தம்மைத்தாமே சுற்றிக்கொண்டு வரும். ஆனால், நடுக்கோட்டுப் பகுதியே மிக விரைவாகச் சுழன்று கொண்டு வரும் பகுதி. எனவே உலகின் நடுக் கோட்டுப் பகுதியே முதன் முதலாகத் தரைப்பாங்கினை அடைந்துள்ளது என்று அறிஞர்கள் ஏகோபித்து முடிவு கட்டினர்.

இந்தப் பூமி 6000 ஆண்டுகளுக்கு முன் அரும்பியது என்று சில சமயவாதிகள் கூறிவந்தனர். வானநூல்புலவர் கள் பூமியும், ஞாயிறு, திங்கள், செவ்வாய், புதன், வியாழன், வெள்ளி, சனி முதலிய கோள்களும் கோடிக்கணக்கான ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் தோன்றியவைகள் எனக் கணக்கிடு கின்றனர்.

விண்ணில் உள்ள உருண்டைகளில் ஒன்று காலக் கிரமத்தில் குளிர்ந்து பூமியாயிற்று. இந்தப் பூமி எத்தனை ஆண்டுகட்குமுன் குளிர்ந்து உயிர் வாழும் இடமாகிய தென்று திட்டவட்டமாகக் கூறமுடியாது. ஆனால், சில அறிஞர்கள் 50,000 ஆண்டுகளுக்குமுன் பூமி குளிர்ந்து மட்கண்டங்கள் தோன்றின என்றும் அம்மட்கண்டங்கள் புடைபெயரத் தொடங்கி மலைகளாகவும் பள்ளங்களாகவும் அமைந்தன என்றும் இம்மாறுதல் நெடுங்காலம் நிகழ்ந்த பின்னர் ஒருவாறு நிலையான மலைகளும் கடல்களும் எழுந் தன என்றும் கூறுவர்.

ஞாயிற்றின் கதிர்கள் உலகின் நடுக்கோட்டை அடுத்த இருபக்கங்களிலும் செங்குத்தாகவும் இருதுருவங்களிலும் சாய்வாகவும் வீழ்கின்றன.

அக்கதிர்கள் தரையைத் தொடுமுன், தரையைச் சூழ்ந் துள்ள காற்று மண்டலம் நடுக்கோட்டுப் பகுதியில் ஆழம் குறைந்தும் துருவப் பகுதியில் அதிகரித்தும் இருப்பதால்

நடுக்கோட்டுப் பகுதி வெப்பம் கூடியும், துருவப்பகுதி வெப்பம் குறைந்து குளிராகவும் காணப்படுகிறது.

தமிழகத்தின் தோற்றம்

முதன் முதலில் குளிர்ச்சியுற்ற நீண்ட நிலப்பரப்பில்—பூமியின் நடுக்கோட்டில்—பண்டைய தமிழ்நாடு (முதல் சங்கம் இருந்த பகுதி) இருந்தது. சாவகம் ஆப்பிரிக்கா முதலிய பகுதிகளும் முதன் முதலில் குளிர்ச்சியடைந்த பகுதிகள் என்று கூறப்படுகிறது. முதன் முதலில் குளிர்ச்சியடைந்த இன்றைய இந்தியாவின் தெற்குப் பகுதியிலே உயிரினங்களின் தோற்றத்திற்கு ஏற்ற சூழ்நிலை இருந்தது.

மேலும் தமிழகத்தின் தொன்மை நிலைக்கு இன்றைய மேனுட்டு நிலநூல் நிபுணர்களும், வானநூல் வல்லுநர்களும், உயிர்நூல்புலவர்களும், உளநூல் அறிஞர்களும், தொல்பொருள் ஆராய்ச்சி அறிஞர்களும் ஒருமித்துச் சான்றுபகர்கின்றார்கள்,

தமிழகத்தின் தொன்மைக்கு அதன் பாறைகளின் இயல்பும் மண்ணின் திண்மையும் சான்று தருகின்றன. அதன் பழமையான வரலாற்றிற்குப் பூமியிற் புதையுண்டு கிடக்கும் பழைய உயிரினங்களின் எலும்புக்கூடுகளும் மட்பாண்டங்களும் ஆயுதங்களும் பிறவும் சான்று தருகின்றன.*

பூமியின் நெருப்பு வண்ணப் பாறைகள் பழையவை அவற்றில் ஏடுகள் போன்ற அடுக்குகள் இல்லை; எலும்புக் கூடுகளும் கிடைக்காது. மற்றொரு வகையான அடுக்குப் பாறைகள் ஏடு எடாக அடுக்கப்பெற்றது போல அமைந்திருக்கும். இவற்றில் பழங்கால எலும்புச் சட்டங்கள் புதையுண்டு கிடக்கும். தமிழ்நாட்டுப் பாறைகள் முதலில் கூறிய நெருப்பு வண்ணப் பாறை வகையைச் சார்ந்தவை; உலகில் உள்ள பாறைகள் அனைத்திலும் மிகப் பழமையானவை.

* The people of India—S.H. Risly p. 2

இந்த நெருப்பு வண்ணப் பாறைகள் மிகுந்த பண்டைத் தமிழகத்தை மேனாட்டு நில நூல் நிபுணர்கள் இலெமூரி யாக் கண்டம் என்று கூறுகின்றனர். இந்நில உலகில்தான் உயிரினங்கள் தோன்றி, உள்ளது சிறத்தல் என்ற இயற்கை நியதிப்படி வளர்ந்தன என்பர்.

பூமியின் நடுக்கோட்டுப் பகுதியில் உள்ள தமிழகத்தில் மக்கள் இனம் தோன்றி அப்பால் உலகின் பல பகுதிகளுக்கும் பரவி இருக்கலாம் என்பதுதான் இன்றைய விஞ்ஞான விற்பன்னர்கள் கண்ட முடிவு.

இடைக்காலத்தில் பண்டைய தமிழகத்தில் (இலெமூரியாவில்) எழுந்த கடற்கோளால் அந்நாட்டின் பெரும் பகுதி அழிவுற்றது. அதில் எஞ்சிய பகுதி தென் இந்தியாவும், இலங்கையும், மல்லத்தீவும் பிறவும் என்று மேனாட்டறிஞர்கள் முடிவு கட்டியுள்ளார்கள்.

இந்துமாக்கடல் ஆசியாவின் கரையை ஒட்டி சந்தாத் தீவுகள் முதல் ஆப்பிரிக்காவின் கரைவரை நீண்ட ஒரு பூகண்டமாக இருந்தது. இந்தப் பூகண்டமே "ஆதியில் மக்கள் உதித்த மாநிலம்" என்னும் சிறப்புடையதாய் விளங்குகிறது என்று உலகின் ஒப்பற்ற நிலநூல் நிபுணராய் விளங்கிய ஜெர்மன் நாட்டுப் பேரறிஞர் ஹெக்கல் என்பார் மொழிந்துள்ளார்.

மக்கள் இனத்தைப் பற்றி நடந்த சிறந்த ஆராய்ச்சி முடிவுகளால் வடக்கில் உள்ள இனத்தவர்களும் மத்திய தரைக் கடற்பகுதியில் உள்ள இனத்தவர்களும் தென் இந்தியாவினின்று சென்றவர்கள் என்று அறியக் கிடக்கின்றது. கிழக்குக் கரைகளில் மக்களின் எலும்புக் கூடுகள் பாத்திரங்கள் முதலிய சின்னங்கள் கண்டெடுக்கப்பட்டுள்ளன. அவைகள் எவ்வளவு தொன்மையுடையன என்று முடிவுகூற முடியாதளவு பழமை வாய்ந்தவைகளாய் விளங்குகின்றன.

தென் இந்தியாவில் உள்ள பெரிய இனத்தவர்கள் உலகம் அனைத்தும் பரவியவர்களாய் விளங்குகின்றனர் என்று டாக்டர் மக்ளின் என்ற அறிஞர் கூறுகின்றார்.

இதனை ஆதரித்து டாக்டர் பெர்கூசன் என்ற பேரறிஞரும் "தமிழர் தொல் இயல்" என்னும் திங்கள் இதழில் விரித்துரைத்திருக்கின்றார்.

எனவே, மக்களின் நாகரிகமும் தொழிலும் கலைகளும், மொழியும் தோன்றிய பகுதிகளில் தமிழகமும் ஒன்றாதலால் கலை, தொழில், வரலாறு முதலியவைகளைப் பற்றி ஆராய முனைவோர் முதலில் தமிழ் நாட்டினின்று ஆராய முற்பட்டால் பல அரிய உண்மைகள் புலனாகும் என்பது அறிஞர்கள் கண்ட உண்மை.

முதன் முதலில் உயிரினம் கடலில் தோன்றினாலும் மக்களினம் மலையிலேதான் தோன்றியது. அவர்கள் மொழியும், தெய்வமும் வேதங்களும் மலையிலேதான் அரும்பின. இது இன்றைய விஞ்ஞானிகள் மட்டுமல்லாமல் சமயச் சான்றோர்களும் ஏற்றுக்கொள்ளும் உண்மையாகும்.

தமிழர்களின் வரலாற்றை நன்கு ஆராய்ந்த பெரியோர்களும் இதனை ஏற்றுக்கொள்ளுகிறார்கள். மலையிலே ஆறுகள் ஊற்றெடுத்துப்பின் கீழ் நோக்கிப் பாய்ந்து வந்து நிலப்பரப்பில் ஓடி, இறுதியில் கடலில் கலக்கின்றன. அதே போல் மலையில் தோன்றிய மக்களினமும் மலையிலே வேட்டையாடியும் காய்கனிகளைத் தின்றும் வாழ்ந்து, மலையினின்று ஆறுசெல்லும் வழியாகத் தரைக்கு வந்து அங்கு ஆடு மாடு மேய்த்துக் காலம் கழித்து வந்திருக்கலாம். பின் ஆற்றங்கரை வழியாய் நீண்ட தூரம் சென்று பள்ளங்களில் நீர் தேங்கி நிற்பதை கண்டு அங்கு சில காலம் தங்கி இருக்கலாம். ஆற்றில் நீர் வரண்ட காலத்திலும் பள்ளத்தில் நீர் வற்றாது இருப்பதைக் கண்டு மகிழ்ந்து அங்கேயே தங்கிப் பயிர்த் தொழில் செய்து அதில் வளர்ச்சி பெற்றிருக்கலாம்.

இவர்களில் சிலர் ஆற்றின் கரை வழியே ஆறு சங்கமம் ஆகும் இடம் வரை போயிருக்கலாம். ஆற்றையும் சிறிய ஓடையையும் கண்ட மக்கள் பெரிய நீர் நிலையாகிய கடலைக் கண்டு ஆச்சரிய முற்று அதன் அருகே குடியேறி வாழ முற்பட்டிருக்கலாம்.

நானிலம்

தமிழர்களின் தொன்மையான இலக்கியங்கள் பலவுள. அவைகளில் பலவற்றைக் கடல் கொண்டதாய்க் கருதப்படுகின்றது. பல செல்லுக்கிரையாயின. பல தீக்கிரையாயின. எஞ்சியவைகள் மிகச் சிலவே யாகும். அவைகளில் தொல்காப்பியம் மிகத் தொன்மையான நூல் என்று கருதப்படுகிறது. அது இற்றைக்கு மூவாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் நெல்லை மாவட்டப் பகுதியில் தோன்றிய நூல் என்று கூறப்படுகிறது. தொல்காப்பியத்தில் தமிழர்கள் வாழ்ந்த நிலம் நாலுவகையாகப் பிரிக்கப்பட்டிருந்தது என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது. முல்லை, குறிஞ்சி, மருதம், நெய்தல் ஆகிய நானில மக்களும் தங்களுக்கென்று தனித் தனித் தொழிலும் தனித் தனித் தெய்வமும் உடையவர்களாய் இருந்தனர் என்றும் தெரிகிறது.

''மாயோன் மேய காடுறை உலகமும்
சேயோன் மேய மைவரை உலகமும்
வேந்தன் மேய தீம்புனல் உலகமும்
வருணன் மேயபெருமணல் உலகமும்
முல்லை, குறிஞ்சி, மருதம், நெய்தல் எனச்
சொல்லிய முறையாற் சொல்லவும் படுமே''

என்று தொல்காப்பிய அகத்திணை இயல் சூத்திரம் கூறுவது நமது கருத்தை அரண் செய்வதாய் மிளிர்கிறது.

தமிழர் இனம் பல சிறப்பான அமைப்புகளை யுடையதாய் ஆதியில் விளங்கி வந்தது. முதன் முதலாக அவர்கள் வாழ்ந்த நிலத்தை அடிப்படையாக வைத்தே அவர்களுக்குப் பெயர் வைத்தனர். மலையும் மலைசார்ந்த இடமும் குறிஞ்சி நிலம் என்றும் அதில் வாழ்ந்த மக்கள் குறிஞ்சி நில மக்கள் என்றும், காடும் காடு சார்ந்த இடமும் முல்லை நிலம் என்றும், அதில் வாழ்ந்த மக்கள் முல்லை நில மக்கள் என்றும், வயலும் வயல் சார்ந்த இடமும் மருத நிலம்

என்றும் அதில் வாழ்ந்த மக்கள் மருதநில மக்கள் என்றும், கடலும் கடல் சார்ந்த இடமும் நெய்தல் நிலம் என்றும் அதில் வாழ்ந்த மக்கள் நெய்தல் நில மக்கள் என்றும் அழைக்கப்பட்டனர்.

"நெய்தல் நிலமக்களாகிய பரதவர் கடலிற் படகிற் சென்று மீன் பிடிப்பர்; திமிங்கிலம் என்னும் பெரிய மீனை எறியுளியால் எறிந்துகொல்வர். பிடித்த மீன்களை உலர்த்திப் பக்குவஞ் செய்து விற்பர். கடல் நீரைப் புன்னிலங்களிற் பாய்ச்சி உப்பு விளைப்பர். நெய்தல் நிலமகளிர் உப்பை விற்று அதற்கு மாறாக நெல்லை விலையாகப் பெறுவர். உப்பு விற்பார் உமணர் எனப்பட்டனர். கடலில் பெரிய மரக் கலங்களைச் செலுத்தி வெளிநாடு சென்று வாணிகஞ் செய்யும் முறை, இந்நெய்தல் நிலமக்களால் வளர்க்கப் பெற்றதேயாம். மீன் பிடிக்கும் சிறு படகுகளிலே சென்று கடலிலே வாழும் இயல்புடைமை கருதி இவர்களைக் கடல் வாழ்நர் என வழங்குதல் வழக்கம். கடலில் கிடைக்கும் மீன்களையே இன்னார் பெரிதும் உணவாகப் பயன் படுத்துவர். கடலில் மீன் வேட்டையாடுதலையே தொழி லாகக் கொண்ட பரதவர், உவா நாளில் அத்தொழிலிற் செல்லாமல் தத்தம் மகளிரோடு சுறவுக்கோடு நட்டுத் தம் தெய்வத்தை வணங்கிப் புனல் விளையாடி உண்டு மகிழ்வர்" என்பர் வித்வான் வெள்ளைவாரணன்.

நெய்தல் நிலத்தில் உப்புச் சுமக்கும் மாடு அந்நிலத்திற் குரிய விலங்காகும். சுறுமீனும் முதலையும் அந்நிலத்திற் குரியவை. புன்னை, தாழை, நெய்தல் ஆகியவை அந்நிலத் திற்குரிய பூக்கள். அன்னம் அன்றில் முதலியவை அங்குள்ள பறவைகள். அவர்களது பறை மீன் கோட் பறை. யாழ், நெய்தல் யாழ். தொழில், மீன்படுத்தல்; உப்பு விற்றல். உண்ணும் நீர் மணற்கேணி; முழுகுநீர், உவர்க்குழி. நெய்தல் நிலத்து ஊர்களின் பெயர்கள் பட்டினம், பாக்கம் எனப்படும். இந்நில மக்களின் பொதுப் பெயர் அளவர், அளத்தியர், பரதர் பரத்தியர், நுளையர்,

நுளைச்சியர். சிறப்புப் பெயர்கள், கொண்கன், துறைவன், சேர்ப்பன், நெல்லம்புலம்பன், ஆகியவை.

இப்பரதவர்கள் பெரும்பாலும் கடலை அடுத்த இடங்களிலே குடிசைகள் கட்டி வாழ்ந்தனர். கடற்கரைகளில் வளர்ந்து நிற்கும் வெண்ணிற மரங்கள் சிலவற்றை வெட்டிக் கால்களாகவும் கழிகளாகவும் கொண்டு நாணல் தண்டுகளை வரிசையாகப் பரப்பி அவற்றின்மீது தருப்பைப் புற்களைக் கற்றை கற்றையாக வைத்துத், தாழை நாரால் கட்டி வேய்ந்த கூரையையும் தாழ்ந்த இறப்பையும் உடையது அவர்கள் குடிசை. மீன் பிடிக்கும் பறிகள் குடிசையின் முன்னே கிடக்கும். குடிசைக்கு முன்னே பரந்து கிடக்கும் மணல் வெளிகளில் ஆங்காங்கே வளர்த்துவிடப்பட்ட சுரை முதலிய கொடிகள் வெட்டி நாட்டிய புன்னைக் கிளைகள் மீது படர்ந்து காய்த்துத் தொங்கும். இவ்வாறு பரதவச் சேரிகள் கடற்கரையில் ஆங்காங்கே காணப்பட்டன. இதனை,

"வேழம் நிரைத்து வெண்கோடு விரைஇத்
தாழை முடித்துத் தருப்பை வேய்ந்த
குறி இறைக் குரம்பைப் பறியுடை முன்றிற்
கொடுங்காற் புன்னைக் கோடுதுமித்து இயற்றிய
பைங்காய் தூங்கும் பாய்மணற் பந்தர்"

(பெரும்பாணாற்றுப் படை 263 - 67)

என்று பெரும்பாணாற்றுப்படை விளக்கிக் கூறுகிறது.

கடற்கரையில் வாழ்ந்த மனிதன் நீர் நிலைகளிலும் கடல் அலைவாயிலிலும் ஓடியாடி நீந்தித் திரியும் பெரிய மீன்களைக் கண்டான். கரையில் நின்று கொண்டு கைகளால் அவைகளைப் பிடிக்க முயன்றான். அவைகளில் ஒரு சில அவன் கையில் அகப்பட்டன. தண்ணீரில் அவை நீந்தும்பொழுது கற்களால் குறிபார்த்து அடித்துப் பிடித்தான். சில சமயம் நீரில் இறங்கி எட்டும் நிலைவரை சென்று பிடித்தான். அதற்குமேல் நீரில் இறங்கி மீன்களைப் பிடிக்க முடியவில்லை.

சிறு மீன்கள் தம் இருபக்கங்களிலுமுள்ள கை போன்ற செதில் இறக்கைகளாலும், சுரு மீன்கள் தங்களின் தூவிகளாலும் கால்போன்ற ஒற்றைப் பிளவு கொண்ட வால்களாலும் தண்ணீரைப் பின்னுக்குத் தள்ளி முன் பக்கம் வேகமாகச் செல்வதைப் பார்த்தான். அதன் போக்கிற்குப் பின்பக்கமுள்ள வால்கள் திரும்பித் திருப்பம் கொடுப்பதையும் கண்டான்.

மீன்களைப் போல், தவளைகளைப் போல் தானும் தன் இரு கைகளாலும் நீரைத்துளாவி, நீரைப் பின்னுக்குத் தள்ளி நீந்தக் கற்றுக்கொண்டான்.

நீர் நிலைகளிலும் கடலிலும் சிறிய குச்சுகள் மட்டுமின்றி பெரிய மரக்கட்டைகளும் மிதந்து வருவதை நெய்தல் நிலத் தமிழன் கண்டான். அப்பால் அந்த மரக்கட்டைகளின்மீது மீன் கொத்திப் பறவைகள், கொக்குகள், கடற்காகம் போன்ற பறவைகள் வெகு ஒய்யாரமாக உட்கார்ந்து கடலுக்குள் வெகு தூரம் சென்று வருவதையும் பார்த்தான். மரக்கட்டைகள் கடலுக்குள் வெகுதூரம் சென்றாலும் மீண்டும் கரைக்கு வந்து சேர்வதையும் அவன் உணர்ந்தான். மரக்கட்டைகளின் மீதமர்ந்து நீருக்குள் செல்லும் பறவைகள் தண்ணீரின் மேற்பக்கம் மீன்கள் வந்ததும் திடீரென்று அவைகளின் மீது பாய்ந்து கௌவிக் கொண்டு மரக்கட்டைகளின் மீதமர்ந்து உண்பதையும் மரக்கட்டைகள் நீரில் மிதந்து கொண்டு காற்றடிக்கும் பக்கம் செல்வதையும் கண்டு வியந்தான்.

நீர் நிலைகளின் அண்மையில் வாழ்ந்த நெய்தல் நில மக்கள் விஞ்ஞானத்தின் முதற்பாடத்தை உருவாக்கத் தொடங்கினர். நீருக்கு இயற்கையில் அமைந்துள்ள மிதப்புத்தன்மையை அவர்கள் உணர்ந்தனர். தரையில் மக்கள் வண்டிகள் மீதமர்ந்து செல்வதுபோல் நீரில் கட்டைகள் மீதமர்ந்து செல்ல முடியும் என அறிந்தனர்.

தமக்கு இன்றியமையாத உணவுப் பொருள்களான மீன், நண்டு, சிப்பி, ஆமை முதலியவைகள் குளத்திலும்,

ஆற்றிலும், ஆழ்கடலிலும் இருப்பதை அறிந்தனர். எனவே தங்களின் அத்தியாவசியமான உணவுத் தேவையைப் பூர்த்தி செய்ய நீரில் நீந்த வேண்டியதும், மீன்கள், ஆமைகள் போன்றவைகளைப் பிடிக்க வலைகளும் தூண்டில்களும், சுறாப் போன்ற பெரிய மீன்களைப் பிடிக்க ஈட்டிகளும் செய்ய வேண்டியதும் அவர்களுக்கு அவசியமாக இருந்தது.

மரங்களின் தோற்றம்

பல்லாண்டுகளாய் பலபடச் சிந்திந்துப் பயின்று, மரம், கட்டுமரம், மிதவை, தெப்பம் போன்றவைகளைச் செய்து மீன் பிடித்தனர். நீரைக் கடக்க வழிகண்டனர். ஓடைகளையும் கால்வாய்களையும் பேராறுகளையும் எளிதில் கடக்க மரம் என்னும் சாதனத்தைக் கண்டனர். அதன் மீது நீர்ப்பயணம் செய்ய முற்பட்டனர். வலைகளையும் தூண்டில்களையும் கூரிய ஈட்டிகளையும் செய்து மீன் வேட்டையாடினர்.

தமிழ்நாடு மூன்று பக்கங்களிலும் கடலால் சூழப்பட்ட ஒரு தீபகற்பமாய் இருப்பதாலும், தமிழ் மக்களில் ஒரு பகுதியார் கடற்கரையில் கடலையே நம்பி இருந்ததாலும் தமிழகத்தில் மீன் பிடிக்கும் தொழிலும், கப்பல் கட்டுந் தொழிலும் கப்பல் ஓட்டுந்தொழிலும், நீர்ப்பிரயாணமும் ஆரம்பமாயின.

தமிழகத்தின் கிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதியில் பண்டைய நெய்தல் நிலமக்களின் குடியில் தோன்றிய பரதவர்களின் சந்ததிகளே இன்றும் கட்டுமரங்களில் ஏறி ஆழ்கடலிலே அஞ்சாது சென்று மீன் பிடித்து வருகின்றனர்.

சிப்பி, சங்கு, கோவஞ்சி போன்ற உட்குழிவுள்ள பொருள்கள் எளிதாக நீரில் மிதந்து நிற்பதையும், உட்குடைவுள்ள மரக்கட்டைகள் நீரோட்டங்களில் சுலபமாக மிதந்து செல்வதையும் கண்ணுற்ற பின்னரே நெய்தல் நில மக்கள் ஓடம் செய்ய வழிகண்டனர். அப்பால் கட்டு

மரங்களையும் ஓடங்களையும் தெப்பங்களையும் உண்டாக்கினர். அவைகளின் மீதேறிச் சென்று மீன் பிடித்தனர்.

நீரில் மூங்கில் கம்புகள் எளிதாக மிதப்பதைக் கண்டு ஏழெட்டு மூங்கில்களைக் கயிற்றால் பிணைத்து அதில் ஏறிக் கொண்டு சென்று குளங்களில் மீன் பிடித்தார்கள். அவர்கள் முதன் முதலில் கட்டிய இந்த மீன் பிடிக்கும் சாதனத்திற்குத் தெப்பம் என்று பெயரிட்டனர். இவைகள் ஆறு குளம் வாய்க்கால் முதலியவைகளைக் கடக்கவும் பயன் பட்டன.

நீரில் மீன் பிடிக்கச் செல்லவும் நீர் நிலைகளை எளிதில் கடக்கவும் பயன்படும் சாதனங்களில் இந்தத் தெப்பமே மிகச் சுலபமாகச் செய்யப்படுவதாகும்.

கற்காலம், உலோக காலம் முதலிய நாகரீக காலம் தோன்றுவதற்கு முன்னர் நிலவிய மிகத் தொன்மையான காலத்தில் கொல்லர், தச்சர் போன்றோர் துணையின்றிக் காட்டிலுள்ள காய்ந்த மூங்கிற் கம்புகளைக் கல்லால் வெட்டி, கடற்கரைக்குக் கொண்டுவந்து, வள்ளிக் கொடிகளாலும் பனை நாரினாலும் பிணைத்து, எளிதில் தூக்கி நீரில் இறக்கி அவை மிதப்பதைக் கண்டு களித்தனர். அவைகளின் மீதேறி ஆற்றைக் கடந்தனர். தெப்பத்தில் ஏறி மீன் பிடித்தனர்; தொலை தூரங்களுக்குச் சென்று மீண்டனர்.

தெப்பத்தில் ஏறிக்கொண்டு, கால்களைப் பலமாக முன்னும் பின்னுமாக ஊன்றி நீளமான மூங்கில் கழிகளை அல்லது சிறு தேக்குவாரிக் கம்புகளை நீரின் அடியில்-தரையில் பின்பக்கமாக ஊன்றி தெப்பத்தை முன்னுக்கு உந்தித்தள்ளி நீர்ப் பிரயாணம் செய்ய ஆரம்பித்தார்கள். கழிகளும், தேக்கு வாரிகளும் தரையில் தொடமுடியாத அளவு ஆழமாக இருக்கும் பகுதியில் பனைமட்டை போன்ற சற்று அகலமான துடுப்புகளை உபயோகப்படுத்தி தெப்பத்தில் உட்கார்ந்து கொண்டு நீரைப் பின்னுக்குத் தள்ளி தெப்பத்தை முன்னேக்கிச் செலுத்தினர். மீன்கள் தங்கள் செதிள்களால் நீரைப் பின்னுக்குத் தள்ளி நீரில் எளிதில்

நீந்துவதைக் கண்ட மனிதன் துடுப்பை உருவாக்கித் தெப்பங்களையும் ஓடங்களையும் செலுத்தக் கற்றுக்கொண்டான்.

இதுவே தமிழர்கள் முதன் முதலில் நீர் நிலைகளைக் கடப்பதற்குக் கண்ட பழமையான சாதனமாக இருக்கலாம் என்று கப்பற் தொழிலைப்பற்றி ஆராய்ச்சி செய்த அறிஞர்கள் முடிவு கட்டியுள்ளார்கள்.

தமிழர்கள் நீர் நிலைகளைக் கடந்து செல்லும் முதல் சாதனத்தைக் கண்டகாலம், வரலாற்றுக் காலத்திற்கு மிக மிக முற்பட்டகாலம். அது இயந்திர சகாப்தம் எழுவதற்கு பல நூற்றுண்டுகளுக்கு முற்பட்டது. பதினுயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னெழுந்த பழங்கற்காலத்திற்கும் முற்பட்டது.

அன்றைய தமிழர்களின் வாழ்வும் வரலாறும் வண்மையும் திண்மையும் இயற்கையோடு இயைபுடையன வாய் இருந்தன. அவர்களின் கல்லூரி அவர்கள் வாழ்ந்த நிலமும் நீருமேயாகும். அவர்களின் ஆசிரியன் இயற்கையேயாகும். அவர்களின் செல்வம் மீனும், நண்டும், நத்தையுமேயாகும்.

பெரிய வெள்ளம் கரைகளை உடைத்துக்கொண்டு வரும்போது ஆற்றங்கரையில் உள்ள மரங்களை வேரோடு பெயர்த்துக் கொண்டு வந்தது. பேராற்றில் பெருவெள்ளத்தில் பெரிய மரங்கள் நெடிய கிளைகளோடு மிதந்து வரும் பொழுது—கீழே உள்ள கிளைப் பகுதிகள் முறிந்து சுலபமாக நீரில் செல்லும்பொழுது நீர்மட்டத்திற்கு மேலேயுள்ள கிளையில் காற்று மோதி மரத்தை விரைந்து ஓடும்படி செய்யும். மேலே கிளைகளே இல்லாது வெள்ளத்தில் போகும் மரங்களைவிட கிளைகள் உள்ள மரங்கள் நீரில் வேகமாக காற்றுப் போக்கில் மிதந்து செல்லும். இதைப்பார்த்து மனிதன் சிந்திக்க ஆரம்பித்தான்.

இதைப் பற்றி நீண்டநாளாகச் சிந்தித்து ஒரு முடிபு கண்டான். தான் மீன்பிடிக்கச் செல்லும் கட்டையின்மீது ஒரு தோலை, காற்றடிக்கும் திசையை நோக்கிக்கட்டினுல் மரம் விரைவாக நீரில் ஓடும் என்று எண்ணினுன். உடனே

தெப்பத்தில் ஏறி, தன் இடுப்பில் இறுகக் கட்டியிருந்த தோலைக் களைந்து அதன் வால்பாகத்தை தன் இரு கால்களுக்கு அடியில் வைத்து மிதித்துக்கொண்டு முன்கால் பகுதித் தோலைத் தன் இரு கைகளாலும் அகலமாக விரித்துப் பிடித்துக்கொண்டு காற்றைத் தடுத்து நிறுத்தினான். அப்போது தெப்பம் காற்றுவாக்கில் வேகமாக நகர ஆரம்பித்தது.

நீரை விரைவில் கடக்க எடுத்த முதல் முயற்சியில் மனிதன் மகத்தான் வெற்றியை கண்டுவிட்டதாகக் கருதிக் களி கொண்டான். இதற்குப் பின் பன்னூறு ஆண்டுகள் சென்ற பின்பே, அவன், பாயைப், பாய்மரத்தோடு இணைத்துத் தெப்பத்தில் கட்டி இயக்க ஆரம்பித்தான். பாய்க் கப்பல்கள் என்பவை இதற்குப் பின்னர் எழுந்தவைகளேயாகும்.

வருணனின் பிறப்பு

நாளடைவில் தமிழர்களின் வாழ்வு வளம் பெற்று நாகரிகம் முதிர்ச்சி பெற்றுச் சிறந்து நின்ற காலத்தில் இயற்கையைத் தெய்வமாகக் கொண்டனர். நெய்தல் நிலமக்களுக்குத் தங்கள் மரம் கடலில் செல்லவும் மீண்டும் நலமே கரை வந்து சேரவும் காற்றும் நீருமே பெரிதும் துணையாய் இருந்தமையால் வருணனை ஒரு தெய்வமாகவும், மீன்களையும் நண்டு சிப்பி முதலியவைகளையும் தரும் கடலை ஒரு தெய்வமாகவும் கண்டனர். பிற்காலத்தில் கடல் தெய்வம், நீரரமகளிராகவும், மாரியம்மையாகவும் ஜலநாதராகவும் தோன்றியுள்ளது.

தமிழர்கள் கடற் பயணத்திற்கு நீரே அடிப்படைத் துணையாக இருப்பதைக் கண்டனர். கண்ணுக்குப் புலப்படாத தூரம் வரை நீண்டு இருப்பதையும், தமது மரம் எளிதில் கரைசேரத் துணையாக இருப்பதையும் தமது கட்டுமஸ்தான உடலில் அது படும்பொழுது சொல்லொணு இன்பம் பொங்குவதையும் கண்ட நெய்தல் நில மக்கள் நீரைத் தெய்வமாகக் கருதியதில் வியப்பில்லை.

காலையில் கருங்கடலில் கட்டைகளின்மீது மீன்பிடிப்பதற்காக நீண்ட தொலைவிற்குச் சென்று, மீண்டும் மாலையில் வீடு திரும்பும் கணவன், கார் இருளில், கருங்கடலில் பெரும் புயலில் சிக்கிக் கரைக்கு வரமுடியாமல் தவிக்குங் காலத்தில் அவனது காதலி கரையில் நின்று கண் கலங்கித் தன் கணவன் நலமுடன் மீன்களோடும் கட்டுமரத்தோடும் கரை வந்து சேர வேண்டுமென்று புனல் தெய்வத்தை வேண்டி நிற்பாள். அப்புனல் தெய்வமாகிய வருணனை நினைந்து, வணங்குவாள், பாடுவாள், ஆடுவாள்.

ஆதியில் தமிழகத்தில் வாழ்ந்த மக்கள் நிலம், நீர், நெருப்பு, ஞாயிறு முதலிய இயற்கைப் பொருள்களைத் தெய்வமாகக் கொண்ட காலத்தில் நெய்தல் நிலத்தில் நீரே தெய்வம் ஆயிற்று. அப்பால் நீரைத் தோற்றுவிக்கும் வருணன் புனல் தெய்வமாகப் பரிணமித்தான்.

அப்பால் மக்கள் அறிவு வளர்ச்சி பெறவே அவர்களின் கற்பனு சக்தியும் வளர்ந்தது. சமூகத்தில் ஆடல், பாடல் கவிதையாத்தல், கூத்து முதலியவைகள் வளர்ந்தன.

வருணன் வளர்ச்சியடைந்த மனித உருவைப் பெற்ருன். அப்பால் அவன் அட்டதிக்குப் பாலகருள் ஒருவனுகவும் மேற்குத் திக்கின் அதிபதியாகவும் எண்ணப்பட்டான். அதன் பின்னர் அவனுக்குப் பரிசியாமளா தேவி என்ற ஒரு துணைவியும் தோன்றினுள். இந்த வருணபகவானுக்கு சிருத்தாவதி என்ற பட்டினமும் பாசம் என்ற ஆயுதமும் மகர மீன் வாகனமும் உண்டென்று புராணங்கள் கூறுகின்றன.

காலப் போக்கில் மருத நிலம் ஏனைய நிலங்களைவிடப் பன்மடங்கு பொருளாதாரச் செழிப்புற்றதால் மருத நிலத் தெய்வம் உயர்ந்த நிலையைப் பெற்றது.

இறுதியாக மருதநிலத் தெய்வமாகிய சிவன் வருணனுக்கும் கடவுளாய் மாறினுன். கடலுக்கும் கப்பல்களுக்கும் அதி தேவதையாய் ஜலநாதனுய் எழுந்தான். சிவபெருமானே மீன்பிடிக்கச் செல்வதும் சிவபெருமான் ஆண்டு தோறும் தெப்பத்தில் ஏறிக் குளங்களில் சுற்றிவருவதும்

பெரிய கோயில்களில் இன்றும் தெப்ப விழா நடைபெற்று வருவதும் வருணனிடத்தில் இருந்த கடல் ஆதிக்கம் அனைத்தையும் சிவபெருமான் எடுத்துக்கொண்டதைக் காட்டுவது போல் இருக்கிறது.

வட இந்திய மக்கள்—குறிப்பாக ஆரிய சமயத்தைப் பின்பற்றுபவர்கள் கப்பல் ஏறக்கூடாது என்று கூறிய காலத்திற்குப் பன்னூறு ஆண்டுகளுக்கு முன்பே தமிழ் நாட்டில் சிவபெருமான் தெப்பத்தைத் தோற்றுவித்து அதில்தானே ஏறிவந்து தன் மக்களுக்குக் கடல் கடந்து மீண்டுவர வழி காட்டினுர் என்று தமிழ் நாட்டுப் புராணிகர்கள் மொழிகின்ருர்கள். அதற்குச் சான்ருக இன்று தமிழர்கள் வாழும் ஒவ்வொரு ஊரிலுமுள்ள பெருங்கோயில்களில் திருவிழாக்களின் இறுதியில் தெப்ப விழா நடைபெறுகிறது.

தெப்பம்

தமிழ் நாட்டுப் பெருங்கோயில்களுக்குப் பக்கத்தில் குளங்கள் வெட்டி நாற்புறமும் கல் வரிகள் வைத்துச் சுவர் கட்டி, மேல் இருந்து அடிவரை இறங்கிக் குளிக்கக் கற்படிகள் கட்டி நாற்புறமும் கைபிடிச் சுவர்கள் கட்டியிருப்பர். நடுவில் அடிமுதல் நுனிவரை கல்லால் ஒரு மண்டபமும் கட்டிவைத்திருக்கின்றனர். இக்குளத்தில் ஆண்டுதோறும் நடைபெறும் தெப்ப விழாவிற்காக மூங்கில் கழிகளைக் கயிற்ருல் பிணைத்துப் பெரிய தெப்பத்தை உருவாக்குகின்றனர். அதன்மீது கோயிலில் உள்ள உற்சவமூர்த்தியை ஏற்றுகின்றனர். சில கோயில்களில் தெப்ப விழாவிற்கென்று விசேஷமாகச் செய்யப்பட்ட இரதம் இருக்கிறது. சில கோயில்களில் சப்பரத்தை உபயோகிக்கின்றனர். தெப்பத்தில் இரதத்தையோ, சப்பரத்தையோ வைத்து உள்ளே உற்சவமூர்த்தியை அலங்கரித்து அமரச் செய்து உந்து கம்பினுல் தெப்பத்தை நகர்த்தி வலம்வரச் செய்து நடுவில் உள்ள நீராழி மண்டபத்தில் இறக்கி பூசை செய்து மீண்டும் தெப்பத்தில் ஏற்றிக் கரைக்குக் கொண்டுவந்து கோயிலுக்குள்

கொண்டு செல்கின்றனர். இதைத்தான் தெப்போற்சவம் என்று கூறுகின்றனர்.

கோயில் அருகில் உள்ள திருக்குளத்தில் தெப்பம் ஓடுவதால் இதைத் தெப்பக்குளம், தெப்பம் என்றெல்லாம் கூறுவர். கோயிலுக்குத் தெப்பக்குளம் இருப்பது ஒரு சிறப்பு.

தமிழ் நாட்டுத் தெய்வம் கப்பல் ஏறி இலங்கை, கடாரம், மலயம், சிங்கப்பூர், சாவகம், சயாம், கம்போசகம் போர்னியோ, பர்மா முதலிய நாடுகளுக்கெல்லாம் சென்று தமிழ் மக்கள் கடல் கடந்து செல்வது தவறல்லவென்றும், கடல் கடந்து வெளிநாடுகளைக் காண்பதும் அங்கு குடியேறுவதும் நல்லது என்றும் கூறியது. அத்தெய்வங்களும் அந்நாடுகளிலெல்லாம் குடியேறி, மக்களுக்கு முன் மாதிரியாகத் திகழ்ந்தன. எனவேதான் தமிழ் மக்கள் ஆயிரமாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே பலவகையான கப்பல்களைக் கட்டவும், கடல் கடக்கவும் துணிவு கொண்டனர். கடல் கடக்கத் தமிழ் நெறியோ தெய்வமோ தடையாக நிற்கவில்லை.

2. கவினுறும் கப்பற்கலை

முதன் முதலில் ஒரு சிறு மரக்கட்டையிலேறிக் குளத்திலோ ஆற்றிலோ, வாய்க்காலிலோ மீன் பிடிக்க முனைந்த மனிதன் நாளடைவில் வசதியாக இருந்து மீன் பிடிக்கவும், எளிதில் நீர் நிலைகளைத் தாண்டவும் கருதினான். தனது வாழ்க்கைக்கு இன்றியமையாத இத் தொழிலில் அவன் முழுச் சிந்தனையையும் செலுத்த ஆரம்பித்தான்.

அப்பால் அவன் இரு மரக்கட்டைகளை இணைத்து அதனைக் கட்டு மரம் என்று கூறி வசதியாக மீன் பிடிக்க ஆரம்பித்தான். பின்னர் நடுவில் ஒரு பெரிய மரக் கட்டையையும் இரு பக்கங்களிலும் இரு கட்டைகளையும் இணைத்து புதிய ஒரு கட்டுமரத்தைக் கண்டான்.

அதன் பிறகு ஐந்து மரங்களை இணைத்து மற்றொருவகைக் கட்டு மரத்தைக் கண்டான். அதற்குப் பின்னர் அவைகளில் சில மாற்றங்களைச் செய்து புதிய, புதிய மரங்களைக் கட்டினான்.

அதோடு அவன் நின்றுவிடவில்லை. படிப்படியாய்த் தெப்பத்தையும் தோணிகளையும் பாய்க்கப்பல்களையும் கண்டான். அவற்றை அழகுபடுத்த எண்ணினான். அவற்றிற்கு எவ்வளவு நீளம் இருக்க வேண்டும்; எவ்வளவு உயரம் இருக்க வேண்டும்; எவ்வளவு அகலம் இருக்க வேண்டும் என்று ஒரு முடிவு கட்டினான்.

தோணியைக் கட்ட என்ன மரம் நல்ல மரம் என்று ஆராய்ந்தான். அதன் முகப்பு எப்படி இருந்தால் அழகாய் இருக்கும் என்று இலக்கணம் வகுத்தான்.

அப்பால் பல்வேறு வகையான படகுகளும், தோணி களும், கப்பல்களும் அமைக்கத் திட்டமிட்டான். நமது நாட்டு அறிஞர்கள் இவைகளை நன்கு ஆராய்ந்து கப்பல் கலையை வளர்த்தனர்.

கலை என்பது அழகை வெளிப்படுத்துவதும், செயல் திறமையைக் காட்டுவ்தும் நலம் தரும் காரியங்களுக்கு அறி வையும் ஆற்றலையும் பயன்படுத்துவதுமே யாகும்.

கலையில் அழகு, ஆற்றல், சுவை, பயன், செயல் முதலிய தன்மைகள் அமைந்திருக்க வேண்டும் என்று தமிழர்கள் கொண்டனர்.

நாகரிகம், பண்பாடு என்பவைகள் இக் கலையின் வாயிலா கவே பிறந்தன. பண்டைக்காலத்தில் தமிழகத்தில் வாழ்ந்த மன்னர்களும், நிலக்கிழார்களும் வணிகர்களும் கலை களைப் பயின்றனர்; கலைகளை வளர்த்தனர்.

மிகத் தொன்மையான காலத்தில் தமிழகத்தில் ஒன்றி ரண்டு கலைகள் தாம் அரும்பின. அப்பால் அறுபத்து நாலு கலைகள் தோன்றின. பிறகு இந்த அறுபத்து நாலு கலை களிலும் உட்பிரிவுகள் தோன்றி 128 கலைகளாகத் துளிர்த் தன. இன்று ஆயிரம் கலைகள் மலர்ந்துள்ளன.

மக்கள் அறிவு வளர வளரக் கலைகளில் பல உட்பிரிவுகள் அரும்பியதோடு புதிய கலைகளும் மலர்ந்து இன்று நாட்டில் ஆயிரக்கணக்கான கலைகள் எழுந்துள்ளன.

பொதுவாகக் கலைகளை அழகுக் கலைகள், அறிவுக் கலைகள், பயன்படும் கலைகள், உடற்பயிற்சிக் கலைகள், பொழுது போக்குக் கலைகள், இன்பக் கலைகள், பொது அறிவுக் கலைகள் என்றெல்லாம் அறிஞர்கள் பிரித்திருக்கின்றார்கள்.

கலைகளில் ஆணுக்குரிய கலைகள் வேறு, பெண்ணுக்குரிய கலைகள் வேறு என்றும் பிரித்திருக்கின்றனர்.

சமண இலக்கியங்களில் ஆடவர்களின் கலைகள் 72 என்றும் பெண்டிர்களின் கலைகள் 64 என்றும் கூறப்படுகிறது.

இன்று பல நூல்களில் 72-க்கும் மேற்பட்ட கலைகள் காணப் படுகின்றன. சில நூல்களில் இவைகளில் அடங்காத புதிய கலைகளும் காணப்படுகின்றன.

இந்த அருங்கலைகளில் கப்பல் கலையும் ஒன்று. தமிழ் மொழியில் கப்பற்கலை நூல் இருந்தது என்று உறுதியாகத் தெரிகிறது. ஆனால் அது யாரால் 'செய்யப்பட்டது? அதன் பெயர் என்ன? அது எப்பொழுது மறைந்தது என்று சொல் வதற்கில்லை. அல்லது அருங்கலையை அந்நிய மொழியில் செய்து பாதுகாத்து வைக்க வேண்டுமென்ற இடைக்காலத் தமிழர்களின் எண்ணப்படி, இது வடமொழியிலோ அன்றி வேறு மொழியிலோ எழுதப்பட்டது என்றும் சொல்வதற் கில்லை.

இன்று தமிழகத்தில் பல்வேறு வகையான படகுகளையும் தோணிகளையும் கப்பல்களையும் கட்டும் நிபுணர்கள் கலை நூல்களைப் பயின்று கட்டுகின்றார்கள் என்று கூறுவதற்கில்லை. பரம்பரையாய்த் தம் முன்னோர் சொல்லி வைத்த பாடங் களைக் கேட்டும் முறைகளைப் பார்த்தும் குறிப்பெடுத்து வைத்தும் கப்பல்கள் கட்டி வருகிறார்கள் என்று துணிந்து கூறலாம்.

நான் அறிந்தவரையில் கப்பற்கலை நூல் ஒன்றின் பெய ரைக்கூட இதுவரையில் கேள்விப்பட்டதும் இல்லை, பார்த்த தும் இல்லை.

தஞ்சை அரசர் சரபோசி நிறுவிய சரசுவதிமால் நூல் நிலையத்திலும் தமிழ்நாட்டு அரசாங்கத்தின் கீழ்நாட்டுக் கலைப் பழஞ் சுவடி நூல் நிலையத்திலும் உள்ள அறுபத்தை யாயிரம் சுவடிகளிலும் கப்பல் கலை நூலைக் காண முடிய வில்லை.

ஆனால், தமிழ்நாட்டு அரசாங்கத்தின் கீழ்நாட்டுப் பழஞ் சுவடி நூல்நிலையம் 1950-ம் ஆண்டில் கப்பல் சாத்திரம் என்று தமிழில் ஒரு நூலை வெளியிட்டுள்ளது.

அந்நூல் 17-ம் நூற்றாண்டில் எழுதப்பட்டது. பிழை கள் மலிந்தது. அதுவும் போஜன் எழுதிய வடமொழி

நூலாகிய 'யுக்தி கல்பதரு' என்ற நூலைத் தழுவி எழுதப் பட்டதாகத் தெரிகிறது.

அந்நூல் மூலம் வடமொழியில் நௌகா சாத்திரம் என்றொரு கப்பல் நூல் இருந்ததாகவும் தெரிகிறது. போஜன் எழுதிய 'யுக்தி கல்பதரு' என்ற வடமொழி நூல் இதுவரை தமிழில் மொழிபெயர்க்கப்பட்டிருப்பதாகத் தெரியவில்லை. சிறிது காலத்திற்கு முன் கேரள அரசாங்கத்தார் அதை ஆங்கிலத்தில் மொழி பெயர்த்து வெளியிட்டிருப்பதாகக் கேள்விப்படுகிறேன். அந்த மொழி பெயர்ப்புக்கூட இதுவரை நம் கைக்குக் கிட்டவில்லை. கல்கத்தாவிலும் "யுக்தி கல்பதரு" ஆங்கிலத்தில் மொழிபெயர்த்து வெளியிட்டிருப்பதாகத் தெரிகிறது.

என்றாலும் தமிழில் வெளிவந்துள்ள கப்பல் சாத்திரம் என்னும் நூலிலும், திரு. இராதா குமுத் முகர்ஜி அவர்கள் எழுதிய 'இந்தியன் சிப்பிங்' என்ற ஆங்கில நூலிலும், இந்திய அரசாங்கப் புதைபொருள் ஆராய்ச்சிப் பகுதி இயக்குநர் என். சி. எச். சாப்ரா அவர்கள் எழுதிய 'பழங்கால இந்தியாவில் கப்பலோட்டும் வித்தை' என்ற ஆங்கிலக் கட்டுரையிலும், 'நம் கப்பல் கலை' என்று திரு. தட்வர்த்தி சூரிய நாராயண சாஸ்திரி என்பவர் பாரதி என்ற தெலுங்குப் பத்திரிகையில் எழுதிய கட்டுரையிலும், திரு. யோகி சுத்தானந்த பாரதியார் 'நம் புராதனக் கப்பல்கள்' என்று மஞ்சரியில் எழுதிய கட்டுரையிலும், இல்லஸ்டிரேட்டட் வீக்லி ஆப் இந்தியா என்ற ஆங்கிலப் பத்திரிகையில் திருமதி சுமதி மொரார்ஜி அவர்கள் எழுதிய கட்டுரையிலும் 'யுக்தி கல்பதரு' விலிருந்து பல அரிய விஷயங்களை எடுத்து ஆண்டிருக்கிறார்கள்.

நமது வாசகர்களின் நன்மைக்காக—நமது நாட்டுப் பண்டைக் கால மக்கள் கப்பல் கலையைப் பற்றி எத்துணைச் சிறந்த அறிவைப் பெற்றிருந்தார்கள் என்பதை அறிவதற்காக—அவைகளின் சாரத்தை இங்கு சுருக்கித் தருகின்றேன்.

கப்பல்களின் உருவத்தைக் கொண்டு கப்பல்களை இரு பிரிவாகப் பிரிக்கலாம். அவை சாமானியம் (பொது), விசேஷம் (சிறப்பு) எனப்படும்.

ஆறு, வாய்க்கால், ஏரி, குளம் முதலியவைகளில் செல்லும் மரக்கலங்கள் சாமானியம் என்ற பிரிவில் அடங்கும். கடல் வழியாய்ச் செல்லும் கலங்கள் விசேஷம் என்ற பிரிவில் அடங்கும்.

சாமானிய வகையைச் சேர்ந்த கலங்கள் 10 பிரிவுகளாகப் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. இப்பிரிவு பெரும்பாலும் நீளம், அகலம், உயரம் ஆகியவைகளை அடிப்படையாகக் கொண்டதாகும்.

பொதுவகை (சாமானியம்)

எண்.	பெயர்	நீ. (முழம்)	அ. (முழம்)	உ. (முழம்)
1	ச்சுத்திரா	,, 16	,, 4	,, 4
2	மத்யமா	,, 24	,, 12	,, 8
3	பீமா	,, 40	,, 20	,, 20
4	சபலா	,, 48	,, 24	,, 24
5	பதலா	,, 64	,, 32	,, 32
6	பயா	,, 72	,, 36	,, 36
7	தீர்கா	,, 88	,, 44	,, 44
8	பத்ரபுதா	,, 96	,, 48	,, 48
9	கர்பரா	,, 112	,, 56	,, 56
10	மந்தரா	,, 120	,, 60	,, 60

இவைகளில் பீமா, பயா, கர்பரா ஆகியவைகள் நற்பயன் தராதவைகள் என்றும் இவற்றின் அளவு நீரில் நிலைத்திருப்பதற்கு ஏற்றதல்ல வென்றும் தெரிகிறது.

சிறப்புவகை (விசேஷம்)

சிறப்பு வகையைத் தீர்கா, உன்னதா என்று இருவகையாகப் பிரித்திருக்கின்றனர்கள்.

தீர்கா நீளத்தில் பெரியது. உன்னதா நீள அகலத்தில் மட்டுமின்றி உயரத்திலும் பெரியது.

இந்தத் தீர்கா வகையைக்கூட பத்துப் பிரிவுகளாகப் பிரித்து ஒவ்வொன்றிற்கும் பெயர்கள் அளித்திருக்கின்றூர் கள். அவைகளின் தரங்களும் அவைகள் இருக்கும் நீளம், அகலம், உயரம் ஆகியவைகளேக் கொண்டே பிரிக்கப்பட்டிக் கின்றன என்று தெரிகிறது.

சிறப்பு வகை

எண்.	பெயர்	நீளம். மு.	அகலம். மு.	உயரம். மு.
1.	தீர்கா	42	5 1/4	4 1/5
2.	உன்னதா	40	18	18

தீர்கா வகை

எண்.	பெயர்	நீளம்(முழம்)	அகலம்(முழம்)	உயரம்(முழம்)
1.	தீர்க்கிகா	32	4	3 1/5
2.	கரணி	48	6	4 4/5
3.	லோலா	64	8	6 2/5
4.	கத்வரா	80	10	8
5.	காமினி	96	12	9 2/5
6.	தரீ	112	14	11 1/5
7.	ஜங்காலா	128	16	12 4/5
8.	ப்லாபினி	144	18	14 2/5
9,	தாரிணி	160	20	16
10.	பெகினி	179	22	17 3/5

இந்தத் தீர்கா என்னும் கலத்தின் பிரிவில் உள்ள லோலா, காமினி, பலாபினி என்ற மூன்று மரக்கலங்களும் நற்பயன் அளிப்பவைகள் அல்ல. தீப் பயன் விளேவிப்பன வாகும்.

உன்னதா வகை

எண்.	பெயர்	நீளம்(முழம்)	அகலம்(முழம்)	உயரம்(முழம்)
1.	ஊர்த்துவா	32	16	16
2.	அநூர்த்துவா	48	24	24
3.	சுவர்ணமுகி	64	32	32
4.	கர்ப்பிணி	80	40	40
5.	மந்தாரா	96	48	48

உன்னதா என்ற வகைக் கப்பலில் உள்ள ஐந்து பிரிவி னுள் அநூர்த்துவா, கர்ப்பிணி ஆகிய இரண்டும் நற்பயன் நல்குவன வல்ல; தீப்பயன் விளைவிப்பன என்று அறிஞர்கள் தம் அனுபவத்தில் கண்டிருக்கின்றனர்.

கப்பல் பயணம் செய்வோர்களுக்கு நலம் விளையுமாறு பொன், வெள்ளி, செம்பு ஆகிய மூன்று தாதுப் பொருள் களையும் அவைகளின் கலப்புப் பொருள்களையும் கலந்து கப்பலை அலங்கரிக்கும் முறைகளையும் கப்பல் சாத்திரம் நன்கு விளக்கிக் கூறுகிறது.

மேலே நாம் நன்கு எடுத்துக்காட்டியுள்ள நான்கு வகை நாவாய் இனங்களுக்கு நால்வேறு நல் வண்ணங்கள் தீட்ட வேண்டும்.

நான்கு கூம்புகள் (பாய்மரம்) உள்ள நாவாய்களுக்கு வெள்ளை வண்ணம் தீட்டப்பட வேண்டும். மூன்று கூம்புகள் உள்ள மரக்கலங்களுக்கு செவ்வண்ணம் தீட்டப்படவேண் டும். இரண்டு கூம்புகள் உள்ள கப்பலுக்கு மஞ்சள் நிறம் மட்டும் தீட்டப்படவேண்டும். ஒரு கூம்புள்ள சிறு கலத் துக்கு நீல வண்ணம் தீட்டவேண்டும்.

மரக்கலங்கள் நன்கு அலங்கரிக்கப்படவேண்டும். முகப்பு களில் அழகிற்காகவும் ஆயுளுக்காகவும் நலத்திற்காகவும் பல விதமான வடிவங்களை அமைக்கலாம்.

அவ் வடிவங்களாவன: அரியேறு, யானை, புலி, எருமை, குதிரை, அன்னம், மயில், கிளி, தவளை, ஆண்மகன் இவற்றின்

தலை வடிவங்கள் கப்பலின் முன் பக்கத்தில் இடம் பெற்றிருக்கலாம். இவை மரக்கலம் கட்டிய கம்மாளன் கைத்திறனைக் காட்டுவனவாகும்.

அணி வகைகளான—பொன்னரிமாலை, முத்துமாலை, மணிமாலை முதலிய பல அணிகலன்களைக் கப்பல்களுக்கு அணிவித்தலும் உண்டு.

கப்பல்களின் மேல் அடுக்கில் (டெக்கில்) உள்ளறைகள் (கேபின்) கட்டுவதில் முற்காலக் கப்பல் கட்டும் நிபுணர்கள் நன்காராய்ந்து மூன்றுவிதமான அறைகளை அமைத்துள்ளார்கள். அவர்கள் சர்வ, மத்ய, அக்கிர என மூன்று விதமாகக் கப்பல்களின் உள்ளறைகளை அமைத்தார்கள்.

சர்வ மந்திர என்று கூறப்படும் கப்பலில் உள்ளறை (கேபின்) கப்பலின் ஒரு நுனியிலிருந்து மற்றொரு நுனிவரை நீண்டு பெரிதாக இருக்கும். இந்தக் கப்பல்கள் அரசாங்கப் படைகள், அரசாங்கக் கருவூலங்கள், கால்நடைகள் ஆகியவைகள் ஓரிடத்தினின்று மற்றோரிடத்திற்குச் செல்வதற்காக உபயோகப்படுத்தப்பட்டன.

மத்ய மந்திரம் என்ற கப்பலில் உள்ளறைகள் கப்பலின் நடுவில் அமைக்கப்பட்டிருக்கும். இது உல்லாசப் பிரயாணங்களுக்கு உகந்தது. இது மன்னர்கள், மாபெரு வணிகர்கள், பெரிய நிலக் கிழார்கள் ஆகியோரின் பொழுது போக்கிற்கும் அக்கம்பக்கத்திலுள்ள பட்டினங்களுக்குப் போய்வரவும் பயன்படும். மேலும், சமயப் பண்டிகைகளின் போது சந்தோஷத்திற்காகவும் நீர் விளையாட்டிற்காகவும் பயன்படும். இக்கப்பல்கள் மாரிகாலப் பயணத்திற்கு மிகவும் ஏற்றவை.

அக்கிர மந்திர் என்று கூறப்படும் கப்பலில் முகப்பிற்கு அருகே உள்ளறை இருக்கும். இந்த வகையான கப்பல்கள் போருக்கே பெரிதும் பயன்படுத்தப்படும். இத்தகைய கப்பல்கள் மகாபாரதத்திற் கூடக் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கின்

றன. கவுரவர்களின் கோபத்திற்கஞ்சி பாண்டவர்கள் இத்தகைய கப்பல்களின் மூலம் தப்பிச் சென்றனர் என்று தெரிகிறது.

மரங்கள்

நம் முன்னோர் மரங்களை நன்கு ஆராய்ந்து அவற்றை நான்கு விதமாகப் பிரித்துள்ளார்கள். அவை அந்தணசாதி மரம், அரச சாதி மரம், வணிக சாதி மரம், உழைப்பாளி சாதி மரம் எனப்படும். முதல் தரமான மரம் அல்லது அந்தணசாதி மரம் கனம் இல்லாமலும் மென்மையானதாகவும் இருக்கும்; இழைப்பதற்கும் இணைப்பதற்கும் எளிதானது. வேறு எந்த மரமும் இதற்கு ஈடாக மாட்டாது.

இரண்டாவது தரம் அல்லது அரச சாதி மரம் லேசாக இருந்தாலும் கடினமானதாக இருக்கும். இந்த மரத்தை எந்தச் சாதி மரத்தோடும் இணைக்க முடியாது.

மூன்றாவது தரமான வணிக சாதி மரமானது மென்மையானதும் கனமானதுமாக இருக்கும்.

நான்காவது தரமான உழைப்பாளி மரம் கனமாகவும் கடினமாகவும் இருக்கும். இழைப்பதற்குக் கஷ்டமாக இருக்கும். இஃதன்றிக் கலப்புச் சாதி மரங்களும் உண்டு. அவை மேற்கூறிய நான்கு சாதி மரங்களையும்விட மட்டமானவை.

அரச சாதி மரமானது செல்வத்தையும் இன்பத்தையும் அளிக்கவல்லது. இந்த மரத்தால் கட்டப்பட்ட கலங்கள் ஆழ் கடலினும், தொலை தூரத்திற்கும் எளிதில் சென்று வர ஏற்றவை.

பல்வேறு வகையான மரக்கட்டைகளால் கட்டப்படும் கலங்கள் வசதிக்குறைவானவையாகவும் நலம் விளைவிக்காதவையாகவும் ஆபத்துக்களை விளைவிப்பவை யாகவும் இருக்கும்; நீண்டநாள் உழைக்கமாட்டா; தண்ணீருக்குள் இறக்கப்பட்ட சில நாட்களில் கெட்டுப்போய்விடும்.

கப்பல் கட்டும் முறை

மரக்கட்டைகளின் இணைப்பில் ஒரு சிறிய இடை ஏற்பட்டாலும் அல்லது கட்டையில் சிறிய துவராம் விழுந்தாலும் கப்பல்கள் கடலில் ஆழ்ந்து, அவற்றிலுள்ள பொருள்களும் மக்களும் அழிந்துவிடுவார்கள் என்பதைக் கருத்தில் கொண்டு கப்பல் கட்டும் மரங்களைக் கவனமாகத் தேர்ந்தெடுத்து உபயோகப்படுத்த வேண்டும்.

கப்பல்கள் கட்டியபொழுது நமது முன்னோர்கள் இரும்பு ஆணிகளையோ இதர உலோகத்தாற் செய்த ஆணிகளையோ உபயோகிக்கவில்லை. மூங்கில் கழியில் இருந்து சிறு சிறு ஆணிகள் தயார்செய்து, இரு கட்டைகளை இறுகப் பிணைத்து மூங்கில் ஆணியால் தறைந்து விட்டனர்.

இரும்பு ஆணிகளைக் கொண்டு தறைந்தால் கடல் நீரால் துருவேறி விரைவில் கப்பலில் துவாரம் விழுந்து கப்பல்கள் ஆழ்ந்துவிடும். கடலில் காந்தக் கல் இருப்பதாகவும் ஆணிகளால் தறையப்பட்ட கப்பல்கள் அந்தக் காந்தக் கற்பாறைகளின் அருகே செல்லும்பொழுது அவை ஆணிகளை இழுத்துக்கொள்ளும் என்றும் கருதிக் கப்பலின் அடிப் பகுதியில் இரும்பாணிகள் உபயோகிக்காது கப்பல்கள் கட்டி வந்தார்கள் என்றும் தெரிகிறது.

அத்தோடு, ஏனைய நாட்டார் செய்யாத முறையில் ஒன்றின் மீது ஒன்றாக மூன்றடுக்கு மரங்களை இணைத்துக் கப்பல்கள் கட்டினர் தமிழ்நாட்டுக் கப்பற் கலை நிபுணர்கள். இதனால் தண்ணீரில் எப்பொழுதும் இருக்கும் மேற்பகுதி மரம் கெட்டுத் துவாரம் ஏற்பட்டாலும் அடுத்தாற்போல் இருக்கும் மரக்கட்டையில் துவாரம் விழுந்தாலும் இறுதியாக வைத்திருக்கும் மரக்கட்டை, நீர் உட்புகாதபடி தடுத்துக்கொள்ளும்.

இதனால் கப்பலுக்கு எளிதில் ஆபத்து ஏற்பட முடியாது. அதோடு தமிழ்நாட்டார் செய்த தவப்பயனாகக் கிடைத்த தேக்கு மரம் கப்பல் கட்டுவதற்கென்றே கடவுள் உண்டாக்

கியதோ என்று மேனுட்டார் வியந்து பாராட்டும் நிலையில் உள்ளது. எத்தனை ஆண்டுகள் நீரில் கிடந்தாலும் தேக்கு மரத்தாற் கட்டப்பட்ட கப்பலைப் பற்றிச் சிறிதும் பயப்படத் தேவையில்லை என்று பண்டைக்காலப் பிரயாணிகள் கருதினர்.

வெளிநாட்டாரின் சான்றுகள்

கப்பல் கட்டுவதில் நம்மவர் இத்துணைக் கவனம் செலுத்தியதைக் கண்டு நாம் வியந்து பாராட்டவில்லை. ஆனுல் பதினைந்தாம் நூற்றுண்டில் இந்தியா போந்த இத்தாலிய வழிப்போக்கரான நிக்கோலோ கோண்டி என்பவர் வியந்து, 'இந்தியக் கப்பல்கள் ஐரோப்பாவில் கட்டப்பட்ட கப்பல்களைவிட மிகப் பெரியவை. 2000 பீப்பாய்கள் வைப்பதற்கு ஏற்ற விசாலம் படைத்தவை. (ஒரு பீப்பாய் 126 கியாலன் தண்ணீர் கொள்ளும்.) அதோடு ஐந்து கூரைப் பாய்களையும் பல கூம்புகளையும் உடையவை. கப்பலின் அடிப் பகுதி, எப்பொழுதும் நீரிலே கிடந்து, காற்று, மழை, உப்பு நீர் முதலியவைகளின் தாக்குதல்களையெல்லாம் சமாளித்து, என்றும் அசையாது நிற்கும் பொருட்டு ஒன்றின் மீது ஒன்ருக மூன்று பலகைகளை இணைத்துக் கப்பல் கட்டியிருக்கிருர்கள்' என்று கூறியுள்ளார்.

மற்ருெரு இத்தாலிய வழிப்போக்கரான மார்க்கோ போலோ என்பவர் பதின்மூன்ரும் நூற்ருண்டை அடுத்து இந்தியா வந்தார். இவர் ஒரு கப்பலோட்டி; சிறந்த, பிரசித்தி பெற்ற மாலுமியும்கூட. இவர் கப்பலில்தான் இங்கு வந்தார்.

இவரது உள்ளத்தைக் கவர்ந்தது தமிழ்நாடு. தமிழ் நாட்டுக் கப்பல்களைப் பற்றி இவர் கூறிய வார்த்தைகள் ஏற்றம் மிகுந்தவை. "தமிழ்நாட்டில் கட்டப்பட்ட கப்பல்கள் தேவதாரு மரத்தால் கட்டப்பட்டவை. கப்பல்கள் இரண்டு பலகைகளால் (ஒன்றின் மீது ஒன்ருக) இணைத்துக் கட்டப்பட்டுள்ளன. அவைகளின் இடையே

பஞ்சு அல்லது தேங்காய் நாரை வைத்து இறுகப் பிணைத்து இறுதியாக ஆணிகளால் அடித்து இறுக்கிவிடுகிறார்கள். அடிப்பகுதியில் சுண்ணும்பும் சணலும் கலந்து அரைத்து எண்ணெய் கலந்து நெய்போலாக்கிப் பூசி விடுகிறார்கள். அது நன்றாக ஒட்டிப் பசைத்தன்மையைப் பாதுகாத்துக் கொண்டு இடைவெளிகளை அடைக்கும் சிறந்த கீல் அல்லது குங்கிலியப் பொருளாகத் திகழ்கிறது.'' என்று கூறியுள்ளார்.

நமது கப்பல் கலையை நாம் எவ்வளவும் புகழ்ந்து கூறலாம். அதை நமது மக்கள்கூட இன்று ஏற்கமாட்டார்கள். ஆனால் வெளிநாட்டார்—அதுவும் கப்பற்கலையைக் கற்றுணர்ந்தவர் கூறும் இக் கூற்றுகள் நமது கப்பற் கலைக்கு அளிக்கும் நல்ல பொற்சான்றுகளாகும். எவரும் ஏற்கத் தகுந்த அரிய பத்திரங்களாகும்.

லெப்டினெண்ட் வாக்கர் என்ற ஆங்கிலேயர் கி. பி. 1811-ம் ஆண்டில் நமது கப்பல்களைக் கண்டு வியந்து பின் வருமாறு கூறினார்:

''பிரிட்டிஷ்காரர்கள் கட்டிய கப்பல்களை 12-ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மராமத்துச் செய்து தீரவேண்டும். ஆனால் தமிழர் கட்டிய கப்பல்களுக்கு 50-ஆண்டானாலும் பழுது பார்க்கும் அவசியம் இல்லை.''

யுக்தி கல்பதரு என்னும் வடமொழி நூலில் 272 வகையான கப்பல்களைப் பற்றிக் கூறப்பட்டுள்ளது. ஆனால் தமிழ் நாட்டிலோ நூற்றுக்கணக்கான கப்பல்கள் இருந்துள்ளன என்பதற்கு நம்மிடம் சான்றுகள் உள்ளன. மிகத் தொன்மையான ஆரம்பகாலத்தில் எழுந்த கட்டுமர வகைகளிலே பத்திற்கு மேற்பட்ட வகைகள் உள்ளன.

துடுப்பினால் உந்தித் தள்ளும் படகுகளில் பலவகை இருந்தன. இரண்டு துடுப்பிலிருந்து நூற்றுக்கணக்கான துடுப்புகள் வரையுள்ள பெரிய கப்பல்களும் பல்வேறு விதமான பாய்கள் கட்டியோடும் பாய்மரக் கப்பல்களும் உள்ளன.

பாய்மர வகைகளில் பெரிய பாய்மரம், திருக்கைத்தி மரம், காணப் பாய்மரம், கோசுப் பாய்மரம் போன்ற பல வகைப் பாய் மரங்கள் உள்ளன.

கயிறு வகைகளில் ஆஞ்சான கயிறு, தாம்பாள் கயிறு, வேடாங் கயிறு, பளிங்கைக் கயிறு, மூட்டங் கயிறு, இளங் கயிறு, கோடிப்பாய்க் கயிறு போன்ற பல கயிறுகள் உண்டு.

தமிழ் நாட்டார், கப்பல் கட்டுவதற்கு நீர்மட்டவைப் பிற்கு உரியதாக வேம்பு, இலுப்பை, புன்னை, நாவல் மரங்களையும் பக்கவங்குக் கால்களுக்கு தேக்கு, வெண் தேக்கு முதலிய மரங்களையும் உபயோகித்தனர்.

கேரளாவில் அயினிப்பலாவினால் செய்த படகுகளும் தோணிகளும் உண்டு. சில இடங்களில் கருவை மரங்களும், கப்பல் கட்டுவதற்கு உபயோகப்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

தச்சு முழம் என்பது 20 அங்குலம் என்று கப்பல் சாத்திரத்தில் கூறப்படுகிறது. ஆனால் இன்று தமிழகத்தில் முழம் என்பது 33 அங்குலமாக நடைமுறையில் இருந்து வருகிறது. ஆனால் கப்பல்கள் கட்டும் பொழுது ஒரு முழம் என்றால் ஒரு முழம் வையாது $\frac{1}{4}$ அங்குலம் குறைத்தே வைப்பர். வங்கு வரிகள் $2\frac{1}{4}$, $3\frac{1}{4}$, $4\frac{1}{4}$, $5\frac{1}{4}$ ஆக உயர்ந்து ஏறிக்கொண்டே செல்வது நடைமுறையில் கையாளப்படும் சம்பிரதாயம்.

கப்பலும் சாஸ்திரமும்

நமது கப்பல் நூலில் கப்பலை ஓட்டும் முக்கிய உறுப்பாகிய சுக்கானைப் பற்றியும், கப்பலை ஓரிடத்தில் நிறுத்திவைக்கும் கருவியாகிய நங்கூரத்தைப் பற்றியும் கூறப்பட்டுள்ளது.

கப்பல்கள் கட்டுவதற்குத் திங்களும், நாளும், கோளும் பார்க்கவேண்டும் என்றும் நல்ல நாளில். நல்ல ஓரையில் ஆரம்பிக்கப்படாத கப்பல்கள் விரைவில் உடைந்தோ கடலில் மூழ்கியோ போய்விடும் என்றும் சில ஓரையில் செய்யப்பட்ட கப்பல்கள் நல்ல ஊதியம் தரா என்றும் தீப்

பயன் விளைவிக்கும் என்றும் கப்பல் சாஸ்திரங்கள் கூறி வந்தன.

கப்பல்கள் கட்டவேண்டிய நேரங்களைப் பற்றி 'நீகமசிகா மணி' என்னும் கப்பற் கலை நூல் நன்கு விவரித்துள்ளதாகத் தெரிகிறது. அந் நூல் இன்று கிடைத்தற்கரியதாய் இருக்கிறது.

இதேபோன்று கப்பல்கள் வெளிநாட்டிற்கு வணிகம் நடத்தச் செல்வதற்கு உரிய திங்களும், நாளும், நட்சத்திரமும், இலக்கணமும் வகுத்தனர்.

இந்தக் காலங்களில் கப்பல்கள் செல்வதற்கேற்ற பருவக் காற்றுகள் வீசும்; கடல் கொந்தளிப்பு இராது; மழைகுறைவாக இருக்கும்.

அதேபோன்று கப்பல்கள் திரும்பும் காலத்தில் பருவக் காற்று திசை மாறி அடிப்பதால் எளிதில் கப்பல் திரும்பிவ்ர முடியும். அக் காலத்தில் காற்றின் உதவியினால் கப்பல்கள் பாய் விரித்து இயங்கிவந்ததினால் அவர்கள் பருவக்காற்று எப்படி எப்படி யெல்லாம் வீசும் என்பதை உணர்ந்தே கப்பலை ஓட்ட வேண்டியவர்களாய் இருந்தார்கள்.

நாளும் கிழமையும் ஓரையும் பார்த்துக் கப்பல் செலுத்தும் கப்பலோட்டிகளைப் பார்த்துக் கைதட்டி நையாண்டி செய்யும் 'பகுத்தறிவுவாதிகள்' அக்காலத்தில் எழமுடியாமல் போய்விட்டனர்! நீராவியினாலும், மின்சாரத்தினாலும், அணுவினாலும், இயங்கும் இரும்பால், அலுமினியத்தால், ரப்பரால் கட்டப்பட்ட கப்பல்கள் எழுந்த இந்த இருபதாம் நூற்றாண்டில் நினைத்த வினாடியில் கப்பல்கள் புறப்பட முடியும் என்று பகுத்தறிவுவாதம் பேசலாம். அவர்கள் பருவக் கோளாறுகளால் நீராவிக் கப்பல்களும் அல்லற்படுவதையும், கடலில் மூழ்கி விடுவதையும் அறியவேண்டும்.

நாட்டுப் பற்றோடு நமது நாட்டில் பண்டு எழுந்த சோதிட நூற்களை நோக்கின், நமது முன்னோர்கள் எவ்விதமான இயந்திர சாதனங்களும் இன்றிக் கணிதங்களின் மூலம்

பருவக் கோளாறுகளை முன்கூட்டியே உணர்ந்து, கப்பலோட்டியது அற்புத சாதனையாக இலங்கும்.

ஆயிரக்கணக்கான ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் அவர்கள் அமாவாசை, பௌர்ணமி, சூரிய கிரகணம், சந்திர கிரகணம் முதலியவைகள் இந்த ஆண்டில், இந்த மாதத்தில், இந்தக் கிழமையில், இந்த நாழிகையில், இந்த விநாடியில் ஏற்படும் என்று 100 ஆண்டுகளுக்குக் கணித்துள்ளனர். அவைகளை இன்றுள்ள விஞ்ஞான விற்பன்னரும் கண்டு அதிசயித்து வருவதை நாம் மறந்துவிடக் கூடாது.

ஒன்றிரண்டு விஷயங்கள் தவறாக இருக்கலாம்; இன்றைய நிலைக்கு ஒத்ததாக இல்லாமல் இருக்கலாம். அதை வைத்து நமது முன்னோர்கள் முட்டாள்கள் என்று முடிவு கட்டுவது நம்மை நாமே இழித்துக் கூறிக்கொள்வதாகும்.

கப்பல் ஓட்டிகள் கருங்கடலில், நள்ளிருளில் திசை அறிந்தும் நேரம் உணர்ந்தும் கப்பல் ஓட்ட அவர்களுக்கு வான நூல் புலமை அவசியம் வேண்டும்.

கப்பல் நூலில் கிரகங்களைப் பற்றியும் நட்சத்திரங்களைப் பற்றியும் அவைகளின் தோற்ற, அமைப்பைப் பற்றியும் விளக்கங்கள் உள்ளன. இன்னின்ன இடங்களில் இன்னின்ன நட்சத்திரங்கள் இருந்தால் பொழுது சென்று இத்தனை நாழிகை என்று கூறப்பட்டுள்ளது.

அதே போன்று நட்சத்திரங்களின் நிலையை வைத்துத் திசை அறிந்தும் கப்பல்களை ஓட்ட அவர்களுக்குக் கற்பிக்கப் பட்டிருந்தது.

கடல் இன்னின்ன காலங்களில் கொந்தளித்து எழும் என்பதைப் பற்றியும் கடலின் அடியில் உள்ள நீரோட்டங்களைப் பற்றியும் கடலில் உள்ள பயங்கரமான பெரிய மலை போன்ற மீன்களைப் பற்றியும் அவைகளினின்று தப்பும் உபாயங்களைப் பற்றியும் அவற்றைக் கொல்லும் தந்திரங்களைப் பற்றியும் மிக விளக்கமாகக் கப்பல் சாத்திரங்கள் அவர்களுக்குக் கற்பித்தன.

பிற்காலத்தில் தோன்றியவை எனக் கூறப்பட்டாலும், பிழைகள் மலிந்துள்ளன என்று சொல்லப்பட்டாலும், இன்று நமது கைக்கெட்டிய ஒரே கப்பல் நூல் "கப்பல் சாத்திர"மேயாகும். இது பாட்டாக எழுதப்பட்டுள்ளது. பதினேழாம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்திலிருந்து பாண்டிச்சேரிப் பகுதியிலுள்ளோர்கள் இந்நூலை அனுசரித்தே கப்பல் கட்டி வந்தனர். பலர் இச் செய்யுளை மனப்பாடம் பண்ணி வைத்திருந்தனர். கப்பல் கட்டுவதற்குரிய காலத்தையும் அதன் பயனையும் கூறும் பாடல்கள் பல அந்நூலில் காணப் பெறுகிறது.

3. இலக்கியத்தில் மரக்கலம்

இன்று தமிழ் நூல்களில், தொன்மையானது என்று கூறப்படும் தொல்காப்பியம் இற்றைக்கு மூவாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் தோன்றியதாக மதிப்பிடப் படுகிறது. அந்தப் பெருநூல் மூலம் தமிழ் மக்களிடம் மூவாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே நீரிலும் நிலத்திலும் செல்வதற் கேற்ற வாகன வசதிகள் இருந்ததாகத் தெரிகிறது.

"இருவகைப் பிரிவும் நிலைபெறத் தோன்றலும்
உரியதாகும் என்மனார் புலவர்"

என்று தொல்காப்பியத்தில் கூறப்பட்டுள்ளது. இந்தச் சூத்திரத்திற்கு உரைகண்ட ஆசிரியர்கள் இருவகைப் பிரிவு என்றால் காலிற் பிரிவு, கலத்திற் பிரிவு என்று விளக்கந் தந்துள்ளார்கள். கால் என்பது வண்டியும், கலம் என்பது மரக்கலமும் ஆகும். தமிழ்ப் புலவர் திரு சாமி. சிதம்பரனார் அவர்கள், "தொல்காப்பிய காலத்துத் தமிழ் மக்கள் கடல் கடந்து சென்று போர் செய்ததாகத் தெரியவில்லை. ஆனால், பொருள் தேடுவதற்காக அவர்கள் கடல் கடந்து சென் றனர்" என்றும், "பொருள் தேடுவதற்காக அவர்கள் கால் நடையாகவும் சென்றனர். கலத்திலும் சென்றனர். அதாவது கப்பலேறிக் கடல் கடந்தும் சென்றனர். கால் நடையாகப் பொருள் தேடச் செல்வதற்குக் காலிற் பிரிவு என்று பெயர். கடல் கடந்து செல்வதற்குக் கலத்திற்

பிரிவு என்று பெயர்.'' என்றும், ''திரைகடலோடியும் திரவியம் தேடு என்பது பண்டையத் தமிழர் பண்பாட்டிலிருந்து எழுந்ததே. கடல் தாண்டிச் செல்வதற்குக் கருவிகளான கப்பல்களையும், ஓடங்களையும் கட்டுமரங்களையும் அமைப்பதற்கு அவர்கள் அறிந்திருந்தனர். இது பிற்காலத்தில் அவர்களுக்குக் கப்பற்படை அமைக்கும் திறமை உண்டாகக் காரணமாய் இருந்தது. கப்பற்படை தொல்காப்பியர் காலத்தில் இருந்ததாகச் சொல்வதற்கு இடமில்லை.''* என்றும் கூறியுள்ளார்.

மற்றோர் தொல்காப்பிய சூத்திரத்தில் பெண்கள் முற்காலத்தில் கலம் ஏறிக் கடல் கடக்கவில்லை என்னும் கருத்துத் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளது. அதாவது,

''முந்நீர் வழக்க மகடூஉவோ டில்லை''

என்பதாகும். இதற்கு எல்லா உரை ஆசிரியர்களும் பெண்கள் கலத்திற் செல்லவில்லை என்றே பொருள் கூறி இருக்கின்றார்கள். பேராசிரியர், திரு. கா. சுப்பிரமணிய பிள்ளை 'பழந்தமிழர் நாகரிகம் அல்லது தொல்காப்பியப் பொருளதிகாரக் கருத்து' என்னும் நூலில், ''அக்காலத்தில் பெண்டிரைக் கப்பலில் அழைத்துக்கொண்டு பொருளீட்டற் பொருட்டு அயல் நாடு செல்லுதல் வழக்கத்தில் இல்லை'' என்று கூறியுள்ளார்கள்.

ஓதற் பொருட்டும் மன்னன் காரியமாகவும் பொருள் தேடும் பொருட்டும் தலைவியை விட்டுப் பிரியும் பாலைத் திணையை விளக்குகின்ற இடத்து ஓதலுக்குரியோர் பெண்களைக் கலத்தில் ஏற்றிச் செல்லார் என்ற கருத்துடனே தொல்காப்பியர் மொழிந்துள்ளார் என்று சில உரை ஆசிரியர்கள் கூறுகின்றார்கள்.

---

*தொல்காப்பியத் தமிழர் - சாமி. சிதம்பரனார். பக்கம் 121.

திருக்குறள்

திருக்குறள் சுமார் 2000 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் எழுந்த பழமையான நூல்; தொல்காப்பியத்திற்கு அடுத்த படியாகத் தமிழ் இலக்கியத்தில் சிறப்புடைய நூல்; எல்லா நாட்டினராலும் எல்லாச் சமயத்தாராலும் போற்றப்படும் நூல். இத்திருக்குறள் எழுவதற்குப் பன்னூறு ஆண்டு களுக்கு முன்னே தமிழகத்தில் பெரிய மரக்கலங்கள் இருந் தன என்பதற்குச் சான்ருக இந்நூலில் நாவாய் என்னும் பதம் உபயோகப்படுத்தப்பட்டிருக்கிறது.

"கடலோடா கால்வல் நெடுந்தேர் கடலோடும்
நாவாயும்ஓடாம் நிலத்து"

(குறள்: 496)

என்பது திருக்குறள். இதன் பொருள், 'வலிய சக்கரங்களை யுடைய பெரிய தேர்கள் கடலில் ஓடமுடியாது. ஆழ் கடலில் அலைமோதும் நீரினைக் கிழித்துக்கொண்டு ஓடும் நாவாய்களும் நிலத்தில் ஓடமுடியாது என்பதாகும்,

இங்கு வள்ளுவர், தெப்பம், ஓடம், தோணி, கட்டு மரம் என்று குறிப்பிடாது, நாவாய் என்று குறிப்பிட்டதிலிருந்து அவர் காலத்திற்கு முன்பே தமிழகத்தில் நாவாய் (மரக் கலம்) வங்கம் போன்ற பெரிய கலங்கள் இருந்தன என்று அறியலாம்.

இஃதன்றி வள்ளுவர் அரசியலில் மடி இன்மை என்னும் அதிகாரத்தில்,

"நெடுநீர் மறவி மடிதுயில் நான்கும்
கெடுநீரார் காமக் கலன்" (குறள்: 605)

என்று குறிப்பிட்டுள்ளார். இங்கும் கலன் என்ற பெரிய் மரக்கலத்தை வள்ளுவர் குறிப்பிட்டிருப்பது கவனிக்கத்

தக்கது. இஃதன்றி நாணுத்துறவு உரைத்தல் என்னும் அதிகாரத்தில்,

"காமக் கடும்புனல் உய்க்குமே நாணொடு
நல்லாண்மை என்னும் புணை" (குறள்: 1134)

என்று கூறியுள்ளார். இதற்கு உரையாசிரியர்கள், நாணமும் நல்ல ஆண்மையுமாகிய தோணிகளைக் காமம் என்னும் கடுமையான வெள்ளம் அடித்துக்கொண்டு போய்விடுகிறது என்று பொருள் கூறியுள்ளார்கள். எனவே அக்காலத்தில் நாவாய், மரக்கலம் என்னும் கப்பல்களும் புணை என்னும் தோணிகளும் இருந்தன என்று தெரிகிறது.

சேரலாதன் காலத்தில் சேரர்கள் நடத்திய கடல் வணிகத்தின் ஏற்றத்தை உணரப் பதிற்றுப்பத்தின் ஒரு பாடல் துணை செய்கிறது. அதோடு வணிகத்திற்கு வங்கங்களைப் பாண்டியர்கள் சோழர்கள் மட்டுமன்றிச் சேரர்களும் பயன்படுத்தியுள்ளனர் என்றும் தெரிகிறது.

"அருங்கலம் தரீஇயர் நீர்மிசை நிவக்கும்
பெருங்கலி வங்கம்"

—(பதிற்றுப் பத்து 52 : 3-4)

தமிழர்களின் தொல்குடியில் உதித்த புனிதவதியாரின் கணவன் பரமதத்தன் பொருளீட்டிவர வங்கம் என்னும் மரக்கலம் ஏறி மாக்கடல்களைக் கடந்து சென்றான். இதனை அருண்மொழித் தேவர்.

கடல்மிசை வங்கம் ஓட்டிக்
கருதிய தேயந் தன்னில்
அடைவுறச் சென்று சேர்ந்தாங்
களவில்பல் வளங்கள் முற்றி
இடைசில நாட்கள் நீங்க
மீண்டும் அக்கலத்தில் ஏறிப்

படர்புனல் கன்னி நாட்டோர்
பட்டினம் மருங்கு சேர்ந்தான்''

என்று அழகொளிர வருணித்துள்ளார். இங்கு தொலைவில் உள்ள நாட்டிற்கு விரைவாகச் செல்லவேண்டியிருந்தமையால் வங்கம் என்னும் மரக்கலத்தில் ஏறிச்சென்றுள்ளார் என்று குறிப்பிடப் பட்டிருப்பது நோக்குதற்குரியது.

அகநானூறு

அகநானூற்றில் தமிழர்கள் தொலைவில் உள்ள நாடுகளுக்கு வங்கம் என்ற தமிழகத்தின் புகழ்பெற்ற மரக்கலம் ஏறிச் சென்று மீண்டுவந்தமை விரிவாக விளக்கப்பட்டுள்ளது. இவ்வரிய கலத்தை இரவும் பகலும் எங்கும் நில்லாது காற்றின் மூலம் விரைவாகச் செலுத்தும் சிறந்த நீகான்கள் இருந்தனர் என்ற விபரமும் அறிகிறோம்.

''உலகு கிளர்ந்தன்ன வுருகெழு வங்கம்
புலவுத் திரைப் பெருங்கட னீரிடைப் போழ
இரவும் எல்லையும் அசைவின் றுகி
விரைசெலல் இயற்கை வங்கூழாட்டக்
கோடுயர் திணிமணல் அகன்றுறை நீகான்''

—(அகம் 255)

இப்பாட்டால் முற்காலத்தில் தமிழர்கள் நீண்டதூரம் கடல் கடந்து பல நாடுகளுக்கும் போந்து வணிகம் செய்தும் குடியேறியும் பொருளீட்டியும் வந்தனர் என்று தெரிகிறது.

இஃதன்றி வெள்ளாடியனார் என்னும் புலவர் அகநானூற்றில்,

''நீர்மருங் கறியாது தேர்மருங் கோடி
அறுநீர் அம்பியின் நெறிமுதல் உணங்கும்.''

—(அகம் 29 : 17-18)

என்று அம்பியைக் குறிப்பிட்டுள்ளார். மாமூலனார் என்னும் புலவர்,

"நாஸ்வேட்டு எழுந்த நயனில் பரதவர்
வைகு கடல் அம்பியில் தோன்றும்"—(அகம் 187 ; 22 - 23)

என்று பரதவருடைய மீன் வேட்டையாடும் அம்பியை உவமானங் காட்டுகின்றார். எருக்காட்டூர்த் தாயங்கண்ணனார் என்னும் புலவர் யவனர்களின் மரக்கலம் முசிறி போந்து பொன்னைக் கொடுத்து மிளகை வாங்கிச் செல்வதை,

"யவனர்தந்த வினைமாண் நன்கலம்
பொன்னொடு வந்து கறியொடு பெயரும்
வளங்கெழு முசிறி"
—(அகம் 149 : 9-11)

என்று அழகுபட எடுத்துக்காட்டுகிறார். மதுரை மருதனிளநாகனார் என்னும் புலவர் உலகு புடைபெயர்ந்த தொத்த அச்சம் தரும் பெரிய வங்கம் என்னும் கப்பலை, கடலைப் பிளந்து கொண்டு இரவும் பகலும் கலங்கரை விளக்கின் மூலம் இடம் அறிந்து ஓட்டும் மீகாமனின் ஆற்றலை வியந்து பாராட்டுகின்றார்.

இதன் மூலம் முற்காலத்தில் வங்கம், நாவாய், அம்பி, தோணி, புணை போன்ற நீரைக் கடக்கும் சாதனங்களும், நீகான் என்னும் மரக்கலங்களை யோட்டும் மாலுமிகளும் ஆழ்கடலிலும் நள்ளிரவிலும் கரைகளை அறிந்து ஓட்டுவதற்கென்று கட்டப்பட்ட கலங்கரை விளக்குகளும் இருந்த உண்மை தெரிகிறது.

புறநானூறு

இரண்டாவது நூற்றாண்டில் இணைக் கயல்கள் எழிலுடன் விளங்க, வெகு அழகாக ஒளிரும் கொடிகளைத்

தாங்கிய பாண்டிய நாட்டு மரக்கலங்கள் கொற்கைத் துறைமுகத்தினின்று சாவக நாட்டிற்கும் சிரிவிசயத்திற்கும் சென்று மீண்டன. அந்த நாவாய்கள் ஈழ நாட்டுத் துறைமுகத்தில் தங்கித் தம் பயணத்தைத் தொடர்ந்து நடத்தி வந்ததை நமது பழம் பெரும் நூல்கள் எடுத்துக்காட்டுகின்றன.

மலையமான் திருமுடிக்காரியை மாறோக்கத்து நப்பசலையார் என்னும் பெண்பாற் புலவர் புகழ்ந்து பாடியுள்ளார். அதில் சேரர் கலஞ்செல்லும் குடகடலில் பிறருடைய கலம் செல்ல மாட்டாது என்றும் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

''சினமிகு தானை வானவன் குடகடல்
பொலந்தரு நாவா யோட்டிய வவ்வழிப்
பிறகலம் செல்கலா தனையே மத்தை''

—(புறம் 126 - 14 16)

கடலில் கப்பல் செல்வதற்கேற்ற காற்றின் பருவ நிலையை நன்கறிந்து காற்றின் துணைகொண்டு தொலைவில் உள்ள நாடுகளுக்கெல்லாம் கலமோட்டித் தமிழர் போர் புரிந்தும் வாணிபஞ் செய்தும் வந்துள்ளார்கள்.

''நளியிரு முன்னீர் நாவா யோட்டி
வளிதொழி லாண்டவுரவோன் மருக
களியியல் யானைக் கரிகால் வளவ''

—(புறம் 66-1-3)

என்று வெண்ணிக் குயத்தியார் என்னும் புலவர் பெருமாட்டி சேரமான் பெருஞ் சேரலாதனோடு பொருது வெற்றி பெற்று மகிழ்ந்த சோழ வேந்தன் கரிகால் பெருவளத்தானைப் புகழ்ந்து பாடியுள்ளார். இப்பாட்டிற்கு உரைகண்ட அறிஞர் ஔவை சு. துரைசாமிப்பிள்ளை அவர்கள் ''கடலில் இயங்குங் காற்றைக் கலஞ்செலுத்துதற்குப் பணிகொள்ளும்

விரகினை முதலில் கண்டவர் தமிழரே; உரோமர்கள் அல்லர்'' என்று ஒரு குறிப்பும் வரைந்துள்ளார்.

> "செஞ்ஞா யிற்றுச் செலவுமஞ் ஞாயிற்றுப்
> பரிப்பும் பரிப்புச் சூழ்ந்த மண்டிலமும்
> ....கூம்பொடு
> மீப்பாய் களையாது மிசைப்பரந் தோண்டாது
> புகாஅர்ப் புகுந்த பெருங்கலந் தகாஅர்
> இடைப்புலப் பெருவழிச் சொரியும்
> கடற்பஃ றாரத்த நாடு கிழவோயே'' —(புறம் 30 ;)

என்று சோழன் நலங்கிள்ளியின் பண்புகளை வியந்து, உறையூர் முதுகண்ணன் சாத்தனார் பாடுகிறார். இப்பாட்டில் அக்காலத்தில் சோழ நாட்டின் பூம்புகார்த் துறைமுகத்தில் பெரிய கலங்கள் ஏராளமான பண்டங்களைக் கொண்டு வந்து இறக்கிய விவரம் எடுத்துக்காட்டப்படுகிறது.

உரையாசிரியர் இப்பாட்டின் இரண்டாவது அடியில் வரும் 'பரிப்பு' என்பதை விளக்குகையில் இத்துணை நாழிகைக்கு இத்தனை யோசனை தூரம் செல்லும் ஆற்றல் உள்ளது நமது கப்பல் என்று குறிப்பிட்டுள்ளார். இப்பாட்டில் கூம்பு, பாய் என்ற பதங்கள் காணப்படுவதோடு மீன் பிடிப்போர் பரதர் என்றும், வெள்ளுப்பு விளைவிப்போர் அளவர் என்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளனர்.

முற்காலத்தில் தமிழகத்தில் மாபெரும் கப்பல்கள் இருந்தன. அவை மாபெரும் மதில்கள் சூழ்ந்த மாளிகைகளைப் போன்று விளங்கின. நாற்புறமும் நீர் நிரம்பிய கழனிகளின் நடுவே தோன்றும் மதிலோடு கூடிய பேரரசனது அரண்போன்று விரிந்த கடலின் நடுவே கலம் காணப்பட்டது என்று வருணிக்கபட்டுள்ளது.

> "பிணங்கு கதிர்க் கழனி நாப்பண் ஏமுற்
> றுணங்கு கலன் ஆழியிற் றோன்றும்
> ஓ ரெயின் மன்னன்''
>
> —(புறம் 338 : 10 - 12)

என்று புறநானூறு கூறுகிறது. பெரியகலம் கோட்டைச் சுவர் போல் உயர்ந்து காணப்படுகிறது என்றும், கப்பலின் உட்புறம் கோட்டைக்குள் இருக்கும் மன்னனின் மாளிகை போன்று இலங்குகிறது என்றும் கூறப்பட்டுள்ளது.

மீன்களை விற்றுப் பெற்றுவந்த நெற்குவியல்களுக்கும் தோணிகளுக்கும் வேற்றுமை காணமுடியாதவாறு நெற் பொதிகள் அடுக்கி வைக்கப்பட்டிருந்தன. பெரிய கலங்கள் பொன்னும் மணிகளும் கொண்டு வந்து குவித்தன. இதனைப் பரணர் என்னும் புலவர்,

"கலந் தந்த பொற் பரிசம்
கழித் தோணியாற் கரைசேர்க்குந்து
மலைத்தாரமும் கடற்றாரமும்
தலைப்பெய்து வருநர்க்கீயும்
புனலங் கள்ளின் பொலந்தார்க் குட்டுவன்
முழங்கு கடன் முழவின் முசிறியன்ன"

(புறம் 343 : 5-10)

என்று அழகாகக் கூறுகிறார்.

பட்டினப்பாலை

பூம்புகார் நகரில் பல்வேறு நாட்டு மக்களும் கலத்தில் வந்து இறங்கினர். தமிழ் நாட்டு மக்கள் அவர்களை வர வேற்று உபசரித்து அவர்களோடு நன்கு பழகி வந்தனர். எனவே அங்கு வணிகமும் கைத் தொழில்களும் வளர்ந்தன. தமிழகத்தில் செய்யப்பட்ட கைத் தொழில் பொருள்களை யவனர்கள் வாங்கித் தங்கள் நாட்டிற்கு ஏற்றுமதி செய் தனர். கரிகாற் சோழன் பூம்புகாரை மருவூர்ப்பாக்கம் பட்டினப்பாக்கம் என்று இருபிரிவாகப் பிரித்திருந்தான். அங்கு கலங்கரை விளக்கு அமைத்திருந்தான்.

அங்கு பல நாட்டுக் கப்பல்களும் வந்து குவிந்து நின்றன. அவற்றில் மலைதரும் பண்டங்களும் கடல் தரும் பண்டங்

களும் நிலந்தரும் பண்டங்களும், கைவினைப் பொருள்களும் ஏற்றப்பட்டன. வெளிநாட்டிலிருந்து வந்த மதுவகைகள், கண்ணாடிப் பொருள்கள், பட்டாடைகள், இயந்திரப் பொறிகள் முதலியன இறக்குமதி செய்யப்பட்டன. பொருள்களை இறக்கிக் கணக்கிடப்பட்டது. சுங்க அதிகாரிகள் ஏற்றுமதிப் பொருள்களைப் பார்த்துச் சோதித்துப் புலி முத்திரைகள் பொறித்துக் கப்பலில் ஏற்ற அனுமதி அளித்தனர். கப்பலில் பொருள்களை ஏற்றவும் இறக்கவும் ஆயிரக் கணக்கான மக்கள் துறைமுகத்தில் வேலை செய்தனர். இறக்குமதிப் பொருள்களுக்குச் சுங்கத் தீர்வைகள் வாங்கும் ஆயத்துறைகள் இருந்தன.

இஃதன்றி கடற்கரையில் பல பண்டகசாலைகளும், கப்பல் செப்பனிடுந் துறையும், கப்பலின் பாலத்துறையும் இருந்தன. துறைமுகத்தை அடுத்துக் கடற்கரைச் சாலை வெகு அழகாகவும், விசாலமாகவும் இருமருங்கிலும் நீண்டு வளர்ந்த மரங்கள் நிறைந்தும் காணப்பட்டது. அருகே யவனர்கள் வாழும் தெருக்கள் இருந்தன.

கடற்கரையில் செய்குளங்களும் பூங்காவும் அமைக்கப் பட்டிருந்தன. இவைகளை யடுத்து வெளிநாட்டார் தங்கு வதற்கேற்ற அழகிய மாளிகைகள் பலவிருந்தன.

"நீரினின்று நிலத்தேற்றவும்
நிலத்தினின்று நீர்ப்பரப்பவும்
அளந்தறியாப் பல பண்டம்
வரம்பறியாமை வந்தீண்டி
அருங்கடிப் பெருங்காப்பின்
வலியுடை வல்லணங்கினோன்
புலிபொறித்துப் புறம்போக்கி
மதிநிறைந்த மலிபண்டம்"

(பட்டினப்பாலை 130 - 137)

மதுரைக் காஞ்சி

முற்காலத்தில் தமிழகத்தில் இருந்த மரக்கலங்களில் வங்கம் என்பதும் ஒன்று. இது ஆழ்கடலிலும் விரைந்து செல்லும் ஒரு பெரிய மரக்கலம் ஆகும். வங்கத்தைப் போன்று விரைந்தோடும் கப்பல்கள் பல தமிழகத்தில் இருந்தன. வங்கத்தைப் போல் விரைந்தோடும் கயல் கண்ணி, மதுரை, வைகை என்ற பெயருள்ள கப்பல்களும் தமிழகத்தில் இருந்தன.

பல்வேறு பண்டங்களும் வங்கங்களில் வந்திறங்கும் பட்டினங்களில் உண்டாகும் ஓசையை மாங்குடி மருதனுர் என்னும் பெரும்புலவர் மதுரைக் காஞ்சியில் சிறப்பித்துக் கூறியுள்ளார் :

''வாலிதை எடுத்த வளிதரு வங்கம்
பல்வேறு பண்ட மிழிதரும் பட்டினத்
தொல்லென் இமிழிசை மானக் கல்லென
நனந்தலை வினைஞர் கலங்கொண்டு மறுகப்
பெருங்கடற் குட்டத்துப் புலவுத்திரை யோதம்
இருங்கழி மருவிப் பாயப் பெரிதெழுந்து
உருகெழு பானுள் வருவன பெயர்தலிற்
பல்வேறு புள்ளின் இசையெழுந்தற்றே
அல்லங்காடி அழிதரு கம்பலை''

(மதுரைக் காஞ்சி 536 - 544)

இதிலிருந்து பாய் கட்டி காற்றின் உதவியால் விரைந்து ஓடும் வங்கம் என்னும் சீரிய மரக்கலம் அக்காலத்தில் இருந்தது என்று தெரிகிறது. மற்ருேர் இடத்து, காற்ருேடு ஓடித் துறையை அடையும் பொருட்டு நெடிய கொடியை உச்சியில் கொண்டு செல்வம் தரும் பண்டங்களை ஏற்றி வந்து இறக்கும் பெரிய நாவாய் இருந்தது என்று குறிப் பிடப்பட்டுள்ளது :

''கடுங்காலொடு கரைசேர
நெடுங்கொடிமிசை இதை எடுத்து

இன்னிசைய முரச முழங்கப்
பொன் மலிந்த விழுப்பண்டம்
நாடார நன்கிழி தரும்
ஆடியற் பெரு நாவாய்''

—(மதுரைக் காஞ்சி 78 - 83)

இதனால் அக்காலத்தில் வங்கம் மட்டுமின்றிப் பல்வேறு நாடுகளிலிருந்தும் விலையுயர்ந்த பண்டங்களை வாங்கிக் கொண்டு வந்து இறக்குமதி செய்யும் நாவாய்களும் இருந்தன என்று தெரிகிறது.

கடல் முத்துக்களும் வளையல்களும் பல்வேறு பண்டங்களும் தீம்புளியும் வெள்ளுப்பும் உணங்கற்றுணிகளும் ஏற்றிக்கொண்டு அயல்நாடு செல்லத் தயாராய் நிற்கும் தமிழ் நாட்டு மரக்கலங்களை ஓட்டுபவர்களும், யவனர் நாடுகளிலிருந்து வந்துள்ள கலங்கள் ஏற்றிக்கொண்டு வந்த குதிரைகளும் இன்னோரன்ன பலவும் சார்ந்து கடற்கரை அழகுறப் பொலிந்தது. இதனை, மாங்குடி மருதனார் பின்வருமாறு எடுத்துக் காட்டியுள்ளார்.

''முழங்கு கடல் தந்த விளங்குகதிர் முத்தம்
அரம்போழ்ந் தறுத்த கண்ணேர் இலங்குவளை
பரதர் தந்த பல்வேறு கூலம்
இருங்கழிச் செறுவிற் றீம்புளி வெள்ளுப்புப்
பரந்தோங்கு வரைப்பின் வன்கைத் திமிலர்
கொழுமீன் குறைஇய துடிக்கண் துணியல்
விழுமிய நாவாய் பெருநீ ரோச்சுநர்
நனந்தலை தேஎத்து நன்கலன் உய்ம்மார்
புணர்ந்துடன் கொணர்ந்த புரவியோ டனைத்தும்
வைகல் தோறும் வழிவழிச் சிறப்ப''

—(மதுரை காஞ்சி 315 - 324)

பெரும்பாணாற்றுப் படை

அழகிய வெண்மையான அரபிக் குதிரைகளையும் விலை பொருள்களையும் ஏற்றிக்கொண்டு வந்த நாவாய்கள்

தமிழகத் துறைமுகங்களிலே நின்றன. வெள்ளுப்பிற்குப் பண்டமாற்றாக வேண்டிய செந்நெல் ஓடங்களில் பொதி பொதியாய் ஏற்றிவைக்கப்பட்டிருந்தது. இதனை,

"..................................பாற்கேழ்
வாலுளைப் புரவியொடு வடவளந் தருஉம்
நாவாய் சூழ்ந்த நளிநீர்ப் படப்பை."

—(பெரும்பாண் *319 - 321*)

என்று பெரும் பாணாற்றுப்படை கூறுகிறது.

சிலப்பதிகாரம்

பூம்புகார் என்னும் காவிரிப் பூம்பட்டினம் செல்வத்திற் சிறந்த நகரமாய்த் திகழ்ந்தது. இங்கு உள்நாட்டிலிருந்தும் கடல் வழியாகப் பிறநாடுகளில் இருந்தும் எல்லாப் பண்டங்களும் கொண்டு வந்து சேர்க்கப்பட்டிருந்தன. இதனை,

"கலத்தினும் காலினும் தருவனர் ஈட்டக்
குலத்திற் குன்றாக் கொழுங்குடிச் செல்வர்.

—(சிலப். மனையறம் *7 - 8*)

என்று சிலப்பதிகாரம் கூறுகிறது.

மணிமேகலை

மணிமேகலைக் காப்பியத்தின்படி ஆபுத்திரன் சாவக நாட்டிற் கேகும்பொழுது கடல் கொந்தளிப்பு இருந்தது. அவனும் அவனுடன் போந்தவர்களும் மணிபல்லவம் என்று கூறப்படும் நாகத்தீவில் இறங்கி ஒருநாள் தங்கி, மறுநாள் கப்பல் ஓட்டும் நீகான் கடல் கொந்தளிப்பு அடங்கியது என்று கூறவும் மகிழ்ச்சியோடு தாங்கள் வந்த வங்கம் என்னும் மரக்கலத்தில் ஏறித் தம் கடற்செலவைத் தொடர்ந்தனர். இது மணிமேகலையில்,

"வங்க மாக்களோடு மகிழவுட னேறிக்
கால்விசைக் கடுக்கக் கடல்கலக் குறுதலின்
மாலிதை மணிபல்ல வத்திடை வீழ்த்துத்
தங்கிய தொருநாள்........................."

என்று கூறப்பட்டுள்ளது. முற்காலத்தில் மன்னர்கள் கப்பலில் ஏறிப் பல நாடுகளுக்கும் சென்று வருவதுண்டு. கடலில் செல்லும்பொழுது கப்பல் பழுதுற்ருல் பக்கத்தில் உள்ள துறைமுகத்திற்குப் போந்து; நங்கூரம் பாய்ச்சிச் சில நாள் தங்கிக் கப்பலைப் பழுதுபார்த்துக் கொண்டு மீண்டும் தம் கடற்செலவை ஆரம்பிப்பதுண்டு. மேலும் ஆங்காங்கு கப்பலைப் பழுது பார்க்கும் நிபுணர்களும் தொழிலாளர்களும் இருந்தனர் என்பதற்கும் சான்றுகள் உள. அதோடு அக்காலத்தவர் கடற்பயணத்திற்குப் பலவிதமான கப்பல் கள் வைத்திருந்தனர். அவைகளில் ஒன்ருன வங்கம் வங்கர்கள் கட்டிய கப்பலின் பாணியில் கட்டப்பட்டதாக இருக்கலாம். ஆனுல், வங்கம் என்பது விரைந்து செல்லும் கப்பல் என்பது மட்டுமே நன்கு தெரிகிறது. மணிமேகலை யின் காலத்தில் வங்கம் என்ற கப்பல் பயன்படுத்தப்பட்டிருப் பதாகத் தெரிகிறது.

"கலஞ்செய் கம்மியர் வருகெனக்கூஉய்
இலங்கு நீர்ப்புணரி ஏறிக் கரை எய்தி
வங்கம் ஏறினன் மணிபல்லவத் திடைத்
தங்கா தக்கலம் சென்று சார்ந்திடுதலும்"

என்று மணிமேகலை கூறுகிறது.

சீவக சிந்தாமணி

பெருங்கலங்களை நங்கூரமிட்டு நிறுத்துவது பண்டைக் காலத்திய வழக்கம். சில சமயங்களில் நங்கூரம் கட்டப் பட்ட கயிறு காற்ருல் அற்றுப்போவதும் உண்டு. இதனைத் திருத்தக்க தேவர்,

"மாக்கடற் பெருங்கலங்காவின் மாறுபட்
டாக்கிய கயிறிரிந் தோடி யெங்கணும்"

(சீவக சிந். 1231)

என்று தமது சீவக சிந்தாமணியிற் கூறியுள்ளார். மற்ஞேர் இடத்தில் தோணியின் சிறப்பு எடுத்தோதப்படுகிறது.

"சாந்தகம் நிறைந்த தோணி தண்மலர் மாலைத்தோணி
பூந்துகிலார்ந்த தோணி புனைகலம் பெய்த தோணி
கூந்தன் மாமகளிர் மைந்தர் கொண்டெறியவோடித்
தாந்திரை கலங்கள் போலத் தாக்குபுதிரியுமன்றே"

(சீவகசிந். 967)

மேலும் பாய்விரித்தோடும் பெரிய மரக்கலமான நாவாய் கடலிற் காற்றல் கவிழும்போது மக்கள் படுந் துன்பம் நரகத்தினும் கொடியது என்று விளக்கப் பட்டுள்ளது:

"பண்ணுர் களிறேபோற் பாயோங்குயர் நாவாய்
கண்ணுர் கடன் மண்டிக்காற்றிற் கவிழுங்கால்
மண்ணுர் மணிப்பூணேய் மக்களுறுந் துன்ப
நண்ணு நரகத்தினுன்கா மடியன்றே"

(சிவக சிந். 2793)

இங்கு பெரியகலமாகிய நாவாய் என்னும் பதம் உபயோகப்படுத்தப்பட்டுள்ளது. பிறிதோர் இடத்தில் விலையுயர்ந்த பண்டங்கள் எல்லாம் மதலை என்று கூறப்படும் பெரிய மரக்கலத்தில் ஏற்றப்படுவது குறிப்பிடப்படுகிறது:

"கொணர்ந்தன பண்டம்விற்ற கொழுநிதிக் குப்பையெல்லா
முணர்ந்துதன் மதலையேற்றி யொருப்படுத் தூர்க்குமீள்வான்"

(சீவக சிந். 505)

இங்கு மதலை என்பது சரக்கேற்றும் பெரிய கப்பல் என்று அறிக. சிந்தாமணியில் பிறிதோர் இடத்தில் கலமிழியுந் துறையைப் பற்றியும் கூறப்பட்டுள்ளது :

''துறைவளர் நாட்டொடு நகரஞ்சொல்லென
வறிகவென் றலரிவாய் கமழக் கூறினன்''

(சீவக சிந். 1618)

இதற்கு உரைகண்ட நச்சினார்க்கினியர், கலமிழியுந் துறை மிக்க நாடு- நகரம் என்ற பெயரையுடையன என்று பொருள் கூறியுள்ளார்.

பெருங்கதை

பழங்காலத் தமிழ் இலக்கியங்களில் ஒன்றாகப் போற்றப் படும் பெருங்கதையில் கலம், நாவாய், தோணி, அம்பி, நீரணி மாடம், நீயான் முதலியவை பற்றிய குறிப்புக்களுண்டு.

''காலினும் கலத்தினும் சாலத் தந்தம்
மாநிதிச் செல்வத்து வாணிக மகளிரும்''

(பெருங்கதை உஞ்சை 42:177_178)

என்றும்,

''வேண்டிடந் தோறும் தூண்டுதிரிக் கொளீஇக்
கைவயிற் கொண்ட நெய்யகற் சொரியும்
யவனப் பாவை யணிவிளக் கழலத்
திருந்து சாலேகமொடு பொருந்துகத வொற்றிப்
பளிக்குமணி யிழிகைப் பவழக் கைவினைப்
புலிக்கா லமளிப் பொங்குபட் டசைஇ
எலிப்பூம் போர்வையொடு மயிர்ப்படம் விரித்துக்
கலத்தி னல்லது காலின் வாரா''

(பெருங். உஞ்சை 47:173_180)

என்றும்,

"புனற்கரைப் படீஇயர் புதல்வரொ டார்க்கும்
தோணி யாவஞ் சேணேய்க் கிசைப்ப
தழூஉப் புணை யாயமொடு குழூஉத் திரைமண்டி"

(பெருங். உஞ்சை. 36:162 - 164)

என்றும்,

"ஆழ்கடற் பௌவத் தருங்கல மியக்கும்
நீயான் போல நெஞ்சுணர் மதிப்பினன்"

(பெருங். உஞ்சை. 49:9-10)

என்றும் கூறப்பட்டுள்ளது. இஃதன்றி அம்பி, நீரணி மாடம், தானக மாடம் போன்றவையும் குறிப்பிடப்படுகின்றன.

கலிங்கத்துப் பரணி

கவிச் சக்கரவர்த்தி சயங்கொண்டான் பாடிய கலிங்கத்துப் பரணியிலும் கலம், நாவாய் போன்றவை குறிப்பிடப்படுகின்றன. எடுத்துக் காட்டாக,

"கடலின்மேற் கலந்தொடரப் பின்னே செல்லும்
கலம் போன்று தோன்றுவன காண்மின் காண்மின்"

(கலிங்கத்துப்பரணி 475.)

என்பதை நோக்குக. இவையன்றி இன்னும் எண்ணற்ற இலக்கியச் சான்றுகளும் உள.

கப்பற் பாட்டு

முற்காலத்திலே "கப்பல் பாட்டு" "ஏலேலோப் பாட்டு" என்ற பெயர்களால் எழுதப்பட்ட பாட்டுகள் பல உண்டு. இஃதன்றிக் கப்பல் தொழிலில் ஈடுபட்டோர்களிடம் இருக்கும் நாட்டுப் பாடல்களும் உண்டு. அவைகளைத்

தேடியும் கிடைக்கவில்லை. இறுதியாய் இலங்கையிலிருந்து நண்பர் சுப்பிரமணியர் ஒரு கப்பற்பாட்டை எனக்கு அனுப்பி வைத்தார். அது காலத்தாற் பிற்பட்டதெனினும் முற் காலத்தில் நமது நாட்டில் கப்பல்கள் இருந்து வந்தன என்ப தற்கு ஒரு நற்சான்ருக மிளர்கிறது.

சுப்பிரமணிய சுவாமிமீது பாடப்பட்ட இக்கப்பற் பாட்டு தஞ்சை மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த வேதாரணியம் திரு. கணபதிக் குருக்கள் அவர்களால் பாடப்பட்டுள்ளது. இவர் தமது ஊரைவிட்டு (நாட்டை விட்டு) இலங்கையில் உள்ள யாழ்ப்பாணத்தில் இருக்கும் தமது சீடர்களைப் பார்க்க ஆண்டுதோறும் தோணியில் போய் வருவதுண்டு. இது வெள்ளைக்காரர்கள் ஆட்சி இருக்கும்பொழுது நடை பெற்ற சம்பவமாகும். அவ்வாறு அவர் ஈழநாடு சென்று வரும்பொழுது தோணிக்காரர்களுக்கு உபயோகமாக இந்தக் கப்பற்பாட்டைப் பாடினுராம்.

இங்கு நாம் குறிப்பிடும் கப்பற்பாட்டு தொன்மையான தன்று. என்ருலும் இப்பாக்களில் பழங்காலக் கப்பலின் முக்கிய உறுப்புக்களான மோரா, வங்கு, பலகை, வாரி, அணியம், பிறைத்தலை, சீனி, பூதாறுதட்டு, காம்பறை, உலாத்துப் பலவகை, வலியபாய்மரம், காவி, சவுதானி மரம், பலாத்துக்கயிறு, கப்பி, பருமல், பாய்ச்சீலை, கொடி, நங்கூரம், சுக்கான், கண்ணுடிச் சமுக்கா முதலிய பெயர்கள் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளன. இவ்விபரங்கள் பயன் தருவன வாகும்.

இஃதன்றி திருமால் ஔதாரியாகவும், பிரமன் மாலுமி யாகவும், சூரியன் சீனிக்காரனுகவும், எமன் ஆஞ்சான் கயிறு இழுப்பவனுகவும், மாருதன் சுக்கான் காரனுகவும், ஈசானன் மால் கணக்கனுகவும், இந்திரன் கப்புநிலை பார்ப்பவனுகவும், வருணன் வேம்பாவைச் சாம்புபவனுகவும், அளகை நகரார் கலாசுக் காரராகவும் இப்பாடலில் குறிப்பிட்டிருப்பது முற்காலக் கப்பல்களில் இருந்த பணியாளர்களை அறிய நல்ல

சான்ருகும். பின் வரும் இந்தப் பாட்டுப் பழங்கால கப்பலைச் சித்தரிக்கும் நல்ல ஓவியமாகும்.

சுந்தரஞ்சேர் கைலைதனில்—நாளும்
தோகையுமை யுடன்வாழும்
சந்திரசே கரனுதவும்—முருகன்
தன்மேற் கப்பற் றமிழ்பாட
முந்துகுரு குலர்கதையை மேருவினிற்றீட்டி
முதுகய முகத்தான் முதலசுரர்களை வீட்டித்
தொந்தியது நிறையவே யவலப்ப மாட்டிச்
சொல்லுமறை யாகமங் கலையுலகில் நாட்டி
வந்து தொழு மிரவலர்க் கேநிதிகள் காட்டி
வயங்கு கொலை தருவீர கத்திதனை யோட்டிச்
சிந்தைபரி பூரணத்துடன் மறைநசை வைகுஞ்
சிந்துர முகக்கடவு ளைத்துதி செய்வோமே—
ஏலேலோ, தத்தெய்யா ஏலேலோ

நூல்

செந்திருமால் மாலயனுங்—காணாச்
செய்யபதம் முடிபடைத்த
அந்திவண்ணன் வதனநுதற்—கண்ணில்
ஆறுபொறி யாயுதித்தே
வந்துசர வணமடுவின் நீரின்மலர்கின்ற
வனசமேற் சிறுபாலர் வடிவாகி வைகிக்
கந்தமலி யுமைமுலைப் பாலு மருந்திக்
கனவரை மீதில்விளை யாடல்புரிந்து
இந்திரன் முதலான விமையவர்கள் போற்ற
இன்பமுடன் முருகவேள் கைலையங் கிரியில்
சிந்தையெழு செறுவால் வணங்காமல் நின்ற
திசை முகவனைச்சிறையில் வைத்தே விடுத்துச்
சுந்தர மிகுந்த வுயர் கந்தகிரி யதனிற்
றுய்யசிங் காதனம் வைகுமங் நாளில்

முந்து வானவர் சிறையை மீட்டு வந்திடவே
முருகனுக் கப்பஞற் கப்பல் வைத்தாரே—ஏலேலோ.

II

ஏர்மேவு மோராவும்—வங்கு
மிலங்கு மரப் பலகைகளும்
போர்மேவு வாரிகளும்—அணியப்
பிறைத் தலைசேர் கட்டைகளும்
சீரான சீனியொடு பூதாறு தட்டும்
சிறந்த காம்பறையோ டுலாத்துப் பலகையும்
மேருவே நிகரான வலிய பாய்மரமும்
மேலுள்ள காவியாச் சவதானிமரமும்
பேரான பலாத்துக் கயிறுடன் கப்பி
பெரிதான பருமல்பாய்ச் சீலையுங் கொடியும்
கூரான நங்கூரஞ் சுக்கானு மாறுங்
குணமான கண்ணுடிச் சமுக்காவுமாகச்
சார்பான வேதங்க ளாகமங் கலைகள்
சாத்திர மிவைகொண்டு கப்பலுண்டாக்கிக்
கார்மேவு மாகாச வாழிவழிச் செல்லக்
கந்தனுக் கேதந்தை தந்தருளினுரே—ஏலேலோ

III

தங்கமணிக் குடையிலங்க—ரத்தினந்
தயங்கு செம்பொன் முடிதுலங்க
வங்கணஞ்சேர் பணிதுலங்க—செய்ய
வயங்கிடைசேர் துகில் விளங்கப்
பங்கயம் வேல் பரிசை யம்புகோ தண்டம்
பரிவான சங்குவாள் வச்ரமொடு தண்டம்
தங்குகோ ழிக்கொடி தாங்குகை துலங்க
சந்தமலி செச்சையுந் தன்மார் பிலங்கத்
துங்கவைங் கரனைத் துதித்தே யெழுந்து
துளபமா லயன்றிசைக் காவலருஞ் சூழப்

புங்கவய வீரரும் பூதருந் தாழப்
பொதியமலை மாமுனிவர் போற்றிசெய் திடவே
திங்கள்வெண் குடைகவரி விசிறியொலி பொங்கத்
தேவரம் பையராடத் துந்துபி முழங்க
யெங்கும் நிறைந்தமரர் பூமாரி சொறிய
வெழிலாக முருகர் ஏறினர் கப்பல்—ஏலேலோ

IV

வையகமெல் லாம்படைத்த—பவள
வடிவமுள்ள துரையருளும் செய்ய
முருகேசர் சொல்லைத்—தங்கள்
சென்னி மிசையே தாங்கிப்
பையரவந் துயில்மாய னவுதாரியாகப்
பதுமனர் மாலுமித் தொழிலதுவே செய்ய
வெய்ய கனலோன் சீனிக் காரியம் பார்க்க
மெய்ம்மறலி யஞ்சலிசெய் தாஞ்ச னிழுக்கத்
துய்யகுண மாருதன் சுக்கான் பிடிக்கச்
சொல்லரிய வீசாணன் மாற்கணக்க னுக
மெய்யென விந்திரன் கப்புநிலை பார்க்க
வெற்றிசேர் வருணனும் வேம்பாவைச் சாம்ப
ஐயமில்லா நிருதியோடாவியாக
வளகைபதி முதனிருபர் கலாசுமாராக
மைமேவு மலைமோது மாகாயக் கடலில்
வடிவுள்ள பாய்விரித்தோடுதே கப்பல்—ஏலேலோ

V

மாதிரம் எலாம்படைத்த—பவள
வடிவமுள்ள துரையுதவுஞ்
சோதி முருகேசர் மனம்—மகிழத்
துய்யகப்ப லோடு தெடா—ஏலேலோ.

4. கலைகளில் கப்பல்கள்

நமது கப்பல்களின் தோற்றத்திற்கும் வளர்ச்சிக்கும், சிறப்பிற்கும் இலக்கியச் சான்றுகளைவிட வரலாற்றுச் சான்றுகளும், புதைபொருள் ஆராய்ச்சியிற் கண்ட சான்றுகளும், நமது நாட்டிலுள்ள ஓவியம், சிற்பம் முதலியவைகளில் காணக்கிடக்கும் சான்றுகளும், பிறநாடுகளில் உள்ள நமது கப்பல்களின் பகுதிகள் உருவப் படங்கள் போன்ற சான்றுகளும் உயர்ந்த எடுத்துக் காட்டுகளாகும்.

மொகஞ்சதாரோவில் கண்ட முதுபெரும் பண்பாடு வேதகாலத்திற்கு முற்பட்டது என்பது அதை முதன் முதலில் ஆய்ந்த பேரறிஞர் சர். ஜான்மார்சல் அவர்களின் முடிந்த முடிபாகும். அவருக்குப்பின் ஆராய முன்வந்த பேரறிஞர் மார்டிமர் உயிலர் என்பவரின் முடிபும் அதைத் தழுவியதாகவே இருக்கிறது. மொகஞ்சதாரோவில் அகழ்ந்து கண்ட அரும்பெரும் பொருள்களில் இரண்டு முத்திரைகள் குறிப்பிடத் தக்கவைகளாகும். அவைகளில் கப்பலின் உருவம் பொறிக்கப்பட்டிருப்பது உலகிலுள்ள மேதைகள் அனைவரும் கண்டு வியக்கத் தக்கதாக மிளிர்கின்றது. இந்தக் கப்பல்களின் காலம் சுமார் 5000 ஆண்டுகளுக்கு முற்பட்டதாக, இருக்கலாம் என்று மதிக்கப்படுகிறது. இப்பழம் பெரும் சான்றுகளைப் பற்றிப் பல மேனாட்டு அறிஞர்களும், பாரத நாட்டு அறிஞர்களும், ஆராய்ந்து பல கட்டுரைகளும் நூல்களும் எழுதியுள்ளார்கள்.

இத்தகைய பேரறிஞர்களுள் குறிப்பிடத்தக்கவர் திரு. மெக்கே என்பவர் ஆவர். அவர் மாக்கல்லில் படகு உருவம் பொறித்த இந்த முத்திரைகளை நன்கு ஆய்ந்து, "மொகஞ் சதாரோவின் விரிவான ஆகழ்ந்தாராய்வு" என்னும் நூலில், "இந்தக் கப்பலைக் கவனமாகப் பார்த்தால் இது புராதன எகிப்தில் கட்டப்பட்ட கப்பலைப் போலக் காணப்படுகிறது. இதில் காணப்படும் வளைவுகளும், பின்தட்டும் எகிப்தியக் கப்பலைப் போன்று காணப்படுவதை எவரும் மறுத்துரைக்க முடியாது. இந்த மரக்கலம் பாபிலோனில் சதுப்பு நிலங் களில் உபயோகப்படுத்தப்பட்ட படகின் வடிவம் போல் காணப்படுகிறது. அதன் நடுவில் காணப்படும் இருக்கை அல்லது மண்டபத்தை இறுதியில் அமைக்கப்படும் ஒரு சிறந்த அமைப்பாகக் கருதலாம். இந்தப் படகு ஒரு சில்லியோடு போன்ற மாக்கல்லினல் சித்தரிக்கப் பட்டிருக்கிறது. இத்தகைய படகுகள் மொகஞ்சதாரோ மக்களுக்கு மிகவும் விருப்பமானவையாக இருக்க் வேண்டும் என்ற எண்ணம் உண்டாகிறது. அவர்கள் அதன் பிரதி யாக இதை உருவாக்கி இருக்கலாம் என்று அறியப்படு கிறது. உயர்ந்து விளங்கும் அதன் முன்புறமும் பின் தட்டும் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்லும் ஆற்றுப்படகிற்கு மிகப் பொருத்தமானவையாகச் செய்யப்பட்டிருக்கின்றன. அதாவது உறுதியான கரையின் மேல் பத்திரமாகப் பண் டங்களை இறக்குவதற்கு ஏற்ற வண்ணம் அமைக்கப்பட்டிருக் கின்றன" என்று கூறியுள்ளார்.

காசுகளில் கப்பல்கள்

கல்வெட்டுகள், காசுகள், செப்பேடுகள், அயல் நாட்டு வழிபோக்கர்கள் எழுதிய பழங்காலக் குறிப்புகள் முதயவை வரலாற்றிற்கு மிக இன்றியமையாத எடுத்துக்காட்டுகள் என்று அறிஞர்கள் முடிபுகட்டி யுள்ளார்கள்.

பழங்காசுகள், முற்காலத்திலே நமது கப்பற்கலை வளர்ச்சி பெற்றிருந்தது என்பதை 'நிலைநாட்ட நல்ல

சான்றுகளாகும். நமது முன்னோர்கள் வெளியிட்ட காசுகளில் பல்வேறு உருவங்களைப் பொறித்துள்ளார்கள். இன்று உலகில் பல்வேறு நாடுகளிலும் வெளியிடும் அஞ்சல் முத்திரைகளில் பல்வேறு விதமான பூக்கள், பறவைகள், விலங்குகள், இசைக் கருவிகள் போன்றவைகளைத் தீட்டியுள்ளார்கள். அதேபோல் முற்காலத்திலும் யானை, காளை, புலி, சிங்கம், மயில், கருடன், புரு, குருவி, யாழ், வீணை, கப்பல், தாமரை போன்ற உருவங்களைப் பொறித்துக் காசுகள் வெளியிட்டுள்ளார்கள்.

எனக்குக் கிடைத்த ஒரு காசில் இரு பாய்மரத்தோடு விளங்கும் படகு உருவம் காணப்படுகிறது. இந்தக் காசு கி. பி. இரண்டாவது அல்லது மூன்றாவது நூற்றாண்டில் ஆந்திரர்களால் வெளியிடப்பட்டதாக இருக்கலாம் என்று அறிஞர்கள் கூறுகின்றனர். படகு உருவந் தீட்டிய பல்லவர்கள் காசும் உண்டு என்று பழங்காசுகளைப் பற்றி ஆராய்ச்சி செய்த அறிஞர்கள் மொழிகின்றார்கள். இவற்றைச் சிலர்குரும்பர்கள் காசுகள் என்றும் கூறுகின்றார்கள். இவைகளைப் பற்றி நாம் இங்கு விவாதித்துக் கொண்டிருக்க வேண்டியது அவசியமன்று. இந்தக் காசுகள் இரண்டாம் நூற்றாண்டில் வெளியிடப்பட்டிருக்கலாம் என்று எல்லோரும் எண்ணுகின்றனர். அஃதொன்றே நமக்குப் போதுமானதாகும். இரண்டாம் நூற்றாண்டிற்கு முன்னரே நமது நாட்டில் கப்பல் கலை வளர்ச்சி பெற்றிருந்தது என்பதற்கு இந்தக் காசுகள் நல்ல எடுத்துக் காட்டாக மிளிர்கின்றன. அதோடு இரண்டாம் நூற்றாண்டிற்கு முன்னர் நமது நாட்டில் கட்டப்பட்ட கப்பல்களின் தன்மைகளையும் அமைப்பையும் நன்கு அறிந்துகொள்ள முடிகிறது. கப்பலின் வலப்பக்கத்தில், அடிப்பகுதியில் நுனியில் வட்டவடிவமான பந்து போன்ற ஒரு வளைவு காணப்படுகிறது. கப்பலின் மேலுள்ள கம்பியின் கீழே நீட்டிக்கொண்டிருக்கும் சுக்கானோடு ஒரு கரண்டி நுனியும் காணப்படுகிறது. மேல் தட்டில் நேராகக் காணப்படும் ஒரு பாய்மரத்தில் இரு

வட்டமான பொருள்களின் மேலே குறுக்காக ஒரு மரம் பிணைக்கப்பட்டிருப்பது போல் காணப்படுகிறது.

இந்தப் படகு பொறிக்கப்பட்ட பழங்காசு கி. பி. 200-ம் ஆண்டில் சதகர்ணி என்னும் மன்னனால் வெளியிடப் பட்டது என்று அந்தக் காசின் முன் பக்கத்தில் உள்ள உருவத்தையும் பின் பக்கத்தில் உள்ள உருவத்தையும் படம் பிடித்துக் காட்டி ஒரு கட்டுரை வெளியிட்டுள்ளார், டில்லி புதை பொருள் ஆராய்ச்சித்துறைத் தலைவர் திரு. பி. சி. யெச். சோப்ரா அவர்கள். அவர்கள் 'பழங்கால இந்தியாவில் கப்பல் தொழில்' என்னும் தலைப்பில், தென்னாட்டுக் கப்பல் கலை வளர்ச்சியை வியந்து, 1961-ஜூலையில் ஒரு சிறந்த கட்டுரை எழுதியுள்ளார். 1.

இஃதன்றி சமீபத்தில் பூனா நகரில் கப்பல் உருவந்தீட்டப் பட்ட மூன்று காசுகள் கிடைத்துள்ளன. அவை சதவாகனர் ஆட்சியில் வெளியிடப்பட்ட காசுகள் ஆகும். அந்தக் காசுகளின் முன்பக்கம் இரண்டு பாய்கள் கட்டிய கப்பலும் வலது பக்கம் ஒரு மீனும் இடது பக்கம் சங்கும் கீழே சிரியஜன சதகர்ணித் தேவர் என்ற தொடரும் பொறிக்கப்பட்டுள்ளன. பின் பக்கம் உஜ்ஜயன் சின்னத் தோடு நான்கு வட்டங்களும் அவை ஒவ்வொன்றின் நடுவிலும் குமிழ் வடிவங்களும் காணப்படுகின்றன. வலது பக்கத்தில் கீழே காணப்படும் வட்டத்தில் ஒரு இளம்பிறை வடிவத்தால் மூடப்பட்டுள்ளது. இந்தக் காசுகள் சோழ மண்டலக் கடற்கரைகளிலும், ஆந்திர நாட்டிலுள்ள குண்டூர் மாவட்டத்திலும், மகராஷ்டிர தேசத்தின் நடுப்பகுதிகளிலும் காணப்படுகின்றன என்று காசியில் உள்ள இந்தியப் பழங்காசு ஆராய்ச்சிக் கழக வெளியீட்டின் 24-வது மலர் 1, 2 இதழ்கள் (1962) கூறுகின்றன. 2.

1. Bhagirath Vol. VIII July. 1961.
2. The Journal of the Numismatic Society of India vol. XXIV - part I & II - 1962 page 175 - 176.

ஆந்திர நாட்டிலும் இரண்டு பாய்மரமுள்ள கப்பல் உருவந்தீட்டப்பட்ட கி. பி. 200 ஆண்டைச் சேர்ந்த பழைய காசுகள் கிடைக்கின்றன. கி. பி. 250-ல் பல்லவர்களும் கப்பல் உருவந்தீட்டிய காசுகளை வெளியிட்டிருக்கின்றார்கள். சர். டப்ளியூ. எலியட் அவர்கள் தென் இந்தியக் காசுகள் என்ற நூலில் இரு பாய்மரங்கள் உள்ள ஒரு காசு உருவத்தைப் பொறித்து அது பல்லவர் காசு என்று கூறுகிறார். இந்தக் காசில் மன்னர் பெயர் காணப்படவில்லை.

"இற்றைக்கு மூவாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன் இந்தியா தூர கிழக்கு, தூர மேற்கு நாடுகளோடு முதன்மையான கடல் வணிகம் நடத்தியது என்று காட்டுவதற்குள்ள நல்ல சான்றுகள் உள்ளன. கம்போடியா, சாவா, சுமத்திரா, போர்னியோ, ஜப்பான், தென்சீனு, மலாயா, அரேபியா பாரசீகத்திலுள்ள பட்டினங்கள், ஆப்பிரிக்காவின் கிழக்குக் கரை ஆகியவைகளில் இந்தியர் வணிகத்தின் பொருட்டுக் குடியேறி இருந்தார்கள். அவர்கள் இந்நாடுகளோடு மாத்திரமன்றி அக்காலத்தில் அறியப்பட்டிருந்த உலகம் முழுவதோடும், உரோம இராச்சியங்களோடும் வாணிகம் நடத்தினார்கள்" என்று ந. சி. கந்தையா பிள்ளை அவர்கள் "திராவிட இந்தியா" என்னும் நூலில் குறிப்பிடுகிறார். அந்நூலின் இறுதியில் ஓர் ஆந்திரக் காசின் உருவத்தையும் பொறித்துள்ளார். (திராவிட இந்தியா. ஆசிரியர்: ந. சி. கந்தையாபிள்ளை. பக், 72 - 73. 1949) அதோடு மேற்கூறிய நூலின் 74-ம் பக்கத்தில் மற்றும் ஓர் ஆந்திரக் காசின் உருவத்தையும் காட்டியுள்ளார். தமிழர்களின் நெருங்கிய உறவினர்களான ஆந்திரர்கள் கி. பி. 200-ம் ஆண்டிலே கடல் கடந்துபல்வேறு நாடுகளுக்கும் போந்து வணிகம் நடத்தினர் என்பதற்குக் கப்பல் உருவந்தீட்டிய இக்காசுகள் நல்ல சான்றாக மிளிர்கின்றன.

வெளி நாட்டில் கிடைத்த வெண்கலமணி

தமிழ் வரி வடிவத்தை உடைய ஒரு வெண்கல மணி 1836-ம் ஆண்டு நியூசிலாந்து நாட்டின் வடபகுதியில் உள்ள தீவின் உட்பகுதியில் கண்டு பிடிக்கப்பட்டது.

தென் நியூசிலாந்திலுள்ளவர்களுக்கு, இந்த மணியின் காலத்தைப் பற்றிச் சரியாகத் தெரியவில்லை. இம்மணியின் காலத்தைப் பற்றி இங்கிலாந்து, பம்பாய், சென்னை, இலங்கை முதலிய நாடுகளில் உள்ள அறிஞர்களிடையே அபிப்பிராய பேதங்கள் இருந்து வருகின்றன.

இதன் மூலம் 18-ம் நூற்றாண்டிலோ அல்லது 14-ம் நூற்றாண்டிலோ ஆந்திரர்களோ அல்லது தமிழர்களோ தங்கள் கப்பல்களின் மூலம் நியூசிலாந்திற்குப் போயிருக்கலாம் என்றும், அவர் தம் கப்பலில் இருந்த மணியை மறதியாக அங்கு போட்டுவிட்டு வந்திருக்கலாம் என்றும் கருதுகின்றோம். இந்த நற்சான்று நாம் பல நூற்றாண்டுகளுக்கு முன்னரே ஆழ்கடல்களையெல்லாம் தாண்டி ஆயிரக்கணக்கான கல் தொலைவிற்குச் சென்று மீண்டதற்கு ஏற்ற எடுத்துக்காட்டாய் இலங்குகிறது.

சாஞ்சியின் சிற்பச் சான்றுகள்

குஜராத்திலுள்ள அகமதாபாத் மாவட்டத்தைச் சேர்ந்த லோத்தால் என்னும் இடத்தில் சமீபத்தில் இந்திய அரசாங்கத் தொல்பொருள் ஆராய்ச்சித் துறையினர் நடத்திய புதை பொருள் ஆராய்ச்சியின் பயனாக பூமிக் கடியில் புதையுண்டு கிடந்த கப்பல் ரேவுத்துறை முகத்தைக் கண்டனர். அப்பிரதேச மக்கள் முற்காலத்தில் ஹரப்பா மக்களோடு, நடத்தி வந்த நீர்வழி வணிகத்திற்கு நல்ல சான்றாக இது மிளிர்கிறது. இந்த ரேவுத் துறைமுகத்தின் மூலம் நீர்வழி வணிகம் இற்றைக்கு 4000 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் நடைபெற்றிருக்கலாம் என்று எண்ணப்படுகிறது.

சாஞ்சியிலும் அதைச் சூழ்ந்துள்ள பல இடங்களிலும் உள்ள ஸ்தூபிகள் சிலவற்றில் நதிப் பயணங்கள், கடற் பயணங்கள் ஆகியவைகளைப் பற்றிய அழகிய சிற்பக் காட்சிகள் பல இன்றும் காணக்கிடக்கின்றன. அவைகள் இந்தியர்கள் முற்காலத்தில் பல பெரிய கப்பல்களைக் கட்டி யுள்ளனர் என்பதற்கும், தொலைவிலுள்ள நாடுகளுக் கெல்லாம் தங்களின் மரக்கலங்களில் ஏறி வணிகத்திற்கும் சமயப் பிரசாரத்திற்கும் சென்று மீண்டனர் என்பதற்கும் அசைக்க முடியாத சான்றுகளாய்த் திகழ்கின்றன.

முதலாவது சாஞ்சி ஸ்தூபத்தில் உள்ள கிழக்கு வாயிலில் முரட்டுப் பலகைகளால் செய்யப்பட்ட ஒரு கப்பல் கரடு முரடாகக் காணப்படுகிறது. சணலும், கயிறு களும் அதில் காணப்படுகின்றன. மேற்கு வாயிலில் சித்தி ரிக்கப்பட்டிருக்கும் மற்றொரு சிற்பத்தில் ஒரு படகு மிகத் திருந்திய முறையில் அழகாகக் கட்டப்பட்டதாய் விளங்கு கிறது. அது மத்திய மந்திர் மாதிரி கட்டப்பட்டதாகக் காணப்படுகிறது.

கி. பி. இரண்டாவது அல்லது மூன்றாவது நூற்றாண் டைச் சேர்ந்த பிராமி, பிராகிருதம் போன்ற வரி வடிவில் கல்வெட்டு ஒன்று கிடைத்துள்ளது. அதில் கப்பல் தலைவன் அல்லது மீகாமன் என்பவனைப் பற்றிய சில குறிப்புகள் காணப்படுகின்றன.

இந்தக் கல்வெட்டு ஆந்திர நாட்டில் உள்ள கண்ட சாலா என்னும் இடத்தில் காணப்பட்டது. இந்த இடம் முற்காலத்தில் ஒரு கப்பல் துறைமுகமாக இருந்தது என்று தெரிய வருகிறது.

இரண்டாவது நூற்றாண்டில் வாழ்ந்த வான நூற் புலவரும் யவன நாட்டறிஞருமான தாலமி இதைக் கிருஷ்ணா ஆற்றின் வாய்ப்பகுதி என்று குறிப்பிட்டிருக்கிறார். இஃதன்றி ஆந்திராவிலும் வடஇந்தியாவிலும் இந்திய மக்களின் ஆற்றுப் பயணங்கள் கடற்பயணங்கள் முதலிய

வற்றைச் சித்திரிக்கும் பல சிற்பங்களும் கல்வெட்டுகளும் கண்டுபிடிக்கப் பட்டுள்ளன.

பூரி செகநாதர் கோயிற் சிற்பம்

ஒரிசா நாட்டிலுள்ள பூரியில் புகழ்பெற்று விளங்கும் செகநாதர் கோயிலில் ஒரு அரிய கப்பல் சிற்பம் உள்ளது. அந்த சிற்பம் பல நூற்றாண்டுகளுக்குமுன் செதுக்கப்பட்டதாகக் கூறப்படுகிறது. இது மத்திய மந்திர் மாதிரியில் கட்டப்பெற்ற உல்லாசக் கப்பலாகக் காணப்படுகிறது. இந்தக் கப்பற் சிற்பம் இங்கு பத்திரமாகப் பாதுகாத்து வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. இது நமது கப்பற்கலையின் வளர்ச்சிக்கு மட்டுமின்றிக் கப்பலை அழகுறக் கட்டும் ஆற்றலுக்கும் ஏற்ற எடுத்துக்காட்டாக இலங்குகிறது.

கப்பலில் உள்ள அறைகள் அழகு பொலிய அமைக்கப் பட்டிருக்கின்றன. மிக உறுதியான வில் வடிவமான வளைந்த மேற்கூரைகள் உள்ளன. இதன் ஒவ்வொரு பக்கத்திலும் ஆறுபேர்கள் அமர்ந்து துடுப்புக்களை வலித்து நீரில் வேகமாகச் செலுத்துவது போல காணப்படுகிறது.

கூரையில் தொங்கும் ஊஞ்சல் ஆசனங்கள் அழகுற மிளிர்கின்றன. இது கடல் நோய்க்கு ஒரு நல்ல பரிகாரமாக அமைக்கப்பட்டிருக்கலாம் என்று கருதப்படுகிறது. இந்த நீரணி மாடத்தின் சிற்பம் பதினொன்றும் நூற்றாண்டில் எழுந்ததாக மதிப்பிடப்படுகிறது. இதன் நடுவில் உள்ள மண்டபத்தின் நடுவிலுள்ள ஆசனத்தில் இரு உருவங்கள் அமர்ந்திருப்பது போல் காணப்படுகிறது. அவை அரசன் அரசி உருவங்களாக இருக்கலாம். அருகே அனேக அரச பரிவாரங்களும் அரசகுடையும் காணப்படுவதையும் கப்பலின் அழகிய தோற்றத்தையும் ஒப்பனைகளையும் பார்த்தால் நடுவில் இருப்பது அரசனும் அரசியும் என்று நிச்சயிக்கலாம்.

அபுமலைச் சிற்பம்

இஃதன்றி கி. பி. 14-ம் நூற்றாண்டில் அபு என்னும் மலையில் பொறிக்கப்பட்ட சமணர்களின் கப்பல் சிற்பம் ஒன்று உளது. இதில் ஒரு கவின்பெறும் கப்பல் சிற்பம் காணப்படுகிறது. அதன் அருகே கரையில் அழகிய மரம் ஒன்று காணப்படுகிறது. அதன்மீது அழகிய பறவை ஒன்று உட்கார்ந்து கொண்டிருக்கிறது. மரத்தின் அடியில் ஒரு பன்றி காணப்படுகிறது. வேடன் ஒருவன் கையில் வில்லை ஏந்தி பறவையைக் கொல்ல நாணில் அம்பை ஏற்றிக் குறி பார்த்து நிற்கிறான். பன்றிக்குப்பின் மரத்தின் மற்றோர் பக்கம் மூன்று மனித உருவங்கள் நின்று கொண்டிருக்கின்றன. கப்பலின் மற்றோர் பக்கத்தில் மற்றொரு மனித உருவம் நீண்டு வளைந்த ஒரு கம்பத்தை ஒரு கையால் பிடித்துக்கொண்டு நிற்கிறது.

கப்பலின் நடுவில் நல்ல உருண்டையான தடித்த பாய் மரம் நீண்டு நிற்கிறது. கூம்பின் உச்சியிலிருந்து இரு கம்பு களையோ, அல்லது கயிறுகளையோ வைத்து கப்பலின் இரு நுனிகளும் இணைக்கப்பட்டுள்ளன. கப்பலின் நடுவில் அரசனைப் போன்ற ஒரு மனித உருவம் உட்கார்ந்து கொண் டிருக்கிறது. அதன் அருகே ஒரு மனித உருவம் குடையைச் சாய்த்துப் பிடித்துக் கொண்டு நிற்கிறது. நடுவில் இருக்கும் உருவத்திற்கு வலதுபுறம் ஒரு மனித உருவமும் இடதுபுறம் இரு உருவங்களும் காணப்படுகின்றன.

கப்பலைச் சுற்றி உருண்டையான ஒரு வடிவம் காணப் படுகிறது. அதில் நான்கு மீன்களும் ஒரு ஆமையும் தீட்டப் பட்டுள்ளன. அடியில் நங்கூரம் போல் ஒரு உருவம் காணப் படுகிறது. இந்த உருண்டை வடிவத்தினின்று மேலே ஒரு சிறு நாடாவைப் போல் வளைந்து நெளிந்த ஒரு பட்டி அருகில் நிற்கும் மரத்தைத் தொட்டுக்கொண்டு நிற்கிறது. இந்த நாடா உருவத்தில் நான்கு மீன்களும் ஒரு ஆமையும் கீழே காணப்படும் பெரிய கப்பலைப் போலச் சிறிய வடிவில்

ஒரு கப்பலும் காணப்படுகின்றன. நாடாவில் காணப்படும் கப்பலில் இரு மனித உருவங்களும் உள்ளன.

இது ஒரு சமணக் கதையைச் சித்தரிக்கும் சிறந்த சிற்பம் போல் காணப்படுகிறது. இந்தக் கதை நமக்குத் தெரியவில்லை.

வங்கச் சிற்பம்

பண்டு தொட்டு வங்கநாடு கப்பல் கட்டும் துறையில் மிக வளர்ச்சிபெற்ற நாடாகும். அங்கு விதவிதமான கப்பல்கள் கட்டப்பட்டு வந்தன. வங்க மக்கள் தொன்று தொட்டுக் கலைகளையும் பண்புகளையும் பாதுகாத்து வருபவர்கள். இந்த மாபெரும் நாட்டில் 15-ம் நூற்றாண்டில் செதுக்கப் பெற்ற கவின்பெறு கப்பல் சிற்பம் ஒன்று ஆனந்த வாசுதேவர் கோயிலில் உள்ளது. இது பரிமுக அம்பியின் அழகிய சிற்பமாகும். இந்த அம்பியில் பன்னிரண்டிற்கு மேற்பட்ட முரட்டு மனிதர்கள் கையில் தண்டெடுத்து வலித்து அம்பியை நீரில் விரைவாகச் செலுத்துவது போல் காணப்படுகிறது. அம்பி மிகக் கச்சிதமாகக் காணப்படுகிறது. அம்பியின்முன், நீரில் முதலை போன்ற உருவத்தின் தலை காணப்படுகிறது. இது கல்லில்செதுக்கப் பட்டு கோயிலின் ஒரு சுவரின்மீது வைத்துக் கட்டப் பட்டுள்ளது. கப்பலின் உருவமும் அதன் முன்னர் அமைக்கப்பட்ட குதிரை முகமும் கப்பலில் துடுப்புகளை ஏந்தி கப்பலைச் செலுத்தும் மக்களின் உருவங்களும் பிறவும் அழகுறச் செய்யப்பட்டுள்ளன. இந்த அம்பியின் உருவம் வங்கம் 15-ம் நூற்றாண்டிற்கு முன்பே கப்பற்கலையில் பெற்றிருந்த ஒப்பற்ற வளர்ச்சியை எடுத்துக் காட்டுவதாக இலங்குகிறது.

அமராவதிச் சிற்பம்

அமராவதி, ஆந்திர மாநிலத்திலுள்ள குண்டூர் மாவட்டத்தில் கிருஷ்ணா ஆற்றின் கரையில் உள்ளது. இது சத

வாகன மன்னர்களின் தலைநகராக விளங்கியது. கி. மு இரண்டாம் நூற்றுண்டு முதல் கி. பி. இரண்டாம் நூற்றுண்டுவரை பல சிற்பங்கள் இங்கு எழுந்துள்ளன.

அங்கு கப்பல் உருவமும் காணப்படுகிறது. கி. பி இரண்டாம் நூற்றுண்டில் மகரமீன் வடிவத்தில் கல்லில் செதுக்கப்பட்ட ஒரு உல்லாசக் கப்பல் உருவம் உள்ளது. இக்கப்பலின் நடுவே நான்கு தூண்களும், மேலே அழகிய மேற்கூரை அமைந்த ஒரு அறையும் காணப்படுகின்றன. அந்த அறை எழில்பெற அலங்கரிக்கப் பெற்றுள்ளது. மேலே பல பூமாலைகள் தொங்குகின்றன. நடுவில் ஒரு ஆசனம் போடப்பட்டிருக்கிறது. அதில் அரசன் நின்று கொண்டிருப்பது போல் காணப்படுகிறது. பக்கத்தில் பணியாள், குடை ஏந்தி நிற்கிறுன். அவன் முகம் மனித முகம் போல் இல்லை. பின்னுல் ஓடக்காரன் இருந்து தண்டு வலித்துக் கப்பலை முன்னே செலுத்துகிறுன்.

கப்பல் நீரில் ஓடுகிறது. நீரில் தாமரை பூக்களும் தாமரை இலைகளும் தாமரை முகைகளும் எழிலுறத் திகழ்கின்றன. நீரினின்று ஒரு பெண் ஓடக்காரனின் கையில் இருக்கும் துடுப்பைப் பிடித்து ஓடத்தில் ஏற எத்தனிப்பது போல் காணப்படுகிறது. நீரில் பூக்களின் ஊடே நான்கு மனித உருவங்கள் புணைகளின்மீது நீந்திக் கொண்டிருப்பது போல் சித்தரிக்கப்பட்டுள்ளன.

இந்த அமராவதிச் சிற்ப உருவம் நமக்கு இரண்டாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னே ஆழ்கடலில் கப்பல் செலுத்தவும், உல்லாசப் பொழுதுபோக்கிற் கேற்ற கரிமுக அம்பி, பரிமுக அம்பி, அரிமுக அம்பி, மயில்முக அம்பி, மகர மீன்முக அம்பி, நீரணிமாடம், தானக மாடம் போன்ற கப்பல்களைக் கட்டவும் தெரிந்திருந்தது என்பதற்குச் சிறந்த எடுத்துக் காட்டாக இலங்குகிறது. இதுவே நமக்குக் கிடைத்துள்ள சான்றுகளில் எல்லாம் மிகத் தொன்மையானதும், உயர்ந்ததுமாகும். மேலும் பௌத்தர்கள் இந்தியாவினின்று

இலங்கை, பர்மா, மலைநாடு, சாவகம், சீனம், சப்பான், கொரியா முதலிய நாடுகளுக்கெல்லாம் கப்பல்கள் மூலம் சென்று தம் மதத்தைப் பரப்பியதும் இதனால் உறுதிப் படுத்தப்படுகிறது.

சாவகத்தில் கப்பல் சிற்பம்

சாவக நாட்டிலுள்ள போராபுதூர் என்னும் இடத்தில் உள்ள ஒரு கப்பல் சிற்பம் உலகப் பிரசித்தி பெற்றது. இந்தியர்களுக்குக் கப்பல் கட்டவும் ஓட்டவும் தெரியும் என்பதற்கு இதுவரை கிடைத்திருக்கும் சிற்பச் சான்றுகளில் முக்கியமானது. அது இன்று இந்தியக் கடற்கரைகளில் நிலவும் கட்டுமர அமைப்பில் எழுந்த ஒரு பெரிய கப்பலாகத் தெரிகிறது.

போராபுதூரில் புனிதமான பௌத்த ஸ்தூபியில் சித்தரிக்கப்பட்டிருக்கும் இச் சிற்பம் இரண்டுவிதமான இந்தியக் கப்பல்களை எடுத்துக் காட்டுவதாகத் தோன்று கிறது. ஒன்று நீளமானதாகவும் உச்சி உறுதியாக அமைக் கப்பட்டதாகவும் இருக்கிறது. அது ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட பாய்மரங்களை யுடையதாகவும் பல கூம்புகளை உடைய தாகவும் காணப்படுகிறது.

பலமான உச்சி அமைப்பு ஆபத்துக் காலத்தில் பாது காப்பளிப்பதாக இருக்கிறது. ஆபத்தினின்று தப்பக் கப்ப லோடு இணைத்திருக்கும் பெரிய மரக்கட்டைகள் கவனத்துக் குரியவை.

இந்தச் சிற்பத்தில் காணப்படும் கப்பல்கள் அறுபது அடி நீளமும் பதினைந்து அடி அகலமும் உள்ளவை. பெரிய இயந் திரப் பொறிக்கு மேலே உதவத்தக்தாகக் கப்பலின் சட்டம் அனைத்தையும் தாங்கி நிற்கும் ஓடக்கட்டை உயர்த்தி வைக்கப்பட்டிருக்கிறது. கப்பலின் கைபிடியின் உச்சி மிகக் கனமாக அமைந்திருப்பது ஆபத்துக் காலத்தில் பாது காப்பிற்கு மிக இன்றியமையாதது.

இந்த மாபெரும் நினைவுச் சின்னம் கி. பி. 9-ம் நூற்றாண்டில் சைலேந்திர மன்னர் பரம்பரையைச் சேர்ந்த ஸ்ரீவிஜயா என்னும் அரசரால் கல்லில் செதுக்கப்பட்டதாகும். இந்த இணையிலாத சின்னம் இந்தியாவிற்கும் இந்தோனேசியாவிற்கும் பண்டுதொட்டு வளர்ந்து வரும் வணிக, சமய, கலாசாரத் தொடர்புகளையும் நட்பையும் எடுத்துக் காட்டுகிறது.

அபிசீனியாவின் தலைநகரமாகிய அக்சாம் என்னும் ஊரில் நடப்பட்டுள்ள ஒரு கல்லில் ஒரு சாசனம் வரையப்பட்டுள்ளது. இந்தச் சாசனம் கி. பி. முதல் நூற்றாண்டில் வரையப்பட்டது. இதில் உள்ள வாசகத்தில் இந்தியா குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. *இதன் மூலம் கி. பி. முதலாம் நூற்றாண்டிலே இந்தியாவிற்கும் அபிசீனியாவிற்கும் கப்பல் தொடர்புகள் ஏற்பட்டிருக்கலாம் என்று கருதப்படுகிறது.

எகிப்தில் சாலமோன் என்னும் அறிஞர் கட்டிய கோயிலுக்கு இந்தியாவில் உள்ள உவரி என்னும் துறைமுகத்தினின்று பொனிசியர்களின் கப்பல்கள் மூலம் பல பொருள்கள் கொண்டு செல்லப்பட்டதாகக் கிறிஸ்தவ வேத நூலான பழைய ஏற்பாட்டில் கூறப்பட்டிருப்பதோடு அந்நூலின் பல விடங்களில் இந்தியா குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. "இந்தியாவினின்று எத்தோப்பியா நாடுவரை" என்ற சொற்றொடர் ஆளப்படுவதன் மூலம் கிறிஸ்து பிறப்பதற்கு ஆயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்பே இந்தியாவிற்கும் பபிலோன், எத்தோபியா நாடுகளுக்கும் இடையே கப்பல் தொடர்பு இருந்தது என்பது உறுதியாகிறது.

11-ம் நூற்றாண்டிற்கு முன்பே சாவக நாடு இந்தியாவோடும் குறிப்பாகத் தமிழ் நாட்டோடும் நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டிருந்தது. இருநாடுகளுக்கும் இடையே வணிகத் தொடர்பும் சமயத் தொடர்பும் இருந்தது. சாவகத்தில் 11-ம் நூற்றாண்டில் பொறிக்கப்பட்ட ஒரு

* Indian Sculpture and painting—E. B. Havell, p. 124.

பட்டையம் இதற்குச் சான்று தருகின்றதென்று அந்நாட்டின் புதை பொருளாராய்ச்சி நிபுணர்கள் கூறுகிறார்கள்.

ஓவியச் சான்றுகள்

சிற்பச் சான்றுகளுக்கு அடுத்தபடியாக அறிஞர்களால் உயர்வாக மதிக்கப்படுபவை ஓவியச்சான்றுகளேயாகும். சிற்பச் சான்று அழித்தெழுத முடியாமல் இருப்பது. ஓவியச் சான்று அழித்தெழுதக் கூடியது. எனவே ஓவியச் சான்றை அறிஞர்கள் சிற்பச் சான்றுக்கு அடுத்தபடியாக வைத்துள்ளார்கள். எனினும், ஓவியச்சான்று அழித்தெழுதப்பட்டால், அறிஞர்களால் அதனைக் கண்டுபிடித்து விட முடியும். எனவே சிற்பச் சான்றுகளைப் போல் ஓவியச் சான்றுகளும் சிறப்புடையனவே.

அஜந்தா ஓவியத்தில் கப்பல்கள்

அஜந்தா ஐதராபாத் இராச்சியத்தில் உள்ள ஔரங்கபாத்திலிருந்து வடக்கே ஒரு கல் தொலையில் உள்ள ஒரு சிற்றூர். இங்கிருந்து மூன்றரைக் கல் தொலைவில் உலகப் புகழ் பெற்ற பல பௌத்த குகைக் கோயில்கள் உள்ளன. இவற்றில் எல்லாம் பல அரிய ஓவியங்கள் தீட்டப்பட்டுள்ளன. ஓர் அருவியை அடுத்துள்ள செங்குத்தான குன்றில் இக்குகைகள் குடைந்தெடுக்கப் பெற்றுள்ளன. குன்றின்மீது ஏறிச் செல்லும்பொழுதே பல குகை வாயில்கள் • காணப்படுகின்றன. மொத்தம் 29 கோயில்களும் குகைகளும் உள்ளன. இவற்றைப் பல படிகளும் பாதைகளும் இணைத்துள்ளன. இவைகள் ஒரே காலத்தில் செய்து முடிக்கப்பட்டவையல்ல. முதல் நூற்றாண்டிலிருந்து ஏழாம் நூற்றாண்டுவரை செய்து முடிக்கப் பெற்றவைகள்.

இரண்டாவது குகை விகாரம் அல்லது மடம் என்று கூறப்படுகிறது. இந்தக் குகை ஓவியம் குப்த ஓவிய நெறியைப் பிரதிபலிக்கிறது. இதில் அரண்மனைக் காட்சிகள், இந்திரலோகம், சிராவஸ்தியின் சாதனை, சாந்திவாதிமைத் திரிபாலா கதை முதலியவைகள் காணப்படுகின்றன.

கூரை அடிப்பரப்பு வேலைப்பாடுகள் போற்றத் தக்கன வாகும். இந்தக் குகையில் காணப்படும் சுவர் ஓவியம் பாவி லாவின் கடற் பயணத்தைச் சித்திரிக்கின்றது. இதுவே நமது கப்பல் ஆராய்ச்சிக்கு அரிய சான்ருக மதிக்கப்படு கிறது.

இந்த ஓவியத்தில் காணப்படுவது ஆழ்கடலில் நீண்ட தூரம் செல்வதற்கேற்ற பெரிய மரக்கலம். கப்பல் கன மாகவும் விசாலமாகவும் உறுதியாகவும் உள்ளது. இக்கப் பலில் உள்ள பன்னிரண்டு குடங்களில் உள்ள நன்னீர் மாலுமிகளின் எண்ணிக்கையைக் காட்டுவதாகும். இரு துடுப்புகள் கப்பல் விழிம்பிலுள்ள வளையங்களில் மாட்டப் பெற்றுள்ளன. கப்பலின் முன்பாகத்திலும் பின்பாகத் திலும் பறவை நாகத்தின் தலைகள் செதுக்கப்பட்டுள்ளன.

கப்பலின் ஒவ்வொரு நுனியிலும் உதடுபோல் ஒரு சிறு கட்டை வெளியே துருத்திக்கொண்டிருக்கிறது. அது கப்பலின் அழகை அதிகப்படுத்துவதாகக் காணப்படுகிறது. ஆழம் இல்லாத கடலிலும் ஓட்டுவதற்கு ஏற்றதாக இக்கப்பல் உருவாக்கப்பட்டுள்ளது. துடுப்பின் அருகே வலப்பக்கம் ஒரு கனமான பலகைச் சட்டம் இருக்கிறது. இது மீகாமன் சுக்கானைப் பிடித்துக் கப்பலை முறையாகச் செலுத்துவதற்கு நிற்கும் இடமாகத் தெரிகிறது.

இந்தக் கப்பலில் பாய்மரங்களும் உள்ளன, இந்த மரங்களில் பாய்கள் தொங்குகின்றன. கப்பலின் பின் தட்டில் உள்ள சட்டத்தில் ஒரு கம்பு நிறுத்தப்பட்டுள்ளது. அதிலிருந்து மற்ருெரு பாய் காற்றினுல் விரிந்து நிற்கிறது. கப்பலில் பாவிலா தன் கைகளை உயர்த்தி விண்ணை நோக்கி உதவி நாடிப் பிரார்த்திப்பது போல் காணப்படுகிறது. கப்பலைக் காக்க விண்ணினின்று. ஒரு வானவர் வருவதுபோல் ஓவியத்தில் காணப்படுகிறது. வானவரின் இறக்கைகள், மத்திய ஆசியத் தொல் பொருள்களைச் சேகரித்து வைத் திருக்கும் சர். அருள் அவர்களின் சேகரிப்பில் உள்ள சுவர்

ஓவியங்களிலே காணப்படும் விண்ணவர்களின் இறக்கை களைப் போலக் காணப்படுகின்றன.

அஜந்தா ஓவியம் போராபுதூரில் உள்ள பௌத்த ஸ்தூபி களில் உள்ள பல்வேறு கப்பற் சிற்பங்களின் முன்னேடியாக விளங்குகிறது. அஜந்தாக் குகையில் பல்வேறு விதமான கப்பல்கள் சித்திரிக்கப்பட்டுள்ளன. மத்திய மந்திர் மாதிரி யில் கட்டப்பெற்ற மன்னர்களின் உல்லாசப் படகுகளைப் போன்ற படகுகளும் உள்ளன. இந்தப் படகுகளின் உள்ளறை, தூண் போன்ற விதானம் (மேற்கட்டி) உடைய தாகக் காணப்படுகிறது. கப்பலின் முன் பக்கம் இரு கண்கள் தீட்டப்பட்டுள்ளன. இதனை எகிப்தியர்களிட மிருந்து இந்தியர்கள் கற்றிருக்கலாம் என்று கருதப்படு கிறது. பண்டு தொட்டு எகிப்தியர்கள்தான் தங்கள் கப்பலின் முன் தாங்கள் வணங்கும் ஒசிரிஸ் தெய்வத்தின் கண்களைப் போல், இரு கண்கள் அமைத்திருந்தார்களாம். அதைப் பின் பற்றியே இந்தக் கப்பல் உருவத்திலும் இரு கண்கள் தீட்டப்பட்டுள்ளன. மீகாமன் ஒரு ஏணியில் அமர்ந்து கொண்டிருக்கிறன். தண்டு வலிப்பவர்களுக்கு கப்பலில் உள்ள ஒரு வளைவில் இடம் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது. இந்த அஜந்தாக் குகையில் இன்னும் பல கப்பல் உருவங்கள் உள்ளன. பாரத நாட்டிலுள்ள பல்வேறு வகையான கப்பல் களைக் காணமுடிகிறது.

பாண்டிய நாட்டுக் கப்பல் ஓவியம்

அஜந்தாவில் பாண்டிய நாட்டு மன்னனின் மாபெரும் கப்பல்களும் ஓவியங்களாகத் தீட்டப்பட்டுள்ளன. கலிங்க நாட்டு மன்னன் கட்டுக் கடங்காத தன் மகன் விஜயனையும் அவனது தோழர்களையும் ஒரு கப்பலில் ஏற்றிக் கடலில் செல்லுமாறு துரத்திவிட்டான். விஜயன் தன் தோழர் களுடன் இலங்கைத் தீவில் இறங்கினன். அங்குள்ள யட்சப் பெண்ணுகிய குவேனி என்பவளைக் காதலித்தான்; மணம் புரிந்து அந்நாட்டிற்கு மன்னன் ஆனன். ஆனல் நாகரிகம்

பெற்ற கலிங்க மன்னர் வழி வந்த விஜயன் நாகரிக மில்லாத காட்டு வேடர் குலப் பெண்ணை மணந்திருப்பதை விஜயனின் தோழர்கள் விரும்பவில்லை. அதனால் விஜயன் தனது தூதர்கள் மூலம் பாண்டியன் மகளை மணம் பேசித் திருமணம் புரிந்து கொண்டான். இவனே சிங்கள சாதியின் முதல்வன் என்று கூறப்படுகிறது. இவனது தோழர்கள் பாண்டிய மந்திரி களின் தளபதிகளினது புத்திரிகளை மணந்து கொண்டனர்.

பாண்டிய நாட்டில் மணம் புரிந்த விஜனும், தோழரும் மனைவியரோடும் பரிவாரங்களோடும் பாண்டிய நாட்டுக் கப்பலில் கொற்கைத் துறைமுகத்தினின்று இலங்கைக்குப் புறப்பட்டனர். அவர்களோடு, அணிகள், பாத்திரங்கள் ஆடைகள், தட்டுமுட்டுச் சாமான்கள், யானைகள், குதிரை களும் கொண்டு செல்லப்பட்டன.

இந்தக் கப்பல் 1200 முழ நீளமும் 200 முழ அகலமும் 20 முழ ஆழமும் கொண்டது. 760 பேர்களை ஏற்றிச் செல்லத் தக்கது. மூன்று பாய் மரங்களையுடையது. இத்தகைய கப்பலில் பாண்டியன் மகள் இலங்கை மன்னன் விஜய னோடும் பரிவாரங்களோடும் இலங்கை சென்றாள் என்று இலங்கையின் பழைய பௌத்த வரலாற்று நூலான மஹா வம்சம் கூறுகிறது. இந்தக் கடற் பயணந்தான் அஜந்தா ஓவியத்தில் காணப்படுகிறது என்று சிலர் கூறுகிறார்கள். சிலர் விஜயனுடைய தகப்பன் அவனையும் அவன் தோழர் களையும் கப்பலேற்றி விரட்டிய காட்சியே ஓவியமாகத் தீட்டப்பட்டிருக்கிறது என்று கூறுகிறார்கள்.

மேற்கூறிய செய்திகள் பாலி மொழியில் உள்ள இராஜ வல்லிய என்ற நூலிலும் காணப்படுகின்றன. மற்றொரு பாலி இலக்கியமான சங்க ஜாதக என்ற நூலிலும் இச்சம் பவம் கி. பி. 500-க்கும், 600-க்கும் இடைப்பட்ட காலத்தில் நடந்ததாகக் கூறப்பட்டுள்ளது.

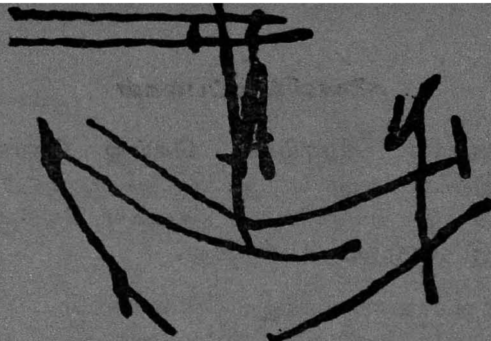
இந்தக் கப்பல்கள் கலிங்க நாட்டவையாகவோ பாண் டிய நாட்டவையாகவோ, இந்தியாவின் வேறு எந்தப் பகுதியினவையாகவோ இருக்கலாம். அதைப்பற்றி இங்கு

நாம் அதிகமாக ஆராய்ச்சி செய்து கொண்டிருப்பது அவசியம் இல்லை. சுமார் ஆயிரத்து முன்னூறு ஆண்டு களுக்கு முன் இந்தியாவில் இத்தகைய பெரிய மரக்கலம் இருந்தமை இதன்மூலம் தெரிகிறது.

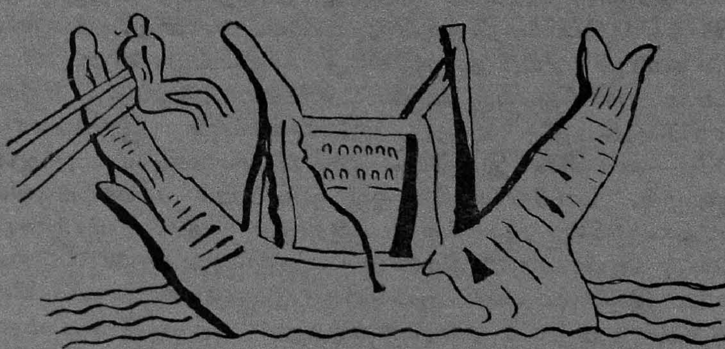
குஜரத்தினின்று சாவகம் செல்லும் கப்பல் ஓவியம்

பதினோராம் நூற்றாண்டிற்கு முன்னரே குஜரத் மக்கள் சாவகத்தோடு வணிகம் நடத்தியதாகத் தெரிகிறது. ஒரு ஓவியத்தில் பெரிய நாவாய் தீட்டப்பட்டுள்ளது. கப்பலின் மேல் கூம்பும் பாயும் நன்கு சித்தரிக்கப்பட்டுள்ளன. மேற் தட்டில் புலிமீது ஒரு உருவம் உட்கார்ந்திருப்பது போல் காணப்படுகிறது. அது மகேஸ்வரியாக இருக்கலாம். எதிரே—கப்பலின் இறுதியில் ஒரு பெண் உருவமும், ஆண் உருவமும், அவற்றினருகே ஒரு கொடியும் காணப்படுகின் றன. கப்பலின் உள்ளே மன்னரும் இரு வீரர்களும் இரண்டு ஆண்களும், இரண்டு பெண்களும் காணப்படுகின் றனர். இவர்கள் பணி ஆட்களாக இருக்கலாம். கப்பலின் பக்கத்தில் சிறு ஓடம் ஒன்று நிற்கிறது. அதில் இரு மனிதர் கள் அமர்ந்திருக்கிறார்கள். ஓடத்தின் இருபக்கமும் பெரிய பெரிய கடல் ஜந்துக்களின் தலைகள் தெரிகின்றன. அது மொகலாயர் காலத்து ஓவியம்.

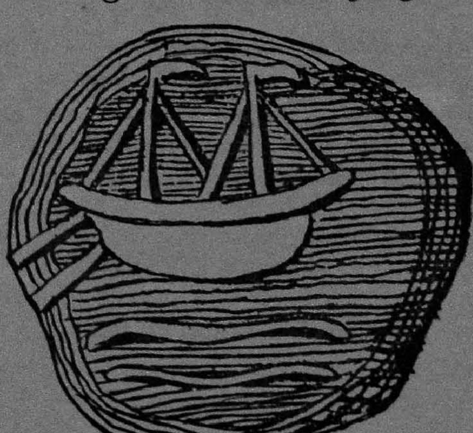
16-ம் நூற்றாண்டில் மொகலாயர் கப்பற்படையைச் சேர்ந்த ஒரு கப்பலின் உருவம் வண்ண ஓவியமாகத் தீட்டப்பட்டிருக்கிறது இத்தகைய படம் ஒன்று சமீபத்தில் கிடைத்துள்ளது. இதுவும் மொகலாயர் காலத்தில் இந்தியா விலிருந்த கப்பலின் தன்மையை அறிவிப்பதாகும்.



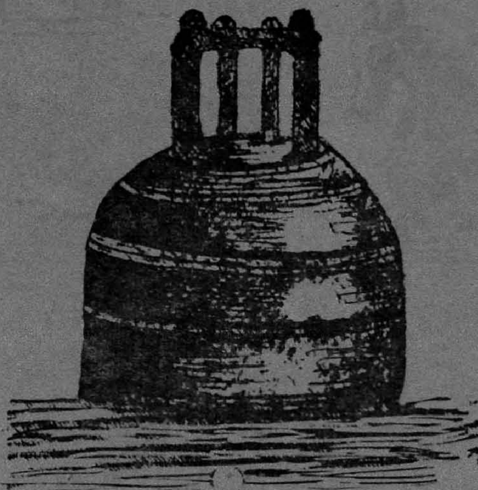
மொகஞ்சதாரோவில் கண்ட கப்பல் சின்னம்



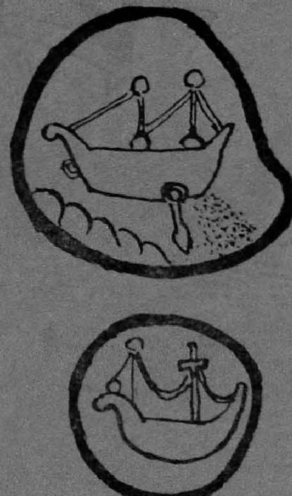
மொகஞ்சதாரோவில் கண்டெடுத்த
படகுச் சின்னங்களில் ஒன்று



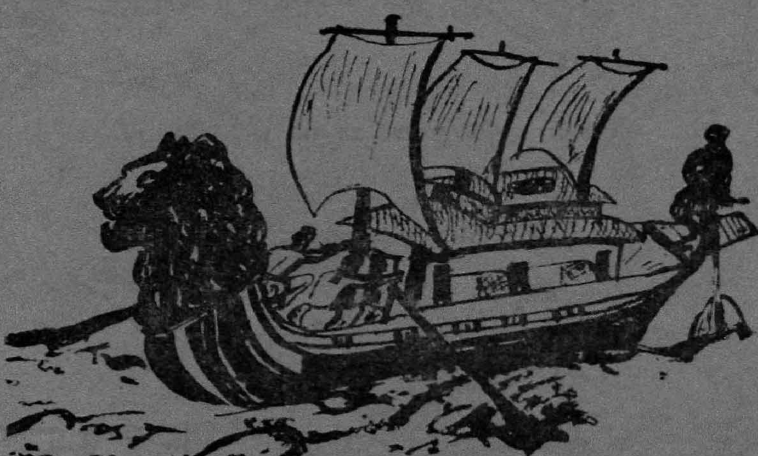
பல்லவர் காசு. 2-ம் நூற்றாண்டு



நியூசிலாந்திலுள்ள
தமிழ் நாட்டுக் கப்பல் மணி



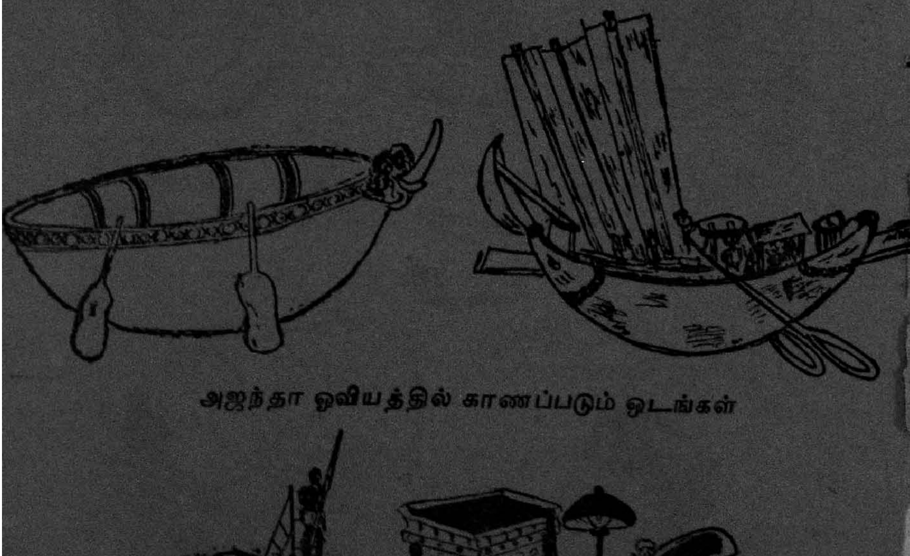
ஆந்திரர் காசுகள்
கி.பி.2-ஆம் நூற்றாண்டு



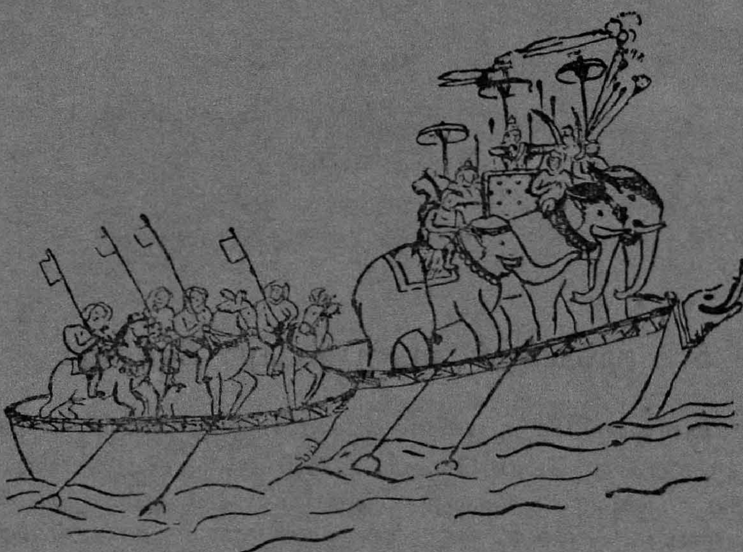
அரிமுக அம்பி

பரிமுக அம்பி

கரிமுக அம்பி

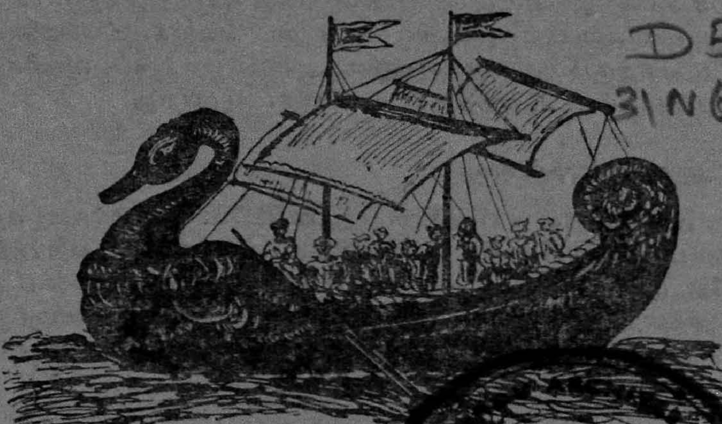


அஜந்தா ஓவியத்தில் காணப்படும் ஓடங்கள்



விஜயனின் இலங்கைப் பயணம்

D525
31N68



அன்னமுக அம்பி

LIBRARY
No. 100468

திரணி மாடம்

5. மூவேந்தர் கடற்படையும் நீரரணும்

ஔவைப் பிராட்டியின், "திரை கடல் ஓடியும் திரவியந் தேடு" என்ற பொன்மொழி பண்டைத் தமிழர் கண்ட சீரிய பண்பாட்டிலிருந்து அரும்பியதேயாகும். கடல் தாண்டிச் செல்வதற்கு ஏற்ற கருவிகளான நாவாய்களை வள்ளுவர் காலத்திற்கும் ஔவை காலத்திற்கும் தொல்காப்பியர் காலத்திற்கும் முன்பே தமிழர்கள் பெற்றிருந்தார்கள். இது அவர்கள் பிற்காலத்தில் மாபெரும் போர்க் கப்பல்களைக் கட்டுவதற்கும் கடற்படைகளை அமைப்பதற்கும் வணிகக் கப்பல்களைக் கட்டுவதற்கும் அடிப்படையாயிற்று.

நீர் அரணின் முதன்மை

வரலாற்றுக் காலத்திற்கு முற்பட்டே தமிழர்கள் நீரரணைப் போற்றிக் கட்டி வளர்த்து வலிமையுடையதாக்கியதோடு போர்க் கப்பல்களும் வணிகக் கப்பல்களும் கட்டி கலங்கரை விளக்குகள் அமைத்து பகைவர்களின் பயமற்று வாழ்ந்து வந்தனர்; செல்வத்திற் சிறந்து விளங்கினர்; வாணிபத்தில் வளம்பெற்று உயர்ந்தனர்.

சேர, சோழ, பாண்டிய மன்னர்கள் ஒற்றுமையின்றி ஒருவரோடொருவர் கொடும் போராடி நாட்டைப் பாழ்படுத்தினர்.

இதன் பலனாக நாளடைவில் தமிழ் நாட்டின் மூன்று பேரரசர்களும் வலிகுன்றினர்.

மலைநாடு கண்ட மாபெரும் மரக்கலங்கள், கடாரங் கண்ட கப்பல்கள், ஸ்ரீவிஜயத்தில் வெற்றிக்கொடி நாட்டிய கப்பல்கள், சாவகத்தில் வீரமுழக்கஞ் செய்து இறங்கிய கலங்கள், சிங்கள நாட்டை வெற்றி கொண்ட கடற்படை இன்று இருந்த இடம் தெரியாது மறைந்து மண்ணோடு மண்ணாய்ப் போய்விட்டது. மறைந்து போன நமது கப்பலின் சின்னம் ஒன்றைக்கூட நாம் இதுவரைக் கண்டெடுக்கவில்லை.

உரோமர்கள், கிரேக்கர்கள், பீனிசியர்கள், அரேபியர்கள் போன்றவர்களோடு நாம் நடத்திய வணிகத்திற்கு நமது நாட்டில் போதிய சான்றுகள் கிடையாவிடினும் அவர்கள் நாட்டில் என்ன சான்றுகள் கிடைக்கின்றன என்றும் நாம் துருவிப் பார்க்கவில்லை. நமது பழைய துறைமுகங்களான முசிறி, கொற்கை, உவரி, காயல், பூம்புகார், நாகபட்டினம் போன்ற இடங்களை நமது தொல்பொருள் ஆராய்ச்சிப் பகுதியினரைக் கொண்டு அகழ்ந்து ஆராய்ந்து பார்க்க இதுவரை நாம் எண்ணவே இல்லை.

நமது கடற்படை

இங்கிலாந்து உலகிற் பெரிய ஏகாதிபத்தியத்தை அமைப்பதற்குக் காலாய் இருந்தது அதன் வணிகக் கப்பல்களினதும் கடற்படையினதும் வலிமையே யாகும்.

ஒரு காலத்தில் தமிழகம் சிறந்து விளங்கியதற்குக் காரணம் தமிழர்களின் எண்ணற்ற வணிகக் கப்பல்களும் போர்க் கப்பல்களுமே.

முற்காலத் தமிழர்கள் கப்பல் கட்டும் கலையைக் கசடறக் கற்பதற்கு அவர்களது நாட்டின் நல்ல சூழ்நிலையே பெரிதும் காரணமாய் இருந்தது.

இன்றும் இராமேசுவரத்திற்குப் பக்கத்திலுள்ள கடல் பாரத நாட்டுக் கப்பற் படையின் ஒத்திகைக்கும், பயிற்சிக்கும் ஏற்ற இடம் என்று நமது அரசாங்கம் முடிவு செய்

திருப்ப தொன்றே நமது கருத்தை அரண் செய்வதாய் அமையும்.

தமிழ் நாட்டுக் கடற்கரையில் உள்ள பட்டினங்கள் பல வற்றிலும் நெய்தல் நில மக்களாகிய பரதவர்கள் பண்டு தொட்டு இன்று வரை படகுகளிற் சென்று மீன் பிடித்தும் ஆழ்கடலில் மூழ்கி முத்தெடுத்தும் சங்கெடுத்தும் வாழ்ந்து வருவது மற்றொரு காரணமாகும்.

தமிழர்கள் தொன்று தொட்டுக் கடல் வணிகம் செய்து நல்ல அனுபவம் பெற்றவர்கள்; கடல் வணிகத்தை வளர்க்கவும் பிற நாட்டாரோடு சுமுகமாய் பழகவும் நன்க றிந்தவர்கள்; முற்காலத்தில் இருந்த கடற்கொள்ளைக் காரர்களைக் கருவறுத்தவர்கள். தமிழ் நாட்டுத் துறைமுகங் கள் வசதியும் பாதுகாப்பும் அமைந்து உலக வணிகர்களின் நன்மதிப்பைப் பெற்றவை.

சோழர்களின் கடற்படை

இலங்கை வரலாற்றின் மூலம் கி. மு. 170-ம் ஆண்டிற்கு முன்பே தமிழர்களிடம் தலைசிறந்த கடற்படை இருந்த தென்று அறிய முடிகிறது. ஆனால் அவர்களின் கப்பற் படை பற்றிய விவரங்களை அறிவதற்குப் போதுமான சான் றுகள் இதுவரை கிடைக்கவில்லை.

ஓரளவு இலக்கியச் சான்றுகள் உள. நமது மன்னர் களின் மெய்க்கீர்த்திகளில் தமிழ் நாட்டு மன்னர்கள் கடற் படையின் துணைகொண்டு வெளிநாடுகளில் வெற்றிக்கொடி நாட்டிய விவரங்களும், கி. பி. 9 முதல் 12-வரையுள்ள நூற் றாண்டுகளில் வணிகம் செய்து வந்ததும் கூறப்படுகிறது. சில யவன நாட்டு வரலாற்றறிஞர்களின் குறிப்புகளும் இத்துறையில் உதவுகின்றன. அராபிய நாட்டு வரலாற் றறிஞர்களின் குறிப்புகளை ஆராய்ந்தாலும் நமக்குப் பல சான்றுகள் கிடைக்கும்.

காவிரிப்பூம்பட்டினத்திலிருந்து ஆட்சிபுரிந்த கரிகாற் சோழன் என்னும் மன்னன் (கி. மு. 60-10) வலிமை மிக்க தனது கடற்படையின் துணைகொண்டு இலங்கைமீது படையெடுத்து அங்கு தனது புலிக்கொடியை நாட்டினான். சோழர்கள் ஈழத்தின்மீது படையெடுத்து வெற்றியீட்டிய காலம் கி. மு. இரண்டாம் நூற்றாண்டின் இடைப்பகுதி என்று இலங்கையின் பழைய வரலாற்று நூலான மகாவம்சம் கூறுகிறது. இக்காலம் கரிகாற் சோழனுடைய தந்தை அல்லது பாட்டன் காலமாக இருக்கலாம் என்று சில வரலாற்று நூல்புலவர்கள் கூறியுள்ளார்கள்.

"நளியிரு முந்நீர் நாவா யோட்டி
வளிதொழி லாண்ட வுரவோன் மருக
களியியல் யானைக் கரிகால் வளவ
சென் றமர்க் கடந்தநின் னாற் றற்றோன்ற
வென்றோய்" —(புறம் 66)

என்று சேரனை வெற்றிகொண்ட கரிகால் பெருவளத்தானை, வெண்ணிக் குயத்தியார் என்ற பெண்பாற் புலவர் புகழ்ந்து பாடியுள்ளார். 'ஆழ்கடலில் பெரிய போர்க் கப்பல்களை யோட்டிப் போர் செய்வதற்குக் காற்றின் பணி பெற்ற பேரரசன் மரபில் உதித்தவனே' என்று கரிகாலன் விளிக்கப்படுகிறான்.

பராந்தகன் சிறப்பு

சோழப் பேரரசர்களில் பராந்தகச் சோழன்(கி. பி. 907-953) குறிப்பிடத் தக்கவன். அவன் தன் கடற்படையின் வலி கொண்டு மதுரையையும், இலங்கையையும் வென்று 'மதுரையும் ஈழமும் கொண்ட பராந்தக மன்னன்' என்ற விருதுப் பெயரைச் சூடிக்கொண்டவன் என்பதை அவனது கல்வெட்டுகள் உணர்த்துகின்றன. அது போல் இரண்டாம்

பராந்தகனும் தனது கப்பற்படையை ஏவி இலங்கையைக் கைப்பற்றினுன் என்றும் அந்த ஈழப் போரில் இலங்கை வேந்தன் நான்காம் மகிந்தன் மடிந்தான் என்றும் அறிகின்ருேம்.

இராசராசன் வெற்றிகள்

சோழர் வரலாற்றில் இராசராசன் (கி. பி. 985-1014) பெயர் சிறப்புற்றிலங்குகிறது. முதலாம் இராசராசன் பெருங்கடல்களிலெல்லாம் தனது போர்க்கலங்களைச் செலுத்தித் தமிழகத்தின் அண்மையில் உள்ள மல்லத் தீவையும் இலட்சத் தீவையும் வென்ருன். கி. பி. 993-ல் தன் கப்பற்படையின் வலிமையால் இலங்கை வேந்தன் ஐந்தாம் மகிந்தன் என்பவனை வென்று வட இலங்கைக்கு மும்முடிச் சோழ மண்டலம் என்று பெயரிட்டான்.* அங்குள்ள பொல நருவா என்னும் ஊரில் சிவன் கோயில் ஒன்றை எடுப்பித்தான். இதைத் திருவாலங்காட்டுச் சாசனம் மெய்ப்பிக்கிறது. மேலும் அக்கோயில் இன்றும் அழியாதிருந்து வருகிறது.

வலிமை மிக்க சோழர்களின் கடற்படை முதலாம் இராசராசன் காலத்தும் அவன் மகன் இராசேந்திரன் காலத்தும் கடல் வழியாய் ஆயிரத்திற்கு மேற்பட்ட கல் தொலைவிற்குச் சென்று பல தீவுகளிலுமுள்ள மன்னர்களோடு பெரும் போராற்றி எங்கும் வெற்றிக்கொடி நாட்டியது. கடாரம் (கெடா) சிரி விசயம் (சுமத்திராத் தீவிலுள்ள பனை) சொர்ணத் தீவு (பாலாம் பாங்) மலைநாடு (சுமத்திராத் தீவிலுள்ள ஜம்பி அல்லது மலாய் நாடு) மாயிருடிங்கம் (மலாய் நாட்டிலுள்ள ஜிலோடிங்) இலங்கா சோகம் (கெடாவிலுள்ள லிங்கியா செங்கியா), மாப்பப்பாளம் (கீழ் பர்மா), இலிம்பங்கம் (காராப்பூசந்திக்குப் பக்கத்திலுள்ளது) வளைப்பந்தார் (இன்ன இடம் என்று தெரியவில்லை) தலைத் தக்கோலம் (மலாய் நாட்டிலுள்ள தகோபார்

---

* South Indian Inscription vol. II No. 92.

நகர்), மாதமர் லிங்கம் (மலாய் நாட்டிலுள்ள தன்மாலிக் நகர்), இலாமூரி (சுமத்ராவிலுள்ள லான்வூலி), நக்க வாரம் (நிக்கோபார்த் தீவுகள்) முதலிய ஊர்களைப் பிடித்து வெற்றிக்கொடி நாட்டியது.

இப்போர்கள் கீழ்த்திசை நாடுகளில் வாணிபம் செய்ய உதவவல்ல துறைமுகங்களைக் கைப்பற்றுவதற்காகவே நிகழ்ந்திருக்கக்கூடும். ஆனால், கெடா நாட்டை ஆண்டு வந்த சூளாமணிவண்ணன் மகன் மாற விஜயோத்துங்கனை வென்று தென் சுமத்திராவிலுள்ள சிரிவிஜயம், கீழைப் பர்மாவிலுள்ள மாப்பப்பாளம் போன்ற துறைமுகங்களைப் பிடித்துத் தன் ஆட்சிக்குட்படுத்தினான் என்று அவனது மெய்க்கீர்த்தி மூலம் அறிகிறோம். கலிங்கத்துப்பரணி, பட்டினப்பாலை முதலிய நூல்களிலும் சான்றுகள் உள. இதற்குப் பல செப்பேட்டுச் சான்றுகளும் உள.

சோழர்களின் இலங்கைத் தலைநகர் பொலநறுவையில் நிறுவப்பட்டது. அதற்குச் சனநாதபுரம் என்று பெயர் சூட்டப்பெற்றது. கி. பி. 1017-ம் ஆண்டில் சோழர் படை இலங்கையின்மீது பாய்ந்து அதைச் சோழ நாட்டின் ஒரு மாநிலமாகச் செய்தது. அதை இலங்கை வரலாற்று நூல்கள் கூறும்.*

இராசராசன் தன் வலிமை மிக்கக் கடற்படையின் ஆற்றலால் சேரன் பாஸ்கர இரவிவர்மன் திருவடி (கி. பி 978-1036) என்பவன் ஆட்சியின்போது படையெடுத்துச் சென்று சேர நாட்டின் கடற்படையை முறியடித்துப் பெரும் வெற்றி யீட்டினான். இஃதன்றி கொல்லம், கொல்ல நாடு, கொடுங்கலூர் முதலிய நாடுகளிலிருந்த சிற்றரசர்களையும், மேலைக் கடற்கரை நாடுகளையும் வென்று கீர்த்திப் பராக்கிரம சோழன் என்ற விருதுப் பெயரைச் சூடிக் கொண்டான்.

---

* மூலாதாரச் சரித்திர நூல்-எல். எச். ஹெராஸ் பெரைரா, எம். இரத்தின சபாபதி

இராமன் குரங்குகளின் துணை கொண்டு சேது அணையைக் கட்டி இராவணனை வென்றான். இராசராசன் பாலங் கட்டாமலே தன் கடற்படையின் மூலம் இலங்கை இறைவனை எரிக்கு இரையாக்கினான். இதனால் இராசராசன் இராமனிலும் சிறந்தவனே யாவான் என்று சிவபாத சேகரனாகிய இராசராசனின் திருவாலங்காட்டுப் பட்டயம் பலபடப் புகழ்ந்து கூறுகிறது.

மேலும் டாக்டர் மா. இராசமாணிக்கனார் தாம் எழுதிய சோழர் வரலாறு என்னும் நூலில், சிறப்பு வாய்ந்த மன்னனாகிய இராசராசனின் கடல் வாணிபத்தையும், அவனது கடற்படையின் சிறப்பையும், அவன் மகன் இராசேந்திர சோழனது தலைமையில் சோழர் கடற்படை ஈழம் முதல் சீனம் வரை சென்று செயக்கொடி நாட்டியதையும், கி. பி. 1015-ம் ஆண்டில் இராசராசன் சீன நாட்டோடு வணிக ஒப்பந்தஞ் செய்து இரு நாடுகளும் அரச தூதர்களைப் பரிவர்த்தனை செய்து கொண்ட விவரங்களையும் விளக்கிக் கூறியுள்ளார். அத்தூதர்கள் 3-ஆண்டுகள் இருந்து வணிகம் வளர்த்து வந்தனர்.

சீன நாட்டு அரசனின் பிறந்த நாள் விழாவின்போது இராசராசன் தனது அரச தூதர் மூலம், பல பரிசுகள் அனுப்பி, அவனைப் பெருமைப்படுத்திய விவரம் சீனர்களின் வரலாற்றில் காணக்கிடக்கின்றது*

இராசராசன் மகன் இராசேந்திரனின் கடற்படைகள் கடல் கடந்து கடாரம் கொண்டதால் அவன் "கடாரங் கொண்டான்' என்ற விருதுப் பெயரைச் சூடிக் கொண்டான். மலைநாட்டை வெற்றி பெற்றதின் நினைவாக மலைநாடு கொண்டான், என்ற பெயரையும் சூடிக்கொண்டான். அவன் இந்த வெற்றிகளின் நினைவாக பொற்காசுகளை வெளியிட்டு, அதில் கடாரம் கொண்டான் மலைநாடு கொண்டான் என்ற பெயர்களைப் பொறித்துள்ளான்.

*The colas by K.A. Nilakanta Sastri M.A. page 604-605

அவன் கடல் கடந்து சென்று, கடற்படையின் ஆற்றலால் பெற்ற வெற்றிக்கு அவனது மெய்க் கீர்த்தியே நல்ல சான்றாக மிளிர்கிறது. அது வருமாறு :

"அலைகடல் நடுவுட் பலகலஞ்செலுத்திச்
சங்கிராம விசயோத் துங்க வர்மன்
ஆகிய கடாரத் தரசனை வாகையும்
பொருகடல் கும்பக் கரியோடு மகப்படுத்
துரிமையில் பிறக்கிய பருநிதிப் பிறக்கமும்
ஆர்த்தவ னகனகர்ப் போர்த் தொழில் வாசலில்
விச்சா திரத்தோ ரணமு மொய்த் தோளிர்
புனைமணிப் புதவமும் கனமணிக் கதவமும்
நிறைசீர் விசயமுந் துறைநீர்ப் பண்ணையும்
வன்மலை யூரெயிற் றொன்மலை யூரும்
ஆழ்கட லகழ்சூழ் மாயிரு டிங்கமும்
கலங்க வல்வினை யிலங்கா சோகமும்
காப்புறு நிறைபுனல் மாப்பப் பாளமும்
காவலம் புரிசை மேவிலிம் பங்கமும்
விளைப்பந் தூருடை வளைப்பந் தூரும்
கலைத்தக் கோர்புகழ் தலைத் தக்கோலமும்
தீதமர் பல்வினை மாதமர் லிங்கமும்
கலாமுதிர் கடுந்திறல் இலாமுரி தேசமும்
தேனக்க வார்பொழில் மாநக்க வாரமும்
தொடுகடற் காவற் கடுமுரட் கடாரமும்
மாப்பொரு தண்டாற் கொண்ட."

என்று அவன் ஆட்சிபீடம் ஏறிய பதின்மூன்றும் ஆண்டில் அமைந்துள்ள சாசனங்களில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.*

சோழ வேந்தன் இராசராஜன் இலங்கை வேந்தன் விக்கிரமபாகுவை, (கி. பி. 1029-1041) கடற்படையின் திறத்தால் வென்றான். இரண்டாம் இராசேந்திர சோழன்

*கங்கை கொண்ட சோழன் - தி. ந. சுப்பிரமணியன்.

தன் கடற்படையை அனுப்பி வெற்றிக் கொடி நாட்டி அங்கு சோழர் ஆட்சியை பலப்படுத்தியதில் வீரகலா மேகன் கொல்லப்பட்டான்; இலங்கை மன்னன் மாணுபரணனின் மக்கள் இருவர் சிறைப்படுத்தப்பட்டனர்.*

சேரர்களின் கடற்படை

சோழ நாட்டைப் போன்று சேரநாட்டிலும் கடற்படை இருந்தது. இன்றும் அதன் அடிச்சுவடுகள் அந்நாட்டில் அழியாதிருந்து வருகின்றன. பண்டைக் காலத்தில் சேர நாட்டிற்கு வந்த அன்னிய நாட்டுக் கப்பல்களேக் கடம்பர் நாட்டுக் கடற்கொள்ளேக்காரர்கள் கருவறுத்து வந்தனர். எனவே அயல் நாட்டுக் கப்பல்கள் சேர நாட்டுத் துறை முகத்தை அணுக அஞ்சின.

செங்குட்டுவன் என்னும் சேர மன்னன் (கி.பி. 100-155) பெரிதும் முயன்று தன் கடற்படைகளே ஏவிக் கடற்கொள் ளேக்கூட்டத்தை அடக்கிஞன். எனவே செங்குட்டுவன் "கடல் பிறக்கோட்டிய குட்டுவன்" என்று புகழ்ந்துரைக்கப் பெற்றுள்ளான்.

அதோடு செங்குட்டுவன் சேர நாட்டில் சிறந்த கடற் படையைக் கட்டி அதைப் பேணி வளர்த்து வந்தான். கடம்பர்களாகிய கடற்கொள்ளேக் கூட்டக் கயவர்களே நிர் மூலஞ் செய்து அயல் நாட்டுக் கப்பல்கள் சேர நாட்டுத் துறைமுகங்களுக்குப் பயமின்றி வந்து தங்க இடம் அளித் தான். இதைப் பின்வரும் பாட்டால் நன்கறியலாம்;

> "கோடுநரல் பௌவம் கலங்க வேலிட்டு
> உடைதிரைப் பரப்பில் படுகட லோட்டிய
> வெல் புகழ் குட்டுவன்" —(பதிற்று பத்து 46)

செங்குட்டுவன் வெற்றி

சேரன் செங்குட்டுவனின் கடற்படையினர் மரக்கலங் களில் செல்லும் செம்படவர்கள் போன்று கப்பல்களில்

---

*பிற்காலச் சோழர் - டி. வி. சதாசிவப் பண்டாரத் தார் —1954.

சென்று பகைவர்கள்மீது போர் தொடுத்தனர். ஆகையால் செங்குட்டுவனைப் புலவர் ஒருவர் பரதவம் என்று சிறப்பித்துப் பாடியுள்ளார்.

தேரொடு சுற்றம் உலகுடன மூய
மாயிரும் தெண்கடல் மலிதிரைப் பௌவத்து
வெண்டலைக் குரூஉப் பிசிர் உடையத்
தண்பல வரூஉம் புணரியிற் பலவே''

—(பதிற்றுப் 42:20-23)

என்றும்,

இனியா ருளரோநின் முன்னும் இல்லை
மழைகொளக் குறையாது புனல்புக நிறையாது
விலங்குவனி கடவும் துளங்கிருங் கமஞ்சூல்
வயங்குமணி இமைப்பின் வேலிடுபு
முழுங்கு திரைப் பனிக்கடன் மறுத்திசி னோரே'

—(பதிற்று 45:18-22)

என்றும் கூறுவது ஆராயத் தக்கது.

சேரன் செங்குடடுவன் கொங்கர்களோடு தொடுத்த போரில் பெரிய வெற்றியீட்டியுள்ளான். அவன் பெற்ற வெற்றி சாதாரண வெற்றியல்ல. சேர நாட்டுக் கடற்படையின் அரிய வெற்றியாகும். எனவே, அவன் பெற்ற கப்பற்படை. வெற்றி சேரர் வரலாற்றில் பொன் எழுத்தால் பொறிக்கத் தக்கது.

"படை நிலா இலங்கும் கடல் மருதானை
மட்டவிழ் தெரியல் மறப்போர்க் குட்டுவன்
பொருமுரண் பெறுஅது விலங்கு சினஞ் சிறந்து
செருச்செய் முன்பொடு முந்நீர் முற்றி
ஓங்கு திரைப் பௌவம் நீங்க ஓட்டிய

நீர்மாண் எஃகம் நிறுத்துச் சென் றழுத்தக்
கூர்மதன் அழியரோ நெஞ்சே''

—(அகம் 212)

என்று அகநானூறு முழங்குகிறது.

பாண்டியர் கடற்படை

சேர சோழ நாடுகளைவிடப் பாண்டிய நாடே பழம் பெரும் நாடு. தமிழர்களின் மொழியும், கலைகளும், கப்பற் கலையும் முதன் முதலில் இங்குதான் வளர்ச்சி பெற்றெழுந் தன. தெப்பங்களும், மரங்களும், கட்டுமரங்களும், ஓடங் களும், தோணிகளும், நாவாய்களும் தொன்று தொட்டுக் கட்டிப் பாண்டிய நாட்டு மக்கள் அனுபவம் பெற்றவர்கள். முதன் முதலில் பாண்டிய நாட்டில்தான் கப்பற்படை தோன்றியது.

பாண்டிய நாட்டில் கி. பி. 835-ம்ஆண்டில் அரசுகட்டில் ஏறிய சீமாறன் சீவல்லபனிடம் சிறந்த கடற்படை இருந்த தாக வ்ரலாற்று நூல்புலவர்கள் உரைக்கின்றார்கள்.

அவன் தனது கடற்படையின் வலிமையால் ஈழநாட் டின்மீது படையெடுத்து முதல் சேனன் என்னும் சிங்கள மன்னனை விரட்டியடித்தான். இதனை இலங்கையின் மிகப் பழமையான வரலாற்று நூலான மகாவம்சம் ஏற்றுக்கொள் கிறது.

பாண்டிய மன்னனின் கடற்படையின் வலிமையைக் கண்டு கதிகலங்கி சிங்கள மன்னன் மலாயாவிற்கு ஓடி விட்டான். இளவரசன் மகிந்தன் போரில் மாண்டான். இதனைச் சின்னமனூர் செப்பேட்டில் காணலாம்.

சடையவர்மன் பராந்தக பாண்டியன் சிறந்த கடற் படையையுடைய பேரரசனாய் விளங்கினான். இவன் கடற் படையின் வலிமையால் சேரனை வென்று அவன் கடற் படையை அழித்தொழித்து வாகைமாலை சூடினான். இது

இவனது மெய்க்கீர்த்தியில் பின்வருமாறு சிறப்பித்துக் கூறப் பட்டுள்ளது.

> "சேரலனைச் செருவில் வென்று திரைகொண்டு வாகை சூடிக்
> கூபகர்கோன் மகட்கொடுப்பக் குலவிழிஞம் கைகொண்டு
> கன்னிப் போர் செய்தருளிக் காந்தளூர்ச் சாலை கலமறுத்து"

சடையவர்மன் பராந்தக பாண்டியன் ஆற்றிய இக் கடற்போர் கன்னிப்போர் என்று கூறப்படுவதால் அதுவே அவனது முதற் கடற்போர் என்று எண்ணுவதற்குரியது. இக்கடற்போரில் அவனது வெற்றி பாண்டிய நாட்டுப் புலவர்களுக்கு ஒரு பெரும் விருந்தாக அமைந்தது. அவனைப் புலவர்கள் வியந்து பாராட்டியுள்ளார்கள்.

முதல் மாறவர்மன் குலசேகர பாண்டியன் (கி. பி. 1268-1311) மூன்றும் பராக்கிரம பாகுவாகிய இலங்கை மன்னனைத் தனது கடற்படையின் துணைகொண்டு விரட்டி யடித்துத் தனது மீனக் கொடியை இலங்கையில் நாட்டிப் பாண்டிய நாடு மீண்டான்.

சடையவர்மன் வீரபாண்டியன் (கி. பி. 1253-1275) தன் கப்பற் படையின் துணைகொண்டு ஈழத்தரசனை வென்று திருக்கோண மலையில் உள்ள திரிகூடகிரியில் தன் கயற்கொடியைப் பொறித்தான். இதை அவனது மெய்க் கீர்த்தி சிறப்பித்துக் கூறுகிறது.

6. துறைமுகங்களும் கலங்கரை விளக்குகளும்

முன்னாள் தமிழகத்தை ஆண்ட மூவேந்தர்களான சேர, சோழ, பாண்டியரிடம் பல்வேறு வகையான கலங்கள் இருந்ததோடு தனித் தனித் துறைமுகங்களும் கலங்கரை விளக்குகளும் பிறவும் இருந்து வந்தன. துறைமுகங்களில் பிற நாட்டுக் கப்பல்களும் வந்து நங்கூரம் பாய்ச்சி ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்து வந்தன. துறைமுகங்களின் அருகே கலங்கரை விளக்குகளும் சுங்கச் சாவடிகளும், பண்டகசாலை களும் செப்பனிடுந் துறைகளும் இறங்கு துறைகளும் பிறவும் இருந்து வந்தன.

சோழ நாட்டுத் துறைமுகம்

சோழ நாட்டிலுள்ள பூம்புகார் சிறந்த துறைமுகப் பட்டினமாய் விளங்கியது. இதனைக் காவிரிப்பூம்பட்டினம் என்றும் கூறுவர். இதை வெளி நாட்டார் காமரு என்று அழைத்தனர். புகார் என்ற சொல் ஆற்றுமுகம் என்று பொருள்படும். புகார் என்ற சொல் காலப்போக்கில் பட்டினத்திற்குப் பயன் படுத்தப்பட்டு அப்பட்டினம் வணிகச் சிறப்புப் பெற்று எழுந்தது. புகார்ப் பட்டினம் பூமரங்கள் நிறைந்து விளங்கியதால் பூம்புகார் என்ற பெயரைப் பெற்றது. புகார் என்பது ஆற்றுமுகத்தைக் குறிப்பிடுமென்பது புறநானூறு முதலிய பழந்தமிழ் நூல்கள் மூலம் நன்கறியக் கிடக்கின்றது.

புகார் நகரிலுள்ள மருவூர் பாக்கத்தில் மாண்புற்றி லங்கும் துறைமுகத்தில் பல நாவாய்கள் கூடி நின்றன.

பாய்மரக் கம்பங்களில் ஏற்றப்பட்ட அவரவர்கள் நாட்டுக் கொடிகள் காற்றில் அசைய நின்ற நாவாய்கள், கட்டிய கட்டுத் தறிகளும் நிலைகுலைந்து போமாறு ஓயாது ஆடிக் கொண்டே இருக்கும் யானைகள் போல், அலைகளால் அலைப் புண்டு நின்றன. இது பட்டினப்பாலையில்,

''வெளில் இளக்கும் களிறுபோலத்
தீம்புகார்த் திரை முன்துறைத்
தூங்கு நாவாய்த் துவன்றிருக்கை
மிசைக் கூம்பின் அசைக்கொடி

(பட்டினப்பாலை 172 - 175)

என்று கூறப்பட்டுள்ளது.

மூற்காலத்தில் புகழ்பெற்றிலங்கிய பூம்புகார்த் துறை முகத்தைப் புலவர்கள் புகழ்ந்துரைத்தனர். பெரிய கப்பல் கள் கூம்புகளில் கட்டி இருக்கும் பாய்களை அவிழ்க்காது ஆற்றுமுகத்தில் உள்ள துறைமுகத்துக்குள் புகுந்து மலை போல் குவித்து வைத்திருந்த பண்டங்களைக் கரையில் எளி தாக இறக்கின. உறையூர் முதுகண்ணன் சாத்தனார் என்னும் புலவர் சோழன் நலங்கிள்ளியை வியந்து பாடும் பொழுது அதனைப் பின்வருமாறு கூறியுள்ளார் :

''மீப்பாய் களையாது மிசைப்பரந் தோண்டாது
புகாஅர்ப் புகுந்த பெருங்கலந் தகாஅ
ரிடைப்புலப் பெருவழிச் சொரியும்''

(புறம் : 30, 11 - 13)

புறநானூற்றில்,

''கொடுஞ்சுழிப் புகாஅர்த் தெய்வம் நோக்கி''

என்ற செய்யுளில் வரும் புகாஅர் என்ற பதத்திற்கு உரை ஆசிரியர் ஆற்றுமுகம் என்றே பொருள் கூறியுள்ளார்.

புகார்ப் பட்டினம் காவிரியாறு கடலோடு கலக்கும் இடத்தில் பூமரங்கள் நிறைந்த பல தோட்டங்களை

யுடையதாய் எழில் பெற்றிலங்கியதால் காவிரிப்பூம்பட்டினம் எனப்பட்டது.

> "பூவிரி நெடுங்கழி நாட்பண் பெரும் பெயர்க்
> காவிரிப் படப்பைப் பட்டினத் தன்ன"
>
> (அகம் 205 : 11 - 12)

என்று அகநானூற்றில் எடுத்துக் காட்டப்பட்டுள்ளது.

பூம்புகார், பூங்கானல், பூமலி பெருந்துறை, சம்பாபதி என்றும் அழைக்கப்பட்டது.

சுகந்தன் என்னும் அரசன் ஒருவன் பூம்புகார்ப்பட்டினத்தை ஆண்டு வந்ததால் அதனைச் சுகந்தி என்று மக்கள் அழைத்து வந்தனர். பின்னர் சுகந்தி காசுந்தி என்று திரிபுற்று அழைக்கப்பட்டு வந்தது.

வங்காள நாட்டின் தலைநகராக விளங்கிய சம்பாபதியிலிருந்து பல மக்கள் பூம்புகாரில் வந்து குடியேறி இருந்தனர். அவர்கள் பூம்புகாரை சம்பாபதி என்று அழைத்து வந்தனர். "மணிமேகலை" என்னும் தமிழ்ப் பெருங்காவியத்தின் மூலம் புகார்ப்பட்டினம் சம்பாபதி என்று அழைக்கப்பட்டதை அறிகின்றோம்.

இந்த வரலாற்றுப் புகழ்பெற்ற பட்டினத்தைப் பெரிப்பிளஸ் "கமாரம்" என்றும் தாலமி "கபேரிஸ்" என்றும் குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். கி. பி. 2-ம் நூற்றுண்டில் தாலமி காவிரிப் பூம்பட்டினத்தையும் காவிரி ஆற்றையும் குறிப்பிட்டுள்ளார்.*

**Ptolemy mentions 'Khaberis' an emporium which has been identified in the Kaverip-Pattinam. He mentions also the mouth of river Khoberis which has been recognised as the mouth of the river Kaveri-Mc. Crindle, Indian Antiquary, Bombay XIII 332-33*

கலங்கரை விளக்கு

புகார்த்துறைமுகத்திற் கருகில், பூம்புகார் நகர் இது தான் என்று வெளிநாட்டுக் கப்பல்களை வரவேற்கும் முறையிலும், கப்பல்கள் வழிதவறிவிடாமல் வழிகாட்டவும் கலங்கரை விளக்கு உயர்ந்து ஒளி வீசிக்கொண்டிருந்தது.

"கங்குன் மாட்டிய கனைகதி ரொண் சுடர்"

(நற்றிணை -219)

என்ற அடி ஒளி மிகவுடைய கலங்கரை விளக்கு இருந்ததை எடுத்துக் காட்டுகிறது.

மேலும் சிலப்பதிகாரத்தில் வெளிநாட்டினின்று வரும் கப்பல்களுக்கு வழிகாட்டும் பொருட்டுக் காவிரிப்பூம்பட்டினத்தில் பெரிய கலங்கரை விளக்குகள் ஒளி வீசிக்கொண்டிருந்தமை அழகுற எடுத்துக் காட்டப்பட்டிருக்கிறது. இதனைச் சிலப்பதிகாரம்,

"இலங்குநீர் வரைப்பிற் கலங்கரை விளக்கமும்"

என்கிறது.

முற்காலத்தில் விண்முட்ட உயர்ந்து ஒளிரும் விளக்குகள் இரவில் பெரிய வெளிச்சம் வீசிக் கடலில் செல்லும் கப்பல்களுக்கு வழிகாட்டி வந்தன. அவை ஏணியின் உதவியாலும் ஏறமுடியாதவாறு உயர்ந்து நின்றன. அதனைப் பெரும்பாணாற்றுப்படை பின்வருமாறு எடுத்துக் காட்டுகிறது.

"வான மூன்றிய மதலை போல
வேணி சாத்திய வேற்றருஞ் சென்னி
விண் பொற நிவந்த வேயா மாடத்
திரவின் மாட்டிய விலங்கு சுடர் நெகிழி
உரவு நீ ரழுவத்தோடு கலங்கரையும்

(பெரும்பா : 346-350)

முற்காலத்தில் கடற்கரைகளை யடுத்த கடலுள் உயர்ந்து நின்ற சிறு குன்றுகள்மீதும் கலங்கரை விளக்குகளைக் கட்டியிருந்தனர். கடற் பாறைகளின்மீது கப்பல்கள் மோதி உடைந்து விடாமல் இருப்பதற்காகக் கடற்பாறைகளின் இருப்பிடத்தை மாலுமிகளுக்கு எடுத்துக் காட்டும் அபாய அறிவிப்புச் சின்னமாகவும், புயலால் வழிதவறித் தத்தளிக்கும் கலங்களுக்குக் கடற்கரையைக் காட்டும் ஒளி நிலையமாகவும் முற்காலத்தில் இந்தக் கலங்கரை விளக்குகள் பயன்பட்டு வந்தன.

இந்தக் கலங்கரை விளக்குகள் தமிழ் நாட்டில் மட்டுமன்றி இந்தியாவின் பல பகுதிகளிலும் இருந்தன. எகிப்திலும் உரோமாபுரியிலும் கிரீசிலும் மற்றும் பல ஐரோப்பிய நாடுகளிலும் இருந்து வந்தன.

கோபுரம் போன்று உயர்ந்ததாய்க் கட்டப்பட்ட ஒரு மாடத்தின்மீது உலோகச் சட்டிகளில் எரியும் மரக் கட்டையை அல்லது நிலக்கரியை நிரப்பி நெருப்பு மூட்டி எரியச் செய்து கப்பல்களுக்கு வழிகாட்டி வந்தனர்.

அலக்சாந்திரியாவிற்கு அருகில் கி. மு. 300-ம் ஆண்டில் கட்டப்பட்டிருந்த கலங்கரை விளக்கு உலகின் பழைய ஏழு அதிசயங்களில் ஒன்ருகத் திகழ்ந்தது. இதே போன்று பொனிசியர்களும் அசீரியர்களும் எகிப்தியர்களும் உரோமர்களும் கிரேக்கர்களும் கி.மு. நான்காம் நூற்ருண்டிற்கு முன்னரும் பின்னரும் கலங்கரை விளக்குகளைக் கட்டிக் கப்பல்களுக்கு வழிகாட்டி வந்தனர்.

ஆங்கிலேயர்கள் கலங்கரை விளக்கிற்கு ஒளி வீடு (*Light House*) என்று பெயர் சூட்டியுள்ளனர். தமிழர்கள் ஆங்கிலேயர்களைப் பார்த்தே கலங்கரை விளக்குகளைக் கட்டினர் என்று கூறுவதற்கில்லை. கி. பி. இரண்டாம் நூற்ருண்டில் சோழமன்னன் ஒருவனுல் சென்னைக்கு அருகில் உள்ள மாமல்ல புரத்தின் கடற்கரை அருகில் ஒரு கலங்கரை விளக்குக் கட்டப்பட்டிருந்தது. 'கடலில் செல்லும் கப்பல்

களை அழைக்கும் விளக்கு' என்னும் பொருளில் "ஓடுங் கலங் கரையும்" என்று இது பெரும்பாணாற்றுப் படையில் குறிப் பிடப்பட்டிருப்பது இங்கு ஆராயத்தக்கது.

இன்று மாமல்லபுரத்தில் நின்று ஒளிகாட்டும் கலங்கரை விளக்கு ஆங்கிலேயர்கள் ஆட்சி காலத்தில் அமைக்கப் பட்டது. கி.பி. 8-ம் நூற்றாண்டில் சோழர்கள் கட்டிய கலங் கரை விளக்கு ஒன்றும் அங்கு கவனிப்பாரற்றுக் கிடக்கிறது. இந்தப் பழம்பெரும் கலைச்சின்னத்தை—வரலாற்றுக் கரு வூலத்தை நாம் பொன்னாகப் போற்ற வேண்டும். ஆனால் அதை நாம் இதுவரைக் கவனியாது அழியும்படி விட்டு விட்டது வருந்துதற்குரியது. வேறு எந்த நாட்டில் இத் தகைய பழம்பெரும் சரித்திரச் சான்று இருந்தாலும் அந் நாட்டார் அதனைப் போற்றிப் பாதுகாத்திருப்பார்கள்.

தமிழகத்திலிருந்த தொன்மையான கலங்கரை விளக் கின் உருவம் ஒன்றுகூட நல்லநிலையில் நமது நாட்டில் இன்று காணப்படவில்லை. மாமல்லபுரத்தில் மட்டும்தான் சோழர் கட்டிய கலங்கரை விளக்கின் ஒரு பகுதி காணப்படுகிறது. துரதிர்ஷ்டவசமாகத் தமிழ் நாட்டின் சிறந்த துறைமுகப் பட்டினங்களாகிய கொற்கை, பூம்புகார், முசிறி போன் றவைகளைக் கடல் விழுங்கியதால் பண்டையத் தமிழர்கள் கட்டிய கலங்கரை விளக்கின் முழு உருவைக் கண்டு களிக்க முடியாமல் இருக்கிறது. கடலால் விழுங்கப் பெறாத துறை முகங்களிலிருந்த கலங்கரை விளக்குகள் கவனிப்பாரற்று அழிந்து போய்விட்டன என்றே எண்ணவேண்டியிருக்கிறது.

சோழ நாட்டில் பூம்புகாரும் மாமல்லபுரமும் மட்டு மின்றி நாகபட்டினம் (நிகமா) புதுச்சேரி (பொதுகை) பொறையாறு (புறந்தை) தொண்டி முதலிய துறைமுகப் பட்டினங்களிலும் கலங்கரை விளக்குகளும் பண்டக சாலை களும் ஆயத்துறைகளும் அமைந்திருந்தன.

பொறையாறு (புறந்தை) கிழக்குக் கடற்கரையிலுள்ள ஒரு துறைமுகம் என்பது அகநானூறு நாறூவது செய்யுளில் அழகுற எடுத்துக் காட்டப்பட்டுள்ளது.

பாண்டிய நாட்டுத் துறைமுகம்

பாண்டிய மன்னர்களின் இறுதிக் காலத்தில் தலைநகர் மதுரையாய் இருந்தது. துறைமுகப் பட்டினம் கொற்கையாய் இருந்து. பின்னர் அது மண்மேடிட்டுப் போனதும் காயல் பாண்டிய நாட்டின் துறைமுகமாய் இருந்து வந்தது. இத்தாலிய நாட்டு வழிப்போக்கனான மார்க்கப்போலோ இந்தியா போந்தபொழுது காயலே பாண்டிய நாட்டின் துறைமுகமாய் இருந்தது. மிகத் தொன்மையான காலத்தில் திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் உள்ள நாங்குநேரி வட்டத்தில் உள்ள உவரி துறைமுகப் பட்டினமாய் விளங்கியது என்பதற்குச் சான்றுகள் உள. எகிப்தில் கட்டப்பட்ட பெரிய தேவாலயத்திற்காக* பொனிசியர்களின் கப்பல்கள் உவரித் துறைமுகத்திற்கு வந்து சந்தனக் கட்டைகள், மயில் இறகுகள், குரங்குகள், ஆட்டு ரோமங்கள் போன்ற அரிய பொருள்களை ஏற்றிச் சென்றன என்று பைபிளில் கூறப்பட்டிருக்கிறது. இதனை ஆதரித்துப் பல வரலாற்றாசிரியர்களும் சான்று பகர்கின்றார்கள்.

பாண்டிய நாட்டுத் துறைமுகங்களில் கொற்கையே சிறப்பு வாய்ந்த துறைமுகமாய் விளங்கியது. கொற்கை இரண்டாவது தலைநகரமாகப் பாவிக்கப் பெற்றது. மன்னர்

---

1. "In the X Century B. C. the Queen of Sheba gave King Soloman" of spices very great store & precious stones; there came no more such aboundance of spices as these which the queen of Sheba gave to King Solomon.

"And the Navy also of Hiram, that bought gold from Ophir, brought in from Ophir great plenty" almug trees and precious stones.

For the King had at sea a Navy of Hiram: Once every three years came the Navy of Tarshish bringing gold and silver ivory and apes and peacocks." (Holy Bible, The It King 10, 11, 22.)

மதுரையில் இருந்தாலும் இளவரசர் கொற்கையிலேயே இருந்து வந்தனர்.

கொற்கைப் பட்டினம் திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் உள்ள திருச்செந்தூர் வட்டத்தில் திருச்செந்தூருக்கு வடக்கில் தண்பொருநை கடலோடு கலக்கும் இடத்தில் சீரும் சிறப்பும் பெற்று விளங்கியது.

சுமார் 700 ஆண்டுகளுக்குமுன் இப்பகுதியில் கடல் பின் வாங்கியதால் துறைமுகம் மண்மேடிட்டுப் போய்விட்டது. இத்தாலிய வழிப்போக்கன் மார்க்கபோலோ 13-ம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் இங்கு வந்தபோது கொற்கைத் துறைமுகம் மண்மேடிட்டுப் போய்விட்டதால் பாண்டிய மன்னர்கள் காயல் துறைமுகத்தைப் பயன்படுத்தியதாகத் தாம் எழுதிய குறிப்பில் கூறுகிறார். அவரும் காயல் துறைமுகத்தில் கப்பலேறினார் என்று அறிகிறோம்.

கொற்கையே உரோமர், கிரேக்கர், அரேபியர், சீனர் போன்ற அன்னிய நாட்டார் வந்திறங்கிய பட்டினமாகவும், வணிக வளம் பெற்ற இடமாகவும், பொன் கொழிக்கும் பட்டினமாகவும் இலங்கியது.

பாண்டியர்கள் ஆட்சியின் இறுதிக் காலத்தில் கூடச் சில பாண்டிய அரச குமாரர்கள் கொற்கையில் இருந்து ஆட்சி நடத்தியதுண்டு. கொற்கையில் முற்காலப் பாண்டியர்களும் பிற்காலப் பாண்டியர்களும் காசுகள் வெளியிட்டுள்ளார்கள்.

பெரிப்புளூஸ் ஆசிரியர் கி.பி. 80-ம் ஆண்டில் கிரேக்க வணிகர்கள் கொற்கைக்குப் போந்தனர் என்று குறிப்பிட்டுள்ளார்.

பழைய வானநூல் வல்லுநரும் இரண்டாம் நூற்றாண்டில் எகிப்தில் நீண்ட நாள் வாழ்ந்தவருமான தாலமி என்னும் அறிஞர் கொற்கைத் துறைமுகத்தைப் பற்றிஎழுதியுள்ளார். அவர் வரைந்த படங்களில் கொற்கையும் இடம் பெற்றிருக்கிறது. கொற்கை ஒரு மாபெரும் வணிகத்துறை

யென்றும் சிறந்த துறைமுகப்பட்டினம் என்றும் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

கொற்கையிலிருந்து பாண்டிய நாட்டு முத்தும், பொதிகைச் சந்தனமும், யானைத் தந்தங்களும், ஏலம், சாதிக்காய் மிளகு போன்ற பொருள்களும், பஞ்சாடைகளும் பட்டாடைகளும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. எனவே ஏராளமான யவன நாட்டுக் கப்பல்கள் வந்து வணிகம் வளர்த்தன. அரபி நாட்டினின்று ஆயிரக்கணக்கான குதிரைகள் கப்பல் கப்பலாய் இங்கு வந்து இறங்கின. அரபியர்களும், உரோமர்களும், வேறு பல நாட்டார்களும் வணிகத்தின் பொருட்டு வந்து குடியேறினர். பாண்டிய மன்னர்களின் படையிலும் அந்தப்புரங்களிலும் வெளிநாட்டு ஆண்களும் பெண்களும் பணியாற்றினர். இன்று கொற்கையிலும் மதுரையிலும் ஏராளமான உரோமர்களின் காசுகளும் அரேபியர்களின் காசுகளும் கிடைப்பதைக் கொண்டு பாண்டியர்கள் யவனர்களோடு கொண்ட வணிக உறவை உறுதிப்படுத்த முடிகிறது.

கொற்கையில் அழகிய துறைமுகத்தோடு, கலங்கரை விளக்கும், கப்பல்கள் பழுது பார்க்கும் துறையும், சுங்கச் சாவடிகளும், பண்டக சாலைகளும் இருந்தன.

கொற்கை வடமொழி எழுத்தாளர்களால் பாண்டிய கபாடம் என்று அழைக்கப்பட்டது.

கொற்கை துறைமுகமாகப் பயன்படுவதொழிந்து கைவிடப் பெற்றது எந்நாள் தொட்டு என்பதனை வரையறுக்க இயலவில்லையாயினும், அந்நாட்டு நாணய வெளியீட்டுக் கூடத்தில் (அஃகசாலையில்) இருந்து வெளிப்போந்துலாவிய காசுகள் ஏறக்குறைய கி.பி. 700-ம் ஆண்டிற்கு முற்பட்டவை என உணரக் கிடக்கின்றது.

கொற்கையில் நடந்த கடல் வாணிபம் அனைத்தும் ஆற்றுக்குக் கீழ்பக்கம் மூன்றுவது கல்லில் உள்ள காயலில் உள்ள புதிய துறைமுகத்திற்கு மாற்றப்பட்டது. காயல்

பல நூற்றாண்டுகள் வரை கீழ்நாட்டு மாபெரும் வணிகத் தலைமைப் பதிகளுள் ஒன்றாக விளங்கியது. பதின்மூன்றாம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் இங்கு வந்திறங்கிய மார்க்க போலோ மறுமுறையும் வந்துள்ளார். பாண்டிய நாட்டு மக்களும் மன்னரும் பெற்றிருந்த செல்வச் சிறப்பையும் புறக் கோலத்தோற்றத்தையும் கண்டு வியந்தார். கொற்கைத் துறைமுகத்தைப் பாழாக்கிய அதே நிகழ்ச்சி காயல் துறைமுகம் கைவிடப்பட்டதற்கும் காரணமாயிற்று.*

சேரநாட்டுத் துறைமுகம்

சேரநாட்டுத் துறைமுகங்களில் சிறப்புற்று விளங்கியது முசிறியேயாகும். இங்கு கடற் கொள்ளைக்காரர்களாகிய கடம்பர்களின் தொல்லை அதிகம் இருந்து வந்ததால், யவனர்கள் கொற்கைத் துறைமுகத்தையே பெரிதும் நாடினர்.

முசிறித் துறைமுகத்தில் ஏனைய துறைமுகங்களைப் போன்று கலங்கரை விளக்கும் சுங்கச் சாவடியும் பண்டக சாலைகளும், கிடங்குகளும், தளங்களும் பிறதுறைகளும் இருந்தன. பிரஞ்சு வரலாற்றாசிரியரான இராபர்ட்சன் 1821-ம் ஆண்டில் எழுதிய வரலாற்று நூலில் பின்வருமாறு இத்துறைமுகத்தைப் பற்றி எழுதியுள்ளார்:

"மேற்குக் கடற்கரையில் அமைந்த மிகப்பெரிய வணிகத் துறைமுகங்களுள் இரண்டாவதாக மதிக்கப்பெறும் முசிறியில் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பண்டங்களுக்கும், நருமதை ஆற்றின் தென்கரையில் உள்ள பர்கஜா (புரோட்ச்) என்னும் இடத்தில் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பொருள்களுக்கும் வேற்றுமையே இல்லை. அவை முந்திரிப் பழச்சாறு, செம்பு, வெள்ளீயம், இடைக்கச்சுகள், வெண்பளிங்குகள், குதிரைப் பல்லுருவ நச்சுக் கற்கள், காரீயம், செம்பொற் காசுகள், வெண்பொற்காசுகள் ஆகும். முசிறிப் பட்டினத்தினின்று ஏற்றுமதிசெய்யப்பட்டவை முத்துக்கள், பட்டாடை

*The Early History of India by V. Smith

கள், நறுமணப் பொருள்கள், ஆமை ஓடுகள், பளிங்குக் கற்கள், வைரம், மிளகு முதலியன என்று செங்கடற் செலவின் ஆசிரியர் கூறுகிறார்.''

மற்றொரு பிரஞ்சு வரலாற்று நூலாசிரியரான இலெகூ தெப்ளேக்ச் என்பவர் பிரஞ்சு மொழியில் எழுதிய இந்திய வரலாறு என்னும் நூலில்,

''இந்தியாவின் மேற்குக் கடற்கரையில் உள்ள சில பட்டினங்களுக்கு எகிப்தியர்களும், தீரியர்களும் (பொனிசீயர்களும்) உரோமர்களும் அடிக்கடி வந்து போயினர். செங்கடல், பாரசீகக் குடாக் கடல் வழியாக நடைபெற்ற வாணிபத்திற்குப் பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்லும் நல்ல வழியாக இது விளங்கியது. பிளினியும் தாலமியும் கூறுவதுபோல் திண்டி (தொண்டி) என்றும் முசிறி என்றும் பராஸ் அல்லது பெக்காரே (வைகரை) என்றும் அப்பட்டினங்கள் பெயர் பெறும். இவற்றினை நோக்கிக் கொத் தொனரா (கோட்டயம்) வினின்றும் மெல்சிந்தா அல்லது நெல்சிந்தாவினின்றும் மிளகு மூட்டைகள் ஏற்றிச் செல்லப்பட்டன. இன்று, இந்நகர்களின் இருப்பிடங்கள் இவைதான் என்று உறுதியாகக் கூறுவது அரிதாயினும் கடற்கரைப் பாங்கரிலே கோவாவிற்கும் தலைச்சேரிக்கும் இடையே அவைகள் இடம் பெற்றிருத்தல் வேண்டும் என்று தெளிதற்குப் பல நுண்ணிய காரணங்கள் உள்ளன.'' என்று கூறுகிறார்.

பண்டைக் காலத்தில் கண்ட கலங்கரை விளக்குகளின் அடிப்படையில் இன்று புதிய கலங்கரை விளக்குகள் கட்டப் பட்டுள்ளன. இவ்விளக்குகள் இன்று விஞ்ஞான அடிப்படையில் துறைமுகங்களிலும் கடலிலுள்ள பாறைகளின்மீதும் கடலினுள்ளும், முனைகளிலும் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

இவை செங்கற்களால் வட்ட வடிவமாகக் கோபுரங்கள் போல் கட்டப்பட்டுள்ளன. இவற்றுள் உச்சிவரை ஏறத் தக்க படிகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. கடற்கரைக்கு அருகில் அமைக்கப்பட்ட விளக்குகள் உறுதியாகக் கட்டப்பட்டுள்ளன.

இதன் சிறப்பான அம்சம் உச்சியில் இருக்கும் ஒளி விளக்கேயாகும். இது இன்றைய இயந்திர நுட்பத்தால் 20 மைல் தூரம்வரை ஒளி வீசும்படி செய்யப்பட்டிருக்கிறது. 8 அடி உயரம் 6 அடி விட்டமுள்ள பீப்பாய் உருவக் கண்ணாடி (லென்ஸ்) ஒன்று உச்சியில் வைக்கபட்டிருக்கிறது.

இந்தக் கண்ணாடி உருவில் ஒரு பகுதி கருப்புவண்ணம் பூசப்பட்டிருக்கிறது. உள்ளே ஒளி மிகுந்த விளக்கு இருக்கிறது. சுற்றி இருக்கும் கண்ணாடி இயந்திரத்தின் மூலம் சுழலச் செய்யப்படுகிறது. அது சுழலும்போது கருநிறம் பூசப்பட்ட கண்ணாடி வரும் திசையில் ஒளி செல்லாது மறு பகுதி வரும்பொழுது அப்பகுதியிலுள்ள இடத்தில் ஒளி வீசும். ஒளியின் பாதையில் வரிசை வரிசையாக பல பட்டைகள் தீட்டப்பட்டிருப்பதால் ஒளி பல மடங்கு அதிகமாகத் தெரிகிறது. இருநூறு பட்டைகளையுடைய பெரிய விளக்குகளும் இருக்கின்றன.

ஹாலந்தில் ஹெல்டர் அருகில் உள்ள ஒரு கலங்கரை விளக்கு 197 அடி உயரமுள்ளது. இதுதான் உலகில் உயர்ந்த விளக்காய் இருந்தது. முன்பு அவ்விளக்கிற்குத் தாவர எண்ணெய் உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. இன்று நிலக்கரி, தாது எண்ணெய், மின்சாரம் முதலியவைகள் உபயோகப் படுத்தப்படுகின்றன.

அமெரிக்காவில் நேவ்சிங் என்ற இடத்திலுள்ள ஒளி விளக்கு 90 இலட்சம் மெழுகுவர்த்தி ஒளிதரும் பெரிய விளக்காகும். கடலினுள் கட்டப்படும் விளக்கே அதிகச் சிரமமும் செலவும் தருவதாகும். அதனை, நிர்வகிப்பதிலும் சிரமம் உண்டு; அபாயமும் நிறைந்தது. இங்கிலீஷ் கால்வாயில் உள்ள எடிஸ்டோன் விளக்கு இவ்வகை விளக்குகளிற் பெரியது.

ஆழம் குறைந்த இடங்களைக் காட்டக் கடல் மிதவை அமைத்து அதில் விளக்கு வைப்பதும் உண்டு. இதுவும் ஒரு வகைக் கலங்கரை விளக்கேயாகும். கப்பல்கள்மீது விளக்கு

அமைத்து அதையும் மிதக்கும் கலங்கரை விளக்காக உபயோகித்து வருகிறார்கள்.

இந்தியா சுதந்திரம் பெற்றபின் கப்பற்கலையில் பெருங் கவனம் செலுத்த ஆரம்பித்துள்ளது. புதிய கப்பல்கள் வாங்கப்பட்டுள்ளன. கடல் தளங்களும் கடல் துறைமுகங் களும் எழுந்துள்ளன. புதிய கப்பல்கள் பல கட்டப்பட்டுள்ளன. கலங்கரை விளக்குகள் பல உருவாக்கப்பட்டுள்ளன.

கத்தியவார் கடற்கரையில் உள்ள ஒக்ஹா என்னும் துறைமுகத்தில் இருந்து 25 கல் தொலைவில் 200 அடி உயரமுள்ள ஒரு பெரும் கலங்கரை விளக்கு உருவாக்கப் பட்டுள்ளது. இது உலகிலுள்ள பெரிய கலங்கரைவிளக்காக மதிக்கப்பெறுகிறது. இது இலட்சம் கிலோவாட் சக்தியுள்ள விளக்கு. மின்சக்தியால் ஒளியுற்று மிளிரும் இந்தக் கலங் கரை விளக்கிலே தொலைபேசி, (டெலிபோன்) கம்பியில்லா தந்தி (வயர்லெஸ்) ஒலிபெருக்கி போன்ற சாதனங்கள் அமைக்கப்பெற்றுள்ளன.

இன்று இந்தியாவில் கல்கத்தா, சென்னை, விசாகப் பட்டினம் ஆகிய துறைமுகங்கள் கிழக்குக் கரையில் பெரிய துறைமுகங்களாக அமைந்துள்ளன. 15 கோடி ரூபாய்ச் செலவில் தூத்துக்குடியில் பெரிய துறைமுகம் அமைக்கப் பட்டு வருகிறது. மேற்குக் கரையில் கொச்சி, மர்மகோவா, பம்பாய், காண்டலா ஆகிய இடங்களில் பெரிய துறை முகங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இந்தியாவில் எட்டுப் பெரிய துறைமுகங்களும் பதினைந்து நடுத்தரத் துறைமுகங் களும் இருக்கின்றன. அதோடு 170-க்கு மேற்பட்ட கலங் கரை விளக்குகளும் உள்ளன. அவைகளுள் சென்னை, பம்பாய். மாமல்லபுரம் கலங்கரை விளக்குகள் குறிப்பிடத் தக்கனவாகும். சென்னையில் உள்ள கலங்கரை விளக்கு 1-6-1894-ல் கட்டப்பட்டது. இதன் உயரம் 166 அடி. இலட்சம் மெழுகுவத்திகளின் சக்தியுள்ள இதன் ஒளி 20 கல் தொலைவிற்குத் தெரியும்.

கலங்கரை விளக்குகள் அமைக்க முடியாத இடங்களில் அதற்கென உருவாக்கப்பட்ட கப்பல்களின் உச்சியில் விளக்கை ஏற்றிக் கப்பல்களுக்கு இன்று வழி காட்டுவர். இதனை மிதக்கும் கலங்கரை விளக்கு என்று கூறலாம். கலங்கரை விளக்குக் கப்பல் என்றாலும் பொருந்தும். நவீன இயந்திர வசதிகளோடு கூடிய கலங்கரை விளக்குக் கப்பல்கள் இன்று பல நாடுகளிலும் உள்ளன. இந்தியாவும் இத்தகைய கலங்கரை விளக்குக் கப்பலைப் பெற்றிருப்பது களிப்பிற்குரிய விஷயமாகும்.

7. தமிழர்கள் மீன்பிடிக்கக் கண்ட முதற் சாதனங்கள்

தமிழகத்தில் மூவாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்பே மரக் கலங்கள் வளர்ச்சி பெற்றிருந்தன என்று எடுத்துக்காட்ட எண்ணற்ற சான்றுகள் உண்டு. இலெமூரியாக் கண்டம் என்று கூறப்படும் கடல் கொண்ட பண்டையத் தமிழ கத்திலே கலங்கள் பிறந்து வளர்ந்தன.

முதற்சங்க காலத்திலே மூதூர் என்னும் தென் மதுரையில் பாண்டிய மன்னர்களின் பழங்குடியில் சத்தி விரதன் என்னும் மன்னன் ஒருவன் இருந்தான். அவனது ஆட்சிக் காலத்திலே தமிழகத்தில் ஒரு மாபெரும் கடல் எழுச்சி (மகாப் பிரளயம்) தோன்றியதால் தமிழகத்தின் பெரும் பகுதியை இந்து மாக்கடல் விழுங்கியது. சத்தியவிர தனும் அவனது உறவினர்களும் ஓர் ஓடத்தில் ஏறி மலைய மலை சென்று உயிர் தப்பினார்கள் என்று பாகவதம் கூறுகிறது. சதபதப் பிரமாணமும் இக்கூற்றை ஆதரிக்கின்றது.*

ஐயாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்பே தமிழர்களின் முன் னோர்கள் கலங்கட்டும் கலையைக் கற்றுணர்ந்துள்ளார்கள் என்பதற்குச் சான்றுகள் உள. மொகஞ்சதாரோவில் கிடைத்த மரக்கல உருவம் பொறித்த முத்திரைகள் அசைக்க முடியாத சான்றாக மிளிர்கின்றன.

தமிழில் உள்ள பேர் அகராதிகளிலும், மண்டல புருடன் சூடாமணி நிகண்டு, சேந்தன் திவாகரம் போன்ற

---

*கருணாமிர்த சாகரம் - திரு. மு. ஆபிரகாம் பண்டிதர். முதல் புத்தகம், முதல் பாகம். பக். 18—21.

நூல்களிலும் தமிழர்கள் கடலுக்கு அளித்துள்ள பெயர்களே அவர்கள் கடலோடு கொண்ட தொடர்பை நன்கு புலப் படுத்துவனவாக இருக்கின்றன. கடலுக்கு, அத்தி, அம் போதி, அரி, அருணவம், அலை, அளக்கர், அப்பு, அம்பரம், அமபுராசி, ஆழி, ஆர்கலி, உவரி, உப்பு, உந்தி, ஓதம், கார் கோள், குரவை, சக்கரம், சவதி, சலராதி, சமுத்திரம், சாகரம், சிந்து, திரை, தெண்டிரை, நரலை, நீர், நேமி, நதிபதி, நீராழி, பரவை, புணரி, பரப்பு, பயோத்தி, பாரா வாரம், பெருநீர், மகரால்யம், மகோததி, பௌவம், முன்னீர், வாரம், வாரிதி, வேலை, வேலாவலயம் முதலிய பெயர்கள் காணப்படுகின்றன. இன்றும் இவைகள் செயயுள் வழக்கில் பாவலர்களால் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

இதே போன்று மரக்கலத்திற்கும் பல பெயர்கள் காணப்படுகின்றன. சேந்தன் திவாகரம் என்னும் நூலில்,

> "வங்கம் பாதை ம்தாணி யாணம்
> தங்கு மதலை திமில் பாறு அம்பி
> பஃறி சதாவே பாரதி நவ்வே
> போதம் தொள்ளை நாவா என்றிவை
> மேதகு நீர்மேல் ஓடும் மரக்கலம்"

என்றும்,

> "பஃடு பஃறி யம்பி யோடம்
> திமிலை தோணி யெனச் செப்பினரே"

என்றும்,

> "பகடு பட்டிகை யானம் அம்பி
> படுவை தொள்ளை புணை மிதவை, தெப்பம்"

என்றும் கப்பல், தோணி, தெப்பம் முதலிவைகளின் பெயர்கள் கூறப்பட்டுள்ளன. இஃதன்றி நமது தமிழ் அகராதிகளில் கப்பலுக்கு ஒங்கல், கலம், சதா, சோங்கு, பாதை, பாறு, போதம், மலை ஆகிய பெயர்களும் தோணிக்கு பொறி, ஓதி, மசுலா, படகு, வள்ளம், வத்தல், வஞ்சி, குல்லா

ஆகிய பெயர்களும் கூறப்பட்டுள்ளன. இவைகளில் பல தமிழ்ச்சொற்கள்; சில வேறுதிராவிட மொழிச் சொற்கள்.

கப்பல் ஓட்டுபவனைக், கப்பல்காரன், சுக்கான்காரன்*, படகு ஓட்டி, ஓ'டக்காரன், மாலுமி, மீகாமன், நீகான், தண்டல், கப்பல் ஓட்டி, மரக்கலமோட்டி என்றெல்லாம் கூறுவர். மேலும் கப்பலில் பணியாற்றும் ஒவ்வொரு தொழிலாளிக்கும் ஒவ்வொரு பெயர் உண்டு.

ஓடம் செலுத்து கம்பை உடு, துடுப்பு, துளவை, சத்தகம், என்றும், சிறு படகுகளைச் செலுத்தும் உந்துகம்பைத் தாங்குபருமல் என்றும், கப்பலைக் காற்றடிக்கும் திசை நோக்கிச் செலுத்தக் கட்டும் படங்கை (பாயை)க் கட்டும் மரத்தை கூம்பு, பாய்மரம், பாய்ப்பருமல் என்றும், கப்பலை இயக்கும் பொறியை சுக்கான் என்றும், கப்பலை நிலையாக நிறுத்தும் கருவியை நங்கூரம் என்றும் கூறுவார்கள்.

பாய்மரங்கள் பெரிய பாய்மரம், திருக்கத்தி மரம், காணப்பாய் மரம், கோசுப்பாய் மரம் எனப் பலவ்கைப் படும். கப்பலில் உபயோகிக்கப் பலவிதக் கயிறுகள் உண்டு. அவற்றை ஆஞ்சான் கயிறு, தாம்பாங் கயிறு, வேடங்கயிறு, பளிங்கைக் கயிறு, மூட்டங்கயிறு என்று சொல்லுவார்கள்.

கப்பலில் உள்ள ஒவ்வோர் உறுப்புக்கும், பலகைகளுக்கும், ஆணிகளுக்கும் தனித் தனிப் பெயர்கள் உண்டு. அதேபோல் கப்பலில் நடைபெறும் ஒவ்வொரு தொழிலுக்கும் தனித் தனிப் பெயர்கள் உண்டு.

நிற்க, தமிழில் உள்ள கப்பற்கலை நூல் காடேறி விட்டது. கப்பல்கள், தோணிகள், ஓடங்களைப் பற்றிக் கூறும் நூல்கள் ஒன்றுகூட நம்மிடம் இல்லை. அவைகளின் உருவப் படங்களும் கிடைக்கவில்லை.

*கப்பல், படகு முதலியவைகளை இயக்கி விரும்பும் திசைக்குச் செலுத்த உபயோகிக்கும் சாதனம் சுக்கான். எனவே இயக்கி ஓட்டுபவனை சுக்கான்காரன் என்று அழைத்தனர்.

தமிழ் இலக்கியங்களிலும் நிகண்டுகளிலும் அகராதிகளிலும் சுமார் நூறு மரக்கலங்களின் பெயர்கள் காணப்படுகின்றன. இவைகளில் ஒன்றுக்கே பத்திற்கு மேற்பட்ட பெயர்கள் இருக்கலாம். இப் பெயர்களைக் கொண்டு இவைகளின் வகைகளை நாம் நிர்ணயித்துவிட முடியாது. மேலும் இலக்கியங்களின் மூலம் பெயர்களை அறியலாமே யொழிய அவற்றின் உருவங்களை அறிய முடியாது. வட இந்தியாவைப்போல் இங்கு பேராறுகள் இல்லாததால், ஓடங்களோ தோணிகளோ சாதாரணமாக நீரைக் கடக்கவோ பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்லவோ பயன்படுத்தப்படவில்லை. கடற்கரையோரப் பயணங்களுக்கும் பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்லவும் தோணிகளோ, ஓடங்களோ, அம்பிகளோ, மரக்கலங்களோ பயன்படுத்தப்படாததால் அவற்றின் உருவங்களை நம்மால் அறிய முடியவில்லை.

என்றாலும் நாம் பெற்றிருக்கும் இலக்கிய அறிவைக் கொண்டும், தமிழகத்தில் ஆங்காங்கு காணப்படும் ஒரு சில கலங்களைக் கொண்டும், சிறப்பாக யூகத்தைக் கொண்டும் மரக்கலங்களை நான்கு பிரிவாகப் பிரித்துள்ளேன். முதல் பிரிவில் (1) கட்டுமரம், (2) தெப்பம் (*Raft*) (3) மிதவை (*Raft boat*) (4) பஃடு (5) பட்டிகை (சிறு தெப்பம்) (6) யானம் (7) புணை (கட்டு மரத்தைவிடப் பெரியது) (*Raft flor*) (8) பாதை (அடி தட்டையாக இருக்கும் தோணி) ஆகியவைகள் அடங்கும்.

இரண்டாம் பிரிவில் (1) பஃறி - சிறு படகு (*Coracle boat*) (2) பரிசில் - ஆறுகளைக் கடக்கும் சிறு மிதவை (*Coracle wicker - boat covered with leather, used to cross River*) (3) ஓடம் - சிறு தோணி (*Ferry boat*) (4) வள்ளம் (5) திமில் - மீன் பிடிக்கும் பெரிய ஓடம் (6) படகு - சிறு ஓடம் (*boat*) (7) படுவை (8) வஞ்சி ஆகியவைகள் அடங்கும்.

மூன்றும் பிரிவில் (1) தோணி - பெரிய ஓடம் (2) பள்ளி ஓடம் - அம்பி (உல்லாசப் படகுகள்; முகப்பில்

விலங்குகள் பறவைகளின் முகங்கள் உள்ளவை) (3) நீரணி மாடம் - பெரிய உல்லாசப் படகு (4) தானக மாடகம் (அகன்ற நீரணி மாடம்) (5) வள்ளம் - சிறிய ஓடம் (*Canoe - made of the trunk of a tree*) (6) நவ்வி - ஒரு வகைச் சிறு மரக்கலம் (*Boat vessel*) ஆகியவைகள் அடங்கும்.

நான்காம் பிரிவில் (1) நாவாய் - ஆழ்கடலில் அயல் நாடுகளுக்கு சென்று மீளும் கப்பல் (2) மரக்கலம் - பெரிய கப்பல் (3) மதலை - சிறு கப்பல் (*Ship boat*) (4) பாய்க் கப்பல், (பாய்கட்டி ஓடும் கப்பல்) (5) வங்கம் - வங்கர்கள் பாணியில் தமிழர்கள் கட்டிய விரைந்து செல்லும் சிறு கப்பல் (6) கலன், உரு, முதலிய பெரிய மரக்கலங்கள் ஆகியவைகள் அடங்கும்.

இவைகளில் புணரி, படகு, வஞ்சி என்று கூறப்படுபவைகள் வெவ்வேறு வகையான சிறு ஓடங்கள், என்று சிலர் கூறுகின்றனர். ஓடம், ஓதி, தோணி, தெப்பம், கலம், உரு, கப்பல் முதலிய சொற்கள் வெவ்வேறு வகை மரக்கலங்களைக் குறிக்கும் என்று திரு. ந. சி. கந்தையாபிள்ளை அவர்கள் கூறுகிறார்கள்.* கட்டுமரங்களை வட நாட்டார் தியுமந என்பார்கள்.

வங்கம், மகாராஷ்டிரம் போன்ற மாநிலங்களில் பழைய படகுகளும், ஓடங்களும், அம்பிகளும் பிறவும் இன்றும் நீரில் ஓடி வருகின்றன. அங்கு சிற்பச் சான்றுகளும் ஓவியச் சான்றுகளும் கிடைக்கின்றன. அவர்கள் மொழிகளில் நீர்ப் போக்குவரத்துச் சாதனங்களைப் பற்றிய பல நூல்களும் உள்ளன. பத்திரிகைகளிலும் பல அறிஞர்கள் கட்டுரைகள் எழுதி வருகின்றனர்.

தமிழகம் நீர்ப் போக்குவரத்துச் சாதனங்களின் தாயகம் என்று கூறப்படுகிறது. ஆனால் அதைப்பற்றி ஒரு

*உலக நாகரிகத்தில் தமிழர் பங்கு - ந. சி. கந்தையா பிள்ளை - பக். 48.

நல்ல நூல் எழுதுவதற்குரிய முதனூல்களும், சான்றுகளும் அதிகம் கிடைக்கவில்லை. என்றாலும் நமது நாட்டு நீர்ப் போக்குவரத்தைப் பற்றியும் மீன் பிடிக்கும் சாதனங்களைப் பற்றியும் சில ஐரோப்பியர்கள் எழுதிய குறிப்புகள் நமக்கு உதவியாக இருக்கின்றன. எல்லாவற்றையும் விடத் தலை முறை தலைமுறையாய் மீன் பிடித்தும், போக்குவரத்துச் சாதனங்களை இயக்கியும் வரும் பரதவர்கள் பேருதவியாய் இருக்கிறார்கள்.

முதன் முதலாகத் தமிழர்கள் நீரைக் கடக்கவும் மீன்களைப் பிடிக்கவும் இயற்கையிடமிருந்து பெற்ற சாதனம் மரமேயாகும்.

ஆதியில் அவர்கள் உபயோகித்த மரம் சிறியதாய் இருந்தது. ஆகையால் அதைச் சின்னமரம் என்றனர். பின்னர் அதன் உபயோகம் அதிகப்படவே பெரிய மரங்கள் தேவைப்பட்டன. எனவே நீரைக் கடக்க உபயோகிக்கப் பெற்ற பெரிதான நீண்ட மரத்தைப் பெரியமரம் என்றனர். அப்பெயர்கள் இன்றும் நிலைத்துள்ளன.

முதலில் கைகளால் நீரைப் பின்னுக்குத் தள்ளி இவற்றை ஓட்டினர், அப்பால் ஒரு நீளமான உந்து கம்பை-தாங்கு பருமல் என்னும் ஒரு கம்பை நீரின் அடித்தரையில் ஊன்றிக் காலால் உந்தித் தள்ளி மரத்தைச் செலுத்தி வந்தனர். காற்றின் உதவியின்றி மரங்களைச் செலுத்துவதற்கு இந்தத் தாங்கு பருமல் மிகவும் உபயோகமாய் இருந்தது. இருபதாம் நூற்றாண்டில் கூட இது உபயோகிக்கப்படுகிறது.

இவைகளை மூங்கில் கழிகளால் அல்லது தேக்குவாரிகளால் தயார் செய்கின்றார்கள். இது சுமார் பத்து அடி நீளம் முதல் பன்னிரண்டு அடி நீளம் வரை இருக்கிறது. தாங்குபருமலை ஆழமான நீர் நிலைகளில் பயன்படுத்த முடியாததால் அதற்குப் பதிலாக துடுப்பு, தண்டு, துளவை என்று கூறப்படும் ஒரு நீண்ட கம்பை மீனவர்கள் உபயோகப்படுத்த ஆரம்பித்தனர்.

முற்காலத்திலே நமது செம்படவர்கள் படகின் நடுவில் கூம்பு என்ற கம்பை நட்டு அதன்மீது ஓலைப்பாய், தாழம் பாய், கோரைப்பாய், மூங்கிற்பாய் முதலியவைகளைக் கட்டிப் படகுகளை அல்லது கட்டுமரங்களை விரைவாகக் கடலில் செலுத்துவார்கள். இந்தப் பாய்கட்டி மரத்தைப் பாய்ப் பருமல் என்பார்கள்.

முற்காலத்தில் உபயோகித்த தோல், கிடைப்பது அரிதாகப் போனதால் பாய்கள் உபயோகப்படுத்தப் பட்டன. அப்பால், பாய்களைவிட உறுதியானதும் வசதி யானதுமான கனத்த துணிகள் உபயோகப்படுத்தப் பட்டன. முற்காலத்தில் பாய்களை உபயோகித்ததால் துணிகளுக்கும் பாய் என்று பெயர் வந்தது.

ஓடம், தோணி, கப்பல் முதலிய எந்த நீர்ப்போக்கு வரத்துச் சாதனங்களிலும் இன்று ரெட்டு என்ற ஒரு முரட்டுத் துணியே பாயாக உபயோகப்படுத்தப்படுகிறது. இந்த ரெட்டுக் கட்டி ஓடும் தோணிகளையும் ஓடங்களையும் கப்பல்களையும் பொதுவாகப் பாய்க் கப்பல் என்றே அழைக் கின்றனர்.

சாஸ்திர ஞானம்

தமிழ் நாட்டு மீனவர்கள் மிகத் தொன்மையான காலத்திலே நீரியல், வானியல் நூல்களை அறிந்திருந்தனர். இவர்கள் கடலின் நீரோட்டங்களையும், கடலில் மீன்கள் தரும் ஒலிகளையும், கடற்பறவைகளின் போக்கையும், கடல் நீரின் தட்பவெட்ப நிலைகளையும், விண்மீன்களின் நிலை களையும் கொண்டு, காற்று, புயல், மழை முதலியவைகளை முன்கூட்டியே சூசகமாக அறிந்தனர்.

இரவு நேரங்களில் விண்மீன்களின் இருப்பிடத்தையும், கரையோரப் பகுதிகளின் வெளிச்சங்களையும் கொண்டு கடலில் தாங்கள் இருக்கும் இடத்தையும், கடல் நீரின் ஆழத்தையும், கடலுக்கடியில் உள்ள பாறைகள், குன்றுகள்

முதலியவைகளையும் மிகத் துல்லியமாக அறிந்து கலங்களைச் செலுத்தினர்.

கடல் நீர் தேங்கிக் கிடப்பதில்லை. அது ஓடிக்கொண்டே இருக்கும். சில சமயங்களில் கடலின் அடிப்பாக நீர் மட்டும் ஓர் திசையை நோக்கி ஓடும். அப்பொழுது மேற் பரப்பிலுள்ள நீர் ஓடாமல் நிற்கும், அல்லது எதிர்த் திசையை நோக்கி ஓடும்.

மீனவர்கள் தாவுக் கயிறு (ஒரு கயிற்றின் நுனியில் சிறு கல்லைக் கட்டி நீரின் அடியில் விடுவது) மூலம் நீர் ஓட்டத்தின் வேகத்தையும் தன்மையையும் நிர்ணயிப்பார்கள்.

தாவுக் கயிறு இல்லாதவர்கள் விண்மீன்களின் வெளிச்சத்தையும், கரையோரங்களின் வெளிச்சத்தையும் கொண்டும், கடல் நீரின் அசைவை அறிந்தும் நீரோட்டத்தின் தன்மையைக் கணக்கிடுவர்.

பகல் வேளையில் தொலைவில் தெரியும் மலைமுகடுகளையும் கரைப் பகுதிகளின் எல்லைகளையும் குறியாக வைத்து கடல் நீரின் வேகத்தையும், தாங்கள் இருக்கும் இடத்தையும், நீரின் ஆழத்தையும், கடலின் அடியில் மலை, மடை, மணல் முதலியவைகள் இருக்கும் இடத்தையும் எளிதில் உணர்ந்து கொள்வார்கள்.

ஒரு கட்டு மரத்தில் செல்லும் மீனவர் மற்ெறாரு கட்டு மரத்தில் வரும் மீனவரைச் சந்தித்துக் குசலம் விசாரிக்கும் போது "என்ன நீவாடு" என்று கேட்பதுண்டு. அதன் பொருள் 'என்ன நீர் ஓட்டம்' என்பதேயாகும்.

நீர் ஓட்டங்கள், வாணிவாடு, சோணிவாடு, அரணிவாடு, கரைக்கத்திநீவாடு என்று வழங்கப்படும். இவைகள் முறையே வடக்கிலிருந்து தெற்காகவும், தெற்கிலிருந்து வடக்காகவும், மேற்கிலிருந்து கிழக்காகவும், கிழக்கிலிருந்து மேற்காகவும் ஓடும் நீரோட்டங்களைக் குறிக்கும்.

மரங்களைக் கொடிகளினுல் கட்டியமைத்த சாதனத்தைத் தமிழர் கட்டுமரம் என்றனர். அதுவே இன்று

மனிதன் விஞ்ஞான அறிவின் முதிர்ச்சியால் கண்டிருக்கும் அணுசக்திக் கப்பல்களுக்கெல்லாம் தாயாகும்.

இதைப் போன்ற ஒரு சாதனம் ஆங்கில நாட்டில் கூட எழுந்ததில்லை. எனவே நமது நாட்டில் கண்ட மீன் பிடிக்கும் சாதனத்தை ஆங்கிலேயர்கள் கண்டு ஆச்சரிய முற்று அதன் பெயரை அறிய விழைந்தனர். கட்டுமரம் என்று கூறியதும் அவர்களால் சரியாக உச்சரிக்க முடிய வில்லை. எனவே அவர்கள் கட்டமரான் *(CATAMARAN)* என்று கூறினர். தொன்று தொட்டு ஆங்கிலேயர்கள் இதைக் கட்டமரான் என்றே பேசியும் எழுதியும் வருகின் றனர். இப்பொழுது ஆங்கில அகராதிகளிலும் இலக்கியங் களிலும் மட்டுமின்றி கலைக் களஞ்சியத்திலும் அவ்வாறே குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

கட்டமரான் என்ற வார்த்தைக்கு ஆங்கில அகராதி களில் இரு மரக்கட்டைகளைக் கயிற்றால் பிணைத்து கடலில் செலுத்தி மீன் பிடிக்கும் ஒருவகைப் படகு என்றே பொருள் கூறப்பட்டு இருக்கிறது. நமது கப்பற்கலையை ஆராய்வோர் முதலில் இந்தக் கட்டுமரத்தைத் தான் ஆராய முற்பட வேண்டும். கப்பல்களின் மூலக்கருவான கட்டுமரம் தமிழர் களின் தனி உடமை என்று கூறினால் அது மிகையாகாது.

இணைக் கட்டுமரம்

ஒரு மரத்தோடு மற்றொரு மரத்தைக் கொடி அல்லது நாரினால் இணைத்துக் கட்டி ஆதியில் அதைத் தமிழர்கள் கட்டுமரம் என்றனர். மரம் மக்களுக்கு இயற்கை அன்னை அளித்த அருங்கொடை என்றால் கடடுமரம் மக்கள் தம் அறிவின் முதிர்ச்சியால் கண்ட ஒரு மிதப்புக் கருவியாகும். இணைக் கட்டுமரத்தைக் கோலாமரம் என்றும் கூறுவர்.

முக்கட்டு மரம்

ஒரே அளவுள்ள மூன்று தடிகளை ஒன்றாக வைத்துக் கட்டுவது முக்கட்டு மரம் ஆகும். பெரிய தடி ஒன்றின் இரு

பக்கத்திலும் சற்று உயரமாக இருதடிகளைத் தூக்கி முன் பக்கம் (அணியம்) கவட்டை போன்ற வாரிக்கல் (கொம்புகள்) வைத்துக்கட்டி, இறுதியில் அதாவது பின்பக்கம் (பின் தலையில்) அகன்ற வாயுள்ள கவட்டை போன்ற வாரிக்கல் ஒன்றையும் வைத்து வள்ளிக்கொடி அல்லது பனைநாரினுல் இணைத்து அசையாமல் கட்டுவது முக்கட்டு மரம் ஆகும். நடுவில் உள்ள தடிக்கு நடுவட்டி என்றும் இரு பக்கங்களில் இணைக்கப்பட்டுள்ள தடிகளுக்குத் தரம் என்றும் பெயர் கூறப்படும்.

இணைக்கட்டு மரம் இளம்பிராயத்திலே வழக்கிழந்து போயிற்று. முக்கட்டு மரமே பண்டுதொட்டு இன்று வரை நிலைத்து நிற்கிறது. ஆனுல் இன்று முக்கட்டு மரம் கட்டு மரம் என்றே அழைக்கப்பட்டு வருகிறது.

இந்தக் கட்டுமரத்தைக் கடலில் மிதக்க விடுவதற்கும் கடலினின்று கரையில் தூக்கி வைப்பதற்கும் உபயோகப் படுத்தப்படும் தடியைக் கொம்புத் தடி எனக் கூறுவர். இக்கொம்புத் தடி பெரும்பாலும் முதிர்ந்த உடைமரங்களிலிருந்து செய்யப்பட்டதாக இருக்கிறது. கட்டுமரத்தை ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு அகற்றும்பொழுது முன் கொம்பிற்கு நேர் கீழேயுள்ள மரத்தின் தடுப்பிலும், அதேபோல் பின் பக்கத்தில் உள்ள கொம்பின் தடுப்பிலும் இந்தத் தடியை வைத்துத் தூக்குவதால் இதற்குக் கொம்புத்தடி என்று பெயர் சூட்டப் பெற்றது.

மூன்று மரங்களால் இணைக்கப்பட்ட கட்டு மரத்தின் எடை சுமார் 6 முதல் 8 டன் வரை இருக்கும். இந்தக் கட்டுமரத்தை மீனவர்கள் 4 பேர்கள் கூடி கொம்புத் தடியின் துணையால் ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு அப்புறப்படுத்துகிறார்கள்.

இறுக்குமரம்

முக்கட்டு மரத்தைவிட நல்ல வசதியான மரங்களைக் காணவேண்டும் என்று கருதி, நான்கு மரங்களை ஒன்ருக

இணைத்து இறுக்கு மரம் என்ற ஒரு புதிய மரத்தைக் கண்டனர். இறுகக் கட்டப்பட்டதால் இறுக்குமரம் என்று கூறினர் போலும். இந்த இறுக்குமரம் திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் நாலட்டி மரம் என்று அழைக்கப்பட்டதாகத் தெரிகிறது. நாலு மரங்கள் அடுத்தடுத்து வைத்துக் கட்டப்பட்டதால் நாலட்டி மரம் எனப்பட்டிருக்கலாம்.

நாலட்டிக் கட்டுமரம் இன்று திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் இல்லை. தஞ்சை மாவட்டத்தில் இருப்பதாகக் கூறப்படுகிறது. இரண்டு பெரிய தடிகளை நடுவில் சமமாக வைத்து இணைத்து, இருபக்கங்களிலும் இரண்டு சிறு தடிகளைச் சற்று உயரமாகத் தூக்கிவைத்து, இருபக்கங்களிலும் அதாவது முன்னும் பின்னும் வாரிக்கல் (கொம்புகள்) வைத்துக் கட்டுவதே நாலட்டிக் கட்டுமரம் ஆகும். இது இன்று அரபிக் கடல் ஓரங்களில் அதிகமாகத் தென்படுவதாகக் கூறப்படுகிறது. நாலட்டிமரம், ஏனைய கட்டுமரங்களைவிட வசதி மிகுந்ததாய்த் தெரிகிறது. ஆனால், முக்கட்டு மரம் போலக் கச்சிதமாகக் காணப்படவில்லை.

தண்டில் மரம்

மீனவர்களின் தேவைகளும், அறிவும் பெருகவே நாலட்டி மரத்தைவிட வசதியான மரத்தைக் காண நினைத்து, மூன்று மரங்களை நடுவில் சமமாக வைத்து இரு மரங்களை இரு பக்கங்களிலும் சற்று உயரமாகத் தூக்கி வைத்துக் கொடியால் இறுகக்கட்டி ஒரு புதிய மரத்தை உருவாக்கினர். ஐந்து மரங்கள் வைத்துக் கட்டப்பட்ட இதைத் தண்டில் மரம் என்றனர். இது மிகப் பெரிதாகக் காணப்பட்டது. அதிகமானபேர் உட்காரவும் ஏராளமான மீன்களைப் பிடித்துவைக்கவும் மிக வசதியாக இது காணப்பட்டது. இதுவும் இன்று பெரு வழக்கில் இல்லை.

ஏழு மரங்களை இணைத்துக் கட்டிய கட்டுவள்ளம் என்ற மரம் கேரள நாட்டில் இருப்பதாகச் சிலர் கூறுகிறார்கள். இம்மரமே கட்டு மரங்களிலெல்லாம் மிக வசதியானது என்று கூறப்படுகிறது. இது தெப்பத்தைப் போல் இருக்கும்

என்றும் எண்ணப்படுகிறது. ஆறு மரங்களை இணைத்துக் கட்டப்பட்ட கட்டு மரத்தை இதுவரை நான் கண்டதும் இல்லை, கேட்டதும் இல்லை.

கட்டுமரங்களைப் பற்றி ஆராய நாடுமுழுவதும் சென்று, மீனவர்களை நேரிற்கண்டு விஷயங்களை நன்கறிந்தவர் திரு. ஜே. ஹோர்னல் என்னும் அறிஞர் ஆவார். இவர் இந்திய மீன் வள ஆராய்ச்சித்துறை இயக்குநராக இருந்தவர். இவர், "முற்காலத்தில் கட்டுமரம் 23-அடி நீளமும் 3 அடி அகலமும் உள்ளதாக இருந்தது. பிற்காலத்தில் 20½ அடி நீளமும் 2¼ அடி அகலமுமாய்க் குறுகியது. மூன்று மரங்களால் கட்டப்பட்ட கட்டுமரங்களின் நடுவில் இருக்கும் கட்டை பெரியதாகவும், இருமருங்கிலும் இணைக்கப்பட்ட துணைக்கட்டைகள் நடுக்கட்டையை விடக் கொஞ்சம் சிறியவையாகவும் சற்று உயர்ந்தும் இருக்கும். இருபக்கங்களிலும் இரு கொம்புகள் இருக்கும். இக்கட்டுமரம் உறுதியான கயிறுகளால் கட்டப்பட்டிருக்கும். இருபக்கங்களிலும் இரு மனிதர்கள் இருந்துகொண்டு கைகளில் இரு துடுப்புகளைப் பிடித்து நீரைப் பின்பக்கம் தள்ளி கட்டு மரங்களை முன்னேக்கிச் செலுத்துவார்கள். ஆழம் இல்லாத இடங்களில் நீளமான தாங்குப் பருமல் கம்புகளை நீரின் அடியில் உள்ள தரையில் குத்தி கட்டுமரங்களை உந்தித் தள்ளுவார்கள்" என்று கூறியுள்ளார்.*

கட்டுமரங்கள் பாண்டிய நாட்டில் ஒருவிதமாகவும் சோழ நாட்டில் ஒருவிதமாகவும் கேரள நாட்டில் வேறு விதமாகவும் இருக்கின்றன. ஒவ்வொரு நாட்டிலும் ஒவ்வொருவிதமாகக் கட்டப்பட்டுள்ளன. கேரள நாட்டின் பல இடங்களில் கட்டுவள்ளம் வழக்கில் உள்ளது.

கன்னியாகுமரியை யொட்டி வடமேற்கில் சுமார் 100-கல் தொலைவில் கேரள நாட்டுக் கடற்கரையிலும் வடகிழக்காக சுமார் 200 கல் தொலைவுக்கு சோழ, பாண்டிய

**Memoirs of the Asiatic Society of Bengal Vol. VII, Indian Boat designs by James Hornel.*

நாட்டுக் கடற்கரையிலும் பரவிக் கிடக்கும் கடற்பிரதேசமே கட்டுமரங்களின் தாயகமென்று திரு. ஜே. ஹோர்னல் அவர்கள் இந்தியத் தோணி வகைகள் என்ற தமது கட்டுரையில் குறிப்பிடுகின்றார்.

இந்திய முறையில் உபயோகப்படுத்துவதற்காகப் பொறுக்கி எடுக்கப்பட்ட சில கட்டுமரத் தினுசுகள் சோழ மண்டலக் கடற்கரையிலும் ஆந்திர நாட்டுக் கடற்கரையிலும் பேரலைகளின் நடுவிலும் பெருங்கடலினுள்ளும் அச்சமின்றி ஓட்டிச் செல்லப்படுகின்றன. அங்கு கட்டுமரங்களும் மசூலாப் படகுகளும் ஏராளமாகக் காணப்படுகின்றன.

கன்னியாகுமரி முனையைவிட்டு வடமேற்குப் பக்கமாகத் திரும்பினால், அரபியர்களுக்கு எதிராக வெற்றிகரமாகத் தமிழர் திறனால் கட்டப்பட்ட ஏராளமான கட்டுமரங்களையும் ஓடங்களையும் வள்ளங்களையும் வத்தைகளையும் தோணிகளையும் இன்றும் நாம் காணமுடியும். நீரைக் கடக்கும் சாதனங்கள் இன்று இலங்கைப் பகுதியில், சிறப்பாகச் சிங்களவர்களிடையே அபிவிருத்தி அடைந்துள்ளன.

இந்தியாவில், மன்னார்க் குடாக்கடலின் வடமேற்குப் பகுதியில் கட்டுமரங்கள் பல்கிப் பலம் பெற்று வளர்ந்துள்ளன. இன்று இவை சர்வசாதாரணமாகப் பாக்கு நீரிணையில் காணப்படுகின்றன.

வங்காளக் கடற்கரைகளை அடுத்து ஓடும் சிறிய படகுகளுக்கு இப்பொழுது கொஞ்சம் முக்கியத்துவம் அளிக்கப்பட்டு வருகின்றது. அவை கங்கையில் ஓடும் டிங்கிகள், ஓடங்கள் ஆகிய நீரைக் கடக்கும் சாதனங்களைப் போலவே காணப்படுகின்றன. எனினும், அவை உள்நாட்டு நிலைகளுக்கேற்பப் பர்மா, மலாயா, மங்கோலியா முதலிய நாடுகளிலுள்ள படகுகளின் தன்மையை அனுசரித்துச் சில மாறுதல்களோடு திறமையாகக் கட்டப்பட்டுள்ளன. அவைகளில் பர்மியர்களின் தேர்ச்சிக் குறைவான படகமைப்பு

அம்சங்களும் காணப்படுவதாய்ப் பேரறிஞர்கள் கருது கின்றனர்.

இன்று கட்டுமரம் மீன்பிடிப்பதற்கே பெரிதும் பயன் பட்டு வருகிறது.

மீன்பிடித்தல்

மீன்பிடிக்குந் தொழில் கலமோட்டி வணிகம் செய்யும் தொழிலைவிட முந்தியது. பண்டைய தமிழகத்தில் தலைச் சங்கம் நிறுவிய மூதூரில் மூளைத்த மூத்த குடிகள் கண்ட மூலத் தொழில் இது. இத்தொழில் பயிரிடுவதற்கு அடுத்த படியிலுள்ள உணவு உற்பத்தி செய்யும் தொழிலாகும்.

இன்று மேனுடுகளில் மீன்பிடிக்குந் தொழில் மிகச் சிறப் பாக வளர்ந்துள்ளது. மீன்பிடிக்கும் சாதனங்கள் நவீன விஞ்ஞான முறையில் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. மீன்பிடிக் கப்பல்களும், வேறுவிதமான ஓடங்களும், தோணிகளும், கப்பல்களும், வலைகளும் மருந்துகளும் தந்திரங்களும் வளர்ந் துள்ளன.

ஆனால் தமிழகத்தில் சுமார் ஐயாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன் உபயோகித்த அதே கட்டுமரங்களும், படகுகளும் ஓடங்களும் தோணிகளும் வலைகளும் மடிகளும் தூண்டில் களும் இந்த இருபதாம் நூற்றுண்டின் பிற்பகுதிவரை உபயோகப்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

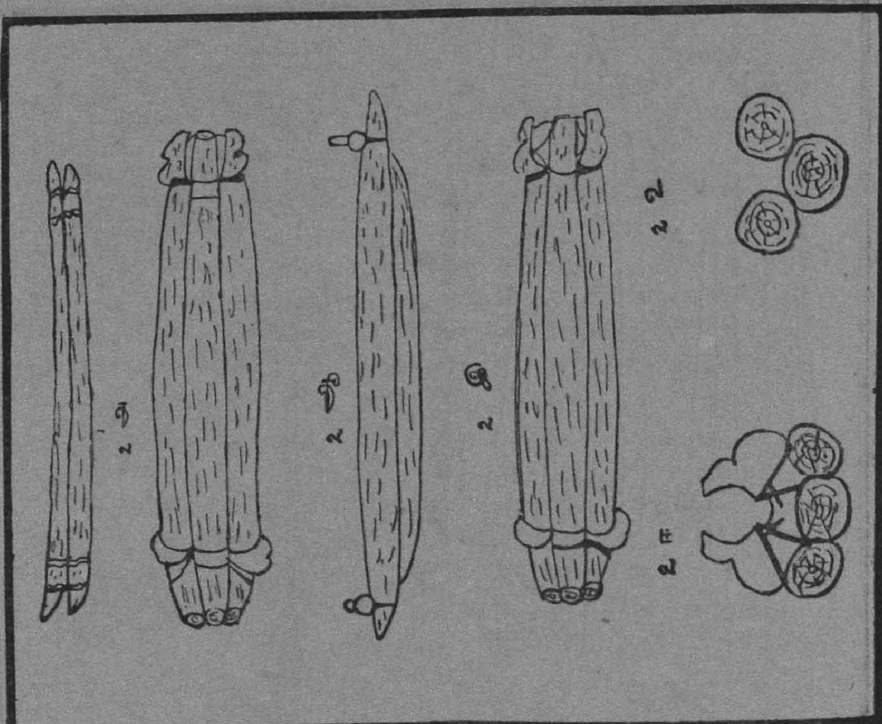
நமது நாட்டில் மீன்பிடிக்கும் கட்டுமர வகைகளைப் பற்றியோ ஓடம், தெப்பம், வள்ளம், தோணி முதலியவை களைப் பற்றியோ ஆராய விரும்புபவர்கள் தொல் பொருள் காட்சிச் சாலையையோ, பழம்பெரும் நூற்சுவடிகள் இருக்கும் நூலகங்களையோ நாடவேண்டியதில்லை. நமது கடற்கரைப் பட்டினங்களாகிய கன்னியாகுமரி, உவரி, பெரியதாழை, குலசேகரன் பட்டினம், ஆலந்தலை, அமலி நகர், காயல், தூத்துக்குடி, கீழக்கரை மண்டபம், திருப் பாலக்குடி, முத்துப்பட்டினம், அதிராம்பட்டினம், கோடிக் கரை, தேவிபட்டினம், வேதாரண்ணியம், திருமுல்லை வாயில், பூம்புகார், பாண்டிச்சேரி, நாகபட்டினம், சென்னை

போன்ற இடங்களுக்குச் சென்றால் நேரடியாகப் பார்த்துக் கொள்ளலாம்.

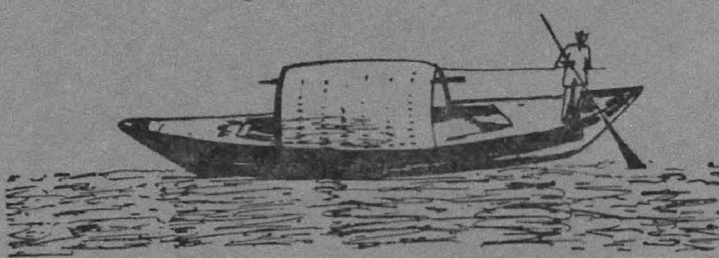
மீன்பிடித் தொழிலும் சமயமும்

நமது கலைகள் எல்லாம் சமயத்தோடு பிணைக்கப் பட்டுள்ளன. நாகபட்டினம், கைலாசநாதர் - நித்திய கலியாணி அம்மன் கோயிலில் அதிபத்த நாயனார் விழா ஆண்டுதோறும் கடற்கரையில் சிறப்பாகக் கொண்டாடப் படுகிறது. அன்று அறுபத்து மூன்று நாயன்மார்களில் ஒருவராகிய அதிபத்த நாயனாரின் திருவுருவத்தைச் சப்பரத்தில் வைத்து எல்லா அலங்காரங்களுடனும் கோயி லினின்று எழுந்தருளச் செய்து, ஊர்வலமாகக் கடற்கரை கொணர்ந்து, சப்பரத்தையும் அதில் இருக்கும் நாயனார் திருவுருவத்தையும் கட்டுமரத்தில் ஏற்றி, அதிபத்த நாயனார் கையில் தூண்டிலைக் கொடுத்துக், கடலில் கட்டுமரத்தைச் செலுத்தி மீன்பிடித்துத் திரும்புவதை ஒரு பெருந் திரு விழாவாக நடத்தி வருகின்றனர்.

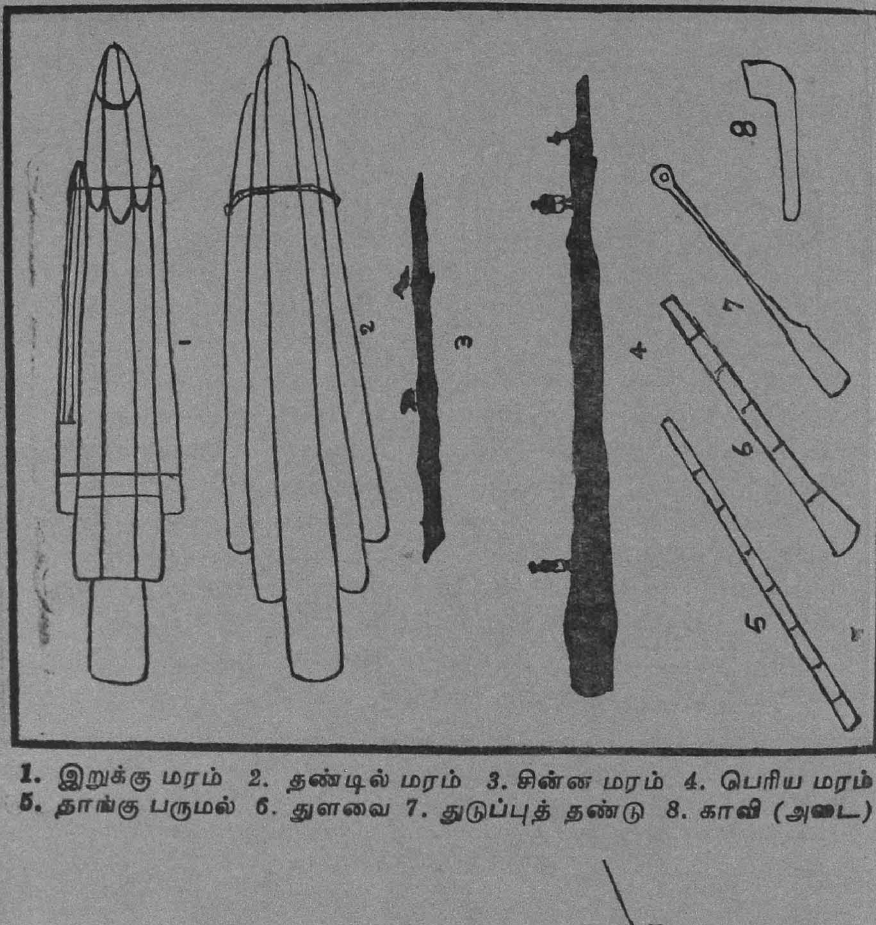
இந்த நாளை நமது தேசீயக் கப்பல் விழாவாக சென்னை, புதுச்சேரி, திருமுல்லை வாயில், முத்துப்பட்டினம், நாகபட் டினம், குலசேகரப் பட்டினம், கன்னியாகுமரி, தூத்துக்குடி போன்ற இடங்களில் கொண்டாடுவது பொருத்தமாகும்.



1. இணைக் கட்டு மரம் 2. அ. முதல் இ. வரை மூன்று கட்டைகளால் இணைக்கப்பட்ட கட்டு மரத்தின் பலவித தோற்றங்கள் 2. ஈ. ஒரு நுனியின் குறுக்குப் பகுதி 2-உ. நடுவிலுள்ள கட்டையின் குறுக்குப் பகுதி

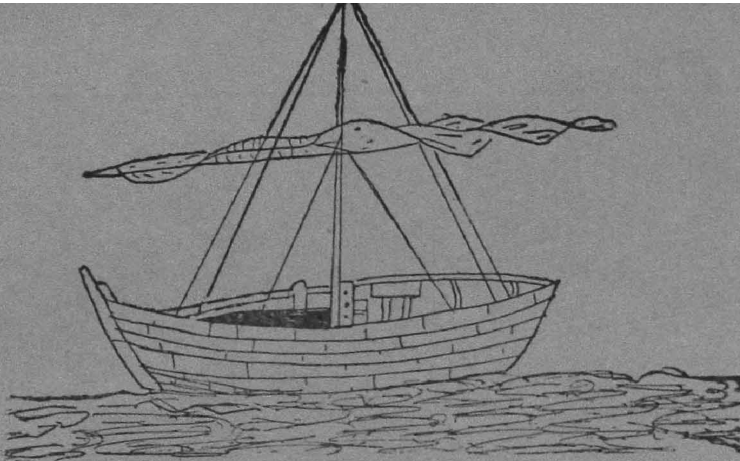


கோசா

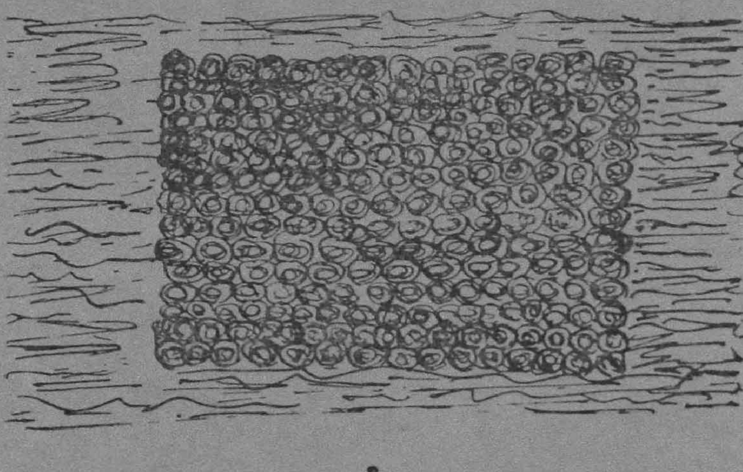


1. இறுக்கு மரம் **2.** தண்டில் மரம் **3.** சின்ன மரம் **4.** பெரிய மரம்
5. தாங்கு பருமல் **6.** துளவை **7.** துடுப்புத் தண்டு **8.** காவி (அணை)

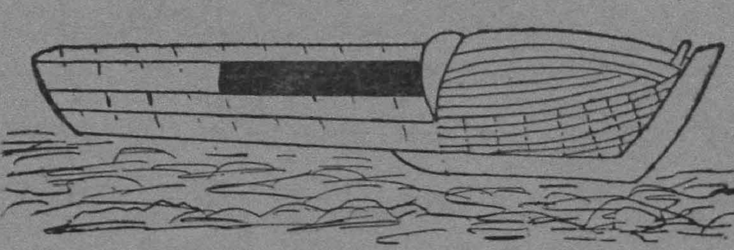
கெய்ஞ



மச்சுவா

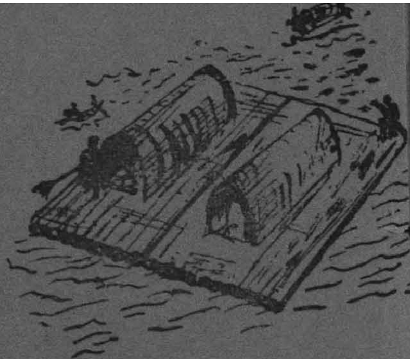


புணை



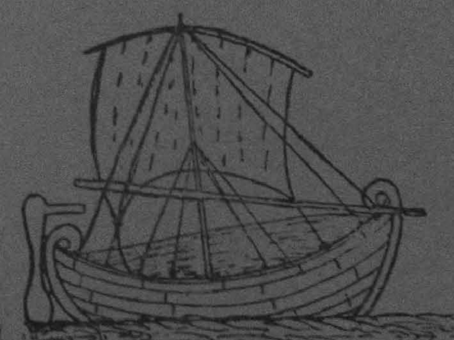
காக்கிளுடா பாதரட்சைப் படகு

தெப்பம்

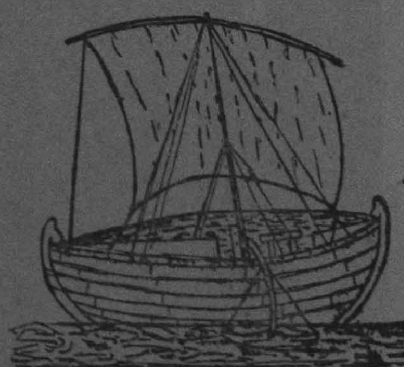


மிதவை

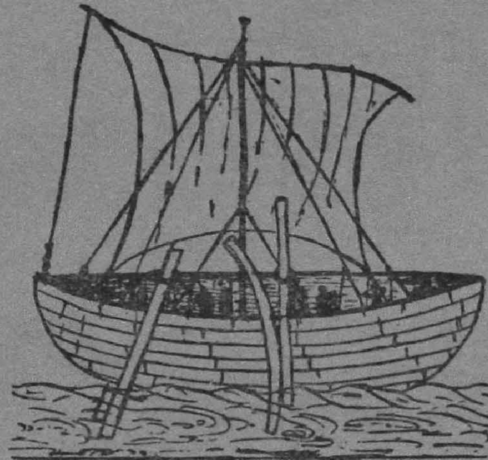
சம்பான்



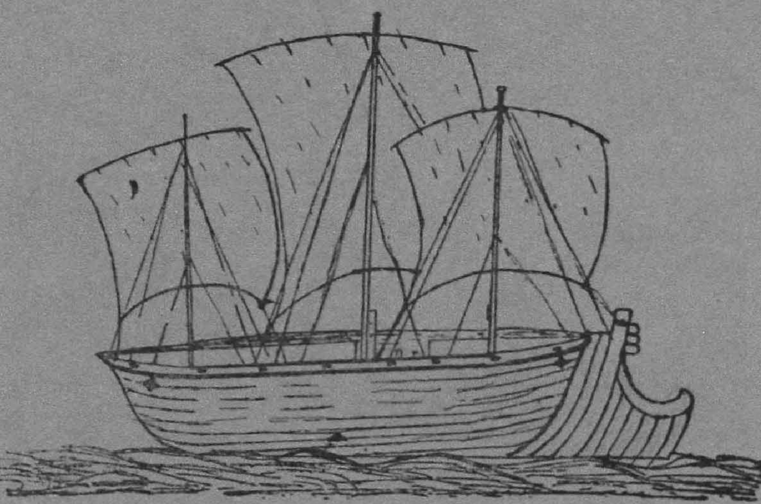
திருப்பாலக்குடி மீன் பிடிக்கும் படகு



கீழக்கரை மீன் பிடிக்கும் படகு

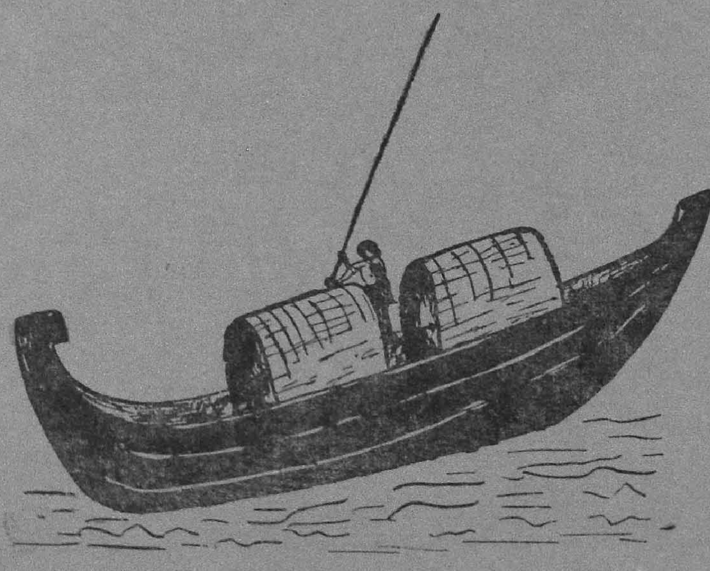


அதிராம் பட்டினம் மீன் பிடிக்கும் படகு

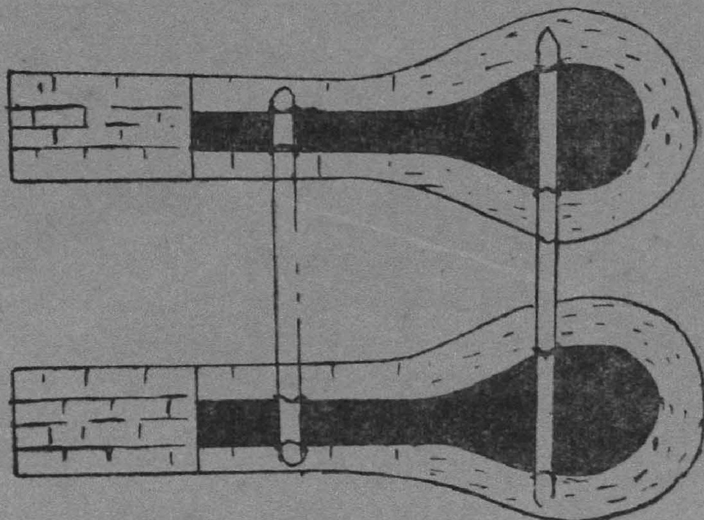


முத்துப்பேட்டையில் உள்ள பெரிய தோணி

காசி



சாரங்கா



கோதாவரியாற்றில் ஓடும் சங்கடம் அல்லது
இரட்டைச் சிறு படகு

மயில் முக அம்பி

மீன்பிடிக்கும் பரிசில் கூட்டம்

மசுலாப் படகு.
இரும்பாணிகள் உபயோகிக்காமல் கட்டப்பட்டது

8. மரக்கல வகைகள்

இன்று உலகம் மீன்பிடிக்கும் துறையிலும், போக்கு வரத்துத் துறையிலும், வணிகத்துறையிலும், பாதுகாப்புத்துறையிலும் மாபெரும் முன்னேற்றம் அடைந்துள்ளது. இத்துறைகளில் சிறந்து விளங்கும் பல நாடுகள், விதம் வித மான படகுகளையும் தோணிகளையும் கப்பல்களையும், போர்க் கப்பல்களையும் கட்டிக் குவித்துள்ளன. ஒரு காலத்தில் இத் துறைகளில் சிறந்து விளங்கிய தமிழகம் இன்று மிகப் பிற் போக்கான நிலையில் உள்ளது. பல்லாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் கண்ட நீரைக் கடக்கும் சாதனங்களும், மீன்பிடிக் கும் மரங்களும், கட்டுமரங்களும் தோணிகளும் ஒரு சிறிதும் மாற்றம் அடையாது அன்று கண்ட திருமேனியோடு தமிழ் நாட்டு மீனவப் பழங்குடி மக்களான பரதவர் களின் வாழ்க்கையோடு ஒன்றி நிற்கின்றன. ஆனல், நமது மரக்கல வளர்ச்சியை ஆராய்பவர்களுக்கு இந்த மரங் களும், கட்டுமரங்களும் ஓடங்களும் கலன்களும் நல்ல சான்று களாக மிளிர்கின்றன. நமது கட்டுமரங்களின் படிப்படி யான வளர்ச்சியைக் காட்டுவதற்குரிய பழைய எடுத்துக் காட்டுகள் அனைத்தும் இன்றுவரை அழியாதிருக்கின்றன. ஆனல், நமது கட்டுமரங்களின் முதிர்ச்சி நிலையைக் காட்டும் உருக்களும், கலன்களும், நாவாய்களும் இன்று உருத்தெரி யாதவாறு அழிக்கப்பட்டுள்ளன. இதை வைத்துக்கொண்டு சில அறிஞர்கள் தமிழர்கள் ஆழ்கடலைக் கடக்கும் நாவாய் களை முற்காலத்தில் காணவில்லை என்று கூறிவருகின் றனர்கள். அவ்வாறு கூறல் பொருந்தாதென்பதற்கு நமது

இலக்கியங்களினின்றும், சிற்பங்கள், ஓவியங்கள் போன்றவை களிலிருந்தும், வெளிநாட்டறிஞர் எழுதிய குறிப்புகளிலிருந் தும் சான்றுகளைக் காட்ட முடியும். கி. பி. 1811-ம் ஆண்டில் பிரஞ்சுப் பேரறிஞராகிய திரு. எவ். பால்ற்றஸார் ஸோல் வினஸ் என்பவர் "லெஸ் ஹிண்டூஸ்" என்னும் நூலில் நமது நாட்டுக் கப்பல்களைப்பற்றி-சிறப்பாகத் தமிழகக் கப்பல்க ளைப்பற்றி இன்றியமையாத பல அரிய விஷயங்களை எடுத் துக் காட்டியுள்ளார். அவைகள் 19-ம் நூற்றாண்டின் முற் பகுதியில் இந்தியாவில் கண்ட உண்மைகளாகும். அவர் தமது சீரிய நூலின் முன்னுரையில் குறிப்பிட்டிருப்பதாவது:

"பண்டைக் காலந்தொட்டு பாரதநாட்டு மக்கள் கப்பல் கட்டும் கலையில் மிகச் சிறந்து விளங்கினார்கள். இன்றைய இந்துக்கள் கப்பல் துறையில் பெற்றிருக்கும் பேரறிவைக் கொண்டு ஐரோப்பாவிற்கு இன்னும், புதிய புதிய கப்பல் தினுசுகளை வழங்கமுடியும். ஆங்கிலேயர்கள் அவர்களிட மிருந்து கப்பல் கட்டுவது சம்பந்தமான மிக நுணுக்கமான விஷயங்களை யெல்லாம் உணர்ந்திருக்கின்றார்கள். அவர்கள் இந்தியர்களிடமிருந்து பல நுண்ணிய விஷயங்களை யெல் லாம் அறிந்து தங்களுடைய கப்பல் தொழிலில் புகுத்தியுள் ளார்கள். இந்தியக் கப்பல்களின் இணையிலாத இணைப்பும், எழிலும், உறுதியும், பயனும், அரிய மாதிரிகளும், நேர்த்தி யான வேலைப்பாடுகளும் போற்றற்குரியனவாகும்"

இஃதன்றி, அவர் சில இந்தியக் கப்பல்களின் தோற்றங் களையும் விவரித்துள்ளார். அவைகள் இங்கு நாம் ஆராய்வ தற்கு ஏற்றவையாகும்:

"ஒரு வள்ளம் அல்லது ஒரு சிறு உல்லாசக் கப்பல் (*Yacht*) ஓர் அழகிய சிறு கப்பல் போல் மிளிர்கிறது. அது இரண்டு மூன்று உள்ளறைகள் உள்ளதாகப் பிரிக்கப்பட் டிருக்கிறது. பிரயாணிகள் ஒன்றுகூடியிருந்து பொழுது போக்குவதற்கு ஓர் அறையும், உறங்குவதற்கு ஓர் அறையும் மற்றொரு தனி அறையும் உள்ளன. இஃதன்றி, ஒரு தாழ் வாரமும் இருக்கிறது. அதில் ஊழியர்கள் உட்காரலாம்.

ஹூக்ளி நதியின் முக்கியமான வாயிலில் பல்வேறு விதமான கப்பல்கள் அடிக்கடி வந்துகொண்டும் போய்க்கொண்டும் இருக்கின்றன. இஃதன்றி சிறப்பாக பம்பாய், சூரத் ஆகிய இடங்களினின்று பெரிய கப்பல்களும், மேற்குக் கடற்கரையின் இதர பகுதிகளினின்று பலவகையான கப்பல்களும் வந்து போய்க் கொண்டிருக்கின்றன. கங்கையினின்று வந்த இரு பாய்கட்டிய கப்பல்கள் ஸ்கூனர்கள் (*Schooners*) என்று அழைக்கப்பட்டன. அவை மிக அழகாகவும் உறுதியாகவும் கட்டப்பட்டிருந்தன. அவை வெற்றிகரமாக ஐரோப்பியப் பிரயாணத்தை மேற்கொள்ள ஏற்றவை. அவைகளின் ஓடாவிகள் மிகச் சாமர்த்தியசாலிகள்; கப்பல் ஓட்டுவதில் கை தேர்ந்த நிபுணர்கள். மூன்று பாய்மரங்களையும் கூர்மையான முகப்புகளையுமுடையதான ஒருவகைக் கப்பலும் (*Grab*) அவர்களிடம் இருந்தது. அதோடு அக்கப்பலுக்கு ஒரு நல்ல முன்புறச்சட்டமும் உள்ளது. அக் கப்பல் ஒட்டிகளின் குழுவில் நகோடா என்னும் ஒரு கப்பித்தானும், கலாசிஸ் என்ற சில பணியாட்கள் அல்லது அராபியக் கப்பற்காரர்களும் இருந்தனர். மூன்று பாய் மரங்களையுடைய கப்பல்கள் (*Grabs*) பம்பாயில் கட்டப்பட்டன. அவற்றினது முகப்பின் கூரிய தோற்றம் அவை இந்தியாவில் இந்துக்களால் கட்டப்பட்டன என்பதைக் காட்டுவன போல் இருக்கின்றன. அடுத்தது பேங்கில்ஸ் (*Bangles*) என்று கூறப்படுவதாகும். இது இந்தியத் தோணிகளில் மிகப்பெரியது. இவைகளில் சில நாலாயிரம் அல்லது ஐயாயிரம் மணங்கு அரிசியை ஏற்றிச்செல்லத் தக்கனவாகும். சோழ நாட்டுக் கடற்கரையிலும், மலபார் கடற்கறையிலும் இருந்துவந்தவைகள் இரண்டு கூம்புள்ள கப்பல்கள் (*Brigs*) ஆகும். அவை அந்த நாட்டு விளைபொருள்களைக் கல்கத்தாவிற்குக் கொண்டு வருபவைகளாகும். இஃதன்றிச் சோழநாட்டுக் கடற்கரைக்குச் சொந்தமான தோணிகள்கூட அங்கு காணப்பட்டன. அவைகள் ஒரு பாய்மரத்தையுடையனவாய் ஸ்லூப் (*Sloop*) என்ற படகைப் போன்றனவாய் இருந்தன. அவற்றின் மேற்றட்டுக்கள் ஒவ்வொரு பக்கங்

களிலும் சில பலகைகளைக் கொண்டு தறையப்பட்டனவாய் இருந்தன. அவை உடைந்து இருந்தன. அவற்றுள் இறுதியாகக் காணப்பட்டவை பாட்டுவாஸ் (*Pattooas*) எனப்படுவனவாகும். அவைகள் ஏனைய கலங்களினின்று முற்றிலும் மாறுபட்டவை; கீழுள்ள பலகைகள் மேற்கவிந்தனவாய்க் கட்டப்பட்ட அரிய அமைப்பையுடையவை. மெல்லிய பலகைகள் ஒன்றன்மேல் ஒன்ருகக் கட்டுமானங்களை இறுக்கிப் பிணைக்கும் 'ப' வடிவுடைய சிறு இரும்பாணிகளால் பொருத்தப்பட்டுள்ளன. கப்பலின் பாய்தாங்கி எப்பொழுதும் கூரைப்பாயின்றிக் காணப்படும். அவசியம் ஏற்படும் பொழுது கூரைப்பாய் ஒரு கம்பால் உயர்த்தவும் தாழ்த்தவும் படுகிறது.''

மேஞட்டு அறிஞர்கள் பலர் நமது கப்பல் தினுசுகளையும், உறுதியையும், அழகிய அமைப்பையும் வியந்து பாராட்டியுள்ளனர். கி. பி. 1775-ம் ஆண்டில் லெப்டினெண்ட் சி. ஆர். லோவ் என்பவர் எழுதிய இந்தியக் கடற்படையின் வரலாறு என்ற அரிய நூலில், ''இந்தியாவில் கப்பல் கட்டும் தளமும் செப்பனிடுந் துறைகளும், மிகப் பெரிதாய் இருக்கின்றன. மிக நன்ருக அமைக்கப்பட்டுள்ளன. எல்லாவிதமான கடற்படைக்கான பொருள்களும், கிடங்குகளிலும் தகுந்த பண்டகசாலைகளிலும் வைக்கப்படிருக்கின்றன. நங்கூரம் செய்வதற்கு ஏற்ற நல்ல உலைக்களம்கூட இருக்கிறது. அளவிலாயினும் அல்லது வசதியான நிலையிலாயினும் ஐரோப்பாவின் எப்பகுதியிலும் இத்தகைய கடல் துறையைக் காணமுடியாது என்று அது பெருமை பாராட்ட முடியும்'' என்று புகழ் மாலை சூட்டுகின்ருர்.

ஆஞல், ஏடுகளிலோ அல்லது சுவர்களிலோ மிகத் தெளிவாய்ப் படம் வரைந்து படகுகளையும் கப்பல்களையும் எடுத்துக்காட்டி அவற்றின் அமைப்பை விளக்கவில்லை என்று வருத்தத்தோடு கூறவேண்டியிருக்கிறது. அல்லது அத்தகை நூல்கள் நமது கைக்கு இதுவரை கிடைக்கவில்லை என்ருவது குறிப்பிட வேண்டும். இன்று நமக்குப் பலவகைப்

படகுகளின் உருவப்படம் கிடைத்தாலும், அவைகளின் பெயரைத் திட்டவட்டமாகக் கூறமுடியவில்லை. எடுத்துக் காட்டாக, ஒரு கூம்புள்ள கப்பலுக்குப் பெயர் என்ன? இரண்டு கூம்புள்ள கப்பலுக்குப் பெயர் என்ன? மூன்று கூம்புள்ள கப்பலுக்குப் பெயர் என்ன? நான்கு கூம்புள்ள கப்பலுக்குப் பெயர் என்ன? ஐந்து கூம்புள்ள கப்பலுக்குப் பெயர் என்ன? என்று உறுதியாக நம்மால் கூறமுடியவில்லை. அவ்வாறே ஒன்று இரண்டு மூன்று கூம்புகள் உள்ள தோணி களுக்கும் தனித்தனியே பெயர்களை நம்மால் எடுத்துக் காட்ட முடியவில்லை. என்றாலும், ஓரளவு சிரமப்பட்டு அடியில் கண்ட மீன்பிடிச் சாதனங்களையும், போக்கு வரத்துச் சாதனங்களையும் பற்றிய விவரங்களைச் சேகரித்து அளித்துள்ளோம்.

1. தெப்பம்

மனிதன் மீன்பிடிக்கவும் சிறிய நீர் நிலைகளைக் கடக்கவும் கண்ட ஒரு அரிய சாதனம் தெப்பமேயாகும். தெப்பம் கட்டுமரங்களின் தொடர்ந்த வளர்ச்சியாகும். ஏழு அல்லது எட்டுக்கு மேற்பட்ட மூங்கில் கழிகளையோ அல்லது சிறிய மரக்கம்புகளையோ வரிசையாக அடுக்கிக் குறுக்காக மூங்கில் அல்லது கம்புகளை வைத்துக் கயிறுகளால் பிணைத்துப் பலகை போல் தட்டையாகச் செய்யப்பட்ட ஒரு மிதவைதான் தெப்பம்.

தெப்பத்தைச் செம்படவர்கள் சிறிதாகக் கட்டி, அதன் மீது நான்கு கால்களை நாட்டி, அதன்மேல் நாற்புறமும் கம்புகள் வைத்துக்கட்டி, மேற்கூரையாகத் தென்னங் கீற்று அல்லது புற்கள் முதலியவைகளை வேய்ந்து வெயில் மழை முதலியவைகள் தாக்கா வண்ணம் குடில்கட்டி நீரில் சென்று மீன்பிடித்து வருவார்கள். இது 'மக்கள் சௌகரியமாக உட் காரவும், பண்டபாத்திரங்களையோ மீன்களையோ பத்திர மாக நடுவில் உள்ள சிறிய குடிசையில் வைத்துக் கொள்ள

வும், ஆறு குளங்கள் முதலியவைகளைக் கடந்து பக்கத்துக் கரைகளுக்குச் செல்லவும் மிகவும் வசதியாக இருக்கின்றது.

2. மிதவை

மிதவை என்றால் மிதக்கக் கூடியது என்று பொருள் கொள்ளலாம். நிகண்டுகளில் மிதவை என்பதற்குத் தெப்பம் என்றே பொருள் கூறப்பட்டுள்ளது. தெப்பமும் மிதவையும் ஒன்றேயாகும். ஆனால் வ்டஇந்தியாவில் இன்று காணப்படும் மிதவை தெப்பங்களைவிட வசதியுள்ள தாகக் கட்டப்பட்டிருக்கிறது. இந்த மிதவைகள் குளங் களில் மீன்பிடிப்பதற்கே மிகவும் ஏற்றவைகளாகக் காணப் படுகின்றன. மிதவை தெப்பத்தைப் போல் பல மரங்களை ஒன்றை யொட்டி யொன்றாக வரிசையாக வைத்துக் கட்டித் தட்டையாக இருக்கும்படி கயிறுகளால் பிணைக்கப்பட்டிருக் கிறது. அதன் மேலுள்ள தங்குமிடம் தெப்பத்தினின்று முற்றிலும் வேறுபட்டிருக்கிறது. வெயில், மழை, காற்று முதலியவைகள் தாக்காவண்ணம் இருக்கவும், படுத்துக் கொள்ளவும், பண்டங்களை வைத்துக்கொள்ளவும் மூங்கில் கம்புகளை வளைத்து வரிசையாக வைத்துக்கட்டி மேலே பாயால் மூடி வண்டிக் கூண்டுகளைப் போல் அழகாக கட்டப் பட்டிருக்கிறது. நான்கு கூண்டுகள் உள்ள பெரிய மிதவை களும் உள.

3. புணை

புணை என்பதும் தெப்பமேயாகும். ஆனால், அது தெப் பத்தைவிடச் சிறிதாக இருக்கும். அகராதிகளில் புணை என்பதற்கு தெப்பம், மரக்கலம், மூங்கில் என்று பொருள் கூறப்பட்டுள்ளது. பரிபாடலில், வையையாற்றில் பெண்கள் புனல்விளையாட்டிற்குப் போகும்பொழுது வெள்ளைநெட்டி யால் அமைத்த மிதவை, பலகையாலான புணை முதலி யவைகளைக் கொண்டு சென்றனர் என்று கூறப்படுவதைக் கொண்டும் புணை என்பது சிறிய மிதவை என்று ஊகிக்க லாம்.

4. பரிசில்

பரிசில், ஆறு, வாய்க்கால், குளம் முதலியவைகளைக் கடக்கவும் மீன்பிடிக்கவும் பயன்படும் ஒரு சிறிய ஓடமாகும். பண்டு தொட்டுத் தமிழ் மக்கள் ஆழமற்ற நீர் நிலைகளில் மீன்பிடிக்கவும், ஒரு கரையினின்று மற்றோர்கரைக்குப் போகவும் பயன்படுத்தி வந்தனர். இன்றும் தாம்பிரபரணி யாற்றிலும் காவிரியாற்றிலும் இந்தப் பரிசில்கள் பயன் படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. இது மூங்கிலினால் பின்னப் பட்டு அடியில் நீர் புகாவண்ணம் தோலால் மூடப்பட்ட வட்டமான சிறு ஓடமாகும்.

காட்டுப் பிரம்புகளைக் கொண்டு பின்னிக் கட்டித் தோல் போர்த்துத் தைக்கப்பட்ட வட்டவடிவமான பரிசில் என்னும் சிற்றோடம் பிளினிகாலம் வரை—அதாவது முதலாம் நூற்றாண்டுவரை தமிழகத்தில் பயன்படுத்தப் பட்டு வந்தது என்பதைப் பல மேனாட்டாசிரியர் குறிப்பிட் டுள்ளனர். தமிழ் நாட்டில் எழுந்த எண்ணற்ற ஓடங்களும், நீரைக் கடக்கும் பிறசாதனங்களும் வழக்கிழந்து போனாலும் பரிசில் மட்டும் அழியாது இருந்து வருவது மகிழ்ச்சிக் குரியதேயாகும்.

5. ஓடம்

ஓடம் தொன்மையான காலந்தொட்டுத் தமிழகத்தில் இருந்துவரும் நீரைக் கடக்கும் ஒரு சாதனம். இந்தச் சாதனம் வடஇந்தியாவிலும் நீண்டகாலமாகப் பயன் படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இராமன் வனவாசம் புறப்படும் பொழுது குகன் என்னும் செம்படவனுடைய ஓடத்தில் ஏறி ஆற்றைக் கடந்த சம்பவம் வான்மீகி இராமாயணத்தில் கூறப்பட்டுள்ளது. வான்மீகி ஓடத்தை மிக அழகாகச் சித்திரித்துக் காட்டியுள்ளார். வடமொழியில் ஓடக்காரன் நாவாயா என்று கூறப்படுகிறான். ஓடம் செல்லக்கூடிய ஆறுகள் நாவாய என்று கூறப்பட்டுள்ளன. ஓடக்காரர்

சம்பந்தமாக அரித்திரா என்னும் பெயரைத் தவிர வேறு பெயர்கள் எஜுர் வேதத்தில் காணப்படவில்லை.

ஆதியில் காட்டுப் பிரம்புகளைப் பின்னி ஓடம் சமைத்தனர். பிளினி காலத்தில் இந்த ஓடங்களே இந்தியாவில் இருந்தனவென்று தெரிகிறது. இதன் பின்னரே மரங்களைத் தோண்டித் தோணியை உருவாக்கினர் என்று தெரிகிறது. அதன் பின்னர்தான் மரப்பலகைககளை இணைத்துச் செய்யப்படும் பிளாவு உருவாயிற்று. இன்றும் கேரள மாநிலத்தில் காணப்படும் பிளாவு என்னும் நீரைக் கடக்கும் சாதனம் அயினிப் பிலாவின் பலகைகளைக் கொண்டே கட்டப்பட்டுவருகிறது. பண்டைக்கால அசீரிய மக்களுடைய தெய்வத்தின் பெயர் ஓடக்கோன் என்று கூறப்படுகிறது. அவர்கள் தமிழகத்தினின்று ஓடங்களில் ஏறிச் சென்று குடியேறி இருக்கலாம் என்றும் ஓடக்காரர்களின் தலைவனை ஓடக்கோன் என்று கூறியிருக்கலாம் என்றும் அவன் இறந்தபின் தெய்வமாகப் போற்றப்பட்டிருக்கலாம் என்றும் கருதப்படுகிறது. இந்த ஓடங்களின் வளர்ச்சியிலே பள்ளி ஓடம் (அம்பி) அரும்பியது. ஆங்கிலத்தில் ஓடத்தை பெரிபோட் (*Ferry boat*) என்று அழைக்கிறார்கள். தோணியை போட் (*Boat*) என்று அழைக்கிறார்கள். "இந்திய ஓடங்களது உருவ அமைப்பின் தோற்றமும் முக்கியமான வேறுபாடுகளும்" என்ற ஓர் அரிய ஆராய்ச்சிக் கட்டுரையை டாக்டர் ஹோர்னல் என்னும் அறிஞர் வங்கத்திலுள்ள 'ஆசிய கழகத்தின் ஆராய்ச்சிக் குறிப்பு' (வால்யூம் 7-1920) என்னும் இதழில் திறம்பட எழுதியுள்ளார்.

6. பிளாவு

"பிளாவு" இன்றும் கேரள நாட்டில் ஓடும் ஒரு சிறிய படகு. இது மிக உறுதி வாய்ந்தது. எளிதில் இதில் துவாரம் விழுந்து உள்ளே நீர் புகுந்து விடாது. மரத்தின் நடுவில் நீளமாகப் பள்ளந்தோண்டி பிளவு செய்யப்படுகிறது. பிளாவில் உள்ள பள்ளத்தில் பிரயாணம் செய்வோர் தங்கள்

மூட்டை முடிச்சுகளை வைத்துக்கொண்டு சௌகரியமாக அமர்ந்துகொள்ளுகிறார்கள். மரத்தை பிளப்பது போன்று தோண்டி எடுத்துச் செய்யப்பட்டதால் இது பிளாவு என்று கூறப்பட்டிருக்கலாம்.

பிற்காலத்தில் மரப்பலகைகளைப் பொருத்திப் பிளாவு என்னும் படகு செய்யப்பட்டது. இது இன்றும் கேரளத்தில் காணப்படுகிறது.

தென்னிந்தியரிடத்தில் கரை ஓரங்களில் செல்லும் ஓடம், வள்ளம், பிளாவு போன்ற சிறிய மரக்கலங்களே இருந்தனவென்றும் அவைகள் இலங்கைத் தீவிற்கு அப்பால் செல்லவில்லை என்றும் டாக்டர் கால்டுவெல் போன்ற அறிஞர்கள் கூறியுள்ளார்கள்.

எகிப்திலே கண்டுபிடிக்கப்பட்ட பழம்பொருள்கள் இக் கொள்கை தவறுடைய தென்பதைக் காட்டிவிட்டன. எகிப்தின் ஐந்தாம் அரச பரம்பரைக் காலத்தில் எழுந்த ஓவியங்களிற் காணப்படும் மரக்கலங்கள் இந்திய மரக்கலங் களின் சாயையில் உள்ளன. "தமிழகத்தில் கரையை அடுத்துச் செல்லும் சிறு மரக்கலங்களும், ஆழ்கடலைக் கடந்து செல்லும் பெரிய மரக்கலங்களும், மரங்களை இணைத் துக் கட்டப்பட்ட கட்டு மரங்களும் உண்டு" என்று பிளினி போன்ற அறிஞர்கள் கூறியுள்ளனர்.*

7. மச்சுவா

மச்சுவா வள்ளத்தைப் போன்று நீண்ட தோற்ற முடையதாய் இருக்கின்றது, ஆனால் இது கனமான பலகை களை ஒன்றோடொன்று பொருத்திக் கட்டப்பட்டுள்ளது. இதில் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்வதோடு ஆட்களும் பிரயாணஞ் செய்கிறார்கள். இது பம்பாய், கராச்சி முதலிய பகுதிகளில் ஓடும் நீரைக் கடக்கும் ஒரு சாதனம் என்றே இதுவரை எண்ணி இருந்தேன். ஆனால், தமிழ்நாட்டு மீன

*உலக நாகரிகத்தில் தமிழர் பங்கு. பக்கம் 48.

வர்கள் மச்சுவா பண்டுதொட்டுத் தமிழகத்தில் ஓடிவரும் ஒருவகை ஓடம் என்று கூறுகிறார்கள். இதை ஆதரிக்கும் இந்திய மீன் இலாக்கா இயக்குநர் திரு. ஹோர்னல் அவர்கள் மச்சுவாவைத் தமிழ் நாட்டுப் படகுகளோடு சேர்த்துக் குறிப்பிட்டிருக்கிறார். என்றாலும், இதற்கு ஒரு தமிழ்ப் பெயரை யாராலும் குறிப்பிட முடியவில்லை.

8. குல்லா

குல்லா, தமிழ் நாட்டில் ஓடிய ஒரு சிறு படகேயாகும்' இன்று வழக்கில் மிகக் குறைவாகவே உள்ளது. இலங்கையில் இன்று மிகுதியாகப் பயன்படுத்தப் படுகிறது.

9. வள்ளம்

மாம்பலகைகளை வங்குக் கொம்புகளின் மீது அடுக்கடுக்காக வைத்து மர ஆணிகளால் இணைத்து வள்ளம் கட்டுகிறார்கள். அனியத்தில் இருபக்கப் பலகைகளும் சேரும் இடத்தில் சற்று உயரமாக சுருளாக வளைந்து ஒரு கொம்பு இருக்கும். பின்பக்கத்தில் "ப" வடிவமாக மூன்று கம்புகளால் செய்யப்பட்ட கொம்பு இருக்கும்.

வள்ளம் முன்பக்கம் சிறுத்து வளைந்தும் பின்பக்கம்சிறிது சாய்வாக உயர்ந்தும் இருக்கும். நடுவில் வண்டிக்கூண்டு போல் பிரம்புகளை வளைத்துக் கட்டி, மேலே தென்னங் கீற்றுகளாலோ, மூங்கிற் பாய்களாலோ வேயப்பட்டிருக்கும். இந்தக் கூண்டுகள் பயணஞ் செய்வோர் வெய்யில், மழை, பனி, காற்று முதலியவைகளின் கொடுமைக்கு ஆளாகாமல் வசதியாகச் செல்ல உதவும். இவை இன்று கேரளாவில் உள்ள உப்பங்கழிகளில் நீண்ட தூரம் குறைந்த செலவில் பயணஞ் செய்ய உதவுகின்றன. இவை வங்கத்தில் ஓடும் கெய்னுவை ஒத்தவை. கோசா என்னும் படகைப்போல் காணப்பட்டாலும் கோசாவைவிட வள்ளம் நீளமானது என்று கூறப்படுகிறது.

வள்ளத்தைப் பின்பக்கம் நின்றுகொண்டு ஓடாவி உந்து கம்பால் இயக்குகிறன். இது பாய்கட்டியும் ஓடும். பாய்கள் பெரும்பாலும் தாளம் ஓலையால் செய்யப்படும். வள்ளம் 60 அடி நீளம் இருக்கும். இதில் 100 பேர்களை ஏற்றிச் செல்ல முடியும். 6 ஓடக்காரர்களும் ஒரு தலைவனும் கூடி நீரைத் துழாவி வள்ளத்தை ஓட்டமுடியும். இந்த வள்ளம் தமிழகத்தில் முற்காலத்தில் ஓடியது. 50 ஆண்டுகளுக்கு முன் இந்தவள்ளம் நெல்லைமாவட்டத்தில் உள்ள குலசேகரன் பட்டினத்திலிருந்து கேரளம் சென்று ஓடு, செங்கல், தேங்காய், கயிறு முதலியவைகளை ஏற்றிக்கொண்டு வந்தது.

10. டிங்கி

டிங்கி வள்ளத்தைவிடப் பெரிதாக இருக்கும். பின் பக்கம் விரிந்து தாழ்ந்தும், முன்பக்கம் ஒடுங்கி உயர்ந்தும், முன்பலகை—அதாவது இணைப்புத்தடி கமா போன்று வளைந்தும் இருக்கும். பாய்கட்டிப் பாய்ந்து ஓடும்பொழுது பாய் சாயும் பகுதியின் வெளிப்புறப் பலகையை யொட்டிச் சுமார் 16 அடிப் பலகையை— ஏர்சாப் பலகையைத்-தண் ணீருக்குள் நாட்டி இருப்பார்கள். இதன் நுனிப்பகுதி நீருக் குள் 8-முதல் 10-அடி நீளம் தாழ்ந்து இருக்கும். டிங்கி காற்றை எதிர்த்து சாய்ந்து நீரோட்டத்தோடு வழிந்து போகாமலும், கவிழ்ந்து விடாமலும் இது பாதுகாக்கும். டிங்கி இன்று தூத்துக்குடியில் காணப்படுகிறது. வங்கத்தி லும், பாகிஸ்தானிலும் பிற விடங்களிலும் காணப்படு கின்றது. இடத்திற்கு இடம் தோற்றத்தில் டிங்கி சிறிது வேறுபட்டுக் காணப்படுகின்றது. தூத்துக்குடியில் கப்ப லுக்குப் பொருள்களை ஏற்றவும், கப்பலில் இருந்து பொருள் களை இறக்கிக் கரைசேர்க்கவும் டிங்கி உபயோகப்படுத்தப் படுகிறது.

வங்காளத்தில் ஓடும் டிங்கி பேராறுகளிலும் கரையை அடுத்துள்ள கடல்களிலும் போக்குவரத்திற்காகப் பெரிதும் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. இதில் சுமார் 30-பேர் வரை

ஏறிச் செல்ல முடியும். இந்த வங்காள டிங்கி முன்பக்கத்தை விடப் பின்பக்கம் உயர்ந்தும், நீண்டு வளைந்தும் இருக்கிறது. கங்கை, பிரமபுத்திரா போன்ற பேராறுகளிலும் டிங்கி போக்குவரத்திற்காகப் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

11. தோணி

தோணி தமிழ்நாட்டில் நீர்ப்போக்குவரத்துக்குக் கப்பலுக்கு அடுத்தபடியாக பயன்படுவது. முற்காலத்தில் நீரைக் கடக்கப் பயன்படுத்தப்பட்ட தோணிகள் இன்று பெருமளவில் மீன் பிடிக்கப் பயன்படுகின்றன. தோணி தோற்றத்தில் கப்பலைப் போலவே இருக்கிறது. ஆனால் கப்பலைப்போல இதன் மேற்பாகம் மறைக்கப்பட்டிருப்பதில்லை. தோணிகள் தூத்துக்குடியில் சர்வசாதாரணமாகக் காணப்படும். இத் இத்தோணிகளில் சிறியவைகள் ஒரு பாய்மரம் உடையவை. தோணிகளே இன்று தமிழ் நாட்டுக் கடற்கரைப் பகுதியில் உள்ள கீழக்கரை, அதிராம்பட்டினம், தொண்டி. அம்மாபேட்டை, நாகபட்டினம் போன்ற இடங்களில் உள்ளன. முத்துப்பேட்டையில் மூன்று பாய்மரங்களையுடைய பெரிய தோணிகள் உள்ளன. சமத்துவமான மேல் தட்டுகளை உடைய இத்தோணிகளில் பாக்கு நீரிணையில் எவ்வளவு தூரமும் சென்று மீன்களைப் பிடித்து வரமுடியும். இந்தத் தோணிகளின் மூலம் தஞ்சை ஜில்லாவின் நெல் முதலிய பண்டங்கள் நாகபட்டினம் போன்ற துறைமுகங்களிலிருந்து சுங்க அதிகாரிகளின் அனுமதியோடு ஒரு காலத்தில் இலங்கைக்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. வட நாட்டில் உள்ள தோணிகளுக்கும் தமிழ் நாட்டுத் தோணிகளுக்கும் பல வகைகளில் வேற்றுமைகள் உண்டு. இத்தோணிகள் தமிழகத்தில்முற்காலம்தொட்டு செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இவைகளைச் செய்வதில் நமது நாட்டுப் பரதவர்கள் கை தேர்ந்தவர்கள். கடற்கரையில் இருகட்டைகளை ஆங்கில எழுத்தாகிய வி (*V*) வடிவில் இணைத்து, வரிசையாக நிறுத்தி, அதன் மீது அடியிலிருந்து நுனிவரை வரிசையாகக் கட்டைகளைப் பொருத்தி ஆணிகள் வைத்து அடித்து, இடைவெளி

களில் அதற்கென்று செய்யப்பட்ட மெழுகுகளைப் பூசிவிடு கிறார்கள். முகப்பிலும் பின் பக்கத்திலும் ஒவ்வொரு மரக் கட்டையை வெளியே தெரியும்படியாக வைத்து பக்கவாட் டில்பொருத்துகிறார்கள்.

தோணி சுமார் 60 முதல் 70 அடி நீளம் உள்ளதாக இருக்கும். இது டிங்கியைவிட மிகப் பெரிது. முன் பக்கமும் பின்பக்கமும் உயரத்தில் சமமாகக் காணப்படும். தோணி யின் முன் பகுதியும் பின் பகுதியும் சிறிது தூரம் மூடப்பட் டிருக்கும். இதற்குப் பால்கா என்று பெயர். நடுப்பகுதி திறந்து இருக்கும். இதன் மூலம் தோணியில் சரக்குகள் ஏற்றி இறக்கப்படுகின்றன. தோணியின் அடிப்பகுதியில் சரக்குகள் பத்திரமாக அடுக்கி வைக்கப்படுகின்றன. சரக்கு கள் எல்லாம் அடுக்கி வைக்கப்பட்டதும் நடுப்பகுதியையும் முன்பகுதியைப்போல் பால்காப் பலகைகளால் மூடிவிடு கிறார்கள். இதனால் சரக்குகள் மழை காற்று முதலியவை களால் சேத முறாமல் காப்பாற்றப்படுகின்றன. இந்தத் தோணிகள் நெல்லை மாவட்டத்தில் உள்ள குலசேகரன் பட்டினத்தில் 40 ஆண்டுகளுக்கு முன்வரை இருந்துவந்தன. இலங்கைக்கும் இந்தியாவிற்கு மிடையில் சரக்குகளை ஏற்றி யும் இறக்கியும் வணிகக் கப்பல்கள்போல் செயலாற்றி வந்தன. குலசேகரன் பட்டினத்தில் சுங்க இலாக்காகூட இருந்து வந்தது. இன்று தூத்துக்குடியில் கப்பலுக்கு சரக்கு களை ஏற்றிச் செல்லவும் இறக்கி வரவும் தோணி பயன் படுத்தப்படுகிறது. இதன் அணியப் பகுதியில் பால்கா மத்தி யில் சுமார் 65 அடி உயரமுள்ள கூம்பை (பாய்மரம்) நிறுத்தி அதில் மிகப்பெரிய பாயைக் கட்டி இதை ஓட்டுகிறார்கள். இப்பாய்மரத்திற்குக் கனம் குறைந்ததும் உறுதி வாய்ந்தது மான புன்னை மரத்தைப் பயன்படுத்துகிறார்கள். தோணி வெண் தேக்குப்பலகையால் கட்டப்படுகிறது. இந்த வெண் தேக்குப் பலகை 3 அல்லது 4 அங்குல கனம் உள்ள தாக இருக்கிறது. நீர் மட்டத்திற்கு அடியில் சுற்றிலும் செம்புத் தகடுகளைப் பலகையோடு இணைத்து ஆணியால் அறைந்து இருக்கும்.

12. மசுலா

மசுலா தோணியினின்று வளர்ச்சியடைந்த ஒரு சாதனம். மசுலாவின் அடிப்படையிலேயே கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன.

மசுலா இன்றும் தூத்துக்குடிப்பகுதியில் ஓட்டப்பட்டு வருகிறது. மசுலாவின் உள்பக்கத்தில் (அடியில்) பண்டங்களை வைக்கவும், படுத்துத்தூங்கவும், சமைக்கவும், உட்கார்ந்திருக்கவும் முடியும்.

மசுலாவின் மீது பாய்கட்டி இயங்கும்படி செய்கின்றனர். காற்றில்லாதபோது பக்கத்திற்கு 6 பேர்கள் இருந்து தண்டு வலித்து மசுலாவை ஓட்டுகின்றனர். மசுலா ஆதியில் மசூலிப்பட்டினத்தில் தோன்றியிருக்கலாம் என்று சிலர் கூறுகிறார்கள். மசூலிப்பட்டினத்தில் தோன்றியதால் மசுலா என்று பெயர் வந்திருக்கலாம்.

மசுலா திருவனந்தபுரம், கொச்சி, கள்ளிக்கோட்டை மங்களூருக்கும் கொற்கை, குலசேகரன் பட்டினம், உவரி முதலிய இடங்களுக்கும் இடையே மக்களின் போக்குவரத்திற்கும், அரிசி, மிளகு, உப்பு, எலுமிச்சம்பழம், ஓடு, செங்கல், துணிமணி, தேங்காய் முதலிய பொருள்களைக் கொண்டு செல்லவும் நன்கு பயன்பட்டது. இன்று தூத்துக்குடியின் கரையிலுள்ள பண்டங்களை கப்பலில் ஏற்றிவிட்டு, கப்பலில் உள்ள பண்டங்களைக் கரைக்குக் கொண்டு வருகிறது.

மசுலாவின் முன் பகுதியிலும் பின் பகுதியிலும் அழகிய வேலைப்பாடுகள் செய்யப்பட்ட பால்கனிகள் உண்டு. முன் பக்கம் உள்ள பால்கனியின் உயரம் குறைவாக இருக்கும். அதில் மாடிவீடு போன்ற சிறிய பலகைகளாலான அறைகளும் இருப்பதுண்டு. தண்டல் என்று கூறப்படும் மசுலாவை ஓட்டுபவர் இதன் மீது நின்றுகொண்டு மசுலாவின் போக்கு, காற்றின் போக்கு, கடல்கரையின் தொலைவு முதலியவைகளைத் தெரிந்து கொள்வார். மாடிவீடு போன்ற அமைப்பில்

லாத மசுலாவின் தண்டல் அதன் முன்பக்கத்தில் நின்று மசுலாவின் போக்கைக் கண்காணிப்பார்.

13. வத்தை

வத்தையின் அடிப்பாகம் தோணியைப் போலவே இருக்கும். மேற்பாகம் முழுவதும் தட்டையாகக் கனத்த பலகையால் மூடப்பட்டிருக்கும். வத்தை தோணியை விட உயரத்தில் குறைந்தது. ஆனால் தோணியின் அளவு சரக்குகளை அதில் ஏற்றமுடியும். இது உப்பங்கழிகளிலும், காயல்களிலுல், கடல் ஓரப்பகுதிகளிலுந்தான் உபயோகப்படுத்தப் படுகின்றது. இதற்குப் பாய்மரமோ பாயோ கிடையாது. உந்து கம்புகளாலும் பருமல்களாலும் இவைகளை இயக்கி வருகின்றார்கள். வத்தைகள் இப்பொழுது கேரளத்திலும், இலங்கையிலும் பெரிதும் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. இலங்கையில் வத்தைகள் கப்பல்களுக்குச் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்வதற்குப் பெரிதும் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. அங்கு சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்லும் எல்லாச் சிறு படகுகளும் வத்தை என்றே கூறப்படும்.

14. உரு

உரு என்பதைப் பாய்க் கப்பல் என்றும் கூறுவார்கள். உருவில் மூன்று கூம்புகள் (பாய்மரங்கள்) இருக்கும். பாய் மரங்கள் சாய்ந்துவிடாமல் இருப்பதற்கு ஏராளமான வடங்கள் (கயிறுகள்) நான்கு பக்கமும் கட்டியிருப்பார்கள். மூன்று பாய் மரங்களில், நடுவில் நடு நாயகம் போல் நிற்கும் பாய் மரம் (கூம்பு) மிக உயர்ந்து இருக்கும். முன்னும் பின்னுமுள்ள பாய்மரங்கள் சற்றுச் சிறிதாக இருக்கும். நடுவில் நிற்கும் பெரிய பாய்மரத்தில் பெரிதும் சிறிதுமான இரண்டு பாய்களிருக்கும். அதன் முன்பகுதியில் — அணியத்தின் முன்பு—ஏர்சா பாய்க்கம்பு ஒன்றைச் சாய்வாக பாய்மர வடத்தோடு கட்டி, ஏர்சா பாய் ஒன்றையும் அதன்மீது கட்டிவிடுவார்கள். பின்பகுதியிலும் கம்பு ஒன்றைச் சாய்

வாக வடத்தோடு கட்டி சுக்கான் பாய் ஒன்றைக் கட்டு வார்கள். இது போல் மூன்று பாய்மரங்களின் நுனிப் பகுதியிலிருந்து நான்கு புறமும் பாய்க் கப்பலோடு இழுத்துக் கட்டியிருக்கும் பலமான வடங்களில் (கயிறுகளில்) ஏராள மான சிறு சிறு பாய்கள் கட்டப்பட்டிருக்கும். இவற்றுக்குப் ''பாய் மரப்பாய்'' ''பிச்சல் பாய்'' (பிச்சல் பாய்மரத்தில் ஏற்றும் பாய்), "சீப்புப் பாய்''. "டவுசர் பாய்'' (கீழ்ப்பாய்) ''கொடிப்பாய்'' (பாய்மரத்தின் மேல் கட்டப்படும் சிறு பாய்) எனப் பல பெயர்கள் உண்டு.

உரு, சரக்கேற்றும் கப்பலாகும். இதில் ஓரளவு மக்களும் பிரயாணஞ் செய்வார்கள். உரு என்ற பெயருள்ள கப்பல் முற்காலத்தில் தமிழகத்தில் இருந்ததாகத் தெரியவில்லை. இருபதாம் நூற்றாண்டில் இத்தகைய கப்பல்கள் தமிழ் நாட்டுக் கடற்கரைகளிலிருந்து இலங்கை, பர்மா முதலிய நாடுகளுக்குச் சரக்குகளை ஏற்றியும் இறக்கியும் வந்துள்ளன. உரு என்பது தமிழகத்தில் கப்பலுக்குப் பிற்காலத்தில் வழங்கப் பட்ட பெயராகவும் இருக்கலாம்.

15. மரக்கலம்

தமிழகத்தில் தொன்றுதொட்டு மரக்கலம் இருந்து வருகிறது. தமிழகத்தில் மரக்கலம், கலம், நாவாய் வங்கம் என்று பலவகையான மரக்கலங்கள் இருந்தன என்று கூறப்படுகிறது. ஆனால், இவைகளின் உருவங்களைப்பற்றி நமக்குத் திட்டமாகத் தெரியவில்லை. பல இலக்கிய கர்த்தாக்கள் மரக்கலம், கலம், நாவாய், வங்கம் போன்றவைகள் ஆழ்கடலில் அஞ்சாது உலகைச் சுற்றிவரும் சக்திவாய்ந்தவை என்று கூறுகின்றார்கள். இவை பெரிய கல வகைகளைச் சேர்ந்தவைகள் என்றும், ஒவ்வொன்றும் வெவ்வேறு தன்மையுடையவைகள் என்றும் கூறுகிறார்கள். வங்கம், மரக்கலம், நாவாய், கலம் போன்றவைகள் கீழ்நாட்டிலுள்ள மணிபல்லவம் என்னும் தீவில் தங்கி அங்கிருந்து நேராகச் சாவகம், கடாரம் மலையம் போன்ற தூரக் கிழக்கு நாடுகளுக் கெல்லாம்

போய்வந்தது மணிமேகலை முதலிய இலக்கியங்களின் மூலம் நன்கு தெரிய வருகிறது.

பெரிய மரக்கலங்கள் தோன்றிய பின்னரே தமிழ் மக்கள் உலகில் உள்ள பல்வேறு நாடுகளுக்கு செல்லவும் அங்குள்ள மக்களின் மொழி, பழக்கவழக்கம், நாகரிகம், பண்பாடு முதலியவைகளை அறியவும் வழி ஏற்பட்டது.

கலம், மரக்கலம் என்ற பெயர்கள் இரண்டும் ஒன்றையே குறிக்குமென்று கருதுகிறேன். தமிழ் இலக்கியங்களில் ஓரோவிடத்து வங்கம், நாவாய் என்று குறிப்பிடப்பட்டிருக்கிறது. ஆனால், சிலப்பதிகாரம், அகநானூறு, கலிங்கத்துப்பரணி, மதுரைக் காஞ்சி முதலிய நூல்களில் எல்லாம் கலம், மரக்கலம் என்ற வார்த்தைகளே பெரிதும் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளன. கலம் என்ற பதம் பாத்திரம், அணிகள் முதலியவற்றையும் குறிப்பதால் நீரைக்கடக்கும் சாதனத்தைத் தெளிவாய் உணர்த்த மரக்கலம் என்று குறிப்பிட்டிருக்கலாம். மரக்கலம் என்ற வார்த்தைக்குப் பின்னரே உண்கலமும், அணிகலமும் எழுந்திருக்கலாம் என்று எண்ணப்படுகிறது.

தமிழர்கள் நீரைக்கடக்க முதன் முதலில் கண்ட சாதனத்திற்குக் கலம் என்ற பெயர் தோன்றியிருக்கலாம். மரக்கலம் என்ற பதம் அதன்பின் தோன்றியிருக்கலாம். பின்னர் வெவ்வேறு விதமான கலங்கள் தோன்றியபோது நாவாய், வங்கம், கப்பல் என்று அவற்றிற்குப் பெயர்கள் கொடுக்கப்பட்டிருக்கலாம்.

கலங்களைச் செய்பவர்களும், பழுது பார்ப்பவர்களும் முற்காலத்தில் இருந்து வந்தனர். கலங்களைப் பழுது பார்ப்பவர் கம்மியர் என்றழைக்கப்பட்டதாய்த் தெரிகிறது. "ஓடாவி" என்ற மற்றுமொரு பெயர் உண்டு. இப்பெயர் இன்றுவரை தமிழகக் கடற்கரைப் பகுதியில் நிலவி வருகிறது.

"கலஞ்செய கம்மியர் வருகெனக்கூஉ
யிலங்குநீர்ப் புணரியெறி கரையெய்தி
வங்கமேறினன் மணிபல்லவத்திடை"

(மணி. காண் XXV. 124—127)

என்ற செய்யுள் அதனை அரண் செய்வதாய் உள்ளது.

ஆரியர்கள் இந்தியாவில் அடியெடுத்து வைப்பதற்கு முன்பே தமிழர்களும் அவர்களின் நெருங்கிய உறவினர்களான கேரளர், கன்னடர், ஆந்திரர், துளுவர், வங்கர், கலிங்கர், மராட்டர் முதலியவர்களும் கப்பற் கலையைக் கற்று, உயர்தரமான பெருங்கலங்களைக் கட்டி ஆழ்கடலில் செலுத்தி வந்தனர். ஆரியர்களின் கடற்பயணங்கள் திராவிட அடிப்படையைப் பெற்றிருந்தனவென்றும் அரித்திரா என்ற வடசொல் கப்பல் ஒட்டும் தண்டைக் குறிக்கும் அறிகோலா என்னும் திராவிடச் சொல்லின் அடிப்படையில் எழுந்தது என்றும் கூறப்படுகிறது. ஆரியர்களும், ஆரியப் பிராமணர்களும் கடல் கடந்தால் சமயப் பிரஷ்டர்களாய் விடுவர் என்று நீண்ட நாளாக நம்பி வந்தனர். நாட்டின் நல்லகாலம், அந்நம்பிக்கை இன்று மறைந்துவிட்டது.

16. கப்பல்

தமிழர்கள் புதிய முறையில் கப்பல்கள் கட்டினர். அவர்கள் கப்பல் கட்டுவதற்கு இலக்கணமும் கண்டனர். கப்பல்களின் மேலே மரக் கட்டைகள் அடித்திருப்பதுபோல, உட்புறமும் வரிசையாக மரக்கட்டைகளை இணைத்து மெழுகு பூசித் தண்ணீர்க் கசிவுகள் ஏற்படாதவாறு செய்திருந்தனர். பல்வேறு காரியங்களுக்கும் பயன்படுத்துவதற்குத் தனித்தனியே கப்பல்கள் கட்டியிருந்தனர். வணிகர்கள் பயன்படுத்தச் சரக்கேற்றும் கப்பல்கள், மக்கள் பயணஞ் செய்வதற்குரிய பிரயாணக் கப்பல்கள், மன்னர்கள் செல்வதற்கேற்ற அலங்காரக் கலங்கள் போன்றவைகள் இருந்தன. ஒவ்வொரு வகைக் கப்பலுக்கும் அதைப் பார்த்த

வுடன் புலப்படும் வண்ணம் வெவ்வேறு வண்ணங்கள் தீட்டப்பட்டிருந்தன. கப்பலில் தட்டுகளும் பல்வேறு அறைகளும் இருந்தன. உண்ணுவதற்கும், உறங்குவதற்கும், உடுத்துவதற்கும், உல்லாசமாக வீற்றிருப்பதற்கும் தனித் தனியாக அறைகள் இருந்தன.

தமிழ் நாட்டுக் கப்பல்களைக் கண்டு அயல்நாட்டார்கள் ஆச்சரியப்பட்டார்கள். கி.பி. முதலாம் நூற்றாண்டில் தமிழகத்தில் தமிழர்களால் கட்டப்பட்ட அழகிய கப்பல்களை யவனர்கள் புகழ்ந்து போற்றியுள்ளார்கள். பிளினி என்ற வரலாற்று ஆசிரியர் இந்தியக்கப்பலையும் இந்தியவணிகத்தையும் புகழ்ந்து கூறியதோடு, இந்திய வணிகத்தினால் ஒவ்வோர் ஆண்டும் உரோம் நாட்டுப் பணத்தில் ஒன்றரைக் கோடிக்கு மேல் இந்தியாவிற்குப் போய்விடுகிறது என்றும் அவ்வாறு ஆண்டுதோறும் பணம் செலவானால் உரோம் நாடு என்ன கதியாகுமோவென்றும் இந்தியக் கப்பல்களைக் கண்ட உரோமர்கள் தேவதூதனே தங்களுக்குத் தேவையான போகப் பொருள்களை கொண்டு வந்திருப்பதாக எண்ணி விரைந்தோடிச் சென்று கப்பலில் வந்துள்ள பொருள்களைப் பொன் கொடுத்துப் பெறுகின்றார்கள் என்றும் எழுதியுள்ளார்.

தமிழர்கள் தங்கள் நாட்டுப் பாணியில் மட்டும் கலங்கள் கட்டவில்லை. வங்க நாட்டுப் பாணியிலும், ஆந்திர நாட்டு முறையிலும் கலங்கள் கட்டி வந்தனர். வங்க நாட்டு முறையில் கட்டப்பட்ட கலத்திற்கு வங்கம் என்றும், ஆந்திர நாட்டுப் பாணியில் கட்டப்பட்ட கலத்திற்குக் கப்பல் என்றும் பெயரிட்டனர் என்று சிலர் கூறுகின்றனர். முற்காலத்தில் கப்பல் என்ற பதம் நீரைக் கடக்கும் ஒரு வகையான பெரிய மரக்கலத்திற்கு உபயோகிக்கப்பட்டது. பிற்காலத்தில் அது நீரைக் கடக்கும் பெரிய மரக்கலங்கள் அனைத்திற்கும் உபயோகப்படுத்தப்பட்டது.

அடித்தட்டிற்கு மேலே மேற்கட்டி அல்லது மறைப்பு உடைய பெரிய மரக்கலம் கப்பல் என்று அழைக்கப்பட்டது. கப்பல் என்ற பதத்திற்குத் தெலுங்கில் மறைப்பு என்று

பொருள். தமிழகத்தில் பெரிய கலமாகிய கப்பல்கள் பல இருந்தன என்பதற்குத் தமிழ் இலக்கியங்கள் பல சான்று தருகின்றன. இன்று நீரைக் கடக்கும் பெரிய சாதனங்கள் அனைத்தையும்—இயந்திர நீராவிக் கலத்தையும் மக்கள் கப்பல் என்றே கூறிவருகின்றனர். கலம், மரக்கலம், நாவாய் வங்கம், உரு என்ற பதங்களைவிடக் கப்பல் என்ற பதத்தையே தமிழர்கள் பெரிதும் பயன்படுத்தி வருகின்றனர்.

முற்காலத்தில் தமிழர் கட்டிய கப்பல் ஒன்றைக்கூட இன்று காணமுடியவில்லை. பெரிய கப்பல்களைக் கட்டும் கம்மியர் ஓடாவி மரபில் தோன்றிய யாழ்ப்பாணத் தமிழர் திரு. ஜி. சண்முகம் பிள்ளை மேஸ்திரியார் 1936-ம் ஆண்டில் கட்டிய பர்வத பத்தினி என்னும் கப்பல் நமக்கு நல்ல எடுத்துக் காட்டாகும். இக்கப்பல் இன்றும் ஆயிரக்கணக்கான கல் தொலைவுக்குச் சரக்கேற்றிக்கொண்டு போய்வருகிறது. பண்டைக்காலத்திற் கட்டிய கப்பலைப்போல் உறுதியும் அழகும் வாய்ந்ததாக இருக்கிறது.

17. நாவாய்

நாவாய் என்பது முற்காலத்தில் தமிழகத்தில் இருந்த பெரிய மரக்கல வகைகளில் ஒன்று. நாவாய் என்ற பதம் திருக்குறள், புறநானூறு, மதுரைக் காஞ்சி முதலிய பழம் பெரும் தமிழ் இலக்கியங்களில் எல்லாம் இடம் பெற்றுள்ளது.

இன்று ஆங்கிலத்தில் வழங்கப்படும் நேவல் (*Naval*) நேவி (*Navy*), நேவிக்கேஷன் (*Navigation*), ஆகிய வார்த்தைகள் வடமொழியில் உள்ள நௌ, நௌகா, நௌகதி என்ற பதங்களின் அடியாகப் பிறந்தவை என்று சில வடமொழியாளர்கள் கூறுகிறார்கள். ஆனால் அவர்களின் கூற்றுச் சிறிதும் பொருத்தமாய் இல்லை. ஆதிகாலத்தில் தமிழகத்திற்குப் போந்த யவனர்கள் தமிழர்கள் நாவாய்களைக் கட்டி ஞாலம் அனைத்தும் சுற்றிவருவதைக் கண்டு, நாவாய் என்ற தமிழ்

பதத்தின் அடியாக 'நேவி' என்ற பதத்தை உருவாக்கி, பின்னர் அதைப் பலவாறு பயன்படுத்தி இருக்கலாம் என்று கூறுவதே சாலப் பொருத்தம் உடையது. நேவிக்கும் நேவலுக்கும் 'நாவாய்' என்ற பதத்தோடு உள்ள பொருத்தம் 'நௌ', 'நௌகா' என்ற பதங்களோடு இல்லை.

18. வங்கம்

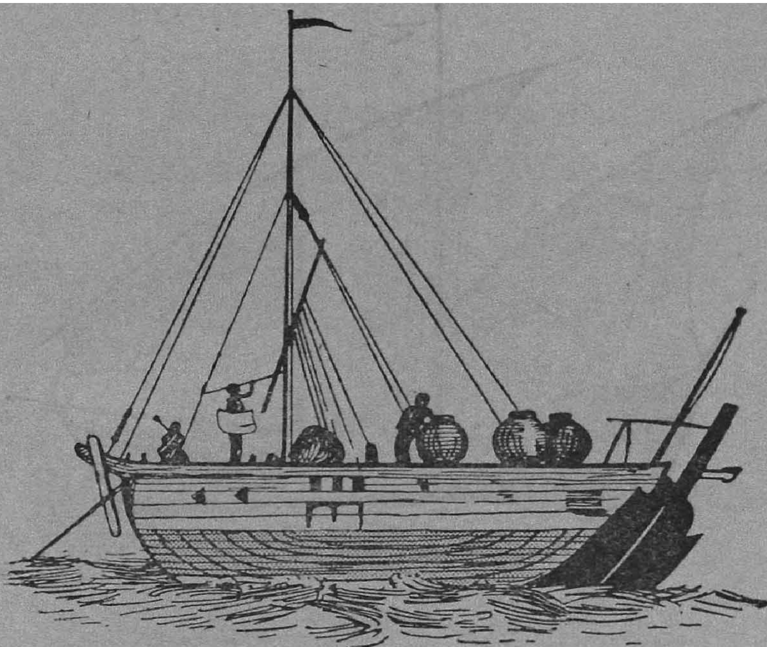
வங்கம் என்பது தமிழகத்தில் முற்காலத்தில் இருந்த ஒரு மரக்கலம். இது நாவாயைவிடச் சிறிய மரக்கலம் என்றும், ஆனால் நாவாயைவிட விரைந்து செல்லக்கூடியது என்றும், அறிகிறோம். வங்கம் என்ற பதம் மணிமேகலை, சிலப்பதிகாரம் போன்ற தமிழ் இலக்கியங்களில் காணக் கிடக்கின்றது. இதன் பெயரைக்கொண்டு இது வங்க நாட்டுப் பாணியில் கட்டப்பட்ட கலமாக இருக்கலாம் என்று சிலர் கருதுகின்றார்கள். ஆனால், வயது முதிர்ந்த தமிழ் நாட்டுப் பரதவர்கள் தமிழ் நாட்டிலே தமிழர் பாணியிலே கட்டப்பட்ட விரைந்தோடும் ஒரு அழகிய மரக்கலம் இது வென்று உறுதியாய்க் கூறுகின்றார்கள்.

தமிழகத்தில் வள்ளம், ஓடம், தோணி, நாவாய் போன்ற நீரைக் கடக்கும் சாதனங்களைக் கட்ட வங்கு என்ற சட்டங்கள் மூலக் கருவாகப் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. அவை ஆங்கில எழுத்தாகிய வி (*V*) வடிவில் இருக்கும். மரக்கலங்களை அவைகளின் நீளம், அகலம், உயரம், நீரில் பாரங்களைத் தாங்கும்சக்தி ஆகியவைக்கேற்றாற்போன்று உருவாக்குகிறார்கள். அப்பொழுது ஏராத் தடி அல்லது வங்கு தடி எனப்படும் நான்கு பக்கமும் சதுரமாகச் செதுக்கப்பட்ட நீளத் தடிகள் இரண்டின் அடிப்பாகத்தை ஆணிவைத்துத் தறைந்து, இரு நுனிப்பக்கங்களையும், வேண்டிய அகலத்திற்கு ஏற்ப விரித்துப் பூமியில் வைப்பார்கள். வங்கு என்ற இந்தக் கவட்டை -மரக்கொம்பை அடுத்தடுத்து வரிசையாக அணியம் முதல் (முன் பக்கம்முதல்) பின்தலை வரை (பின்பக்கம் வரை) வைப்பார்கள். பின்னர் அதன் வெளிப்பக்கமாகக்

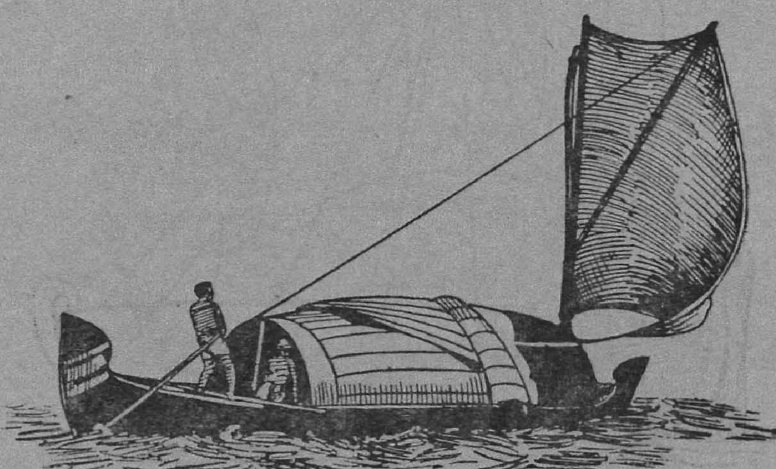
கனத்த மரப்பலகைகளை அடிமுதல் நுனிவரை இருபக்கமும் அடித்துக் கப்பலை உருவாக்குகின்றனர்.

இம்மரக்கலம் கட்டும் வேலை வங்காளவிரிகுடாப் பகுதியில் உள்ள கடல் ஓரங்களிலும் பாக்கு நீரிணைப் பகுதியில் உள்ள கடற்கரைகளிலும்,குறிப்பாக கொற்கை, காயல், குலசேகரன் பட்டினம், பூம்புகார் போன்ற பகுதிகளில் பெரிதும் நடைபெற்று வந்தது.

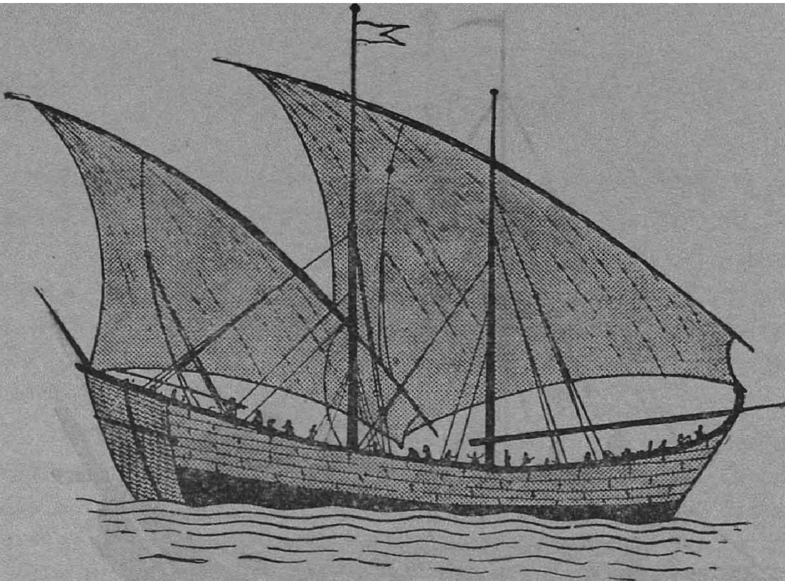
கப்பல் கட்டுவதற்கு வங்கு உயிர்நாடியாய் இருப்பதைக் கொண்டு மரக்கல வகை ஒன்றிற்கு வங்கம் என்று பெயர் சூட்டப்பட்டிருக்கலாம் என்றும் கருதப்படுகிறது. வங்கம் என்ற மரக்கலம் பூம்புகார்ப் பட்டினத்தினின்று மக்களை ஏற்றிக்கொண்டு புறப்பட்டு, மணிபல்லவம் என்ற இலங்கையிலுள்ள நாகதீவில் தங்கிப் பழுதுபார்த்துக்கொண்டு, சாவகம் போய் மீண்டதாக மணிமேகலையில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.



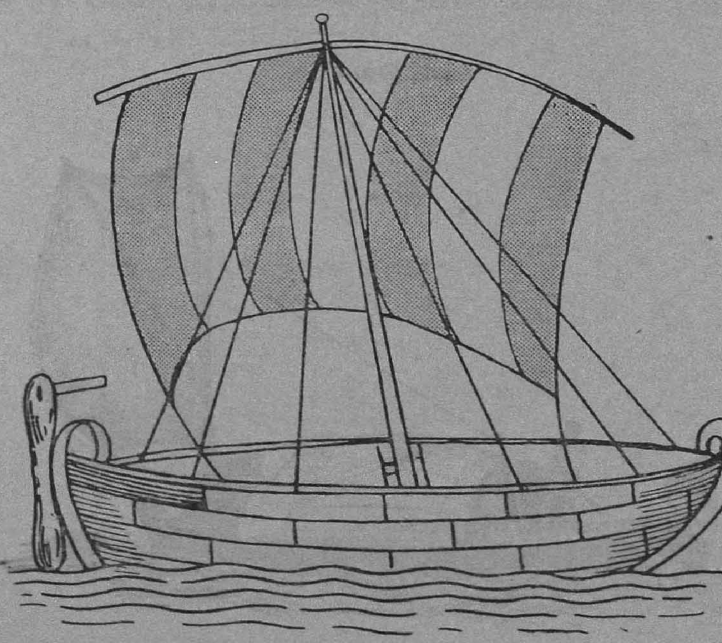
பட்டுவா



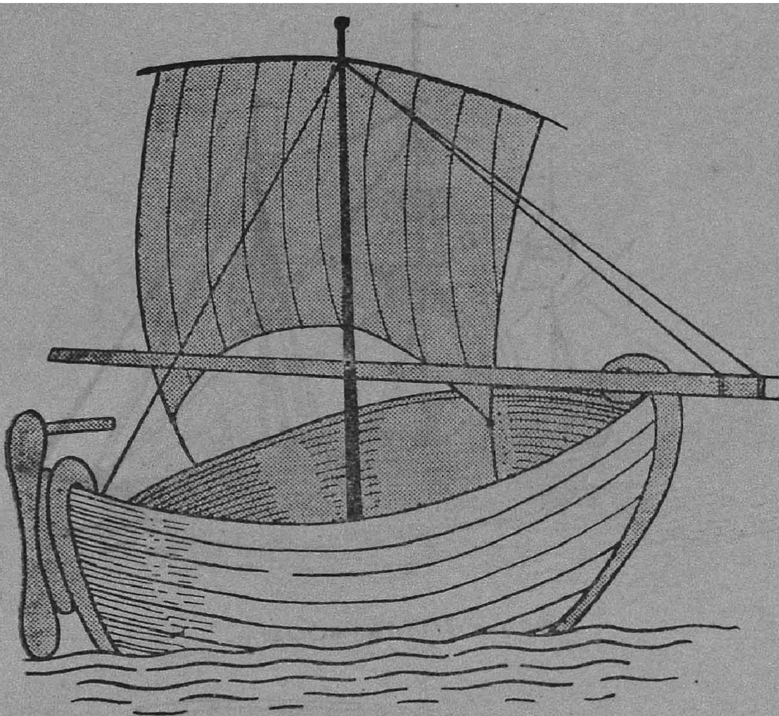
வத்தை



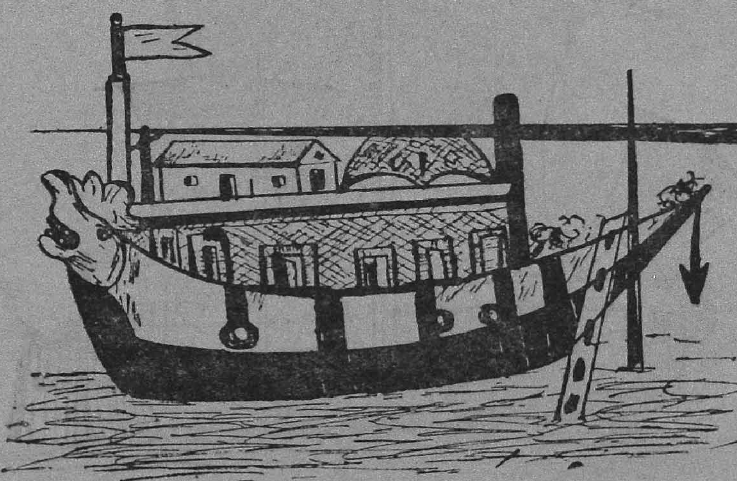
டிங்கி



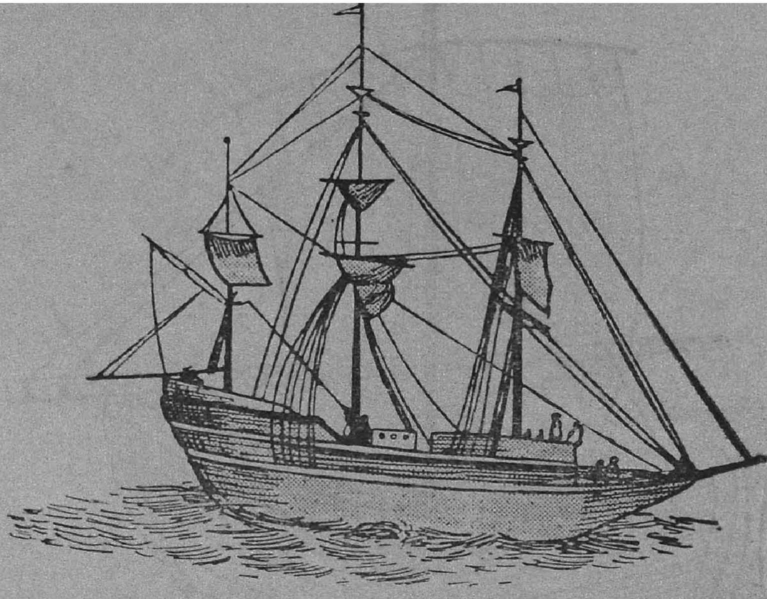
பிளாவு



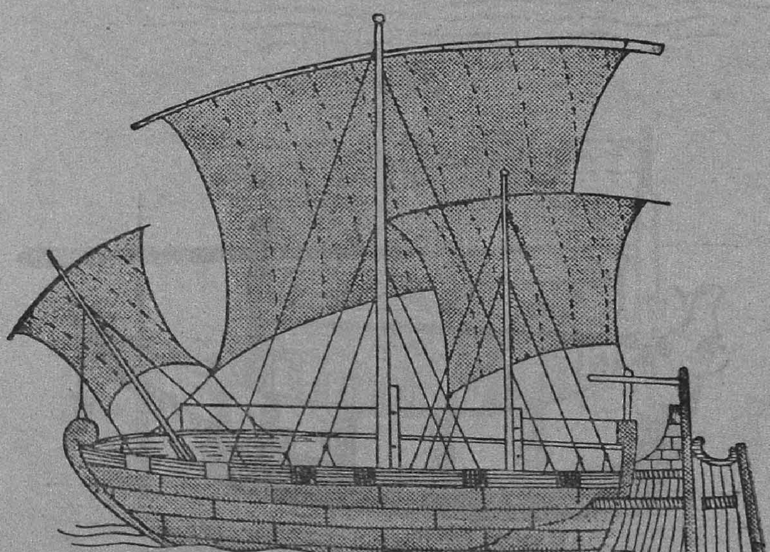
வள்ளம்



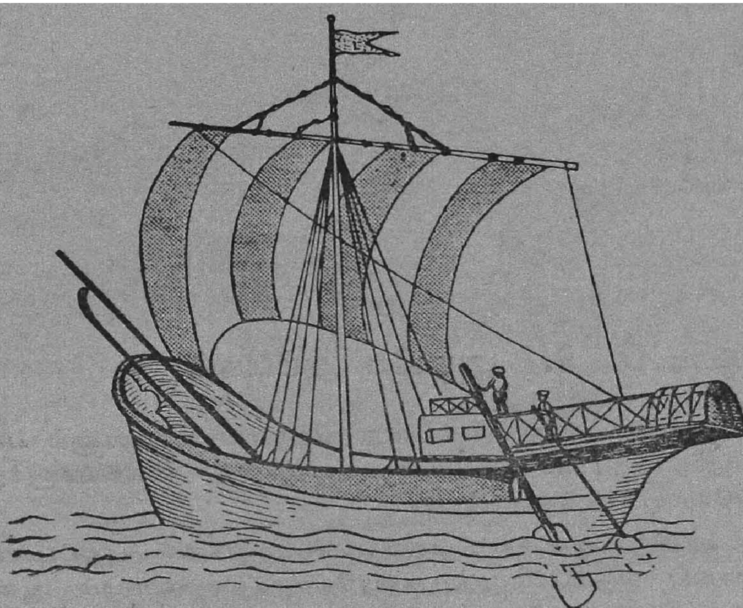
பசரா



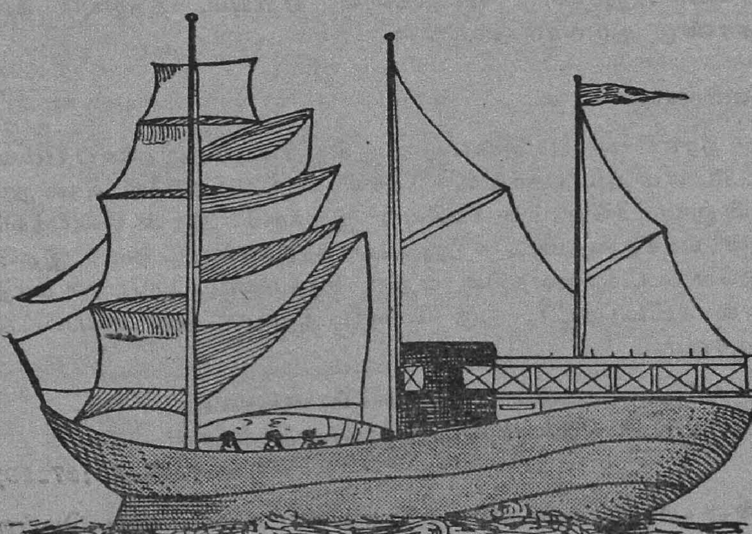
இராப் போர்க் கப்பல்



கல்லாத் தோணி



வங்கம்



நாவாய்

9. அழகிய அம்பிகள்

தமிழ் நாட்டில் பல்வேறு விதமான படகுகளும் பல்வேறு விதமான கலங்களும் பல்வேறு காரியங்களுக்கு உபயோகப்படுத்தப்பட்டன.

காவிரி, வையை முதலிய பேராறுகளில் புதுப்புனல் பொங்கி வரும்பொழுது கரையோரத்தில் வாழும் ஆண்களும் பெண்களும் கூட்டம் கூட்டமாகப் புனல் விளையாட்டிற்குரிய தெப்பம், புணை, அம்பி முதலியவைகளோடு செல்வர். நீரணி மாடங்களில் ஏறியும், நீந்தியும் களி கொண்டு ஆடுவார்கள்.

நீரணி மாடம்

நீரணி மாடம் என்பது ஒரு சிறு படகு. இதனைப் பள்ளி ஓடம் என்றும் பகர்வர். நீரணி மாடம் நடுவே அகன்றும் முன்னும் பின்னும் சுருங்கியும் இருக்கும். இதன் பின்பக்கம் முன் பக்கத்தைவிட சற்று உயர்ந்து காணப்படும். இதன் நடுவே உட்காருவதற்கு ஏற்ற, சிறு மண்டபம்போல் மரத்தால் கட்டப்பட்ட ஒரு மேடை அழகாக அமைக்கப்பட்டு இருக்கும்.

"நீரணி காண்போர் நிறைமாடம் ஊர்குவோர்
பேரணி நிற்போர் பெரும்பூசல் தாக்குவோர்"

(பரி. 10;27-28)

என்று பரிபாடல் கூறுகிறது. வையை நதியில் நடைபெற்ற புனல் விளையாட்டில் சில மகளிர் நீரணி மாடம் என்னும்

உல்லாசப் படகுகளில் ஏறி அவற்றைச் செலுத்தி வந்ததைக் கரும்பிள்ளைப் பூதர் இங்கு அழகாக எடுத்துக்காட்டியுள்ளார்.

இந்தப் புனல் விளையாட்டு பாண்டிய நாட்டில் உள்ள வையை ஆற்றில் மட்டுமன்றிச் சோழ நாட்டில் உள்ள காவிரி ஆற்றிலும் நடப்பதுண்டு. கோவலனும் கண்ணகியும் கவுந்தி அடிகளுடன் புகார் நகரை விட்டு மதுரையை நோக்கிச் செல்லும்பொழுது காவிரி நதி குறுக்கிட்டது. அவர்கள் ஒரு நீரணி மாடத்தில் ஏறிக் காவிரியின் தென்கரையை அடைந்தனர். இதனைச் சிலப்பதிகாரம்,

''கார் அணி பூம்பொழில் காவிரிப்பேர் யாற்று
நீர்அணி மாடத்து நெடுந்துறை போகி
மாதரும் கணவரும் மாதவத் தாட்டியும்
தீது தீர் நியமத் தென்கரை யெய்தி
போதுசூழ் கிடைக்கை ஓர் பூம்பொழில் இருந்துழி''

(சிலப். நாடுகாண். 214-218)

என்று கூறுகிறது. இங்கு குறிப்பிடப்பட்ட நீரணி மாடம் என்பதற்கு உரையாசிரியர் பள்ளியோடம் என்று பொருள் கூறுவது கவனிக்கத் தக்கது. சீவக சிந்தாமணியில்,

''நீரணிமாட வாவி'' (சீவக. 2654) என்றும், பெருங்கதையில்,

''நீரணிமாடத்து நிலா முற்றத்து''—(பெருங். 1:40:17)

''வண்ணம் கொளீஇய நுண்ணூற் பூம்படம்
எழுதுவினைக் கம்மமொடு முழுதுமுத லளைஇ
மென்கிடைப் போழ்வைச் சந்தியவாகி
அரிச்சா லேகமும் நாசியு முகரும்
விரும்பு நிலைத் தானமும் பிறவுமெல்லாம்
நேர்ந்து வனப் பெய்திய நீரணிமாடம்''

''நிறைவளை மகளிர் நீர்பாய் மாடமொடு''

(பெருங். 1:38:75)

''தானக மாடமொடு தலைமணந்தோங்கிய''
(பெருங். 1:38:81)

எனப் பலவிடங்களிலும் நீரணி மாடம் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. தானக மாடம் என்றால் விரிந்த இடத்தையுடைய நீரணிமாடம் என்று உரை ஆசிரியர் விளக்கம் கூறுகிறார். ''தானக மாடமேறித் தையலார் ததும்பப் பாய்வார்'' என்று சீவக சிந்தாமணியிலும் (2658) குறிப்பிடப்படுகிறது. தானக மாடம் நீரணி மாடம் போன்றதே. ஆனால், நடுவில் அகன்று இருக்கும்.

பரிமுக அம்பி

தமிழர் தாம் கண்ட எல்லாப் பொருளிலும் தம் நுண் அறிவைச் செலுத்திக் கலை அழகு பொலியச் செய்தனர். மாலை வேளையில் மன்னர்களோ, அல்லது மக்களோ காதலிகளோடு இன்பகரமாகப் பொழுது போக்கச் செல்லும் ஓடம் அழகுடையதாய் இருக்க வேண்டும் என்று அதன் நடுவே சிறு மண்டபம் போன்ற ஓர் இருக்கை அமைத்தனர். அதன் நாற்புறமும் அழகிய பூவேலைப்பாடுகளமைந்த திரைச் சீலையைத் தொங்க விட்டனர். நடுவே ஆணும் பெண்ணும் ஒருங்கமர்ந்து உரை ஆடுவதற்கென்று நீண்ட ஆசனம் அமைத்தனர். அதன்மீது மெத்தைகளும் பட்டு விரிப்புகளும் விரித்து மன்னர்களின் கொலுமண்டபம் போல் அழகொளிரச் செய்தனர்.

அப்பால் அம்பியின் நடுவே மண்டபம்போல் உள்ள அறையில் மன்னர் இருந்ததால், அதன் அடியில் உணவு சமைப்பதற்கென்றும், பணியாளருக்கென்றும், மன்னர் துயில்வதற்கென்றும் தனித்தனி அறைகளை அமைத்ததோடு நீரணி மாடத்தின் முகப்பில் குதிரைத் தலைபோன்ற உருவமும் அமைத்து அதனைப் பரிமுக அம்பி என்றனர்.

பரிமுக அம்பி என்ற குதிரை முக ஓடம் முற்காலத்தில் பாண்டிய நாட்டின் தலைநகராகிய மதுரை நகரை அடுத்

துள்ள வையை ஆற்றில் ஓடியது. காவிரியாற்றிலும் ஓடியது.

"பரிமுக அம்பியும்" (சிலப். 13:176)

என்று சிலப்பதிகாரம் கூறுகிறது.

"துறை அம்பியூர்வான் கலி"

(கலித்தொகை 103:36)

என்று கலித்தொகை சிறப்பித்துக் கூறுகிறது.

சிறந்த இலக்கியமாகப் போற்றப்பெறும் பெருங் கதையில்,

"யானையும் சுரியுளை அரிமா னேறும்
மானிற் பெடையும் வான்வரி யுழுவையும்
புள்ளு மாக்களும் முன்னுறுத் தியன்ற
நொய்ம்மா நெடும்புணை கைமுதற் றழீஇக்
கூரு டாயமொடு குழூஉக்கொண் டீண்டி
ஆரு டாயமொடணிவிழ வமர்தல்"

(பெருங்கதை 2:11:30-35)

என்று, யானை, சிங்கம், பெண்மான், புலி, பலவிதப் பறவைகள் ஆகியவைகளின் முகங்களை முகப்பில் அமைத்த அம்பிகளில் ஏறி மகளிர் நீர் விளையாட்டுச் செய்தது கூறப் பட்டுள்ளது.

மற்றோர் இடத்து நீரணி மாடத்தின் அமைப்பும் அழகும் அது அலங்கரிக்கப்பட்டுள்ள சிறப்பும் பிறவும் கூறப் பட்டுள்ளன :

"பனியும் வெதிரும் பாசிலைக் கமுகும்
இனையன பிறவும் புனைவரை நாட்டிக்
கிடையும் பீலியு மிடைவரித் தழுத்தி
மிடைவெண் டுகிலி னிடைநிலங் கோலி
அரிச்சா லேகமு மார வள்ளியும்

கதிர்ச்சா லேகமு கந்துங் கதிர்ப்ப
வம்பப் படத்துப் பொன்னுருக் கூட்டி
அள்ளிலை வாழை யகம்போழ்ந் திறுத்த
வெள்ளி வெண்டிரள் வேண்டிடத் தூன்றிச்
சட்டகை நாசியொடு கபோதங் காட்டி
எட்டிறை எய்திய விலக்கணக் காட்சி
ஏரணி யமைந்த வெழுநில நல்வினை
நீரணி மாடத்து நிலாமுற் றத்து''

அகநானூற்றில்,

''வைகுகடல் அம்பியில் தோன்றும்''

(அகம். 29:23)

என்றும், புறநானூற்றில்,

''அறத்துறை அம்பியின் மானமறப்பின்''

(புறம் 381;24)

என்றும் கூறப்பட்டிருக்கிறது.

கரிமுக அம்பி

முன்புறம் யானைமுகம் அமைந்த தோணியைக் கரிமுக அம்பி என்று அழைத்தனர். கரிமுக அம்பி பெரிதாய், இரண்டு அல்லது மூன்று பாய்மரங்கள் உள்ளதாய் இருக்கும். இது ஏராளமான பண்டங்களையும் ஆட்களையும் ஏற்றிச் செல்வதற்கு ஏற்றது. இந்தத் தோணி (அம்பி) பேராறுகளில் மட்டுமின்றி பெருங்கடலிலும் செல்லத் தக்கது. இது மன்னர்களும், வணிகர்களும் தம் குடும்பங்களுடனும் பணியாட்களுடனும் பயணம் செய்வதற்குரிய வசதியுடையதாயும் எழில் உடையதாயும் இருந்தது. காவிரியாற்றில் குதிரை முக அம்பிகளும், யானைமுக அம்பிகளும் ஓடியதைச் சிலப்பதிகார ஆசிரியர் குறிப்பிட்டுள்ளார்:

"பரிமுக அம்பியும் கரிமுக அம்பியும்"

(சிலப். 13:176)

அரிமுக அம்பி

முகப்பில் சிங்கமுகத்தை அமைத்து அதை அரிமுக அம்பி என்றனர். இந்த அம்பி அதன் பெயருக்கேற்ப மிக உறுதி வாய்ந்ததாய் ஆழ்கடலினும் செல்லத் தக்கதாய் இருந்தது. இது காவிரியாற்றிலும் வையை ஆற்றிலும் ஓடி வந்தது.

"அரிமுக அம்பியும்" (சிலப். 13:177)

என்று சிலப்பதிகாரத்தில் சிறப்பித்துக் கூறப்படுகிறது.

மயில்முக அம்பி

மயில்முக அம்பியானது பரிமுக அம்பி, கரிமுக அம்பி, அரிமுக அம்பி ஆகிய அனைத்தையும்விட அழகுடையதாய் இருந்தது. இது பேராறுகளில் உல்லாசமாகப் பொழுது போக்கவும், ஆறுகளைக் கடந்து செல்லவும், துறைமுகப் பட்டினங்களின் அணித்தேயுள்ள தீவுகளுக்கும் திட்டு களுக்கும் போய் வரவும் ஏற்றதாகும்.

தோணியின் முன்புறம் மயில் முகத்தை அமைத்து அதை மயில் முக அம்பி என்று அழைத்து வந்தனர். ஏனைய அம்பிகளைப் போல் அத்துணைப் பெரிதாக இல்லா விட்டாலும் அழகாகவும் வசதியாகவும் இருக்கும். இந்த அம்பியின் நடுவே மண்டபம் போல் எட்டுத் தூண்கள் நிறுத்தப்பட்டு, உறுதியான மேற்கூரையும் அமைக்கப் பட்டிருக்கும். மேலே அழகிய பூ வேலைப்பாடுகள் செய்யப் பட்டு எழில் பெற்றிலங்கும். கீழே நல்ல ஆசனங்களும் மெத்தைகளும் விரிப்புகளும் உண்டு. நாற்புறமும் அழகிய பூந்துகிலாற் செய்யப்பட்ட திரைச் சீலைகள் தொங்கவிடப் பட்டிருக்கும். மேற்கூரையில் கொடிகளும் இலைகளும் பூக்களும் ஒளிரும் பட்டுத்துணிகள் கட்டப்பட்டிருக்கும்.

ஆனல், இந்தப் படகுகள் இன்று தமிழ் நாட்டில் எங்கும் காணப்படவில்லை. இத்தகைய அம்பிகள் தமிழ் நாட்டில் இருந்தன என்பதே இன்றைய தமிழர்களுக்குத் தெரியாது. ஒரு சில தமிழ்ப் புலவர்கள் தமிழ் இலக்கியங் களில் படித்திருப்பர். ஆனல் ஓடங்கள் உபயோகத்தில் இருக்கும் கேரள நாட்டில்கூட அழகொளிரும் இந்த அம்பி களைப் பார்ப்பது அரிதாக இருக்கிறது. ஆனல் ஆரன் மூலை யில் நடைபெறும் படகுப் போட்டியில் கிளிமுக அம்பிகள் காணப்படுகின்றன.

வங்கத்தில் நமது அம்பிகள் பல இன்றும் உபயோகத்தில் இருந்து வருகின்றன. மாஜி மன்னர்களும் மாஜி ஜமீன்தார் களும் மாஜி ஜாஹிர்தார்களும் இத்தகைய அம்பிகளை இன்னும் பாதுகாத்து வைத்திருக்கின்றனர். தங்கள் குடும் பத்தில் நிகழும் மங்களகரமான வைபவங்களின்போது இந்த அம்பிகளைப் பயன்படுத்தி வருகிருர்கள்.

பிரமபுத்திரா நதியில் இன்றும் பெரிய அம்பிகள் (ஓடங்கள்) பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. நமது நாட்டிலே சிறந்த ஆருகவும், புண்ணிய நதியாகவும், பேரா ருகவும் விளங்கும் கங்கையில் ஒருகரையினின்றும் மற்றெரு கரைக்குச் செல்ல மயில்முக அம்பிகள் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

தமிழகத்தில் முற்காலத்தில் உபயோகப்படுத்தப்பட்ட உல்லாசப் படகுகளைப் போலன்றி, கங்கையாற்றைக் கடக்க மயில் வடிவில் கட்டப்பெற்றவை, சாதாரணத் தோணி களாகவே காணப்படுகின்றன. இவை மிக நீளமானவை. இதில் ஐம்பதிற்கு மேற்பட்ட மக்கள் உட்கார்ந்து செல்ல லாம். ஆனல், வட இந்தியாவில் இருக்கும் லட்சுமண புரியில் உள்ள கோமதியாற்றில் இன்றும் மயில்முக அம்பிகள் ஓடிவருகின்றன. இவை மிக அழகானவை. முன்புறம் பணம் படைத்தோர் வசதியாக அமர்ந்து செல்வதற்கேற்ப மண்டபம்போல் அமைந்திருக்கிறது. இது முதல் வகுப்பு. இதில் உட்கார அதிகக் கட்டணம் வசூலிக்கப்படுகிறது.

பின்புறம் சாதாரண மக்கள் செல்வதற்குரிய மூன்றும் வகுப்பு உள்ளது. மூன்றும் வகுப்பில் செல்வோர் காற்றி லும் வெயிலிலும் மழையிலும் இன்னலுற வேண்டியிருக் கிறது. திறந்த வெளியிலே உட்கார்ந்திருக்க நல்ல ஆசனங் களும் இல்லை.

காற்றுப் பலமாக அடித்து அலைகள் பொங்கினுல் தண் ணீர் மூன்றும் வகுப்பில் உட்கார்ந்திருப்போர் உடலையும் உடையையும் நனைத்துவிடும்.

ஓடத்தின் முன்புறமும் பின்புறமும் ஓடம் ஓட்டுபவர்கள் கைகளில் நீண்ட கழிகளை வைத்துக் கொண்டு தரையில் அவற்றை ஊன்றி ஓடத்தை உந்தித் தள்ளுகிருர்கள். ஓடம் எதிர்ப்புறம் உள்ள கரையை நோக்கி நேராகச் செல்லாது கொஞ்சம் சாய்வாக ஓடி எதிர்ப்புறமுள்ள தோணித் துறையை அடையும். நேராகச் செலுத்துவது சிரமம் என்று ஓடம் ஓட்டுபவர்கள் ஓடத்தைச் சாய்வாகவே செலுத்துகின்றனர்

இந்த மயில் முக அம்பியை வட இந்தியர்கள் 'மயூர் பங்கி' என்று கூறுகின்றனர். வட இந்தியாவில் உள்ள கண்டகி நதியில் கிளிமுக அம்பியும் ஓடுகிறது. இது மயில் முக அம்பியைவிடப் பெரிதாகவும் வசதியாகவும் இருக் கிறது.

கப்பற்கலை நூலில் கப்பல் எவ்வாறு அலங்கரிக்கப் படவேண்டும், என்னென்ன மரங்களால் செய்யப்பட வேண்டும் என்று விவரமாகக் கூறப்பட்டுள்ளது. ஓடத்தில் தச்சனின் கைவண்ணம் நன்கு காணப்பட வேண்டும் என்றும் கப்பற் சாத்திரங்கள் கூறுகின்றன.

அழகு அம்பிகளைப் பொன், வெள்ளி, செம்பு, ஆகிய மூன்று தாதுப் பொருள்களையும் கலந்து கவினுற அமைக்க லாம் என்றும், ஓடத்தின் மேல் தட்டில் அமைக்கப்படும் அறைகள் சர்வ, மத்திய, அக்கிர என்னும் மூன்றுவகைகளைக் கொண்டிருக்கும் என்றும் கப்பற்கலை நூல்கள் கூறுகின்றன.

ஓடத்தின் ஒரு கோடியிலிருந்து மற்றொரு கோடிவரை அறைகள் அமைந்து இருந்தால் அது சர்வமந்திர் என்று கூறப்படும். இது கருவூலம் (பொக்கிஷம்), பரிகள், பாவையர் களோடு மன்னர் பயணம் செய்ய ஏற்றது.

நடுவில் மட்டும் அறைகள் அமைத்திருந்தால் அது மத்திய மந்திர் எனப்படும். இது மன்னர், மாபெரும் வணிகர்கள் முதலியோரின் உல்லாசப் பயணத்திற்கு உகந்தது. மழைகாலப் பயணத்திற்கு ஏற்றது.

ஓடங்களின் ஓரங்களில் அறைகள் அமைத்திருந்தால் அது அக்கிரமந்திர் எனப்படும். இது நீண்ட பிரயாணங் களுக்கும் போர்களுக்கும் ஏற்றது என்று நூல்கள் கூறு கின்றன.

வடமொழியில் இயற்றப் பெற்ற கப்பல் நிர்மாணக் கலை நூல்களில் இதுபற்றி விரிவாக விளக்கிக் கூறப்பட் டுள்ளது (கப்பல் சாத்திரம். பக்கம் XIX-XXI-1950)

சோழ நாட்டுத் துறைமுகங்களிலிருந்து கடலோரமாக இருக்கும் பட்டினங்களுக்குப் போய்வரத் தக்க அம்பிகள் பல பண்டைக்காலத்தில் இருந்து வந்தன. வட இந்தி யாவில் உள்ள பல்வேறு இடங்களுக்குச் செல்லும் கப்பல்கள் சோழந்தி என்று அழைக்கப்பட்டன. சோழர்களிடம் கடலோரப் போக்குவரத்திற்கான சிறிய அம்பிகளும், மாக் கடல்களைப் கடந்து செல்வதற்கான நாவாய்களும், வங்கங் களும் இருந்தனவென்று தெரிகிறது.

சோழநாட்டின் புகழ்பெற்ற துறைமுகமாகிய பூம்புகாரி லின்று சோழந்தி என்ற அம்பி கங்கைக்கும் பர்மாவிற்கும் சென்று மீண்டது என்று பெரிப்பிளஸ் கூறியுள்ளார். *

சோழ நாட்டினின்று கீழ் நாடுகளுக்குச் சென்று வந்த ஒரு கப்பலுக்குச் சங்கரா என்று பெயர் சூட்டப்பெற்றிருந்த தாய்த் தெரிகிறது.

**History of the Tamils by P.T. Srinivasa Aiyangar. Page 311.*

இரண்டாம் பாகம்

முற்காலக் கடல் வாணிபம்

“நளியிரு முன்னீர் நாவா யோட்டி
வளிதொழி லாண்ட......”

(புறம் 66 : 1-2)

யவனர் தந்த வினைமாண் நன்கலம்
பொன்னொடு வந்து கறியொடு பெயரும்

(அகம் 149 : 9-10)

10 தமிழர்களின் கடல் வாணிபம்

தமிழர்கள் பல்லாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே சிரியா, அசிரியா, எல்லம், சால்டியா, எகிப்து முதலிய நாடுகளுடன் கடல் வணிகம் நடத்தி வந்ததற்கு அந்நாட்டில் அகழ்ந்தெடுக்கப்பட்ட பண்டங்களே சான்று பகர்கின்றன. இரண்டாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே தமிழகம் மேனாட்டுடன் கடல் வணிகம் வளர்த்து வந்தமை, "மேற்கு உலகத்தோடு இந்தியாவின் தொடர்பு'' என்ற ஆங்கில நூலிலும், திரு வார்மிங்டன் என்பார் எழுதிய "இந்தியாவோடு உரோமர்கள் நடத்திய வணிக விளக்கம்'' என்ற ஆங்கில நூலிலும் நன்கு விளக்கப்பட்டுள்ளது.

உலகப் பிரசித்தி பெற்ற நாகரிகமாகிய மொகஞ்சதாரோ நாகரிகம், சுமேரிய நாட்டினின்று சுமார் 5000 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு வந்தது என்று புதைபொருள் ஆராய்ச்சி விற்பன்னர்களாகிய சர் ஜான் மார்ஷல், மார்ட்டிமர் உயிலர் போன்ற அறிஞர்கள் முடிபு கட்டியுள்ளார்கள்.

திராவிட நாகரிகம், சுமேரியாவினின்று மொகஞ்சதாரோவிற்கு வந்து நிலைத்துவிட்டது என்று பல அறிஞர்கள் கூறுகின்றார்கள். சில அறிஞர்கள் திராவிட நாகரிகம் சுமேரியாவிற்குச் சென்று மீண்டும் இந்தியாவிற்குள் புகுந்துள்ளது என்று கூறுகிறார்கள். உண்மை எதுவாக இருந்தாலும் திராவிடர்கள் சுமார் ஐயாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன் சுமேரியாவோடு கடல் மூலம் தொடர்பு கொண்டிருந்தார்கள் என்பதை இரு சாரார் கூற்றுகளிலிருந்தும் அறிந்து கொள்ளலாம்.

கிறிஸ்துவ வேதமாகிய பைபிளில் இந்தியா என்ற பெயர் அடிக்கடி கூறப்படுவதும், சாலமோன் ஞானியின் காலத்தில் எகிப்திற்கும் இந்தியாவில் உள்ள உவரி என்னும் துறைமுகத்திற்கும் கப்பல்கள் மூலம் தொடர்பு இருந்து வந்ததும், கிறிஸ்து பிறந்ததும் கீழ் நாட்டு வான சாஸ்திரிகள் நட்சத்திரங்கள் மூலம் கிறிஸ்து பிறந்து விட்டார் என்பதை அறிந்து நேராக எகிப்து சென்று அவரைப் பார்த்து வணங்கிக் காணிக்கை செலுத்தி வந்ததாகப் பைபிளில் கூறப்படுவதும் நமது கடல் வணிக வளர்ச்சியை ஆதரிப்பதாகத் தெரிகிறது.

இந்திய மக்களுக்கும் பாரசீக வளைகுடாவைச் சுற்றியிருந்த பல நாட்டு மக்களுக்குமிடையே மிகத் தொன்மையான காலந்தொட்டு வணிகம் நடந்து வந்தது மறுக்க முடியாத வரலாற்று உண்மை. இது கிரேக்கர்கள் காலம் வரை நடைபெற்று வந்தது. திராவிடர்கள் அக்காலத்தில் கடல் வணிகத்தில் உச்ச நிலையில் இருந்து வந்தனர். அவர்களின் கடல் வணிகம் கி. மு. 3000 ஆண்டுவரை சிறப்பாக நடைபெற்று வந்தது. இந்தியப் பெயராகிய சிந்து (லினன் ஆடை) மிகப் பழங்காலத்திலே மேனாட்டு மொழிகளில் இடம் பெற்றுள்ளது. கி. மு. 400-ம் ஆண்டில் அர்மீனிய மொழியில் எழுதப் பெற்றுள்ள சாசனம் ஒன்றில் இது குறிப்பிடப்படுகிறது என்று இந்திய இலக்கிய வரலாறு என்ற நூலில் ஹெர்பர்ட் எய்ச். கோவன் என்பவர் கூறுகிறார். (பக்கம் 30—38).

திராவிடர்களின் தாயகமாகிய பாபிலோன் நாட்டிலுள்ள அசீரியாவிலே முதன் முதலாக நீரைக் கடக்கும் கருவியாகிய படகுகளும் தோணிகளும் பிறந்தன என்று இன்றைய மேனாட்டு அறிஞர்கள் கூறிவருகின்றார்கள். அசீரியர்களிடமிருந்தே எகிப்தியர்களும் பொனீசியர்களும் கப்பற்கலையைக் கற்றார்கள் என்றும் கூறப்படுகிறது.

பொனீசியர்களிடமிருந்தே கிரேக்கர்கள் கப்பற்கலையை அபிவிருத்தி செய்தனர் என்று திரு. விப்ளே அவர்கள் தாம்

எழுதிய 'கிரேக்கப் படிப்பினைகளுக்கு ஒரு தோழன்' என்ற நூலில் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

அல்பர்ட் நியூ பார்க்கர் அவர்கள் "பழங்காலத்தவர்களின் சாஸ்திரோக்தமான கலைகளும் விஞ்ஞானமும்" என்ற நூலில், "பொனிசியர்களிடமிருந்து கிரேக்கர்கள் கப்பற் கலையை அபிவிருத்தி செய்தார்கள். கிரேக்க நாட்டுக் கப்பல்களின் பல அம்சங்கள் பொனிசியர்களின் கப்பலைத் தழுவியவை என்று தெரிகிறது. கிரேக்கர்களுக்கும் உரோமர்களுக்கும் மிக நெருங்கிய வணிகத் தொடர்பு இருந்து வந்ததால் உரோமர்களின் கப்பல்களில் உள்ள பல உறுப்புகள் பொனிசியர்களின் கப்பல் உறுப்புகளை ஒத்தவையாகக் காணப்படுகின்றன. மேனாட்டுக் கப்பற்கலை நிபுணர்கள் தமது கப்பல்கள் இந்தியக் கப்பல் கலையினின்று அபிவிருத்தி அடைந்திருக்கின்றன என்பதை ஏற்றுக் கொள்ளாவிட்டாலும் தென்னிந்தியாவிலுள்ள திராவிடர்களுடன் நெருங்கிய இரத்த சம்பந்தமுடைய அசீரியர்களின் கப்பற்கலையினின்று அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டிருக்கின்றன என்பதை ஏற்றுக்கொள்கிறார்கள்" என்கிறார்.

எகிப்திய வணிகம்

இந்திய அரசாங்க விஞ்ஞானக், கலைத்துறை அமைச்சராயிருந்த திரு. ஹுமாயூன் கபீர் அவர்கள் தஞ்சாவூர் கலைக் கழகத்தைத் திறந்துவைத்து ஆற்றிய சொற்பொழிவு ஒன்றில் நமக்கும் எகிப்திற்கும் உள்ள தொடர்பு 4000 ஆண்டுகளுக்கு முந்தியது என்று புதை பொருள் ஆராய்ச்சி மூலம் தெரிகிறது என்று மொழிந்துள்ளார்.

4000 ஆண்டுகளுக்கு முன்பே இந்தியக் கப்பல்கள் கூட்டங்கூட்டமாகப் பாபிலோன் நாட்டிற்கும் எகிப்திற்கும் எண்ணற்ற இந்தியப் பொருள்களை ஏற்றிக்கொண்டு சென்றன. அதுபோல் அந்நாட்டுக் கப்பல்களும் தங்கள் நாட்டின் விளை பொருள்களையும் செய்பொருள்களையும் இந்தியாவில் கொண்டுவந்து குவித்துவிட்டு இந்தியப் பண்

டங்களை ஏற்றிச் சென்றன. இரு நாடுகளிலும் கப்பல்கள் மிகுந்திருந்ததால் வணிகம் சிறந்து விளங்கிற்று.

கி. மு. 1700-ம் ஆண்டு கிறிஸ்தவ முறையில் போற்றப் படும் யோசேப் என்பவர் இந்திய நாடு போந்து வணிகப் பொருள்கள் பலவற்றை வாங்கி எகிப்து, சிரியா, பாபிலோன் முதலிய இடங்களுக்கு அனுப்பினர் என்று கூறப்படுகிறது.

அசீரியாவிற்கு இந்தியாவினின்று தங்கம், பட்டாடைகள், கொற்கை முத்துக்கள் முதலியவைகள் ஏற்றிச் செல்லப்பட்டன. அசீரிய அரசர் நான்காம் சால்மினிச்சர் இந்தியாவிலிருந்து யானைகளைக் கப்பலில் ஏற்றிச் சென்றார் என்று அறிகிறோம். இந்தியாவினின்று கோதுமை, நெல் முதலியன பாபிலோனுக்கும், அசீரியாவிற்கும் எகிப்திற்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன.

பிலாடிபஸ் (கி. மு. 285—247) என்னும் எகிப்திய நிபுணரே அலெக்சாந்திரியா நகரை நிர்மாணித்தவர் என்று தாலமி கூறுகிறார். அலெக்சாந்திரியா முற்காலத்தில் பெரிய கடல்துறைமுகமாக விளங்கியது. இத்துறை முகத்தின் மூலமாகவே பெரிய வாணிபங்கள் எல்லாம் நடை பெற்று வந்தன.

இவர்தான் அசோக சக்ரவர்த்தியோடு நட்புக் கொண் டவராக விளங்கியவர். எகிப்தியக் கடற்கரை அருகே நிர்மாணிக்கப்பட்ட பர்நிக்கா, மியோஸ், ஹோர்மஸ் ஆகிய பெரும் பட்டினங்கள் வழியே அலக்சாந்திரியா விற்குப் போக்குவரத்துக்கள் நடைபெற்று வந்தன. இத் துறைமுகங்களில் இருந்துதான் கப்பல்கள் அரேபிய, பார சீகக் கரைகள் மூலமாகத் தமிழ் நாட்டோடு மட்டுமின்றிப் பாரத நாட்டின் பல்வேறு பகுதிகளோடும் வணிகம் புரிந்து வந்தன. இத் துறைமுகங்களின் வழியாகப் பாரத நாட் டிற்குச் செல்லும் 120 மரக்கலங்களை ஒருமுறை தன் கண் களால் கண்டதாக ஸ்டிராபோன் என்னும் வரலாற்று ஆசிரியர் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

எகிப்திய, கிரேக்க வணிகர்கள் முந்திரி ரசம், ஈயம், பித்தளை, கண்ணுடி முதலிய பலவிதமான பண்டங்களைத் தம் மரக்கலங்களில் முசிறி (கிராங்கனூர்), வக்கரை முதலிய துறைமுகங்களுக்கும் அனுப்பி விற்றுவந்தனர். மேலும் இந்தியத் துறைமுகங்களினின்று மிளகு, வெற்றிலை, அகில் கட்டை, தந்தம், ஆட்டுரோமம், முத்து, மஸ்லின் துணி போன்ற பலவிதப் பொருள்களை வாங்கிச் சென்றார்கள் என்று பெரிபுளுஸ் என்னும் நூலின் ஆசிரியர் கூறுகின்றார்.

தமிழர் நாவாய்கள் இந்து மாக்கடலிலுள்ள இலங்கை முல்லைத் தீவு, நிக்கோபார் தீவுகள் வரை துணிவுடன் சென்று வெற்றிகரமாக வணிகம் நடத்தி வந்தன.

எகிப்து நாட்டினின்று சேர நாட்டிற்கு இறக்குமதி செய்யப்பட்ட பண்டங்கள் சோழ நாட்டில் ஏராளமாக விற்பனையாயின. அக் காலத்தில் இந்தியாவில் பருத்தி அதிகமாக விளைந்து வந்தது. கிழக்குக் கடற்கரையில் உள்ள வாணிபக் கூட்டங்களினின்று வெளிப்போந்த பண்டங்களுள் ஒரு பெரும்பகுதி மேலை நாட்டுத் துறைமுகங்களை நோக்கிச் சென்றது என்று வின்செண்ட் ஸ்மித் அவர்கள் 'பழங்கால இந்திய வரலாறு' என்னும் நூலில் கூறியுள்ளார்.

எகிப்தியர், செங்கடல் அருகில் பெருநிசி என்னும் துறைமுகத்தை நிறுவினர். அத்துறைமுகத்தினின்று முசிறி என்னும் சேரநாட்டுத் துறைமுகத்தை எகிப்தியக் கப்பல்கள் அடைய 40 நாட்கள் ஆயின.

கி. மு. 608-ல் எகிப்திலுள்ள நேமி என்னும் அரசனுடைய ஆட்சியில் இரண்டாவது நெக்கே என்பவன் தேசாதிபதியாய் இருந்துவந்தான். அவனுடைய உத்தரவுப்படி எகிப்திய மாலுமி ஒருவன் ஆப்பிரிக்காவைச் சுற்றிக் கடற்பயணம் நடத்தினான் என்று தெரிகிறது. இரண்டாவது இராமசிஸ் என்னும் எகிப்திய அரசன் நீல நதியையும் செங்கடலையும் இணைப்பதற்கு ஒரு கால்வாய் தோண்டினான் என்று எகிப்திய நாட்டு வரலாறுகள் கூறுகின்றன.

யவனர்கள் எகிப்து நாட்டைக் கைப்பற்றி ஆண்ட காலத்தில் மத்தியதரைக் கடலேயும், செங்கடலேயும் இணைக்க இத்தகைய கால்வாய் அவசியம் என்பதை நன்குணர்ந் தனர். எகிப்தை ஆண்ட யவன மன்னன் இரண்டாவது தாலமி என்பான் கி. மு. 284-ம் ஆண்டில் இவ்வாய்க்காலே மேலும் விரிவாக வெட்டினன். இந்தக் கால்வாயின் வழியே யவனர்கள் தங்கள் மரக்கலத்தில் நீலநதியைக் கடந்து எளி தாகச் செங்கடலே அடைந்தனர்.

யவனர்கள் இக்குறுக்கு வழியில் பாரசீகத் துறைமுகங் களேயும், தமிழ் நாட்டுத் துறைமுகங்களேயும் எளிதில் அடைந்து வணிகம் வளர்த்து வந்தனர்.

இந்தக் கால்வாய் ஆயிரம் ஆண்டுகளுக்கு மேலாக உபயோகப்படுத்தப்பட்டு வந்துள்ளது. அப்பொழுது உரோம் நாட்டினின்று புறப்பட்ட மரக்கலங்கள் நீலநதியின் முகத்துவாரத்திலுள்ள அலெக்சாந்திரியாத் துறைமுகத்தை அடைய இருபது நாட்கள் சென்றதாகத் தெரிகிறது.

அலெக்சாந்திரியாவிலிருந்து நீல நதி மூலமாகவோ, தரை வழியாகவோ சென்று செங்கடல் துறைமுகமாகிய பெருநிசியை அடைந்து, ஜூலே மாதம் புறப்பட்டுச் செப் டம்பர் மாதம் தமிழ் நாட்டுத் துறைமுகங்களே அக்காலக் கப்பல்கள் அடைந்துவந்ததாகத் தெரிகிறது. சோழக வாடை தொடங்கியபின் மாலுமிகள் முசிறியிலிருந்து டிசம்பர் மாதத்தில் புறப்பட்டு மார்ச் மாதம் எகிப்து நாட்டை அடைவார்கள்.

முற்காலத்தில் வணிகத்திற்காகப் பண்டு நாட்டினின்று சென்ற மக்கள் தமது வணிகம் செழிக்க எகிப்து நாட்டின் மீது படையெடுத்து அதை வெற்றி கொண்டார்கள் என்று திப்ஸ் நகரிலுள்ள தெர்—எல்—பஃறி என்னும் கோயில் சுவரில் எழுதப்பட்டுள்ளது. வெற்றி பெற்ற பண்டு நாட்டார் தமது நாட்டினின்று கொண்டு சென்ற பண்டங் கள் வேறு எந்த நாட்டிலும் கிடைக்காதவையாக இருந்

தன. பாண்டிய நாடே பண்டு எனக் கூறப்பட்டிருக்கிறது என்று வரலாற்று நூல்புலவர்கள் இன்று முடிபு கட்டியுள்ளார்கள்.

நீண்ட நாளாகப் பண்டு நாடு எங்குளது என்று கூற முடியாதிருந்தது. ஆப்பிரிக்காவில் இருக்கலாமா என்று ஆராயப்பட்டது. இறுதியாகப் பாண்டிய நாடே என்று உறுதிப்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

மேலும் எகிப்தியர்களின் நிறம், தோற்றம், அவர்களின் எலும்புகள், அவர்களின் பழங்காலச் சமயம், பழக்க வழக்கங்கள் முதலியன பாண்டிய நாட்டோடு நெருங்கிய தொடர்புடையவை என்று தெரிகிறது.

பண்டைக் காலத்தில் பண்டு (பாண்டிய) நாட்டில் இருந்து ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட பொருள்கள் யானைகளின் தந்தம், பொன், முத்து, பவளம், ஏலம், கிராம்பு, சாதிக்காய், சந்தனக்கட்டை, குரங்கு போன்றவைகளாகும்.

வொன்போகன் என்னும் ஆசிரியர், ஹீரன் என்ற ஆசிரியர் கூறிய கருத்துக்களை ஆதரித்து இந்தியாவோடு எகிப்தியர்கள் மிகத் தொன்மையான காலந்தொட்டு வணிகம் நடத்தி வந்தனர் என்பதை உறுதிப்படுத்தியுள்ளார்.

கி.மு. 1700 ஆண்டிற்கு முன்னரே எகிப்து சென்ற யோசேப்பு (யூசுப் நபி) வரலாறு, இந்திய வணிகப் பொருள்கள், தரைமார்க்கமாக எகிப்து, சிரியா, பாபிலோன் நாடுகளுக்குச் சென்றன என்பதையும், பாரத நாட்டிற்கும் மத்திய தரைப் பகுதியிலுள்ள நாடுகளுக்கும் இடையே எழுந்த வணிகத் தொடர்பையும் உறுதிப்படுத்துகிறது. எகிப்திய சித்திர எழுத்து என்ற நூலிலும் இதற்குச் சான்றுகள் உள.

"வேறு பன்னாட்டிற் காறர வந்த
பலவினை நாவாய் தோன்றும் பெருந்துறை"

என்று நற்றிணை (295) கூறுவது நமக்கு ஓர் நல்ல அகச் சான்ருக மிளிர்கின்றது.

கி. மு. 1462-ம் ஆண்டில் முடிவெய்திய எகிப்திய 18வது பரம்பரையிலுள்ள மன்னரின் பிரேதங்கள் இந்திய மஸ்லின் துணிகளால் பொதியப்பட்டுள்ளன. எகிப்தியர்கள் கப்பல் பிரயாணம் நடத்தப் பொனிசியர்களைச் சம்பளத்திற்கு அமர்த்தியிருந்தனர்.

தைர் நாட்டு ஹிரன் என்னும் அரசனும் தாவீது (தாவுத் நபி) என்று கிறிஸ்தவ மறைகளில் போற்றப்படும் மன்னரும் சேர்ந்து ஒபிர் என்னும் துறைமுகத்திற்குத் (தமிழ் நாட்டிலுள்ள உவரிக்கு) தங்கள் வணிகக் கப்பலை அனுப்பினர். ஒபிர் பிரயாணம் மூன்று ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை நடைபெற்றது. பண்டங்களை ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்வதிலும், கப்பல்கள் இடை நடுவே வணிகத் துறை முகங்களில் தங்கச் செய்வதிலுமாக மூன்று ஆண்டுகள் பிடித்தன என்று சில வரலாற்று ஆசிரியர்கள் கூறுகிருர்கள்.

கி.மு. 1000-ம் ஆண்டில், கிறிஸ்தவர்களால் சாலமோன் ஞானி என்று போற்றப்படும் பேரரசர் ஒபிர் என்னும் இடத்திலிருந்து சந்தனக்கட்டை. மயிலிறகு, குரங்குகள், ஆட்டு ரோமம் முதலியவைகளைப் பொனிசியர்களின் கப்பல் மூலம் தாம் புதிதாக எகிப்தில் கட்டிய கோயிலைச் சிறப் பிக்கக் கொண்டு சென்றதாகக் கிறிஸ்தவ மறையாகிய பைபிள் கூறுகிறது. (இராஜாக்கள் 1 அதி. 10:11-12)

ஆனல் மாக்ஸ் முல்லர் என்னும் வடமொழிப் பயிற்சி மிக்க ஜெர்மன் நாட்டு பேரறிஞர் 'விஞ்ஞானத்தின் மொழி' என்ற நூலில் ஒபிர் என்பது இந்திய நாட்டுத் துறைமுகமே என்றும் ஒபிரிலிருந்து மேற்கு நாடு களுக்குக் கொண்டு சென்ற பொருள்கள் இந்தியாவில் கிடைப்பனவே என்றும் அவற்றின் பெயர்களும் இந்திய மூலத்தை உடையனவென் றும் விளக்கிக் கூறியுள்ளார்.

முதலாவது இந்திய பிஷப்பாக இருந்தவரும் நெல்லை மாவட்டத்திலுள்ள நெடுவிளை மெஞ்ஞானபுரம் என்னும்

ஊரில் பிறந்த வருமான உயர்திரு அசரியா அவர்களின் அருமைத் தம்பியும் அறிஞருமான திரு. தாமஸ் நாடார் எம்.ஏ. அவர்கள் சென்னைக் கிறிஸ்தவக் கல்லூரி வெளியீட்டில், பைபிளின் பழைய ஏற்பாட்டில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கும் ஒபிர் என்பது தமிழகத்தின் திருநெல்வேலி மாவட்டத்திலுள்ள கடற்கரைப் பட்டினமாகிய உவரியேயாகும் என்று உறுதிப்படுத்துகின்றார். இதனை ஆதரித்து இடையன்குடியில் பாதிரியாராயிருந்த திரு. மதுரம் ஐயர் அவர்கள் பல சொற்பொழிவுகள் ஆற்றியுள்ளார்.

மேனாட்டு ஆசிரியர்கள் சிலர் ஒபிர் என்பது திட்டவட்டமாக இன்ன இடத்தில் இருக்கிறது என்று கூறமுடியாவிட்டாலும் அது இந்தியாவில் உள்ளது என்று கூற அதிகமான சான்றுகள் உண்டு என்று உரைத்துள்ளனர்.

புளிய மரம், நீலம் முதலிய தமிழகத்தில் காணப்படும் பொருள்கள் எகிப்திய சமாதிகளில் காணப்படுகின்றன என்று வில்கின்சன் என்பவர் கூறுகிறார்.

பண்டைக்காலத்தில் எகிப்திய மக்கள் தமிழர்களைப் போல் தங்கத்தால் செய்த நந்தியை (மாட்டு உருவத்தை) வணங்கி வந்தனர் என்பதும், அவர்களின் கோயில்களும் வணக்கமுறைகளும் ஆடல் பாடல்களும் தமிழக முறைகளை ஒத்திருந்தன என்பதும் உறுதியானவை.

இராவணன் கதை பைபிளில் கூறப்படும் எகிப்திய மன்னன் பார்போன் கதையை ஒத்திருக்கிறது.

எகிப்தியர்கள் மிகத் தொன்மையான காலத்திலே கப்பற் கலையைக் கற்று அதைக் கண்ணின் கருமணியாய்க் காத்து வந்தனர் என்பதற்கு, அவர்களால் புதைக்கப்பட்டு அழியாது பதனிடப்பட்டு வந்துள்ள சவக் குழியில் சவத்தோடு ஒரு சிறு கப்பலின் வடிவத்தையும் அவர்கள் சேர்த்துப் புதைத்து வைத்திருப்பது ஒரு நல்ல சான்றாகும்.

அரபு நாட்டு வணிகம்

தமிழர்கள் உரோமர்களோடு வணிகம் ஆரம்பிப்பதற்கு முன்னரே அரபியர்களோடு வணிகத் தொடர்பு கொண்டிருந்தனர். ஆனால், பெரிய அளவில் அல்ல; மிகச் சிறிய அளவில் அது நடைபெற்று வந்தது.

அரபியர்கள் தமிழகத்தை மாபார் என்று அழைத்து வந்தனர். வணிகத்தின் பொருட்டுத் தமிழ் நாட்டிற்கு வந்துபோன அரபியர்களில் சில ஆண்கள் கி. பி. 9-ம் நூற்றாண்டில் இங்கு தங்கிவிட்டனர்.

ஆதியில் அவர்கள் பெரும்பாலும் கடற்கரையில் தங்கி இங்குள்ள நெய்தல் நிலத்துப் பெண்களை மண முடித்து வாழ்ந்தனர். நாகபட்டினம், காயல்பட்டினம், கீழக்கரை முதலிய கடற்கரைப் பட்டினங்களில் வாழும் மரைக்காயர் என்போர் அவர்களின் சந்ததியினர் என்று இன்றும் பெருமையாய்ப் பேசிக்கொள்கிறார்கள். இன்று மதத்தால் முஸ்லிம்கள் என்றாலும், அவர்கள் அரபிமொழி பேசி, அரபியர்களாய் வாழவில்லை. தமிழ் மொழியையத் தாய்மொழியாகக் கொண்டு தமிழர்களாய் வாழுகின்றார்கள். தமிழ்ப் புலவர்களை ஆதரித்த பெருங் கொடை வள்ளல் சீதக்காதி இம் மரபிலே பிறந்தவராவார்.

தமிழ்நாட்டின் தட்பவெப்பநிலை அரபியர்களுக்கு ஏற்ற தாக இருந்தது. அந்நியர்களை அன்புடன் வரவேற்று உப சரித்து நிற்கும் தமிழர்களின் பண்பும் தமிழ் நாட்டின் அரசர்கள் அந்நிய நாட்டாரை வரவேற்று அவர்களின் வணிகம், அவர்களின் மதம் முதலியவற்றுக்கு நல்ல பாது காப்பு அளித்துவந்ததும் அரபியர்களைத் தங்கள் தாயகத்தைத் துறந்து தமிழகத்தைத் தாயகமாகக் கொண்டு வாழுமாறு தூண்டின.

இக்குடியேற்றத்தைப் பற்றி அறிஞர் பிஷப் கால்டுவெல் அவர்கள் கூறுவதாவது: "மலபார் கரையில் அரபியர்கள் 9-ம் நூற்றாண்டில் குடியேறி அங்கிருந்து கீழ் கரைக்கும்

இலங்கைக்கும் பரவியுள்ளதாகத் தெரிகிறது. கீழ்கரையில் அவர்கள் ஆதிக் குடியேற்ற இடம் திருநெல்வேலி மாவட்டத்திலுள்ள காயல்பட்டினமாகும். தெற்கு அரபியாவை சேர்ந்த ஸாபீயின்களாகிய அரபியர்கள் நீண்டகாலமாகக் கிரேக்கர்களைப் பின்தொடர்ந்து இந்தியாவிற்கு அடிக்கடி வந்து போயினர். அரபிவணிகர்களின் வழியில் வந்த ஒரு கலப்பு இனத்தவர்கள் மாப்பிள்ளைகள் என்றும், கீழ்க்கரை அரபியர்களின் சந்ததியார் லெப்பைகள் என்றும் கூறப்பட்டனர். தமிழர்கள் இவர்களைத் துலுக்கர் என்றும் சோனகர் என்றும் கூறுவர். பரைக்கான் அல்லது மரக் காயன் என்பது இவர்களுக்குச் சாதாரணமாக வழங்கும் பட்டம். இதன் பொருள் கப்பல் ஓட்டி என்பதாகும். இலங்கையில் குடியேறிய அரபிகளின் சந்ததியர்களைச் சிங்களவர்கள் மரக்கலய (படகோட்டி) என்று அழைத்தனர். இஃதன்றி அரபியர்கள், பலர் 8-வது நூற்றுண்டின் ஆரம்பத்தில், கலிபா ஆபுலிமாலிக் இப்னு மற்வானின் கொடுமைக்கு அஞ்சி இந்தியாவில் குடியேறினர் என்று சிலர் கூறுகிறுர்கள். அலெக்சாந்தர் ஜான்சன் என்பவர் '13-வது நூற்றுண்டின் ஆரம்பத்தில் எகிப்தை ஆண்ட ஒரு முஸ்லிம் அரசரின் கொடுங்கோல் ஆட்சிக்குப் பயந்தும் அங்கு நிகழ்ந்த பூகம்பத்திற்கு அஞ்சியும் ஐந்து பெரிய மரக் கலங்களில் ஏறி இந்திய நாட்டில் அடைக்கலம் புகுந்தனர்' என்றுர். கி. பி. 1234-ம் ஆண்டு மதுரை மன்னன் ஜடவர்மன் சுந்தரபாண்டியன் ஆட்சியின்போது ஒரு கப்பலில் வந்த அரபியர்கள் காயல்பட்டினத்தில் குடியேறியதாகத் தெரிகிறது.''*

இவ்வாறு அரபியர்கள் இந்தியாவிலும் சிறப்பாகத் தமிழ்நாட்டிலும் குடியேறி இந்தியாவையே தாயகமாகக் கொண்டு வாழுகின்றனர்.

தமிழர்கள் தேர்ப்படை, காலாட்படை, யானைப்படை, குதிரைப்படை, கப்பற்படை என ஐவகைப் படையை வைத்

* *History of Tirunelveli District - Bishop R. Caldwell.*

திருந்தனர். முதன் முதலாக அவர்கள் தேர்ப்படை, காலாட்படை, யானைப்படை, குதிரைப்படை ஆகிய நான்கு படைகளைத்தான் வைத்திருந்தனர். அப்பால் தேர்ப்படைகளை ஒழித்துவிட்டுக் கப்பற்படையை நிறுவினர். குதிரைப் படையை விரிவுபடுத்தினர். அரபியாவில் நல்ல குதிரைகள் கிடைத்தமையால் அங்கிருந்து ஏராளமான குதிரைகளை வாங்கினர்.

அரபியர்கள் தங்கள் மரக்கலங்களில் ஏராளமான குதிரைகளைக் கொண்டுவந்து கொடுத்துவிட்டு இங்குள்ள பொருள்களை வாங்கிச் சென்றனர்.

அரபிய வணிகர்களுக்குத் தமிழ் மன்னர்கள் எல்லா வசதிகளையும் செய்து கொடுத்தனர். அவர்கள் குடியேறுவதற்கு இடம் அளித்தனர். குதிரைகளுக்கு நல்ல விலையும் கொடுத்தனர். அவர்களுக்கு மத சுதந்திரம் அளித்தனர். அவர்களுக்கு அரசாங்கத்தில் உயர் பதவிகளும் அளித்தனர்.

முற்கால அரபியர்கள் பருவக்காற்றின் பலனை நன்கறிந்தவர்களாய் விளங்கினர். தென் மேற்குப் பருவக்காற்று வீசும்பொழுது அரபியாவிலிருந்து புறப்பட்டுத் தமிழகத்தை அடைந்து, கப்பலில் கொண்டுவந்த குதிரைகளை விற்றுப் பாரத நாட்டில் கிடைக்கும் பண்டங்களை வாங்கிக் கொண்டு, வடகிழக்குப் பருவக்காற்று அடிக்கும்பொழுது தாயகம் திரும்பிவிடுவார்கள்.

முஹம்மது நபி (ஸல்) அவர்கள் உதிக்கு முன்பே அரபியர்கள் ஸ்பெயின் நாட்டிலிருந்து சீனம் வரை வணிகம் நடத்தி வந்தனர். கி. மு. 300-ம் ஆண்டில் அரபியர்கள் காண்டன் என்ற சீன நகரில் குடியேறியிருந்தனர் என்று சீன வரலாறுகள் கூறுகின்றன.

அரபியர்கள் தமிழ்நாட்டினின்றே எண்களை அறிந்தனர். இவர்களிடமிருந்து எண்களை ஆங்கிலேயர் உணர்ந்தனர்.

அரேபியர்களின் சிறந்த துறைமுகப்பட்டினம் ஏடன் ஆகும். அங்கு பல இந்திய வணிகர்கள் வதிந்து வந்தனர். அரேபியர்கள் இங்கிருந்து புறப்பட்டுச் சின்ன ஆசியா, பக்தாத் மோசல், தமாஸ்கஸ், பசரா, சோமாலி, தமிழகம் முதலிய இடங்களுக்குச் சென்று மெல்லிய ஆடைகள், பூந் துகில்கள், பொற்சரிகை புனைந்த ஆடைகள், பட்டுப் புடவைகள், கண்ணாடிப் பொருள்கள், நறுமணந்தரும் பொருள்கள், பெருங்காயம், காண்டாமிருகத்தின் கொம்பு, முத்து, சந்தனக்கட்டை முதலியவைகளை வாங்கித் தங்கள் கப்பலில் ஏற்றிக்கொண்டு சென்றார்கள்.

பருவக்காற்று வீசும்பொழுது மிளகு, ஏலம், இலவங்கம், இஞ்சி, சந்தனம், அகில், தேக்கு, முத்து, வைடூரியம், மெல்லிய ஆடைகள், பட்டுத் துணிகள் முதலியவைகளை மிகப் பிரியமாக வாங்கிக்கொண்டு போய் அலக்சாந்திரியா, பசரா, மோசல், இராக், பக்தாத், சின்ன ஆசியா முதலிய இடங்களில் விற்று நல்ல லாபம் அடைந்து வந்தனர் என்று மார்க்கபோலோ கூறுகிறார்.

அரேபியர்கள் தமிழகத்தோடு செய்த வாணிபத்தைப் பற்றி அரேபிய எழுத்தாளர்கள் சிலர் சில நூல்கள் எழுதி வைத்திருக்கின்றனர்:

1. சுலைமான் என்ற ஒரு அரபி வணிகர் எழுதிய சில வர்த்தகக் குறிப்புகள். இந்நூல் கி. பி. 850-ல் எழுதப் பெற்றது.

2. மேற்கூறிய நூலை அபு செய்யத் என்பவர் வெளியிட்டார். அவர் புதிதாகப் பல வணிக நுட்பங்களையும் சேர்த்து 10-ம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் வெளியிட்டார்.

3. 10-ம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் இபன் குர்தத்பா என்ற அரபியர் எழுதிய குறிப்பு.

4. அல்மசூதி என்ற அரபியர் 10-ம் நூற்றாண்டில் எழுதிய நூல்.

5. 11-ம் நூற்றாண்டில் அல்புருணி என்ற அரபியர் எழுதிய நூல்.

அப்பால் அதைத் தழுவி இரசீத்துடின் எழுதிய நூல்.

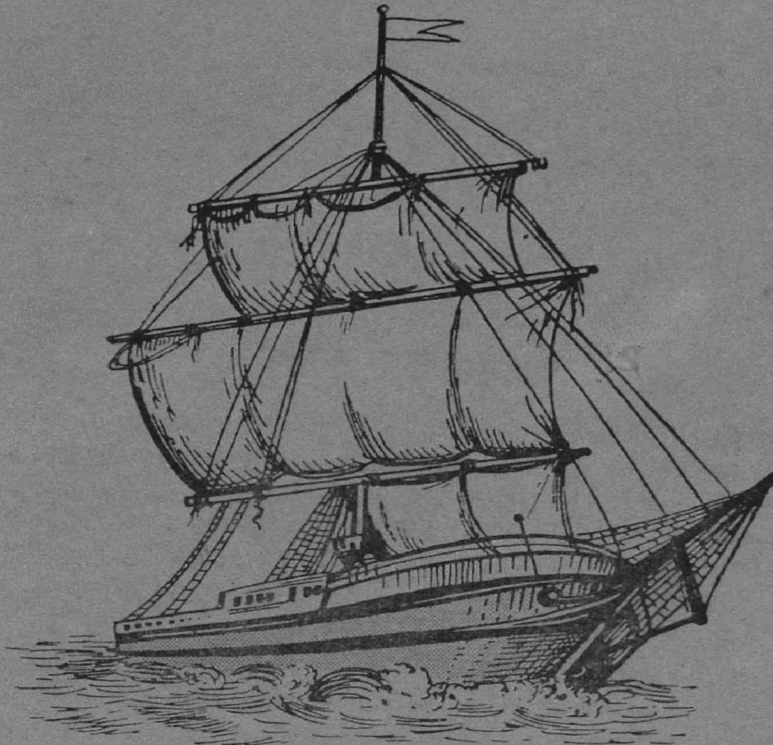
6. 13-ம் நூற்றாண்டின் இறுதியிலும் 14-ம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலும் அரபியர்கள் செய்த வணிகத்தைப் பற்றி அப்துல்லா பாசவ் எழுதிய நூல் நன்கு விளக்கும்.

முத்துக் குளித்தலும் வணிகமும்

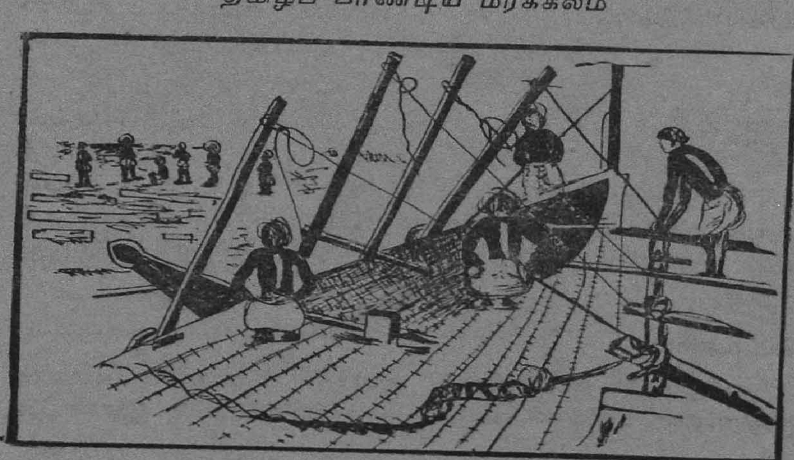
இந்தியாவிலே முத்துக் குளிக்குந் தொழில் பாண்டிய நாட்டில் உள்ள கொற்கையிலே சிறப்புற்றிருந்தது. கொற்கை முத்து உலகப் புகழ்பெற்றது. முற்காலத்தில் கொற்கை முத்து உரோம் நாட்டு மக்கள் உள்ளத்தை மிகவும் கவர்ந்திருந்தது. உரோமர்கள் ஏராளமான பொற் காசுகளைக் கொடுத்து கொற்கை முத்தை விலைக்கு வாங்கினர். முத்து வணிகத்தால் பாண்டிய நாட்டில் ஏராளமான பொற்காசுகள் வந்து குவிந்தன. முத்துக் குளிக்குந் தொழிலில் ஏராளமான ஓடங்களும், தோணிகளும் கப்பல்களும் ஈடுபட்டிருந்தன. முத்துக்குளிக்குந் தொழிலில் தமிழ் நாட்டுப் பரதவர்கள் நல்ல அனுபவமும் ஆற்றலும் வாய்ந்தவர்களாய் இருந்தனர்.

மன்னார் குடாக்கடலில் சித்திரை வைகாசித் திங்கள்களில் முத்துக் குளிப்பார்கள். உள்நாட்டு வணிகர்களும் பிறநாட்டு வணிகர்களும் கூட்டம் கூட்டமாக வந்து குழுமி இருப்பர்.

முத்துக்குளிக்கும் இத்தொழிலானது இந்தியா, சிறப்பாகத் தமிழ் நாடு—குறிப்பாகப் பாண்டியநாடு உயர்தரமான ஓடங்களையும் தோணிகளையும், நாவாய்களையும் கட்டுவதற்கு ஒரு காரணமாக இருந்தது. அதோடு யவனர்கள் பாண்டியநாட்டைத் தேடித் தங்கள் கப்பல்களில் பொற்காசுகளையும் பொற்கட்டிகளையும் ஏற்றிக்கொண்டு வரவும் காரணமாய் இருந்தது.



தமிழ்ப் பாண்டிய மரக்கலம்



கொற்கைப் பட்டினத்தில் கப்பல் கட்டும் காட்சி

11 கீழ்த்திசை வணிகம்

தமிழர்கள் மேற்கு நாடுகளைவிட கிழக்கு நாடுகளில் சீரிய முறையில் வணிகம் வளர்த்து வந்தனர். மேற்கு நாடுகளோடு தொடர்பு கொள்ள ஆரம்பித்த காலத்தில் தமிழ் நாட்டுக் கப்பல்கள் அங்கு போய் மீண்டு வந்தன. ஆனால் பிற்காலத்தில் மேனாட்டுக் கப்பல்கள்தாம் பெரிதும் தமிழகத்திற்கும் பாரதநாட்டின் இதர பகுதிகளுக்கும் வந்து இறக்குமதி ஏற்றுமதி செய்துள்ளன.

தமிழ் நாட்டுக் கப்பல்களோ பாரத நாட்டின் வேறு எப்பகுதியிலுமுள்ள கப்பல்களோ மேனாடுகளுக்குச் சென்று வணிகம் புரிந்து வந்ததாக நமக்குத் தெரியவில்லை. ஆனால் கிழக்காசிய நாடுகள் பலவற்றிற்குப் பாரத நாட்டுக் கப்பல்கள், சிறப்பாகத் தமிழ் நாட்டுக் கப்பல்கள் ஏராளமாகச் சென்று வந்தன என்பதற்கு எண்ணற்ற சான்றுகள் உண்டு.

கிழக்காசிய நாடுகளில், சீனத்தினின்று மட்டும் 'சங்க்' என்ற பெரிய கப்பல் இந்தியத் துறைமுகத்துக்கு வந்ததாகத் தெரிகிறது. அஃதன்றிக் கிழக்காசிய நாட்டுக் கப்பல் எதுவும் நமது துறைமுகங்களுக்கு வந்ததாகச் சொல்வதற்கில்லை. சீனத்திற்கும் நமது கப்பல்கள் ஏராளமாகச் சென்று வந்தன.

மலைய வணிகம்

தமிழர்கள் மட்டுமின்றி அவர்களின் உறவினர்களான ஆந்திரர்கள், கலிங்கர், வங்கர் முதலியவர்களும் இரண்டா

யிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே மலேயம் (மலாயா) காழகம் அல்லது கடாரம் (கெடா) சிங்கபுரம் (சிங்கப்பூர்) முதலிய நாடுகளோடு வணிகம் நடத்தி வந்தனர்.

மலேயம், சிங்கபுரம் முதலிய தமிழ்ப் பெயர்கள் மருவி மலாயா, சிங்கப்பூர் என ஆயின. ஆதியில் தமிழர்கள் குடியேறித் தாங்கள் குடியேறிய பகுதிகளுக்குத் தமிழ்ப் பெயர்களை இட்டனர் என்பதற்கு இன்றும் இவை சான்றாக இருக்கின்றன.

குவால செலின் என்னும் கிராமத்தில் 6-வது நூற்றாண்டில் எழுதப்பெற்ற கல்வெட்டும், கடாரத்தில் 4-ம் நூற்றாண்டில் எழுதப்பெற்ற இரு கல்வெட்டுகளும் லிகோரில் கி. பி. 775-ம் ஆண்டில் பொறிக்கப் பெற்ற கல்வெட்டும் குறிப்பிடத் தக்கவையாகும்.

லியோங்ஸ் நாவிலுள்ள கோயிலில் உள்ள சிவபெருமான், திருமால் படிமங்கள் தென் இந்திய சிற்ப முறையில் செய்யப்பட்டவைகளாய்த் தெரிகின்றன. இங்குள்ள கட்டிடங்கள் சில, பல்லவ சிற்ப முறைகளைத் தழுவிக் கட்டப்பட்டன என்று தெரிகிறது.

மலாயாவின் மேற்குக் கடற்கரை ஓரத்திலுள்ள தாகூபா என்னும் இடத்தில் கி. பி. எட்டாவது நூற்றாண்டைச் சேர்ந்த தமிழ்க் கல்வெட்டு ஒன்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. அது பல்லவர்களின் வரலாற்றில் விடுபட்டுப் போன பகுதிகளைப் பூர்த்தி செய்வதாக இருக்கிறது என்று வரலாற்று நிபுணர்கள் கூறுகின்றார்கள்.

இதன் அருகேயுள்ள வேறூர் இடத்தில் உயர்ந்த ஆடைகள், அணிகள் புனைந்த திருமால் தம் இரு மனைவிகள் சகிதம் காட்சி அளிக்கும் படிமம் ஒன்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. இது தென் இந்தியச் சிற்பிகளின் கைத்திறனை எடுத்துக் காட்டுவதாய் உள்ளது. மேலும் அக் கல்வெட்டுகளால் திருமாலின் கோயிலையும் திருஉருவங்களையும் 'அவனி

நாரணம்' என்ற ஒரு திருக்குளம் அமைக்கப்பட்ட விவரத்தையும் நன்து தெரிந்துகொள்ள முடிகின்றது.

மூன்றும் நந்திவர்மன் (கி. பி. 826-850) பெயரால் நாங்கூர்த் தலைவர் ஒருவர் இதை நிர்மாணித்த விவரத்தையும் எடுத்துக்காட்டுகிறது. இந்தக் கல்வெட்டுகள் மூலம் அங்கு உயர்நிலையில் இருந்த மணிக்கிராமம், சேனுமுகம் என்ற இடங்களில் தென் இந்தியர்களின் வணிகக் குழுக்கள் இருந்ததாகவும் அவைகளின் பொறுப்பில் இக்கோயிலின் பாதுகாப்பு ஒப்படைக்கப்பட்டதாகவும் தெரிகிறது.

இந்த தென் இந்திய வணிகக் குழுக்கள் சிறப்புடையன; நீண்ட வரலாறுகளையுடையன: இவை அனைத்துலக அந்தஸ்தும் அதிகாரமும் உடையவையாக விளங்கின.

இவ்வணிகக் குழுக்கள் மேனுட்டு வணிகக் குழுக்கள் போல் தமது சொந்தப் பாதுகாப்புக்கும் ஏற்றுமதி இறக்குமதிக்கும் சிறந்த தரைப் படையையும் கடற்படையையும் வைத்திருந்தின. இவைகளைப்பற்றி பல்வேறு காலங்களில் பொறிக்கப்பட்ட சாசனங்களும் இன்று சான்று தருகின்றன. ஆனல் பிற்காலத்தில் தோன்றிய சாசனங்கள் பல தென் இந்திய் மன்னர்களின் படைகளே அங்கு போந்து தம் வணிகர்களுக்குப் பாதுகாப்பு அளித்தன என்பதை உறுதிப்படுத்துகின்றன.

பல்லவ மன்னன் மூன்றும் நந்திவர்மன் (கி. பி, 850) என்பவனுக்கு அவனி நாராயணன் என்றபட்டம் இருந்தது. எனவே சந்தேகத்திற்கு இடமின்றி இந்தச் சாசனம் நந்திவர்மன் காலத்தில் எழுதப்பட்டிருக்கலாம் என்று முடிவு செய்யப்படுகிறது.

பல்லவர்கள் காலத்தில் அதாவது 9-ம் நூற்ருண்டில் தமிழர்கள் கடல்கடந்து ஆங்கிலேயர்களைப் போல் வணிகக் குழுவின் மூலம் வணிகம் நடத்தி வந்ததோடு அரசியல் ஆக்கமும் பெற்றிருந்தனர் என்பது நன்கு தெரிகிறது.

"மலாயா நாட்டின் வரலாற்றிலும் கலை வளர்ச்சியிலும் வணிகத் துறையிலும் தமிழகம் பெரும் பங்குகொண்டுள்ளது. அதற்கு இன்று மலாய் மொழியில் காணக் கிடக்கும் எண்ணற்ற தமிழ்ச் சொற்களே சான்ருக விளங்குகின்றன."

மலாயாவில் பூர்வீகமாகக் குடியிருந்த மக்களைப் பற்றி நமக்கு ஒன்றுந்தெரியவில்லை. மலாயா காடடர்ந்த நீண்ட நிலப்பரப்பாயிருந்த பழங்காலத்தில் தமிழர்கள் குடியேறியதாகச் சில தமிழறிஞர்கள் கூறுகின்ருர்கள்.

மலாயா நாட்டிற்கு வந்த முதற்குடியேற்றக்காரர்களே பூஜாங் ஆற்றின் அருகே முதன் முதலாக ஒரு நகரை நிர்மாணித்தனர். கலை அழகு நிரம்பிய கோயிலும் வழிபடுவதற்கேற்ற முறையில் நீராழிமண்டபமும், படிக்கட்டுகளையுடைய சிறு குளமும் கட்டினர்.

அக்கோயிலில் வைத்து வழிபட்ட தெய்வத்தின் பெயர் தெரியவில்லை. ஆனல் கோயிலின் கலையழகு தமிழரின் கலையழகும் கைத்திறனும் பொருந்தியதாய் உள்ளது. அம் மாநகரம் நல்ல நகரமைப்புத் திறன்வாய்ந்த மக்களால் அமைக்கப்பட்டதாய் விளங்கியது. நகரில் பெரிய வீதிகளும் சிறிய வீதிகளும் உயர்ந்த வீடுகளும் சிறிய வீடுகளும் இருந்தனவாம்.

இந்த நாகரிகம் அரும்பி 3200 ஆண்டுகளுக்கு மேல் ஆகியிருக்கும் என்று தொல்பொருள் ஆராய்ச்சி வல்லுநர்கள் மதிப்பிட்டுள்ளார்கள்.

நாளடைவில் இந்நகர் விரிவடைந்தது. வேளாண்மை செய்வதற்கேற்ற ஆற்றுப் பகுதிகள் அனைத்தும் சேர்த்து "இலங்கசோகம்" எனப் பெயரிடப்பட்டது. இப் பிரதேசம் சீனர்களால் லிங்யா-சென்-கியா என அழைக்கப்பட்டது.

பூஜாங் ஆற்ருேரம் வாழ்ந்த மக்கள் வேளாண்மைத் தொழிலைச் சிறப்புடன் நடத்தி நாட்டை வளப்படுத்திய நன்மக்களாய் நனிசிறந்து விளங்கினர். பன்ளுட்களுங்குப்

பிறகு அவ்வழியாகப் போந்த சீனர்கள் அங்கு வாழ்ந்த தமிழ் மக்களின் வாழ்வையும் அவர்கள் அமைத்திருந்த அழகிய நகர் அமைப்பையும் கண்டு வியந்து சென்றனர்.

இவ்வாறு நகர் அமைத்து வாழ்ந்த தமிழர்கள் பெர்லிஸ், கெடா முதலிய இடங்களிலும் குடியேறினர். மலாயா வந்த தமிழர்கள் முதலில் இம் மூன்று இடங்களிலும் பரவித் தங்களின் நாகரிகத்தையும் கலையையும் பேணி வளர்த்து உயர்குடி மக்களாய் விளங்கினர்.

தங்கம் என்ற சொல் தாய்லந்து மொழிச் சொல். அச் சொல் அங்கிருந்து மலாயா நாட்டிற்கு வந்தது. அப்பால் மலாயா நாட்டிலிருந்து தங்கம் தமிழ் நாட்டிற்கு வந்தது. அதனால் தமிழில் பொன் என்ற வார்த்தைக்குப்பதிலாக தங்கம் என்ற வார்த்தை உபயோகப்படுத்தப்பட்டது. இச் சொல் திசைச் சொல்லாகத் தமிழில் வந்து சேர்ந்தது. இன்று பொன்னைவிடத் தங்கமேபெரிதும் வழக்கில் இருந்து வருகிறது.

சிங்கப்பூர் வணிகம்

சிங்கப்பூரின் பழைய வரலாறு ஒன்றும் நமக்கு இதுவரை கிடைக்கவில்லை, அங்கு உள்ள பழங்குடி மக்களைப் பற்றியும் அதிகமான செய்திகள் கிடைக்கவில்லை.

மலாயாக் குடாநாட்டிலுள்ள இத்தீவுக்குச் சிங்கபுரம் என்னும் பெயர் அந்நாட்டு மக்களால் கொடுக்கப்பட்ட தன்று. அது சாவகத் தீவில் குடியேறி அங்கு நின்றும் வெளிப்போந்த தென் இந்திய மக்களால் இடப்பட்டது.*

இதற்குத் தமசக் அல்லது தமசா என்ற பெயர் இருந்தது என்று சிலர் கூறுகின்றனர். ஆனால் அப்பெயரும் இந்திய மூலத்தை உடையதாகும் என்று அறிஞர்களால் கூறப்படுகிறது.

***British Malaya account of the origin.*

கி. பி. 1601 முதல் சிங்கபுரம் சிங்கப்பூர் என்று வழங்கப் படுகிறது. இரு பெயர்களும் தமிழ் மூலங்களையுடையன வாகும். எடுத்துக்காட்டாக விழுப்புரம், நாகலாபுரம், எட்டயபுரம், நாரணம்மாள்புரம், சிங்கபுர நாடு, திருப்பூர், இலுப்பூர், ஆம்பூர், ஆலடியூர் என்ற தமிழ் நாட்டிலுள்ள ஊர்களின் பெயர்களை ஒத்திருப்பதால், இப்பெயர் தமிழர்களால் வழங்கப்பட்டது என்று ஐயந்திரிபின்றித் தெரிகிறது.

மலாய்க் குடாநாட்டில் கொபுரா இசுவம் என்னும் இடத்தில் வாழ்ந்த மக்கள் சிங்கபுரத்தில் குடியேறி இருக்க லாம். கொபுரா இசுவத்தில் காணப்பட்ட கணேசர் படி மத்தில் தென்னிந்திய எழுத்துக்கள் பொறிக்கப்பட்டுள்ளன. இங்கு ஆடவல்லான் திருவுருவம்கூட கண்டெடுக்கப் பட்டுள்ளது. இங்கு குடியேறிய மக்கள் தமிழர்களின் சந்ததிகளேயாவர் என்று சுவற்றின் ஹாம் என்னும் அறிஞர் கூறுகிறார்.

சிங்கப்பூர் என்னும் பெயர், ஆதியில் கிழக்காசியாவில் கடல் ஆதிக்கம் வகித்த கலிங்கர்கள் இட்ட பெயர் என்று கூறுவாரும் உளர். ஏனெனில் கலிங்கத்தில் அரசாண்ட ஒரு மன்னன் பெயர் சின்ஹபாகு. அவன் தனது நாட்டில் சின்ஹ புர என்று ஒரு நகரும் கண்டான் என்று கூறப்படுவதை வைத்துச் சிங்கப்பூர் கலிங்கர்கள் வைத்த பெயராக இருக்க லாம் என்று எண்ணப்படுகிறது.

மூன்றாவது நூற்றாண்டிற்கு முன்னர் தோன்றியதாகக் கூறப்படும் சிலப்பதிகாரம் 'சிங்கா வண்புகழ்ச் சிங்கபுரத்து' என்று கூறுவதும் 'காசில் பூம்பொழில் கலிங்க நன்னாட்டுச் சிங்கபுரம்' என்று மணிமேகலை கூறுவதும் கலிங்க நாட்டுச் சின்ஹபுரத்தையே (சிங்கபுரம்) குறிப்பிடுவதாகக் கொண்டு கலிங்கர்கள் ஆதியில் இட்ட சின்ஹபுரம் என்ற பெயரை அவர்களுக்குப் பின் குடியேறிய தமிழர்கள், மணிமேகலை, சிலப்பதிகார ஆசிரியர்கள் கண்ட தமிழ் வழக்கிற்கேற்பச்

சிங்கபுரம் என்றுகூறி அப்பால் சிங்கப்பூர் என்று கூறியிருக்கலாம் என்று சில தமிழ் மேதைகள் கூறி வருகின்றனர்.

அவர்கள் கூற்றை நாம் மறுத்துக்கூற வேண்டியதில்லை. இன்றைய சிங்கப்பூர் தமிழர்கள் இட்ட பெயர் என்பதை எவரும் மறுத்துரைக்க முடியவில்லை என்பது கண்டு மகிழ்கின்றோம்.

மேலும் அங்கர், வங்கர், கலிங்கர் ஆகியவர்கள் திராவிட இனத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் என்று கூறுவதற்கு எண்ணற்ற எடுத்துக்காட்டுகள் உளவென்று 'பழங்கால யாழ்ப்பாணம்' என்ற நூலில் முதலியார் சி. இராசநாயகம் சி. சி. எஸ். அவர்கள் கூறுவதும் நாம் ஆராயத்தக்கதாகும்.

கிழக்காசியாவில் தனது மாபெருங் கடற்படையின் சக்தியால் பெரிய வெற்றிகள் ஈட்டிய பல்லவ மன்னன் சிம்மவர்மன் பெயரால் இந்நகருக்குச் சிம்ஹபுரம் என்ற பெயர் தோன்றியிருக்கலாம் என்று பல்லவர் வரலாற்றை ஆராய்ந்த அறிஞர் ஒருவர்கூறுகின்றார்.

இவைகள் எல்லாம் ஒருபுறம் இருக்க மலாயா தீபகற்பத்திலுள்ள தக்கோலம், கடாரம், மாப்பாளம், மாயிருடிங்கம், இலங்கோசம், தர்மாலிங்கம் முதலிய எல்லாத் துறைமுகங்களையும் தன் வசமாக்கிய முதலாம் இராசேந்திர சோழனுடைய மாபெருங் கடற்படை சிங்கப்பூரை மட்டும் விட்டு வைத்திருக்குமா? அப்படை சிங்கப்பூரை மட்டுமல்ல, சுமத்திராவிலுள்ள இலாமூரி தேசம், பண்ணை, மலையூர், ஸ்ரீவிசயம் முதலியவைகளை கைப்பற்றிச் சாவகத்தையும் கைப்பற்றியமை மலையிலக்கேயாகும்.

சிங்கப்பூர் அன்று அதிகமானமக்கள் நடமாட்டமில்லாத சிறு தீவாகவும் முக்கியம் இல்லாத ஒரு திட்டாகவும் இருந்தால் இதைப் பற்றி விசேஷமாக வரலாற்று ஆசிரியர்கள் குறிப்பிடவில்லை.

சோழர்களின் வெற்றி கிழக்காசியாவில் தமிழர்களின் ஆதிக்கம் வலுப்பெறச் செய்தது. அவர்கள் எல்லாப் பகுதி

களிலும் கப்பல் வணிகத்தை வளர்த்து வந்ததுடன் பல்வேறு இடங்களில் குடியேறியுமுள்ளனர்.

வணிகத்தை மட்டுமின்றிப் பயிர்த்தொழிலையும் வளர்த்தனர். நாடு நகரங்களையும் கட்டினர்.

சிங்கப்பூரையும் தமிழர்கள் கட்டி வளர்த்து வணிகமும் வளர்த்து வந்தனர். தாய்த் தமிழகத்தில் தமிழர்களின் ஆட்சி வீழ்ந்ததும் குடியேற்ற நாடுகளிலும் அவர்களின் ஆதிக்கமும் வணிகச் செல்வாக்கும் மறைந்தன. வரலாறும் அதன் சுவடுகளும் மங்கியுள்ளன.

கடார வணிகம்

கடார நாடு 'காழகம்' என்று பழைய தமிழ் இலக்கியங்களில் கூறப்படுகிறது. சிறிது காலத்திற்கு முன் கடாரம் பர்மாநாட்டில் உள்ளது என்று தவருகக் கருதப்பட்டது. சமீபத்தில்தான் கடாரம் மலாயாவில் உள்ள கெடா என்று உறுதி செய்யப்பட்டுள்ளது.

கடார நாட்டு மன்னன் சூளாமணி வர்மன், அவன் மகன் விசயோத்துங்க வர்மன், அவன் மகன் சங்கிராம விசயோத்துங்கவர்மன் முதலியோர்கள் சோழ மன்னர்களோடு நட்புக்கொண்டிருந்தனர்.

சூளாமணிவர்மன் நாகபட்டினத்தில் ஒரு பௌத்த கோயிலைக் கட்டிக்கொள்ளச் சோழ மன்னர்கள் அனுமதித்தனர். சூளாமணிவர்மன் ஆரம்பித்த கோயில் முற்றுப் பெருமையால், அவன் மகன் விசயோத்துங்கவர்மன் கட்டி முடித்தான்.

சங்கிராம விசயோத்துங்கவர்மன் தமிழ்நாட்டு வணிகர்களுக்குக் கடாரத்தில் இடையூறு விளைவித்ததால், இராசேந்திர சோழன் தன் கடற்படையோடு கடாரத்தின் மீது படையெடுத்துக் கி. பி. 1025-ம் ஆண்டு கடாரப் படையை வீழ்த்தி வெற்றிக் கொடியை ஏற்றினன். கடாரத்து மன்னனின் பட்டத்து யானையையும் விஞ்சைய தோரணத்தையும் சூறையாடி வந்தான்.

அப்பால் கடாரத் துறைமுகமும் விரிவாக்கப்பட்டது, வணிக மக்கள் தங்குவதற்குரிய இருக்கைகள் பல எழுந்தன. சைவக் கோயில்கள் பல தழைத்தன. கலிங்கத்துப் பரணியில் 'குளிறு தெண்டிரைக் குரை கடாரம்' என்றும் 'பரக்கு மோதக் கடாரம் அழிந்த நாள்' என்றும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது.

வீர ராசேந்திர சோழன் காலத்தில், கடாரத்தரசன் வேறொரு நாட்டரசனால் வெற்றி கொள்ளப்பட்டு விரட்டப் பட்டான். ஆனால் சோழன் அவனுக்கு அடைக்கலம் அளித்துத் தன் படைகளை அனுப்பிக் கடாரத்தரசனுக்கு அவ்னது நாட்டை மீட்டுக் கொடுத்தான்.

தமிழக வணிகர்கள் நீண்டகாலம் காழகத்தில்(கடாரத்தில்) இன்னலின்றி வாழ்ந்தனர். 'கங்கா நதியும் கடாரமும் கைக்கொண்டு' என்று விக்கிரம சோழன் உலாவும் குலோத்துங்க சோழன் உலாவும் சோழ மன்னர்களின் புகழைப்பாடியிருக்கின்றன. கடார மன்னர்களின் பெயர்களும், அவர்களது 'வர்மன்' என்ற பட்டமும், அவர்கள் இந்திய மன்னர்களின் வழிவந்தவர்கள் என்பதை உறுதிப்படுத்துகின்றன,

சாவக வணிகம்

தமிழ் நாட்டின் மகா கவிஞர் பாரதியார் தமிழ் நாட்டின் சிறப்பை எடுத்துக்காட்டும்பொழுது இனிய தீந்தமிழில் பின்வருமாறு பாடியுள்ளார்.

'சிங்களம், புட்பகம் சாவகம் ஆதிய
தீவு பலவினும் சென்றேறி அங்கு
தங்கள் புலிக்கொடி மீன்கொடியும் நின்று
சால்புறக் கண்டவர் தாய்நாடு''

ஈழம், சாவா, புட்பகம் முதலிய நாடுகளோடு தமிழர்கள் வணிகத் தொடர்பு மட்டும் கொண்டிருக்கவில்லை. அரசியல் தொடர்பும் கொண்டிருந்தனர். இந்நாடுகளில்

எல்லாம் பாண்டியர்களின் மீன்கொடியும் சோழர்களின் புலிக்கொடியும் பறந்தன .

சாவகத்திற்கு ஆயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே வணிகத்தின் பொருட்டுத் தமிழர்கள் சென்றூர்கள். அப்பால் தமிழர்கள் அங்கு குடியேற ஆரம்பித்தனர். அதனால் அங்கு அவர்களின் அரசியல் ஆதிக்கம் வளர்ந்தது. அதன் பயனாக தமிழர்களுடன் அவர்களின் சமயமும், கலைகளும் பரவின.

மணிமேகலை என்னும் தமிழ்ப் பெருங்காப்பியத்தில் சாவகம் இடம் பெற்றுள்ளது. சாவா நாடு சாவகத் தீவகம் என்று அதில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. 'சாவகம் ஆளும் தலைத் தாள் வேந்தன்' (மணி 14 : 103) 'சாவக நல்நாட்டுத் தண் பெயல் மறுத்தலின்' (மணி 14 : 74) என்று பலவிடங்களில் குறிக்கப்பட்டுள்ளது.

மேலும் சாவகத்துக்குக் கலிங்க நாட்டினின்றும் தமிழ் நாட்டினின்றும் ஏராளமான மக்கள் போய் வணிகம் புரிந்தும் பயிர்ச்சாகுபடிகள் செய்தும் நிலையாக அங்கு குடியேறினர். தமிழர்கள் தாய்த்தமிழகத்தோடுள்ள தொடர்புகளற்றுப் பாலிற் சீனி கரைதல்போல் சாவக மக்களோடு கூடிக்கலந்து அங்கு நிலைத்த குடியாய் வாழ்ந்தனர்.

அவர்கள் சாவகத்தைச் சுரண்டி வாழும் அன்னியர்களாய் வாழவில்லை. சாவகத்தையே தாயகமாகக் கொண்டு வாழ்ந்தனர். 'யாதும் ஊரே; யாவரும் கேளிர்' என்ற புறநானூற்றுப் பாடலில் உள்ள (புறம் 192) கணியன் பூங்குன்றனாரின் திருவாக்கிற்கு எடுத்துக்காட்டாகத் தமிழர்கள் உலகங் கண்டு வியப்புறும் வண்ணம் வாழ்ந்தனர்,

சாவக நாட்டு ஆட்சி தமிழக ஆட்சியை அடிப்படையாகக் கொண்டு எழுந்தது. அங்கு தமிழர்கள் எல்லாவிதமான செல்வாக்கும் பெற்று எழுந்தனர்.

சீன வழிப்போக்கன் பாஹியான் தாம் கி.பி. 1414-ம் ஆண்டில் சாவக நாட்டை அடைந்த பொழுது அங்கு பௌத்த மதம் குன்றி ஒரு சில பௌத்தர்களே காணப்

பட்டனர் என்றும் அங்கு பிராமண மதம் உயர்ந்த நிலையில் இருந்தது என்றும் கூறியுள்ளான். இங்கு அவன் பிராமண மதம் என்று குறிப்பிடுவது பௌத்த மதம் அல்லாத சைவம், வைணவம் ஆகிய மதங்களையே என்பது குறிப்பிடத் தக்கது.

காஷ்மீர நாட்டிலிருந்து வந்த குணவர்மன் என்ற அரச குடும்பத்தைச் சேர்ந்த பௌத்த பிட்சு சாவக மன்னரைப் பௌத்த சமயத்திற்குச் சேர்த்துக் கிழக்குச் சாவகத்தில் பௌத்த சமயத்தை வளர்த்தார். மேற்குச் சாவகத்திலும் மத்திய சாவகத்திலும் இந்து மதம் வலுவுற்றிருந்தது. மேலும் அங்கு புதிய இந்து ஆட்சியும் அரும்பியது.

கி. பி. 732ம் ஆண்டில் சங்கயன் என்ற மன்னன் தீட்டிய கல்வெட்டின்மூலம் அம் மன்னன் சைவந் தழுவி சிவலிங்கப் பிரதிஷ்டை செய்து தமிழகத்தோடு நெருங்கிய தொடர்பு கொண்டிருந்தான் என்று அறிகிறோம்.

கி. பி. 760ம் ஆண்டில் தீட்டப்பட்ட மற்றொரு கல்வெட்டின் மூலம் அங்கு தமிழகத்தைப்போல் அகத்தியருக்குக் கோவில் எடுப்பிக்கப்பட்டு உருவச் சிலையும் நாட்டப்பட்டது என்று அறிகிறோம். ஒன்பதாம் நூற்றாண்டுவரை சாவகத்தில் மரக் கோயில்களே நிலவின. தமிழர்களின் தொடர்பால் பிற்காலத்தில் செங்கலினால் கட்டப்பட்ட கோயில்களும் இறுதியாகக் கல்லினால் கட்டப்பட்ட கோயில்களும் துளிர்த்தன.

மலையம், சுமத்திரா, சாவகம் முதலிய நாடுகள் கி. பி. 778ம் ஆண்டு சைலேந்திர குலமன்னர்கள் (கி. பி. 778-879) ஆட்சியின்கீழ் வந்தன. அக்காலத்தில்தான் இங்கு இந்தியக் கலைகள் வளர்ந்தன.

போராபுதூரில் பௌத்தக் கோயில்கள் எழுந்தன. ஆனால் பௌத்த ஆலயங்கள் சோழர்களின் கட்டிடக் கலையை ஒட்டியவையாக இருந்தன,

சைலேந்திர குலமன்னனான மாறவி, துறைமுகமாய் விளங்கிய நாகப்பட்டினத்தில் தன்னாட்டு வணிகர்களின்

நலத்திற்காகப் பௌத்தப் பள்ளி ஒன்று கட்டித் தருமாறு இராசராச சோழனை வேண்ட, அறம் வளர்த்த அரசர்க் கரசன் இராசராசன் நாகையில் அழகிய பௌத்தப்பள்ளியை அமைத்து அதற்கு ஆனைமங்கலம் என்ற ஊரின் பெரிய வரு வாயையும் மானியமாக அளித்தான். அப்பால் சைலேந்திர குலத்தவர்களின் ஆட்சி மறைந்தது.

சாவகத்தில் சைவ மன்னர்களின் ஆட்சி எழுந்தது. போராபுதூர் மாளிகை போன்ற சைவக் கோயில்கள் பல சாவகத்தில் அரும்பின. பிரம்பாணன் என்னும் இடத்தில் லோரா ஜாங்ருங் என்ற சைவப் பெருங்கோயில்கள் பல தோன்றின. எங்கும் சிவபெருமானுக்கும் பார்வதிக்கும் திருமாலுக்கும் பிள்ளையாருக்கும் கோயில்கள் வானளாவ உயர்ந்து நின்றன. மத்திய சாவகத்தில் தமிழகப் பண்பாடும் சாவகப் பண்பாடும் இணைந்து எழில் மிகுந்து இலங்கின.

பன்னிரண்டாம் நூற்றூண்டில் கிழக்குச் சாவகத்தில் ஒரு புதிய அரசு கால் கோலியது. அதற்குக் காதிரி அரசு என்று பெயர். அதன் அரசனும் அவனது குடிகளும் சைவ சமயந் தழுவியவர்களாய் இருந்தார்கள் என்றும் வடமொழி யைப் பேணி வளர்த்தார்கள் என்றும் அறிகிறோம். பதினென் காம் நூற்றூண்டுவரை சாவகத்தில் இந்தியப் பண்பாடு வளர்ச்சிபெற்று வந்தது என்று வரலாற்று அறிஞர்கள் மொழிகின்றனர்.

முதலாம் இராசேந்திர சோழன் காலத்திற்கு (கி. பி. 1012-1044) முன்னரே தமிழர்கள் இலாமூரி (சுமத்திரா தீவின் வடபகுதி), பண்ணை (பனை), மலையூர் (சுமத்திராவின் தென்பகுதி) ஸ்ரீவிசயம் (சுமத்ராவின் நடுப்பகுதி), சாவகம் (ஜாவா), மதுரா முதலிய இடங்களில் கடல் வணிகம் செய்து வந்தனர். தமிழகக் கப்பல்கள் இந் நாட்டுத் துறைமுகங் களில் எப்பொழுதும் காட்சி அளித்த வண்ணமாக இருந்தன.

அங்கு தமிழர்களின் கடல் வாணிபத்திற்கு இடையூறு எழவே இராசேந்திர சோழன் தன் கடற்படையை ஏவிக்

கிழக்காசியா நாடுகள் பலவற்றைவென்று தமிழர்களின் வணிகத்திற்கு இடையூறு நிகழாவண்ணம் அந்நாட்டு அரசர்களோடு ஒப்பந்தம் செய்து கொண்டான்.

அது முதல் அந்நாட்டு அரசர்களும் தாங்கள் செய்து கொண்ட ஒப்பந்தத்தைக் கௌரவித்து வந்தனர். இதன் பயனாக இந்நாடுகளில் தமிழர்களின் குடியேற்றம் வளர்ந்து வலுத்து வந்தது. அவர்களின் கலைகளும், சமயமும், நாகரிகமும் அங்கு நிலைபெற்றன.

அதோடு தமிழ் மன்னர்கள் அந்நாடுகளின் அரசகுமாரிகளை மணந்து அவர்கள் வயிற்றில் பிறந்த மக்களுக்குப் பட்டம்சூடி மகிழ்ந்து வந்தனர். இந்த வரலாறுகளை விளக்க நமக்கு இதுவரை திட்டவட்டமான சான்றுகள் கிடைக்கவில்லை. எனவே நமது வரலாற்று ஆசிரியர்கள் கிழக்காசிய மக்களின் மொழிகளைக் கற்று அவர்களின் வரலாற்றை நன்கு ஆராய்ந்து வெளியிட வேண்டும். இது தமிழ்நாட்டு வரலாற்று ஆராய்ச்சியாளர்களின் இன்றியமையாக் கடமையாய் இருக்கிறது.

சாவகத்தின் முதல் அரசனுக்கு சீ மாறன் (ஸ்ரீ மாறன்) என்று பெயர். பாண்டிய மன்னர்கள் தங்கள் பெயருக்குப் பின் மாறன் என்ற பட்டத்தைச் சூடி வந்தனர். எடுத்துக்காட்டாக மாறன் சடையன், மாறவர்மன் விக்கிரம சோழ பாண்டியன், மாறவர்மன் குலோத்துங்க பாண்டியன், மாறவர்மன் சுந்தரபாண்டியன் முதலியவர்களின் பெயர்களைக் காணலாம்.

எனவே, இதே பட்டத்தைச் சாவகமன்னர்களும் தாங்கி இருப்பதை ஆராய்ந்தால் இவர்கள் பாண்டிய மன்னர்களின் வழித் தோன்றல்களாய் இருக்கலாம் என்று கருத இடமுண்டு.

பெராக் என்ற பகுதியில் வாழும் மக்கள் இன்னும் திராவிடக் குடும்பப் பெயர்களால் அழைக்கப்பட்டு வருவதும் ஆராயத்தக்கது. இதனை விளக்கி 'வரலாற்றுக் காலத்திற்கு முந்திய பழைய இந்து இந்தியா' என்று திரு. ஆர். டி.

பானர்ஜி என்பவர் எழுதிய நூலில், "இன்னும் சாவகத்தில் உள்ள பாடகாஸ் என்ற இனத்தவர்களிடையே திராவிடக் குடும்பப் பெயர்கள் காணப்பட்டு வருகின்றன. பழங்கால இந்தியக் குடியேற்ற நாடாகிய சுமத்ராவில் நீண்ட காலமாக வாழ்ந்து வரும் கெரன் என்னும் இனத்தவர்கள் திராவிட மூலத்தை உடையவர்களாய் இருக்கின்றனர். மலாய் நாட்டில் குடியேறிப் பல பகுதிகளிலும் பரவு முன்னரே கிழக்காசியாவின் பல்வேறு தீவுகளிலும்குடியேறித் திராவிடரின் சந்ததியார்கள் உயர்நிலையில் இருந்து வந்தனர். கம்போடியாவின் பழங்குடிகளோடு திராவிடர்கள் கலந்து நீண்ட காலத்திற்கு முன்பே பலம் வாய்ந்த அரசாட்சியை நிறுவிவிட்டார்கள்" என்று விளக்கமாக எழுதியுள்ளார்.

மேலும் சாவகத்தில் இன்று அழிந்து கிடக்கும் எண்ணற்ற பெருங் கோயில்கள் அனைத்தும் திராவிடர்கள் கட்டியவைகளேயாகும். சாவகம் பழைய தமிழ் இலக்கியங்களில் சொர்ணபூமி என்று புகழ்ந்து கூறப்படுகிறது.

சாவகத்திலுள்ள பழைய இலக்கியமாகிய அமர மாலையின் மூலம் பண்டைய சாவக மக்கள் சைவ சமயத்தைத் தழுவியவர்கள் என்பது நன்கறியப்படுகிறது. சாவகத்திலும் அதை அடுத்துள்ள பல்வேறு தீவுகளிலும் காணப்படும் அழிபாடுகளில் சிவன் கோவில்களும் சிவன், முருகன், சிவலிங்கம் முதலிய பல படிமங்களும் காணப்படுகின்றன.

சாவக மக்களிற் சிலர் இன்றும் தம்மை பாண்டியர் குடும்பம் என்றும் பல்லவர் குடும்பமென்றும் சோழர் குடும்பம் என்றும் கூறிவருகிறார்கள்.

நமது வணிக வளர்ச்சியை மட்டுமின்றி, சிற்பக் கலை வளர்ச்சியையும் இன்னும் சிறப்பாகக் கப்பற்கலை வளர்ச்சியையும் மெய்ப்பிக்க ஒரு சில எடுத்துக்காட்டுகளை இங்கு காட்டாமல் இருக்க முடியவில்லை. அவைகள் இந்தியாவில் உள்ள சான்றுகள் அல்ல; இந்தியாவினின்று மிகத் தொலைவி

லுள்ள சாவக நாட்டிலுள்ள போரா புதூர்க்கோயிலின் சிறப்புமிக்க சீரிய சிற்பச் செல்வங்களில் ஒளிவிட்டோங்கும் கப்பல் உருவங்களேயாகும். அவைகள் சாவகத்தில் இந்தியச் சிற்பக் கலையானது இந்தியச் சூழ்நிலைகளின் நடுவே தன்னுடைய உன்னதமான எழிற் காட்சியை எட்டிப் பிடித்துக்கொண்டு இலங்கி நிற்கின்றது என்பதை மெய்ப்பிக்கின்றன.

இங்குள்ள சிற்ப வடிவங்கள், கப்பல்கள் பாய்வலித் தோடுவதைக் காட்டுவதற்கு ஒத்தாசையாகப், பல கப்பல் வடிவங்களுடன் அடுத்தடுத்து அழகுற அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இவைகள் கிறிஸ்தவ சகாப்தத்திற்கு முந்திய நூற்றாண்டுகளிலே இந்தியர்கள் சாவகத்தில் குடியேறிய வரலாற்றை நினைவூட்டும் காட்சியாக இலங்குகின்றன.

இந்தியக் கலைகளை நன்கறிந்த ஆங்கில நாட்டுக்கலை அறிஞர் திரு. ஹேவல் அவர்கள் பின்வருமாறு கூறியுள்ளார்.

"அந்தக் கப்பல்கள் சிறந்த சிற்ப வடிவுடையவைகளாய் விளங்குகின்றன. கப்பலின் இயக்கத்தை எடுத்துக் காட்டுவது அதனுடைய சிறப்பான செய்கையை மேலும் உயர்த்திக் காட்டுவதாக இருக்கிறது. இந்தியாவின் மேற்குக் கடற்கரையினின்று ஆரம்பித்த மிகக் கஷ்டமான நீண்ட தூரப் பயணத்தை வார்த்தைகளால் சொல்வதை விட மிகத் தெளிவாக இந்தச் சிற்பங்கள் விளக்கிக் காட்டுகின்றன.*

சாவக நாட்டு ஊர்களின் பெயர்கள் எல்லாம் தமிழ் நாட்டு ஊர்களின் பெயர்களை அடிப்படையாகக் கொண்டிருக்கின்றன. நகரங்கள் கூட மதுரா, வாசுகி, சரயூ என்ற பெயர்களையே கொண்டிருந்தன.

நாட்டியமும் பொம்மலாட்டமும் தமிழ்நாட்டிலிருந்து குடியேறியவைகளே யாகும். அங்கு எங்கும் சிவ நெறியே பரவி இருந்தது. காஷ்மீர இளவரசன் குணவர்மன் முயற்சி

*Indian Sculpture & Paintings by E. B. Havell P. 124.

யால் அங்கு பௌத்தம் பரவியது; என்றாலும் சிவநெறி அரசாங்க மதமாக இருந்தது. இதனைச் சீன வழிப்போக்கர் பாஹியான் உறுதிப்படுத்தியுள்ளார்.

இங்குள்ள சிற்ப வடிவங்கள் உள்ளத்தைக் கொள்ளை கொள்வனவாகும். இவ்வரிய சிற்பக் கருவூலம் கி. பி. 950-ம் ஆண்டில் என்ன காரணத்தினாலோ சிதைந்துவிட்டது. பிரம்பானத்தில் (பிரம்ம வனத்தில்) உள்ள லோரா ஜாங்ருங் என்ற சிற்பச் செல்வம் உலகிலுள்ள எல்லா சிற்ப மேதைகளின் கண்களையும் கருத்தையும்கவர்ந்து இன்றும் ஒளிவீசிக் கொண்டிருக்கிறது. இப்பெருஞ் சிற்பக் களஞ்சியமும் நமது கப்பல் வணிகத்தினால் எழுந்த அற்புத விளைவேயாகும்.

பாலித் தீவு வணிகம்

பாலித்தீவு சாவக நாட்டிற்குக் கிழக்கிலுள்ள ஒரு சிறிய தீவு. இது இன்று இந்தோனேசியாவின் ஒரு பகுதியாய் விளங்குகிறது. இங்கு இந்து மதம் தலைதூக்கி நிற்கிறது. இங்குள்ள இந்து மதத்தைப் புத்த மதம் கருவறுக்காது விட்டுவைத்து விட்டது.

இத்தீவின் பரப்பு சுமார் 2,200 சதுர மைல். இத் தீவில் காடுகளும் மலைகளும் மிகுந்துள்ளன. இந்நாட்டின் பாதி நிலப்பரப்பிலே சுமார் 10 லட்சம் மக்கள் குடியிருந்து வருகின்றனர்.

1906-ம் ஆண்டில் உலாந்தாக்காரர்கள் படையெடுத்து வந்தபோது இத்தீவு மக்கள் ஈட்டியையும் கத்தியையும் வைத்துக்கொண்டு பீரங்கிப் பிரயோகத்தை எதிர்த்து வீரசுவர்க்கம் எய்தினர்.

பாலித் தீவை ஆண்ட அரசர்கள் இந்து மதத்தின் பெருமையை உணர்ந்து இந்தியாவினின்று பல புரோகிதர்களைக் குடும்பத்தோடு அழைத்து அங்கு குடியேறச் செய்துள்ளனர்

சாவகத்தில் இஸ்லாமிய மதம் எழுந்தபின், இந்துக்கள் பாலித்தீவுக்கு மாறினர். பாலித் தீவில் இந்துக்கள் இன்று வரை எவ்வித இடையூறுகளும் இன்றி நல்வாழ்க்கை நடத்தி வருகின்றனர்கள். பாலித் தீவில் கோயில் இல்லாத ஊர்களே இல்லை. ஊர் விவகாரங்கள் பேசுதல், குற்ற விசாரணைகள் நடத்தல், நாடகம் நடித்தல் முதலியவைகளெல்லாம் கோயில்களிலேயே நடைபெறுகின்றன.

இங்கு, சிவன், நான்முகன், திருமால், சூரியன் முதலிய தெய்வங்களுக்கு உருவம் செய்து கோயிலில் வைத்து வணங்குகின்றனர்கள். கோயில்களில் தீபம், தூபம், மணி அடித்தல், நைவேத்தியம், அரிசி, தேங்காய், பழம், பூ, முதலியன படைத்தல், தீர்த்தம் வழங்குதல் முதலியவைகள் நமது இந்திய நாட்டுக் கோயில்கள் போலவே நடைபெறுகின்றன.

இங்கு நான்கு வருணங்கள் உண்டு. ஆனால் ஏற்றத் தாழ்வுகள் இல்லை.

பாலி நடனங்கள் பார்புகழும் பெற்றி வாய்ந்தன பாலிநாட்டு மக்கள் ஆடும் நடனங்கள் பரதநாட்டியத்தினின்று தோன்றியவையேயாகும்.

இங்கு இராமாயணம், பாரதம் போன்ற பெருங் காப்பியங்களிலிருந்து பல அரிய நிகழ்ச்சிகளைக் கூத்தாகவும் நடனமாகவும் நிழலாட்டங்களாகவும் ஆடி வருகின்றனர். தெருக்களில் இசையுடன் புராணப் பிரசங்கங்களும் நடைபெறுகின்றன.

இந் நாட்டு மக்களின் தோற்றத்தையும் மொழியையும் அவர்களின் அன்பு கனிந்த உபசாரத்தையும் பார்த்தால், நாம் வேறு நாட்டில் இருக்கிறோம் என்ற எண்ணம் மறைந்து இந்தியாவில் இருப்பது போன்ற உணர்ச்சி எழும் என்று அங்கு போந்தவர்கள் கூறுகிறார்கள். இவைகளும் இந்தியக் கடல் வணிக வளர்ச்சியால் விளைந்த பலன்களேயாகும்.

தாய்லாந்து வணிகம்

தாய்லாந்தைச் சயாம் என்றும் சீயம் என்றும் கூறுவர். அந்நாட்டு மக்கள் தாய்லாந்து என்று கூறப்படுவதையே பெரிதும் விரும்புகிறார்கள்.

14-ம் நூற்றாண்டிற்குமுன்னர் இந்நாடு ஒற்றுமைப்பட்ட ஒரு பெரு நாடாக விளங்கவில்லை. கிறிஸ்தவ சகாப்தத்தின் ஆரம்பத்தில், இந்நாட்டின் வரலாற்றை மிகச் சுருக்கமாகக் கூறுவதானால், மெனும் பள்ளத்தாக்கின் பெரும்பகுதி மோன—கெமர் என்ற இனத்தவர்களின் கையில் இருந்தது. அவர்கள் ஆட்சி கம்போடியாவிலிருந்து தெற்குப் பர்மாவரை விரிந்து பரந்திருந்தது. இந்நாட்டு மக்களின் முன்னோர்கள் கலப்பற்ற ஓர் இனத்தவர்களாய் இருந்தார்கள் என்று கூறப்படுகிறது.

கி. பி. 1600-ம் ஆண்டு தாய்லாந்து, தென்பர்மா, மலேயம், கம்போசகம் முதலிய நாடுகளைத் தன் ஆட்சிக்குள் கொண்டுவந்தது. அது ஐரோப்பாவோடும் சீனாவோடும் சிறப்பாக இந்தியாவோடும் வணிகத் தொடர்புகொண்டது. கி. பி. 1757-ம் ஆண்டிலே பர்மியர்கள் அயோத்தியாவைப் பிடித்துத் தாய்லாந்தைத் தாக்கினர். தாய்லாந்தின் தலைநகர் பாங்காக்கிற்கு மாற்றப்பட்டது.

இந்திய—தாய் கலைவளர்ச்சியைப்பற்றி அதிகமாகத் தெரியவில்லை. காடுகளில் புதையுண்டு கிடக்கும் நாடுகளையும் நகரங்களையும் நாகரிகங்களையும் கலைகளையும் கட்டிடங்களையும் இன்னும் அதிகமாக அகழ்ந்து பார்த்து ஆராயவில்லை.

தாய்லாந்து நாடு இந்திய மயமாக இருந்த விவரங்கள் தாய்லாந்தின் தென் பகுதியில் அழிந்து கிடக்கும் இடிபாடுகளை ஆராய்ந்தால் நன்கு புலனாகும்.

சமீபத்தில் பாண்டுங் என்னுமிடத்தில் இந்தியாவில் உள்ள வால் விளக்கு ஒன்று கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது.

இங்கு இந்தியச் சிற்ப முறையில் செய்யப்பட்ட பௌத்தப் படிமங்கள் பல உள. கிறிஸ்தவ சகாப்தத்தின் ஆரம்பத்தில் தென்னிந்தியர்கள் இங்கு குடியேறி இருந்திருக்கலாம் என்று பல வரலாற்று அறிஞர்கள் குறிப்பிட்டுள்ளார்கள்.

இந்நாட்டில் இன்று அகழ்ந்து கண்ட பல பண்டங்களின் மூலம் இங்கு குடியேறி இருந்த தென் இந்தியர்கள் குப்த அரசர்களோடு தொடர்புடையவர்களாக இருந்துள்ளனர் என்று முடிவு கட்டப்படுகிறது. இங்கு கி.பி. 5 அல்லது 6வது நூற்றாண்டில் பொறிக்கப்பட்ட கல்வெட்டுக்களில் தென் இந்திய எழுத்துக்கள் காணப்படுகின்றன.

இங்கு சிவன், நான்முகன், திருமால், இந்திரன், நந்தி முதலிய சிலைகள் கிடைத்துள்ளன. இவைகள் கி. பி. 6 முதல் 16-ம் நூற்றாண்டு வரை செய்யப்பட்னவாக இருக்கலாம் என்று மதிப்பிடப்படுகிறது.

இங்கு வந்த தென் இந்தியர்களும் அதற்குமுன் அங்கு வாழ்ந்த பழங்கால மக்களும் கலந்துள்ளதாகத் தெரிகிறது.

கம்போசகத்தைப் போலத் தாய்லந்திலும் மன்னர்களுக்குப் புரோகிதர்கள் இருந்து வருகின்றனர். இப்புரோகிதர்கள் தென் இந்தியாவில் இருந்து குடியேறியவர்கள். இப்பொழுதுள்ள புரோகிதர் இந்தியாவினின்று குடியேறிய தமிழ் நாட்டு அந்தணரின் 5-வது தலைமுறையினர் என்று அறியப்படுகிறது.

தாய்லாந்து மன்னர் முடிசூட்டு விழாவில் ஒரு மந்திரம் கூறப்பட்டு வருகிறது. தேவாரப் பாடல்களே அம்மந்திரம். தாய்லாந்தின் தலைநகரான பாங்காக்கிலுள்ள கோயிலில் பார்ப்பனப் புரோகிதர்கள் மாணிக்கவாசகரது திருவெம்பாவையிலிருந்து சில பதிகங்களை இன்றும் பாடிவருகிறார்கள்.

இஃதன்றிச் சில நகர்களில் திருப்பாவை, திருவெம்பாவை திருநாட்களை இன்னும் கொண்டாடி வருகிறார்கள். இவ்விழாவில் பங்குகொள்ள விகௌரிலிருந்து பார்ப்பனர்கள் தாய்லாந்துக்குச் சென்று வருகிறார்கள்.

இங்குள்ள சிற்பங்களும் கோயில்களும் திராவிடப் பாணியில் செய்யப்பட்டவைகள்; கண்கவர் வனப்புடையவைகள் என்று உலகிலுள்ள பெரிய கலைஞர்களால் போற்றப்படுகின்றன.

இந்நாட்டு மன்னர்கள் தங்கள் பெயர்களுடன் இராமன் என்னும் பட்டத்தை இணைத்து வந்தார்கள். இவர்கள் தங்களை இராமனுடைய வம்சத்தைச் சேர்ந்தவர்கள் என்று கூறிவருகிறார்கள். இராமாயணத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள அயோத்தி, மிதிலை, கிஷ்கிந்தை முதலிய பெயர்களை உடைய ஊர்களும் இங்கு உண்டு. இராமன், இலக்குமணன், பரதன், சத்துருக்கன், லவன், குசலவன், வீபீசணன், ஆகிய பெயர்களையுடைய ஆண்களும் கோசலை, சுமத்திரை, ஜானகி, சீதை, லட்சுமி முதலிய பேர்களை உடைய பெண்களும் உண்டு.

இங்கு தமிழ் நாட்டிற்போல் பொங்கல் விழா கொண்டாடப்படுகிறது. அது அறுவடை விழா என்று போற்றப் படுகிறது. பொங்கல் விழாவின்போது எங்கும் விளக்குகளால் அலங்கரிக்கப்படும். கோயில்களில் எல்லாம் மணிகள் ஒலித்துக்கொண்டே இருக்கும்.

பொங்கலுக்கு முன் தினம் இரவு முழுதும் கடைகள் திறந்திருக்கும். பொங்கலுக்கு வேண்டிய சர்க்கரை, கரும்பு, பழம் முதலியவைகள் கடைகளில் விற்கும் முக்கியப் பொருள்கள்.

இங்கு 10-வது மாதம்-அதாவது பத்திரமாதம் இறுதி நாள் முதல் 11-வது மாதம்-அசுவினி மாதம் இரண்டாம் தேதி வரை பொங்கல் விழா நீடிக்கும். இங்கு குடியேறிய இந்தியர்கள் தங்களோடு பெண்களை அழைத்துச் செல்லவில்லை. தாய்லாந்துப் பெண்களையே மணந்து கொண்டார்கள். அவர்கள் உணவு அரிசியாகவே இருக்கிறது. அங்கு இன்றும் இந்தியப் பண்பாடு அழியாமல் தழைத்து வருகிறது.

சம்பா வணிகம்

கடார (காழக)க் குடாநாட்டின் தென்கரையில் கம்போசகத்திற்குக் கிழக்கில் சம்பா என்னும் நாடு இருக்கிறது. இந் நாட்டை அன்னம் என்றும் அழைப்பர். கி. பி. இரண்டாம் நூற்றாண்டில் இந் நாடு சம்பா என்னும் நலைநகரையுடையதாய் இருந்தது.

இந் நாட்டிற்கு மிகத் தொன்மையான காலந்தொட்டே இந்திய வணிகர்கள் வணிகத்தின் பொருட்டுச் சென்று அப்பால் அங்கு நிலைத்த குடிகளாயினர். இந்தச் சம்பா நாட்டில் 'சிந்துக்கள் வசித்தனர் என்று பழங்கால யவன ஆசிரியர் தாலமி குறிப்பிட்டுள்ளார்.

முற்காலத்தில் உருத்திரவர்மன், பவவர்மன், மகேந்திர வர்மன் என்ற பெயருள்ள மன்னர்கள் இங்கு ஆட்சி புரிந்து வந்தனர். கி. பி. 626-ம் ஆண்டில் இசினவர்மன் என்பவன் இங்கு ஒரு கல்வெட்டைப் பொறித்துள்ளான்.

சீன வழிப்போக்கர் யுவான் சுவாங் (கி. பி. 631-633-ல்) சம்பாபுரத்தைத் தரிசித்தாராம். பிற்காலத்தில் சீன நாட்டு அரசனாகிய குபிலைக்கான் இந்நாட்டின்மீது படையெடுத்து வந்து வென்று ஆட்சி புரிந்தானாம்.

பிற்காலத்தில் சம்பா பௌத்த நாடாயிற்று. இந் நாட்டை முற்காலத்தில் ஆண்டுவந்த மன்னர்கள் பல்லவர்களின் வழிவந்தவர்களாதலால் அவர்கள் தங்கள் பெயருக்குப்பின் வர்மன் என்ற பெயரை இணைத்துக்கொண்டனர். அதோடு மகேந்திரவர்மன் என்ற ஒரு அரசனும் இருந்திருக்கிறான். அப்பெயர்களைக் கொண்ட இம்மன்னர்கள் மகேந்திரவர்ம பல்லவன் வழியில் வந்த சிவபக்தர்கள் என்பது தேற்றம்.

இவர்கள் காலத்தில் பல சிவாலயங்கள் பல்லவர்களின் சிற்ப முறையைத் தழுவிக் கட்டப்பட்டன.

இங்கு தமிழர்கள் பெரிய அளவில் வாணிபம் நடத்தினர். ஆண்டுதோறும் ஆயிரக்கணக்கான பேர்கள் தமிழகத்தினின்று குடியேறியுள்ளனர். இஃதன்றி இந்நாட்டில் கலிங்கர்களும், வங்கர்களும் ஓரளவு குடியேறியுள்ளார்கள் என்று அறிகிறோம்.

ஆயிரம் ஆண்டுகளுக்கு மேல் இந்நாடு இந்து ஆட்சியில் இருந்து வந்திருக்கிறது. இங்கு இந்திய மதமும் இந்தியப் பண்பாடும் இந்திய நாகரிகமும் நன்கு வேரூன்றிவிட்டன. இங்கு முகலிங்கமும் ஆடவல்லானின் அழகுப் படிமமும் ஏராளமாகக் காணப்படுகின்றன. பிற்கால அரசர்களிடம் எழுந்த வைணவ பக்தியால் பிரமன், ஹரிஹரன் உருவங்களும் சில இடங்களில் தோன்றியுள்ளன.

இந்நாட்டை ஆண்டுவந்த மன்னன் பக்திவர்மன் சிவநெறியைத் தழுவியவன். அவன் மிசன் என்னும் ஊரில் உயர்நலம் வாய்ந்த சிவன் கோயிலை எடுப்பித்தான்.

சீனம் அடிக்கடி சம்பாவைத் தாக்கி வந்தது. 8-வது நூற்றாண்டில் சைலேந்திர மன்னர்களும் சம்பாவைத் தாக்கினர். அறியநிட்டர்கள் அடிக்கடி தாக்கி இறுதியாகக் கி. பி. 1318-ம் ஆண்டில் சம்பாவைக் கைப்பற்றினர்.

இங்கு பௌத்தம் செழித்து வளரவில்லை. இந்நாட்டில் பல கல்வெட்டுகள் கிடைத்துள்ளன. அவைகளில் இந்து சமய வேதங்கள், சாத்திரங்கள், தோத்திரங்கள், புராணங்கள், தத்துவங்கள், அறுபத்து நான்கு கலைகள், இதிகாசங்கள், அறநூல்கள் ஆகியவைகளைப் பற்றிய விவரங்கள் காணப்படுகின்றன. நீண்ட காலத்திற்கு முன்பே இங்கு பத்தினித் தெய்வ வழிபாடு நடைபெற்று வந்தது.

சம்பா மக்கள் தங்களின் மகிழ்ச்சிதரும் சடங்குகளில் அதிகமாகச் சந்தனத்தை உபயோகித்து வந்தனர். தமிழர்களைப் போல் தங்கள் மத நூல்களையும் பிற இலக்கியங்களையும் பனை ஓலைகளில் வரைந்து பாதுகாத்துவந்தனர்.

சம்பா என்ற பெயர் அங்க நாட்டிலிருந்து வந்தது என்று வங்க நாட்டு அறிஞர்கள் கருதுகின்றார்கள். ஆனால் தமிழ் நாட்டறிஞர் திரு. கே. கே. பிள்ளை அவர்கள் "சோழர் தலைநகரமாகிய காவரிப்பூம்பட்டினத்திற்குச் சம்பாபதி என்ற பெயர் உண்டு (இங்கு சம்பாபதி என்ற தெய்வமும் இருந்தது). எனவே சம்பா என்ற பெயர் தமிழ்நாட்டி னின்று வந்தது என்று கூற வழியுண்டு. சம்பாவில் கிடைத் துள்ள கல்வெட்டுகள் தென் இந்திய எழுத்தில் காணப்படு வது இதை உணர்த்துகிறது'' என்று கூறுகின்றார்கள். சம்பா வும் தமிழர்களின் கப்பல் வணிக வளர்ச்சிக்குச் சான்று பகரும் நாடேயாகும்.

இலங்கை வணிகம்

இலங்கை முற்காலத்தில் இந்தியாவோடு இணைந்திருந்த ஒரு நிலப்பகுதி. தென்னிந்தியாவுக்கும் அதற்குத் தெற்கே பூமியின் நடுக் கோட்டிற்கு அப்பாலும் ஒரு நிலப்பரப்பு சாவகம் வரை பரவியிருந்தது. அது மனித வர்க்கத்தின் தொட்டில் என்று பூகர்ப்ப சாஸ்திரிகள் கூறுகின்றார்கள். மேனாட்டறிஞர்கள் அதனை லெமூரியாக் கண்டம் என்று கூறு கிறார்கள். தமிழறிஞர்களும் பழந் தமிழ் இலக்கியப் புலவர் களும் தமிழகம் என்று கூறுகின்றனர்.

இந் நாடு கடலால் கொள்ளப்பட்டது. அதில் ஒருசில பகுதிகளே எஞ்சியுள்ளன. எஞ்சிய நிலப்பகுதிகளே தென் னிந்தியா, இலங்கை, மல்லத்தீவு, நிக்கோபார், அந்தமான், மலையம், சாவகம் முதலிய நாடுகள் என்று கூறப்படு கின்றது.

சோழ நாட்டின் கடற்கரையான வேதாரணியத்திற் கும் இலங்கையிலுள்ள யாழ்பாணத் துறையான வல்வெட் டிக்கும் இடையே 40 மைல் தூரந்தான் உள்ளது.

இலங்கையைச் சோழர்களும் பாண்டியர்களும் பல முறை வென்று தங்கள் ஆட்சிக்குள் வைத்துள்ளார்கள்.

இன்றும் அங்கு சோழர்கள் கட்டிய கோயில்கள் பலவுள. அழகிய சைவ சமயப் படிவங்கள் அகழ்ந்து எடுக்கப்பட்டுள்ளன.

தமிழ்நாட்டு மன்னர்களான சேர, சோழ, பாண்டிய, பல்லவ அரசர்களின் காசுகள் இலங்கையில் பதினுயிரக் கணக்காகக் கண்டெடுக்கப்பட்டுள்ளன.

இலங்கை மக்கள் அனுஷ்டித்துவரும் ஹீனயான பௌத்த மதத்தைத் தமிழ் நாட்டிலிருந்த தமிழர்களான பௌத்த குருமார்களே இலங்கை முழுதும் பரப்பினுர்கள். அவர்களே கோயில்களும் எடுப்பித்தார்கள்.

இன்று பேசப்படும் சிங்கள மொழியில் 100-க்கு 40-பகுதிக்கு மேற்பட்ட வார்த்தைகள் தமிழாகக் காணப்படுகின்றன. சிங்கள மொழியின் எழுத்துக்கள் பெரும்பாலும் தமிழ் வரி வடிவங்களை அடிப்படையாகக் கொண்டே அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

இன்று இலங்கையிலுள்ள சிங்கள ஆண்களையும் பெண்களையும் பார்த்தால் உருவ அமைப்பில் தமிழர்களினின்று வேறுபட்ட இனம் அவர்களுடையது என்று கூறமுடியாது.

தமிழர்கள் இந்நாட்டுடன் வரலாற்றுக் காலத்திற்கு முன்னரே தொடர்புடையவர்கள். அவர்கள் 3000-ஆண்டுகளுக்கு முன்பே இந் நாட்டுடன் வணிகத் தொடர்பு கொண்டுள்ளார்கள்.

தமிழர்கள் தங்கள் நாட்டுப் பொருள்களைத் தங்கள் நாட்டுக் கப்பலில் ஏற்றிச் சென்று இலங்கையில் விற்று வந்தார்கள். அந் நாட்டினின்று நல்ல மணிகளையும் பழங்களையும் உணவுப் பொருள்களையும் ஏற்றிக்கொண்டு வந்தார்கள்.

சீன வணிகம்

சீனம் இந்தியாவின் அண்டை நாடு, என்ருலும் இரு நாடுகளுக்கும் இடையே எளிதில் தொடர்புகொள்ள

முடியாதவாறு வான் அளாவிய கோட்டையைப்போல் இமயமலை குறுக்கே நிற்கிறது.

சீனத்தோடு தமிழர்கள் தரைப் பாதையாக மிகச் சிரமப்பட்டு வணிகம் நடத்தி வந்தனர். கடற் பாதையோ சுமார் 3000 மைல்களுக்குமேல் சுற்றிப் போகவேண்டும்.

மொகஞ்சதாரோவில் கண்டெடுக்கப்பட்ட பல மனித எலும்புக்கூடுகள் சீனர்களுடையவையாய் இருப்பதாக அறிஞர்கள் முடிவுகட்டியதன் மூலம் கி. மு. 3000 ஆண்டு களுக்கு முன்பே சீனர்கள் இந்தியாவோடு தொடர்புகொண்டிருந்தார்கள் என்று அறிய முடிகிறது.

2000 ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே பௌத்த மதத் துறவிகள் இந்தியக் கப்பல்களில் இலங்கை, பர்மா, சாவகம், கம்போஜகம், சுமத்திரா, போர்னியோ, தாய்லந்து, லாவோஸ், இந்தோ சீனம், ஜப்பான், சீனம், மங்கோலியா, கொரியா, ரஷியா முதலிய நாடுகளுக்குச் சென்று பௌத்த சமயத்தை நிலைநாட்டியுள்ளனர். இந் நாடுகளிலுள்ள பௌத்த சமயிகளுக்கு இந்தியா ஒரு புண்ணிய பூமியாயிற்று.

எல்லா நாடுகளினின்றும் பௌத்த மத புண்ணிய ஸ்தலங்களைத் தரிசிக்கவும், நாலந்தாப் பல்கலைக் கழகத்திலும் காஞ்சிப் பல்கலைக் கழகத்திலும் பௌத்த சமயக் கல்வியைப் பெறவும் மக்கள் திரண்டு வந்தனர்.

யுவான் சுவாங், பாஹியான் போன்ற சீனப் பௌத்தர்கள் இந்தியாவிற்கு வந்து பௌத்த சமய ஞானத்தைப் பெறவும் இந்தியாவின் நிலையைப் பற்றி எழுதவும் இடம் ஏற்பட்டது.

இரு நாடுகளுக்கும் இடையே வணிகத் தொடர்பும் சகோதர நட்பும் வளர்ந்து வந்தன. இரண்டாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு மேலாக இரு நாடுகளும் ஒன்றோடொன்று போரிட்டுக்கொள்ளாது சமாதானமாக வாழ்ந்து வந்தன.

யுவான் சுவாங் போன்ற சீன யாத்திரிகர்கள் இந்தியக் கப்பலிலே சீனம் சென்றனர்.

சீனத்திற்கும் இந்தியாவிற்கும் இடையே பல நூற்ருண்டுகளாக அராபியர்கள் மூலமே வணிகம் நடைபெற்று வந்ததாக அறிஞர்கள் கூறுகிருர்கள்.

7-வது நூற்ருண்டின் ஆரம்பத்தில் சீனர்கள் இந்தியாவிற்குத் தம் கப்பல்களை அனுப்பி சீனப் பண்டங்களை இறக்கிவிட்டு இந்தியப் பொருள்களை வாங்கி ஏற்றிக்கொண்டு சென்றனர். 7-வது நூற்ருண்டிற்கு முன்னர் இந்தியாவிற்கும் சீனுவிற்கும் இடையே வணிகம் தரை மார்க்கமாகவே நடைபெற்று வந்தது.

சீனுவில் பெரி கப்பல்கள் இருந்தன. சங் என்று கூறப்படும் மலையைப் போன்ற பெரிய கப்பல்கள் பிறநாட்டுக் கப்பல்களைவிட உருவத்தில் பெரியவையாக இருந்தன.

சீன மரக்கலங்கள் காண்டன் பட்டினத்தினின்று புறப்பட்டுச் சுமத்திராவை அடைந்து அங்கிருந்து ஈழம் வந்து தங்கி பின் இந்தியாவை அடைந்தன.

சீனக் கப்பல்கள் சீனத் துறைமுகத்தினின்று புறப்பட்டு இந்தியத் துறைமுகத்தை அடைய மூன்று மாதங்கள் ஆயின.

சீன வணிகர்கள் தங்கள் நாட்டினின்று உயர்ந்த பட்டாடைகள், சித்திர வேலைப்பாடமைந்த சிறந்த மண் கோப்பைகள் முதலியவற்றை ஏற்றிக்கொண்டு வருவார்கள். வரும்பொழுது இடையிலுள்ள தாய்லந்து, மலையகம், சுமத்திரா போன்ற நாடுகளில் கிடைக்கும் ஈயம், செம்பு, பவளம், ஆமையோடு, தந்தம், சந்தனக்கட்டை, மரப் பிசின்கள் முதலிய பொருள்களை ஏற்றிக்கொண்டு வந்து நாகப்பட்டினம், மாவிலங்கை (மாமல்லபுரம்), கொல்லம், கோழிக்கோடு, மங்களூர் முதலிய துறைமுகங்களில் விற்பார்கள். சில சமயங்களில் தம்மல் என்ற துறைமுகத்திலும் தம் கப்பல்களை நிறுத்திப் பண்டங்களை விற்பர்.

வடகிழக்குப் பருவக்காற்று வீசுங் காலத்தில் சீனக் கப்பல்கள் இந்தியாவிற்குப் புறப்பட்டு வந்துசேரும். மாரி காலத்தில் சீனக் கப்பல்கள் தமிழ்நாட்டுத் துறைமுகங் களில் தங்கிவிட்டுத் தென்மேற்குப் பருவக்காற்று அடிக்க ஆரம்பித்ததும் சீனத்திற்குச் செல்லும்.

சீனத்திற்குப் பாண்டிய நாட்டுத் துறைமுகங்களி னின்று ஏற்றிச் செல்லப்பட்ட பொருள்கள் மிளகும் முத்துக் களுமேயாகும். சேரநாட்டினின்று ஏலமும், நீலமும், பாக்கும், தேக்கும், பல வித்துக்களும் ஏற்றுமதி செய்யப் பட்டன. சோழ நாட்டினின்று உறையூர்ப் பூந்துகில்களும் கண்ணுடிச் சாமான்களும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. சோழ நாட்டிலிருந்து ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட பொருள்கள் மீது அதிகமான ஏற்றுமதி வரி விதிக்கப்பட்டதினுல் அங்கு அதிகமான அயல்நாட்டுக் கப்பல்கள் போகவில்லை என்று சௌ-சு-குவா என்ற சீன ஆசிரியர் கூறுகிருர்.

நாகப்பட்டினத்தில் சீனர்கள் பலர் குடியேறி வாழ்ந் தனர். 14-ம் நூற்ருண்டின் நடுவில் எழுதப்பெற்ற தாவோயி சிலியோ என்ற சீன நூல், சீன மொழியில் வரையப்பட்ட கல்வெட்டு ஒன்று நாகப்பட்டினத்திலுள்ள பௌத்தப்பள்ளியில் இருந்ததாகக் கூறுகிறது. அதில் 'இத் திருப்பணி ஹியான் சுவானுடைய மூன்ருவது ஆண்டின் எட்டாவது மாதத்தில் முடிவு பெற்றது' என்று வரையப் பட்டுள்ளதாம்.

மேலும் பல சீனக் காசுகளும் சீனப் பீங்கான் கோப்பை களும், சீனக் களிமண்ணுல் செய்யப்பட்ட படிமங்களும் அங்கு அகழ்ந்து எடுக்கப்பட்டுச் சென்னைத்தொல் பொருள் காட்சி சாலையில் இப்பொழுது வைக்கப்பட்டுள்ளன. இவை இந்தியாவிற்கும் சீனத்திற்கும் உள்ள தொடர்புகளை அரண்செய்வனவாகத் திகழ்கின்றன.

சோழ நாட்டிலுள்ள நாகூர் சீனர்களின் சிறந்த வணிக இடமாக இருந்தது. அங்கு சீனர்கள் தங்கள் நாட்டுச் சிற்ப

முறையில் ஒரு புத்தர் கோயிலை எடுப்பித்திருந்தார்கள். அக் கோயில் நீண்டகாலமாகப் பழுதின்றி விளங்கி வந்துள்ளது.

ஆண்டுதோறும் 10, 12 சீனக் கப்பல்கள் பலவகைச் சீனப் பண்டங்களையும் சீனாவில் செய்யப்பட்டுள்ள பல நூதனப் பொருள்களையும் அங்கு கொண்டுவந்து இறக்கி விற்பனை செய்து வந்தன.

சோழநாட்டுத் துறைமுகத்தினின்று வங்கத்து வெடியுப்பு, இந்தியப்பட்டு, மசுலின் துணி, அரக்கு, வெண்காரம், பூந்துகில்கள், விரைப் பொருள்கள், நீலம் போன்ற பொருள்களை ஏற்றிக்கொண்டு சீனக் கப்பல்கள் தாயகம் சென்றன. இந்தியர்கள் என்றும் சீனாவைப் பகைத்ததில்லை. சீனர்கள் எவ்வளவு பேராயினும் இங்கு தாராளமாக வரவும் வணிகம் செய்யவும் இடமளித்தனர். இந்திய மக்கள் சீனர்களை நேற்றுவரை மத வேற்றுமையோடோ, நிறவேற்றுமையோடோ கட்சி வேற்றுமையோடோ, பார்க்கவில்லை. அவர்களை என்றும் சகோதர பாசத்தோடு வரவேற்று இடமளித்து வந்தனர். இந்தியாவை ஆண்ட மொகலாயர்களே சீனர்கள் இங்கு குடியேறுவதை ஒரளவு கட்டுப்படுத்தினர் என்று இந்திய வரலாறுகள் குறிப்பிடுகின்றன. இதன் பின்னரே சீன வணிகம் சீர் குலைந்தது.

கம்போடிய வணிகம்

கம்போடியாவை இந்தியர்கள் கம்போஜம், கம்போஜகம் என்றெல்லாம் அழைத்து வந்தனர். சீனர்கள், கம்போடியா, கொச்சின், சீனா, தெற்குத்தாய்லந்து முதலிய பகுதிகளைப் பூனன் என்று அழைத்து வந்தனர்.

கம்போடியா சம்பந்தமாக இந்து சமயப் புராணங்கள் கூறும். கம்பு சுவாயம்பவ என்பவருக்குச் சிவபெருமான் அளித்த மேரா அல்லது பேரா என்பவள் மூலம் பிறந்து பெருகியவர்களே கம்போசக மக்கள் என்று அவை பகர்கின்றன.

கவுண்டினியா என்னும் தமிழ் நாட்டு அந்தணன் நாகின் சோமா என்னும் அரச குலப் பெண்ணை மணந்து கம்போசக நாட்டு மன்னன் ஆயினன் என்று அந் நாட்டுப் பழங் கதைகள் கூறுகின்றன. இலங்கை, தென் இந்தியா ஆகிய இடங்களில் வாழ்ந்த தமிழர்களே கம்போடியாவில் குடியேறிக் கம்போடியாவை வளங் கொழிக்கும் நிலமாக்கினர்.

சந்திரவர்மன் என்ற கம்போடிய மன்னர் கி. பி. 3-ம் நூற்றாண்டில் இந்தியாவிற்கு வந்தார் என்று தெரிகிறது. கம்போடிய மன்னர்கள் சேரர்கள் அல்லது பல்லவர்களின் வழித் தோன்றல்களாய் இருக்கலாம்.

அங்கோர் வாட் என்னும் இடத்தில் காணப்படும் அழகிய கோயில்களும் அவற்றின் அரிய அமைப்புகளும் தமிழ் நாட்டுக் கோயில்களின் சிற்ப அமைப்பைத் தழுவி உருவாக்கப்பட்டவைகள் என்று கூறப்படுகிறது.

அங்குள்ள சிவன், திருமால், பிள்ளையார் ஆடவல்லான் திரு உருவங்களைக் காணும்பொழுது, நாம் தமிழ் நாட்டிலே இருப்பது போலவே தோன்றும்.

தென் இந்தியாவிற்கு வந்த கம்போடிய மன்னர் திரு சிகானுக் அவர்கள், சென்னை நகரிலே பேசியபொழுது, "எங்களுடைய வம்சத்தைக் கம்போடியாவில் ஸ்தாபித்தவர் கவுண்டின்யா என்ற தென்னிந்தியாவிலிருந்து குடியேறிய தமிழ் நாட்டு அந்தணர். எனவே, எங்களின் வம்சபிதா அவதரித்த புண்ணிய பூமியான தென் இந்தியாவிற்கு விஜயஞ் செய்யும் வாய்ப்புக் கிடைத்தது குறித்துப் பெரு மகிழ்ச்சியடைகிறேன்" என்று கூறிய மொழிகள் கம்போடியாவிற்கும் தமிழ் நாட்டிற்கும் உள்ள தொடர்பை உறுதிப்படுத்தும் ஒப்பற்ற மெய்ச் சான்றாகும். தமிழகத்திற்கும் கம்போடியாவிற்குமிடையே 1700 ஆண்டுகளுக்கு முனனரே தொடர்பு இருந்து வந்தது.

ஐந்தாம் நூற்றாண்டில் ஆட்சி புரிந்த சுருதவர்மன் காலத்தின்போது கம்போசத்தில் பல்லவர் லிபியில் எழுதப் பட்ட சாசனம் ஒன்று கிடைத்துள்ளது. இதன் மூலம் கம் போச அரசர், கௌடில்லியரின் அர்த்த சாஸ்திரத்தைப் பின் பற்றி ஆட்சி புரிந்தார் என்று தெரிகிறது.

மக்கள் புராணகால இந்து மதத்தைக் கைக்கொண் டொழுகினர்.

பௌத்தம், வைணவம் என்னும் மதங்களைவிட இங்கு சைவமே முதன்மை பெற்று விளங்கியது. கம்போடிய அரசனின் வாழ்க்கை முறை இந்திய அரசரின் வாழ்க்கை முறைபோல இருந்தது என்பது கம்போடியாவில் கிடைத்த சாசனங்களைக்கொண்டு நன்கறியக் கிடக்கின்றது.

கம்போசத்தின் கோயில் அமைப்புகள் குப்தர் கால அமைப்புகளை ஒத்தவை. கம்போசத்திற் குடியேறியிருந்த இந்திய மக்கள் இந்தியாவினின்று இந்தியச் சிற்பிகளை வர வழைத்து, அங்கு சிறந்த கோயில்களைக் கட்டி முடித் தார்கள்.

கோயிற் சிற்பங்கள் பெரும்பாலும் பாரத, இராமா யணக் கதைகளோடு தொடர்புடையவைகளாகக் காணப் படுகின்றன.

பன்னிரண்டாம் நூற்றாண்டில் இரண்டாம் சூர்ய வர்மன் என்னும் அரசன் அங்கோர்வாட் என்னும் இடத் தில் அழகுமிக்க கோவிலை எடுப்பித்தான். இதில் வட இந்திய, தென்னிந்தியக் கட்டிட அமைப்புக்களின் கலப்பு காணப்படுகிறது என்று 10 ஆண்டுகளுக்குமுன் நண்பர் திரு. ந. சி. கந்தையா பிள்ளை அவர்கள் கூறினார்கள்.

நமது தமிழ் நாட்டில் அரும்பிய கப்பல் வணிகம் வெளி நாடுகளில் நமது ஆட்சியையும், அரிய நகரங்களையும், பெரிய கோவில்களையும் உருவாக்கியதற்குக் கம்போசகம் நல்ல எடுத்துக்காட்டாக இலங்குகிறது.

போர்னியோ வணிகம்

இந்திய வணிகம் போர்னியோ, பாலி போன்ற பல் வேறு தீவுகளிலும் பரவியது. இன்று அந்த வணிகம் மறைந்துவிட்டது.

அங்குள்ள இந்தியர்கள் அந்நாட்டு மக்களோடு கலந்து தாய்மொழியை மறந்து அந்நாட்டு மொழிகளையே பேசி வருகிறார்கள். அவர்கள் தங்களைப் பாண்டியர் குடும்பம், பல்லவர் குடும்பம், சோழர் குடும்பம் என்று கூறிக்கொண் டாலும், சிவனை, முருகனை, திருமாலை, பகவதியை, இந்திரனை வணங்கினாலும், திராவிட முறையில் கோயில் கட்டிக்கொண் டாலும், தாங்கள் இந்தியர்களின் வழித்தோன்றல்கள் என் பதை அறியார்கள். பிறர் கூறினாலும் அவர்கள் அதை ஏற்றுக்கொள்வதில்லை. அங்கு பெரிய அளவில் புதை பொருள் ஆராய்ச்சிகள் நடைபெறவில்லை. வரலாறுகள் விவரமாக எழுதப்படவில்லை.

கிழக்காசியாவில் பரவிக் கிடக்கும் தீவுகளில் போர் னியோ பெரிய ;தீவாகும். இங்கு இந்திய நாகரிகம் பரவி மிகுந்த செல்வாக்குடன் விளங்கி வந்திருப்பதாகத் திரு. கே. ஏ. நீலகண்ட சாஸ்திரி அவர்கள்கூடக் கூறியுள் ளார்கள்.

கிறிஸ்தவ சகாப்தத்தின் ஆரம்பத்திலே இங்கு இந்துக் கள் குடியேறியுள்ளனர்.

இங்குள்ள மகாக நதியும் ரதா நதியும் சேரும் இடத் தில் சிவலிங்கமும் நந்தியும், குடேய்க்கு வடக்கே குண்டுபங் மலைக் குகைகளில் சிவன், மகேசர், கணபதி, நான்முகன். முருகன் முதலிய உருவங்களும் கிடைத்துள்ளன.

கிழக்குக் கடற்கரை யோரத்தில் ஒரு பல்லவ சாசனம் கிடைத்துள்ளது.

இங்கு இப்பொழுது பௌத்த மதந்தான் செல் வாக்குப் பெற்றிருக்கிறது. இங்கு கண்டெடுக்கப்பட்ட பல பௌத்த படிமங்கள் மலாயாவில் கண்டெடுக்கப்பட்ட

புத்த உருவங்களை ஒத்திருக்கின்றன. இங்கு நடந்த நமது கப்பல் வணிகத்தைப் பற்றி நமக்கு அதிகமான செய்திகள் கிடைக்கவில்லை.

பர்மா வணிகம்

பர்மா இந்தியாவோடு நிலத் தொடர்புள்ள நாடு. ஆனால் ஆறுகளும் மலைகளும் இடை இடையே குறுக்கிடுவதால் இங்கே கடல் வழியே செல்வதுதான் சுலபம்.

பர்மாவோடு கி. பி. முதல் நூற்றாண்டில் தமிழர்கள் வாணிபம் நடத்தி வந்தனர். இதனைப் பெரிப்புளூசிலிருந்தும் தாலமி நூலிலிருந்தும் நன்கறிகின்றோம்.

பாண் எனப்படும் தலேங் என்ற கூட்டத்தாரும் சாண் என்று அழைக்கப்படும் கூட்டத்தாரும் முறையே தெலுங்கானாவினின்றும் தமிழகத்தினின்றும் போய்க் குடியேறியவர்களாய் இருக்கலாமென்று எண்ணப்படுகிறது.

கிழக்குப் பர்மாவில் தாட்டன் என்ற ஊரைத் தெலுங்கர்கள் அமைத்தனர் என்றும் கூறப்படுகிறது. 5 அல்லது 6வது நூற்றாண்டில் செய்யப்பட்ட இரு தங்கத் தாம்பாளங்கள் அங்கு அகழ்ந்தெடுக்கப்பட்டுள்ளன. அவற்றில் தென் இந்திய எழுத்துக்கள் பொறிக்கப்பட்டுள்ளன.

மேலும் கன்னட எழுத்துப் பொறிக்கப்பட்ட சாசனங்களும் இங்கு கண்டெடுக்கப்பட்டுள்ளன. இங்குள்ள பழங்கால மன்னர்கள் வர்மன் என்ற பட்டப் பெயரை உடையவர்களாய் இருந்தார்கள்.

ஆயிரக்கணக்கான ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே பாண்டிய மன்னர்கள் இந்நாட்டுடன் தொடர்பு கொண்டிருந்தனர். இந்நாட்டு மன்னரே நமது புராணங் கூறும் இந்திரன் என்று கூறப்படுகிறது.

புராணங்களில் கூறப்படும் இந்திரன் யானையாகிய வெள்ளை யானை-ஐராவதமும், இந்திரலோகத்தில் உள்ள ஐராவதி நதியும் இங்கு உள்ளன.

புரோம் அரசு ஆகிய ஸ்ரீக்ஷேத்திரத்திற்கு இந்தியக் கதம்பர்களது தலைநகரின் பெயரை ஒட்டி வனவாசி என்று பெயர் வழங்கிவந்ததை நாம் மறந்துவிடுவதற்கில்லை.

இங்குள்ள கோயில்களும் சிலைகளும் தென் இந்திய முறையை ஒட்டியவைகளாய்க் காணப்படுகின்றன.

பாகன் என்ற ஊரில் தமிழ்க் கல்வெட்டு ஒன்று கிடைத்துள்ளது. இதன்மூலம் நானுசேசி வணிகர் கட்டி வைத்த திருமாலின் கோயில் ஒன்று இருந்தது என்றும் அங்கு தமிழர்கள் குடியேறி இருந்தனர் என்றும் அறிகின்றோம்.

பர்மாவுடனும் தமிழர்கள் பெரிய அளவில் கப்பல் வணிகம் நடத்தினர்.

தெலுங்கர்களும், கேரளர்களும், கன்னடர்களும் வணிகத் தொடர்பு கொண்டிருந்தனர் என்றும் அறிகிறோம்.

இங்கு யாழ் என்னும் இசைக் கருவிகள் கண்டெடுக்கப் பட்டுள்ளன. அவை சந்திரகுப்தன் கையில் இருந்த யாழை ஒத்திருக்கின்றன.

இங்கு கடாரம் என்ற ஒரு ஊரும் இருக்கிறது. இராசேந்திர சோழன் வெற்றிக்கொடி நாட்டிய கடாரம் இதுதான் என்று ஆதாரம் காட்டி வாதிப்பாரும் உளர்.

12. தமிழர்-யவனர் கடல் வணிகம்

தமிழகம் உரோமர் நாட்டின் தனியாட்சி மன்னர் காலத்திலே கப்பல் வணிகத்தைத் தொடங்கிவிட்டது. உரோமர், கிரேக்கர் முதலிய அயல் நாட்டவர்களை யவனர்கள் என்றனர் தமிழர். வெண்மை நிறமும், செம் பட்டை மயிரும், பூனைக் கண்களும் உடைய மேனாட்டுப் பரங்கியர்களை யவனர்கள் என்று அழைத்தார்கள். குறிப் பாகக் கிரேக்கர்கள், உரோமர்கள், எபிரேயர்கள் என்னும் இனத்தவர்கள் யவனர்கள் என்று அழைக்கப்பட்டனர்.

வரலாற்றாசிரியர்கள் யவனர்களுடைய வரலாறு கி. மு. 1100-ம் ஆண்டு தொட்டு ஆரம்பமாகிறது என்று கூறு கிறார்கள். யவனருடைய நாகரிகம் மிகத் தொன்மை யானது. கி. மு. 2000-ம் ஆண்டுகளுக்கு முன்பே அது மிகச் செழித்து வளர்ந்திருந்தது என்று தொல்பொருள் ஆராய்ச்சி வல்லுநர்கள் கூறுகின்றார்கள்.

இற்றைக்கு இரண்டாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னர்— கிறிஸ்து இந் நில உலகில் தோன்றுமுன்னர் பாண்டிய மன்னன் தனது அரச தூதுவன் ஒருவனை உரோம் நாட்டுச் சக்கரவர்த்தி அகஸ்டஸ் என்பவரின் அரசவைக்கு அனுப் பினான். அந்த யவன அரசனுக்குப் பாண்டி நாட்டிலுள்ள பல அரிய பொருள்களைப் பரிசாக அளித்து, உரோம் நாட் டுடன் வணிக உறவு கொள்ள விழைந்தான்.

அதற்குப் பதிலாக உரோமப் பேரரசரும் பாண்டிய மன்னருக்குப் பல அரிய பரிசுகளை வழங்கி நட்புரிமை பூண்டு வணிகம் நடத்தினர்.

நாளடைவில் வணிகம் வளர்ந்தது. பல உரோமர்கள் தமிழகம் வந்து குடியேறினர். காவிரிப்பூம்பட்டினத்தில் யவனர்கள் வாழும் பல தெருக்கள் இருந்தன. பாண்டிய நாட்டுப் படையில் பல உரோமர்கள் சேவகம் புரிந்தனர்.

பாண்டிய மன்னர்களின் அந்தப்புரங்களில் அழகிய உரோம நாட்டுப் பெண்கள், மெய்க்காப்பாளர்களாய்ப் பணிபுரிந்து வந்தனர். மதுரையிலும், கொற்கையிலும் ஏராளமான உரோமர்கள் குடியேறி இருந்தனர்.*

உரோமர்களின் காசுகள் பாண்டிய நாட்டில் செலாவணியாகும் என்று பாண்டிய மன்னன் ஆணை பிறப்பித்து விட்டான். மதுரைப் பக்கத்தில் உரோமர்கள் தங்கள் காசுகளை அச்சிடுவதற்கு ஒரு காசு அடிக்கும் சாலையை (தங்கச் சாலையை) நிறுவியிருந்தனர்.

உரோமர்கள் மிளகு, முத்து, மெல்லிய மஸ்லின் ஆடை, ஆரம், எண்ணெய் முதலிய பல பொருள்களை வாங்கிக் கொண்டு போவதற்காகத் தம் மரக்கலங்களில் அடிக்கடி வந்தனர். தமிழகத்தின் துறைமுகங்களில் எப்பொழுதும் உரோமர்களின் கப்பல்களைக் காணமுடியும்.

யவனர்கள், தமிழ்நாட்டுப் பொருள்களை வாங்கிக் கொண்டு சென்றதோடமையாது தமிழகத்தின் கலைகளையும் தமிழ் மொழியையும் தங்கள் நாட்டுக்குக் கொண்டு சென்றனர். தமிழ் மொழிச் சொற்களான அரிசி, கருவாப் பட்டை, இஞ்சி, திப்பிலி முதலியவைகள் முறையே ஒரிசி, கற்பியனு, ஜிஞ்சி (சிக்கிபெரோசு), பெப்ரி என்று திரிபுற்று விளங்கின.

ஐரோப்பாவோடு கி. மு. 500-ம் ஆண்டிற்கு முன்னரே வணிகம் துளிர்த்தது. என்றாலும் அகஸ்டஸ் மன்னர்

—*Pre-historic India by P. Mitra. Chap. XLII. P. 297.*

காலத்தில்தான் அவ் வணிகம் கிளைத்து வளர்ந்தது. அகஸ்டஸ் காலத்திய ஸ்டிராபோன் கி. பி. 60-ல் தோன்றிய பெரிபுளுஸ் என்னும் நூலில் இதனை விரித்துக் கூறியுள்ளார்.

தாலமியின் பூகோள விளக்கம் (சு. கி. பி. 150) என்னும் நூலும், பிளினியின் இயற்கை வரலாறு (சு. கி. பி. 77) என்ற நூலும் நாம் வெளிநாட்டோடு செய்த வணிகத்தை விவரமாகக் கூறுகின்றன. இதனை நமது சங்க நூல்கள் உறுதிப் படுத்துகின்றன.

சில ஆண்டுகளுக்குமுன் அரிக்கன்மேட்டில் அகழ்ந்தெடுக்கப்பட்ட அரிய பொருள்களும் இன்னும் தென்னிந்தியாவில் பல இடங்களில் கிடைத்த அரிய பழங்காசுகளும் நாம் யவன நாடுகளோடு நடத்திய வணிகத்தை உறுதிப்படுத்துகின்றன.

அன்று நமது நாட்டில் யவனர்களின் பெரிய கப்பல்கள் வந்து தங்குவதற்கேற்ற விதமாக மேற்கில் டிண்டிஷ் (பொன்னுணி). முசிறி (கிராங்கனூர்), நெல்கின்ரு (கோட்டயம்), குமரி (கொமரின்), முதலிய் பட்டினங்களும் கிழக்கில் கொல்கை (கொற்கை), நிகமா (நாகப்பட்டினம்), காமரு (காவிரிப்பூம்பட்டினம்), பொதுகை (புதுச்சேரி), சொபத்மா (மர்க்காணம்), தெபிர் (உவரி) முதலிய பட்டினங்களும் முக்கிய துறைமுகப் பட்டினங்களாக விளங்கின.

தமிழகத்தினின்று உரோமாபுரிக்கு யவன நாட்டினர் மிகப் பிரியமாக முத்து, வைரம், மணிகள், மிளகு, கருங்காலி, தேக்கு, கருவாப்பட்டை, கருமருது, சந்தனம், ஏலம், இஞ்சி, வெண்துகில் (மஸ்லின்), பூந்துகில், அரிசி, ஏலக்காய், இளவங்கப்பட்டை, இஞ்சி முதலியவைகளை வாங்கித் தம் கப்பலில் ஏற்றிச்சென்றனர்.

கடுவாய், புலி, குரங்கு முதலிய விலங்குகளையும், மயில், கிளி போன்ற பறவைகளையும் விலைகொடுத்து வாங்கித் தம் மரக்கலங்களில் ஏற்றிக்கொண்டு ஏகினர்.

பவளம், கண்ணுடி, பித்தளை, ஈயம், தகரம், ஜாடி, திராட்சரசம் முதலிய பொருள்களை யவன நாடுகளிலிருந்து கொண்டுவந்து இறக்குமதி செய்தனர்.

தமிழகம் வேறு எங்கும் பெறமுடியாத மூன்று முக்கிய பண்டங்களைத் தன்னிடம் கொண்டிருந்தது. அந்த முப் பொருள்களாவன: மிளகு, முத்து, கடல் வண்ணக்கல் என்பவைகளாகும்.

ஐரோப்பாவிலுள்ள வணிக வட்டாரங்கள் அளவு கடந்த விலை கொடுத்து மிளகு வாங்கின. மேலும் அது மிகவும் விலை ஏற்றம் உடையதாக மதிக்கப்பட்டது. கோத் அலாரிக் என்பவர் கி. பி. 409-ம் ஆண்டில் போரில் ஏற்பட்ட நஷ்டத்திற்கு ஈடு தருமாறு உரோமர்களை நெருக்கியபொழுது அவர்கள் 3000 இருத்தல் மிளகுப் பொதிகளை ஒப்படைக்க வேண்டும் என்பது அவர் விடுத்த கட்டளையில் ஒரு சரத்து.

பிளினி ஆராய்ந்து குறிப்பிடுவதுபோல, கோமேதகம் அல்லது கடல் வண்ணக்கல் மரகதத்தோடு நெருங்கிய தொடர்புடையதாகும். இது இந்தியர்களாலும் உரோமர் களாலும் பெரிதும் மதிக்கப்பெற்றதாகும். செதுக்கு வேலை யாளர்களின் அருமையான வேலைப்பாடமைந்த கலைச் சிறப்பிற்குத் தக்க மூலப்பொருளாக அது தொடர்ந்து பயன்பட்டு வந்தது.

பாரத நாட்டில் தவிர வேறெங்கும் இது அதிகம் கிடைப்பதில்லை. போலிப் பொருள்களைச் செய்வோர் பளிங்குக் கற்களைக் கொண்டு இதைப்போலச் செய்து ஏமாற்றி வந்தனர்.

பாரத நாட்டில் மணிகள் தரும் கனிகள் மூன்றுள. 1. கடல் வண்ணக்கல் புன்னுட்டில் கிடைப்பதாகத் தாலமி குறிப்பிடுகின்றார். இது மைசூருக்குத் தென்மேற்கில் காவிரி யோடு கலக்கும் கபானி ஆற்றங்கரையில் உள்கிட்டூருக்கு அருகேயுள்ளது. 2. படியூர் அல்லது பட்டியாலி கோவைக்கு

40 கல் தொலேவில் கிழக்கிற்கும் தென் கிழக்கிற்கும் நடுவில் உள்ளது. இங்குள்ள கனியில் கி. பி, 1820-ம் ஆண்டு வரை தொழில் நடைபெற்று வந்தது. 3. சேலம் மாவட்டத்தின் வடகிழக்கு மூலேயில் கோலார் தங்கவயலுக்கு அண்மையில் உள்ள வாணியம்பாடி. இவ்விடங்களில் எல்லாம் உரோமர் பொற்காசுகள் கிடைக்கின்றன. அது தென்னிந்தியாவில் செம்மணிகளின் விற்பனே பெருகி இருந்ததற்குச் சான்ருக இருக்கிறது.

சிவப்புக்கல் (கெம்பு) நீலக்கல் (இந்திர நீலம்) முதலியவைகளும் இவற்றின் இனத்தைச் சார்ந்த மற்ற மணிகளும் சேலத்திலும் கோவையிலும் மிகுதியாகக் கிடைத்த கனிப் பொருள்களாம். குருந்தக்கல் (குருந்தம்) என்பது தூய தமிழ்ப் பெயரை ஏற்றிருப்பதொன்றே இந்தியாவில் அரிய மணிகள் தரும் கனிகளோடு பழைய ஐரோப்பா பெற்றிருந்த நெருங்கிய தொடர்புக்கு நல்ல சான்ருகத் தெரிய வருகிறது என்று வின்செண்ட் ஸ்மித் என்ற வரலாற்று ஆசிரியர் குறிப்பிடுகின்ருர்.

பிளினி என்ற உரோம வரலாற்று ஆசிரியர் உரோம் மன்னர், உயர்குடி மக்கள், பெண்மணிகள் ஆகியவர்கள் தம் ஆடைகள், அணிகள், மணிகள் போன்ற அலங்காரப் பொருள்களுக்காகச் செலவு செய்யும் பொற்காசுகளால் உரோம உலகு வறுமையுற்று வாடிவருவதும் தமிழகம் தழைத்துச் செழித்து வளம் பெற்று வளர்ந்து வருவதும் கண்டு வருந்திஞர். ஆண்டுதோறும் சீஞ, அரேபியா, தமிழகம் ஆகிய நாடுகளுக்கு உரோமர்கள் வணிகத்திற்காக அனுப்புவது 100 செஸ்டர்கள் என்ருல் அதில் பாதி தமிழகத்தில் போய்த் தங்குகிறது என்று கணக்கிட்டார்.

பெரிபுளூஸ் என்னும் நூலே எழுதிய கிரேக்க வரலாற்று ஆசிரியர் "தென்ஞடு நோக்கி வந்த உரோமர்கள் தங்கள் மரக்கலங்களில் பெரும்பாலும் எகிப்து, அரேபியா முதலிய நாடுகளின் வழியாகத்தான் இங்கு வந்தனர். அக் காலத்தில் தமிழர்கள் கரையைச் சுற்றிவரும் சிறு கலங்கள், பெருங்

கலங்கள், ஆழ்கடலில் செல்லும் நாவாய்கள் என்றெல்லாம் பலதிறப்பட்ட மரக்கலங்களைக் கொண்டிருந்தனர் என்று கூறுகின்றார்கள்'' என்று கூறுகிறார்.

பட்டினப்பாலையும் மணிமேகலையும் இதற்குச் சான்றுகள் தருகின்றன. பிளினியும் பெரிபுளூஸ் ஆசிரியரும் உரோமர்கள் கீழ் நாட்டோடு நடத்திய வணிகத்தைப் பற்றி விரித்துள்ளார்கள்.

இப்பாலுஸ் என்னும் யவனர் செங்கடலூடாகச் சென்று அரபிக் கடலிற்புகும் சோழகம் என்ற காற்று தென்மேற்கிலிருந்து பெயரும் பருவக்காற்று எனக் கருதினார் என்று மேற் கூறிய இரு ஆசிரியர்களும் உரைத்துள்ளார்கள். செங் கடலை திரையன் கடல் என அவர்கள் கூறினர். சோழக் காற்றை யவனர்கள் இப்பாலூஸ் என்று கூறினராம். இப்பாலூஸ் என்னும் பெயர் அரபிக்கடலில் எழும் காற்றையும் அடக்கிக் கூறியதாகும்.

உரோமரும், கிரேக்கரும், சீனரோடும், இந்தியரோடும் தரைமார்க்கமாகவும் வணிகம் நடத்தினர். லுக்கூலஸ் பம்பியஸ் என்பார் தரை மார்க்கமாக நடத்தும் வணிகத்தைக் காக்கும் பொருட்டே உரோமர்கள் சின்ன ஆசிய நாடுகளைத் தம் ஆட்சிக்கு உட்படுத்தினர். கஸ்பியன் கடலில் இருந்து ஒக்ஸஸ் ஆற்றின் வழியே சென்று சிந்து நதியை அடைந்து அப்பால் கங்கைக் கரையிலுள்ள பாடலிபுரத்தை நண்ணி கிரேக்கர்கள் வணிகம் நடத்தினர்.

சீன நாட்டினின்று கிரேக்கர்கள் ஏராளமான பட்டாடைகளைக் கொள்முதல் செய்து கொண்டுபோயினர்.

பாண்டிய நாட்டுத் துறைமுகங்களும் அதன் மக்களும் யவனர்களின் உள்ளங்களைக் கவர்ந்தனர்.

ஆரியப் படைகடந்த நெடுஞ்செழியன் என்னும் பாண்டியன் உரோமப் பெண்ணைத் தனது மனைவியாகக் கொண்டிருந்தான் என்றும் அனேக உரோம நாட்டுப் பெண்கள்-கட்டழகு வாய்ந்த இளங் கன்னியர்கள் அவனது அந்தப்

புரத்தில் மெய்க்காப்பாளர்களாய் ஊழியம் செய்து வந்தனர் என்றும் அறிகிறோம்.

பல உரோமர்கள் பாண்டிய நாட்டில் போர் வீரர்களாயும் வாயில் காப்போராயும் இருந்து வந்தனர். உரோமர்கள் பாண்டிய மன்னருக்கு தங்கள் நாட்டிலுள்ள அரும்பெரு மதிற் பொறிகளையும் பாவை விளக்குகளையும் ஓதிம விளக்குகளையும், குப்பியில் அடைத்த உயர்ந்த மதுக்களையும் வழங்கினர். இன்னும் தங்கள் நாட்டிற் செய்யப்பட்ட அரும் பெருஞ் செய்பொருள்களையெல்லாம் கொணர்ந்து விற்றனர்.

இந்த உரோமர்களின் கூட்டுறவினால் தமிழகத்தில் மெய்ப்பை (சட்டை) புனையும் வழக்கம் எழுந்தது. ஆரம்ப காலத்தில் அரண்மனை ஊழியர்களே மெய்ப்பை அணியத் தலைப்பட்டனர். அவர்களைக் கஞ்சுக மாக்கள் என்று கடைத்தர மக்களாகக் கருதினர்.

அக்காலத்தில் அரசிகள்கூட மேலாடை அல்லது மெய்ப்பை அணிவது வழக்கம் அல்ல. நமது நாட்டின் தட்ப வெப்ப நிலையே மேலாடை அணியும் வழக்கம் இல்லாதபடி செய்துவிட்டது. ஆடல் மகளிரும், பணிப் பெண்களும் மார்பில் வார் அல்லது கச்சு அணிவது வழக்கம். உரோமப் பெண்களின் வரவினால் நமது நாட்டில் கடைத்தர மக்களாகக் கருதப் பெற்ற பெண்களும், அரண்மனைப் பணிப் பெண்களும், நாட்டியப் பெண்களும், தாசிகளும் மெய்ப்பை அணிய ஆரம்பித்தனர். அப்பால் நாளடைவில் மேலாடையும் அணிய ஆரம்பித்தனர். இவ்வழக்கம் பின்னர் உயர்குல மக்களிடையிலும் பரவியது.

வணிக வளர்ச்சி

யவனர்கள் தரை மார்க்கமாகவும் கடல் மார்க்கமாகவும் இந்தியாவோடும் சீனாவோடும் வணிகம் வளர்த்து வந்தனர். மெகஸ்தனிஸ், தமாஸ்கனிஸ் என்னும் இரு யவன அரச தூதர்கள் பாடலிபுரத்தில் சந்திரகுப்தன் என்னும் மௌரியப் பேரரசன் பேரவையில் அரச தூதர்களாய் இருந்து வந்தனர்.

600 குறுநில மன்னரை அடக்கிக் குவலயம் போற்றக் குடிதழுவிக் கோலோச்சிய பாண்டியன், அகஸ்டஸ் என்னும் உரோமச் சக்கரவர்த்திக்குத் தூதனுப்பிப் பல பரிசுகள் அளித்துக் கௌரவித்துத் தன்னை வந்து காணுமாறு வேண்டினன். அப்பாண்டியன் அனுப்பிய இரு கைகளும் அற்ற சிறுவன் ஒருவனைப் பூகோள நூலாசிரியரான ஸ்டிராபோ என்பவர் தாம் நேரிலே பார்த்ததாகக் கூறியுள்ளார்,

உரோமப் புலவர் ஒசிரியஸ், பாண்டியன் தூதர்கள் கி. மு. 25-லும், 17-லும் அகஸ்டஸ் மன்னனைக் கண்டார்கள் என்று கூறுகிறார். மேலும் சேரர்கள் உரோம் நாட்டிற்கு மிளகு ஏற்றிச் சென்றார்கள் என்றும் முசிறிப் பட்டினத்தில் அகஸ்டஸ் அரசருக்குக் கோயில் எடுப்பித்தார்கள் என்றும் அறிகின்றோம்.

புளுட்டாக்ஸ், டையோக்கசியா என்பவர்கள், 'இந்தியாவிலிருந்து வேங்கைப் புலிகள் உரோமச் சக்கரவர்த்திக்கு வெகுமதியாக அளிக்கப்பட்டன' என்று கூறுகிறார்கள்.

தமிழ்நாட்டுப் பழங்காசு எதுவும் உரோம் நாட்டிலோ, கிரேக்க நாட்டிலோ கண்டெடுக்கப்பட்டதாக இதுவரை நாம் கேள்விப்பட்டதே இல்லை. ஆனால் உரோமர்கள், கிரேக்கர்கள், அரேபியர்கள் போன்ற நாட்டார்களின் பழங்காசுகள் பல தமிழகத்தில் கிடைத்துள்ளன.

எனவே, தமிழர்கள் யவனரிடமிருந்து கொள்முதல் செய்த பண்டங்கள் மிகக் குறைவானவை என்று அறிகிறோம். அகஸ்டஸ் அரசர் முதல் நீரோ மன்னர் ஈறாகப் பல யவன மன்னர்களின் காசுகள் கொற்கை, மதுரை, காவிரிப் பூம்பட்டினம், முசிறி முதலிய இடங்களில் ஏராளமாகக் கண்டெடுக்கப்பட்டுள்ளன.

இரைபீரிஸ், காயஸ், நீரோ என்னும் உரோம் நாட்டு மன்னர்களின் காசுகள் கோயம்புத்தூர் மாவட்டத்தில் இன்றும் கிடைத்து வருகின்றன. இரைபீரிஸ் நாணயங்கள் 1007ம், அகஸ்டஸ் நாணயங்கள் 453ம் ஒரு குவியலாகக் கிடைத்ததாக அறிகிறோம்.

மார்கஸ் அரேலியஸ் காலந்தொட்டு, உரோமர்கள் தமிழர்களோடு செய்த வணிகம் குன்றியதாகத் தெரிகிறது. பிற்கால உரோம அரசர்களின் காசுகள் தமிழகத்தில் கிடைக்கவில்லை.

தமிழகத்தில் கிடைத்த பண்டங்கள் தலைசிறந்தவை யாக விளங்கின. தமிழ் நாட்டு வணிகர்கள் தங்கள் வாடிக் கைக்காரர்களைத் திருப்திப்படுத்துவதில் கண்ணுங் கருத்து மாய் இருந்தனர். அவர்கள் கொடுக்கல் வாங்கலில் மிகக் கண்ணியமாக நடந்து கொள்பவர்களாய் இருந்தனர்.

மன்னர்கள் தம் நாட்டு வணிகம் வளர்வதில் மிகக் கருத் துடையவர்களாய் இருந்தனர். தமிழகக் கடற்றுறைமுகங் கள் மிகச் சிறப்புடையனவாக இருந்தன. சோழ நாட்டுக் கடலிலும் பாண்டிய நாட்டுக் கடலிலும் கடற் கொள்ளைக் காரர்கள் தலைகாட்டாமல் காக்கப்பட்டு வந்தது.

எனவே, யவன நாட்டார்கள் தமிழர்களோடு பெரு மகிழ்ச்சியுடன் வணிகம் நடத்தினர்.

'உரோமர்கள், கிரேக்கர்கள் முதலியவர்களின் நாட்டி னின்று செல்வங்கள் ஆறுகள் போல பெருக்கெடுத்தோடி தமிழகத்தை அடைந்துள்ளன. நாளடைவில் நமது நாடு வறுமையுற்று வருகிறது' என்று அந்நாட்டு அரசியல் வாதிகள் கூவினர்.

கி. பி. இரண்டாம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் கிரேக்கர் களுடைய நிலை தாழ்ந்து விட்டது. எனவே அவர்களின் இந் திய வணிகம் குன்றியது.

அரேபியர்கள் அந்த வணிகத்துறையைக் கைப்பற்ற ஆரம்பித்தனர்.

உரோமப் பேரரசர் நீரோ கி. பி. 68ம் ஆண்டில் இறந்த பின் தமிழ் நாட்டோடு நடைபெற்ற உரோமர் வணிகம் வீழ்ந்தது. ஆனால் தக்காணத்தோடு தொடர்ந்து நடை பெற்றது.

பெரிபுளூஸ் ஆசிரியர் தக்காணத்திலுள்ள கல்யாண், பைதரன், ஸொபரரா, தேர் (தாகார) முதலிய துறைமுகங்களைத் தம் நூலில் குறிப்பிடுகின்றார். தமிழகத்தில் கி. பி. 4ம் நூற்றாண்டில் மீண்டும் உரோம் வணிகம் புத்துயிர் பெற்றுத் தழைத்தது. என்றாலும் உரோம நாட்டில் எழுந்த அரசியல் மாற்றங்கள் அவ் வணிகம் அதிக நாள் நீடிக்கவொட்டாது தடை விளைவித்து விட்டன.

முத்து வணிகம்

பாண்டி நாட்டின் பழம்பெருந் துறைமுகமான கொற்கையில் ஏராளமாக முத்துக்கள் எடுக்கப்பட்டன என்பதை உரோமர்கள் நன்கறிவார்கள். அவர்கள் தமது நாட்டு வணிகர்கள் பலரை அனுப்பித் தமது நாட்டின் பொற்காசுகளைக் கொடுத்துக் கொற்கை முத்துக்களை வாங்கிக் கொண்டனர்.

பாண்டிய நாட்டு முத்துக்கள் உரோம் நாட்டுப் பெண்களின் உள்ளத்தைப் பெரிதும் கவர்ந்துவிட்டன. அவர்கள் தங்கள் உடம்பு முழுவதையும் முத்துக்களால் அலங்கரித்திருந்தனர். அவர்கள் கழுத்தில் அணிந்திருக்கும் முத்து மாலைகள் ஒன்றோடொன்று முட்டி ஒலிசெயவதைக் கேட்டு உள்ளம் பூரித்தனர்.

அவர்களது பட்டாடைகளின் விளிம்புகளெல்லாம் கொற்கை முத்துக்கள் தைக்கப்பட்டதாய் இருந்தன. அவர்கள் காலில் தரிக்கும் செருப்புகளின் வார்கள்மீதுகூட முத்துக்கள் அணி செய்தன.

கயஸ் குளோடியர் என்னும் உரோம அரசனின் மனைவி உலோலா 300,000 பொற்காசுகள் விலையுள்ள முத்துக்களால் தன்னை அலங்கரித்திருந்தாளாம்.

இஃதன்றித் தமிழகத்திலுள்ள ஏனைய மணிகளுக்கு ஆண்டொன்றிற்கு லட்சம் பொற்காசுகளைத் தமிழகம் விழுங்கி வருகிறது என்று பிளினி (கி. பி. 62-113) என்னும்

ஆசிரியர் வருத்தத்தோடு குறிப்பிடுகின்றார். பிளினி கூற்றின்படி கடல் வணிகத்தால் உரோமர்கள் ஐந்து கோடி வெண்பொற் காசுகளுக்கு (37,50,000 ரூபாய்க்கு) நேரான பொற்கட்டிகளும் வெள்ளிப் பாளங்களும் ஏற்றுமதி செய்தனர்.

மேலும் பரூய்த்திஸ் என்பானின் தாய் செர்விலிக்கு ஜூய்ஸ் செஜார் பரிசளித்த ஒரு முத்தின் விலை 48,457 சவரன்கள் ஆகும்.

கிளியோபாத்ரா என்னும் அரசி கொற்கை முத்தில் அதிகப் பிரேமை உள்ளவள். இவளது காதணியின் முத்து விலை 1,61,458 சவரன்கள் ஆகும். இவள் முத்தின்மீது கொண்ட மோகத்தால் அதை உரைத்துச் சாப்பிட்டு வந்தாளாம்.

பொதுவாக உரோமர்கள், அரபியர்கள், எகிப்தியர்கள், பீனிசியர்கள் ஆகியவர்களோடு மட்டுந்தான் தமிழர்கள் வணிகம் நடத்தினர் என்பது பலருடைய எண்ணம். கிரேக்கர்கள் வடஇந்தியரோடு மட்டுந்தான் வணிகம் நடத்தினர், தென் இந்தியரோடு வணிகம் நடத்தவில்லை என்று எண்ணுகின்றனர். இது தவறான அபிப்பிராயம்.

வரலாற்றுப் புகழ்வாய்ந்த மௌரிய மன்னன் சந்திர குப்தனுடைய அறிவின் மிக்க அமைச்சரும் அர்த்த சாஸ்திர ஆசிரியருமான சாணக்கியர் (கௌடில்யர்) தமிழ் நாட்டைச் சேர்ந்தவர். காஞ்சி பௌத்த பல்கலைக் கழகத்தில் கல்வி பயின்றவர். அந்த அரசியல் நிபுணர் கி.மு. 400-ம் ஆண்டில் கிரேக்கர்கள் சிந்து தேசத்திலும் தமிழகத்தில் பெரிய அளவிலும் வணிகம் நடத்தினர் என்று தமது அர்த்த சாஸ்திரத்தில் கூறியுள்ளார்.

தமிழக வணிக வளர்ச்சி

வட இந்தியாவைவிடத் தென்னிந்தியா வணிகத்தில் முக்கியத்துவம் பெற்றிருந்தது. தென்னாட்டிலிருந்தே முத்து,

விலையுயர்ந்த மணிகள், மெல்லிய ஆடைகள், நறுமணந் தரும் சந்தனம் போன்ற அரும்பெரும் பண்டங்களெல்லாம் ஏற்றுமதியாயின. இதனைக் கௌடில்யர் மட்டுமல்ல, வின்செண்ட் ஸ்மித் என்ற ஆங்கில வரலாற்று அறிஞரும் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

கிரேக்கர்-தமிழர் தொடர்பு

தமிழகத்தினின்று பொன் மணிகள், பட்டு, மசுலின், கறுவா, அரிசி, இஞ்சி, சந்தனக்கட்டை ஆகியவைகள் கிரேக்க நாட்டிற்கு ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன என்று ஹோமர் என்னும் கிரேக்கப் புலவர் கூறியுள்ளார். கிரேக்கர் மொழியில் அரிசியை ஒரிசா என்றும் இஞ்சியை ஜிஞ்சி என்றும் கறுவாவைக் கர்பின் என்றும் திப்பிலியை பிப்பி என்றும் கிரேக்கர்கள் கூறுவதிலிருந்தே அவர்கள் இப் பண்டங்களைத் தமிழகத்தினின்று இறக்குமதி செய்தனர் என்பது உறுதிப்படுகிறது என்று சென்னைப் பல்கலைக் கழக வரலாற்றுத் துறைத் தலைமைப் பேராசிரியர் டாக்டர் திரு. கே. கே. பிள்ளை அவர்கள் 'தென் இந்திய வரலாறு' என்னும் நூலில் விளக்கிக் கூறியுள்ளார்.

கிரேக்கர்கள் அடிக்கடி தம் வணிகக் கப்பலில் முசிறி வந்திறங்கினர். அவர்கள் பொன்னைக் கொடுத்துப் பொதி பொதியாக மிளகை ஏற்றிச் சென்றனர். கிரேக்கர்கள் தம் வணிகப் பாதுகாப்பின் பொருட்டு முசிறியில் 2000 யவனப் போர்வீரர்களை வைத்திருந்தனர்.

சேர நாட்டுக் கடற்கரையில் உள்ள பைசாண்டியம் என்னும் இடத்தில் கிரேக்கர்கள் ஏராளமாகக் குடியேறி இருந்தனர். ஐரோப்பாவோடு தென் இந்தியா ஏறத்தாழ கி. மு. 500 முதல் வணிகம் வளர்த்து வந்தது. தென் இந்தியப் பொருள்களை மேற்கு ஆசியாவிலிருந்து பெற்று ஐரோப்பாவிற்கு எடுத்துச் சென்று விற்பனை செய்தவர்கள் கிரேக்கர்களே என்று திரு கே. கே. பிள்ளை அவர்கள் கூறுகின்றார்கள்.

ஆனால் வடநாட்டு இந்தியர்கள் கிரேக்கர்களை வெறுக்கவில்லை. அவர்களின் அழகுமிக்க அரம்பையர் போன்ற இளங் கன்னியர்களை விருப்பமுடன் மணந்துகொண்டனர். அவர்களது நாகரிகத்தை வரவேற்றுத் தழுவிக்கொண்டனர். அவர்களது கட்டிடக் கலையையும் சிற்பக்கலையையும் தழுவி நாடெங்கும் பல கட்டிடங்களையும் படிமங்களையும் செய்தனர்.

காந்தாராச் சிற்பங்களில் கிரேக்கர்களின் கலைச் சாயலைப் புகுத்திக்கொண்டனர். வடஇந்தியப் படிமக் கலையிலே கிரேக்கர்கள் செல்வாக்கு நன்கு பிரதிபலிக்கிறது.

இராமாயணத்தில்கூடக் கிரேக்க செல்வாக்கைப் புகுத்துவதற்கு இசைந்தனர். ஓவியம், மருத்துவம், காசு வெளியீடு, வானநூல், கணிதம் முதலியவைகளில் வட இந்தியர்கள் பெரிதும் கிரேக்க பாணியைத் தழுவினர்.

புத்தமதம் இதற்குப் பேராதரவு நல்கியது.

நமது எழுத்துக்கள், தத்துவ சாஸ்திரம் போன்றவைகளில் கூடக் கிரேக்கர்களின் செல்வாக்குப் புகுந்துள்ளது என்று வங்கப் பல்கலைக் கழக வரலாற்றுப் பேராசிரியர் திரு. கௌரங்கநாத் பானர்ஜி தாம் எழுதிய 'பழங்கால இந்தியாவில் ஹெலனிசம்' என்ற அரிய நூலில் விளக்கிக் கூறியுள்ளார்*.

பிரிட்டிஷ் ஆட்சியின்போதும் அது வெளியேறிய பின்பும் அவர்களின் கலை இங்கு வேர் விடவில்லை. ஆனால் கிரேக்கர்கள் ஆதிக்கம் அகன்ற பின்பும் அவர்களின் கலை இந்நாட்டில் வேர்விட்டுத் துளிர்த்து வருவதை அறிஞர்கள் குறிப்பிடாமல் விடுவதற்கில்லை.

கிறிஸ்தவ சகாப்தம் அரும்புவதற்கு ஆயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்பே எகிப்திய கிரேக்கர்கள் அலெக்சாந்திரியாவிலிருந்தும் இந்தியாவிலிருந்தும் பண்டங்களை வாங்கித் தம்

---

* *Hellenism in ancient India—Prof. Gauranga Nath Banerji.*

கப்பல்களில் ஏற்றிச் சென்றனர். இதனால் இந்தியா பெரும் ஊதியம் பெற்றது. இதனை கி. பி. முதல் நூற்றாண்டில் வாழ்ந்த பிளினி தெளிவாகக் குறிப்பிட்டுள்ளார்.1

தமிழர்கள் மிகத் தொன்மையான காலத்திலே நீர் வணிகத்தில் மிகச் சிறந்து விளங்கினர் என்பதற்கு எண்ணற்ற அகச் சான்றுகளும் புறச்சான்றுகளும் உள. இற்றைக்கு 5000-ம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் கட்டப்பட்ட கல்தேயர் நாட்டில் உள்ள ஊர் என்னும் நகரில் இந்தியத் தேக்குமரத்தால் கட்டிடம் கட்டப்பட்டிருந்தது. அழிந்து கிடக்கும் அப் பழம்பெரும் நகரை அகழ்ந்தெடுத்து ஆராய்ந்துவரும் தொல்பொருள் ஆராய்ச்சி நிபுணர்கள் அக்காலத்திலே இந்தியாவிற்கும் கல்தேயாவிற்கும் நீர் வணிகம் இருந்தது என்று திட்டவட்டமாகக் கூறுகின்றனர். தேக்குமரம் இந்தியாவில் விந்தியமலைக்கு வடக்கே வளர்வதில்லை என்றும், மஸ்லினுக்குப் பாபிலோனியப் பழம் பெயர் சிந்து வென்றும், தேக்குமரம் இந்தியாவினின்று ஏற்றுமதியானதால் அவ்வூர் சிந்து வென்று பெயர் பெற்றதென்றும் அறிஞர் ரகோசின் கூறுகிறார்.2

எகிப்திய நாட்டில் உள்ள பழம் பெரும் கல்லறைகளில் நீலமும் (Indigo) மஸ்லினும் கண்டெடுக்கப்பட்டன. இதன் மூலம் இந்திய விளை பொருள்கள் குறைந்தது இற்றைக்கு 4000 ஆண்டுகளுக்கு முன்பே எகிப்திய நாட்டிற்குள் புகுந்துள்ளன வென்று அறியலாம். சுமேரியர் இந்தியாவிற்கே உரிய பொருள்களாகிய தேக்கு மஸ்லின், வணிகம் செய்தார்கள் என்பதற்கும் சான்று உளது என்று திரு. ஏ. கோஸ் அவர்கள் கூறுகின்றார்கள்.3

---

1. *Pre-historic India by P. Mitra. P. 296.*
2. *Vedic India - Rogosin p. p. 305, 306.*
3. *The Madras Mail, 2nd. Dec. 1915.*

மூன்றும் பாகம்

இடைக்காலத்தில் எழுந்த கலங்கள்

நாழிகை ஒன்றுக்கு நானூறு கப்பல்
நாள்தோறும் தப்பாமல் தினம்வந் திறங்கும்

சீருடைய படித்துறைக்குக் கப்பல்வரும் சேதி
சென்னபட் டணத்திலுள்ள ஜனங்களெல்லாம் கேட்டார்

ஏலேலோ ஏல ரலோ
ஏலேலோ ஏலிலலோ

—நாட்டுப் பாடல்.

13. கேரளம்

தமிழகத்தின் மேற்குப் பகுதியில் கேரளம் இருக்கிறது. இந் நாடு முற்காலத்தில் முத்தமிழ் நாடுகளில் ஒன்ருக இருந்து வந்தது. அதாவது சேரநாடு, சோழநாடு பாண்டிய நாடு என்ற தமிழ் நாட்டின் வரிசையில் சேர நாடும் ஒன்று. பிற்காலத்தில் சேரநாடு, வஞ்சிநாடு, மலையாளநாடு, கேரள நாடு என்றெல்லாம் அழைக்கப்பட்டு வந்தது. இந்நாட்டின் தென் பகுதியில் உள்ள திருவனந்தபுரத்தைத் தலைநகராகக் கொண்டு ஒரு மன்னர் ஆட்சி புரிந்தார். வடக்கே கொச்சியில் மற்ருெரு மன்னர் ஆட்சி புரிந்து வந்தார். மலபார் என்ற வடபகுதி பிரிட்டிஷ் சர்க்காரின் நேரடியான ஆட்சியில் இருந்து வந்தது. இந்தியா சுதந்தரம் பெற்ற பின்னர் சுதேச மன்னர்களின் ஆட்சிகள் ஒழிக்கப்பட்டதின் மூலம் திருவாங்கூரும் கொச்சியும் இந்திய யூனியனின் ஒரு பகுதியாய் விளங்கின. அப்பால் இந்தியாவைச் சுலபமாக ஆட்சி நடத்த மொழி வாரியாக நாடுகள் பிரிக்கப்பட வேண்டும் என்ற கிளர்ச்சியின் பயனுக மலையாள மொழி பேசுபவர்கள் வாழும் நிலப்பரப்பை ஒரு மாநிலமாக்கி கேரள மாநிலம் என்னும் பெயருடன் ஒரு புதிய அரசாங்கம் தோன்றியது. நீண்டகாலமாக திருவாங்கூர் மன்னர்களின் ஆட்சியில் இருந்த நாஞ்சில்நாடு கன்னியாகுமரி மாவட்டம் என்னும் பெயரோடு சென்னை மாநிலத்தோடு (தமிழ் நாட்டுடன்) இணைந்தது. நாஞ்சில் நாட்டில் வாழ்பவர்களில் பெரும்பாலோர் தமிழர்கள். சென்னை மாநிலத்தில் உள்ள

மலபாரில் மலையாளம் பேசும் மக்கள் வாழ்ந்த பூமி கேரள நாட்டுடன் இணைந்தது.

பண்டைய சேரர்கள் பலர் தமிழ் மொழியைக் கசடறக் கற்றுச் சிறந்த கவிஞர்களாய் விளங்கினர். பாண்டியர்களைப் போல், சோழர்களைப் போல, தமிழ்ப் புலவர்களை ஆதரித்து வந்தனர். சங்க இலக்கியங்களில் சேரர்களைப் புகழ்ந்து பாடப் பெற்ற பாடல்கள் பலவுண்டு.

இந் நாட்டில் பேசப்பட்டு வந்த தமிழ் மொழி கால வேறுபாட்டால் திரிபுற்று மலையாள மொழியாக மலர்ந்துள்ளது. சுமார் இருநூறு ஆண்டுகளுக்குள் இம்மொழி வடமொழியைத் தழுவி இலக்கணம் வகுக்கப்பட்டு வேறு சாயல் கொண்டது. என்றாலும் இதன் வரிவடிவத்தின் பெரும்பகுதி தமிழாகவே இன்னும் இருந்து வருகிறது.

சேரநாடு பாண்டிய நாட்டைப்போல் நீண்ட கடற்கரையை யுடையது. பாண்டிய நாட்டில் மலைகள் அதிகம் இல்லை. நாடெங்கும் நீண்ட சாலைகள் உண்டு. சேர நாட்டில் அதிகமான மலைகள் இருந்தன. போக்கு வரத்திற்கேற்ற சாலைகள் குறைவு. நிலப் போக்குவரத்தை விட நீர்ப்போக்கு வரத்தே வசதியுடையதாய் இருந்தது. மேலும் இந்நாட்டில் பல விடங்களில் காயல் (உப்பங்கழி)கள் உண்டு. எனவே இங்கு கட்டு மரங்களும் வள்ளங்களும் தோன்றவும் வளரவும் வாய்ப்பு மிகுதி.

முசிறியின் சிறப்பு

சேர நாட்டின் சிறந்த துறைமுகப் பட்டினமாக விளங்கியது முசிறி. இது முஸிரிஸ் என்றும் கொடுங்கோளூர் என்றும் கூறப்படும். இஃதன்றிச் சேர நாட்டில் தொண்டி, விழிஞம் போன்ற பல துறைமுகங்கள் உண்டு. எனவே முற்காலத்தில் யவனர்கள் தென் இந்தியாவிற்கு வரவேண்டும் என்றால் முதலில் இந்த நாட்டுத் துறைமுகங்களையே அடைய வேண்டியிருந்தது. மேற்குக் கடற்கரையைப் பற்றி கி.பி. 23-முதல் 79-வரை வாழ்ந்த பிளினி என்னும் வரலாற்று

ஆசிரியர் குறிப்பிடுவதாவது, "இந்தியாவிற்குப் போக நாடு பவர்கள் ஒகெலிஸிலிருந்து புறப்படுவது மிகவும் வசதி யானது (இது கல்லா என்று கூறப்படுகிறது). அப்பால் அவர் கள் ஹிப்பாலஸ் பருவக்காற்றின் துணை கொண்டு 40- நாட் களில் இந்தியாவின் முதன்மையான வணிகத் துறைமுகப் பட்டினமாக விளங்கும் முசிரிஸை அடையலாம். ஆனால் இங்கு இறங்குவது நல்லதன்று. ஏனெனில் இதன் அக்கம் பக்கங்களிலெல்லாம் கடற் கொள்ளைக்காரர்கள் மிகுதியாய் இருப்பதால் அவர்களால் விளையும் தொல்லைகள் அதிகம். இக் கடற்கொள்ளைக்காரர்கள் நிட்ரியா என்ற இடத்தைச் சேர்ந்தவர்கள். இவ்விடத்துக்கு யாரும் பண்டங்கள் வர வழைப்பதில்லை. மேலும் முன் கூறிய துறைமுகத்தில் மற் றொரு துன்பமும் உண்டு. கப்பல் தங்குமிடம் கரையினின்று மிகத் தொலைவில் உள்ளது. எனவே கப்பலினின்று பண்டங் களைச் சிறு ஓடங்களின் உதவியாலே இறக்கவும் ஏற்றவும் வேண்டும். நான் இதை எழுதும் பொழுது இங்கு ஆட்சி புரி பவர் கேள பொத்ராஸ் (கேரள புத்திரர்) என்பவர் ஆகும். இத் துறைமுகத்திலும் சிறிது வசதியானது இந் நாட்டைச் சேர்ந்த பகாரே எனப்படும் நியாகிண்டன் துறைமுகம் ஆகும். இத்துறைமுகத்தை அதிலிருந்து உள்நாட்டுப் பக்கம் நெடுந் தூரத்திலுள்ள மதுரை நகரில் உள்ள பாண்டியன் என்னும் மன்னன் ஆள்கின்றான். இவ் விடத்திலிருந்து தான் அத் துறைமுகத்திற்கு மிளகு (கொட்டனாராவில்) கொட்டக் கரையில் ஒரே கட்டையைக் குடைந்து செய்யப்பட்ட ஓடங் களில் கொண்டு செல்லப் படுகிறது." இக் குறிப்புகள் நமக் குப் பயனுள்ளவை.

முசிரிசுக்கு அடுத்தபடி சிறப்பு வாய்ந்ததும் அதைவிட வசதி அதிகம் வாய்ந்ததும் நியாகிண்டன் துறைமுகம் ஆகும். இது சற்று உள்நாட்டில் இருந்தாலும் பகாரே என்ற இடத்தில் கப்பல் தங்கும் துறையுடையது. பகாரே கோட்ட யத்திற்குநேர் எதிராக இருக்கும் கடற் கரைப்பட்டின மாகிய 'வைகரை' என்னும் பட்டினமேயாகும். பிளினியின்

நியாகின்டனும் அதன் அருகேயுள்ள ஒரிடம் என்று கூறப் படுகிறது. காலஞ் சென்ற திரு. கனகசபைப்பிள்ளை அவர்கள் அதனை "நெய்க்குன்றம்" என்று கூறிப்போயினர். சிலர் அதனை நீண்ட கரை என்று உரைத்தனர். இதைப்பற்றிப் பிளினி எழுதிய குறிப்பின்படி வெளிநாட்டு வாணிபத்தினுல் வணிக லாபம் (பண்டமாற்று ஊதியம்) பெற்றது பாரத நாடேயாகும். இந்த லாபத்தின் அளவு அக்காலப் பொற் காசுகளான 5½ கோடி செஸ்டர்கள் (4,86,979 பவுன்கள்) ஆகும். இப் பணம் பெரும்பாலும் வாசனைப் பொருள்கள், முத்துகள், பட்டு வகைகள் முதலிய இன்ப வாழ்க்கைப் பொருள்களின் வாணிகத்தாலே ஏற்பட்டது.*

இந்தக் கேரள நாட்டுத் துறைமுகங்களைப் பற்றி பெரிப் புளுஸ் ஆசிரியர் குறிப்பிடுவதாவது :

"கல்லியெனுவுக்கு அப்பால் இப்பகுதியில் பல வணிகப் பட்டினங்கள் உள. இவைகளைக் கடந்தால் திமிரிகாவின் முதன்மை பெற்ற வணிகப்பகுதிகளான நாராவும் திண் டிசும் அவற்றின் பின் முசிரிசும், நெல்கிந்தாவும் உள. இவைகள் எல்லாம் இப்போது முதன்மையுடையனவாகும்.

"திண்டிஸ் (தோண்டி) கேரொ பொத்ராவின் நாட் டைச் சேர்ந்தது. அது கடலிலிருந்து நன்கு தெரியும் ஒரு சிற்றூராகும். முசிரிசும் அதே நாட்டைச் சேர்ந்ததே யாகும். இத்துறைமுகத்தில் அரேபியர்களிடமிருந்தும் கிரேக்கர்களிடமிருந்தும் கொண்டு வந்த பண்டங்கள் நிறைந்த கப்பல்கள் நெருங்கி நிறைந்து நிற்கின்றன. இது ஆற்றங்கரையில் உள்ளது. ஆற்றின் வழியாகவும் கடலின் வழியாகவும் சென்ருல் திண்டிஸிலிருந்து 500 ஸ்டேடியம் (55-கல்) தொலைவில் இருக்கிறது. ஆற்றை எதிர்நோக்கிச் சென்ருல் 20 ஸ்டேடியம் (இரண்டரைக்கல்) தொலைவில் உள்ளது. நெல்கிந்தா ஆற்று வழியாகவும் கடல் வழி யாகவும் முசிரிசினின்று 500 ஸ்டேடியம் (55-கல்) இருக்கும்.

*சேரன் வஞ்சி-டாக்டர் எஸ். கிருஷ்ணசாமி ஐயங்கார்.

இது பாண்டிய நாட்டைச் சேர்ந்தது; ஆற்றங்கரையில் உள்ளது. கடற்கரையிலிருந்து 120 ஸ்டேடிய ($13\frac{1}{2}$-கல்) தொலைவில் இருக்கிறது.''

இஃதன்றி பிரெஞ்சு வரலாற்று ஆசிரியர் லெகூக்ஸ்டி பிளய்க்ஸ் என்பவர் பிரெஞ்சு மொழியில் இந்துஸ்தானத்தின் வரலாறும் நிலநூலும் அரசியலும் பற்றி எழுதிய அரிய நூலில் குறிப்பிடுவதாவது :

யவனர்களின் தொடர்பு

''இந்தியாவின் மேற்குக் கடற்கரையில் அமைந்துள்ள பல பட்டினங்களுக்கு எகிப்தியரும் தீரியரும் உரோமரும் அடிக்கடி வந்து போயினர். இவை செங்கடல், பாரசீகக் குடாக்கடல் ஆகிய இருவழிகளாலும் நடைபெற்ற வணிகத்திற்கு பண்டகசாலைகளாக விளங்கின. அப்பட்டினங்கள் பிளினியும், தாலமியும் தரும் சான்றுகளின்படி திண்டி, முசிரி, பிராஸ் அல்லது பக்கரா (வைகரை) என்பதாகத் தெரிகிறது. இவற்றினை நோக்கி கொத்தோனரா (கோட்டயம்) மெல்சிந்தா (நெல்சிந்தா) ஆகிய பட்டினங்களினின்று மிளகு மூட்டைகள்ஏற்றிச் செல்லப்பட்டன. இந்நகர்கள் கடற்கரையில் கோவாவிற்கும் தலைச்சேரிக்கும் இடையே இடம் பெற்றிருக்க வேண்டும் என்று எண்ணப் பல ஏதுக்கள் உண்டு.''*

சேரநாட்டோடு பெரிய அளவில் யவனர்கள் வணிகம் செய்து வந்தனர் என்பதை மேலே குறிப்பிட்டுள்ள வெளிநாட்டுப் பேரறிஞர்கள் குறிப்புகளினின்று நன்கறியலாம். அதோடு கேரளநாட்டின் இயற்கை அமைப்பு அந்நாட்டில் கலங்கள் தோன்றுவதற்கும் வளர்ச்சி பெறுவதற்கும் ஏற்றதாக அமைந்துள்ளது.

கலங்கள்

தமிழகத்தின் பிற பகுதிகளில் கப்பல்கள் காடேறிவிட்டாலும் சேரநாட்டில் இன்னும் ஓரளவு உயிருடன் நிலவு

*Essais historique Geographique et Politique Sur l' Indavstan-Tom I, II & III-Legoux De Flaix-Paris, 1807.

கின்றன. அங்கு கட்டுமரங்களும் வள்ளங்களும்; ஓடங்களும் தோணிகளும் தலைகாட்டிக் கொண்டு இருக்கின்றன. சேர நாட்டில் தமிழகத்தின் பிற பகுதிகளைவிட நன்ருகக் கப்பல் கலையின் அடிச்சுவடுகள் இன்றும் ஒளி வீசிக்கொண்டிருக் கின்றன.

சேரநாட்டில் கப்பல் கட்டுவதற்கேற்ற மரங்கள் பல உண்டு. கப்பல் கட்டுவதற்கு மிகச் சிறந்த மரமாகிய தேக்கு மரங்கள் ஏராளமாக உள்ளன. சேரநாட்டினர் கப்பல் கட்டு வ்தில் கைத்தேர்ந்தவர்கள். இங்கு பல்வேறு விதமான படகுகளும், ஓடங்களும், வள்ளங்களும், வத்தைகளும் வஞ்சிகளும் தோணிகளும் நாவாய்களும் போர்க் கப்பல்களும் கட்டப் பெற்றன. அவர்கள் கட்டிய கப்பலில் ஒன்று வஞ்சி என்று கூறப்பட்டது. அழகும் வலுவும் வாய்ந்த அவ்வஞ்சி சோழ நாட்டாரின் கண்களையும், பாண்டியநாட்டாரின் உள்ளத்தையும் கவர்ந்தது. வஞ்சி சேரநாட்டின் தலைநகராய் இருந்ததால் தாங்கள் கட்டிய சிறந்த ஓடத்திற்கும் வஞ்சி என்று பெயர் அளித்தனர்.

தமிழ் இலக்கியங்கள் பலவற்றிலும் சேரநாட்டின் சிறப்புக் கூறப்படுகின்றது. சேரநாட்டின் சிறந்த துறைமுகப்பட்டினமாகிய முசிறியைப்பற்றிக் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. சேர நாட்டுப் பரதவர்கள் தம் படகுகளில் கடலில் சென்று ஏராளமான மீன்களைப் பிடித்துக்கொண்டு வந்து நெல்லிற்குப் பண்டமாற்ருக விற்று, தம் இல்லங்களில் நெல்லை மலைபோல் குவித்து வைத்திருந்தனர். வீடுகளும் தோணிகளும் பிரித்தறிய முடியாதவாறு மயங்கிக் காணப்பட்டன. வீடுகளில் அடுக்கி வைக்கப்பட்ட மிளகு மூட்டைகள் கடற்கரையையும் மிளகு மூட்டைகளையும் பிரித்தறிய முடியாதவாறு மயக்கமுறச்செய்தன. மரக் கலங்களில் கொண்டு வந்து கொடுத்த பொற்காசுகள் தோணிகளால் கரை சேர்க்கப்பட்டன. இதை, மலைபடு பொருளும் கடல்படு பொருளும் கலந்த, இரவலர்க்கு அளிக்கும் பொன்மாலை

அணிந்த சேரன் செங்குட்டுவனுடைய முசிறித்துறை என்று புறநானூறு போற்றுகிறது:

> "மீனொடுத்து நெற்குவைஇ
> மிசையம்பியின் மனைமறுக்குந்து
> மனைக்குவைஇய கறிமூடையாற்
> கலிச்சும்மைய கரைகலக்குறுந்து
> கலந்தந்த பொற்பரிசம்
> கழித்தோணியாற் கரைசேர்க்குந்து
> மலைத்தாரமுங் கடற்றாரமும்
> தலைப்பெய்து வருநர்க்கீயும்
> புனலங்கள்ளின் பொலந்தார்க்குட்டுவன்
> முழங்குகடன் முழவின்முசிறி"

—(புறம் 343 : 1-10)

நீர்ப் போக்குவரத்துக்கள்

சுமார் 50 ஆண்டுகளுக்கு முன்னர், திருநெல்வேலி மாவட்டத்தில் உள்ள குலசேகரன் பட்டினத்திலுள்ள கடற்றுறைக்குச் சேரநாட்டில் உள்ள கொல்லம், கொச்சி, கல்லாய், கள்ளிக்கோட்டை முதலிய கடற்றுறைப்பட்டினங்களினின்றும் ஏராளமான ஓடுகளும், செங்கல்களும், மரக்கட்டைகளும், தேங்காய், பாக்குப்போன்ற விளைபொருள்களும் வள்ளங்களிலும், தோணிகளிலும் வந்து இறங்குவதை நான் பார்த்திருக்கிறேன். இன்று அப்பொருள்கள் புகை வண்டிகளிலும் லாரிகளிலும் வந்து சேருகின்றன.

சேரநாட்டிலுள்ள பழம்பெரும் துறைமுகங்கள் எல்லாம் அழிந்து போயின. முப்பது ஆண்டுகளுக்கு முன் கொச்சித் துறைமுகம் கட்டி முடிக்கப்பட்டது. இந்தியா சுதந்திரம் பெற்றபின் கொச்சித்துறைமுகம் மறுமலர்ச்சி பெற்று எழுந்தது. இன்று கப்பல் கட்டும் தளம் வளர்ந்து வருகிறது. ஆறுகளும், வாய்க்கால்களும், உப்பங்கழிகளும் நிறைந்த கேரள நாட்டில் பண்டுதொட்டு நீர்ப்போக்குவரத்து அதிகமாக

நடைபெற்று வருகிறது. ஓரிடத்தினின்று மற்றோர் இடத்திற்கு செய்பொருள்களும், விளைபொருள்களும் ஏராளமாக ஏற்றுமதியும் இறக்குமதியும் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. இத்துறையில் ஏராளமான வள்ளங்களும் ஓடங்களும் தோணிகளும் ஈடுபட்டுள்ளன. புகைவண்டிகள், லாரிகள் மூலம் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்வதைவிட, தோணிகள் மூலம் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்வது மிக எளிது; செலவு குறைவு.

முற்காலத்தில் கேரள நாட்டில் திருடர்களைப் பிடிக்க விரைந்து செல்வதற்கென உபயோகப்பட்ட நீர்ப்போக்குவரத்துச் சாதனங்களாகிய தண்டு வைத்த தோணி, அண்ட வெள்ளம் முதலியவைகள் இயந்திரப் படகுகள் வந்த பின் இருந்த இடம் தெரியாது மறைந்து போய்விட்டன. ஆனாலும் சில ஓடங்கள் அழியாது இன்றும் காட்சி தருகின்றன. அதற்குக் காரணம் அங்கு பண்டுதொட்டு நடைபெறும் ஓடவிளையாட்டேயாகும்.

பண்டைக் காலந்தொட்டுத் திருடர் பயம் நிறைந்த வேம்பநாட்டுக் காயல், காயங்குளம் முதலிய இடங்களில் தான் இந்த விளையாட்டு ஓடங்கள் அதிகமாக இருக்கின்றன.

இந்த விளையாட்டுப் படகுகளிலும் பல வகைகள் உண்டு. அவைகளில் சுண்டன் வள்ளம், வெப்பு வள்ளம், சுரளன் வள்ளம் முதலியவைகள் குறிப்பிடத்தக்கவை.

கேரள நாட்டில் பலவிடங்களில் பண்டு முதல் இன்று வரை இப்படகு விளையாட்டு வெகு விமரிசையாக நடக்கிறது. இங்கு சமயச் சடங்கோடு இப் படகு விளையாட்டு இணைக்கப்பட்டிருப்பதே இது இன்றுவரை அழியாதிருப்பதற்கு ஒரு முக்கிய காரணம்.

''தெய்வச் சடங்கைத் தொடர்ந்து மக்களுக்குப் படகுகளின் மேன்மையைக் காண்பிப்பதற்காக ஆரம்பித்த ஒரு நிகழ்ச்சிதான் ஆரன்முளைப் படகு விளையாட்டு'' என்று கேரள படகு ஆராய்ச்சி நிபுணர், திருவாற்றபாலன் 1959-ம் ஆண்டு 'மாத்ருபூமி' என்னும் மலையாளப் பத்திரிகையில் எழுதியுள்ளார்.

ஆரன் முளைப் படகு விளையாட்டு

ஆரன் முளை என்ற ஊர் மத்திய திருவாங்கூரில் உள்ளது. இது திருவனந்தபுரத்திலிருந்து வடக்கே 60மைல் தொலைவில் கோட்டயம் ரஸ்தாவில் இருக்கிறது. இது ஒரு பட்டினம். இங்குள்ள பார்த்தசாரதி கோயில் மிகப் பிரபலம் அடைந்த கோயிலாகும்.

இந்தக் கோயிலில் பல்லாண்டுகளாக 'ஆரன் முளை ஊட்டு' என்று ஒரு விழா நடந்து வருகிறது.

பிள்ளையில்லாதோர் தங்களுக்குப் பிள்ளைப்பேறு கிடைக்குமாறு கடவுளைப் பிரார்த்தித்துப் பிள்ளைப்பேறு கிடைத்ததும் இங்கு ஒரு பூசை நடத்துகிறார்கள். அவர்கள் குழந்தை பெற்றால் அக் குழந்தையை இக் கோயிலுக்குக் கொண்டுவந்து அன்னமூட்டுவார்கள். வீட்டிலும் அண்டை வீட்டுக் குழந்தைகளுக்கு எண்ணெய் தேய்த்துக் குளிப் பாட்டி அன்னம் அளிப்பார்கள். இதனை அவர்கள் 'ஆரன் முளை ஊட்டு' என்று அழைக்கிறார்கள்.

இந்தக் கோயிலில் உள்ள சுவாமியிடம் ஏதாவது வேண்டுதலைச் செய்துகொண்டு 'வள்ள சத்ய' (படகுச் சாப் பாடு) என்று இத் தெய்வத்தின் திருப்திக்காக ஒரு விருந்து நடத்துகிறார்கள்.

ஆரன் முளைத்துறையில் ஆண்டுதோறும் ஆவணிமாதம் உத்திரட்டாதி நட்சத்திரத்தில் நடைபெறும் படகு விளை யாட்டிற்கு வரும் மக்களுக்கு உணவு அளிப்பார்கள். இவர் களுக்கு உணவு ஊட்டுவது ஆலயத்தில் அமர்ந்திருக்கும் பார்த்தசாரதி என்னும் திருமாலுக்கே உணவு ஊட்டுவதாக மக்கள் எண்ணுகிறார்கள். சிலர் படகு விளையாட்டும் சாப் பாடும் சேர்த்துச் செய்வதாக நேர்ச்சை செய்துகொள்ளு கிறார்கள்.

பளிங்குபோல் தெளிந்து பனிபோல் குளிர்ந்து ஓடிவரும் பம்பை ஆற்றங்கரையில் ஆரன் முளை, தென்னையும் புன்னை

யும் மாவும் பலாவும் கமுகும் கரும்பும் கலந்து கண்கவர் வனப்பினதாய்ச் செழிப்புடன் விளங்குகிறது.

இத்தலம் புராதனப் பெருமை வாய்ந்தது. பாரதப் போர் முடிந்ததும் பலராமனும் கிருஷ்ணனும் தென்னாட்டிற்கு யாத்திரை வந்தபோது எங்கும் நீர்மயமாய் இருக்கும் ஆரன் முனைக்கு வந்தார்களாம்.

பலராமன் எங்கு உட்காருவது என்று எண்ணி ஆற்றின் நடுவேயுள்ள ஓர் மேட்டில் அமர்ந்தானும். (அந்த மேட்டில் தான் கோயில் இருக்கிறது. கோயிலில் பலராமனுக்கும் இடம் அளிக்கப்பட்டிருக்கிறது). பலராமனைக் காணாத கிருஷ்ணன் அவரைத் தேடி வந்து கண்டதும், மண்ணைக் கூட்டி அவனைவிட உயர்ந்த இடத்தில் உட்கார்ந்தானும். அங்குதான் பார்த்தசாரதியின் படிமம் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

பம்பா ஆற்றிற்கு அருகில் ஆலயத்தின் பக்கத்திருக்கும் துறையினின்று ஒரு கல் தூரம் கிழக்கும் மேற்கும் ஆழமான இடம் உண்டு. இங்குதான் படகு விளையாட்டு நடக்கும்.

உத்திராட நட்சத்திரத்தில் நடக்கும் ஓடவிளையாட்டுத் தான் உயர்ந்தது. அன்றுதான் ஓணம் பண்டிகையின் முடிவு நாள்.

மலையாளிகள் நாம் திருக்கார்த்திகை விழாக் கொண்டாடுவதைப் போல் திருவோண விழாவை வெகு சிறப்பாகக் கொண்டாடி வருகின்றார்கள்.

பார்த்தசாரதி என்னும் இக்கோயில் தெய்வம் குழந்தைகளிடம் மிக்க அன்புகொண்ட தெய்வம் என்பது அந்நாட்டு மக்களின் எண்ணம்.

இந்த ஆலயத்தின் முன்புள்ள துறையில் எவரும் மீன் பிடிப்பதில்லை. மீன்களை மக்கள் திருமக்கள் என்று தெளிவாய் அழைக்கின்றார்கள். திருவாங்கூர் ஆட்சியினின்று நாஞ்சில் நாடு பிரிந்து கொல்லமும், மலபாரும் திருவாங்

கூருடன் இணைந்து மலையாள மொழி பேசும் மக்களைக் கொண்ட புதிய கேரள நாடு உருவானதும் ஆரன்முளைப் படகு விளையாட்டு தேசியத் திருநாளாக மலர்ந்தது.

புராணப் பெருமை

பம்பா ஆற்றுக் கரையோரம் இராமர் தமது ஆச்சிரமத்தை அமைத்துக்கொண்டதாக ஒரு புராணம் கூறுகிறதாம். தேவர்களை வதைத்த அசுரனை அதம் செய்த ஒரு மேலி ஐயப்பன் (சாஸ்தா) கோயில் ஆரன் முளை அருகில் உள்ளது. சபரிமலை ஐயப்பன் கோயில் பம்பா ஆறு உற்பத்தியாகும் இடத்தில் இருக்கிறது.

ஓணத்தன்று நடக்கும் பூசைக்கு வேண்டிய பொருள்களைக் காட்டூர் மடம் என்ற வீட்டார்கள் பண்டுதொட்டு அளித்து வருகிறார்கள். இம் மடம் ஆரன் முளையிலிருந்து கிழக்கே 10 கல் தொலைவில் உள்ளது.

இங்கிருந்து படகில்தான் பூசைக்குரிய பொருள்கள் அனைத்தும் வரும். இந்தப் படகைத் திருவோணத் தோணி என்று மக்கள் அழைக்கிறார்கள். இத் தோணி 250 ஆண்டுகளுக்குமுன் செய்ததாம். இது ஒரே மரத்தைக் குடைந்து செய்யப்பட்டது. இப்படகு 9000 படி நெல் கொள்ளத்தக்க அளவு இடம் உள்ளதாக இருக்கிறது.

இத் திருவோணத் தோணி பூசைக்குரிய பொருள்களை ஏற்றி வரும்பொழுது பரிவாரங்களாக ஏராளமான சுண்டன் வள்ளங்கள் (பள்ளி ஓடங்கள்) சேர்ந்து வருகின்றன.

இந்தக் கோயிலைச் சார்ந்த 30 கரைகள் (ஆற்றங்கரையில் அடுத்தடுத்து இருக்கும் ஊர்க்காரர்கள்) 32 பள்ளி ஓடங்களைக் கோயிலுக்குக் காணிக்கையாக அளித்திருக்கின்றார்கள்.

ஒவ்வொரு ஓடமும் கரையோர மக்களின் பொதுச் சொத்து. இதில் சாதி மத பேதம் கிடையாது. சில பணக்

காரர்களின் தனிப்பட்ட படகுகளும் உண்டு. அவை எண்ணிக்கையில் குறைவு. ஒவ்வொரு படகிலும் கிருஷ்ணன் வாசம் செய்வதாக ஆரன்முளை மக்கள் கூறுகின்றார்கள்.

திருவோணத் தோணி காட்டூரிலிருந்து புறப்படும். கோயிலின் அதிகாரியான மாங்காட்டுப் போத்தி படகில் தலைமைதாங்கிச் செல்வார்.

அதிகாலை ஐந்தரை மணிக்குப் படகு பூசைப் பண்டங்களுடன் வந்து சேரும். அப்பொழுது மங்கள வாத்தியங்கள் முழங்கும். அப்பால் பூசைகள் நடைபெறும். பின்னர்தான் படகு விளையாட்டுக்கள் ஆரம்பமாகும்.

இந்தப் படகு விளையாட்டில் 50 படகுகள் கலந்து கொள்ளுகின்றன. ஒவ்வொரு படகும் 150 முதல் 200 அடி நீளம் வரை இருக்கின்றது.

ஒவ்வொரு படகிலும் சுமார் 200 ஆட்கள் ஏறி இருக்கின்றார்கள். இவ் விளையாட்டைப் பார்க்க நாலுபக்கங்களிலுமிருந்து நாலாயிரத்திற்கு மேற்பட்ட மக்கள் வந்து கூடுகின்றார்கள்.

பூசைப் பொருள்களுடன் ஆரன்முளையை அடைந்த படகுகள் ஓணத்தைச் சார்ந்த ஐந்து நாட்களிலும் விளையாடிவிட்டுத்தான் செல்லும்.

இந்தப் படகுகளின் முன் பகுதிபடகினின்று தனியாக 8 அல்லது 10 அடி நீளமுள்ளதாக இருக்கும். இதனை வெடித்தடி என்பார்கள். இது நீர் மட்டத்தினின்று 3 அடி உயர்ந்திருக்கும். வெடித்தடிப் பகுதியில் ஒருவர் பின் ஒருவராகப் பத்துக்குக் குறையாத பேர்கள் இருந்துகொண்டு ஓடத்தைத் துழாவித் தள்ளுவார்கள்.

24 முதல் 36 பேர்கள் இணை இணையாக அமர்ந்து ஓடத்தை இயக்குவார்கள்.

இவர்கள் இருக்குமிடத்திற்குக் "காற்றுமடி" என்று பெயர் சொல்லுகிறார்கள்.

இப் படகு ஓடும்பொழுது படகு தள்ளுபவர்களுக்கு ஊக்கம் அளிக்கும் முறையில் குசேல விருத்தம் என்ற மலையாளப் பாட்டைப் பாடுகின்றார்கள். படகில் உள்ள சிலரும் சேர்ந்து பாடுவது மிக நன்றாக இருக்கும்.

படகு விளையாடுபவர்களும் பாடுபவர்களும் வசதியாக நிற்க ஒரு கோடியிலிருந்து மறு கோடிவரை குறுக்கே பல படிகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இதை இடைப்படி என்று கூறுவார்கள்.

இடைப்-படிகளில் முத்துக்களைக் கட்டி வைத்திருப்பது கண் கொள்ளாக் காட்சியாக இருக்கிறது. படகுகளின் பின்புறத்தை அமரம் என்பார்கள். முதல் அமரக்காரர் 6 அடி உயரத்தில் இருப்பார். இந்தப் படகில் வேகத்தைக் குறைக்கவும் கூட்டவும் அடயம்பு என்ற ஒரு கருவி இருக்கிறது. அமரக்காரர் அடயம்பை உயர்த்தி வேகமாக உந்தினால் ஓடம் மூன்று குதி குதித்து முன்னேக்கிச் செல்கிறது.

திருவோண வள்ளத்தோடு 32 சுண்டன் வள்ளங்களும் ஆயிரக்கணக்கான சிறிய ஓடங்களும் ஓடி ஆடி நீரிற் செல்வது அழகாக இருக்கும்.

படகு விளையாட்டு பகல் பன்னிரண்டு மணிக்குத் தொடங்கி மாலையில் முடிவடையும்.

விளையாட்டிற்கு ஊக்கமூட்ட மத்தளங்களும் குழல்களும் இசைக்கப்படும்.

கேரள நாட்டின் பண்பாட்டிற்குப் புகழ் தரும் படகுப் பாட்டை ஓட்டுபவர் அனைவரும் ஒருங்கு சேர்ந்து பாடுவர். பாட்டில் தெய்வங்களையும் மன்னர்களையும் படைத் தலைவர்களையும் புகழ்ந்து கூறுவர்.

எடுத்துக்காட்டாக,

''வஞ்சி அரசியின் ஆட்சியில்
ஒவ்வொரு நாளும் திருவோண நாளே''

என்று பாடப்படுகிறது.

இந்த ஓணம் விழாவில் வீடுகள் வெள்ளையடிக்கப்பட்டு மிகச் சுத்தமாக இருக்கும். எங்கும் பூக்களால் அலங்கரிக்கப் படும். இதனைப் படகு விழா என்பதோடு பூ விழா என்றும் கூறலாம்.

சிறுவர்கள் கூடிப் பூக்களைச் சூடிக்கொண்டு ஆடிப்பாடி மகிழ்கிறார்கள். முற்றங்கள் பூக்களால் கலையழகுடன் அலங்கரிக்கப்படுகின்றன. இதனை 'அதப்புவிடல்' என்று கூறுகின்றனர். சுத்தத்திற்கு அர்ப்பணம் செய்வது என்பது இதன் பொருளாம்.

இளங்குழந்தைகளின் 'பூவிளி' எனப்படும் இன்னிசை ஒலி முதியவர்களுக்கு ஒரு மனோரம்மியமான அனுபவமாக இருக்கும்.

திருக்காக்கார அப்பனின் எழுத்தைக் கேரள நாட்டு மக்கள் களிமண்ணால் ஓர் அடி உயரமுள்ள கூர் நுனிக் கோபுரம் அமைத்துக் கௌரவம் செய்கிறார்கள். அதை ஒரு நல்ல இடத்தில் அமைத்துப் பத்து நாட்கள் பூக்களால் அர்ச்சிக்கின்றார்கள். இந்தக் கோபுரத்தை ஒரு தெய்வீக உருவமாகப் பாவித்துத் திருவோணத் திருநாளைக் கௌரவிக் கின்றார்கள்.

துப்பிக்களி, திருவாதிரைக் களி அல்லது கும்மி முதலிய விளையாட்டுக்களை ஆடிக்களிப்பார்கள். இந்தக் குழுவினர் சதுரமாக நின்று கைகொட்டி ஆடிப்பாடுவார்கள். கதகளி, ஓட்டம், துள்ளல் முதலிய நாட்டியங்கள் அன்று ஆடப் படும்.

ஓணப்பந்து என்று காலால் தட்டி விளையாடும் ஆட்டத்தை ஒவ்வொரு ஊரிலும் போட்டி போட்டு ஆடு வார்கள். 'ஓணசாத்தியா' என்ற விருந்து வீடுகள்தோறும் நடைபெறும். ஒருவருக்கொருவர் பரிசுகள் அளித்து மகிழ்வர்.

இங்கு நடைபெறும் படகு விளையாட்டில் போட்டி கிடையாது. குறிப்பிட்ட தூரத்தை எல்லோரும் படகேறிக்

கடந்து வரவேண்டும் என்பதுதான் முக்கியம். இதில் பங்கு கொள்ளும் எல்லோரும் தங்கள் தங்கள் திறனைக் காட்டு வார்கள்.

இறுதியில் பங்குகொண்ட அனைவருக்கும் கோயிலில் விருந்து அளிக்கப்படும். இங்கு போட்டி வெறுக்கப்படு கிறது. படகு விளையாட்டில் சில சமயம் படகுகள் கவிழ்ந்து விடுவதும் உண்டு. ஆனால், படகைச்சார்ந்தவர்கள் சாமர்த் தியமாய்ப் படகைப் புரட்டிப் பழைய நிலைக்குக் கொண்டு வந்து விடுவார்கள்.

இப் படகு விளையாட்டு பார்க்கவேண்டிய காட்சிகளில் ஒன்று. தொன்றுதொட்டு இவ்விளையாட்டு தேசிய அம்சம் பொருந்தியதாய் இருந்து வருகிறது.

தமிழகத்தைச் சேர்ந்த பாண்டிய நாட்டில் இத்தகைய விழா இல்லையே என்று ஏங்குகிறேன். தமிழர் திருநாளில் இந்தியாவிலும் இலங்கையிலும் மலாயாசியாவிலும் உள்ள மக்கள் இப்படகோட்டும் விளையாட்டு விழாவை ஆரம்பிக்க வேண்டும் என்றும் ஆசைப்படுகிறேன்.

கப்பற்படை

சேரர்கள் கடற்போரில் வல்லவர்கள். கடல் மலை நாட் டில் உம்பர்க்காடு என்ற ஒரு பகுதி உண்டு. அதனை வேழக் காடு என்றும் கூறுவார்கள். அங்கு யானைகள் மிகுதி.

சேர நாட்டில் கப்பல் கட்டுவதற்கு வேண்டிய தேக்கு, ஆயினிப் பலா போன்ற சிறந்த மரங்கள் ஏராளமாக இருந்தன. சேரர்கள் கடற்போரில் சிறந்தவர்கள் என்ப தற்குத் தமிழ் இலக்கியங்களில் பல சான்றுகள் உள.

சேரமன்னன் குமரி முதல் இமயம் வரை சென்று ஆரிய மன்னரையெல்லாம் வென்றான் என்றும் அவன் கடற் போரில் வல்லவனாதலால் கடல் பிறக் கோட்டிய குட்டுவன் என்றும் பரணர் என்னும் புலவர் பாடியுள்ளார்.

''கடவுள் நிலைஇய கல்லோங்கு நெடுவரை
வடதிசை எல்லை இமயம் ஆகத்
தென்னங் குமரியொடு ஆயிடை அரசர்
முரசுடைப் பெருஞ்சமம் ததைய ஆர்ப்பெழச்
செயல்பல நாட்டைத் தொல்கவின் அழித்த
போரடு தானைப் போலந்தார்க் குட்டுவ''

(பதிற்று 5 3: 6-11)

என்று பதிற்றுப்பத்தில் பரணர் கூறுவர்.

மேலும் சேரன்செங்குட்டுவனும், இமயவரம்பன்நெடுஞ் சேரலாதனும் பெற்ற கடல் வெற்றிகளுக்கு அகநானூற்றிலும் பதிற்றும்பத்திலும் பல சான்றுகள் உண்டு.

வணிக வளர்ச்சி

பெரியாறு சங்கமம் ஆகும் இடத்திலுள்ள முசிறியில் சேரர்களுக்கு ஒரு சிறந்த துறைமுகம் இருந்தது. அங்கு யவனர்கள் அடிக்கடி வந்து மிளகு, சந்தனக்கட்டை முதலியவற்றை ஏற்றிச் சென்றனர்.

முற்காலத்தில் சேரநாடு இந்தியாவின் தலைவாயிலாக இருந்தது. அதன் விளைபொருள்களான முத்துக்கள், மணிகள், வாசனைப் பொருள்கள், புற்கள் போன்றவைகள் ஈராக், சிரியா, குரசான், ஐரோப்பா போன்ற இடங்களுக்குக் கப்பல் மூலம் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன.

பெரிய அளவில் சேரநாட்டுடன் அன்னியநாட்டார் வணிகம் நடத்தினர். கடலில் மிதந்து செல்லும் மலை என்று சீனர்கள் கூறும் ஜங் என்ற பெருங் கலங்களைப் போன்ற எண்ணற்ற பெரிய கலங்கள் சீனப் பட்டுக்களையும் பொம்மைகளையும் பிற பொருள்களையும் சீனத்தினின்றும் வேறு பல நாட்டினின்றும் ஏற்றிக்கொண்டு ஹிந்துவிலும் சிந்துவிலும் வந்திறங்கின. வாஸவ் என்ற முஸ்லிம் வரலாற்று ஆசிரியர் (கி. பி. 1328) இந்த ஜங் என்ற கப்பல்,

மலையைப் போல் நீரின் மீது கடுகிஓடிவந்ததை விவரிக் கின்றார்.

12-ம் நூற்றாண்டில் வாழ்ந்த அல் இதிரிஸ் என்ற ஆசிரியர் சோழநாட்டின் துணிகளையும் சேரநாட்டின் மிளகு, ஏலம் போன்ற பொருள்களையும் கப்பல்களில் ஏற்றுமதி செய்ததை விவரமாக விளக்கிக் கூறுகின்றார்.

இந்தியா போந்த இத்தாலிய வழிப்போக்கர் மார்க்க போலோ (கி. பி. 1292) மலபாரில் இருந்து மிளகும், சோழ மண்டலத்திலிருந்து மெல்லிய பருத்தி ஆடைகளும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டதைத் தனது பிரயாணக் குறிப்பில் எழுதிவைத்துள்ளார். அதோடு மலபாரில் முத்துக்குளிக்கும் அற்புதத்தை வியந்து பாராட்டி எழுதியுள்ளார்.

"மலபாரில் பல வணிகர்கள் ஒன்று சேர்ந்து வணிகம் புரியும் பல பெரிய வணிக நிலையங்களை நிறுவிப் பல மரக் கலங்களையும் தோணிகளையும் பல்வேறு விதமான அமைப்பில் கட்டித் துறைமுகத்தில் நங்கூரம் பாய்ச்சி நிறுத்தி இருக்கின்றனர். அதில் ஏராளமான ஆட்களை அமர்த்தி முத்து, சிப்பி முதலியவற்றைக் கடலில் மூழ்கித் திறமையாக எடுக்கின்றனர். முத்தெடுப்போர் நீண்ட நேரம் மூச்சடக்கிக் கடலில் மூழ்கி முத்து எடுக்கிறார்கள். வெளியே வந்து சில விநாடிகளுக்குள் மீண்டும் நீரில் மூழ்கி முத்தெடுக்கின்றனர்." என்று வானளாவப் போற்றுகிறார். ('மார்க்க போலோவின் பயணம்'—ஆசிரியர் தாம்ஸன்.)

அதே நூற்றாண்டில் வாழ்ந்த இபின் பட்டூட்டா என்ற அரபி யாத்திரிகர் நாடுகள் சுற்றிப் பார்ப்பதில் 24 ஆண்டுகள் கழித்துள்ளார் (கி. பி. 1325—1349). இவர் இந்தியா போந்து முகமது துக்ளக் என்னும் அரசரின் தூதுவராகச் சீனத்திற்கு அனுப்பப்பட்டார். இவர் காம்பே துறைமுகத்தில் கப்பலேறிக் கள்ளிக்கோட்டை, இலங்கை, வங்காளம், சாவகம் முதலிய நாடுகளையெல்லாம் சுற்றிப் பார்த்துக் கொண்டு சீனம் அடைந்தார். அங்கிருந்து இவர் மீண்டும்

திரும்பி வரும்பொழுது நேராக மலபார் வந்து சேர்ந்தார். இவர் சேர நாட்டின் கப்பல் வளர்ச்சியைப் பற்றியும் சேர நாட்டுத் துறைமுகங்களில் நடைபெற்ற பெரிய வணிகத்தைப் பற்றியும் மார்க்கபோலோ கூறியதை உறுதிப்படுத்திக் கூறியுள்ளார். அதோடு மலபாரில் நடந்த கடற்கொள்ளையைப் பற்றியும் குறிப்பிட்டுள்ளார். கடற் சுங்கம் கொடாது துறைமுகத்தினின்று வெளியே செல்ல முயன்ற கப்பல்கள் பிடிபட்டதையும் கூறியுள்ளார்.

வாஸப் என்ற முஸ்லிம் வரலாற்று ஆசிரியர் அதே நூற்றுண்டில் அரேபியாவில் இருந்தும் பாரசீகத்திலிருந்தும் மலபாருக்கு ஏராளமாகக் குதிரைகள் வந்திறங்கியதைப் பற்றிக் கூறுகின்முர்.

அபுபக்கரின் ஆட்சி காலத்தில் ஆண்டுதோறும் 10,000 குதிரைகளுக்குமேல் வந்திறங்கின என்று கூறுகிறுர். (எலியட், வால் iii பக்கம் 28, 32, 33). இந்தக் குதிரை வணிகத்தைப் பற்றி மார்க்கபோலோ (கி. பி. 1308)வும் அறிந்திருந்தார் என்பதை அவரது குறிப்புகளில் இருந்து நன்கறிய முடிகிறது.

அன்னிய நாடுகளிலிருந்து குதிரைகள் தருவிப்பதில் அரசாங்கத்திற்கு அதிகமான வருவாய் கிடைக்கிறது என்று அவர் எழுதியுள்ளார். ('பிரயாணங்கள்'—மரேய் என்பவரின் பதிப்பு. பக். 295).

வாஸப் என்பவரும் தூர மேற்கு நாடுகளுக்குத் தேவையான சீன நாட்டுப் பொருள்களை மலபார் ஏற்றுமதி செயவதில் பெருத்த வணிகம் நடைபெற்றது என்று கூறுகிறுர். (எலியட், வால் iii பக். 35).

சேரநாட்டில் ஆதியில் கயிற்றினல் கட்டப்பட்ட மரங்களைக் கொண்ட கட்டுமரங்களும், தெப்பங்களும் இருந்தன. பின்பு மரப் பலகைகளைப் பொருத்திச் செய்யப்படும் பிளாவு என்னும் நீரைக் கடக்கும் சாதனம் செய்யப்பட்டது. இப்பெயர் ஆயினிப் பலா என்னும் ஒருவகைப் பலாமரத்தோடு

சம்பந்தப்பட்டது. இதன் பின்னர் பெரிய மரக்கட்டைகளை நடுவே குடைந்து ஓடம் செய்யப்பட்டது. பின்னர் வள்ளங்களும், வத்தைகளும், வஞ்சிகளும், நாவாய்களும், மரக்கலங்களும், வங்கங்களும் செய்யப்பட்டன. சேர நாட்டு நீர்ப் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் எல்லாம் பாண்டிய, சோழ நாட்டுச் சாதனங்களைப் போன்றே இருந்தன.

14. ஆந்திரா

ஆந்திர நாடு தமிழ் நாட்டுக்கு வடக்கில் இருக்கும் அண்டைய நாடு. ஆந்திரர்கள் கேரளர்களைப்போல் மொழி, கலை, சமயம் முதலியவைகளில் மிக நெருக்கமான தொடர்பு உடையவர்கள் என்று கூற முடியாவிட்டாலும் கேரளர் களுக்கு அடுத்தபடியாகத் தமிழர்களோடு சமயம், கலை, நாகரிகம் முதலியவைகளில் இணங்கி இருப்பவர்கள் என்று தைரியமாகக் கூறலாம்.

சங்க காலத்தில் மத்தியப் பிரதேசத்தில் எழுந்து, பின் நாளடைவில் ஆந்திர நாட்டில் ஆட்சி செலுத்திய சதவாக னர் (ஆந்திரர்) ஆட்சி இந்தியாவில் ஒரு பலம் பெற்ற ஆட்சியாய் விளங்கியது.

புராணங்களில் கி. மு. 230-ம் ஆண்டிலே சுங்கர், கான்வர் என்பவர்களின் வாரிசுகள்போல் சதவாகன மன்னர்கள் விளங்கினர்களென்று கூறப்படுகின்றது. ஆனல் தென்னடு சம்பந்தப்பட்ட மட்டில் கி. பி. 2-ம் நூற்றூண்டில் இரண்டாம் புலுமாவியி என்பவனே முதன் முதல் ஆட்சி செய்தவனுகத் தெரிகிறது. இவனது தந்தை வரலாற்றுப் புகழ்பெற்ற கௌதமிபுத்திர சாதகர்கனி என்பவன் ஆகும். ஆனல் யாவரினும் புகழ்பெற்று விளங்கியவன் ஸ்ரீயஜ்ன சாதகர்னி (கி. பி. 170-199) என்பவனுகும். இவனது ஆட்சி யில் தமிழகத்தைத் தவிர்த்துத் தென் இந்தியா முழுவதும் (தக்காணம் முழுவதும்) ஆந்திரர் ஆட்சியில் இருந்தது.

ஸ்ரீயஜ்ன சாதகர்னியின் ஆட்சியில் ஆந்திரர்கள் ஒரு சிறந்த கடற்படையை வைத்திருந்தனர். இவனது காசு களில் பாயமரம் பொறிக்கப்பட்டிருப்பது இவனது கடற் படை வளர்ச்சியைக் காட்டுவதாகும் என்று வரலாற்றறி ஞர்கள் கருதுகின்றார்கள். *

தென் இந்தியாவில் முத்தமிழ் மன்னர் ஆட்சி குன்றி, பல்லவர், சாளுக்கியர் ஆட்சி தலையெடுத்தது. அப்பால் கதம்பர், மேலைக்கங்கர் ஆட்சியும் தோன்றியது. மீண்டும் முத்தமிழ் மன்னர் ஆட்சி மலர்ந்தது. என்றாலும் தென் இந்தியாவில் மொகலாயர் ஆட்சி தலைகாட்ட ஆரம்பித் ததும் அதை எதிர்க்க விஜயநகர ஆட்சி வீறு கொண் டெழுந்தது (கி. பி. 1336-1672). விஜயநகர் ஆட்சி தமிழகத் திலும் தலைதூக்கியது. விஜயநகர மன்னர்களில் பெயர் பெற்றவர் கிருஷ்ணதேவராயர்.

விஜயநகர மன்னர் ஆணைப்படி தமிழகத்தில் மொக லாயர் ஆட்சியை விரட்ட, விஜயநகர் மன்னரின் பிரதிநிதி யாக வந்த நாயக்கர்கள் மதுரையிலே தங்கினர். விஜயநகர ஆட்சியின் வரலாறு, 16-ம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதியிலே ஒரு முக்கியமான கட்டத்தை அடைந்தது. விசுவநாத நாயக்கன் ஆட்சி கி. பி. 1529-64-வரை நடைபெற்றது. தெற்கே குமரி முனைவரை, மேற்கே கொங்கு நாடுவரை நாயக்கர் ஆட்சி பரவியது. அரியநாத முதலியார் இவனது அமைச்சராக அமைந்தார். கி. பி, 1565-ல் இராமராசனுக்கு உதவியாக அரியநாதர் ஒரு பெரும்படையுடன் தலைக் கோட்டைக்கு வந்தார். கிருஷ்ணப்ப நாயக்கன், பின் மூன்றும் கிருஷ்ணப்பன், இரண்டாம் வீரப்பன், திருமலை நாயக்கன் போன்றவர்கள் முறையே தலைமைப் பதவியை எய்தினர். இவர்கள் காலத்தில் ஏசுசபைப் பாதிரிமார்கள் முதன் முதலாக மதுரையில் வந்து குடியேறினர். கி. பி. 1689-முதல் 1706-ம் ஆண்டுவரை மதுரையில் மங்கம்மாள்

---

*நாமிருக்கும் நாடு அல்லது தென்னிந்திய வரலாறு—டாக்டர் மு. ஆரோக்கியசாமி, எம்.ஏ, பி.யெச்.டி. 1955.

ஆட்சி மலர்ந்தது. மதுரையைப் போலவே செஞ்சியிலும் வேலூரிலும் நாயக்கர்கள் ஆட்சி அரும்பியது. இக் காலங்களில் தென் இந்தியாவில் போர்ச்சுக்கீசியர், உலாந்தாக்காரர்கள் புக ஆரம்பித்துவிட்டனர்.

தலைக்கோட்டைச் சண்டைக்குப் பின் விஜயநகர ஆட்சி சீர்குலைய ஆரம்பித்தது. 14-ம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் மதுரையில் மொகலாயர் ஆட்சி துளிர்க்க ஆரம்பித்துவிட்டது. அப்பால் மகாராஷ்டிரத்தில் எழுந்த வீர சிவாஜியின் போர் வலிமையால் மொகலாய ஆட்சி சரிய ஆரம்பித்தது.

16-ம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் போர்த்துகீசியர் ஆட்சி வலுப்பெற ஆரம்பித்தது. கி, பி. 1565-ம் ஆண்டிலிருந்து போர்ச்சுக்கீசியர் ஆதிக்கம் குன்ற ஆரம்பித்தது. கி. பி. 1605-ல் உலாந்தாக்காரர்களும் அப்பால் ஆங்கிலேயர்களும் பிரெஞ்சுக்காரர்களும் இந்தியாவில் புகுந்தனர்.

கப்பல் சண்டை

17-ம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் மதுரையில் ஆண்ட நாயக்கர்களுக்கும் இராமநாதபுரத்தில் ஆண்ட சேதுபதி மன்னர்களுக்கும் அடிக்கடி சண்டைகள் நடைபெற்று வந்தன. அப்பொழுது மதுரை—திருமலை நாயக்கரின் தளவாயாக இருந்தவர் இராமய்யன் என்னும் ஒரு பிராமணர். இந்தப் பார்ப்பனர் தலைமையில் நாயக்கர் படையும், சேதுபதி சடைக்க தேவர் மருமகன் வன்னியன் தலைமையில் மறவர் படையும் போரிட்ட செய்தியை இராமய்யன் அம்மானை என்ற நூல் நன்கு விவரிக்கிறது.*

மதுரையில் உள்ள நாயக்கர் படைக்கும் இராமநாதபுரத்தில் உள்ள சேதுபதிபடைக்குமிடையே நடைபெற்ற போரில்

---

* இராமய்யன் அம்மானை—தஞ்சை சரஸ்வதி மஹால் வெளியீடு 1950.

Ramappaiyan Ammanai-S. Vaiyapuri Pillai, B. A., B. L.—1951

வெற்றியும் தோல்வியும் மாறி மாறித் தோன்றின. சேதுபதியின் படை பாம்பன் கால்வாயைத் தாண்டி ஒரு சிறு தீவில் இருந்துகொண்டு போர் புரிந்தது. நாயக்கர்களுக்காக இலங்கையில் இருந்தும் கொச்சியிலிருந்தும் பல பெரிய கப்பல்களில் வந்து இறங்கிய பரங்கியர்கள் போரில் கலந்து கொண்டனர். விஜயநகரத்தினின்று ஏராளமான கடற் படை வீரர்கள் கப்பலில் வந்திறங்கினர். மொத்தம் 500 கப்பல்களும் கப்பற்படை வீரர்களும் நாயக்கர்களுக்கு ஆதரவாய் மறவர் படையிருந்த தீவை முற்றுகையிட்டனர். பீரங்கிகள் முழங்கின. ஆனால் நாயக்கர்களின் கப்பல்கள் பெரிதாக இருந்ததால் மறவர் தீவின் கரைகளுக்கு அருகில் போகமுடியாமல் இருந்தது. ஆனால் மறவர்களுக்குப் பெரிய கப்பல்கள் கிடையாது. சிறு படகுகளே இருந்தன. ஆனால், மறவர் பகைவர்களின் பீரங்கிகளைக் கண்டு அஞ்சாது சிறு படகுகளில் பகைவர்களின் கப்பல்களை அணுகி அவைகளைத் துளைத்து நூற்றுக்கணக்கான கப்பல்களை நீரில் மூழ்கடித்து வந்தனர். மறவர்களின் போர்த் திறனையும் அவர்கள் எதற்கும் அஞ்சாது கப்பற் போரில் ஈடுபட்டுப் பெருங் கப்பல்களையெல்லாம் அழித்து வெற்றி சூடியதையும் பற்றி ஏசு சபைப் பாதிரிகள் தங்கள் நாட்டுத் தலைமைக் காரியாலயத்திற்கு எழுதிய கடுதாசிகள் பல இன்று மறவர் வீரத்துக்குச் சான்று தருகின்றன.

எனவே, ஆந்திரர்களிடம் பல கப்பல்கள் இருந்தன என்பதும், அவர்கள் 500 கப்பல்களைக் கொண்டு ஒரு பெருங் கடற்போரை 17-ம் நூற்றாண்டில் நடத்தியதும் நன்கறியக் கிடக்கின்றன. கடல்போரில் போதிய கப்பல் இல்லாமையினால் தமிழ் நாட்டு மறவர்கள் தோல்வியுற்றாலும், அவர்களின் வீரத்தை இந்த வரலாறு நமக்கு நன்கு எடுத்துக் காட்டுகிறது.

கடல் வணிகம்

தமிழில் இன்று மரக்கலத்திற்குப் பெரிதும் பயன் படுத்தப்படும் வார்த்தை கப்பல் என்பதேயாகும். கப்பல்

என்பது தெலுங்குப் பதம் என்று தமிழறிஞர்கள் பலரும் கூறுகின்றார்கள். அடித்தட்டுக்கு மேலே மேற்கட்டி அல்லது மறைப்புடையது கப்பல் எனப்பட்டது. தெலுங்கில் கப்ப என்னும் பதம் மறைப்பு என்று பொருள்படும் எனக்கூறப் படுகிறது. கப்பல் என்னும் பதம் தெலுங்கில் பண்டு தொட்டுப் பயன்படுத்தப்பட்டு வருவதைக் கொண்டும் ஆந்திர நாட்டில் கப்பல் தொன்றுதொட்டு இருந்து வருகிறது என்று கூறமுடியும்.

பழங்காலத்தில் ஆந்திர நாடு கடல் வணிகத்திலும் கலைச் சிறப்பிலும் சிறந்து விளங்கியது என்பதை அங்குள்ள நாகார்ச்சுனகொண்டா, கோல்கொண்டா, அமராவதி, அஜந்தா முதலிய சிற்பங்களும் ஓவியங்களும் காட்டு கின்றன.

முற்கால ஆந்திர அரசர்கள் கடற்படையை நிறுவி ஆழ்கடல்கள் பலவற்றையும் தாண்டி வணிகம் வளர்த்து வந்துள்ளனர்.

ஆந்திர நாட்டார் படகு, ஓடம், தோணி, கப்பல் முதலியவைகளைக் கட்டி மீன்பிடித்து வந்ததோடு கடல் கடந்து வணிகம் புரிந்தும் வந்திருக்கின்றனர். ஆற்றைக் கடக்கவும் பண்டங்களை ஒரு பட்டணத்திலிருந்து மற்றொரு பட்டினத்திற்குக் கொண்டு போகவும் படகுகளையும் ஓடங் களையும் பயன்படுத்தி வந்திருக்கின்றனர். நடுக்கடலில் விபத்துக்கள் எழுந்தால் அசுவினி என்ற தேவர்கள் காப் பாற்றுவார்கள் என்ற வேதவாக்கில் அவர்கள் நம்பிக்கை வைத்திருந்தனர். துக்ரமகாராஜன் மகன் புஜ்ஜூடு என் பவன் கடலில் பிரயாணஞ் செய்யும்பொழுது அவனது கப்பல் ஆழ்கடல் நடுவில் புயலில் அகப்பட்டு ஆபத்துக் குள்ளானபொழுது அசுவினிதேவர்கள் 100 துடுப்புகள் உள்ள ஒரு பெரிய கப்பலில் வந்து அவனைக் காப்பாற்றிக் கரை சேர்த்ததாக அவர்களின் புராணங்கள் கூறுகின்றன. அவைகளில் அவர்கள் பெரிதும் நம்பிக்கையுடையவர்களாய் இருந்து வருகின்றனர்.

ஆந்திரர்களோடு இரத்த உறவுடைய கலிங்க மன்னன் சிம்மபாஹு தன் மகன் விஜயனையும் அவனது தோழர்களையும் சேர்த்து 700 பேர்களைக் கப்பல் ஏற்றிக் கடலில் விரட்டியதையும், அவர்கள் இலங்கைக் கரையை அடைந்ததையும், இலங்கை மன்னனாக விஜயன் விளங்கியதையும், அவர்கள் தொன்றுதொட்டுக் கடற்பயணம் செய்யும் பெருமைக்கு எடுத்துக்காட்டாகக் கூறிவருகின்றனர்.

கிறிஸ்துசகாப்தம் தொடங்குவதற்கு முன்னரே அவர்கள் அயல் நாடுகளில் வணிகம் புரிந்து வந்திருக்கின்றனர். அவர்கள் கப்பல்கள் வலுவும் அழகும் வாய்ந்தன. பாரத நாட்டின் பல்வேறு துறைமுகங்களுக்கும் ஆந்திரக் கப்பல்கள் வணிகத்தின் பொருட்டுப் போய் வந்தன. மேலும் ஆந்திரர்கள் அரேபியா, இராக், ஈரான், எகிப்து, உரோம், கிரீசு, சீனம், சாவகம், சயாம் முதலிய நாடுகளுடன் மிகத் தொன்மையான காலந்தொட்டு இறக்குமதி ஏற்றுமதிகள் செய்து வந்துள்ளனர். வெளிநாடுகளில் ஆந்திர விளை பொருள்களுக்கு நல்ல மதிப்பும் பிரியமும் இருந்தது.

சிற்ப ஓவியச் சான்றுகள்

அமராவதிச் சிற்பங்களில் ஆந்திரர்களின் கடற் பயணம் சித்தரிக்கப்பட்டுள்ளது. அந்தச் சிற்ப உருவங்களில் இரு வகையான கடற்பயணங்கள் காணப்படுகின்றன. ஒன்று ஆறுகளில் படகு, ஓடம், தோணி போன்ற சாதனங்கள் மூலம் நீரைக் கடப்பது. அவற்றில் ஏராளமாக மீன்கள் காணப்படுகின்றன. அழகாக ஆற்றில் போகும் படகின் நடுவில் பிரயாணிகளுக்கான ஓர் அறை காணப்படுகிறது. படகின் முகப்பில் படகோட்டிகளையும் தண்டுகளையும் பார்க்கலாம். தண்டு வலிப்போர் நல்ல உறுதியான உடல் அமைப்புடையவர்களாய் விளங்குகின்றனர். இந்த ஓடத்தில் பாய்மரம் இல்லை. எனவே இது நதியைக் கடந்து செல்லும் ஓடம் எனத் திட்டவட்டமாக நம்ப இடமுண்டு.

மற்ெருரு சிற்பம் கடலில் செல்லும் கப்பலைச் சித்தரிப்ப தாகக் காணப்படுகிறது. இதில் பெரிய பாய்மரங்கள் காணப்படுகின்றன. இந்தச் சிற்பம் தெளிவாக இல்லை.

ஆந்திர நாட்டில் 3, 4, 5 பாய்மரங்களையுடைய கப்பல் களின் ஓவியங்கள் உள்ளன. ஒரு தோரணத்தில் 5 பாய் மரங்கள் உள்ள கப்பல் உருவம் எழுதப்பட்டிருக்கிறது. இதில் ஆற்றில் செல்லும் சிறு அம்பியும் கடலில் செல்லும் பெரிய கப்பலும் காணப்படுகின்றன. ஆற்றில் செல்லும் சிறிய அம்பியில் ஒரு தண்டு வலிப்போனும் இரண்டு முனிவர் களும் காணப்படுகின்றனர். சுற்றிலும் அன்னங்களும் தாமரைகளும் மீன்களும், கரைகளில் மரங்களும் எழிலுறத் திகழ்கின்றன.

நாகார்ச்சுனகொண்டாவில் உள்ள ஜனக ஜாதகக் கதைகளைச் சித்தரிக்கும் ஓவியங்களில் 700க்கு மேற்பட்ட மக்கள் கப்பலில் ஏறிக் கடலைக் கடந்து செல்வது சித்தரிக்கப் பட்டுள்ளது.

கௌதமபுத்தர் "புரோத்ஸ்" என்னும் இடத்தினின்று சபரத்ன தீபத்திற்கு ஒரு பெரிய கப்பலில் சென்றார். அதில் 700 வர்த்தகர்கள் பயணஞ் செய்ததாகச் சித்திரம் தீட்டப் பட்டுள்ளது.

சாங்க சாதகக் கதையில் கடல் கடந்து செல்லும் ஒரு பெரிய கப்பலின் ஓவியம் காணப்படுகிறது. அதில் கப்பல் 800 முழ நீளமும், 60 முழ அகலமும், 20 முழ உயரமும், மூன்று பாய்மரங்களும், பல பாய்களும் உடையதாகச் சித்தரிக்கப்பட்டிருக்கிறது.

தந்தபுரத்தில் இருந்து சிங்களத் தீவிற்குப் புத்தபெரு மானின் அஸ்தியைக்கொண்டு சென்ற கப்பல் மிகப் பெரிய தென்று கூறப்படுகிறது. துண்டுப் பலகைகளை தாளை அடுக்கி வைத்ததுபோல் கணக்கில்லாமல் அடுக்கி வைத்துக் கட்டப் பட்டது. இது ஒரே பாய்மரத்தை உடையது என்றும் தெரிகிறது.

ஆந்திர நாடு கப்பல் துறையிலும் கடற்படைத் துறையிலும் மிகவளர்ச்சி பெற்றிருந்தது என்பதற்கு அவர்களது பழங்காசுகளும் சான்று தருகின்றன. கி. பி. இரண்டாவது நூற்றுண்டில் ஆந்திரநாட்டில் அரசகட்டில் ஏறிய சதவாகன மன்னன் யஜ்னஸ்ரீ (கி. பி. 184-213) காலத்தில் வெளியிட்ட காசுகளே இந்தப் படகுகளின் உருவம் பொறித்த காசுகளாக இருக்கலாம் என்று கருதப்படுகிறது. அக்காசுகளில் நாட்டின் பெயரோ, ஆண்டோ, மன்னர் பெயரோ காணப்படவில்லை. இந்தக் காசுகளில் உள்ள கப்பல்களில் இரண்டு பாய்மரங்கள் காணப்படுவதால் இது பெரிய கப்பலாக இருக்கலாம் என்று எண்ணப்படுகிறது. இதனை ஆதரித்து திரு. வின்செண்ட் ஸ்மித் போன்ற வரலாற்று ஆசிரியரும், திரு. இராதாகுமுத் போன்ற கப்பல் கலை ஆராய்ச்சி நிபுணர்களும் அபிப்பிராயம் கூறியுள்ளனர்.1 இது யஜ்னஸ்ரீ முதலாம் நூற்றுண்டில் சோழ மண்டலத்தோடு நடத்திய கடல் வணிகத்தின் நினைவாக வெளியிடப்பட்டிருக்கலாம் என்றும் கருதப்படுகிறது. பேராசிரியர் திரு. ஆர். சிவல் அவர்கள், உள்நாட்டில் மட்டுமின்றி மேற்காசியா, கிரீஸ், உரோம், எகிப்து, சீனம், கீழ்நாடுகள் போன்றவைகளோடும் நீர்வழியாகவும் நில வழியாகவும் ஆந்திரர்கள் நடத்திய வணிகங்களைப் பற்றிய வரலாற்றினை இந்தக் கப்பல் உருவங்கள் தீட்டப்பட்ட பழங்காசுகள் உறுதிப்படுத்துகின்றன என்று எடுத்துக் காட்டியுள்ளார்.2 அவரது, 'தென் இந்தியப் பௌத்த காலப் பழம்பொருள்கள்'' என்ற நூலில், கப்பல் உருவம் பொறித்த மூன்று ஈயக் காசுகளை எடுத்துக் காட்டியுள்ளார். ஒன்று தோணியின் உருவம்போல் திகழ்கிறது. மற்றொன்று கப்பல் உருவம்

1. *Early History of India P. 202.*
Imperial Gazeteer New Edition Vol. II, P. 825.
Indian Shipping-Mukerji Radha Kumud P. 36.

2. *Archaeological Survey of India. New Imperial Service XV, P. 26.*

போல் காணப்படுகிறது. அடுத்ததும் கப்பலைப் போலவே காணப்படுகிறது.*

அயல்நாட்டுத் தொடர்பு

ஆந்திரர்கள் அயல்நாடுகளோடு வணிகம் வளர்த்து வந்ததற்கு அயல்நாட்டு ஆசிரியர்களின் எழுத்துக்கள் மட்டுமின்றி உள்நாட்டுப் பழங்காசுகளும் சான்று பகர்கின்றன. வெளிநாடுகளுடன் ஆந்திரர் அரச தூதர்களைப் பரிமாறிக்கொண்டனர். ஆந்திரர்களின் (கி. பி. 200—250-ல் நடந்த) வணிகத்தைப்பற்றிப் பேராசிரியர் சிவல் *(R. Sewell)* 'இம்பீரியல் கெஸட்டியரில்' *(Imperial Gazeteer, New Edition. Vol II, P. 2 35)* குறிப்பிட்டுள்ளார்.

மேற்காசியா, கிரேக்க நாடு, உரோம், எகிப்து, சீனம் ஆகியவற்றுடனும் கிழக்கு நாடுகளுடனும் தரைமார்க்கமாகவும் கடல் மார்க்கமாகவும் வணிகம் நடாத்திய ஆந்திரர் வாழ்வு செல்வச் செழிப்புடன் விளங்கியதாகப் பேராசிரியர் சிவல் கூறுகிறார்.

**South Indian Buddhist Antiquities*
Coins of South India—Sir W. Elliot.

15. கலிங்கம்

கலிங்கம் பாரதநாட்டின் கிழக்குக் கடற்கரையை அடுத்திருக்கும் பழம்பெரு நாடு. இது ஆந்திரநாட்டை அடுத்து வடபக்கமாகக் கிழக்குத் தொடர்ச்சி மலைக்கும் கடலுக்கும் இடையே, தெற்கே கோதாவரி ஆறு முதல் வடக்கே ஒரிசாவரை பரந்துகிடந்த பண்டைய நாடுகளில் ஒன்று.

இது இன்றைய ஒரிசாவும் கஞ்சமும் சேர்ந்த நாடாக அன்று விளங்கியது. கஞ்சம் மாவட்டத்தில் இருக்கும் முகலிங்கம் இதன் தலைநகராக இருந்தது. இந்நாடு ஒரு காலத்தில் நாகரிக மிக்க ஒன்றாக விளங்கியது.

கப்பல் கலை பெரிதும் வளர்ந்திருந்தது. ஆழ்கடலில் செல்லும் வங்கமும் நாவாய்களும் மலிந்திருந்தன. இந் நாட்டில் மெல்லிய ஆடைகள் பல நெய்யப்பட்டன. தமிழ் இலக்கியங்களில் குறிப்பிடப்படும் 'கலிங்கம்' என்ற ஆடை இந்நாட்டில் செய்யப்பட்டதேயாகும்.

கிறிஸ்தவ சகாப்தம் பிறப்பதற்கு ஒரு நூற்றாண்டிற்கு முன்பே கலிங்க நாட்டினின்று இந்தியக் கடலோடிகளின் கூட்டம், வங்காள விரிகுடாவில் மீன் பிடிக்கவும் வணிகம் நடத்தவும் சென்றுவரும் எல்லையைத் தாண்டி, இந்து மாக்கடலின் ஆழ் நீரில் அஞ்சாது நெடுந்தூரம் சென்று சாவகத் தீவை அடைந்து பெருமிதம் எய்தியது.

இந்தியாவின் அற்புத சாதனைகளுக்கு எடுத்துக்காட்டாக நின்ற அந்தக் கடலோடிகள் இந்தியர்களுக்கு வளம்

நிறைந்த ஒரு குடியேற்ற நாட்டைக் கண்டனர். அங்கு நகரங்களையும் பட்டினங்களையும் கட்டினர். காடுகளை அழித்து நாடாக்கினர். காடுகளையும் மேடுகளையும் திருத்திக் கழனிகளாக்கினர். உழுது பயிரிட்டு உணவுகளை உற்பத்தி செய்தனர்.

கைத்தொழில்களை உருவாக்கி வணிகத்தை வளர்த்தனர். கலைகளை நிலைபெறச் செய்தனர். எங்கும் குளங்கள் வெட்டினர்; கோயில்கள் கட்டினர்; கொடிகள் நாட்டினர். தாய்நாட்டோடு பல நூற்றாண்டுகளாகத் தொடர்பு கொண்டிருந்தனர்.

கலிங்கத்தைப் பற்றி ஆயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முன்பே சிங்களவர்களும் கிழக்கு நாட்டவர்களும் கிரேக்கர்களும் உரோமர்களும் நன்கறிந்திருந்தனர். கலிங்கம் வெளிநாடுகளுடன் கடல் வழியாக வணிகம் நடத்தி வந்தது. பௌத்த கதைகளில் கலிங்கத்தைப் பற்றியும் அதன் நாகரிகத்தைப் பற்றியும் பல செய்திகள் காணப்படுகின்றன.

நந்த மன்னர்கள் காலத்தில் கலிங்கம் மகத நாட்டோடு இணைந்திருந்தது. பின்னர் கலிங்கம் அந்த இணைப்பிலிருந்து தன்னை விடுவித்துக்கொண்டு சுதந்திர நாடாகத் திகழ்ந்தது. அப்பால் அசோகன் படையெடுப்பினால் மீண்டும் கலிங்கம் மகத ஆட்சிக்குட்பட்டது.

இலங்கை வரலாறு கலிங்க வரலாற்றோடு பின்னிப் பிணைந்து கிடக்கிறது. கி. பி. 6-ம் நூற்றாண்டில் வடஇந்தியாவிலிருந்து அன்னியர் குடியேற்றம் ஆரம்பமாயிற்று. இது இலங்கையின் மிகத் தொன்மையான வரலாறுகளில் பதிவு செய்யப்பட்டிருக்கிறது.

கலிங்க விஜயன்

அடங்காப் பிடாரியாய் அலைந்து திரிந்த கலிங்கத்து இளவரசன் விஜயனையும் அவனது தோழர்களையும் கலிங்கக் காவலன் கப்பலேற்றி நாடுகடத்திவிட்டான். அக் கப்பல்

நீண்ட நாள் கடற்பயணம் செய்து இறுதியாக இலங்கைக் கரையயடைந்தது.

கலிங்க இளவரசன் தன் தோழர்களுடன் இலங்கையில் இறங்கி அங்கிருந்த யக்கர்களின் தலைவியாகிய குவைனி என்பவளை மணந்தான். அப்பால் விஜயன் தன் தோழர்களின் வேண்டுகோளுக்கிணங்கிப் பாண்டியன் மகளை மணமுடித்தான். அவனது தோழர்களும் பாண்டிய நாட்டு அமைச்சர்களின் பெண் மக்களையும் தளபதிகளின் பெண் மக்களையும் மணமுடித்துக்கொண்டு பாண்டிய நாட்டுக் கயல்கள் பொறித்த கொடிகளையுடைய பெரிய மரக்கலத்தில் ஆயிரக்கணக்கான மக்களுடனும் குதிரைகளுடனும் யானைகளுடனும் பாண்டியர்களின் துறைமுகமாகிய கொற்கையிலிருந்து புறப்பட்டு இலங்கையை அடைந்தனர். இதற்கு மகாவம்சம் என்ற பௌத்த சமய வரலாற்று நூல் இன்றும் சான்று பகர்கின்றது (மகாவம்சம், அத். 6). இந்த வைபவம் 8-ம் நூற்றுண்டில் நிகழ்ந்தது என்று யாழ்ப்பாண வைபவ மாலை கூறுகிறது.*

விஜயன் கலிங்கத்தினின்று புறப்பட்டதும் அப்பால் அவனும் அவனுடைய தோழர்களும் பாண்டிய நாட்டிற்கு வந்ததும் பிறகு அவன் தனது மனைவியுடனும் தோழர்களுடனும் சீதனப் பொருள்களுடனும் இலங்கை மீண்டதும் மாபெரும் கலங்களில் என்பது மறுக்க முடியாத வரலாற்று உண்மையேயாகும்.

விஜயனுடைய கப்பல்களும் விஜயனை அவன் மனைவியுடன் ஏற்றிச் சென்ற பாண்டிய நாட்டுக் கப்பலும் அசந்தாக் குகை ஓவியத்தில் தீட்டப்பட்டுள்ளன. அவை நமது கப்பல் வரலாற்றிற்கு உயர்ந்த எடுத்துக்காட்டாக கலைக் கருவூலமாகத் திகழ்கின்றன.

---

*யாழ்ப்பாண வைபவ மாலை, பக்.1.

பாலி இலக்கியச் சான்றுகள்

பாலி இலக்கியங்கள் பலவற்றில் எண்ணற்ற கப்பல்களைப் பற்றியும் கடற் பிரயாணத்தைப் பற்றியும் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இராஜவலியா என்ற பாலி மொழியில் வரையப்பட்ட பௌத்த நூலில் இளவரசன் விஜயனைப் பற்றியும் அவனது தோழர்களைப்பற்றியும் கலிங்கத்தினின்று இலங்கைக்கு அவன் முதன் முதலாகச் செய்த கடற் பிரயாணத்தைப் பற்றியும் கூறப்பட்டுள்ளது.

அக் கப்பல் 700 பேர்களை ஏற்றிக்கொண்டு ஆழ்கடலில் அசாதாரணமாக இலங்கைக்குப் போனதாகத் தெரிகிறது. இந்தப் கடற்பயணம் கி. பி. 600க்கும் 500க்கும் இடைப்பட்ட காலத்தில் நடைபெற்றிருக்கலாம் என்று வரலாற்று அறிஞர்கள் மதிப்பிடுகின்றார்கள்.

ஜங்க ஜாதகக் கதைகள் என்ற மற்றொரு பாலி இலக்கியத்தில் விஜயன் பாண்டிய நாட்டில் மணமுடித்துக் கொண்டு இலங்கைக்கு அவனது மனைவியோடும் சீதனப் பொருள்களோடும் அவனது தோழர்களோடும் அவர்களது துணைவர்களோடும் சென்ற மாபெரும் மரக்கலம் 1200 அடி நீளம், 900 அடி அகலம், 20 அடி ஆழம் உடையதாய் இருந்தது, மூன்று பாய் மரங்கள் உடையதாய் இருந்தது என்றெல்லாம் விளக்கிக் கூறப்பட்டுள்ளது. இதன் மூலம் கி. பி. 500-ம் ஆண்டிற்கு முன்பே இந்தியாவிலும், சிறப்பாகத் தமிழ் நாட்டிலும் கப்பல் கட்டும் கலை மகோன்னதமான வளர்ச்சி பெற்றிருந்தது என்பதை நன்கறியலாம்.

கலிங்க நாட்டினின்று அகழ்ந்தெடுக்கப்பட்ட தொன்மையான பொருள்களினின்று கலிங்கர் ஆரியர்கள் அல்லாத இனத்தினின்று தோன்றியவர்கள் என்று ஒப்புக்கொள்ளப்படுகின்றது. அதோடு இந்திய இனத்தவர்களில் முதன் முதலாகக் கடல் கடந்து அயல்நாடுகளுக்குச் சென்றவர்கள் இவர்களே என்றும் கருதப்படுகிறது.

வெளிநாட்டுக் குடியேற்றம்

அதுமட்டுமின்றி இவர்கள் வெளிநாடுகளுக்கு வணிகத்தின் பொருட்டுச் செல்லவில்லை என்றும் அயல்நாடுகளை வென்று அங்கு குடியேறினர் என்றும் தெரிகிறது. இவர்கள் இலங்கை, சாவகம், சிங்கப்பூர் முதலிய இடங்களில் குடியேறி அங்கு நாடு நகரங்களைக் கண்டு நலம்பட வாழ்ந்தார்களென்று ஈழநாட்டுப் பேரறிஞர் முதலியார் சி. இராசநாயகம், அவர்கள் விளக்கிக் கூறியுள்ளார்.*

சாவகத்திலும், மலைநாட்டிலும், சிங்கப்பூரிலும், இலங்கையிலும் குடியேறிய கலிங்கர்கள், அந் நாடுகளையே தாயகங்களாகக் கொண்டு அந் நாட்டு மக்களுடனும், சிறப்பாக அவர்களுக்குப் பின்னர் குடியேறிய தமிழர்களோடும் கலந்துவிட்டார்கள். இன்று கலிங்கர் இனம் காணமுடியாத வகையில் வெளிநாடுகளில் கலப்புற்றுவிட்டனர். ஆனால் அவர்களின் நெருங்கிய உறவினர்களும் இரத்த சம்பந்தமான கலப்புடையவர்களுமான தமிழர்களை இன்றும் மலாய் நாட்டினர் 'கிளிங்ஸ்' என்று அழைத்து வருகிறார்கள். கிளிங்ஸ் என்ற பதம் கலிங்கர்கள் என்ற பதத்தின் திரிபு என்று முதலியார் சி. இராசநாயகம் மட்டுமன்றி, 'இந்தியன் ஷிப்பிங்' என்ற ஆங்கில நூலை எழுதிய இராதாகுமுத் முகர்ஜி அவர்களும் கூறுகின்றார்கள்.

அதோடு, சிங்கப்பூர் கலிங்கர்கள் கட்டிய பட்டினம் என்றும் ஆதியில் அதற்கு அவர்கள் சிங்கபுரா என்று பெயர் இட்டனர் என்றும் பேராசிரியர்கள் கருதுகிறார்கள்.

கிறிஸ்து சகாப்தத்துக்கு எட்டு நூற்றாண்டுகளுக்கு முன்பே தமிழர்களுக்கு அடுத்தபடியாக எழுந்த பழம் பெரும் கலிங்க ஆட்சி இந்தியாவின் கிழக்குக் கடற்கரைப் பகுதியில் மரக்கலங்கள் ஓட்டும் மாபெருந் தொழிலில் முன்னணியில் நின்று அரும்பெரும் சாதனைகளைப் புரிந்ததாகத் தெரிகிறது என்றும், அவர்களுடைய ஆட்சி

**Ancient Jaffna by Mudaliar C. Rasanayagam*

கிருஷ்ணா ஆற்று முகத்தினின்று கங்கையாற்று முகம்வரை விரிந்து பரந்து கிடந்தது என்றும், ஒரிசா என்னும் நூலில் ஹண்டன் என்ற பேரறிஞர் புகழ்ந்து கூறியுள்ளார்.

கலிங்க நாட்டுப் பழைய வரலாறுகள் அந்நாட்டினரின் அரும்பெரும் செயல்களுக்கு நல்ல நினைவுக் குறிகளாகத் திகழ்கின்றன. அந்நாட்டுச் சாசனங்கள் சிலவற்றில் 'கலிங்க நாட்டு இளவரசர்களின் கல்வியில் ஒரு பகுதியாகக் கடல் வணிகமும் கப்பல் ஓட்டுவதும் அமைந்திருந்தன' என்று கூறப்பட்டிருக்கிறது.

முற்காலத்தில் சில்கா ஏரி நங்கூரம் பாய்ச்சி நிற்பதற்கேற்ற நல்ல துறைமுகமாக இருந்ததால் தொலைவிலுள்ள நாடுகளிலிருந்து வந்த கப்பல்களின் கூட்டம் அங்கு குழுமி இருந்தது. (பூரியின் வரலாறு—புரோஜோகிசோர்கோஸ்.)

கலிங்கர்களின் கடற்கரையோரங்களில் ஓடிக்கொண்டிருந்த கலங்கள் மிகத் துணிகரமாக வங்காள விரிகுடாவைக் கடந்து இலங்கைக்கு முதன் முதலாகச் சென்ற கடற்செலவில் பெரிய வெற்றியை ஈட்டிக் கலிங்க வரலாற்றில் ஒரு சிறப்பான இடத்தைப் பெற்றுக்கொண்டன.

புத்தகாட் என்பவர் தரும் சான்றுகளிலிருந்தும், சிறப்பாகப் பௌத்த மதப் பரிசுத்த கிரந்தங்களிலிருந்தும் கலிங்க நாட்டின் பௌத்த வணிகர்கள் தம் நாட்டு மரக் கலங்களின்மூலம் பர்மா போந்து நிலையான வணிகத் தொடர்பை வளர்த்தனர் என்று தெரிகிறது. அப்பால் சுவர்ண பூமி என்று புகழப்படும் பர்மா நாட்டிற்கு ஏராளமான பௌத்தக் குருமார்கள் தம் சமயத்தைப் பரப்பும் பொருட்டுச் சென்றார்கள். பர்மாவில் பௌத்தம் பரவியதும் அங்கு கலிங்கர்களின் அரசியல் ஆதிக்கம் எளிதில் எழுந்தது.*

பண்டைக் காலத்தில் கலிங்கர்கள் சாவகத்திற்குக் கலம் ஏறிக் கடல்கடந்து சென்று குடியேறியதை எல்பின்ஸ்டோன்

*Sir A. P. Bairs A. S. J. I-1864, II-1868

என்ற ஆசிரியர் மிக விரிவாக எடுத்துக்காட்டியுள்ளார். சாவக நாட்டு வரலாறு கிளிங்காவில் (கலிங்கத்தில்) இருந்து வந்து எண்ணற்ற இந்து சமூகத்தினர் குடியேறியதையும், அவர்கள் நாகரிக மக்களாய் இருந்ததையும், அவர்கள் அந் நாட்டில் கால்வைத்த நாளைத் தீர்மானித்து ஒரு புதிய சகாப்தத்தை ஆரம்பித்து வைத்ததையும் இன்றும் குறிப் பிடுகின்றது. அது கிறிஸ்துவிற்குப் பின் 75-ம் ஆண்டின் ஆரம்பம் என்று அறியக்கிடக்கின்றது. இன்றுவரை சாவக நாட்டில் கிடக்கும் பல பண்டைய இந்து மக்களின் எலும்புக்கூடுகளால் இந்த வரலாற்று உண்மைகள் எவ்வித மான சந்தேகத்திற்கும் இடமின்றி மெய்ப்பிக்கப்படுகின்றன.

அதோடு மலாய் நாட்டில் பேசப்பட்டுவரும் பொது மொழியாலும் இந்த உண்மையை அறியலாம். அவர்களின் மொழியும், வரலாறும், அரசியல் மொழிக் கட்டும், பல பழம்பெரும் சாசனங்களும் நமது கருத்துக்களை அரண் செய்கின்றன.

4-வது நூற்றாண்டின் இறுதியில் சாவகம் போந்த சீன யாத்திரீகர்களின் ஏடுகள் மூலம் இந்த உண்மை மிகவும் தெளி வாக அறியக்கிடக்கின்றது. அவை சாவகம் முழுவதும் இந்து மக்களால் நிரப்பப்பட்டிருக்கின்றது என்று கூறியுள்ளன. கங்கையிலிருந்து இலங்கைவரை, இலங்கையிலிருந்து சாவகம் வரை, சாவகத்திலிருந்து சீமை வரை மரக்கலம் செலுத்திச் சென்ற கப்பலோட்டிகளால் பிராமணச் சமயம் பரப்பப்பட் டது என்று இந்திய வரலாறு கூறுகிறது.*

மசூலிப்பட்டணம் என்ற ஒரே துறைமுகந்தான் வங்காளவிரிகுடாவினின்று மரக்கலங்கள் மூலம் வங்காளம், அரக்கான், சயாம், சுமத்திரா, கொச்சின், சீனம், மணிலா முதலிய கிழக்கு நாடுகளுக்கும், ஹோர்முஸ், மாகா, மட காஸ்கர் முதலிய மேற்கு நாடுகளுக்கும் போய்வரத் தக்க தாக இருந்தது.

*History of India - Published by Kovals, P. 185

மேலும் டாக்டர் பந்தர்க்கார் என்னும் அறிஞர் தாம் எழுதிய அரிய கட்டுரையில் வங்கம் அல்லது ஒரிசாவினின்று சுமத்திராவரையும், சுமத்திராவிலிருந்து சாவகம்வரையும் இந்தியர்கள் குடியேறியதைப் பற்றி விரிவாக விளக்கி எழுதியுள்ளார். அதோடு சுமத்திராவிலுள்ள பெரிய இந்துக்களின் குடியேற்றம் அனேகமாக இந்தியாவின் கிழக்குக் கடற்கரையோரங்களினின்று நிகழ்ந்ததாகவே தோன்றுகிறது. அவர்களிற் பலர் வங்காளம், ஒரிசா முதலியவிடங்களிலிருந்து குடியேறியவர்களேயாவர்.

சாவகம், கம்போடியா முதலிய நாடுகளில் குடியேறித், தலைமுறை தலைமுறையாக அந்நாடுகளில் வாழ்ந்து, அந்நாடுகளையும் நாட்டு மொழிகளையும் கலையையும் வளப்படுத்தி வாழவைத்தவர்களிற் பெரும்பாலோர் மசூலிப் பட்டினத்தினின்று சென்று குடியேறியவர்கள் என்று எள்ளளவும் ஐயமின்றி எடுத்துக் காட்டமுடியும் என்று பம்பாய் கெஜட்டியர் கூறுகிறது. (இராயல் ஏசியாட்டிக் சொசைட்டி பம்பாய்க் கிளை வெளியீடு 17, வால். 1, பகுதி 1, பக்கம் 493)

இஃதன்றி, இந்தியாவின் மேற்குக் கடற்கரையினின்று கி. பி. 603-ம் ஆண்டில் சாவகத்தில் பல மக்கள் குடியேறியுள்ளனர் என்பதைச் சாவகத்தின் காலக்கிரம வரலாறு குறிப்பிடுகின்றது.

குசராத் நாட்டை ஆண்ட மன்னன் முன்னெச்சரிக்கையாகத் தன் நாட்டிற்கு வரப்போகும் நாசங்களை எண்ணி, 5000 மக்களை அழைத்துக்கொண்டு சாவகம் சென்றான். அவர்களிற் பலர் பயிரிடுவோர்களாயும் மருத்துவர்களாயும் எழுத்தாளர்களாயும் போர் வீரர்களாயும் சிற்பிகளாயும் கடலோடிகளாயும் இருந்தனர். இவர்களைக் குசராத்தினின்று சாவகத்திற்கு ஏற்றிக்கொண்டு ஆறு பெரிய நாவாய்களும் நூறு சிறிய மரக்கலங்களும் அஞ்சாது சென்றன. இப் பெரிய இந்திய மக்கட் கூட்டம் சில சிறிய இன்னல்களுக்கிடையே சாவகத்தின் மேற்குக் கடற்கரையில் இறங்கி

மெடாங், குமுளான் போன்ற நகரங்களைக் கட்டி நல்வாழ்வு நடத்தியது.

சோழப் பேரரசின் எழுச்சியால் கலிங்கத்தின் பிரதாபம் குன்றிவிட்டது. கலிங்கர்கள் போர்க் கவனத்திலே இருந்து வந்ததால், கடல் வாணிகம் வீழ்ந்துவிட்டது.

கலிங்க நாட்டின் கப்பல் கட்டும் பிபிலி, பாலேசுவா ஆகிய கடற்றுறைமுகங்கள் வேலையற்று வெறுமனே கிடந்தன. ஒடிசா, கல்கத்தா தொல்பொருள் காட்சி சாலைகளில் கலிங்கத்தின் பல்வகைக் கப்பல்களின் உருவங்களைக் காட்டும் சிற்பங்கள் இன்றும் காட்சியளிக்கின்றன.

பதினாரும் நூற்றாண்டில் கலிங்கத்தின் கடல் வாணிபம் மீண்டும் துளிர்த்தெழுந்தது. இதனைக் காணகவிஞர் இயற்றிய காவியமும், சம்ராட் உபேந்திர பஞ்சர் என்ற கவிஞர் எழுதிய லாவண்யவதி என்ற காவியமும் நன்கு விளக்குகின்றன. அக் காவியங்களில் எழுதப்பெற்ற அரிய கப்பற் கதைகள் அந்தக் கலிங்க மக்களின் வழிவந்த பேரினத்தவர்களிடையே இன்றும் அழியாது நிலவிப் புகழ்பெற்று வருகின்றன.

கலிங்க வணிகம் வீழ்ந்தது

கலிங்கத்தின் கடல் வணிகத்தை ஆங்கிலக் கடற்கொள்ளைக்காரர்களும் போர்ச்சுக்கீசியக் கடற்கொள்ளைக்காரர்களும் 17-ம் நூற்றாண்டின் இறுதியில் சீர்குலைத்துவிட்டனர். இறுதியாக அவர்கள் கலிங்க நாட்டுத் துறைமுகங்களைக் கைப்பற்றியதோடு தமது கப்பல்களைப் பெருக்கியும் பண்டசாலைகளை அமைத்தும் கலிங்க வாணிகத்தைக் கருவறுத்தார்கள். இறுதியாக அங்கு போர்ச்சுக்கீசியர், உலாந்தாக்காரர், ஆங்கிலேயர், பிரெஞ்சுக்காரர் போன்ற வெள்ளைக் கும்பினியார் ஆதிக்கம் பெற்றுக் கடல் வணிகத்தைத் தங்களின் ஏகபோகமாக்கிக் கொண்டனர்.

பல கலிங்கத் துறைமுகங்கள் இயற்கையின் சீற்றத்தினால் மண்மூடிப் போய்விட்டன. என்றாலும் சில துறைமுகங்கள் இன்றும் பயன்படும் நிலையில் உள.

இன்று கலிங்கர்களின் கப்பல் வணிகம் கதையாகிவிட்டது. ஒரு காலத்தில் உலகப் புகழ்பெற்று விளங்கிய கடல் வணிகம் இன்று கதை வடிவமாயும், பண்டிகை வடிவமாயும், சிற்ப, ஓவிய வடிவமாயுமே காணக்கிடக்கின்றது.

பண்டிகைச் சான்றுகள்

கலிங்கர்கள் பண்டைக் காலத்தில் கப்பல் ஒட்டியவர்கள் என்பதற்குப் பண்டுதொட்டு இன்றுவரை ஒரிசா மாநிலத்தில் நடைபெறும் 'போயி பந்தான்', 'போயித மசாண', 'பாலி ஜாத்திரா' என்ற பண்டிகைகளே சான்றாக உள்ளன.

கலிங்கத்தில் ஆடித் திங்களிலிருந்து கார்த்திகைத் திங்கள் வரை தென்மேற்குப் பருவக் காற்று வீசும்; ஆறுகள் அனைத்தும் நீர் நிரம்பி எங்கும் எழில் பெற இலங்கும். அப்பொழுதுள்ள காற்றின் அனுகூலத்தை எண்ணிக் கலிங்க மக்கள் கப்பல்களில் சிங்களம், சாவகம் முதலிய நாடுகளுக்கு வாணிபம் செய்யச் செல்வார்கள்.

வணிகத்தின்பொருட்டு நாடுவிட்டு நாடு சென்றவர்கள் கார்த்திகைத் திங்களில் வீடு திரும்புவார்கள். வீடு திரும்பியதும் வணிகர்களின் வாழ்க்கைத் துணைவியர்களும் கடலோடிகளின் காதற்கிழத்தியர்களும் தம் தலைவர்களை அன்புடன் வரவேற்று உபசரித்து வணங்குவர். அதன்பின் அவர்கள் கொண்டுவந்த அரிய பொருள்களையும் ஆடை அணிகளையும் எடுத்து வீட்டினுள் கொண்டு செல்வர். கலிங்கப் பெண்டிர் கடல்கடந்து சென்ற துணைவர்களை மீண்டும் கார்த்திகைத் திங்களில் கண்டு களிப்பதால் கார்த்திகை அமாவாசையை நன்னாளாகப் போற்றிக் கொண்டாடுகிறார்கள். அன்று ஆண்கள் தர்ப்பணம் விட்டபின் பெண்கள் கப்பலுக்கு வரவேற்பு விழா நடத்திப் பூசை செய்வார்கள்.

இன்று பாய்க் கப்பற்பயணம் பழங்கதையாய்விட்டது. என்றாலும் கலிங்க நாட்டுக் காரிகையர் கார்த்திகை அமாவாசையன்று அதிகாலையில் எழுந்து குளித்து வீட்டின் முற்றத்தில் கப்பல் சித்திரம் தீட்டி அதன்மீது வீட்டில் உள்ள சிறந்த பொருள்களையும் பணத்தையும் தாம்பாளத்தில் வைப்பார்கள். விடிந்ததும் 'வீட்டுக் கப்பல் தந்த கருவூலம்' என்று கருதிக் களிப்புடன் தட்டின்மீது வைத்த பொருள்களை மீண்டும் வீட்டினுள் எடுத்துச் செல்வர்.

வெளிநாடு போந்த கலிங்கக் கப்பல்கள் கார்த்திகைத் திங்களில்தான் மீண்டும் நாடு திரும்பும். அது போன்று கப்பல்கள் கலிங்கம் விட்டுப் புறப்படுவதற்கும் ஒரு காலம் உண்டு. மார்கழித் திங்கள் முதல் சித்திரைத் திங்கள் வரை வடகிழக்குப் பருவக் காற்று வீசும். அக்காற்றின் துணை கொண்டு கலிங்கர்கள் கலம் செலுத்துவார்கள்.

கார்த்திகை நிறைமதி நாள் கப்பல்கள் வெளிநாடு செல்வதற்கு ஏற்ற நாள் என்று கலிங்கர்கள் முடிவு செய்திருந்தார்கள். அன்று அதிகாலையில் எழுந்து கலிங்கத்துக் கடலோடிகளும் வணிகர்களும் காலைக் கடன்களைக் கழித்து ஆற்றில் குளித்துப் புத்தாடை புனைந்து நறுமணம் நல்கும் சந்தனம், பன்னீர், முதலியவைகளைப் பூசிக்கொண்டு புதிதாகத் துளிர்த்த கலிங்கத்து வெற்றிலையையும் ஈழத்துப் பாக்கையும் கங்காதேவிக்கு அர்ப்பணித்து விட்டுக் கப்பலில் ஏறிக் கடல் வணிகம் செய்யப் புறப்படுவர். அவர்கள் புறப்படும் பொழுது அங்கு குழுமி நிற்கும் உறவினர்களிடமும் நண்பர்களிடமும் 'ஆ. கா. மா. ப.' என்று கூறுவார்கள். 'ஆடி முதல் கார்த்திகை மாதத்திற்குள் திரும்பிவிடுவேன், பயப்படாதீர்கள்' என்பது அதன் பொருளாம்.

இந் நாட்டின் கப்பல் விழாவிற்குக் காகிதத்தாலும் வாழைப்பூ மடலாலும் கப்பல்களைச் சிறுவர்கள் முதல் பெரியோர் வரை தயாரித்துக் கொள்வார்கள். அவற்றில் தாம்பூலம் வைத்துக் கார்த்திகை நிறைமதி நாளில் அதிகாலையில் கங்கையில் மிதக்க விடுவார்கள். 'ஆ. கா. மா. ப.

வெற்றிலையும் பாக்கும் உன்னுடையவை, அறம் அனைத்தும் என்னுடையவை' என்று கூறிக்கொள்வார்கள்.

அன்று ஊரார் அனைவரும் அதிகாலையில் ஆற்று நீரில் குளித்துக் காகிதக் கப்பல்களை வாங்கிக்கொண்டு ஆலயம் சென்று ஆண்டவனை வேண்டிக்கொண்டு மீண்டு வருவது ஒரு பெருங் காட்சியாக இருக்கிறது. அன்று நாடகம், நாட்டியம், பாட்டுக் கச்சேரி, கேளிக்கை முதலியவை கோலாகலமாய் நடக்கும். இதைப் பார்க்க ஆயிரக்கணக்கான நாட்டுப்புற மக்கள் நகரங்களுக்கு வருகிறார்கள். இதனைப் பாலிஜாத்திரா என்கின்றனர்.

தீபாவளிப் பண்டிகைக்கு அடுத்த நாள் கொண்டாடும் பண்டிகையைப் 'போயிபந்தான்' என்று கூறுகிறார்கள். கார்த்திகைத் திங்களில் வரும் நிறைமதி நாளில் கப்பலில் வெளிநாடு செல்வது பற்றிய பண்டிகையைப் 'போயித மசாண' பண்டிகை என்று கூறுகிறார்கள். அன்று கடற்கரைப் பட்டினங்களில் உள்ள ஆண்களும் பெண்களும் அணி அணியாகக் கடற்கரைக்குச் சென்று கடல் தெய்வத்திற்கும் கலங்களுக்கும் கட்டுமரங்களுக்கும் அம்பிகளுக்கும் பூசைகள் புரிந்து போற்றிப் புகழ்ந்து வணங்கி வருகின்றனர். இதன் விளக்கம் ஆந்திரப் பத்திரிகா என்ற தெலுங்குப் பத்திரிகையில் வெளிவந்தது. அதை மொழிபெயர்த்து மஞ்சரி என்ற தமிழ்த் திங்கள் இதழ் 'கோலக் கப்பல் விழா' என்ற தலைப்பில் 1962-ம் ஆண்டு ஒரு கட்டுரை வெளியிட்டுள்ளது

16. வங்கம்

தமிழகத்தினைப் போன்று பண்டைக் காலத்திலே வங்கத்திலும் கப்பற்கலை வளம்பெற்று வளர்ச்சிபெற்றிருந் தது. கப்பல் கலையைத் தமிழகத்தில் கருவறுத்த அன்னிய ஆட்சியினால் வங்கத்திலே அவ்வாறு செய்ய முடியாமற் போய்விட்டது.

வங்கத்தில் ஓடிய பேராறுகளும் அரசியல் சூழ்நிலைகளும் அன்னியர் ஆட்சி அவ்வாறு செய்வதற்கு இடம் அளிக்க வில்லை. அதோடு வங்கநாட்டு மக்களின் நாட்டுப்பற்றும் கப்பற் கலையைக் காடேறச் செய்யப் பெருந் தடையாய் இருந்தது.

அன்னியர்கள் ஆட்சியில்கூட வங்க மக்கள் மொழிப் பற்றும் கலைப்பற்றும் மிக்குடையோர்களாய் விளங்கினர். வங்க மக்கள் மொழிப் புலவர்களையும் கலைப் புலவர்களையும் பெரிதும் கௌரவித்து வந்தனர்; ஆதரித்து ஊக்கம் அளித்துவந்தனர். எனவே அந் நாட்டில் புலவர்களும் கலைஞர்களும் பெருகி வந்தனர்.

இன்றுகூட ஏனைய நாடுகளைவிட வங்கத்திலே கலைஞர்கள் மிகுதியாகக் காணப்படுகிறார்கள்.

பாரத நாட்டிலேயுள்ள மாநிலங்களில் வங்க மாநிலத் தில்தான், கப்பல் கலையைக் கற்ற பேரறிஞர் இராதாகுமுத் முகர்ஜி, பிரிட்டிஷ் ஆட்சியின் இறுதிக் காலத்திலே தோன் றினார். அவர் எழுதிய 'இன்டியன் ஷிப்பிங்' (*Indian*

Shipping) என்ற ஆங்கில நூலைப்போன்ற ஒரு நூலை வேறு எந்த மாநில அறிஞரும் எழுதியதாகத் தெரியவில்லை.

பண்டைக் காலத்தில் வடமொழியில் எழுதப்பெற்ற 'யுக்தி கல்பதரு' என்ற நூலுக்குப் பின் அத்தி பூத்தாற் போன்று 'இன்டியன் ஷிப்பிங்' என்ற ஆங்கில நூல் ஒன்றே கப்பற்கலை நூலாக நமக்குக் கிடைத்திருக்கிறது.

தமிழ் நாட்டிலே கலைஞர்கள் என்போர் விரல்விட்டு எண்ணக்கூடியவர்களாகத்தான் இருக்கிறார்கள். அதிலும் கப்பற் கலையைக் கற்ற மேதைகள் ஒருவரைக்கூடக் காண முடியவில்லை.

1947-ம் ஆண்டு, வங்க நாட்டின் அபேனிந்திரநாத் தாகூரையும் இந்தியக் கலைமேதையான ஸ்டெல்லா கிராமரிஷ் என்ற மேனாட்டுப் பேராசிரியையையும் ஆசிரியராகக் கொண்டு கல்கத்தாவிலிருந்து வெளிவரும் 'ஜர்னல் ஆவ் இன்டியன் ஓரியண்டல் ஆர்ட்' (*Journal of Indian Oriental art*) என்ற கலைப்பத்திரிகை கலாஞானி ஆனந்தக் குமாரசுவாமியின் நினைவு மலராக 200 பக்கங்களில் சிறந்த ஒரு கலை மலரை வெளியிட்டது. ஆனால் தமிழ்நாட்டுப் பத்திரிகைகள் அவரை நினைத்துப் பார்க்கக்கூடவில்லை. சுருங்கக் கூறினால், தமிழ் நாடு கலையை ரசிக்கும் தன்மையைக்கூட இழந்துவிட்டதோ என்று ஐயமுறும் நிலையில் இருந்துவருகிறது.

கப்பற் கலையைப் பற்றிய அறிவை வளர்க்கத்தக்க தமிழ்நூல் ஒன்றுகூட இல்லை. பத்திரிகைகளில் கப்பற் கலையைப் பற்றிய நல்ல கட்டுரைகள் வெளிவந்ததாகவும் தெரியவில்லை. இதற்குக்கூட நாம் அன்னிய மாநிலத்தையே நோக்கவேண்டியிருக்கிறது.

சமீபத்தில் பாகிஸ்தானிலும் வங்கத்திலும் கப்பற் கலையைப் பற்றி ஆங்கிலத்தில் வந்த சில கட்டுரைகளைப் படித்தேன். நமது அண்டை நாடான ஆந்திர நாட்டில் உள்ள ஒரு சில பத்திரிகைகள்கூடக் கப்பற் கலை வளர்ச்சியைப் பற்றி தெலுங்கில் ஒன்றிரண்டு கட்டுரைகள் எழுதியிருப்பதைப்

பார்த்தேன். அவைகளே என்னைக் கப்பற் கலையைப் பற்றித் தமிழில் எழுதப் பெரிதும் தூண்டியவை என்றுகூடக் கூறலாம்.

தமிழ் நாட்டில் முற்காலத்தில் ஓடியவற்றையொத்த தோணிகளும், ஓடங்களும், கப்பல்களும் வங்கத்தில் இன்று ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன. வங்க மொழியில் அவற்றின் பெயர்களை அறிந்துகொண்டேன். ஆனால் அவற்றிற்கு ஈடாகத் தமிழர்கள் வழங்கிய பெயர்களைத் திட்டவட்டமாக அறிய முடியவில்லை.

எனவே வங்கப் பெயராலேயே அவற்றை இங்கு குறிப்பிட்டிருப்பதோடு, அவற்றில் பெரும்பாலானவை தமிழ் நாட்டில் ஓடிய ஓடங்களுக்கும் கப்பல்களுக்கும் ஒப்பானவை என்று வாசகர்களுக்கு உறுதி கூறுகிறேன். இன்று வங்கத்தில் காணப்படும் நீர்ப் போக்குவரத்துச் சாதனங்களை நோக்குவோம்.

1. டிங்கி

டிங்கி ஒரு நடுத்தரமான ஓடம். இதன் மேற்புறம் திறந்திருக்கும். இதன் முன்பக்கத்தைவிடப் பின்பக்கம் பெரிதும் உயர்ந்து வளைந்திருக்கும். இந்த ஓடத்தை மக்கள் பெரிதும் ஆற்றுப் போக்குவரத்திற்காகவே உபயோகப் படுத்துகிறார்கள். இது ஒன்று, இரண்டு அல்லது மூன்று நபர்கள் எளிதில் ஓட்டக்கூடிய சிறு ஓடமாகும்.

தெய்மல்லை என்று கூறப்படும் படகில் இருவர் தண்டு வலிப்பவர்களாயும், ஒருவர் ஓடம் ஓட்டுபவராயும் கையில் உந்து கருவியை (தாங்குபருமலை)ப்பற்றிக் கொண்டு தரையில் அதைக் குத்தி ஓடத்தைத் தள்ளுபவராகவும் இருப்பர்.

நமது நாட்டுத் தாங்கு பருமலைச் சாதாரணமாக வடநாட்டில்—குறிப்பாக வங்கத்தில்—பைதா என்று அழைக்கிறார்கள். இக் கருவி எப்பொழுதும் ஓடத்தின் பின்பக்கம் கடைசியில் வைக்கப்பட்டிருக்கும்.

டிங்கி லேசான சிறிய ஓடமாக இருப்பதால் அகன்ற ஆறுகளிலும் பெரிய கால்வாய்களிலும் தாராளமாக ஓடும். இன்று வங்க நாட்டில் பேராறுகளில் எங்கும் டிங்கி ஓடிக் கொண்டிருப்பதைப் பார்க்கலாம்.

இந்த ஓடம் இன்று தூத்துக்குடி அருகிலுள்ள கடலிலும் ஓடுகிறது. இதனை டிங்கி என்றே கூறுகிறார்கள். இதன் தமிழ்ப் பெயர் தெரியவில்லை. இந்த ஓடம் சுமார் 30 பேர்கள்வரை ஏற்றிச்செல்லக்கூடியது. இது இன்று வங்க நாட்டிலே வங்க மக்களாலே கட்டப்படுகிறது.

இதே டிங்கியைத் தமிழ் நாட்டிலே தமிழ்நாட்டுப் பரதவர்களும் கட்டி வருகின்றார்கள். இந்த ஓடம் சிந்து நதி தீரங்களிலும் கங்கை, பிரம்மபுத்திரா போன்ற பேராறுகளிலும் தொன்றுதொட்டு ஓடிவருகின்றது.

பண்டைக் காலத்திலே தமிழ்நாட்டு ஆறுகளிலும் ஆழமில்லாத கடற்கரைகளிலும் இந்த ஓடங்கள் ஓடிக் கொண்டிருந்தன.

ஈழ நாட்டில் தமிழர்கள் வாழும் கடற்கரைப் பகுதிகளில் உள்ள மக்கள் தங்கள் பக்கத்திலுள்ள சின்னஞ்சிறு தீவுகளுக்குப் போய்வர இத்தகைய ஓடங்களை உபயோகித்து வந்தார்கள்.

கேரளத்தில்கூட இவைகள் காணப்படுகின்றன. ஆனால் தமிழகத்தில் இதன் உபயோகம் குறைந்துவருகிறது.

2. கோசா

கோசா என்று கூறப்படும் நீர்ப் போக்குவரத்து சாதனம் டிங்கியின் அமைப்பினின்று முற்றிலும் வேறுபட்டதாகும். இதனைக் கேரள மக்கள் வள்ளம் என்று கூறுகின்றனர். இந்த வள்ளத்தைக் கேரளத்தில் இன்று பயன்படுத்தி வருகின்றார்கள்.

இந்த வள்ளம் மிகச் சிறியதாகவும் உட்குழிவற்ற தட்டையான அடிப்பாகத்தை உடையதாகவும் இருக்கிறது.

டிங்கியின் முன் பக்கத்தின் மேற்பகுதியிலும் பின் பக்கத்தின் முற்பகுதியிலும் இரண்டு கூரான கட்டைகள் பறவைகளின் அலகுகளைப்போல் இருக்கின்றன. ஆனால் கோசாவின் இறுதியில் இருப்பதைப்போல் அல்லாமல் டிங்கி கொஞ்சம் குறைவாகவோ, கூடுதலாகவோ மொட்டை யாகவோ காணப்படும்.

கோசூ டிங்கியைப்போல் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் ஒரு நல்ல போக்குவரத்துச் சாதனமாகப் பயன்படுத்தப் படுகிறது. ஆனால், இது பிரயாணிகளை மட்டுமே ஏற்றிச் செல்வதற்குப் பயன்படுத்தப்படுகிறது என்று கூறுவதற் கில்லை. இதை ஆங்கிலேயர்கள் நீர் உந்துவண்டி என்று அழைத்துவந்தனர்.

இதை மக்களின் இன்றியமையாத தேவைகளின் பொருட்டுப் பக்கத்து ஊரில் உள்ள சந்தைகளுக்கு ஆறு அல்லது வாய்க்கால் வழியாகவோ கடற்கரைகளின் வழி யாகவோ காய்கறி, பழம், தேங்காய், பூ, பானை, சட்டி போன்ற பொருள்களை ஏற்றிக்கொண்டு செல்வதற்கு வட இந்தியாவில் பயன்படுத்தி வருகின்றார்கள்.

வங்காளத்தில் நெல் அறுவடைக் காலங்களில் வயற் புறங்களினின்று கால்வாய்களின் மூலம் நெல் மூட்டைகளை இதில் ஏற்றிக்கொண்டு வருகிறார்கள். சணலையும் ஆடு மாடு களுக்கு அத்தியாவசியமான உணவாகப் பயன்படும் நீர்ச் செடிகளின் இலைகளையும் இதில் ஏற்றிக்கொண்டு வரு கிறார்கள்.

மிகவும் பிரயாசைப்பட்டு உந்துகம்பின் (தாங்குபருமல்) உதவியால் இதனை ஓட்டுகிறார்கள். உந்துகம்பாகக் கோண லின்றி இருக்கும் மூங்கில் கழிகளை உபயோகப்படுத்து கிறார்கள். இக்கம்புகள் 11 அடி முதல் 16 அடிவரை நீளம் உள்ளவையாயும் இரண்டு முதல் மூன்று அங்குலம் வரை குறுக்களவு உள்ளவையாகவும் இருக்கின்றன.

ஒடாவி, வள்ளத்தைத் தள்ளி உந்து கம்பின் உதவியால் ஓட்டுகிறார். டிங்கியாக இருந்தாலும் கோசாவாக இருந்தாலும் அல்லது வேறு எதுவாக இருந்தாலும் வெயில், காற்று, மழை முதலியவற்றின் தாக்குதலுக்குப் பண்டங்களும் பிரயாணிகளும் உட்படாமல் இருக்க மேற்புறத்தின் நடுவே நாகத் தகடு, தகரம்—இவைகள் கிடையாவிடின் மூங்கிற்பாய் அல்லது தென்னை ஓலை முதலியவைகளால் செய்த வளைந்த மேற்கட்டியையுடைய கூண்டுகள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன. இவைகள், அவசியமாக இல்லாவிட்டால் எளிதில் அகற்றுவதற்கு ஏற்றவையாக அமைக்கப்பட்டிருக்கும். முன் பக்கமும் போதிய இடம் விடப்பட்டிருக்கும்.

இவை முற்காலத்தில் கேரள நாட்டின் தலைநகரான திருவனந்தபுரத்திலிருந்து கொல்லம், கொச்சி முதலிய இடங்களுக்குக் குறைந்த செலவில் மக்கள் செல்லும் போக்குவரத்துச் சாதனங்களாகப் பயன்படுத்தப்பட்டு வந்தன. இன்றுகூட இவைகள் கேரள நாட்டில் மிகக் குறைந்த அளவில் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன.

3. காசி

காசி முற்கூறிய இரு போக்குவரத்து சாதனங்களினின்று பெரிதும் மாறுபட்டது. இதைப் பெரிய தோணி என்று கூறலாம். இத்தகைய தோணிகள் முற்காலத்தில் சோழ நாட்டிலுள்ள காவிரியாற்றில் ஓடின.

இன்று வட இந்தியாவில் உள்ள பேராறுகளில் பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்வதோடு, கடற்கரையை அடுத்து இருக்கும் பட்டினங்களுக்கும் அருகில் இருக்கும் சிறிய தீவுகளுக்கும் பிரயாணிகளையும் பண்டங்களையும் ஏற்றிச் செல்லும் தோணியாக இது உபயோகப்படுகிறது.

இது ஒரு நல்ல போக்குவரத்து சாதனமாக இன்றும் மதிக்கப்படுகிறது. இதனை நீர்ப் போக்குவரத்துக்கு ஏற்ற ஒரு நல்ல வண்டி என்றுகூடக் கூறலாம்.

பேராறுகளில் இதை இயக்க ஒருவர் முதல் அறுவர் வரை அவசியம் தேவைப்படுகின்றனர்.

இது முற்கூறிய ஓடங்களைப் போன்று மட்டுமன்றிக் காற்றின் உதவியாலும் ஓடும் வளர்ச்சியடைந்த உயர்ந்த ஓடமாகும்.

காற்று அனுகூலமாக இருந்தால் இதை ஓட்டப் பெரிய அளவுள்ள இரு பாய்களைப் பயன்படுத்துகிறார்கள். காற்று இல்லாவிட்டால் எளிதில் பாய் வலித்தோட முடியாது. 4 முதல் 6 பேர்கள்வரை நீண்ட கைப்பிடிகளையுடைய துடுப்புகளை உபயோகித்து மிகச் சிரமப்பட்டு இதை ஓட்டு வார்கள்.

இத் தோணி முன்னர் கூறிய இரண்டு ஓடங்களையும் விடப் பெரிதாக இருப்பதால் அதிகமான பண்டங்களை ஏற்றலாம். எனவே, காற்று இல்லாவிட்டால் இதைச் சிரமப்பட்டே இயக்க வேண்டும்.

4. கெய்னு

கெய்னு என்று அழைக்கப்படும் வள்ளம், கிட்டத் தட்டக் கோசாவைப்போலக் கூண்டு உடையதாக இருக் கிறது. ஆனால், கோசாவின் முன்புற அமைப்பும் பின்புற அமைப்பும் இதனின்று வேறுபட்டன.

இதனை வங்கர்கள் பெரிய டிங்கி என்று கூறுகிறார்கள். இதை ஓட்டுவதற்கு ஏழு அல்லது எட்டுப்பேர்கள் தேவை யாக இருக்கிறார்கள்.

இது பெரிதும் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்லும் ஒரு நல்ல போக்குவரத்துச் சாதனமாகத் திகழ்கிறது. இந்த வள்ளம் புகை வண்டியைப்போல் ஆறுகளின் அல்லது கடற் கரைகளின் அருகில் உள்ள குறிப்பிட்ட ஊர்களில் உள்ள முக்கிய நிலையங்களில் நிறுத்தப்பட்டு அங்கு இறங்க வேண்டிய பிரயாணிகளை இறக்கிவிட்டு ஏற வேண்டிய பிரயாணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு வேகமாகச் செல்லும்.

தண்டு வலிப்பவர்கள் 6 பேர்களும், ஓர் ஓடாவியும், ஒரு துணை ஓடாவியும்கூடி நீரில் இதை வேகமாக ஓட்ட முடியும். நீராவிப் படகுகளும் இயந்திர மோட்டார்ப் படகுகளும் வருமுன் கெய்னு என்னும் இந்த வள்ளமே மக்களின் நீர்ப் போக்குவரத்துச் சாதனமாக நன்கு பயன்பட்டு வந்தது. இன்றும் நமது நாட்டில் இது நல்ல போக்குவரத்துச் சாதனமாகப் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது.

இயந்திரப் படகுகள் இருக்கும் இடத்திலும் அவை போகமுடியாத நீர்நிலைகளிலும் சிறிய கால்வாய்களிலும் தாராளமாகப் போய்ப் பெரும் பணியாற்றிவருகிறது. ஒடுக்கமான வாய்க்கால்களில் இயந்திரப் படகு சென்றால் அது தனது வேகமான ஓட்டத்தினால் நீரில் அலைகளை எழுப்பிக் கரைகளை இடித்துக் கரைத்துவிடுகிறது. எனவே சிற்றாறுகளிலும் கால்வாய்களிலும் இயந்திரப் படகுகளில் போக்குவரத்து நடத்துவது அனுகூலமாக இல்லை. ஆனால், கெய்னுவில் இத்தகைய கெடுதல் எதுவுமின்றிப் போக்குவரத்து எளிதில் நடைபெறுகிறது.

கேரள நாட்டில் இத்தகைய வள்ளங்களை இன்றும் நீண்ட தூர நீர்ப்பயணங்களுக்குப் பயன்படுத்தி வருகின்றார்கள்.

5. சாரங்கா

சாரங்கா என்பது நீண்டு குறுகிய ஒரு தட்டைவடிவமான வள்ளமேயாகும், இதுவும் முற்கூறிய கெய்னுவைப் போன்று மேலே இரு கூண்டுகளை உடையது. இதன் மேலே கூண்டுகள் இரண்டு அல்லது மூன்றுவரை அமைக்கப் பட்டிருக்கும்.

இந்த ஓடங்கள் இன்றும் வங்காளத்திலும் கேரளத்திலும் உபயோகப் படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. இது நெல், அரிசி, தேங்காய், எலுமிச்சம்பழம், செங்கல், ஓடு முதலிய பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லப் பெரிதும் பயன்படுகிறது.

இந்த வள்ளத்திற்குத் துடுப்பு எதுவும் பயன்படுத்துவதில்லை.

துடுப்புகளுக்குப் பதிலாக நீண்ட மூங்கில் கம்புகளும் கயிறுகளும் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. அலைமோதும் நீரில் சாரங்கா அசையவே அசையாது. அலைமோதும் ஆழமற்ற ஆறுகளிலும் உப்பங்கழிகளிலும் கடல் கரை ஓரங்களிலும் ஓடாவி தன் கையில் வைத்திருக்கும் (நீண்ட கதிர்போல் இருக்கும்) மூங்கிற் கம்பைக்கொண்டு தரையில் ஊன்றி உந்துவான். வள்ளம் உடனே ஓட ஆரம்பித்துவிடும். சிறிது தூரம் விரைவாக ஓடி அப்பால் வேகம் குறைய ஆரம்பிக்கும்.

மீண்டும் ஓடாவி மூங்கில் கம்பை நீரினுள் செலுத்தி அடியிலுள்ள தரைமீது ஊன்றிப் பலங்கொண்ட மட்டும் உந்தி வள்ளத்தை இயக்குவான். இவ்வாறு மீண்டும் மீண்டும் உந்துவதால் வள்ளம் ஓயாது ஓடிக்கொண்டே இருக்கும்.

6. சம்பான்

சம்பான் கடற்கரையோரங்களை அடுத்துக் கடலில் ஓடும் ஒரு சிறந்த ஓடமாகக் கருதப்படுகிறது. இது வங்காள விரிகுடாவில் வெள்ளை மலையெனப் பொங்கி எழும் அலைகளைப் பிளந்துகொண்டு செல்லும் ஒரு சிறிய ஓடம்.

இஃதன்றி இது ஆற்றிலும் கடலிலும் குறைந்த செலவில் நீண்ட தூரங்களுக்கும் விரைவில் செல்லும் அரிய நீர்ப் போக்குவரத்து சாதனம் என்று தைரியமாகக் கூறலாம்.

இது ஒரு சிறிய லேசான தோணி. இதன் பின்பகுதி தேளின் வாலைப்போல் இரு பக்கங்களிலும் உயர்ந்து நிற்பதாகத் தெரிகிறது.

இத் தோணியின் இரு பக்கங்களிலும் இரண்டு துடுப்புகள் இணைக்கப்பட்டிருக்கின்றன. இம்மாதிரி பெரிதாகக் கட்டப்பட்ட சம்பான் மாபெரும் சமுத்திரத்திலும் கரடு

முரடாகக் கனன்று எழும் அலைகளிலும் கலங்காது ஓடுகிறது.

பண்டுதொட்டு இத்தகைய தோணிகள் வங்கத்திலும் தமிழகத்திலும் கேரளாவிலும் ஈழநாட்டிலும் ஏராளமாக ஓடிக்கொண்டிருக்கின்றன.

வட இந்தியாவிலுள்ள வங்க மாநிலத்திலுள்ள சிட்டகாங் காறுபுளியாற்றில் ஓடிக்கொண்டிருக்கும் சம்பான் என்னும் தோணிகள் அங்குவரும் அயல்நாட்டுப் பார்வையாளர்களின் உள்ளத்தை மிகவும் கவர்ந்துவிடுகின்றன.

இத்தகைய தோணிகள் தென்கிழக்கு ஆசியாவிலுள்ள பல நாடுகளில் இன்றும் உபயோகத்தில் உள்ளன. சிங்கப்பூரில் சம்பான் தோணிகள் பெரிதும் உபயோகத்தில் இருந்தன.

வங்காளக் குடாக் கடலின் வாயிலில் உள்ள தீவான சேண்ட்விப் என்னும் இடத்தில் உள்ள மக்கள் இந்தத் தோணிகள் தங்கள் தீவில்தான் தோன்றின என்று கூறுகிறார்கள். இந்தத் தோணிகளை ஆழ்கடலிலும் அலைகளுக்கு அஞ்சாது எதிர்த்துச் செல்லும் 'வாயு பகவான்' என்று கட்டி முடித்தார்களாம்.

இன்று சாண்ட்விப் தீவில் வாழும் மக்கள் மகாஜனர் நாவோ என்று கூறப்படும் வேறொருவித தோணியை உபயோகப்படுத்துகிறார்கள். கப்பல் கட்டுகிறவர்கள் கப்பல் கட்டும் பொழுதும் பலகைகளை இணைக்கும் பொழுதும் பெரும்பாலும் இரும்பு ஆணிகளை உபயோகிப்பதில்லை. சாதாரணமாக வார்னிஷ் அடிக்காத ஆணிகளைக் கடல் உப்பு விரைவில் தின்று துருப்பிடித்துவிடுவதால் ஆணி நெகிழ்ந்து விடுகிறது. அதற்குப் பதிலாகக் கப்பல் கட்டுகிறவர்கள் மிகத் திறமையாக மூங்கிலால் செய்த ஆணிகளை உபயோகித்துப் படகுகளை இணைத்து உருவாக்கி விடுகிறார்கள்.

இந்தச் சம்பான் படகை இந்தியாவின் எல்லா இடங்களிலும் பார்ப்பதரிது.

இலங்கையில், இந்தியாவிலிருந்து சென்ற முஸ்லிம்கள் இன்றும் சம்மான்காரர்கள் என்று அழைக்கப்படுகிறார்கள். அரபி மொழி கற்ற ஓர் இந்திய முஸ்லிம் அறிஞரிடம் இதற்கு விளக்கம் தருமாறு கேட்டேன். ஆதியில் அரேபியர்கள் சம்பான் என்னும் படகில் ஏறி இந்தியாவிலிருந்து வந்ததால் சிங்களவர்கள் அவர்களைச் சம்மான்காரர்கள் என்று அழைத்தார்கள். மரக்கலத்தில் வந்தவர்கள் அரேபியர்கள் ஆதலால் அவர்களை மரக்கலராயர்கள் என்று தமிழர்கள் அழைத்தனர். மரக்கலராயர் என்ற பதம் நாளடைவில் திரிபுற்று மரக்காயர் என்று ஆயிற்று.

அந்த அராபியர்கள் வழி வந்த முஸ்லிம்கள் சம்மான்காரர்கள் என்றும் மரக்காயர் என்றும் அழைக்கப்பட்டனர். இப்பொழுது தமிழ் நாட்டிலுள்ள தமிழ் முஸ்லிம்களும் சம்மான்காரர்கள் என்றும் மரக்காயர் என்றும் அழைக்கப்பட்டு வருகின்றனர்.

கொழும்பில் ஆதியில் தமிழ் முஸ்லிம்கள் குடியிருந்த இடம் சம்மான் கோட்டை என்று அழைக்கப்பட்டு வருகிறது. இன்று அந்தச் சம்மான்கோட்டையில் அழகிய சிறிய பள்ளி கட்டப்பட்டுச் சம்மான்கோட்டைப்பள்ளி என்றுஅழைக்கப்பட்டுவருகிறது.

7. பான்சி

பான்சியை ஒரு சிறிய லேசான வாடகை வில்வண்டிக்கு ஒப்பிடலாம். இது அழகிய தோணி. இது நல்ல முறையில் அலங்கரிக்கப்பட்டிருக்கும். இதன் மேல்தட்டு நிலையானதாக ஒரு சிறிய அறைபோல் பலகையால் செய்யப்பட்டு, மேற்கட்டி (கூரை) மெருகிடப்பட்டு வண்ணந் தீட்டப்பட்டிருக்கும். இருப்பிடத்திற்குப் பஞ்சு அல்லது பறவைகளின் மெல்லிய இறகுகளால் அடைக்கப்பட்ட பட்டு மெத்தைகள் போடப்பட்டிருக்கும். உள்ளே படுக்கைகளும் விரிக்கப்பட்டு இருக்கும்.

இது ஓர் உல்லாசத் தோணி. தமிழகத்தில் இத்தகைய தோணிகள் இருந்ததற்கு எண்ணற்ற இலக்கியச் சான்றுகள் உண்டு. முற்காலத்தில் இவை நீரணி மாடங்களெனப் பட்டன.

வங்க நாட்டில் சில உயர் மக்களும் நிலக்கிழார்களும் தங்களின் சொந்தத் தேவைக்காகச் சில ஓடங்களைப் பாதுகாத்து உபயோகித்து வருகின்றூர்களாம்.

வங்க நாட்டுப் பொதுமக்கள் இதை அளவிற்கு அதிகமாக வாடகை கொடுத்து உபயோகித்து வருகின்றூர்கள்.

8. பசரா

பசரா என்பது ஒரு பச்சை வண்ணப் படகாகும். இப்படகு இன்றும் கிழக்குப் பாகிஸ்தானில் உபயோகப்படுத்தப் பட்டுவருகிறது. இந்தப் பசராப் படகு காஷ்மீர நாட்டிலுள்ள பெரிய ஏரிகளில் பயன்படுத்தப்பட்டுவரும் வீட்டுப் படகை ஒத்ததாகும்.

இது ஏரியில் ஓடும்பொழுது நீரில் மிதந்து செல்லும் ஓர் அழகிய மாளிகைபோல் காட்சி அளிக்கிறது. இப் படகைக் காஷ்மீர மக்கள் வீடாகவே எண்ணி அதில் இரவும் பகலும் குடியிருந்து வருகிறூர்கள்.

காஷ்மீர மக்களிற் பலர் இந்தப் படகிலே பிறந்து, படகிலே வாழ்ந்து, படகிலே இறக்கிறூர்கள் என்பதைக் கேட்க நமக்கெல்லாம் பேராச்சரியமாக இருக்கிறது. இப் படகு இரண்டு அல்லது மூன்று பகுதிகளாகப் பிரிக்கப் பட்டுள்ளது. இதில் சமையலறையும் குளிப்பறையும் உண்டு. அதோடு சாப்பாட்டு அறையும் கொலு அறையும் பள்ளி அறையும் இருக்கின்றன.

ஆற்றிலோ, ஏரியிலோ இப்படகைச் செலுத்தக் குறைந்தது ஆறு ஆட்கள் தேவை. இது ஏனைய படகுகளைப்போல தண்டு துடுப்பு உடையதாய் இருக்கும்.

வங்க நாட்டு ஜாகிர்தார்கள் தங்களின் உல்லாசப் பிரயாணத்திற்கும் தங்கள் நண்பர்களுக்கு விருந்தளிப்பதற்கும் இதைப் பாதுகாத்து வைத்திருக்கின்றார்கள்.

இன்று தம் வாழ்க்கையில் ஒரு மாறுதலுக்காக வங்க நாட்டுப் பெரு வணிகர்கள் சிறிய நாட்டுப் படகுகளில் ஏறிப் பொழுது போக்கி வருகின்றார்கள்.

இப்பொழுதுகூட எண்ணற்ற சிறிய பசராக்கள் டாக்கா நகரிலுள்ள சாதர்கட்டில் காணப்படுகின்றன.

இந்தியப் பிரிவினைக்குப் பின்னரும் பாக்கிஸ்தானில் பல உயர்தர அதிகாரிகளும் அமைச்சர்களும் தகுந்த வீட்டு வசதி கிடையாமல் பசராவில் வாழ்ந்து வருகின்றார்கள். ஒரு பசராவிற்கு நாள் ஒன்றுக்கு வாடகை ரூபாய் நாலுக்கு மேல் ஏழுக்குள்ளாக இருக்கும்.

வங்கத்தில் இப்பொழுது பிரசாரங்களுக்கு இது பெரிதும் உபயோகப்படுகிறது. சமயப் பிரசாரகர்களும், சாதுக்களும், சந்நிதானங்களும் இப்படகை விரும்பி உபயோகித்து வருகின்றார்கள்.

மாநில அரசாங்க விளம்பர இலாகாக்கள்கூட இத்தகைய படகுகளைச் சினிமாப் படங்கள் காட்டுவதற்கும் ஏனைய பொது வேலைகளுக்கும் உபயோகித்து வருகின்றன.

9. இயந்திரப் படகுகள்

நீராவி இயந்திரப் படகுகள் பழைய பாய்மரப் படகுகளின் ஸ்தானத்தை இன்று பற்றிக்கொண்டு விட்டன. நமது நாட்டின் எல்லாப் பகுதிகளிலும் பல்வேறுவிதமான படகுகளும் பாய்க் கப்பல்களும் தோணிகளும் மறைந்து வருகின்றன. அவற்றின் பெயர்களைக்கூட மக்கள் மறந்து வருகின்றார்கள். அவைகளுக்குப் பதிலாக நீராவிப் படகுகளும், நீராவிக் கப்பல்களும் இயந்திர மோட்டார்ப் படகுகளும், இயந்திர ரப்பர் படகுகளும் மலிந்து வருகின்றன.

நாள்தோறும் தவறாது ஆறு, வாய்க்கால் முதலியவைகளில் பிரயாணம் செய்யும் நீராவிப் படகுகள் வட இந்தியா

விலும் தமிழகத்திலும் பெரிதும் வளர்ந்து வருகின்றன. அப் படகுகளின் வளர்ச்சிக்கு அதிகமான வாய்ப்புகளும் உள்ளன.

ஒருவர் உள்நாட்டு நீர் வழியாக இயந்திரப் படகுகள் மூலம் இன்று நீண்ட தூரம் தாராளமாகப் பிரயாணம் செய்யலாம்.

நீராவிக் கப்பல்கள் மூலம் டாக்காவிலிருந்து பாரிசால், நாராயண்கஞ்ச், சாந்தப்பூர் முதலிய இடங்களுக்கெல்லாம் போய்வரலாம்.

இந்த நீராவிப் படகுகள் இரண்டு தட்டுகளையுடையன வாய்ப் பிரயாணிகளையும் பண்டங்களையும் ஏற்றிச் செல்லத் தயாராய் நிற்கின்றன.

இவைகளைச் சென்னை, தூத்துக்குடி, கொழும்பு முதலிய இடங்களில் தாராளமாய் காணலாம்.

1928-ம் ஆண்டில் நமது தேசியத் தலைவராய் இருந்த திரு. சத்தியமூர்த்தி ஐயர் அவர்கள், 'இந்தியா சுதந்திரம் பெற்றால் கங்கையைக் காவேரியுடன் இணைப்போம்' என்று கூறினர். இன்று அவருடைய வாரிசாகவும் அரசியல் மாணவராகவும் மதிக்கப்படும் 'பச்சைத் தமிழர்' திரு. காமராசர் தலைவர் சத்தியமூர்த்தி அவர்களின் வாக்குப் பொய்யாகப் போய்விடாமல் அதை நிறைவேற்றிவைக்கவேண்டும் என்று ஆசைப்படுகின்றோம்.

நமது பழம்பெரும் பாண்டியர் துறைமுகமாக இருந்த கொற்கை நகரை மீண்டும் புதுப்பிக்கவேண்டும். கொற்கையிலிருந்து சேரநாட்டுத் துறைமுகமாக இருந்த வஞ்சிவரை பெரிய கால்வாய் வெட்டி அரபிக்கடலையும் பாக்கு நீரிணையையும் இணைத்து அதற்குப் பாண்டியன் கால்வாய் என்று பெயரிட்டு, மாஸ்கோ வால்க்கா கால்வாயைப்போல் இந்தக் கால்வாயிலும் இயந்திரப் படகுகள், நீராவிப் படகுகள் செல்லத்தக்கதாய்ச் செய்யவேண்டும். அது தமிழகத்தில் இருந்து மறைந்துபோன கப்பற்கலையை வளர்க்கச் செய்யும் தலைசிறந்த தேசத் தொண்டாயிருக்கும்.

17. மகராட்டிரம்

தமிழர்களைப் போல் மராட்டியர்களும் கப்பல் கட்டும் கலையை நன்கு உணர்ந்திருந்தனர். மகராட்டிரர்கள் கட்டிய போர்க்கப்பல்கள் உருக்கினுற் செய்யப்பட்டவை போல் உறுதி வாய்ந்திருந்தன. அவர்தம் கப்பற்படை செப்பற் கரிய சிறப்புடையதாய் விளங்கியது.

கிறித்தவ சகாப்தத்தின் ஆரம்ப காலத்திலே தமிழர் கள் ஐரோப்பியர்களோடு வணிகத் தொடர்பு கொண்டிருந் தனர். மகராட்டிரர்கள் மேனுட்டிலுள்ளவர்களோடு எவ் விதத் தொடர்பும் கொண்டவர்களாய்க் காணப்படவில்லை. மேலும் அவர்களின் பழைய வரலாறுகள் நமக்கு அதிக மாகக் கிடைக்கவும் இல்லை.

என்றுலும், சிவாஜி என்ற மகராட்டிர மாவீரன் காலத் தில் (கி. பி. 1674—1680) மகராட்டிர இனத்தவர்கள் மதர்ந்து கிளர்ந்து எழுந்தனர். நாடு வளம் பெற்றுயர்ந்தது. மக்கள் நாட்டுப் பற்று மிக்கோராய்த் திகழ்ந்தனர். தொழில்கள் பெருகின. வணிகம் வளர்ந்தது. கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. அம்பிகளும், தோணிகளும், போர்க்கப்பல் களும் பெருகின. கப்பல் கட்டுவதற்கும், செப்பனிடுவதற் கும் நல்ல பயிற்சி அளிக்கப்பட்டது.

மகராட்டிரர்களின் கப்பற்படை ஒப்பற்ற பெருமை வாய்ந்ததாய்த் திகழ்ந்தது. கப்பற்படை வீரர்களும் தளபதி களும் நாட்டுப்பற்று மிக்குடையவர்களாய் வீரஞ் செறிந்த வர்களாய் விளங்கினர். அவர்கள் கட்டிய போர்க்கப்பல்கள்

அவர்களின் ஆற்றலையும் நுண்ணறிவையும் விளக்குவதாய்த் திகழ்ந்தன.

அவர்களின் நாடு சிறிது. அவர்களின் கடற்படையும் சிறிதுதான். என்றாலும் வலிமை மிக்குடையது. "வல்லவனுக்குப் புல்லும் ஆயுதம்" என்னும் பழமொழிக்கொப்பச் சிறிய கடற்படையைக் கொண்டு பெரிய நாட்டையும் சிறந்த கடற்படையையும் சுக்கு நூறாக உடைத்தெறிந்து விடத் தக்கோராயிருந்தனர். எனவே மகராட்டிரக் கடற்படை உலகப் புகழ் பெற்றதாய் விளங்கிற்று. அதன் பெருமை என்றும் பொன்றாவண்ணம் பாட்டிலும் ஏட்டிலும் இடம் பெற்றது.

சின்னஞ்சிறு மகராட்டிர நாடு, பென்னம் பெரிய ஆட்சியாய் 'இந்துஸ்தானத்தின் பேரரசு' எனப் பெருமையோடு பறையடித்த மொகலாய அரசைச் சிறுமையடையச் செய்தது. மகராட்டிரர்களின் மகத்தான கடற்படை மாபெரும் மொகலாயக் கடற்படையைப் பல முறை புறமுதுகிட்டோடச் செய்தது.

அது மட்டுமா? ஆங்கில போர்ச்சுக்கீசியப் போர்க்கப்பல்கள் மகராட்டிரப் போர்க்கப்பல்களின் முன் மண்டியிட்டன. மகராட்டிரக் கடற்படை அவ்வெள்ளையர் ஆட்சிக்குச் சிம்ம சொப்பனமாக இருந்தது.

இந்தியாவின் நீண்ட வரலாற்றில் மகராட்டிர நாடும், அதன் தலைவர் சிவாஜியின் பெயரும் பொன்னெழுத்துக்களாற் பொறிக்கப்பட்டுள்ளன.

வரலாற்றுப் புகழ்.

தமிழகத்தில் ஆங்கில ஆட்சியை அடியோடு கல்லி எறியக் கனன்றெழுந்த புலித்தேவனைப் போல், கட்டபொம்மனைப் போல், மகராட்டிரத்தில் மொகலாயர்களோடும் ஆங்கிலேயர்களோடும் போர்ச்சுக்கீசியர்களோடும் சிவாஜி தன் இறுதி மூச்சுள்ளவரை போராடி, இந்திய மக்களின் வீரத்திற்கும் நாட்டுப் பற்றுக்கும் நல்ல எடுத்துக்

காட்டாகத் திகழ்ந்தார். சிவாஜி இன்று இந்தியாவின் இணையற்ற தேச பக்தர்கள் வரிசையில் வைத்துப் போற்றப் படுகின்றார்.

இந்தியாவின் வரலாற்றை வரைந்த அயல்நாட்டு வரலாற்றறிஞர்களிற் பெரும்பாலோர் மகராட்டிரர்களது ஆட்சியின் ஆரம்பத்தைப் பற்றியும் அவர்களின் ஆட்சி முறையைப் பற்றியும் அவர்களின் கப்பற்படையின் சிறப் பைப் பற்றியும் மகராட்டிரப் படைகள் ஈட்டிய வெற்றி களைப் பற்றியும் அதிகம் எழுதியதாக நமக்குத் தெரியவில்லை.

ஆனால் எவரும் சிவாஜியைப் பற்றி எழுதத் தவறி யதே இல்லை. ஐரோப்பியர்கள் எழுதிய வரலாறுகளில் சிவாஜியைப் பற்றிக் குறிப்பிடும் பகுதிகள் இந்து முஸ்லிம் வேற்றுமைகளை வளர்க்கும் முறையிலே எழுதப்பட்டுள்ளன.

பொது நோக்கோடு வரலாற்றை நோக்கும் அறிஞர் களுக்கு, அன்னியர் ஆதிக்கத்தை அகற்றிப் பாரத நாட் டிற்கு விடுதலை அளிக்க முன் வந்த உரிமை வீரனாக, தேச பக்தனாக, தியாகச் செம்மலாகச் சிவாஜி தோற்றமளிப்பார்.

சிவாஜியின் மூக்கைப் பற்றியும் நாக்கைப் பற்றியும் தாடியைப் பற்றியும் நாடியைப் பற்றியும் அனுவசியமாக விரித்துக்கூறும் வரலாற்று நிபுணர்கள் சிவாஜி ஒரு சிறு கடற் படை வைத்திருந்தார் என்று இரண்டு வரிகள் எழுதி முடித்து விடுகின்றார்கள். சிவாஜியின் சீரிய கடற்படை யைப் பற்றியும் அதன் அரும்பெரும் வலிமையைப்பற்றியும் கடற்போரில் அது வெற்றி யீட்டுவதற்கு நடத்திய அரும்பெரும் சாகசங்களைப் பற்றியும் குறைந்தது 50 பக்கங்களாவது வரைய வேண்டுமே? அது மட்டும் அவ்வர லாற்றாசிரியர்கள் கண்களுக்குப் புலப்படுவதில்லை.

இந்திய மக்களின் சுருக்கமான வரலாறு என்ற நூலை அறிஞர் திரு. தாராசந்த் என்பவர் ஆங்கிலத்தில் யாத் துள்ளார். அதில், "சிவாஜி தன் வாழ்க்கையின் ஆரம்ப காலத்திலே மகராட்டிர மாநிலத்தின் கடற்கரையைக்

காப்பதற்கும் கடல் வணிகத்தை வளர்ப்பதற்கும் கப்பல்களும் கடற்படையும் அவசியம் என்று கண்டார்.

"அவர், இரவும் பகலும் இடைவிடாது முயன்று மகராட்டிர மாநிலம் காக்கக் கப்பற்படையை உருவாக்கினார். அது, சான்சிராவின் சித்திசுகளோடும் மொகலாயர்களோடும் போர்ச்சுக்கீசியர் ஆங்கிலேயர் முதலியவர்களோடும் பகையை வளர்த்தது, மகராட்டிரக் கடற்படை வீரர்களின் மாபெரும் செயல்கள் ஆண்மை மிக்க அருஞ் செயல்களாக மிளிர்ந்தன. ஆனால், பெரும் பலன்கள் எதுவும் விளையவில்லை." என்று எழுதியுள்ளார்.

இவர், மகராட்டிரர்களின் எழுச்சியின் பயனாக மொகலாயர்களும் போர்ச்சுக்கீசியர்களும் ஆங்கிலேயர்களும் இந்திய மண்ணை ஆக்கிரமித்ததை விட்டு ஓடிப் போய்விடவில்லை என்று குறிப்பிட்டுள்ளார். ஆனால், அவ்வெழுச்சியினால் இந்தியர்களின் வீரம் நிலைநாட்டப்பட்டது என்று நாம் கருதுகின்றோம்.

மொகலாயர்களின் விரோதி.

மொகலாயர்கள் கப்பல் கட்டுவதில் கைதேர்ந்தவர்களாக இல்லை. அவர்களுக்கு கப்பல் கட்டும் பாரம்பரியத்துவம் எதுவும் இல்லை. கப்பல்கட்டும் கலை நூலைக் கண்டும் அறியார்கள். அவர்களிட மிருந்த கப்பல்கள் எல்லாம் இந்தியர்களின் உதவியினால் கட்டப் பெற்றவைகளே யாகும். மொகலாயர் கப்பல்கள் சில சூரத் முகத்திற்கு வந்தன. அவைகளிலிருந்த தங்கக் கட்டிகளையும் வெள்ளிப் பாளங்களையும் ஆங்கிலக் கடற் கொள்ளைக்காரர்களும் அரக்கானியக் கடற்கொள்ளைக்காரர்களும் கவர்ந்து சென்றனர். அதனால் சிவாஜி மொகலாயர்களின் கையாலாகாத தன்மையை நன்குணர்ந்தார்.

மொகலாயர்களின் கப்பல்கள் அடிக்கடி சூரத் துறைமுகங்களுக்கு வந்து மகராட்டியர்களைப் பயமுறுத்துவதை

யும் தமது நாட்டில் ஒற்றுடல் புரிவதையும் கண்ட சிவாஜி மொகலாயர்களின் கடற்படையைக் கருவறுக்கக் கருதினர்.

அயல்நாட்டு ஆக்கிரமிப்பாளர்களாகிய மொகலாயர் களை அழித்து அவர்களின் உடலை இந்திய நாட்டு மரஞ் செடி கொடிகளுக்கு உரமாக்க விரும்பி மகராட்டிர நாட்டிலே ஒரு கடற்படையை அமைத்தார். கப்பற் கலையைக் கசடறக் கற்றூர்; தம் கடற்படை வீரர்களுக்கும் கற்பித்தார். கி. பி. 1640-ம் ஆண்டிலேயே கடற்படை மகராட்டிரத்தில் அரும்பிவிட்டதென்றாலும் சிவாஜியின் காலத்திலேதான் அது உயர்நிலை அடைந்தது. சாசி பாசைலே துக்கோசின் துணையோடு மகராட்டிரக் கடற்படை போர்ச்சுக்கீசியக் கடற்படையோடு மோதிப் பெரும் வெற்றியீட்டியது. இந்தத் துக்கோசின் மகன்தான் சிவாஜியின் நம்பிக்கைக் குரிய கடற்படைத் தளபதியாய்க் கீர்த்தியோடு விளங்கிய காஞேசி ஆங்கிரே என்பவராகும்.

மகராட்டிர மாவீரன் சிவாஜியின் ஆணைப்படி காஞேசி ஆங்கிரே தலைமையின் கீழ் ஒரு "இராட்சத கடற்படை" எழுந்தது.

வீர சிவாஜி

சிவாஜி என்ற மாவீரன் மகராட்டிர மாநிலத்தின் மணி மகுடத்தைச் சூடிக்கொண்டு மக்களின் வாழ்வை வளப் படுத்தினன். மக்களை ஒன்று திரட்டினன். நாடுகாக்கத் தரைப்படை, குதிரைப்படை, கடற்படை முதலியவைகளைக் கட்டி யெழுப்பினன். நாட்டு மக்களின் உதிரக் குழாய்களில் புதிய உதிரம் ஓடச் செய்தான். வணிகர்களை அழைத்து 'நீங்கள் அரசாங்கத்திற்குரிய வரிகளை ஒழுங்காக வழங்கி வந்தால் உங்களுக்கு வேண்டிய எல்லா வசதிகளும் பாது காப்பும் அரசாங்கம் அளிக்கும்' என்று கூறினன்.

1698-ஆம் ஆண்டு மகராட்டிரக் கடற்படை திருத்தி அமைக்கப்பெற்றது. கடற்படையின் தலைமைத் தளபதி யாக காஞேசி ஆங்கிரே என்பவர் நியமிக்கப்பெற்றூர்.

அவரை அரசாங்கம் பாராட்டிப் பட்டமும் பரிசும் அளித்தது. ஆங்கிரேயின் அரும்பெருந் தலைமையில் மகராட்டிரக் கடற்படை மதர்ந்து கிளர்ந்தெழுந்தது. அப்படை இராசகோட், கோல்பா. காந்தரி, சாகர்காட் போன்ற பல அரிய கடற்கரை அரண்களைத் தன் ஆதிக்கத்தில் வைத்துக் கொண்டது.

மேற்குக் கடற்கரைப் பகுதியினின்று மக்கமா நகரிற்குப் புனித யாத்திரை செல்லும் முஸ்லிம் மக்களுக்கும் வணிகர்களுக்கும் பாதுகாப்பு அளிப்பதற்காக மொகலாய அதிகாரிகள் சில ஆட்களை நியமித்தனர். ஆனால் மகராட்டிரக் கடற்படை அவர்களோடு அடிக்கடி மோதவேண்டிய அவசியமேற்பட்டது. இதனால் மொகலாயப் படைகள் திடீரென்று எழுந்து எதிர்பாரா வண்ணம் மகராட்டிரப் படைகளைத் தாக்கி அவர்களின் அரண்களைக் கைப்பற்றிக் கொண்டன. ஆனால் இந்த வெற்றி நீடித்து நிலைத்திருக்கவில்லை. 1691-ஆம் ஆண்டு காஞேசி ஆங்கிரேயின் தலைமையில் மகராட்டிரக் கடற்படை கனன்றெழுந்து இழந்த அரண்களையெல்லாம் மீண்டும் கைப்பற்றியதோடு, அங்குள்ள மொகலாயர்களின் கடற்படை சாதனங்களையெல்லாம் சொந்தமாக்கிக் கொண்டது. மகராட்டிர வீரர்கள் தங்கள் சொத்தை வட்டியோடு மீண்டும் பெற்றுக் கொண்டனர் என்று கூறலாம்.

மகராட்டிரக் கடற்படையிடம் அடிபட்ட மொகலாய சாம்ராச்சியக் கடற்படை வெட்கி, போர்ச்சுக்கீசியரோடு உடன்படிக்கை செய்துகொண்டு மீண்டும் மராட்டியர் கடற்படையை எதிர்த்தது.

நாட்டுப் பற்றும் உறுதியான உள்ளமும் அஞ்சா நெஞ்சமும் வாய்ந்த காஞேசி ஆங்கிரே, பாரத நாட்டை அடிமைப்படுத்தி அதைச் சுரண்டி வாழ விரும்பிய பகைவர்களாகிய போர்ச்சுக்கீசியர்களும் மொகலாயர்களும் ஒன்று கூடி உடனடியாக மகராட்டிரத்தை அழிக்கத் திட்டமிட்டு வருவதை மக்களுக்கு எடுத்துக் காட்டினார். நாடு முழுவதும் கொதித்தெழுந்தது. அரசு அன்னியர்களை அடியோடு

அழிக்க ஆணையிட்டது. எல்லாப் படைகளும் வீறுகொண் டெழுந்தன. காஞேசி ஆங்கிரே தலைமையின் கீழ் கடற் பறை குன்றென நிமிர்ந்து நின்றது, பகைவர்களின் பயங் கரமான தாக்குதலைச் சமாளித்து எஃகுச் சுவர்கள்போல் நின்று நாட்டைக் காத்தது. பகைவர்கள் தாக்கி ஓய்ந்ததும் அவர்கள் மீது பாய்ந்து அடித்தது. பகைவர்கள் மண்டி யிட்டனர். மொகலாயர்கள் சமாதானத்திற்கு வந்தனர். மகராட்டிரர்களுக்குக் காண்டரி கோலா கோட்டைகளை அளித்து நிலவரியில் மூன்றில் இரு பகுதியைக் கொடுத்து விடுவதற்கு இணங்கினர். இதனுல் சமாதானம் நிலவியது.

இதன் பின், படிப்படியாய் அன்னியர்கள் ஆதிக்கம் சரிய ஆரம்பித்தது. மகராட்டிரர் ஆதிக்கம் வலுத்தது. மொகலாயர்களின் மதிப்புக்குன்றியது. என்ருலும் பெயரள வில் ஆள்வோர்களாய் இருந்து வந்தனர்.

மகராட்டிரர் கடற்படை வலுவுற்று வளர்ந்து வந்தது. அரபிக் கடலில் மகராட்டிரக் கப்பல்கள் தங்களின் வெற்றிக் கொடி நிலவ எங்கும் உலவி வந்தன. அவர்களின் போர்க் கப்பல்கள் 30 40 பீரங்கிகளைத் தாங்கிக்கொண்டு மேற்குக் கடற்கரை முழுவதும் ஆதிக்கம் செலுத்தி வந்தன. ஆனுல் ஐரோப்பிய வெள்ளைச் சுரண்டல்காரர்கள் அனைவரோடும், குறிப்பாகக் கிழக்கிந்திய கும்பினியார்களோடு மோதத் தலைப்பட்டது.

செரியா, காண்டரி முதலிய அரண்களைக் கைப்பற்றப் பகைவர்கள் நடத்திய பயங்கரமான தாக்குதல்கள் அனைத் தையும் காஞேசி ஆங்கிரே சமாளித்து அவர்களது மண்டை யில் அடித்து விரட்டினுர். அவரது கடற்படை அளவிலாத வெற்றியை எய்தியது. பகைவர்கள் ஒடிப் பதுங்கினர். இதனுல் காஞேசியின் புகழ் பரவியது. மாரதர் கடற்படை யின் பெருமை எங்கும் நிலவியது. ஐரோப்பிய சுரண்டல் காரர்கள் நடுங்கினர்.

1719-ஆம் ஆண்டு மகராட்டிரர்களின் மாபெரும் காண்டரி அரணைக் கைப்பற்ற ஆங்கிலக் கும்பினி தயாராகி

வந்தது. திடீரென்று பீரங்கிப் பிரயோகமும் செய்தது. தக்க சந்தர்ப்பத்தில் கடற் கழுகு என்று வெள்ளையர் கூறும் கானோஜி தன் படையுடன் வந்தார். பகைவர்களின் பலத்தையும் போர்த் தந்திரங்களையும் நன்கறிந்த கானோஜி பதினான்கிற்கு மேற்பட்ட போர்க்கப்பல்களோடும் போதிய ஆயுதங்களுடனும் போந்து பகைவர்களின் எதிர்ப்புகளை யெல்லாம் சமாளித்து இறுதியில் அவர்களின் கப்பல்களைச் சாடி மரண அடி கொடுத்துப் புறமுதுகிட்டோடும்படி விரட்டினார்.

அடிமேல் அடிபட்டும் ஆங்கிலக் கும்பினிக்காரர்களும், போர்ச்சுக்கீசியர்களும் ஒய்ந்துவிடவில்லை. அடிக்கடி பலவிதமான தந்திரங்களைச் செய்து மகராட்டிரப் படைக்குத் தொந்தரவு கொடுத்து வந்தனர். கி. பி. 1720-ல் இரு சாராரும் கூடி விசயதுர்க்கா ஆற்றில் நின்ற மகராட்டிரர்களின் பதினாலு கப்பல்களைச் சுட்டெரித்து விட்டனர். ஆனால் விசயதுர்க்கா அரணிற்கு எவ்விதச் சேதமும் விளைவிக்கவில்லை. இரண்டு ஆண்டுகள் சென்று இரு பகைவர்களும் கூடி கோலபா கோட்டையைத் தாக்கிப் பார்த்தனர். ஆனால், கானோஜியின் கடற்படை அங்கு போனதால் அவர்களின் எண்ணம் பலிக்கவில்லை. அதனால் தந்திரக்காரக் கிழக்கிந்திய கும்பினி மீண்டும் சமாதானம் பேச முன் வந்தது. கானோஜி அந்தச் சமாதானக் கோரிக்கைகளை நிராகரித்துவிட்டார். அதனால் கும்பினி உலாந்தாக்காரர்களைத் தூண்டி விசயதுர்க்கா அரணைக் கைப்பற்ற முயன்றது. அதிலும் அவர்களுக்கு வெற்றி கிட்டவில்லை.

கிழக்கிந்திய கும்பினி ஆட்சி பெரும் பொருள் செலவிட்டு டெர்பி என்ற போர்க் கப்பலைக் கட்டியிருந்தது. கானோஜி எலியைப் பிடிப்பதுபோல் எளிதில் அந்தப் போர்க் கப்பலைக் கைப்பற்றிக்கொண்டார். அத்தோடு அயல் நாட்டு பகைவர்களான உலாந்தா, பிரெஞ்சுக்காரர்களின் கப்பல்களையும் கைப்பற்றினார். கானோஜியின் கடற்படை எழுச்சியால் தங்கள் வணிகத்திற்கு ஆபத்து நேரிடாது பாதுகாக்கக் கிழக்கிந்தியக் கும்பினி ஆண்டொன்றுக்கு 50,000

பவுன்கள் செலவிட்டு நாள்தோறும் முகாரி இராகம் பாடி முணுமுணுத்து வந்தது. வெள்ளையர்களின் நல்லகாலம் 1929-ம் ஆண்டு கானேசி ஆங்கிரே இறந்தார். பாரத நாடு துக்கம் கொண்டாடியது. அவரது இடத்தை அடைந்த அவரது மகன் தந்தையின் பேற்றைப் பெறும் திறன்வாய்ந்தவராக இல்லை. மகராட்டிரக் கடற்படையின் தலைமைப் பதவி பலவீனமுற்றதாய் இருந்தது. மகன் சமபாசி ஆங்கிரே சிறு சிறு வெற்றிகள் ஈட்டி நின்றாலும் கடற்படைத் தலைமைப் பதவியின் குறைபாட்டைப் பகைவர்கள் நன்கு உணர்ந்துவிட்டனர். அதோடு சமபாசிக்கு அவரது தம்பியின் எதிர்ப்பும் சேர்ந்து பெரும் தொல்லை அளித்தது.

உலாந்தாக்காரர்களின் கடற்படை பாக்வெல் தலைமையில் விசயதுர்க்கா ஆற்றில் அலையலையாய் வந்து மகராட்டிரர்களின் கடற்படையைத் தாக்கியது. பகைவர்களின் தாக்குதலைச் சமாளிக்க முடியாது மகராட்டிரக் கடற்படை பின்வாங்கியது. பகைவர்கள் அதைப் பிடிக்கவும் இல்லை, அழிக்கவும் இல்லை. அது வெற்றிகரமாய்ப் பின்வாங்கியது. அப்பால் கி. பி. 1742-ம் ஆண்டில் சமபாசி ஆங்கிரேயும் இறந்தார். அவருக்குப் பின் அவரது உறவினரான துளசி என்பார் கடற்படைக்குத் தலைமை தாங்கினார். பதவிக்கு வந்ததும் தன் குடும்பத்தையும் நாட்டையும் ஒற்றுமைப் படுத்த முயன்றார். அவரது முயற்சி முழுவதும் வெற்றி பெறவில்லை.

துளசி மகராட்டிரக் கடற்படையின் தலைமைப் பதவியை ஏற்றதும் படை முழுவதையும் திருத்தி அமைத்தார். கானேசி காலத்தில் இருந்ததைவிடப் போர்க் கப்பல்களும் பீரங்கிகளும் அதிகரிக்கப்பட்டன. போர் வீரர்களும் அதிகமானோர் இருந்தனர். கானேசியைவிடப் பரங்கியர்களுக்குத் துளசியிடம் அதிகமான பயம் எழுந்தது. மீண்டும் மேலைக் கடல் முழுதும் மகராட்டிர வீரக் கடற்படை வெற்றி நடைபோட்டு உலவிவந்தது.

வெள்ளையர்கள் துளசியின் கடற்படையை வியந்து பாராட்டினர். இவரது கப்பற்படை உறுதி வாய்ந்தது. போர்த் தந்திரங்களையெல்லாம் நன்கு பயின்றறு; வீர மிக்கது. பல கடற் போர்களில் ஈடுபட்டு அனுபவம் வாய்ந்த தாய் விளங்கியது. போர்க் கப்பல்களில் பல பீரங்கிகள் பொருத்தப்பட்டன. மகராட்டிரக் கடற்படை பகைவர் களின் கப்பல் தென்பட்டால் ஒரு நொடிக்குள் அதைச் சாடும் மகோன்னதமான சக்தி வாய்ந்தது. கி. பி. 1750-ம் ஆண்டு துளசி உலாந்தாக் கடற்படையைத் தாக்கி ரூபீ, விசிலஸ்ட் போன்ற கப்பல்களைக் கைப்பற்றி 115 பீரங்கி களைக் கவர்ந்து கொண்டார். மீண்டும் உலாந்தாக்காரர் களின் மூன்று போர்க் கப்பல்களைக் கைப்பற்றி இரண்டை எரித்தார். நிரம்ப ஆயுதங்களையும் பீரங்கிகளையும் சூறை யாடினர்.

நமது உரிமைக் கவிஞர் பாரதியாரின், "காலனும் அஞ் சக்கலக்கும் மராட்டர்" என்ற புகழுக்கேற்ற பெருமை வாய்ந்ததாய் மகராட்டிரக் கடற்படை விளங்கியது.

பாரத நாட்டின் பல்வேறு சிற்றரசர்கள் ஒருவருக் கொருவர் போட்டியும் பொறாமையும் கொண்டவர்களாய் இருந்து வந்தனர். ஒருவரோடொருவர் போரிட்டு நாட் டையும் நாட்டின் செல்வங்களையும் அழித்து வந்தனர். பகைவர்களை விரட்டுவதற்குக்கூட இவர்கள் ஒற்றுமைப்பட வில்லை. எனவே, பகைவர்கள் இவர்களைத் தனித் தனியாய் எதிர்த்து ஒடுக்க முடிந்தது. இந்நிலை மகராட்டிரர் கடற் படையின் வலிமையையும் ஓரளவு பாதித்தது. அவர்கள் இறுதியில் கும்பினி ஆட்சியோடு கி. பி. 1755-ம் ஆண்டு ஓர் ஒப்பந்தம் செய்துகொண்டனர். "ஆங்கிலேயர்களோடு நட்புக்கொண்டு வாழ்ந்தவர்களும் இல்லை; அவர்களோடு பகைத்துக்கொண்டு கெட்டுப்போனவர்களும் இல்லை" என்ற முதுமொழிக்கேற்ப, பரங்கிகளோடு ஒப்பந்தம் செய்து, படைகளைக் குறைத்த மகராட்டிரர்கள் இறுதியில் வாழ் விழந்தனர்.

இந்த ஒப்பந்தத்திஞல் மகராட்டிரர்களுக்கு அதிக ஊதியம் கிடைப்பதுபோல் காணப்பட்டது. ஆனால் வரலாற்றுசிரியர் இந்த ஒப்பந்தம் ஆங்கில ஆட்சி இந்தியாவில் நிலைத்து நிற்க வழிவகுத்தது என்று கூறுகின்றனர்.*

ஆரம்பத்தில் ஆங்கிலேயர் ஒப்பந்தப்படி புனாவிலிருந்து கொங்கணம் வரையுள்ள அரண்கள் பலவற்றைக் குறைத்துக் கொண்டனர். ஆனால் ஏகபோகமாகக் கப்பல் கட்டும் தொழிலை வளர்த்தனர். அதிகமான பண்டங்களைத் தங்கள் கப்பல்களில் ஏற்றித் தொலைவிலுள்ள நாடுகளுக்கு அனுப்பும் வணிகத்தைத் தம் வசப்படுத்திக்கொண்டனர். இந்தியர் பெரிய கப்பல்களைக் கட்டமுடியாத நிலையை உருவாக்கினர். இந்திய மக்கள் பழங்காலப் படகுகளை மட்டும் வைத்துக் கொண்டு வாழ்வு நடத்தி வந்தனர். வணிகமும் நடத்தினர்.

வஞ்சகத்தின் வெற்றி

இந்தியக் கப்பல் தொழிலை கும்பினியார் சூழ்ச்சியால் கெடுத்தனர். கூடிக்கெடுக்கும் குணம் வாய்ந்த கும்பினியார் அரசியல் தந்திரத்தால் மகராட்டிரக் கடற்படை அழிவுற்றது. ஆங்கிலேயர் மகராட்டிர மாநிலத்தைக் கவர்ந்ததோடு, படிப்படியாகப் பாரத மணித்திருநாடு முழுவதையும் கவர்ந்து, இருபதாம் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதிவரை இந்தியாவின் மன்னர்களாய் நாட்டைச் சுரண்டிக் கொழுத்து வந்தனர். இந்தியக் கப்பல் வரலாற்றின் வெற்றிகரமான சகாப்தம் ஆங்கிலக் கும்பினிக்கும் பீசுவாக்களுக்கும் இடையே ஏற்பட்ட ஒப்பந்தத்தின் பயனாக முடிவுற்றது.

மகராட்டிரக் கடற்படைக்கு கோல்பா, சொர்ண துர்க்கா, விசயதுர்க்கா, பம்பாய் முதலிய இடங்களில் கப்பல்கள் கட்டும் பெரிய தளங்கள் இருந்தன. அவற்றில் ஓடம், தோணி, நாவாய் போன்ற படகுகளும், கப்பல்களும் கட்டப்பட்டு வந்தன. சரக்கேற்றும் கப்பல்களும் பிரயாணக்

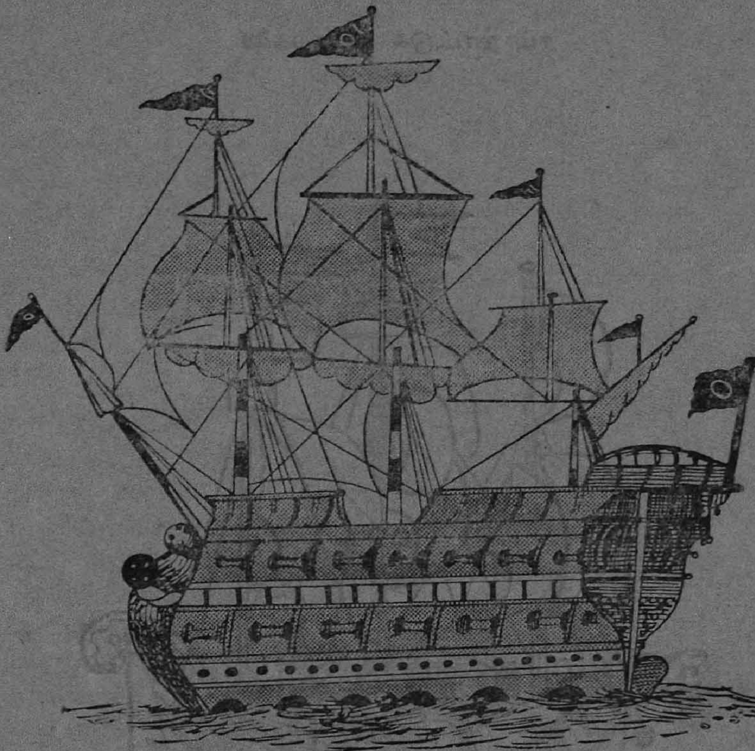
* *An Introduction to the study of Indian History by D. D. Kosambi P. 8. (Bombay) 1956.*

கப்பல்களும் கட்டப்பட்டு வந்தன. மகராட்டிரர்களைப் பின்பற்றி குசராத்தியர்களும், பார்சிக்காரர்களும் கேரளத்தோடும் கிழக்கு ஆப்பிரிக்காவோடும் பெருமளவில் கப்பல் வணிகம் நடத்தி வந்தனர். இவ் வணிகர்கள் அரசாங்கத்திற்கு வரிகள் செலுத்தி வந்தனர். இவ்வரிகள் மூலம் மகராட்டிர அரசாங்கம் ஆண்டொன்றுக்கு நான்கு இலட்ச ரூபாய்கள் சம்பாதித்து வந்தது. ஆழ்கடல் வணிகம் நாவாய், பெரிய மரக்கலம் மூலமாயும், கடற்கரையோர வணிகம் தோணிகள், ஓடங்கள் மூலமாயும் நடைபெற்று வந்தது. மீன்பிடிக்கும் தொழிலும் வணிகமும் கட்டுமரங்கள் மூலம் நடைபெற்று வந்தன.

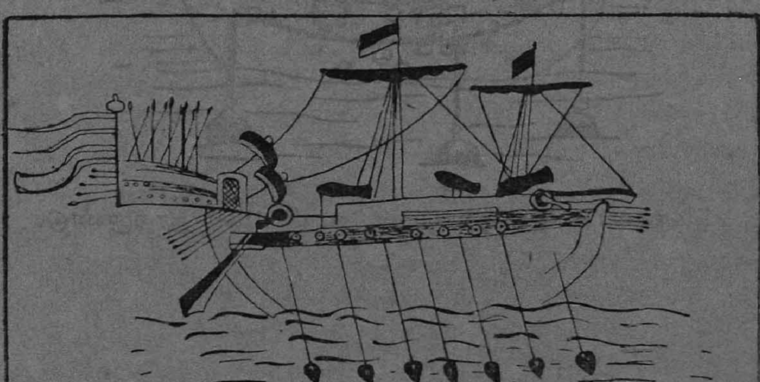
மகராட்டிரர்களுக்குக் கப்பல் கட்ட நல்ல தளங்கள் இருந்ததோடு அவர்கள் நாட்டில் கப்பல் கட்ட நல்ல மரங்களும் ஏராளமாக இருந்தன. எல்லாவற்றிற்கும் மேலாக மகராட்டிரர்கள் கப்பல் கட்டுவதில் நல்ல அனுபவமும், திறமையும், அறிவும் உடையவர்களாய் விளங்கினுர்கள். மேலும் அவர்கள் கப்பல்கட்டுவதில் பிற நாட்டாரிடமிருந்தும் பல புதிய முறைகளை அறிந்து நன்கு பயன்படுத்தி வந்தனர்.

மகராட்டிரக் கடற்படை உள்நாட்டில் தலைதூக்கிய கடற்கொள்ளைக் கூட்டங்களைத் தலைத்தூக்கா வண்ணம் வீழ்த்தியது. அதோடு கடற்கொள்ளையில் கைதேர்ந்த வெள்ளையர்களான போர்த்துக்கீசிய, உலாந்தா கடற்கொள்ளைக் கூட்டங்களையும் கருவறுத்துக் கடல் வணிகம் சுமுகமாக நடைபெற வழி வகுத்துவிட்டது.

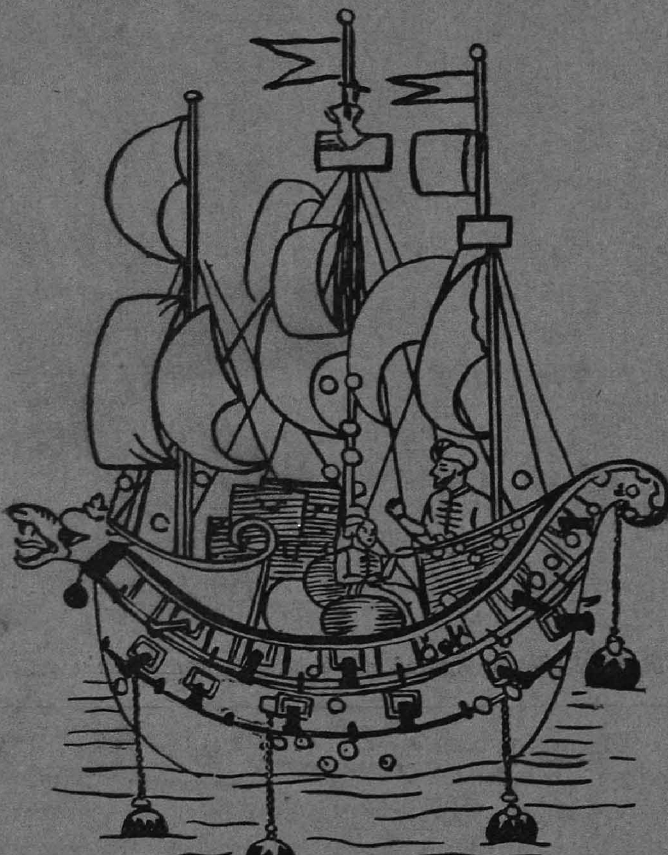
அரபிக் கடலில் ஒரு காலத்தில் சிங்கம்போல் ஆதிக்கம் செலுத்திய மகராட்டிரக் கடற்படையின் பெருமை இந்திய நாடுள்ளவரை போற்றத்தக்கது.



சிவாஜியின் மகராட்டிரக் கடற்படைக் கப்பல்.



மகராட்டிரப் போர்க் கப்பலின் முன்னணியம்.



மொகலாய போர்க்கப்பல். கி. பி. 16-ம் நூற்றாண்டு.

18. மகதம்

ஆரிய பூமியில் உள்ள மகத நாட்டில் சிசுநாகர் என்பவரால் நிறுவப்பட்ட ஆட்சி கி. மு. 600-ம் ஆண்டு முதல் நிலவி வந்தது. சிசுநாகர் வம்சத்தில் தோன்றிய பிம்பிசாரர் காலத்தில் மகத நாடு மாபெரும் நாடாக விரிந்தது. பிம்பிசாரர் மகன் அஜாத சத்துரு தன் தந்தையைக் கொன்று அரசிருக்கையை அடைந்தான் என்று வரலாறு கூறுகிறது. இவன் காலத்தில் மகத நாடு விரிவடைந்து பாடலிபுரம் தலைநகராக எழுவதற்கு அடிகோலப்பட்டது. இங்கு பௌத்தமும் சமணமும் ஓங்கின. சிசுநாகர் வம்சத்திற்குப்பின் மகதத்தில் நந்தர்கள் என்ற வேறொரு வம்சத்தின் ஆட்சி அரும்பியது. இவர்கள் ஆட்சியிலும் மகதம் சிறப்புற்று விளங்கிவந்தது.

நந்த வம்சத்து அரசனை விரட்டிவிட்டுக் குப்த வம்சம் மகதநாட்டிலே ஆட்சிக்கு வந்தது. சந்திரகுப்த மௌரியன் (கி. மு. 327-29) அரச கட்டிலேறினன். சந்திரகுப்தன் தன் அன்னையின் நினைவாகத் தம் வம்சத்திற்கு மௌரிய வம்சம் என்று பெயர் சூட்டிக்கொண்டான்.

சந்திரகுப்தன் ஆட்சியில் படைகள் திருத்தி அமைக்கப்பட்டன. முன்னர் கரிப்படை, பரிப்படை, தேர்ப்படை, காலபடை மட்டும் இருந்தன. இப்பொழுது புதிதாகக் கப்பற்படை நிர்மாணிக்கப்பட்டது. கப்பல் கட்டும் தளங்களும் இறங்கு துறைகளும், சுங்கச் சாவடிகளும் கலங்கரை விளக்குகளும் அமைக்கப்பட்டன. எண்ணற்ற படகுகளும்,

ஓடங்களும், தோணிகளும், நாவாய்களும், சரக்கேற்றும் கப்பல்களும் பிரயாணக் கப்பல்களும் போர்க் கப்பல்களும் பெருமளவிலே கிளம்பின. கப்பற்படையைக் கவனிக்கவும், வணிகக் கப்பல்களையும் பிரயாணக் கப்பல்களையும் கவனிக்கவும் அரசாங்கத்தில் தனி இலாகாவும் தனி அமைச்சும் தனிச் சட்டமும் எழுந்தன. மேலும் கப்பற்படையை அரசாங்கம் கண்ணும் கருத்துமாகக் கவனித்து வந்தது. ஐந்து உறுப்பினர்களைக்கொண்ட ஆறு சபைகள் இருந்தன. சந்திரகுப்தனுக்குப்பின் அவன் மகன் பிந்துசாரனும் அவனுக்குப்பின் அவன் மகன் அசோகனும் அரசிருக்கையில் அமர்ந்து குப்த ஆட்சியைப் பலப்படுத்தினர்; விரிவுபடுத்தினர்; திறம்பட ஆட்சி முறையை வகுத்து உலகப் புகழ்பெற்று விளங்கினர்.

மௌரிய ஆட்சி தலைதூக்குமுன் கிரேக்க மாவீரன் அலெச்சாந்தர் இந்தியாமீது செய்த பயங்கர ஆக்கிரமிப்பு இந்தியாவில் பல படகுகளும் தோணிகளும் நாவாய்களும் போர்க்கப்பல்களும் தோன்றத் தூண்டியது. இந்திய நாட்டிலுள்ள கப்பல் கட்டும் தொழிலாளர்கள் ஊக்கமுடன் உறுதி வாய்ந்த பல படகுகளும் கப்பல்களும் கட்டி உதவினர்.*

கி. மு. 4-ம் நூற்றுண்டிலே தமிழகத்தில் மட்டுமன்றிப் பாரத நாட்டின் பல பகுதிகளிலும் பல்வேறு விதமான படகுகளும் கப்பல்களும் கட்டப்பட்டன. அவைகள் அனைத்தும் இந்தியாவிலே, இந்தியக் கப்பல் நிபுணர்களால், இந்திய பொருள்களைக்கொண்டு கட்டப்பட்டன. 8000 போர் வீரர்களையும் பல்லாயிரம் குதிரைகளையும் நினைத்த நேரத்தில் எந்த நாட்டிற்கும் ஏற்றிச் செல்லத்தக்க கப்பல் வசதிகள் இந்தியாவில் இருந்தனவென்று மிகவும் நம்பத் தகுந்த ஒரு மதிப்பீட்டைத் தாலமி என்ற ஆசிரியர் தந்துள்ளார்.

கர்ட்டியஸ், டியோடோரஸ் போன்ற அறிஞர்கள் கி. பி. நான்காம் நூற்றுண்டின் முற்பகுதியில் மகத நாட்டில்

**Early History of India by Vincent Smith P. 55.*

10,000 மரக்கலங்கள் இருந்தனவென்று குறிப்பிட்டுள்ளார்கள். அர்ரியன் போன்ற கிரேக்க எழுத்தாளர்கள் 800 கப்பல்கள் இருந்தனவென்று கூறுகிருர்கள். ஆனல் தாலமி என்ற அறிஞர் 2000 கலங்கள் இருந்தன என்று மதிப்பிடுகின்ருர். திரு. டர்க் இராபர்ட்சன் என்ற பேரறிஞர், "பஞ்சாப் நாடு பேராறுகள் நிறைந்த நாடு. அவ்வாறுகள் கப்பல் பிரயாணம் செய்வதற்கேற்றவை. அவ்வாறுகளின் வழியே மக்கள் படகுகள், தோணிகள் மூலம் ஓர் ஊர்விட்டு மற்ருேர் ஊருக்குச் சென்று வந்தனர். கப்பல்கள் நாட்டை வெற்றி கொண்ட ஆளவந்தார்கள் கைகளில் இருந்தன. அவர்கள் நாட்டில் உள்ள எல்லாக் கப்பல்களையும் சேர்த்து வைத்திருந்தனர். செமிராமிஸ் இந்தியாவை ஆக்கிரமிக்கும் பொழுது அவர்களை எதிர்க்க 4000 கப்பல்களுக்குமேல் திரண்டிருந்தன. முகம்மத் கஸ்னவி பாரத நாட்டை ஆக்கிரமிக்கும்பொழுது அவரை எதிர்க்க இந்தியக் கப்பல்கள் அதே எண்ணிக்கையில் திரண்டன. அயின் அக்பரி என்ற நூல் மூலம், அக்காலத்தில் இந்தியாவில் நீர்வழிப் போக்குவரத்துகள் அதிகம் நடைபெற்றன என்றும் சிந்துவில் மட்டும் 4000 கலங்கள் இருந்தனவென்றும் தெரிகிறது."* என்பர்.

இற்றைக்கு இரண்டாயிரம் ஆண்டுகளுக்கு முந்திய இந்தியாவின் மரக்கல வளர்ச்சியைப் பற்றி திட்டவட்டமாக அறியவேண்டுமானல் மகத நாட்டு வரலாற்றைத்தான் நோக்கவேண்டும். சந்திரகுப்தன் கி. மு. 321-ம் ஆண்டிலிருந்து கி. மு.297-ம் ஆண்டுவரை செங்கோல் ஓச்சிவந்தான். அவனது ஆட்சியில் கப்பல் கட்டுதல், பழுது பார்த்தல், கப்பற்படையினர்க்குப் பயிற்சி அளித்தல், சிறந்த தளபதிகளை நியமித்தல், அவர்களின் திறமைக்கேற்ப உயர் பதவிகள் அளித்தல் முதலியவைகளைக் கவனிக்க அரசாங்கம் தனி இலாகாவை ஏற்படுத்தி இருந்தது.

**Disquisition Concerning Ancient India P. 196.*

கடற்போரில் மடிந்த கடற்படை வீரர்களுக்கு மரியாதை காட்டப்பட்டது. சிறந்த வீரர்களுக்கு இறந்த பின் நடுகல் நடப்பட்டது. சந்திரகுப்தனின் போர்க் கப்பல்களின் நிர்வாகக் குழுவைப் பற்றியும் கப்பல் இலாகாவைப் பற்றியும் அயல் நாட்டவர் குறிப்புகளில் இருந்துதான் தகவல் பெறவேண்டும் என்ற அவசியம் இல்லை. எண்ணற்ற அகச் சான்றுகள் நமக்குக் கிடைத்துள்ளன.

அயல் நாட்டவர்களாள தாலமி, மெகஸ்தனிஸ் ஸ்டிரா போன் போன்ற அறிஞர்களின் குறிப்புகளைவிட, சந்திர குப்தனின் அரசவையில் அரசனின் அந்தரங்க ஆலோசகராக அமர்ந்திருந்த அறிவிற் சிறந்த அமைச்சன் கௌடில்யன் ஆக்கிய அர்த்த சாஸ்திரம் என்னும் அரிய பொருளாதார நூலினின்று நாம் அதிக விஷயங்களை அறியமுடியும். இந்நூல் இந்திய இலக்கிய வரலாற்றில் ஒரு முக்கியமான மைல் கல்லாக இருப்பதோடு இந்திய நாகரிகத்தின் ஓர் ஒளி விளக்காகவும் ஒளிர்கிறது.

அர்த்த சாஸ்திரத்தில் மௌரிய ஆட்சியில் இருந்த கப்பல்களைப் பற்றியும், அரசின் கப்பல் இலாகாவைப் பற்றியும், நிர்வாக முறைகளைப் பற்றியும் கூறப்பட்டிருப்பதை அறிஞர் இராதா குமுத் முகர்ஜி 'இந்தியக் கப்பல் தொழில்' என்ற தமது நூலில் விளக்கியுள்ளார். அதன் சுருக்கம் வருமாறு:

"மௌரிய ஆட்சியில் கப்பல் இலாகா மிகச் சிறந்த முறையில் சீர்பெற அமைக்கப்பட்டிருந்தது. கப்பல் இலாகாவிற்கு ஒரு தலைவர் நியமிக்கப்பட்டிருந்தார். அவர் நாவுத்திரியஸ் (*Superintendent*) என்று அழைக்கப்பட்டார். அவர் கப்பல் ஓட்டுவது சம்பந்தமான தொழிலுக்கு முழுப் பொறுப்பாளியாக இருந்தார். ஆழ்கடலில் கப்பல்களைச் செலுத்துவதற்கும் அவரே பொறுப்பாளி. இயற்கையாக அல்லது செயற்கையாகத் தோன்றிய எல்லா ஆறுகளிலும் ஏல்வாய்களிலும் குளங்களிலும் ஏரிகளிலும் கடலிலும்

கப்பல்கள் அல்லது தோணிகள், ஓடங்கள் செலுத்துவதற்கு அவரே அதிகாரியாவார்.

"கப்பல்கள் ஓட்டுவது சம்பந்தமாகப் பலவித நியதிகள் உருவாக்கப்பட்டிருந்தன. கப்பல்களின் மேற்பார்வையாளர் தற்காலம் இருக்கும் துறைமுகக் கமிஷனர் போன்றவராக இருந்துவந்தார். அவரது முதற்கடமை தனது துறைமுகத்தின் எல்லா வருவாயும் ஒழுங்காக வருகிறதா, ஏதுவும் விடுபட்டு இருக்கிறதா என்று கவனிப்பதாகும்.

"மேலும், அக்காலத்தில் கப்பலின் சக்திக்கும் அளவுக்கும் வகைக்கும் ஏற்ப வரிகள் விதிக்கப்பட்டன. கடற்கரையிலுள்ள கிராமங்கள் அல்லது ஆற்றங்கரைகளிலுள்ள நகரங்கள், ஏரிக் கரையிலுள்ள ஊர்கள் ஒழுங்காகக் குறிப்பிடப்பட்ட தொகையை வரியாகச் செலுத்தவேண்டும் மீன் பிடிப்பவர்கள் லைசென்ஸ்பெறத் தம்வருவாயில் ஆறில் ஒரு பகுதியை அரசாங்கத்திற்குச் செலுத்தவேண்டும்.

"துறைமுகப் பட்டினத்தில் உள்ள வணிகர்களும்கூடச் சுங்க வரி கொடுக்க வேண்டியதாக இருந்தது. பிரயாணிகள் எல்லோரும் கப்பல் கேள்வு கொடுக்க வேண்டும். அரசாங்க அலுவலாகச் செல்லும் அதிகாரிகள்கூட ஒரு குறிப்பிட்ட தொகை கப்பல் கூலியாகச் செலுத்தி வந்தனர்.

"அரசாங்கம் பல கப்பல்களைக் கட்டியிருந்தது. அரசாங்க அதிகாரிகள் முத்துக்குளிக்கவும், சங்குகள் எடுக்கவும் மீன் பிடிக்கவும், வாடகையாகக் குறிப்பிட்ட தொகையைப் பெற்றுக்கொண்டு, கப்பல்களையும் படகுகளையும் தோணிகளையும் கொடுத்து வந்தனர்.

"கப்பல்களை அரசு தனது சொந்த உபயோகத்திற்கு எவ்விதக் கட்டணமும் இன்றி உபயோகித்து வந்தது. துறைமுக மேலதிகாரிக்குக் கொடுக்க வேண்டிய தொகையோடு பல்வேறு விதமான படகு வரிகளும் கொடுக்க வேண்டியதாக இருந்தது. இவைகள் வாணிப வாழ்வின் நிலையை நன்கு உணர்த்துவனவாக இருந்தன.

"ஒரு மனிதன் ஒரு சிறு கன்றுக் குட்டியையோ, அதைப் போன்ற பிராணியையோ கொண்டு சென்றாலும் ஒரு மாசா என்னும் நாணயம் கப்பற் கூலி கட்டவேண்டும். ஒரு பொருளைத் தலையிற் சுமந்து சென்றாலும் தோளில் தூக்கிச் சென்றாலும் அப்பொருளுக்கும், ஒரு பசுவினையோ அல்லது ஒரு குதிரையினையோ கப்பலில்ஏற்றிக் கரைக்குக் கொண்டு விட்டால் அதற்கும் இரண்டு மாசா என்னும் நாணயம் கொடுக்கவேண்டும். ஓர் எருமை அல்லது ஒரு காளைமாடு அல்லது ஓர் ஒட்டகம் படகில் ஆற்றைக் கடக்கவேண்டு மானல் அதற்குக் கூலியாக நான்கு மாசா செலுத்தப்பட வேண்டும்.

"ஆற்றைக் கடக்க ஒரு சிறு வண்டி கப்பலில் ஏற்றப் பட்டால் அதற்கு ஐந்து மாசாவும், நடுத்தர வண்டிக்கு ஆறு மாசாவும், பெரிய வண்டிக்கும் அதை இழுத்துச் செல்லும் மாடுகளுக்கும் ஏழு மாசாவும் கபபற்கூலி வசூல் செய்யப் பட்டது.

"விற்பனைக்காக இருந்தாலும் சரி இல்லாவிட்டாலும் சரி ஒரு மூட்டைக்கு நான்கு மாசா செலுத்த வேண்டும். பெரிய ஆறுகளில் பாரங்களை ஏற்றிச் செல்வது ஆபத்தான காரிய மாக இருந்ததால் மேற்கண்ட காரியங்களுக்கு இரண்டு மடங்கு வரி விதிக்கப்பட்டது. இவ்வாறாக வாகனங்கள், விலங்குகள், வணிக சம்பந்தமான பொருள்கள் அடங்கிய பொதிகள் ஆகியவைகளுக்குத் தனி வரியும் கப்பல் வரியும் சேர்த்து வசூல் செய்யப்பட்டன.

"இஃதன்றி உண்மையான விஷயங்களை உற்றறிந்து எல்லாவிதமான வரித் தகுதிகளையும் வரும்படிகளையும் கவனிக்கும் பொறுப்பு கப்பல் மேலதிகாரியிடம் ஒப்புவிக்கப் பட்டிருந்தது. இதோடு பல துறைமுக விதிகளை வற்புறுத் தும் வரிகளின் பொறுப்பு முழுதும் அவரிடம் விடப்பட் டிருந்தது.

"எப்பொழுதாவது தட்ப வெட்பக் கோளாறுகளால் எழும் கடல் கொந்தளிப்பில் அல்லது புயல் காற்றில் சிக்கி

அல்லற்பட்ட கப்பல்கள் துறைமுகத்திற்கு வந்தால் மேலதிகாரியின் முதற் கடமை, தாயகம் வந்த பிள்ளையைத் தாய் அன்புக்கரம் நீட்டி அணைத்துக்கொள்வதுபோல் உபசரித்து உதவுவது. அக் கப்பல்களுக்கு ஆயத் தீர்வை வாங்கக் கூடாதென்று விதிவிலக்குச் செய்யப்பட்டிருந்தது. எந்தக் கப்பலாய் இருந்தாலும் சரக்கேற்றிச் செல்லும் கடற் பிரயாணத்திலுலோ, ஆற்றுப் பயணத்திலுலோ, அழிந்தும் பழுதுபட்டும் இருந்தால் அதற்கு ஆயத் தீர்வை அரை விகிதந்தான் வாங்கவேண்டும்.

"அக் கப்பல்கள் பழுது பார்க்கப்பட்டுப் பயணம் செய்வதற்குரிய பக்குவமான நிலைக்கு வந்த பின்னரே வரியை வாங்கிக்கொண்டு பயணம் செய்ய அனுமதிக்க வேண்டும்.

"கப்பல்கள் எப்பொழுதாவது வணிகம் செய்யப் புறப்பட்டுச் செல்லும்பொழுது பழுதுபட்டுள்ளன என்று கண்டாலும் அல்லது ஓட்டுவதற்கு ஆட்கள் தேவை என்று கண்டாலும், கப்பல்களின் மேலதிகாரியின் தலையாய கடமை அவற்றுக்கு உதவி அளிப்பதாகும். அரசாங்கம் உதவி அளியாமல் இருந்தால் அதனுல் ஏற்படும் நஷ்டம் எந்த வர்த்தகராலும் ஏற்பட்டதாகக் கருதப்படமாட்டாது; அரசாங்கக் கப்பல்களுக்கு ஏற்பட்ட இடையூறுகவே கருதப்படும். எனவே அரசாங்க மூலதனத்தைக்கொண்டே அதற்கு வேண்டிய காரியங்கள் செய்யவேண்டும்.

"கப்பல்களுக்குப் பழுது வராமல் மேலதிகாரி பலவித பாதுகாப்பு முறைகளைச் செய்யவேண்டும். ஆடி மாதத்திலிருந்து கார்த்திகை மாதம்வரை மழையால் ஆறுகளின் கரைகள் அழிந்து கிடக்கும். அக்காலத்தில் ஆறுகளைத் தாண்டும்பொழுது லைசென்ஸ் பெற்ற ஓடங்கள் கண்டிப்பாகக் கவனித்து நடக்கவேண்டும். கோடைக்காலத்தில் அல்லது மாரிக்காலத்தில் பேராறுகளின் துறைமுகங்களில் பெரிய கப்பல்கள் பந்தோபஸ்தாக இறங்குகின்றனவா என்பதை மேலதிகாரி கவனிக்கவேண்டும். கப்பலில்

அத்தியாவசியமான அதிகாரிகள் இருக்கிறார்களா என்பதைக் கப்பலில் ஏறிப்போய்ப் பார்வையிடவேண்டும்.

"கப்பல் தலைவனும், துடுப்பைப் பிடித்து உந்தும் பல ஊழியர்களும், நீரினின்று கரையில் உள்ள முனைகளில் கப்பல்களைக் கட்டுவதற்கும் அவிழ்த்து விடுவதற்கும் போதிய ஆட்களும் உண்டா என்று கவனிக்கவேண்டும்.

"சிறு படகுகள் சிற்றாறுகளில் மட்டும் ஓடுமென்பதையும் மழை காலங்களில் நீர் பெருக்கெடுத்து ஓடுவதால் இவைகளுக்குப்பல இன்னல்கள் எழும் என்பதையும் மறந்துவிடக் கூடாது.

"ஆறுகளைக் கடப்பது சம்பந்தமாகவும் துறைமுகங்கள் சம்பந்தமாகவும் பல கண்டிப்பான விதிகள் கப்பலின் பந்தோபஸ்திற்காக ஏற்படுத்தப்பட்டிருந்தன. அனுமதியின்றி ஆறுகளைக் கடத்தல் அல்லது துறைகளை அடைதல் தடுக்கப்பட்டிருந்தது.

"பகைவர்களோ அல்லது துரோகிகளோ எவராயினும் தப்பமுடியாதிருப்பதற்காகப் பல அரிய ஒழுங்குகள் செய்யப்பட்டு இருந்தன. ஆறுகளைக் கடந்து செல்வதற்கு வழிகளும் துறைகளும் காலங்களும் திட்டவட்டமாக வரையறுக்கப்பட்டிருந்தன. இதை மீறி நடப்பவருக்கு அபராதம் விதிப்பதற்கும் தண்டனை அளிப்பதற்கும் சட்டம் செய்யப்பட்டிருந்தது.

விதிவிலக்குகள்

"எவராக இருந்தாலும் ஆறுகளில் குறிப்பிட்ட துறைகளைத் தவிர்த்து எந்த இடத்தில் பயணம் செய்தாலும் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு முன்னரோ, பின்னரோ பயணஞ் செய்தாலும் $26\frac{3}{4}$ பணம் அபராதம் செலுத்தித் தீரவேண்டும். பொதுஜன நன்மைக்காக அல்லது இன்றியமையாத வணிக நலத்திற்காகச் செல்வதற்கு இவ்விதிகளில் விலக்கு அளிக்கப்பட்டுள்ளது.

"எந்த இடத்திலும் எந்த நேரத்திலும் கீழ்க்கண்ட காரணங்களுக்காகத் தாராளமாக ஆறுகளைக் கடந்து செல்லலாம்:

1. மீன் பிடிப்பவர்களின் தொழிலை மேற்கண்ட விதிகள் கடுமையாகப் பாதிப்பவையாக இருந்தால்.

2. மரக்கறிகளை ஏற்றிச்செல்லவும், புற்கள், பூக்கள், பழங்கள் ஏற்றிச்செல்லவும், தோட்டக்காரர்கள் காய்கறி வணிகர்கள் ஆகியவர்கள் விரைவாகச் சென்று தாங்கள் விரும்பும் காரியங்களைச் செய்வதற்கும்.

3. சந்தேகிக்கப்பட்ட குற்றவாளிகளைப் பின்தொடர.

4. தூதர்கள் முன்கூட்டியே செல்லும் மற்றத் தூதர்களைப் பின்தொடர.

5. வேலைக்காரர் படைக்குரிய சாமான்களைச் சுமந்து செல்ல.

6. தங்களுடைய சொந்தப் படகுகளில் செல்ல,

7. வாழ்க்கைக்கு அத்தியாவசியமான வித்துக்களையும், பண்டங்களையும் ஏனைய பொருள்களையும் சேறும் சகதியுமுடைய மாவட்டங்களின் சிற்றூர்களில் உள்ள மக்களுக்கு விற்கும் வணிகர்கள், பார்ப்பனர்கள், சந்நியாசிகள், குழந்தைகள், வயதானவர்கள், துயரப்பட்டவர்கள், அரசதூதர்கள், கருவுற்றிருக்கும் பெண்கள் முதலியவர்கள் ஆறுகளைக் கடப்பதற்கு மேலதிகாரி இலவசமாக அனுமதிச்சீட்டு வழங்குவார்.

"இந்த நாட்டிற்கு அடிக்கடிவரும் அந்நிய நாட்டு வணிகர்களுக்கும் இலவச அனுமதிச்சீட்டு வழங்கப்படும். ஆனால் அவர்கள் உள்ளூரிலுள்ள வணிகர்களுக்கு அறிமுகமானவர்களாக இருக்கவேண்டும். துறைமுகச் சட்டவிதிகளை மீறி நடப்பவர்களையும் பொதுஜன அமைதிக்கு ஆபத்தானவர்களையும் துஷ்டர்களையும் தண்டிக்கும் அதிகாரம் மேலதிகாரிக்கு இருந்தது.

"இவ்வாறு விதிகள் இயற்றிக் கடற்கொள்ளைக்காரர் களுடைய நாசவேலைகள் துடைக்கப்பட்டன. பகைவர் களின் நலனுக்காக உள்நாட்டில் ஊறு செய்யும் கப்பல்கள் ஆக்கினைக்குட்படுத்தப்பட்டன.

"கடற்சுங்க முறைகளையும் சட்டங்களையும் மீறித் துறை முகப்பட்டினங்களில் தன் கடல் வலிமையைக் காட்டும் கப்பல் எதுவானாலும் உடனடியாகத் தண்டிக்கப்பட வேண்டும்.

"எந்த மனிதனும் மற்றவனின் மகளையோ மனைவி யையோ அவனுடைய அனுமதியின்றிக் கரவாக அழைத்துச் சென்றாலும், எவராயினும் ஒருவர் மற்றவருடைய செல் வங்களை அவருக்குத் தெரியாமல் எடுத்துக்கொண்டு போவதாக அறிந்தாலும், சந்தேகிக்கப்பட்ட நபர்களைக் கண்டாலும், ஒருவர் குழப்பமான நிலையில் காணப்பட் டாலும், ஒருவர் எவ்விதமான மூட்டை முடிச்சுகளும் இல்லாத நிலையில் காணப்பட்டாலும், ஒருவர் தன்னுடைய கையில் விசாரணைக்குத் தப்பிய விலையுயர்ந்த சுமைகள் அடங்கிய சாமான்கள் வைத்திருந்தாலும், ஒருவர் அடிக்கடி பல்வேறு ஆடைகளால் தன் வேடத்தை மாற்றிக்கொள்வ தாய் அறிந்தாலும், ஒருவர் திடீரென்று துறவியாக மாறி னாலும், ஒருவர் ஒரு பெரிய நோயால் மிகுந்த கஷ்டமுறுவ தாகப் பாசாங்கு செய்துகொண்டிருந்தாலும், ஒருவர் பயங் கரமானவராகக் காணப்பட்டாலும், ஒருவர் விலையுயர்ந்த பண்டங்களை ஒருவரும் அறியாது எடுத்துச் செல்வதாக உணர்ந்தாலும், ஒருவர் இரகசியமான தூது வேலையாகச் செல்வதாக இருந்தாலும், ஒருவர் தன்னுடைய கைகளில் நச்சுப் பொருள்கள், வெடி மருந்துகள், அபாயகரமான ஆயுதங்கள் போன்ற பொருள்களை எடுத்துச் சென்றாலும், ஒருவர் நாடு விட்டு நாடு செல்லும் அனுமதிச் சீட்டு இன்றி நீண்ட தூரமுள்ள இடங்களிலிருந்து வந்தாலும், கப்பல் களின் மேலதிகாரிக்கு அவர்களை உடனடியாய்க் கைதுசெய்து

நீதிமன்ற விசாரணைக்கு அனுப்பும் அதிகாரம் வழங்கப் பட்டுள்ளது.

"ஒருவர் ஆற்றில் குறிப்பிட்ட காலத்திற்கு முன்னே பின்னே குறிப்பிட்ட துறைகளைத் தவிர்த்து ஏனைய இடத்தில் படகைச் செலுத்திப் பெரிய சுமைகளை இறக்கினாலும், அனுமதிச் சீட்டு இன்றி எங்கும் பயணம் செய்வதாக அறிந்தாலும் அவர்களின் பொருள்களை எல்லாம் பறிமுதல் செய்துகொண்டு அவர்களை அரசாங்கக் காவலாளர்கள் மூலம் கைது செய்து சிறையிலிட்டு நீதிமன்றத்தின் மூலம் தண்டனை பெறச் செய்யலாம்."

சந்திரகுப்தன் சூழ்ச்சித் திறன்மிக்க அமைச்சன் சாணக்கியனின் துணையால் அரசாங்கப் பண்டாரத்தில் பொன்னும் மணியும் குவியச் செய்தான்.

சந்திரகுப்தன் கப்பற்படையைக் கட்டி அமைத்ததும் கப்பல் வணிகத்தை வளர்த்ததும் கப்பற் போக்குவரத்தை ஒழுங்குபடுத்திய விதமும் போற்றத்தக்கவையேயாகும். அவன் கண்ட கப்பல் இலாகாவின் அமைப்பும் இலாகாவின் விதிகளும் மிகமிகச் சிறந்தவைகளேயாகும்.

ஆட்சிச் சிறப்பு

சந்திரகுப்தன் ஆட்சியை வடநாட்டார் ஆரிய ஆட்சிக்கு அரிய அகச்சான்ருக எடுத்துக் காட்டுகின்றார்கள். சந்திரகுப்தன் ஆட்சியோ, அவனுக்குப் பின்வந்த அசோகன் ஆட்சியோ கப்பல் தொழிலுக்கு அடிப்படையிட்டதாகச் சொல்ல முடியவில்லை. இவர்கள் ஆட்சியில் புதிய முறையில் பெரிய கப்பல்கள் பல கட்டப்பட்டன என்றும் எடுத்துக் காட்ட முடியவில்லை.

பொதுவாக மௌரியர்கள் காலத்தில் கப்பல்கட்டும் தொழில் இந்தியாவில் ஒழுங்காகவும் பெரிதாகவும் மலர்ந்தது. ஆனல் கப்பல் தொழில் அரசாங்கத்தின் கையில் இருந்தது.

சந்திரகுப்தன் அரசவையில் வீற்றிருந்த கிரேக்க அரச தூதர் மெகஸ்தனிஸ், கப்பல் கட்டும் தொழில் அரசாங்கத்தின் ஏகபோக உரிமையாய இருந்தது என்றும், கப்பல் கட்டும் தொழிலாளர்களைப் பொதுஜன ஊழியராகக் கருதி அரசாங்கம் அவர்களுக்குச் சம்பளமும் உம்பளமும் அளித்து ஊக்கி வந்தது என்றும், அவர்களை வேறு தனிப்பட்ட நபர்களிடம் வேலை செய்ய அனுமதியாமல் தடுத்து வந்தது என்றும் கூறுகிறார். (ஸ்டிரபோ *XV* 46)

இக் காலத்தில் நடைபெற்ற கப்பல் கட்டும் தொழிலைப் பற்றியும் போர்க் கப்பல்களைப் பற்றியும் இன்னும் சில முக்கியமான தகவல்களைப் பிளினி என்னும் ஆசிரியர் தந்துள்ளார். இந்தியாவிற்கும் இலங்கைக்கும் நடந்த கடல் போக்குவரத்தைப் பற்றியும் அதில் ஏற்பட்ட இன்னல்களைப் பற்றியும் அக் காலத்தில் திசை காட்டும் கருவிகளின்றிக் கார் இருளில் நட்சத்திரங்களின் மூலம் திசை தவறாது சென்றதைப் பற்றியும் பகலில் பல்வேறு விதமான பறவைகளைக்கொண்டு கப்பல் எந்த நாட்டின் பக்கத்தில் செல்கிறது என்பதையும் கடலில் பெரிய பாறைகள் இருக்குமிடங்களையும் அறிந்து (கப்பல்கள் அதில் மோதி உடைந்து விடாமல்) சாமர்த்தியமாய் ஓட்டிய விதத்தைப் பற்றியும் பாராட்டி எழுதியுள்ளார்.

மௌரியர்கள் ஆட்சியில் இந்தியாவின்கப்பல் வாணிபம் வளர்ந்தது. மௌரிய ஆட்சியின் பழைய வரலாறுகளில் ஒளி வீசும் அத்தியாயங்கள் பலவற்றில் கப்பல் தொழில் மின்னுகின்றது. இந்தியாவில் ஆங்கிலக் கும்பினி ஆட்சியில் அந்த அத்தியாயங்கள் ஒளியிழந்து நின்றாலும் இன்று மீண்டும் தம் பேரொளியைக் காட்ட முனைந்துள்ளன என்பதை மகிழ்ச்சியோடு குறிப்பிடலாம்.

நான்காம் பாகம்

உணவும்
போக்குவரத்தும்

“வடிக்கதிர் திரித்த வன்ஞாட் பெருவலை
இடிக்குரற் புணரிப் பௌவத்து இடுமார்
நிறையப் பெய்த வம்பி காழோர்
சிறையறுங் கழற்றிற் பரதவ ரொய்யுஞ்”

(நற்றிணை, 74 : 1-4)

19. மீன் உணவும் படகுகளும்

இன்று நமது நாட்டு மக்களை வாட்டி வதைத்துவருவது உணவுப் பற்றுக்குறை. இந்தியாவின் உணவுப் பிரச்சினையை ஓரளவு தீர்க்கவும் பொருளாதாரப் பிரச்சினைகளுக்குப் பரிகாரம் தேடவும் மீன் பிடிக்குந் தொழிலை அபிவிருத்தி செய்வதும் அதை விஞ்ஞான ரீதியாகச் செயல்படுத்துவதும் நல்லதொரு மார்க்கமாகும். சமீபத்தில்தான் அரசாங்கம் மீன்பிடிக்கும் தொழிலில் தன் கவனத்தைச் சிறிது செலுத்த முன் வந்துள்ளது.

முப்புறமும் கடலால் சூழப்பட்ட பாரத நாட்டில் ஏராளமாக மீன்கள் கிடைக்கும். அதோடு உள்நாட்டில் உள்ள ஆறு, குளம், ஏரி போன்ற நீர்நிலைகளிலும் அதிகமான மீன்கள் கிடைக்கும் வாய்ப்புகள் உண்டு. இந்தியாவில், பண்டு தொட்டு நடந்துவரும் மீன் பிடிக்கும் தொழில் காலத்திற்கேற்ற மாற்றம் பெறவில்லை. ஆயிரம் ஆண்டு களுக்கு முன் இருந்த கட்டுமரம் இன்னும் அதே நிலையில் தான் இருந்து வருகிறது.

இந்தியாவில் மீன் பிடிக்குந் தொழில் இன்று தமிழகம், கேரளம், ஆந்திரம், மகராட்டிரம், வங்கம், குஜரத் போன்ற மாநிலங்களில் ஓரளவு பழங்கால முறையிலே நடைபெற்று வருகிறது. இந்திய நாட்டில் எட்டு ஆண்டுகளுக்கு முன் ஐந்து இலட்சம் வயது வந்த மீனவர்கள் (செம்படவர்கள்) இருக்கிறார்கள் என்று கூறப்பட்டது. ஆனால் மீன் பிடிக்குந் தொழிலில் இவர்கள் மட்டுமன்றி இவர்களின் குடும்பங்கள்

முழுவதும் ஈடுபட்டுள்ளன. உண்மையிலே இத்தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் மக்களின் தொகை சுமார் 15 இலட்சத்திற்கும் அதிகமாக இருக்கும்.

கடலில் மீன் பிடிக்கும் தொழில் ஏறக்குறைய அறுநூறு அடி ஆழத்திற்குள்ளாக நடைபெறுகிறது என்று இத்தொழிலில் நன்கு அனுபவப்பட்ட பேரறிஞர் கே. புஷ்மான் என்பவர் கூறுகிறார். இவ்வரையறை இத்தொழிலில் ஈடுபட்டிருக்கும் படகுகளுக்கும் ஆழ்கடலில் அஞ்சாது செல்லும் மரக்கலங்களுக்கும் கூடப் பொருந்தும் என்று அவர் மொழிந்துள்ளார்.

மண்டபம், கீழக்கரை, இராமநாதபுரம் பகுதிகளிலும் மற்றும் பல ஊர்களிலும் உள்ள மீனவர்களும் மீனவச் சிறுவர்களும் சிறிய கட்டுமரங்களில்—அதாவது 7-அடி முதல் 10 அடி வரையுமுள்ள எளிதில் மிதக்கக்கூடிய இரண்டு நீண்ட மரக்கட்டைகளை இணைத்துக் கட்டி நீண்டதூரம் கடலில் சென்று மீன்பிடித்து வருகிறார்கள். இராமேசுவரம், கீழக்கரை, அதிராம்பட்டினம், திருப்பாலக்குடி, முத்துப்பட்டினம், நாகபட்டினம், தூத்துக்குடி, பழையகாயல், திருச்செந்தூர் (அமலிநகர்) ஆலந்தலை, மணப்பாடு. பெரியதாழை உவரி போன்ற இடங்களிலும் அவற்றுக்குத் தெற்கிலுமுள்ள மீனவர்கள் பெரிய கட்டுமரங்களிலும் தோணிகளிலும் கடலில் நீண்டதூரம் சென்று மீன்பிடித்து வருகிறார்கள்.

நமது அண்டை நாடான கேரளம் 15,000 சதுர மைல்கள் கொண்ட ஒரு சிறிய மாநிலம். இதன் கடற்கரை 360 கல் நீளம் உடையது. ஆனால் இந்தியாவின் கடற்கரை 3,000 கல் நீளம் உடையது. கேரள மாநிலக் கடற்கரை இந்திய நாட்டின் கடற்கரை நீளத்தில் கிட்டத்தட்ட எட்டில் ஒரு பங்கு இருக்கும். மேலும் அங்கு பெரிய ஏரிகளும் ஆறுகளும் கால்வாய்களும் உப்பங்கழி (காயல்)களும் தீவுகளும் ஏராளமாய் இருக்கின்றன.

இந்த மாநிலத்தில் பலவகையான கட்டுமரங்களும் படகுகளும், வள்ளங்களும், தோணிகளும், ஓடங்களும் உள்ளன.

கேரள நாட்டில் இன்று 2.8 லட்சம் டன் எடையுள்ள மீன்கள் பிடிக்கப்பட்டு வருகின்றன. இந்தியாவில் பிடிக்கப் படும் மீனின் மொத்த எடையில் 35 சதவிகிதம் கேரள மாநிலத்தில் பிடிக்கப்படுகிறது. உள்நாட்டின் தேவைகள் போக, பிற மாநிலங்களுக்கும் பிற நாட்டிற்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டு வருகிறது.

அதோடு கேரளத்தில் இன்று 45 பிரதான மீன்பிடி நிலையங்கள் உள்ளன. மேலும் கேரள மாநிலத்தில் மீன் பிடிக்கும் தொழிலில் 21,000 கட்டுமரங்களும் வள்ளங்களும் தோணிகளும் படகுகளும் ஈடுபட்டிருக்கின்றன. அரபிக் கடல் இன்றுள்ள கேரள நாட்டுக் கட்டுமரங்களுக்கும் வள்ளங்களுக்கும் தோணிகளுக்கும் தாயகம்போல் திகழ் கின்றது. ஒரு லட்சம் மீனவர்களுக்கு அரபிக்கடல் கற்பகத் தருவாக இருந்து வருகின்றது.

கேரள நாட்டுக் கடற்கரைகளில் ஆயினிப்பலாமரத்தின் உள்ளே குழிவாகக் குடையப்பட்ட ஓடங்களே (பிளவு களே) பெரிதும் உபயோகப்படுத்தப்படுகின்றன. இவை கள் நமது நாட்டின் ஏனைய பகுதிகளில் அதிகம் காணப்பட வில்லை. பிற மாநிலங்களில் உள்ள ஓடங்களைவிட கேரளத்தில் உள்ள இத்தகைய ஓடங்கள் உயர்வானவையாக எண்ணப் படுகின்றன. பெரிதும் சிறிதுமான இந்த ஓடத்தின் நடுவில் உள்பக்கப் பள்ளம் சுமார் 2½ அடி முதல் 3 அடி வரை இருக்கும். பக்கப் பலகைகள் ஆறு அங்குல ஆழமுடையன வாய்க் காணப்படுகின்றன. இது இவ்வோடங்களின் ஒரு பெருங்குறையாக எண்ணப்படுகிறது.

பருவ காலங்களில் கேரள மாநிலத்தினின்று பலவகை யான மீன்கள் பிடிக்கப்பட்டுப் பதனிடப்பெற்றுப் பிற

மாநிலங்களுக்கும் இலங்கை முதலிய வெளி நாடுகளுக்கும் அனுப்பப்பட்டு வருகின்றன.

தமிழக எல்லையை ஒட்டிக் கடல் இருபதாயிரம் சதுரக் கல் விரிந்து பரந்து கிடக்கிறது. உள்நாட்டில் குளம், ஆறு, வாய்க்கால் போன்ற நீர் நிலைகள் இரண்டு லட்சம் சதுர மைல் வரை இருக்கின்றன. எனவே தமிழ் மாநிலத்தில் மீன் வளத்தைப் பெருக்குவதற்கு மிகச் சிறந்த வாய்ப்பு அமைந்திருக்கிறது.

புதிய முறையில் ஆழ்கடலில் மீன்பிடிக்க நல்ல பயிற்சி வேண்டும். நல்ல சாதனங்களும் வேண்டும். மேனாடுகளில் வளர்ச்சியடைந்து வணிக அடிப்படையில் உள்ளவை போன்ற மீன்பிடி நிலையங்களை நிறுவ இந்தியா முயல வேண்டும்.

ஜெர்மன் நாட்டில் மக்கள் தொகை பெருகி வருவதை யுணர்ந்து அந்த அரசாங்கம் முன் எச்சரிக்கையாக மக்களின் உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்கத் திட்டமிட்டு வருகிறது. உணவு உற்பத்தியைப் பெருக்குந் திட்டத்தில் மீன்களை ஏராளமாகப் பிடிப்பதும் ஒன்றாகும். சமீபத்தில் மேற்கு ஜெர்மனி ஒரு நவீன மீன்பிடி கப்பலை உருவாக்கி இருக்கிறது. இதன் எடை 1830 டன் ஆகும். 80 மீட்டர் நீளம் உள்ள இந்த டிராலரில் 680 கன மீட்டர் இடம் மீன்களை இருப்பு வைக்க ஒதுக்கப்பட்டுள்ளது. 280 கன மீட்டர் மீன்களை இதில் பத்திரப்படுத்தி வைக்கலாம். அதோடு மீன்களைப் பதப் படுத்துவது, பங்கிடுவது, தகர டப்பாக்களில் அடைப்பது போன்ற வேலைகளைச் செய்வதற்கான நவீன சாதனங்களும் இதில் இடம் பெற்றுள்ளன. 1500 குதிரை சக்தி வாய்ந்த இருபெரும் பொறிகள் இக்கப்பலை இயக்கி வருகின்றன. இக்கப்பல் 14 கடற் கல் வேகத்தில் செல்லும் ஆற்றல் வாய்ந்தது. இதில் 50 மாலுமிகள் இருக்கிறார்கள். இக் கப்பல் நீண்டகாலம் கடலிலே தங்கி இருப்பதற்கேற்ற வசதிகளை உடையது.

இங்கிலாந்திலும், அமெரிக்காவிலும், சோவியத் யூனியனிலும் இத்தகைய பெரிய கப்பல்கள் ஏற்கெனவே உருவாகிவிட்டன.

இத்தகைய கப்பல்கள் பல நமது நாட்டிற்கு உடனடியாகத் தேவை. இவை பெரிய போர்க் கப்பல்களைப் போலவோ அல்லது பிரயாணக் கப்பல்களைப் போலவோ அதிகமாக விலை போகா. இவைகளை நமது கப்பல் கட்டும் தளங்களில் கூடக் கட்டலாம்.

20. மீன் பிடிக்கும் சாதனங்கள்

மீன் பிடிக்கும் சாதனங்களில் சிறப்பாகக் குறிப்பிடத் தக்கவை கட்டுமரங்களும், படகுகளும், தோணிகளும், வலைகளுமேயாகும். மீன் பிடிக்கும் தொழிலை ஒருவர் அறிய விரும்பினால் அவர் கண்டிப்பாகத் தமிழகத்தில் உள்ள கடற் கரைகளையே அணுகவேண்டும். பாக்கு நீரிணையில் ஓடங் களும், வள்ளங்களும், தோணிகளும், சிறப்பாகக் கட்டுமரங் களும் அணி அணியாய்ச் செல்வதைக் காணலாம்.

இங்கு மீன்பிடி தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்த மசுலா, குல்லா, இருக்குமரம், தண்டில்மரம் போன்றவைகள் படிப் படியாய் மறைந்து வருகின்றன. ஆனால் மூன்று மரங்களால் இணைக்கப்பட்ட கட்டுமரம் காலாவதியாகி விடவில்லை. தமிழகத்தில் கட்டுமரங்கள் 23,600 உள்ளதாகக் கருதப் படுகிறது. கட்டுமரம் இயந்திரப் படகுகளாக மாற்றப்பட வேண்டும் என்ற எண்ணம் வலுத்துவருகிறது. ஓரளவு நடைமுறையிலும் மாறி வருகின்றன.

கட்டுமரத்தில் மோட்டாரை வைத்து இயக்குவது நலம் என்று மீன் வளத்துறை நிபுணர்கள் ஆலோசனை கூறி வருகின்றனர். இன்று அரசாங்கம் பரீட்சார்த்தமாகக் கட்டுமரங்களில் மோட்டாரைப் பொருத்தி அதனால் ஏற்படும் சாதக பாதகங்களை அறிந்து வருகிறது. இந்தியா வின் மீன்பிடித் தொழிலில் இது ஒரு பெரும் திரும்புமுனை என்று நம்புகிறோம்.

பாக்கு நீரிணையில், முத்துப்பேட்டைப் பாணியில் கட்டப்பட்ட படகு வள்ளம் போன்றவை பலகைகளால் செய்யப்பட்ட சிறு தோணிகளாய், 30 முதல் 40 அடிகள் வரை நீளமும் 4 முதல் 6 அடி வரை அகலமும் உள்ளனவாய், 4 முதல் 8 வரை படகோட்டிகளை யுடையனவாய் இருக்கின்றன.

கடல்களில் எப்பொழுதும் ஓடிக்கொண்டே இருக்கும் சலாத்தோணிகளுக்கு மிக உறுதியான நீளக் கட்டைகளும் குறுக்குக் கட்டைகளும் இருக்கவேண்டும். அதோடு தோணி களின் மேல் நடக்கும்பொழுது வழுக்கி விடாமல் இருப்ப தற்கு மிதி பலகையும் உபயோகப்படுத்தப்படவேண்டும்.

வள்ளங்களும் கட்டுமரங்களும் வழக்கமாக மாரி காலங் களில் அதிகாலையில் கரையை விட்டுக் கடலில் செல்லும். திட்டமிட்ட இடத்திற்கு காலை 5 மணிக்குப் போய்ச் சேரும். கிட்டத்தட்ட மூன்று நான்கு மணி நேரம் அங்கு தங்கி வலையை வீசி அல்லது வலையை வலித்துக் கிடைத்த அளவு மீன்களைச் சேகரித்துக்கொண்டு கரையை நோக்கித் திரும்பும். இதேபோல மாலை வேளையிலும் மீனவர்கள் கடலில் சென்று அதிகமான மீன்களைப் பிடித்து வருவார்கள். அதிகாலையில் கரையை நோக்கியும், சூரியன் மறைந்து இருள் சூழும் சமயம் ஆழ்கடலை நோக்கியும் எல்லா மீனினங் களும் செல்வது இயற்கை என்பதை மீனவர்கள் உணர்வர்.

மன்னார்க் குடாக்கடலிற் காணப்படும் கட்டுமரங்கள் தனி அமைப்புடையனவாய் விளங்குகின்றன. இவைகளை நாம் பெரிதும் திருநெல்வேலி மாவட்டத்தைச் சூழ்ந்திருக் கும் கடற்கரை எல்லை வரையுமே காணமுடியும். அங்கு அலைகள் பலமாக மோதுகின்றன. அங்குள்ள கட்டுமரங்கள் சுமார் 24 அடி நீளமுள்ளவைகளாய் இருக்கின்றன. இக் கடலில் கட்டுமரங்களே ஆதிக்கம் பெற்றுள்ளன.

இங்கு மூன்று கட்டைகளால் இணைக்கப்பட்ட கட்டு மரங்களே பெரிதும் உள்ளன. நடுவில் இருக்கும் கட்டை நடுவட்டிக் கட்டையாகப் பயன்படுத்தப்படுகிறது. மற்றும்

இருகட்டைகள் அதன் மேற்பகுதியில் வைத்து இரு பக்க வாட்டிலும் கட்டப்பட்டு ஒடுக்கமான ஒரு தொட்டி போன்ற வடிவில் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

மன்னார் குடாக்கடலின் வடபகுதியானது, 20 அடி நீளமும் 3 அடி அகலமும் 1½ அடி ஆழமும் உடைய, சிறிய வள்ளம் போன்று சிறு கட்டைகளால் கட்டப்பட்ட வள்ளங்கள் (மச்சுவாக்கள்) நிலவும் பிரதேசமாகக் காட்சி அளிக்கிறது. இவை கடலினுள் சில கல் தூரம் வரை செல்லும். இவை சங்கு குளிப்பதற்காகக் கயிறுகளையும் மிதக்கும் பல பணி முட்டுகளையும் பெற்றிருக்கின்றன.

பெரிய பலகைகளைக் கொண்டு கட்டப்பட்ட பெரிய வள்ளம் (சீலாத் தோணி) 40 அடி நீளமாயும் அதற்கு மேலும் இருக்கிறது. 6 அடி குறுக்களவும் 4½ அடி ஆழமும் உள்ளதாய், தூத்துக்குடிப் பகுதியில் கட்டப்பட்ட தோணிகளின் அமைப்புடையதாய் இருக்கிறது. பருவ காலத்தில் மீனவர்கள் இத் தோணியில் அணி அணியாய் வருவதைப் பாம்பன் தீவுகளில் தாராளமாகப் பார்க்கலாம்.

இராமேசுவரம் பகுதியில் மீனவர்கள் சில காலம் வரை குடியேறி இருக்கிறார்கள். அவர்களின் படகுகள் ஏனைய பகுதிகளில் உள்ள படகுகளை விட மிக உயர்ந்தவைகள்.

தூத்துக்குடித் தோணிகளும், வள்ளங்களும் ஏற்றத் தாழ்வுகளைச் சமன்படுத்தும் கட்டைகளை யுடையவைகளாய் இருந்தன. இக்கட்டைகள் சிறிது காலத்திற்கு முன்னர் வழக்கழிந்து போய்விட்டன. இப்பொழுது பாய்கட்டி ஓடும் வள்ளங்களில் ஏற்றத் தாழ்வுகளைச் சமன்படுத்துவதற்குக் கற்களையும் மணல் மூட்டைகளையும் உபயோகிக்கும் வழக்கம் நடைமுறையில் இருந்துவருவதாய்த் தெரிகிறது. இவை பாக்கு நீரிணையில் உள்ளவைகளைப் போலன்றி ஒரு பக்கம் சற்று அதிகமாகத் துருத்திக்கொண்டிருக்கும்.

நமது நாட்டின் முற்காலத் துறைமுகங்கள் எல்லாம் மறுமலர்ச்சி பெறவேண்டும். மீனவர்களுக்கு விஞ்ஞான

ரீதியாக மீன்களைப் பிடிக்கவும், பதனிடவும், பக்குவம் செய்து டப்பாக்களில் அடைத்து நீண்ட நாளைக்குக் கெடா திருக்குமாறு செய்யவும் பயிற்றவேண்டும். அதற்கான நிலையங்களை அமைக்கவும், அவற்றை இயக்கவும் உடனடியாக முயற்சி செய்யவேண்டும்.

ஆழ்கடலில் மீன்பிடிக்கும் ஆராய்ச்சி வேண்டும். ஆழ் கடலில் பெரிய மீன்களை யெல்லாம் எளிதில் பிடிக்கும் டிராலர்கள் பலவற்றை மேனுடுகளிலிருந்து வாங்கவேண்டும். இங்கும் அவைகள் செய்யப்பட வேண்டும்.

மீன்பிடிக்கும் தொழிலில் அரசாங்கம் அதிக அக்கறை காட்டவேண்டும். மீன் பிடிக்கக் கட்டுமரங்களில் சென்ற வர்கள் நள்ளிரவாகியும் வரவில்லையே என்று கடற்கரை களில் கலங்கிய கண்களுடன் கடலை நோக்கி நிற்கும் பரத குலப் பாவையர்களின் பரிதாப நிலை மாற்றப்படவேண்டும். காற்றிலும் மழையிலும் கடலில் சிக்கி அவதிப்படும் பரத குலத்தவர்களுக்குப் பாதுகாப்பளிக்கவேண்டும். உயிரிழப் போரின் குடும்பங்களுக்கு நமது அரசாங்கம் உதவவேண்டும்.

நமது உணவுப் பிரச்சினையைத் தீர்க்க மீன் பிடித் தொழிலை நல்ல முறையில் வளர்க்கவேண்டும்.

21. நீர்வழிப் போக்குவரத்து

உள்நாட்டில், புகை வண்டி, லாரி, மாட்டுவண்டி முதலியவைகளில் பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்லும் செலவை விட ஆறுகளிலும், கால்வாய்களிலும் ஓடங்களில் அல்லது படகுகளில் ஏற்றிச் செல்லும் செலவு மிகக் குறைவு. அத்தோடு ஓடப் போக்குவரத்து துரிதமாகவும் நடைபெறும். நீராவிப் படகுகள் மூலம் போக்குவரத்துகள் மிகத் துரிதமாக நடைபெறும்.

தமிழ் நாட்டு ஆறுகள் போக்குவரத்துக்கு ஏற்றவையல்ல. வட இந்திய ஆறுகள் போக்குவரத்திற்கு ஏற்றவை. அங்கு கோடை காலங்களிலும் ஆறுகளில் நீர் நிறைந்து ஓடிக்கொண்டு இருக்கும். பண்டுதொண்டு வட இந்தியாவில் உள்ள பேராறுகளில் சிறு படகுகளும் பெரிய ஓடங்களும் ஓடியதற்குச் சான்றுகள் உண்டு. பதினைன்காம் நூற்றாண்டில் வடநாட்டில் படகுப் போக்குவரத்து மிகச் சிறப்பாக நடைபெற்று வந்தது. கங்கை, யமுனை, சிந்து, சீனப், சட்லஜ் போன்ற ஆறுகளில் நூற்றுக்கணக்கான கல் தொலைவிற்குப் படகுப் போக்குவரத்து நடைபெற்று வந்தது. வடகிழக்கு இந்தியாவைத் தவிர ஏனைய பகுதிகளில் இப்பொழுது ஆறு, கால்வாய் வழியாக நடக்கும் போக்குவரத்து மிகக் குறைந்து போய்விட்டது.

இன்றும் இந்தியாவில் 4000 கல் தொலைவிற்கு கால்வாய்கள், ஆறுகள் மூலம் பெரிய ஓடங்கள் பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்ல முடியும். கங்கை, பிரமபுத்திரா போன்ற பேராறு

கள், பக்கிங்காம் கால்வாய், வேதாரண்யம் கால்வாய், கோதாவரி, கிருஷ்ண மகாநதிக் கால்வாய்கள், மேற்குக் கடற்கரைக் கால்வாய், கேரள நாட்டு உப்பங்கழிகள் போன்றவைகளில் ஓடங்களும் படகுகளும் செல்லமுடியும்.

பிரிட்டிஷ் ஆட்சியின்போது நீர்வழிப் போக்கு வரத்தைப் பற்றி அதிக அக்கறை காட்டப்படவில்லை. 1947-க்குப் பின் சுதந்திர இந்திய அரசாங்கம் இதில் அக்கறை செலுத்த முன் வந்தது. 1950-ம் ஆண்டில் ஒன்றிரண்டு மாநிலங்களில் ஆறு, கால்வாய்ப் போக்குவரத்தை நடத்த மத்திய அரசாங்கம் முன்வந்தது. மத்திய நீர்நிலை மின்சாரக் கமிஷன் நீர்வழிப் போக்குவரத்துகளைத் திட்டமிட்டு நடாத்த முன்வந்தது. கங்கை, பிரமபுத்திரா போன்ற பேராறுகளிலும் அவைகளின் கிளை ஆறுகளிலும் கால்வாய்களிலும் படகுப் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்ய ஒரு குழு அமைக்கப்பட்டுச் செயலாற்றி வருகிறது. மகாநதியில் ஹிராகுட் அணை எழுந்ததின் விளைவாக 300 கல் தொலைவிற்கு நீர்ப் போக்குவரத்திற்கு வழி தோன்றியது. தபதி ஆற்றில் கச்ராபார் அணை கட்டப்பட்டதன் பயனாக சூரத்தினின்று அணைவரை 50 கல் தொலைவிற்கு படகுகள் செல்ல வழி ஏற்பட்டுள்ளது. சென்னை, கேரள நாடுகளில் நீர்வழிப் போக்குவரத்து, பாசனங்கள் முதலியவைகளின் அபிவிருத்திக்கு ஒரு ஆற்றுக் குழு அமைக்கலாம் என்று டில்லியில் உள்ள நமது மத்திய சர்க்கார் கூறிய யோசனையைச் சென்னை, கேரள சர்க்கார்கள் ஏற்றுக்கொள்ளவில்லை என்று கூறப்படுகிறது.

நீர்வழிப் போக்குவரத்துப் போர்டு.

மத்திய சர்க்கார், உத்தரப் பிரதேசம், வங்கம், பீகார், அசாம் அரசாங்கங்கள் சேர்ந்து கங்கை பிரமபுத்திரா நீர்ப் போக்குவரத்துப் போர்டை அமைத்தன. 1952-ம் ஆண்டு 6 கோடி ரூபாய் மூலதனத்தை வைத்து இது அமைக்கப்பட்டது. இந்தப் போர்டின் வேலை நீர்ப் போக்குவரத்தை அபி

விருத்தி செய்வதும், படகுகளைப் பதிவு செய்வதும், பிரயாணி களின் வசதிகளைக் கவனித்து வருவதும் ஆகும். ஆழம் இல்லாத இடங்களில் இழுவைப் படகுகளை உபயோகித்துப் போக்குவரத்துகளை வளர்ப்பதைப் பற்றியும் இது ஆராயும். கங்கை அணைத்திட்டத்தை நிறைவேற்ற முயற்சிக்கும் இத்திட்டம் நிறைவேறினால் உத்திரப்பிரதேச நகரங்களி னின்று கால்வாய்களின் வழியாக வங்காள விரிகுடாவை அடைய வழி ஏற்படும். இது மிகுந்த பலனை அளிக்கும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது.

ஆலோசனைத் திட்டங்கள்.

தூர கிழக்கு ஆசியப் பொருளாதாரக் கமிஷன் நமது நாட்டில் நீர்வழிப் போக்குவரத்தை அதிகரிக்க முடிவு செய்து 1950-ம் ஆண்டு பாப்பர் என்ற நிபுணரை அனுப்பி யது. அவர் 1951-ம் ஆண்டு இந்தியாவில் நீர்வழிப் போக்கு வரத்தை வளர்க்கப் பல யோசனைகளைக் கூறியுள்ளார். இந்தியாவில் படகுகளை ஓட்டினால் ஒரு மைல் தூரம் ஒரு டன் பண்டத்தைச் சுமந்து செல்ல அரையணு வசூல் செய்ய லாம். இப்பொழுது புகைவண்டிக் கட்டணம் இரண்டணு வாக இருக்கிறது,

1953-ம் ஆண்டு தூரகிழக்கு ஆசியப் பொருளாதாரக் கமிஷனின் ஆதரவில் 14 நாடுகளின் பிரதிநிதிகள் கூடி நீர் வழிப் போக்குவரத்தை வளர்க்க ஆலோசித்தனர் ஆசிய நாடுகளின் படகுப் போக்குவரத்து ஐரோப்பாவில் 50 ஆண்டுகளுக்கு முன்பிருந்த நிலையில் இருக்கிறது என்று கண்டனர். அவர்கள் இயந்திரப் படகுகளை உபயோகிக்கவும் மரப் படகுகளுக்குப் பதில் அலுமினியப் படகுகளைப் பயன் படுத்தவும் ஆலோசனை கூறினர். இந்தியாவில் நீராவிப் படகுகளுக்குப் பதில் மோட்டார் படகுகளை உபயோகிக்க லாம் என்றும் கூறினர்.

ஐந்தாண்டுத் திட்டம்.

முதலாவது கண்ட ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் உள் நாட்டில் நீர்வழிப் போக்குவரத்தை அபிவிருத்தி செய்ய

16 லட்சம் அளிக்கப்பட்டது. இரண்டாவது கண்ட ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் 3 கோடி ஒதுக்கப்பட்டது. இதில் 1.15 கோடி ரூபாய் பக்கிங்ஹாம் கால்வாய்க்கும், 43 லட்சம் ரூபாய் மேற்குக் கடற்கரைக் கால்வாய்க்கும் செலவிடத் தீர்மானிக்கப்பட்டது. எஞ்சியது கங்கை பிரம புத்திரா போர்டின் திட்டங்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்டது. பக்கிங்ஹாம் கால்வாயைச் சீராக்கி அதைச் சென்னைத் துறைமுகத்துடன் இணைக்கும் திட்டம் நிறைவேறினால் 260 கல் நீர்ப்போக்குவரத்துக்கு வழி பிறக்கும். 1956-ம் ஆண்டில் மத்திய நீர் நிலை மின்சாரக் கமிஷன் கல்கத்தா துறைமுகத்தினின்று சென்னை மூலம் கொச்சிக்கு கால்வாய்கள் அமைக்கும் ஒரு பெரும் திட்டத்தைத் தயாரித்துள்ளது. இது இன்னும் நிறைவேறவில்லை. நிறைவேறின் நல்ல பலனை அளிக்கும்.

சோவியத் யூனியனில் கருங்கடலையும் பால்டிக் கடலையும் கால்வாய் மூலம் இணைத்து மாஸ்கோ நகரை ஒரு துறைமுகப் பட்டினமாக ஆக்கிவிட்டனர். கடலினின்று பன்னூறு கல் தொலைவில் நிலத்தில் பெரும் நகராய் விளங்கியது மாஸ்கோ. அதன் அருகே வால்கா நதி ஓடியது. வால்கா நதியை ஆழப்படுத்தியும் விசாலப்படுத்தியும் பல இடங்களில் கால்வாய் புதிதாகத் தோண்டியும், பெரிய கப்பல்கள் போய்வரக்கூடிய பெரிய கால்வாய் ஆக்கி, இரு கரைகளையும் சிமிண்டினால் கட்டி மாஸ்கோ நகரைத் துறைமுகப்பட்டினமாக்கிவிட்டனர். நமது அரசாங்கம் சேது சமுத்திரத்தினின்று கால்வாய் வெட்டி அரபிக் கடலோடு இணைத்து மதுரை நகரைத் துறைமுகப் பட்டினமாக்கித் தென் இந்தியாவின் நீர்வழிப் போக்குவரத்து அபிவிருத்திக்கு வழிகாணலாம்.

கடல்வழிப் போக்குவரத்து

நமது நாட்டில் போதிய அளவு புகைவண்டிப் பாதைகள் இல்லாததாலும், தெருக்கள் இல்லாததாலும் போக்குவரத்திற்கு பல இடைஞ்சல்கள் எழுந்துள்ளன. எனவே நமது நாட்டில் கடற்கரையோரங்களில் உள்ள பட்டினங்

களுக்கு கப்பல் போக்குவரத்து வசதிகள் செய்தால் போக்குவரத்து நெருக்கடிகள் ஒருவாறு குறையும். வெப்பம் மிகுந்த நமது நாட்டில் கடற்பயணம் மிகவும் குளிர்ச்சியாக வும் மகிழ்ச்சியாகவும் இருக்கும். புகைவண்டி கட்டணத்தை விட கப்பல் கட்டணம் குறைவாகவே இருக்கும்.

இந்தியக் கடற்கரைப் போக்குவரத்தை நீண்டகால மாக அயல்நாட்டுக் கப்பல்களே நடத்திவந்தன. 1928-ம் ஆண்டு இந்திய சட்ட சபையில் திரு. கே. சி. நியோகியும், திரு. எஸ். என். ஹாஜியும் இந்தியக் கடற்கரைப் போக்கு வரத்தை இந்தியக் கப்பல்களுக்கு ஒதுக்கவேண்டும் என்று ஒரு மசோதாவைக் கொண்டுவந்தனர். திரு. ஹாஜி கடற் கரைப் போக்குவரத்துகளை நடத்தும் கப்பல்களுக்கு அனுமதி (லைசென்ஸ்) வழங்கத் தொடங்கி ஐந்தாண்டுகளில் எல்லாப் போக்குவரத்தும் இந்தியக் கப்பல்களே நடத்துவதற்கு அனுமதி அளிக்கவேண்டும் என்றும் மசோதாவில் குறிப்பிட் டிருந்தார். அன்றைய ஆட்சி அதை எதிர்த்தது. என்றாலும் மசோதாவின் கொள்கைகளை ஒப்புக்கொண்டு கமிட்டி ஒன்றை நிறுவி மசோதாவைப் பரிசீலனைக்கு அனுப்பியது. ஆனால் பிரிட்டிஷ் கப்பல் கம்பெனியுடன் ஒரு சமரசம் உண்டாக்கப் பேச்சுவார்த்தை நடத்துவதாகக் கூறி கமிட்டி யின் அறிக்கை வெளிவருவதில் காலதாமதம் ஏற்படுத்தியது. 1930ல் காங்கிரஸ் உறுப்பினர்கள் சட்ட சபையைவிட்டு வெளிவந்தபின் மசோதாவிற்கு ஆதரவில்லாமல்போயிற்று. அரசாங்கத்தின் சூழ்ச்சி பலித்தது. 1931-ம் ஆண்டில் நடை பெற்ற வட்டமேசை மகாநாட்டின் மூலம் இந்திய வணிகத் துறையில் ஈடுபட்டுள்ள பிரிட்டிஷ் குடிமக்களுக்கு விரோத மாக எவ்விதக் காரியங்களும் செய்யக்கூடாது எனத் தீர்மானிக்கப்பட்டதால் இந்தியக் கடற்கரைகளில் பிரிட் டிஷ் கப்பல்களுக்கு இருந்துவந்த ஏகபோக உரிமையை எவராலும் அசைக்க முடியாமற் போய்விட்டது. அப்பால் 1933-ம் ஆண்டில் இந்தியக் கப்பல் தொழிலுக்குச் சில சலுகைகள் அளிக்கப்பட்டன. கடற்கரைப் போக்கு

வரத்தில் நூற்றுக்கு எண்பத்தைந்து பங்குவரை இந்தியக் கப்பல்கள் பங்குகொள்ள வழி ஏற்பட்டது.

இந்தியக் கப்பல் தொழிலுக்கு அன்றிருந்த ஆட்சி ஆதரவு காட்டவில்லை. இந்தியக் கப்பற் தொழிலை ஒடுக்கும் செயல்களையெல்லாம் செய்து வந்தது. என்றாலும் இரண்டாவது உலக யுத்தம் எழுந்து பிரிட்டிஷ் கப்பல்கள் பலவற்றை அழித்துவிட்டது. இந்தியக் கப்பல்கள் எண்ணிக்கையில் குறைந்திருந்தாலும் உலகப் போரிற்குப் படைகளையும் பண்டங்களையும் ஏற்றிச் சென்றதோடு நாட்டுப் பாதுகாப்பிற்கும் நல்ல பணிகள் புரிந்துவந்தன. இந்தியாவின் பாதுகாப்பிற்கு இந்தியாவில் நல்ல கடற்படையும் போதிய வணிகக் கப்பல்களும் அவசியம் என்பதை உலகப் போர் உணர்த்தியது. இந்தியாவில் கப்பல் கட்டும் தளம் உருவாக வேண்டும் என்று பிரிட்டிஷ் ஆட்சியாளர்களுக்குக்கூடத் தோன்றியது. 1941-ம் ஆண்டிலே விசாகப்பட்டினத்தில் கப்பல் கட்டும்தளம் உருவாகப் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் அனுமதி அளித்தது.

இந்தியக் கப்பற் தொழிலைச் சீரமைப்பதற்கான வழி வகைகளை ஆராய்ந்து ஓர் அறிக்கை சமர்ப்பிக்க 1944-ம் ஆண்டு சர். சி. பி. இராமசாமி ஐயர் தலைமையில் ஒரு கமிட்டி அமைக்கப்பட்டது. அக் கமிட்டி அன்றைய ஆட்சியாளர்கள் இந்தியக் கப்பல் தொழில் வளர்ச்சியில் அக்கறை காட்டாததைக் கண்டித்து 1947ம் ஆண்டில் ஓர் அறிக்கையைச் சமர்ப்பித்தது.

இந்தியா 1947-ம் ஆண்டு சுதந்திரம் எய்தியபின் இந்தியக் கடற்கரையில் இந்தியக் கப்பல்கள் போக்குவரத்து நடத்த உரிமை கிடைத்ததோடு அரசாங்க ஆதரவும் அதற்கு வாய்த்தது.

"இந்தியக் கப்பல் தொழிலை இந்தியர்களே முதலிட்டு நிர்வகிக்கவேண்டும். அடுத்த ஐந்து முதல் ஏழு ஆண்டுக்குள் இந்தியக் கப்பல்கள் இந்தியக் கடற்கரைப் போக்குவரத்து

முழுவதையும் நடத்தவேண்டும். இந்தியாவுக்கு அக்கம் பக்கமுள்ள நாடுகளோடுள்ள போக்குவரத்தில் முக்கால் பங்கையும், இந்தியாவின் வெளிநாட்டுப் போக்குவரத்தில் பாதியையும் இந்தியக் கப்பல்களே செய்யவேண்டும். அதற்காகக் கப்பல் டன் அளவு 20 லட்சமாகப் பெருகவேண்டும். இத் தொழிலின் அபிவிருத்திக்கு உழைக்கவும் கப்பல் நிர்வாகங்களைக் கட்டுப்படுத்திச் சீராக அமைக்கவும் ஒரு கப்பல் தொழில் போர்டு நிறுவப்படவேண்டும். சர்க்காருடன் சம்பந்தப்படாதவரும் நீதிபதியாக அனுபவம் பெற்றவருமான ஒருவர் அதன் தலைவராகவும், சர்க்கார் கப்பல் தொழில் வணிகப் பிரதிநிதிகள் அதன் உறுப்பினராகவும் இருக்க வேண்டும். அனுமதிச் சீட்டளித்துக் கடற்கரைப் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்துவதும், சர்க்காரிடம் பண உதவி பெறக் கப்பல் கம்பெனி சமர்ப்பிக்கும் விண்ணப்பங்களை ஆராய்வதும், கப்பல் தொழில்பற்றிய விஷயங்களில் சர்க்காருக்கு யோசனை கூறுவதும், கப்பல் தொழிலின் ஏகபோக உரிமையினால் விளையும் தீங்குகளைக் கட்டுப்படுத்துவதும் இந்தப் போர்டின் வேலைகள்''—இவ்வாறு சர். சி. பி. இராமசாமி ஐயர் கமிட்டியின் அறிக்கை கூறியது.

1946-ம் ஆண்டில்கூட இந்தியக் கப்பல்கள் இந்தியக் கடற்கரையை விட்டு வெளிநாடு செல்லவில்லை. 1947-ல் முதன் முதலாக இந்தியக் கப்பல் ஒன்று அமெரிக்காவிற்குச் சென்றது. 1948-ல் இந்தியக் கப்பல் இங்கிலாந்திற்குப் பிரயாணிகளை ஏற்றிச் சென்றது.

இந்தியாவில் போதிய கப்பல்கள் இல்லை. இந்தியக் கரைகளில் போதுமான வசதியுள்ள துறைமுகங்களும் எழவில்லை. என்றாலும் 1951-ம் ஆண்டிலிருந்து இந்தியக் கடற்கரைப் போக்குவரத்தையும் கடற்கரை வணிகத்தையும் இந்தியக் கப்பல்களே நடத்தி வருகின்றன.

கடற்கரையோரப் போக்குவரத்தைவிட ஆழ்கடலில் நடத்தும் நீள்கடல் போக்குவரத்தே சிறப்பானது; அதிகச் சிரமமானது. கப்பல் தொழிலில் வளர்ச்சியடைந்த பல

நாடுகளின் கப்பல்களோடும் போட்டி போடவேண்டும். ஆனால் இத் தொழிலே நாட்டுக்கும் மக்களுக்கும் நன்மை தருவது.

நெடுங்கடல் போக்குவரத்தைக் கட்டுப்படுத்தும் உரிமை உலகின் எந்த வல்லரசுகளுக்கும் இல்லை. ஆனால் செல்வம் படைத்த சில நாடுகள் கப்பல் கட்டணங்களைக் குறைத்து செல்வத்திற் குறைந்த சிறு நாடுகளுடன் போட்டியிட்டு அவர்களின் கப்பல் தொழிலை நசுக்க முற்படுகின்றன. எனவே பணக்கார நாடுகளின் போட்டியினால் நஷ்டமேற்படாது தடுக்க அரசாங்கம் பல்வேறு வகைகளில் உதவி செய்து வருகிறது.

இந்திய நாட்டுக் கப்பல் தொழில் இப்பொழுதுதான் தலைதூக்க ஆரம்பித்திருக்கிறது. அதற்கு ஆங்கில, அமெரிக்க நாட்டு கப்பல்களின் போட்டி அதிகம். இந்தியாவின் சரக்கேற்றும் கப்பல்கள் இன்னும் கொஞ்சம் அதிகரித்தால் பிறநாட்டுப் போட்டியை எளிதில் சமாளிக்க முடியும். ஜப்பானிய நாட்டுக் கப்பல்களின் போட்டியைக்கூட நம்மால் எளிதில் சமாளிக்க முடியும்.

கப்பல்களைப் பாய்மரக் கப்பல்கள், மோட்டார்ப் படகுகள், சரக்குக் கப்பல்கள், பிரயாணிகள் கப்பல்கள் போன்ற நீராவிக் கலங்கள், போர்க் கப்பல்கள், அணுசக்தியால் இயங்கும் கப்பல்கள் என்று பிரிக்கலாம். பொதுவாக இவைகளை உணவு உற்பத்திச் சாதனங்கள், போக்குவரத்துச் சாதனங்கள், பாதுகாப்புச் சாதனங்கள் என்று எளிதில் பிரித்து விடலாம்.

காற்றினால் இயங்கும் கப்பல்கள்

இவைகளில் போக்குவரத்துச் சாதனங்களாகவும் உணவு உற்பத்திச் சாதனங்களாகவும் இருப்பவை பாய்மரக் கப்பல்களாகும். இவை மரத்தினால் கட்டப்பட்டு, காற்றின் உதவியால் ஓட்டப்படுபவை. இவைகளுக்கு எரிபொருள் எதுவும் வேண்டாம். செலவு மிகக் குறைவு. ஆனால்

நீராவிக் கப்பல்களைப்போல் விரைவாகச் செல்லா. காற்று இல்லாத காலங்களில் இவற்றை இயக்குவது மிகவும் கஷ்டம். இவற்றை நம்பி பிரயாணம் செய்வது முடியாத காரியம். இவற்றைக் கட்டுவதற்கான செலவு மிகக் குறைவாக இருப்பதால் இவைகளுக்குரிய கட்டணங்கள் மிகக் குறைவாக இருக்கும். ஆழ்கடலில் பெரும்புயல் எழுந்தால் இவை எளிதில் ஆபத்திற்குள்ளாய்விடும்.

பாய்மரக் கப்பல்கள் மேனாடுகளில் மறைந்துவிட்டன. வளர்ச்சியடையாத இந்தியா போன்ற நாடுகளில்தான் பாய்மரக் கப்பல்கள் பெரும்பாலும் இயங்கி வருகின்றன. இந்தியாவில்கூட இப்பொழுது பாய்மரக் கப்பல்கள் பயனற்றவைகளாய்விட்டன. எண்ணிக்கையில் நாளடைவில் குறைந்து வருகின்றன. இவை மீன் பிடிக்கவும், முத்து, சங்கு முதலியவை எடுக்கவும், கடற்கரைகளில் அடுத்தடுத்து இருக்கும் பட்டினங்களுக்குப் பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்லவும் பயன்படுகின்றன.

எரிபொருளால் இயங்கும் கப்பல்கள்

காற்றின் உதவியின்றிக் கப்பல்களைச் செலுத்த இப்பொழுது மோட்டார் இயந்திரங்கள் பயன்படுத்தப்படுகின்றன. பாய்மரக் கப்பல்கள் மோட்டார் இயந்திரங்கள் பொருத்தப்பட்டுக் காற்று இல்லாக் காலங்களிலும் வேகமாகச் செலுத்தப்பட்டு வருகின்றன. மரங்களின்றி, அலுமீனியம் போன்ற லேசான உலோகங்களால் கட்டப்பட்ட, அடிப்பாகம் தட்டையாக இருக்கும் படகுகளில் மோட்டார் இயந்திரங்களைப் பொருத்தி எளிதாக நீர்வழிப் பிரயாணம் செய்யப்படுகின்றது. சிறிய ரப்பர் படகுகளில்கூட மோட்டார் இயந்திரங்கள் பொருத்திச் சிலர் அமர்ந்து உல்லாசப் பிரயாணம் செய்கின்றனர். அவசரமான காரியங்களுக்கு இவை பெரிதும் பயன்படுகின்றன. இவற்றைக்கொண்டு ஆழ்கடல்களில் நீண்ட பிரயாணஞ் செய்யமுடியாது. கரையோரப் பிரயாணங்களுக்கும், இறங்குமுகம் இல்லாத இடங்

களில் கப்பல்களில் இருந்து ஆட்களை இறக்கிக்கொண்டு வரவும், கப்பல்களுக்கு ஆட்களை ஏற்றிச் செல்லவும், கள்ளக் கடத்தல் நடைபெறுகிறதா என்று அதிகாரிகள் கண் காணித்து வருவதற்கும் இந்த மோட்டார்ப் படகுகள் பயன்படுகின்றன. இவற்றுள் நீராவியால் ஓடும் படகுகளும் உண்டு. எண்ணெயினால் இயங்கும் படகுகளும் உண்டு. இவைகள் பெரிய கப்பல்களைவிட விரைவாகச் செல்லும் ஆற்றல் உடையவை. இவற்றில் ஓரளவு பண்டங்களையும் ஏற்றிச் செல்லலாம்.

இத்தகைய பெரிதும் சிறிதுமான பல்வேறு வகைப் படகுகள் மேனாட்டில் கட்டப்பட்டுள்ளன. நமக்கும் இத்த கைய படகுகள் அதிகமாகத் தேவை. கரையோரப் போக்கு வரத்திற்கும் கடற்கரைகளில் மாலை நேரங்களில் உல்லாசப் பிரயாணஞ் செய்யவும், மீன் பிடிக்கவும் இவை இன்றியமை யாதவை.

நீராவிக் கப்பல்கள்

ஆதியில் ஆழ் கடல்களில் அதிகத் தொலைவிற்குப் போய் வரப் பாய்மரக் கப்பல்கள் பயன்படுத்தப்பட்டு வந்தன. அப்பால் இரும்பால் கட்டப்பட்ட நீராவிக் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டு நீண்ட தூரம் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்ல உபயோகப்படுத்தப்பட்டன. இதன் பயனாகக் கப்பல் அமைப்பில் பெரிய மாறுதல்கள் எழுந்தன: பெருங் கப்பல் கள் தோன்றின. மக்கள் வசதியாக அமர்ந்து செல்லத்தக்க அரண்மனை போன்ற கப்பல்கள் எழுந்தன. பதினாயிரக் கணக்கான டன்கள் நிறையுள்ள பண்டங்களை ஏற்றிச் செல்லத்தக்க கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன.

ஆதியில் இந்தக் கப்பல்கள் நிலக்கரியின் மூலமாக இயங்கிவந்தன. பின்னர் எண்ணெயினால் இயங்கிவந்தன. இப்பொழுது நிலக்கரியைவிட எண்ணெய்தான் அதிகமாகப் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகிறது. கரியைவிட எண்ணெய் யினால் பலவித நன்மைகள் உண்டு. எண்ணெய் கப்பலில்

குறைவான இடத்தை அடைப்பதால் கப்பலில் பிற சரக்குகளை அதிகமாக ஏற்ற இடம் கிடைக்கிறது. கரி உபயோகிக்கும் இயந்திரத்தைவிட எண்ணெய் உபயோகிக்கும் இயந்திரம் நீண்ட காலம் பழுதின்றி வேலை செய்கிறது. எண்ணெய் உபயோகிக்கும் கப்பல், கரி உபயோகிக்கும் கப்பலை விடச் சுத்தமாக இருக்கிறது, கரி உபயோகிக்கும் கப்பலை விட எண்ணெய் உபயோகிக்கும் கப்பலை இயக்கக் குறைவான ஆட்கள் தேவை. இன்று உலகின் பெரும்பாலான கப்பல்களில் எண்ணெய்தான் உபயோகப்படுத்தப்படுகிறது. இன்று உலகில் உள்ள கப்பல்களில் நூற்றுக்கு அறுபதுவீதம் எண்ணெயால் இயங்கும் நீராவிக் கப்பல்களே. இப்பொழுது நீராவியால் மட்டுமன்றி மின்சாரத்தாலும் கப்பல்கள் இயங்குகின்றன.

அணுசக்திக் கப்பல்கள்

காற்றின் உதவியால் ஓடிக்கொண்டிருந்த கப்பல்கள் நீராவியினுல் ஓட ஆரம்பித்தது கப்பல் வரலாற்றில் ஒரு புரட்சிகரமான மாறுதல் என்று கூறப்பட்டது. கரிக்குப் பதிலாக எண்ணெயோ மின்சாரமோ பயன்படுத்தப் பட்டது பெரு மாறுதலாகக் கருதப்படவில்லை. ஆனுல், இன்று கப்பலில் அணுசக்தி பயன்படுத்தப்படுவது புரட்சிகரமான மாறுதலாகும்.

அணுசக்தியால் இயக்கப்படும் கப்பலில் அணுசக்திக்கென்று இடமே தேவை இல்லை. சுருட்டுப் பெட்டி அளவுள்ள சிறு பெட்டியில் அடங்கும் அணுசக்தி பெரியதொரு கப்பல் உலகம் முழுவதும் சுற்றிவரப் போதுமானது. சோவியத் யூனியனில் கட்டப்பட்ட அணுசக்தியால் இயங்கும் பனி உடைக்கும் 'லெனின்' என்ற கப்பல் பால்டிக் கடலில் இன்று ஓடிவருகிறது. அமெரிக்காவில் கட்டப்பட்ட அணுசக்தியினுல் இயங்கும் 'நாடிலஸ்' என்ற நீர் மூழ்கிக் கப்பல் இன்று உலக முழுவதிலும் வெற்றிநடை போட்டுவருகிறது. கப்பல்களில் உள்ள விளக்குகள், அடுப்புகள் முதலிய அனைத்

தும் அணுசக்தியால் எழும் மின்சாரத்தாலே இயக்கப்படுகின்றன. இன்று அணுசக்தியால் பெரிய கப்பல்களை இயக்க சோவியத் யூனியன், அமெரிக்கா, இங்கிலாந்து, ஜப்பான் போன்ற நாடுகள் போட்டி போட்டுக்கொண்டு இடைவிடாது உழைத்து வருகின்றன. அணுசக்தியால் இயங்கும் பெரிய கப்பல்களை விரைவில் நம் நாட்டவர் கண்டுகளிக்கப் போகிறார்கள்.

டிராம்ப் கப்பல்களும் லைனர் கப்பல்களும்

மேனாடுகளில் போக்குவரத்துத் தன்மையை நோக்கிக் கப்பல்களை டிராம்ப் கப்பல்கள், லைனர் கப்பல்கள் என இரு வகையாகப் பிரித்திருக்கின்றார்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட வழியில், ஒரு குறிப்பிட்ட அட்டவணைப்படி முறையாகச்சென்று வரும் கப்பலை லைனர் என்று அழைக்கிறார்கள். ஒரு குறிப்பிட்ட மார்க்கமோ, அட்டவணையோ இன்றி எங்கெங்கு பொருள் கிடைக்கின்றதோ அங்கங்கே சென்று சரக்குகளை ஏற்றுமதி, இறக்குமதி செய்யும் கப்பல்களை டிராம்ப் கப்பல்கள் என்கின்றனர்.

உலகில் இன்று அதிகமாக ஏற்றுமதி இறக்குமதித் துறையில் ஈடுபட்டிருப்பவை டிராம்ப் கப்பல்களே. ஆனால் டிராம்ப் கப்பல்களின் வேகம் குறைவு; போக்குவரத்து வசதிகளும் குறைவு. இதன் விளம்பரச் செலவுகள், ஓடும் செலவுகள், மூலதனச் செலவுகள் யாவும் குறைவு. எனவே லைனர் கப்பல்களைவிடக் குறைந்த கட்டணத்தில் டிராம்ப் கப்பல்கள் பொருள்களை ஏற்றிச் செல்கின்றன. திடீரென்று ஒரு துறைமுகத்தில் ஏராளமான விளைபொருள்களோ ஏற்றுமதிக்குரிய இதர பொருள்களோ குவிந்துகிடந்தால் அவைகளை லைனர் கப்பல்களில் ஏற்றிச் செல்லமுடியாது. டிராம்ப் கப்பல்களே ஏற்றிச் செல்ல முடியும். ஆனால் தவறாது ஏற்றுமதி இறக்குமதியாகும் பண்டங்களை லைனர் முறையாகக்கொண்டு செல்லும். அதோடு அது வேகமாக

வும் செல்லும். லைனர் கம்பெனிகள் போட்டியினால் கட்ட ணங்களைக் குறைத்தும் நஷ்டத்திற்கு ஆளாகாமல், சங்கங் கள் நிறுவித் தங்கள் வருமானம் குன்றாது பாதுகாத்து வருகின்றன. டிராம்ப் கப்பல்களை பெரிய வணிகர்கள் வாட கைக்கு எடுத்து ஓட்டுவதும் உண்டு. இந்த லைனர் கப்பல் களில் பல பிரிவுகள் உண்டு. அவை பிரயாணிகளை ஏற்றிச் செல்வன (*Passenger Liner*) சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்வன (*Cargo Liner*), சரக்குகளையும் பிரயாணிகளையும் ஏற்றிச் செல்வன (*Combination Liners*) போன்றவையாகும். பிரயாணிகளின் கப்பல்களில் ஓரளவு சரக்குகளுக்கும் சரக் கேற்றும் கப்பல்களில் ஓரளவு பிரயாணிகளுக்கும் இடம் அளிக்கப்படுகிறது.

ஆண்டுதோறும் சுமார் 700 டிராம்ப் கப்பல்கள் இந்திய துறைமுகங்களில் ஏற்றுமதி இறக்குமதியில் ஈடுபட்டுள்ளன. இவைகளில் இந்தியக் கப்பல்கள் 10கூட இல்லை என்று கூறப்படுகிறது. இந்தியாவின் வெளிநாட்டு வணிகத்தில் மூன்றிலொரு பங்கை டிராம்ப் கப்பல்களே நடத்தி வருகின்றன. ஆனால் இந்தியக் கப்பல் தொழில் நிபுணர்கள் லைனர் கப்பல் தொழிலையே இந்தியா அபிவிருத்தி செய்ய வேண்டும் என்கின்றனர். டிராம்ப் கப்பல் தொழிலை வளர்க்க வேண்டும் என்று கூறுவாரும் உளர். டிராம்ப் கப்பல் தொழிலை வளர்ப்பதால் அன்னியச் செலாவணி பெருகும் என்று கூறுகின்றார்கள்.

இந்தியாவில் நடைபெறும் அயல்நாட்டு வணிகத்தில் நமது நாட்டுக் கப்பல்கள் நூற்றுக்கு ஐந்து சதவிகிதம்கூட ஈடுபடவில்லை. அயல்நாட்டுக் கப்பல்களே ஏராளமான செல்வங்களைக் கவர்ந்து செல்கின்றன. அயல்நாட்டு ஏற்று மதி இறக்குமதிகளைக் கைப்பற்ற நம்மிடம் போதிய கப்பல் கள் இல்லை.

கப்பல் தொழிலில் பெரிய நஷ்டங்களும் ஏற்படுவ துண்டு. லைனர் கம்பெனிகள் கப்பல் சங்கங்கள் நிறுவிப் போட்டியைத் தவிர்த்து நஷ்டம் வராது பார்த்துக்கொள்

கின்றன. பிரயாணிகளின் கப்பல்களுக்கு டிராம்ப் கப்பல்களின் போட்டி கிடையாது. தொழிலும் நஷ்டம் இல்லாமல் நடைபெற்று வருகிறது. இந்திய சர்க்கார் கப்பல் தொழிலை ஏற்று நடத்தினால் நல்ல லாபம் கிடைக்கும். போட்டிகளைத் தவிர்க்க முடியும். காங்கிரஸ் ஆட்சிக்கு வருமுன்பே கப்பல், ரயில் முதலியவைகளை அரசாங்கம் ஏற்று நடத்துவது என்று தீர்மானித்திருக்கிறது.

கப்பல் தொழிலை திறம்பட நடத்துவதற்கு நல்ல திறமையும் அனுபவமும் தேவை. ஐரோப்பியக் கப்பல் கம்பெனிகள் போதிய ஆற்றலும் அனுபவமும் உடையவைகளாய் இருக்கின்றன. அத்தோடு ஆங்கிலக் கப்பல் கம்பெனிக்காரர்கள் வணிகத் தந்திரங்களை நன்கு பயின்றிருக்கிறார்கள். அரசாங்க ஆதரவும் அதிகம் பெற்றிருக்கின்றார்கள். நாமும் நமது அரசாங்கமும் இப்பொழுது இத் துறைகளில் ஆரம்ப நிலையில்தான் இருக்கின்றோம்.

கப்பல் தொழில் போட்டியினால் நஷ்டமடையாது பாதுகாக்க, ஒரு பகுதியில் ஒரு மார்க்கத்தில் ஓடும் லைனர் கம்பெனிகள்கூடிச் சங்கம் அமைத்துக்கொள்கின்றன. அதன் உறுப்பினர்கள்கூடி கப்பல் கட்டணங்கள், பொருள் ஏற்றும் தரகர்களின் கூலி, கிடங்குக் கூலி, தளக் கட்டணம், ஒவ்வொரு கப்பலும் எந்தெந்தத் துறைமுகத்திற்கு சென்று வரலாம், மொத்தப் போக்குவரத்தை எப்படிப் பங்கிட்டுக்கொள்வது என்பன போன்ற விஷயங்களையெல்லாம் முடிவுகட்டி அதன்படி நடந்துகொள்கிறார்கள். நமது நாட்டில் 1875-ம் ஆண்டில் முதன் முதலாகக் கப்பல் சங்கம் உருவாயிற்று. அதற்குக் "கல்கத்தா கான்பரன்ஸ்" என்று பெயர். இந்தியாவிற்கும் இங்கிலாந்திற்கும் இடையே ஓடிய பெனின்சுலர் அண்ட் ஓரியண்டல் கம்பெனியும், பிரிட்டிஷ் இந்தியா ஸ்டீம் நேவிக்கேஷன் கம்பெனியும், பிற பிரிட்டிஷ் கம்பெனிகளும் கூடி கப்பல் கம்பெனியை நிறுவினர். இன்று உலகின் எல்லா பகுதிகளிலும் கப்பல் கம்பெனிகள் உள்ளன. இந்தி

யாவிற்கும் ஐரோப்பாவிற்கும் இடையே கப்பலோட்டும் எண்ணற்ற கம்பெனிகள்கூடிக் கப்பல் சங்கத்தை நிறுவியுள்ளன. அதில் இந்தியர்களுக்குச் சொந்தமான இந்தியா ஸ்டீம் ஷிப் கம்பெனி, வெஸ்டர்ன் ஷிப்பிங் கார்ப்பொரேஷன், சிந்தியா ஸ்டீம் நேவிக்கேஷன் கம்பெனி போன்ற பல கம்பெனிகள் அங்கம் வகிக்கின்றன. இந்தியக் கப்பல்கள் ஐரோப்பாவிலிருந்து எந்தத் துறைமுகங்களுக்கும் பண்டங்களை ஏற்றிச்செல்லலாம். ஆனால் அத் துறைமுகங்களிலிருந்து வேறு பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லமுடியாது. இவற்றையெல்லாம் இந்தியா விரைவில் பரிசீலிக்க வேண்டும்.

22. நீள்கடல் போக்குவரத்தின் வரலாறு

கப்பல்களின் அளவு அபிவிருத்தி அடைந்தபோது பாய்க் கப்பல்களிலே ஆயிரத்திற்கும் அதிகமான மக்களும் ஆடு மாடுகளும் யானைகளும் குதிரைகளும் செல்லத்தக்க விசாலமான கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. ஏதன்ஸ் என்ற கப்பலில் 200-க்கு மேற்பட்ட கப்பல் ஊழியர்கள் இருந்து வந்தனர் என்று தெரிகிறது. இவர்களில் 170 பேர்கள் துடுப்பை உந்துபவர்கள் என்றும் அறிகிறோம். தமிழர்களும், யவனர்களும், சுமேரியர்களும், எகிப்தியர்களும் வணிகக் கப்பல்கள், பிரயாணக் கப்பல்கள், போர்க் கப்பல்கள் எனப் பல்வேறு வகையான கப்பல்களை வைத்திருந்தனர்.

வைக்கிங்ஸ் என்பவர்கள் பல்வேறு வகையான கப்பல் களை வைத்திருந்தனர். கி. பி. 1880-ம் ஆண்டில் கண்டு பிடிக்கப்பட்ட அவரது கப்பல் ஒன்று 78 அடி நீளமும் 16 அடி அகலமும் 7 அடி ஆழமும் உடையதாக இருந்தது. இதில் ஒரு பக்கம் 16 துடுப்புகள்வீதம் 32 துடுப்புகள் இருந் தன. இதற்குப் பாய்களும் பல உள.

இங்கிலாந்து மன்னர் ஆல்பிரட் (கி. பி. 849—899) என் பவரிடம் 60 துடுப்புகளால் இயங்கும் பெரிய கப்பல்கள் இருந்தனவாம்.

14-ம் நூற்றூண்டிற்குப் பின்னரே திசைகாட்டும் கருவி கண்டுபிடிக்கப்பட்டது. அப்பால்தான் அரிய பெரிய அபி விருத்திக் கட்டம் ஆரம்பமாயிற்று.

பின்னர் பிரான்சு, இங்கிலாந்து, ஸ்பெயின், ஜெர்மனி, அமெரிக்கா ஆகிய நாடுகளில் பெரிய போர்க் கப்பல்கள் அரும்ப ஆரம்பித்தன.

போர்க் கப்பல்கள் பெரிய பீரங்கிகளைத் தாங்கி வெளி வர ஆரம்பித்தன. கப்பல்களில் கனத்த பீரங்கிகள் ஏற்றப் பட்டு, எதிரிகளின் கப்பல்கள் சுட்டெரிக்கப்பட்டன.

எதிரிகளின் பீரங்கிக் குண்டுகள் எளிதில் பாய்ந்து கப்பலைத் துளைத்துவிடாதிருக்கும் பொருட்டு மரக் கப்பலின் மீது இருப்புத் தகடுகள் பொதியப்பட்டன. இவ்வாறு கப்பல்களில் பல மாற்றங்கள் தோன்றின.

கி. பி. 1515-ல் போர்ச்சுக்கீசியர்களும் 1600-ல் ஆங்கிலேயர்களும் 1602-ல் உலாந்தாக்காரர்களும் பின்னர் பிரெஞ்சுக்காரர்களும் இந்தியாவிற்கு வணிகத்தின் பொருட்டு வந்தனர்.

இந்தியா, பர்மா, இலங்கை முதலிய கீழ்நாடுகளின் இயற்கைவளம் ஐரோப்பியர்களுக்குக் கீழ்நாடு போந்து அதைச் சுரண்டிவாழ வேண்டுமென்ற எண்ணத்தை நாளடைவில் வளர்த்தது.

நாளடைவில் பல சிற்றரசர்களையும் பேரரசர்களையும் தொலைத்ததோடு ஐரோப்பாவினின்று இங்கு சுரண்டவந்த பிரெஞ்சு, உலாந்தா, போர்ச்சுகீச கும்பினியார்களை விரட்டி இந்தியாவில் ஒரு பெரிய ஆட்சியை நிலைநாட்டிய ஆங்கிலக் கும்பினி 19-ம் நூற்றுண்டின் ஆரம்பத்தில் இந்தியாவைப் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கத்திடம் ஒப்பித்துவிட்டது.

ஏகாதிபத்திய வெறிகொண்ட ஆங்கிலக் கும்பினி ஆட்சி முதன் முதலில் நமது கப்பல் தொழிலைக் கருவறுத்தது. நமது வணிக வழிகள் அனைத்தையும் அடைத்தது. நமது பழைய துறைமுகங்கள் பலவற்றையும் பாழாக்கியது. பல்வேறு கொடிய சட்டங்கள் மூலம் நமது கப்பல்களை உள் நாட்டில் முடங்கிக் கிடங்கச் செய்தது.

அப்பால் தனது கப்பல்களை நீராவிக் கப்பல்களாய் மாற்றி நமது கப்பல்களோடு போட்டிபோட்டு இந்தியக் கப்பல்களின் குரல்வளையை நெரித்துக் கண் பிதுங்கச்செய்து விட்டது.

நமது நாட்டில் கட்டப்பட்ட ஆழ்கடலில் அஞ்சாது செல்லும் மரக்கலங்களில் ஒன்றைக்கூட காணமுடியாத வாறு அழித்துவிட்டது.

நமது சிறந்த வங்கம், நாவாய், மரக்கலம் போன்ற பல் வேறு வகையான கப்பல்களின் உருவங்களையாவது பார்த்துத் திருப்தி அடைவோம் என்று ஆசைகொண்டு நிற்கும் தேச பக்தனுடைய எண்ணம் ஈடேற வழியில்லாதிருக்கிறது.

சில வரலாற்று நூல்கள் மூலம் தமிழகத்தில் சங்கரா, சோழந்தி, மீனாட்சி, வைகை போன்ற பெரிய கப்பல்கள் இருந்ததாகத் தெரிகிறது. அவைகளின் உருவப் படங்களை யாவது காணும் பாக்கியம் இந்தப் பிறப்பில் கிட்டுமாவென ஐயப்படும் நிலையை ஆக்கிவைத்துவிட்டனர் நமது நாட்டினை ஆண்டுவந்த ஆங்கில ஆட்சியாளர்.

பிரிட்டிஷ் ஆட்சியின் கொடுமையை அறிய நாம் அவசியம் நமது நாட்டின் கப்பல் வரலாற்றைப் படிக்க வேண்டும். ஆங்கிலேயர்களும் இதர ஐரோப்பியர்களும் இந்திய நாட்டில் கால் வைத்தபொழுது, நமது கப்பல் தொழில் மிக உன்னதமான நிலையில் இருந்தது. அவர்கள் நம்மை எட்டிப்பிடிக்க முடியாத அளவு வளர்ச்சி பெற்றிருந்தோம்.

ஐரோப்பியர்களின் கப்பல்களைவிட இந்தியக் கப்பல்கள் பெரியவையாகவும் உறுதியுடையவையாகவும் மலிவானவை யாகவும் இருந்தன.

ஆங்கிலேயர்களுக்கு வேண்டிய கப்பல்களை இந்தியாவில் கட்டினால் அதிகமான பணம் மிச்சப்படுத்தலாம் என்று கர்னல் உவாக்கர் என்பவர் பிரிட்டிஷ் சர்க்காருக்கு விளக்கி ஒரு கடிதம் எழுதியுள்ளார்.

பதினேழாம் நூற்றுண்டு வரை ஐரோப்பியர்களிடம் 600 டன் எடைக்கு மேற்பட்ட கப்பல்கள் இருக்கவில்லை. அதற்கு மேற்பட்ட எடையுள்ள கப்பல்களை அவர்கள் கண்டதும் இல்லை, கேட்டதும் இல்லை.

அவர்கள் இந்தியாவிற்கு வந்ததும், இந்தியர்களால் கட்டப்பட்ட 1,500 டன் எடையுள்ள 'கோகா' என்ற கப்பலைக் கண்டு பிரமிப்படைந்தனர், இந்தக் கப்பலை அவர்கள் உடனே வாங்கி உபயோகிக்க ஆரம்பித்தனர். அதோடு இந்தியக் கப்பல் கட்டும் நிபுணர்களின் உதவியால் சில கப்பல் கட்டும் தொழிற்சாலைகளை நிறுவினர். பல ஐரோப்பியர்கள் இந்தியர்களிடம் கப்பல் கட்டும் தொழிலையும் கலையையும் பயின்றனர்.

பிரிட்டிஷ் ஆட்சி ஏற்பட்ட பின்னரும் நீண்டநாள் வரை இந்தியாவில் கப்பல் கட்டும் கலையும் தொழிலும் அழிந்துவிடவில்லை. கி. பி. 1735-ம் ஆண்டு சூரத்தில் இருந்த கப்பல் கட்டும் தளம் பம்பாய்க்கு மாற்றப்பட்டது. கி. பி. 1781-ம் ஆண்டிலிருந்து 1800-ம் ஆண்டுவரை கல்கத்தாவில் வெளிநாட்டாருக்காக 35 கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. பம்பாய், சூரத், ஹுக்ளி, சிட்டகாங், டாக்கா முதலிய இடங்களில் இந்தியர்களின் சிறந்த கப்பல் கட்டும் தளங்கள் இருந்தன.

கிழக்கு இந்தியக் கும்பினியார்களுக்கு இந்தியர்கள் பல்வேறு விதமான 300 கப்பல்களைக் கட்டிக் கொடுத்தனர். கி. பி. 1736-ம் ஆண்டிலிருந்து கி. பி. 1836-ம் ஆண்டுவரை கும்பினியார்களுக்கு இந்தியர்களே கப்பல்கள் கட்டிக் கொடுத்து வந்தனர் என்பதற்கு எண்ணற்ற சான்றுகள் காட்டமுடியும்.

இந்தியாவில் இந்தியர்களாலே இந்தியப் பொருள்களைக் கொண்டே கட்டப்பட்ட கப்பல்கள் இந்தியப் பண்டங்களை ஏற்றிக்கொண்டு இந்திய மாலுமிகளால் ஓட்டப்பட்டுக் கிழக்கிந்திய கும்பினியார்களுக்காக இங்கிலாந்து சென்று வந்தன.

1669-ம் ஆண்டு கப்பல் இயக்குநர்களின் மன்றம் பம்பாயில் திரு. டபிள்யூ. பெட் என்பவரைத் தனது கப்பல் கட்டுபவராக நியமனம் செய்தது.

முன்னர் இந்த நிறுவனம் வேறு எங்கோ மாற்றப்பட்டிருந்தது. அப்பால் அது பம்பாய்க் கப்பற் கூட்டம் என்ற பெயரைப் பெற்றது.

கி. பி. 1735-ம் ஆண்டுவரை ஒரு கட்டிடத்தளம் சூரத் நகரில் நிறுவப்பட்டுப் பாதுகாத்துவரப்பட்டது. அப்பொழுது பெரும்பாலான வேலைகளெல்லாம் பம்பாய்க்கு மாற்றப்பட்டன. அங்கு இந்த நிறுவனம் மிகப்பெரிதாக விரிவடைந்தது பிரபல பார்சி கப்பல் கட்டுபவர்களின் கழகம் ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலத்திலாகும். இதில் சில இந்தியர்களும் இருந்தனர். அதோடு பிரிட்டிஷ் சாம்ராஜ்ய கடற் சேவைகளும் எழுந்தன.

லோவ்ஜீ நசரான்ஜீ சூரத் கப்பற் தளத்தின் மேஸ்திரியாக இருந்தார். அப்பொழுதுதான் சூரத்தினின்று பம்பாய்க்கு நிறுவனம் முழுதும் மாற்றப்பட்டது. கப்பல் செப்பனிடும் தளம், சாமர்த்தியம் வாய்ந்த பார்சி குடும்பத்தின் எழுச்சியாக எழுந்தது.

கி. பி. 1757-ம் ஆண்டில் தளத்தின் அளவு விரிவடைந்தது லோவ்ஜியின் பேரர்களான மான்செக்ஜீ, ஜாக்செட்ஜீ, போமன்ஜீ என்பவர்களால் 900 டன் எடையுள்ள இரு கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. திறமைமிக்க பார்சி கப்பல் கட்டும் நிபுணர்களால் 18-ம் நூற்றுண்டின் இறுதியிலும் 19-ம் நூற்றுண்டின் ஆரம்பத்திலும் அரசாங்கக் கடற்படைக்கு 9 கப்பல்கள் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டன. மேலும் 6 சிறு கப்பல்களும் 7 போர் மரக்கலங்களும் கட்டிக் கொடுக்கப்பட்டன.

இவ்வாருக கி. பி. 1802-ம் ஆண்டில் கப்பற்படைத் தளபதி உத்தரவுப்படி மன்னரின் கடற்படைக்கு இங்கு பல போர்க் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன.

கி. பி. 1736-ம் ஆண்டிலிருந்து 1837-ம் ஆண்டுவரை பம்பாய் அரசாங்கக் கப்பல் செப்பனிடுந் துறை இந்தப் பார்சிக் குடும்பத்தார்களின் கைகளிலே விடப்பட்டு வெற்றி கரமாக நடைபெற்று வந்தது.

கி. பி. 1775-ம் ஆண்டு இந் நாடுபோந்த லெப்டி னெண்ட் சி. ஆர். லோ என்பவர், இந்தக் கப்பல் செப்பனி டுந்துறையின் பெருமையையும் அங்கு பணி ஆற்றிய கப்பல் கட்டும் பார்சி நிபுணர்களின் கைவண்ணத்தையும் புகழ்ந்து பம்பாயில் பேசினார்.

அது வருமாறு: "இங்கு ஒரு கப்பல் செப்பனிடுந் துறை இருக்கிறது. அது மிகப் பெரிதாக விளங்குகிறது. மேலும் அது மிக நன்றாக அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. எல்லாவித மான கப்பல் சம்பத்துகளும் தகுதியான பண்டகசாலைகளில் சேமித்து வைக்கப்பட்டுள்ளன. நங்கூரம் செய்வதற்கான உலைக் களங்களும் உள. ஒரு வேளை ஐரோப்பாவின் எந்தப் பகுதியிலும் காணப்படாத ஒரு உலர்ந்த செப்பனிடுந் துறை இது என்று பெருமையடையலாம். அதனுடைய அளவும் வசதியும் பிறவும் அதைப் பெருமை பெறச் செய் கின்றன." (இந்தியக் கடற்படையின் வரலாறு—லெப். சி. ஆர். லோ.)

இந்தியாவில் கிழக்கிந்தியக் கும்பினியார்கள் இந்தியர் களையும் அவர்கள் உழைப்பையும் திறமையையும் ஒரு கால அளவிற்குப் பயன்படுத்திக்கொண்டு, அப்பால் தமது நாட் டில் அத் தொழிலை வளர்த்து, தமது நாட்டிலுள்ள திறமை சாலிகளை அத் தொழிலைக் கற்கும்படி செய்து, இந்தியக் கப்பல் தொழிலின் கழுத்தை நெருக்கிக் குற்றுயிராக விழும் படி செய்துவிட்டனர்.

இந்தியர்கள் காற்றினால் ஓடும் கப்பல்களை மட்டும் கட்டும் திறமை மிக்கவர்கள் என்று புகழ்பெறவில்லை. நிலக் கரியினால் ஓடும் நீராவிக் கப்பல்களையும் கட்டித் தங்களின் திறமையை உலகிற்கு நிரூபித்துள்ளார்கள். ஆனால் தன் னலத்தையே பெரிதெனநாடிய பிரிட்டிஷ் ஆட்சி, நீராவி

யினால் ஓடும் கப்பல் கட்டும் துறையில் நாம் சிறந்து விளங்கக் கூடாதென்று சட்டங்களால் நம் கைகளைக் கட்டிப்போட்டு விட்டது.

ஆங்கிலப் படையில் லெப்டினென்ட் பதவியை வகித்த திரு. உவாக்கர் என்பவர் 1811-ம் ஆண்டில், “பிரிட்டிஷாருடைய கப்பல் தளத்தில் பிரிட்டிஷ் கப்பல்களை 12 ஆண்டுகளுக்கு ஒரு முறை மராமத்துச் செய்து தீரவேண்டும். ஆனால் இந்தியர்கள் கட்டிய கப்பல்கள் 50 ஆண்டுகளுக்குப் பிறகும் எந்தவிதமான மராமத்தும் அவசியமின்றிச் சென்று வருகின்றன” என்று குறிப்பிட்டுள்ளார்.

1812-ம் ஆண்டில் பிரெஞ்சு நாட்டு வழிப்போக்கரான வால்ட்ஸர் சாஸ்வின்ஸ் என்பவர் “தொன்றுதொட்டு இந்துக்கள் கப்பல் தொழிலில் கைதேர்ந்தவர்களாய்த் திகழ்கின்றனர். இப்பொழுதும் இத் துறையில் ஐரோப்பாவிற்குப் பாடம் கற்பித்துக் கொடுக்கத்தக்கவர்களாய் இருக்கின்றார்கள். கலைகளில் தேர்ந்தவர்களாய்க் கர்வம் கொண்டிருக்கும் ஆங்கிலேயர்கள்கூட இந்துக்களிடமிருந்து கப்பல் கட்டும் பலவித முறைகளைப் பயின்றுகொண்டார்கள். உறுதி, அழகு, உபயோகம் மூன்றிலும் இந்தியக் கப்பல்கள் தலை சிறந்தவைகள். இந்திய மக்களின் அறிவிற்கும் ஆற்றலுக்கும் இவைகள் நல்ல எடுத்துக்காட்டாகும்” என்று ‘லா இந்து’ என்ற நூலில் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

பிரிட்டிஷ் மக்களின் கொதிப்பு

முதன் முதலாக, இந்தியாவில் கட்டப்பட்ட ஒரு கப்பலில் இந்திய மாலுமி ஒருவர் இந்தியாவினின்று கும்பினியார்களுக்காகச் சரக்கேற்றிக்கொண்டு இலண்டன் துறைமுகத்தை அடைந்தார். இக் கப்பல் இலண்டன் துறைமுகத்திற்குள் புதுந்ததும் ஆங்கிலேயர்கள், எதிரிகளின் கப்பல் தங்கள் துறைமுகத்திற்குள் வந்தாற்போன்று மிகப் பரபரப்படைந்து ஆத்திரம் கொண்டனர்.

ஆங்கில மக்கள் அணி அணியாய்த் துறைமுகம் வந்து பார்த்துப் போயினர். இங்கிலாந்தின் வணிகமே சீர்குலைந்து விட்டதாக அந் நாட்டு வணிகர்கள் ஒன்றுகூடிக் குமுறினர்.

அந்நாட்டிலுள்ள கப்பல் கட்டும் தொழிலாளர்கள், இந்தியக் கப்பல் தொழில் வளர இடம் அளித்தால் தங்கள் வயிற்றில் மண் விழுந்துவிடுமே என்று திகைத்தனர்.

கப்பல் கட்டும் கம்பெனிக்காரர்கள் ஒன்றுகூடி இந்தியக் கப்பல் தொழிலால் தங்கள் நிலைமை சீர்குலைந்துவிடும் என்று இங்கிலாந்து ஆட்சியிடம் முறையிட்டனர்.

இந்தியக் கப்பல்கள் மலிவாகவும், உறுதியாகவும் இருப்பதைக் கிழக்கு இந்திய ஆங்கிலக் கும்பினியார் எடுத்துக் காட்டியும் அவர்கள் இடைவிடாது கூக்குரல் போட்டு வந்தனர். எனவே அன்றைய ஆங்கில அரசாங்கம் கும்பினியார்களுக்கு வேண்டிய கப்பல்களை இனி இந்தியாவில் கட்டக்கூடாது என்று தடை உத்தரவிட்டது.

இந்தியாவில் இந்தியர்களால் கட்டப்பட்ட கப்பல்களில் சரக்கேற்றி வந்தால் செலவு குறைவாக இருக்குமாதலால் இந்திய—பிரிட்டிஷ் வணிகத்திற்கு இந்தியக் கப்பல்களை உபயோகிக்கலாம், ஆனால் அக்கப்பல்களின் சிப்பந்திகள் எவரும் இந்தியராக இருக்கக்கூடாது என்ற ஒரு புதிய அபிப்பிராயத்தை 1801-ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் 27ந் தேதி இங்கிலாந்தில் உள்ள கப்பல் கம்பெனி இயக்குநர்கள் (டைரக்டர்கள்) முதன் முதலில் பிரிட்டிஷ் பாராளுமன்றத்தில் பிரபுக்கள் சபையின்முன் வைத்தனர். இந்தியாவில் வெள்ளையர்களுக்கு வேலை கிடைக்கும்படி செய்யவும் இந்தியாவில் அவர்கள் ஏராளமாகக் குடியேறும்படி செய்யவுமே இந்தத் திட்டத்தைக் கொண்டுவந்தனர்.

கி. பி. 1814-ம் ஆண்டு இங்கிலாந்திலுள்ள பிரிட்டிஷ் பாராளுமன்றம் இதற்காக ஒரு செலக்ட் கமிட்டியை நியமித்து இதைப்பற்றி ஓர் அறிக்கை சமர்ப்பிக்குமாறு பணித்தது.

அக் கமிட்டி அனைத்தையும் அலசி ஆராய்ந்து தனது அறிக்கையைச் சமர்ப்பித்தது. அதன்மீது பார்லிமெண்டு ஒரு முடிவிற்கு வந்தது.

அதன் சாரம் என்னவெனில், 'இங்கிலாந்தின் துறை முகத்திற்குள் வரும் கப்பல் தலைவர் (கப்பித்தான்) ஆங்கி லேயராக இருக்கவேண்டும். இல்லாவிடில் அக் கப்பல் இங்கிலாந்தில் உள்ள எந்தத் துறைமுகத்தினுள்ளேயும் புகமுடியாது. இஃதன்றித் தலைவன், மாலுமி, சிப்பந்தி ஆகியவர்களில் நூற்றுக்கு எழுபத்தைந்து சதவிகிதத் திற்குக் குறையாத தொகையினர் ஐரோப்பியர்களாக இருக்க வேண்டும். 1814-ம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதம் முதல் தேதி வரைதான் இந்தியாவில் கட்டப்பட்ட கப்பல்களைக் கிழக்கிந்திய ஆங்கிலக் கும்பினியார் உபயோகப்படுத்தி வரலாம். ஆனால் தவிர்க்கமுடியாத சந்தர்ப்பமெழுந்தால் அதன் பின்னரும் ஓராண்டுவரை உபயோகித்து வரலாம்.'

இந்தியக் கப்பலின் இறுதிக் காலம்

இஃதன்றி இந்தியக் கப்பல்கள் தலையெடுக்க முடியாத வாறு வேறொரு நடவடிக்கையும் மேற்கொள்ளப்பட்டது. வங்காளத்திலுள்ள வில்லியம் கோட்டைத் துறைமுகத்திற் குள் வரும் பிரிட்டிஷ் கப்பல்களில் உள்ள பண்டங்களுக்கு இறக்குமதி வரி குறைவானதாக இருக்கும்படி செய்யப் பட்டது. ஏனைய நாட்டுக் கப்பல்களில் வரும் பண்டங் களுக்கு அதிகமான வரிகளை விதித்து இந்திய நாட்டுக் கப்பல் தொழிலையும் வணிகத்தையும் கருவறுக்க முனைந்தனர்.

சென்னையிலுள்ள செயிண்ட் ஜார்ஜ் கோட்டை, பம்பாயிலுள்ள டேவிட் கோட்டை ஆகியவைகளை அடுத்த துறைமுகங்களுக்கும் இந்த வரிச் சலுகை விஸ்தரிக்கப் பட்டது.

இதனால் முதலாவது உலக மகாயுத்தம்வரை இந்தியக் கப்பல் தொழில் தலைதூக்கமுடியாமல் வீழ்ந்துபோய்

விட்டது. அதன் பின்னர்தான் பம்பாயில் இந்திய முதலாளிகள் விழிப்புற்று இந்தியக் கப்பல் தொழிலை வளர்க்க முன்வந்தனர்.

ஆங்கிலக் கும்பினியார்களின் கடற்படைக்கு இந்தியா எத்தனையோ கப்பல்களைக் கட்டிக் கொடுத்திருக்கிறது. என்றாலும் கி. பி 1817-ம் ஆண்டு அக்டோபர் மாதம் 17-ம் நாள் இந்தியாவிலே கட்டப்பட்டுப் பம்பாயில் மிதக்கவிடப் பட்ட 'திருக்கோணமலை'தான் இன்று உயிரோடு உலவும் மிகத் தொன்மைவாய்ந்த கப்பலாகும். இது இன்றும் ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது. இது கேரள நாட்டுத் தேக்குமரத்தால் கட்டப்பட்டது. இதைக் கட்டிமுடிக்க மூன்று ஆண்டுகள் ஆயின இப்பொழுது இது பவுட்ரோயண்ட் என்ற பெயரால் அழைக்கப்பட்டு வருகிறது.

பிரிட்டிஷ் கடற்படைக்குப் பம்பாயில் 'திருக்கோணமலை' என்ற போர்க் கப்பலைக் கட்டிய வாடியா கம்பெனியே 1821-ம் ஆண்டிலே புகழ்பெற்ற போர்க் கப்பலான 'எச். எம். எஸ். கங்கா'வை அப்படைக்குக் கட்டிக்கொடுத்தது. இக் கப்பல் இங்கிலாந்தில் கட்டப்பட்ட கப்பல்களைவிட மிக உறுதிவாய்ந்தது என்று அன்றிருந்த ஆங்கிலக் கப்பற் படைத் தளபதிகளால் வியந்து பாராட்டப்பட்டது.

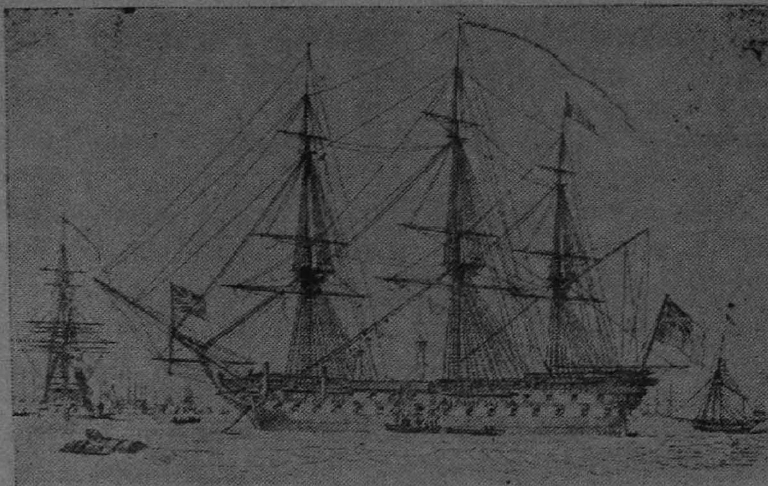
1811-ம் ஆண்டில் லெப்டினெண்ட் கர்னல் ஏ. உவாக்கர் என்பவர் பம்பாய்க் கப்பல் கட்டும் தளத்தையும் பம்பாயில் கட்டப்பட்ட கப்பல்களையும் கண்டு ஆச்சரியப்பட்டுப் பின்வருமாறு கூறினார்:

''பம்பாயில் கப்பல் கட்டும் தளம் சமீபகாலத்திலே நிர்மாணிக்கப்பட்டது. கப்பல்கள் கட்டுவதற்கேற்ற மிகச் சிறந்த தேக்குமரம் இங்கு ஏராளமாகக் கிடைக்கிறது. எவ்விதமான வேலைகளுக்கும் அம்மரம் ஏற்றது. அம்மரத்தின் உறுதி உலகம் அறிந்த உண்மையாகும். இரங்கூன் தேக்கைவிடச் சூரத் அருகிலும் மலபார்க் கடற்கரையிலும் வளர்ந்த தேக்குமரம் மிகச் சிறந்தது. முன்னர், கப்பல்

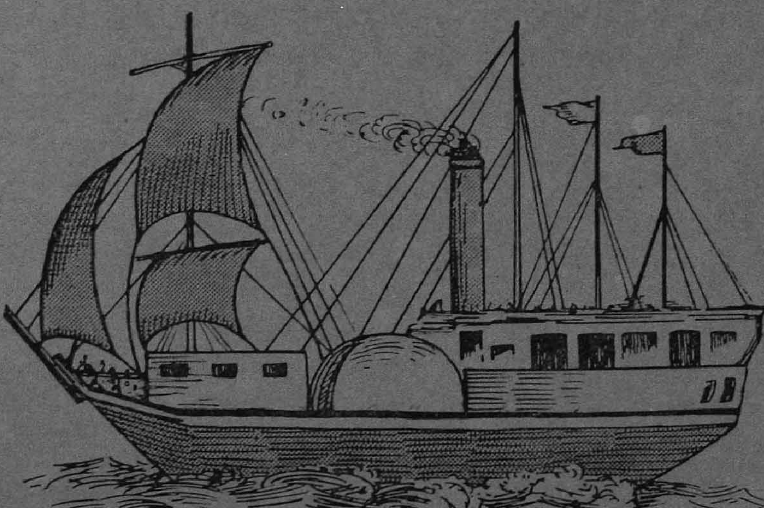
கட்டும் நிபுணர்கள் வேறு சில மரங்களை உபயோகித்து வந்தனர். ஆனால் தேக்குமரம் கப்பல் கட்டுவதற்கேற்ற அளவுடையதாய், அமைப்புடையதாய், உறுதியான தன்மையுடையதாய் இருக்கிறது. தேக்கு வளைவும் குழைவும் உள்ளதாயும், அமைப்பதற்கு ஏற்றதாயும், ஒன்றோடொன்றைப் பொருத்தி இணைப்பதற்குத் தக்கதாயும், எவ்வடிவில் செய்வதற்கும் உகந்ததாயும் இருக்கிறது என்று முடிவு கட்டப்பட்டது.

"இது கப்பலின் கனபரிமாணத்தின் முழு அமைப்பையும் உருவாக்கி முடிப்பதற்கும், எந்த அளவிலும் முதல்தரமான போர்க் கப்பல் கட்டுவதற்கும் தகுந்தது. கப்பலின் உட்பக்கத்தில் உள்ள பலகைகளையும், உயரமான உத்தரங்களையும் கால் வளைவுகளையும் அழகுற அமைக்க இது பெரிதும் பயன்படுகிறது."

இந்தியாவிலே கப்பல் தொழிலை வளரவிடாது பிரிட்டிஷ் ஆட்சியாளர்கள் முட்டுக்கட்டை போட்ட போதிலும், இந்தியக் கப்பல் தொழில் செத்துவிடவில்லை. நீராவிக் கப்பல்கள் வரை கட்ட இந்தியா முன்வந்துவிட்டது.



எச். எம். எஸ். கங்கா பிரிட்டிஷ் கடற்படைக்காக
வாடியா கம்பெனியால் 1821 இல் கட்டப்பட்டது.



இந்தியாவில் முதன் முதல் கட்டப்பட்ட 'டையஞ' என்னும்
நீராவிக் கப்பல்,

ஐந்தாம் பாகம்

இன்றைய வாணிபமும் பாதுகாப்பும்

''வெள்ளிப் பனிமலையின் மீதுலவு வோம்; அடி
மேலைக் கடல்முழுதும் கப்பல் விடுவோம்.

''முத்துக் குளிப்பதொரு தென்க டலிலே;
மொய்த்து வணிகர்பல நாட்டினர் வந்தே,
நத்தி நமக்கினிய பொருள்கொ ணர்ந்து
நம்மருள் வேண்டுவது மேற்க ரையிலே.

''நடையும் பறப்புமுணர் வண்டிகள் செய்வோம்;
ஞாலம் நடுங்கவரும் கப்பல்கள் செய்வோம்.''

—மகாகவி பாரதியார்

23. இந்திய வாணிபக் கப்பல்களின் மறுமலர்ச்சி

இந்தியா ஓராண்டல்ல-நூருண்டல்ல—பன்னூற்ருண்டு களாக அடிமை வாழ்வில் மூழ்கிக் கிடந்துவிட்டது. இதனுல் இந்தியாவில் வணிக வளர்ச்சி குன்றியது.

இந்தியாவின் வணிகம் முழுவதையும் அன்னிய ஆட்சி கைப்பற்றிக்கொண்டது. இந்தியப் பண்டங்களை அயல்நாடு களுக்கு ஏற்றிச் சென்ற கப்பல்கள் எல்லாம் அயலவர்களின் கப்பல்களாகவே காணப்பட்டன. இந்தியா வறுமை மிக்க நாடாக மாறியது. உலக மகாமேதை கார்ல் மார்க்ஸ் 'இந்தியாவைப் பற்றிய கடிதங்கள்' என்னும் நூலில் கூறுவ தாவது:

"பிரிட்டிஷ் ஆட்சி வருமுன் இந்தியா, செல்வமிக்க நாடாக இருந்தது. இந்தியா தனது அரிய வணிக முயற்சி யால் தனது கப்பல்களிலே தன் நாட்டின் விளைபொருள் களையும் செய்பொருள்களையும் ஏற்றுமதி செய்து தனது நாட்டிலே கோடானுகோடி பொற்காசுகளைக் குவித்தது.

"கிழக்காசியாவில் உள்ள பல்வேறு நாடுகளிலும், சிரியா, அசிரியா, எகிப்து, கிரீஸ், உரோம் முதலிய நாடுகளி லும் சென்று வணிகம் செய்து இந்தியாவில் காசுகளையும் பொற்கட்டிகளையும் குவித்தது.

"ஆண்டுதோறும் பொற்காசுகளின் வரவு இந்தியாவில் அதிகரித்துக்கொண்டே வந்தது. இந்தியாவின் பொரு

ளாதாரச் செழிப்பால் அங்கு அரிய கலைகள் பல அரும்பின; கல்வி பரவியது; ஆடை, அணிகள் பெருகின; நாகரிகம் நனிசிறந்து ஓங்கியது.

"இந்தியாவில் ஆண்களும் பெண்களும் ஏராளமான அளவில் தங்க நகைகளை அணிந்து வந்தனர். தலையிலிருந்து பாதம்வரை பல்வேறு விதமான பொன் அணிகளைப் பூண்டு வந்தனர்.

"தங்கள் கோயில் கோபுரங்களில்கூட பொற்குடங்களை ஏற்றினர். பொற்றேர்களைச் செய்தனர்; பொற்சப்பரங் களைச் சமைத்தனர்; பொற் படிமங்களை உண்டுபண்ணினர்; பொற்சரிகை நூற்கள் பாவிய அழகிய ஆடைகளைப் புனைந்தனர்.

"சுருங்கச் சொன்னால் பொன் அணி பூணாத ஆணோ, பெண்ணோ இந்தியாவில் இல்லை என்று கூறிவிடலாம்.

"ஒரு நூற்றாண்டிற்குள் பிரிட்டிஷ் ஆட்சி இந்தியாவி லுள்ள எல்லாப் பொற்குவியல்களையும் சுரண்டி இங்கிலாந் திற்குக் கொண்டுவந்துவிட்டது. தம் தலையிலும் காதிலும் கழுத்திலும் கையிலும் இடுப்பிலும் தொடையிலும் காலிலும் பொன் அணி பூண்டிருந்த இந்தியப் பெண்ணினம் பொன் னைப் பார்ப்பதே அரிதாய்விட்டது. வறுமை தலைவிரித்தாடி யது. பொன் கிடைக்காமல் ஆயிரக்கணக்கான—ஏன் கோடிக்கணக்கான இந்தியப் பெண்கள் தம் காதுகளில் ஈயத் தினால் செய்த குணுக்குகளை அணிந்துள்ளனர். இந்தியா வறுமை மிக்க நாடாய்விட்டது.

"இந்தியர்கள் கையிலிருந்த பெரிய வணிகங்கள் எல் லாம் பறித்துக்கொள்ளப்பட்டன. கைத் தொழில்கள் பல அழிக்கப்பட்டன. இந்திய நாட்டில் வறுமை வளர்ந்தது. விபசாரம் பெருகியது. கோடிக்கணக்கான பிச்சைக் காரர்கள் பெருகிவிட்டனர். வெளிநாடுகளுக்குச் சென்று வணிகம் செய்து கோடி கோடியாய்ப் பொற்காசுகளைக் குவித்த இந்தியர்கள் இன்று வறுமை தாங்கொணாமல்

இலங்கை, இந்தோனீசியா, மலாயா, போர்னியோ, பிஜி முதலிய நாடுகளிலுள்ள பிரிட்டிஷ் துரைமார்களின் தேயிலை, காப்பி, ரப்பர்த் தோட்டங்களுக்குக் கூலிகளாய்ப் போய்ப் போதிய ஊதியமின்றி இரவு பகல் உழைத்து மடி கின்றனர்.'' பிரிட்டிஷ் ஆட்சியில் இந்தியா இருந்த நிலையை உள்ளம் உருக வர்ணித்துள்ளார் தத்துவமேதை கார்ல் மார்க்ஸ்.

நீண்ட கால அடிமை வாழ்வு இந்திய மக்களுக்கு அடிமை மோகம் அதிகரிக்கும்படி செய்துவிட்டது. அடிமை வாழ்வில் ஒரு தனி இன்பத்தைக் கண்டுவிட்டனர் இந்தியர்கள். அவர் கள் நீண்டகாலமாகத் தம் இரு கண்களையும் இறுக மூடிக் கொண்டுவிட்டனர்.

நாட்டில் இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் தோன்றியதன் பயனாக மக்களுக்குச் சிறிது விழிப்பேற்பட்டது. சுதந்திர உணர்ச்சி மக்கள் உள்ளத்தில் உந்தி எழுந்தது.

நாடெங்கும் காங்கிரஸ் மகாசபையின் கிளைச் சபைகள் பெருகின. ஆண்களும், பெண்களும் நாட்டின் உரிமைக் காகப் போராட முன்வந்தனர்.

தமிழகத்தில் உள்ள சில அரசியல் தலைவர்கள் சுதந்திர உணர்ச்சியைக் கேலி செய்து எதிர்த்து வந்தனர். ஆனால் நாடெங்குமுள்ள மக்கள் ஆங்கில ஆட்சியை எதிர்க்க முற்பட்டனர். வட இந்தியாவிலுள்ள சுவாமி சிரத்தா னந்தா, சுவாமி விவேகாநந்தர், இராமதீர்த்தா போன்ற துறவிகள் மிகத் தைரியமாக முன்வந்து நாடெங்கும் சுதந்திர உணர்ச்சியை ஊட்டினர்.

அன்று பாரதமாதாவின் சிறந்த தவப்புதல்வராய்த் தோன்றிய சுவாமி விவேகானந்தர் வீறுகொண்டெழுந்து இமயந்தொட்டுக் குமரிவரை முழங்கிய சுதந்திரச் சங்கொலி இன்றும் பாரத நாட்டின் ஒவ்வொரு இல்லத்திலும் ஒலித்துக்கொண்டே இருக்கிறது.

இவ்வாறு வடநாட்டுத் துறவிகள் தேச விடுதலை நோக்கி மக்களைத் தூண்டிக்கொண்டிருந்த வேளையில் தமிழ் நாட்டுத் துறவிகள் ஆங்கில ஆட்சிக்குத் தூபதீபங் காட்டிக் கொண்டு பணிந்து கிடந்தனர்.

தமிழ் நாட்டின் தன்னிகரில்லாத் தனிப் பெருந்தலைவர் வ. உ. சிதம்பரம் பிள்ளை மக்களைத் தட்டி எழுப்பினர். மக்கள் உள்ளத்தில் நாட்டுப் பற்றை ஊட்டினர். இந்தியா விடுதலை பெற வேண்டுமானல், முதலில் நாம் தொழில் வளர்ச்சிக்கு வித்திடவேண்டும் என்று கூறினர்.

"வெள்ளைக்காரன் தன் ஆட்சி இங்கு நிலைக்க, நமது வலிமையைக் குறைக்க, நமது கப்பல் வணிகத்தைக் கைப் பற்றி நமது கப்பல் தொழிலைக் கருவறுத்தான். இங்கிலாந் தின் கப்பல் தொழிலைக் கண்ணின் கருமணி எனப் போற்றி வளர்த்தான். எனவே இந்தியா சுதந்திரம் பெற வேண்டின் முதலில் நாம் கப்பல் தொழிலைக் கைப்பற்றவேண்டும். நமது சுதந்திரப் போராட்டத்தில் இது ஓர் அங்கமாகும்." என்று கூறினர்.

கப்பல் வாங்கினர். கப்பல் ஓட்டினர். வெள்ளையர்கள் உள்ளத்தைக் கலக்கினர். அரசாங்க அடக்குமுறைக்கு ஆளானர். சிறைத்தண்டனை பெற்றர். செக்கிழுத்தார். நொந்தார். பட்டினி கிடந்தார். வறுமையால் வாடி நைந் தார். இந்தியா விடுதலை பெறக் கப்பல் தொழில் வளர வேண்டும் என்று தனது இறுதி மூச்சுவரை கூவிமறைந்தார். கப்பலோட்டிய வீரத்தமிழன் வ. உ. சி. இந்தியக் கப்பல் தொழிலின் தந்தை என்றும் புகழப்பட்டார்.

சென்னையில் இருந்து வரும் ஒரு முக்கிய ஆங்கிலப் பத்திரிகையாகிய ஹிந்து 'ஜெயந்தி சிப்பிங் கம்பெனி (பிரை வேட்) லிமிடெட்' 32250 டன் எடையுள்ள கப்பல்கள் கட்டியதன் நினைவாக ஒரு மலர் வெளியிட்டது. அதில் வ. உ. சி. அவர்களைப் போற்றி 'இந்தியக் கப்பல் தொழிலின் தந்தை சிதம்பரம் பிள்ளையின் முன்னணி முயற்சி' என்ற தலைப்பில் (22-1-63ல்) ஒரு கட்டுரை வெளியிட்டிருந்தது.

அக்கட்டுரை 1906-ம் ஆண்டில் முதன் முதலாக சுதேசிக் கப்பல் நீரில் ஓட விடப்பட்டதையும், தூத்துக்குடிக்கும் கொழும்பிற்கும் வ. உ. சி.யின் சுதேசிக் கப்பல் கம்பெனி எஸ். எஸ். கல்லியா, எஸ். எஸ். லாவோ என்ற கப்பல்களை ஓட்டி ஆங்கிலக் கப்பல் கம்பெனிகளை நடுநடுங்கச் செய்ததையும், வ. உ. சி. அவர்கள் சிறையிடப்பட்டுக் கப்பல் கம்பெனி தகர்க்கப்பட்டதையும், அப்பால் வ. உ. சி அவர்கள் சிறையினின்று விடுதலைபெற்று 1936-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதம் 18-ம் தேதி சிவபதம் அடைந்ததையும், பின்னர் அரசாங்க உதவியுடன் ஆண்டியா என்ற கப்பல் வாங்கப்பட்டு எஸ். எஸ். சிதம்பரம் என்ற பெயருடன் தூத்துக்குடிக்கும் இலங்கைக்கும் இடையே ஓடவிடப்பட்டதையும், அப்பால் அதுவும் ஆண்டியாய் மறைந்ததையும் விவரமாகக் கூறியுள்ளது.

இத்தகைய தோல்விகளுக்குப் பின்னரும் வ. உ. சி. விதைத்த தேசபக்தி என்னும் வித்து கருகாது முளைவிட்டுக் கொண்டே இருந்தது.

பிரிட்டிஷாரிடமிருந்து ஆட்சி நமது கைக்கு மாற்றப் பட்டதும் நமது இந்திய அரசாங்கம் கப்பல் தொழிலில் கருத்தைச் செலுத்த ஆரம்பித்தது. விசாகப்பட்டினத்தில் ஒரு கப்பல் கட்டும் தளத்தை நிறுவத் தீர்மானித்தது.

இந்திய முதலாளிகளைத் தேசிய உணர்ச்சி உந்தியதன் பயனாக இந்தியாவில் பல கப்பல் கம்பெனிகள் தோன்றின. அன்று இந்தியாவில் ஆட்சி செலுத்திய பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் வேண்டாவெறுப்பாக தன் இறுதிக் காலத்தில் இந்தியாவில் இந்தியக் கப்பல் கம்பெனி தோன்றச் சிறிது இடம் அளித்தது. இரண்டாவது உலக யுத்தத்திற்குப் பின் ஆங்கில ஆட்சிக்கு சிறிது அறிவு உதயமாயிற்று.

நமது மதிப்பிற்குரிய தலைவர் வ. உ. சி. சிறையினின்று வெளிவந்ததும் பிரிட்டிஷ் ஏகாதிபத்திய வெள்ளை ஆட்சி தமது கப்பல் கம்பெனியை உடைத்துவிட்டது கண்டு மனம் நொந்தார். தமிழ் மக்கள் அக் கப்பல் கம்பெனியை

அன்னிய ஆட்சியின் அக்கிரமச் செயலினின்று காப்பாற்ற முடியாமற்போனதை எண்ணித் துயரக் கடலில் மூழ்கினர். அதோடு அவர் உடற் பிணிக்கும் வறுமைப் பிணிக்கும் பெரிதும் ஆளானர்.

ஜாம்ஷெட்ஜி நஸ்ஸர் வான்ஜிடாட்டா என்ற பம்பாயிலுள்ள பார்சி வணிகர் பிரிட்டிஷ் ஏகாதிபத்திய அக்கிரமச் செயல்களுக்கு இடையே அஞ்சாது இந்தியா விற்கும் சீனுவிற்கும் இடையே கப்பல்களைக் குத்தகைக்கு எடுத்து ஓட்டிக்கொண்டிருந்தார். அது வ. உ. சி. அவர்கள் உள்ளத்திற்கு ஓரளவு ஆறுதல் அளித்துவந்தது.

ஆனல் வெள்ளையர்களின் கப்பல் கம்பெனி இந்திய வெள்ளை ஆட்சியின் துணைகொண்டு டாட்டாவின் கப்பல் கம்பெனியோடு போட்டிபோட்டுக் கப்பல் கட்டணங்களைக் குறைத்து டாட்டா கம்பெனியைப் பெரிய நஷ்டம் அடையச்செய்தது.

அதோடு இந்தியாவில் முளைத்த ஒன்றிரண்டு சிறு கப்பல் கம்பெனிகளும் பிள்ளைப் பருவத்திலே பிரிட்டிஷ் ஏகாதி பத்தியத்தின் வெறிச் செயல்களுக்கு இலக்காகித் தங்கள் உயிரோடு ஊசலாடின. இந்நிலையில் பம்பாயில் 'சிந்தியா ஸ்டீம் நேவிகேஷன் கம்பெனி'யைப் பம்பாய்ப் பணக்காரர் கள் மிகத் தைரியமாய் ஆரம்பித்தனர்.

1919-ம் ஆண்டில் சிந்தியா ஸ்டீம் நேவிக்கேஷன் கம்பெனி ஆரம்பமாயிற்று. அன்று இந்தியாவை ஆண்ட ஆங்கிலேயர்களின் கொடுமைகளையெல்லாம் இக் கப்பல் கம்பெனி சகித்துக்கொண்டுவந்தது.

இக் கம்பெனி பிரிட்டிஷ் வர்த்தகர்களின் நயவஞ்சகங் களுக்கும் வெள்ளை ஆட்சியாளர்களின் கொடிய சட்டங் களுக்கும் பயப்படாமல் சமாளித்துக்கொண்டு உயிர்வாழ்ந்து வந்தது.

இந்தக் கப்பல் கம்பெனியின் பங்குதாரர்கள் எல்லாம் வட இந்தியாவைச் சேர்ந்த பம்பாய் மாகாணத்திலுள்ள

பார்சிக் கனவான்கள்தான். என்றாலும் இவர்கள் நாட்டின் மீது பற்றுக்கொண்டவர்களாய் இருந்தனர். பிரிட்டிஷ் ஆட்சி இந்தியாவில் செல்வாக்குப் பெற்றிருந்த காலத்தில் கூட இவர்கள் நாட்டுப்பற்றுமிக்குடையோர்களாய் இந்திய தேசிய காங்கிரசுக்கு மறைமுகமாகத் துணைபுரிந்து வந்தனர். எனவே இந்தியா விடுதலை பெற்றதும் இந்திய அரசாங்கத்தின் அன்பையும் ஆதரவையும் இந்தக் கப்பல் கம்பெனி பெற்றது.

ஆரம்ப காலத்தில் இக் கம்பெனியின் மூலதனம் குவாலியர் மகாராஜா அவர்களிடமிருந்து விலைக்கு வாங்கிய "லாயல்டி" என்ற ஒரேயொரு கப்பல்தான். அப்பால் அவர்கள் "ஜலபாலகா" என்ற கப்பலை விலைக்கு வாங்கினர். இந்தியாவில் உள்ள பிரிட்டிஷ் கப்பல் கம்பெனி கப்பல் கூலியைக் குறைத்தமை இந்தக் கப்பல் கம்பெனியைப் பெரிய நஷ்டத்திற்கு உள்ளாக்கியது. இந்தக் கப்பல் கம்பெனி மிகத் தைரியமாக எல்லாவிதமான இன்னல்களையும் எதிர்த்துச் சமாளித்து வந்தது.

பிறகு சிந்தியா கப்பல் கம்பெனியுடன் போட்டியிடுவது தங்கள் கம்பெனிமீது இந்திய மக்களுக்கு வெறுப்பை உண்டாக்குகிறது என்பதை உணர்ந்த பிரிட்டிஷ் கம்பெனி கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் சிந்தியாவைச் சேர்த்துக்கொள்ள விரும்பியது. ஏனைய வெள்ளைக் கப்பல் கம்பெனிகளும் அதற்கு உடன்பட்டன.

மிகக் கடுமையான கட்டணக் குறைவினால் பெரு நஷ்டங்களுக்கு உள்ளாகியிருந்த சிந்தியா இந்த அழைப்பை ஏற்றுக்கொண்டது. இதனால் தனக்குச் சில இடையூறுகள் ஏற்படும் என்று தெரிந்தும் வேறு வழியின்றி இந்த நிறுவனத்தில் அது அங்கம் பெற்றது. இந்த நிறுவனத்தில் அங்கம் பெற்று ஏனைய கம்பெனிகளோடு ஒப்பந்தத்திற்கு வந்ததின் பயனாக சிந்தியா அயல் நாட்டுப் போக்குவரத்து அனைத்தையும் இழந்தது.

இந்தியாவின் கரையோரப் போக்குவரத்து முழுமையும் தங்களுக்கு இருக்கவேண்டும் என்று இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகள் கூவின. இந்திய தேசபக்தர்கள் இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகள் உயிருடன் வாழ அவற்றின் கைகளில் இந்தியாவின் கரையோரப் போக்குவரத்துக்களையாவது விட்டுவிடவேண்டும் என்று கிளர்ச்சி செய்தனர்.

இந்திய சட்டசபையில் இதற்காக ஒரு தீர்மானம் கொண்டுவரப்பட்டு அதைப்பற்றி ஆராய்ந்து ஓர் அறிக்கை சமர்ப்பிக்க வேண்டுமென்று தீர்மானிக்கப்பட்டது.

அப்பால் இந்தத் தீர்மானத்தைப் பற்றிச் சட்டசபை ஒரு முடிவும் செய்யாமல் மசோதா காலாவதியாகிவிட்டது என்று அதனை நிராகரித்துவிட்டது.

அதனை அகில இந்தியக் காங்கிரஸ் மகாசபை தனது முக்கியப் பிரச்னைகளில் ஒன்றாக எடுத்துக் கொண்டது. காந்திஜி அன்றிருந்த இந்திய வெள்ளை அரசாங்கத்திடம் சமர்ப்பித்த பதினோரு அம்சக் கோரிக்கையில் இந்தியக் கரையோரக் கப்பல் போக்குவரத்து அனைத்தும் இந்தியர்களுக்கே ஒதுக்கப்படவேண்டும் என்பதும் ஒன்றாகும்.

இந்திய முதலாளிகள் இந்தியா விடுதலை பெற்றால் தான் நலம்பெற முடியும் என்று கண்டனர். உடனே அவர்கள் நேர்முகமாகவும் மறைமுகமாகவும் இந்திய விடுதலைக்கு ஆதரவளித்தனர்.

இந்தியாவில் கப்பல்கள் கட்டப்படவேண்டும்; இந்தியாவில் இந்தியர்களால் கட்டப்பட்ட கப்பல்களே இந்தியக் கரையோரப் போக்குவரத்தையும் வணிகத்தையும் நடத்த வேண்டும் என்று இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகள் மீண்டும் மீண்டும் சங்கநாதம் செய்தன. அதற்கு இந்திய தேசிய காங்கிரஸ் மகாசபையும் ஆதரவளித்தது.

சுதந்திர இந்தியா

1940-ம் ஆண்டில் சிந்தியா ஸ்டீம் நேவிகேஷன் கம்பெனி ஆந்திர நாட்டிலுள்ள விசாகப்பட்டினத்தில் ஒரு

கப்பல் கட்டும் தளத்தை நிறுவியது. அன்றைய இந்திய சர்க்காருக்கு அது வெறுப்பினைத் தருவதாக இருந்த போதிலும் வேறு வழியின்றி அதை ஆதரித்தது. இரண்டாவது உலகப் போரின் இறுதிக் கட்டத்தில் தென்கிழக்கு ஆசியாவில் ஒரு கப்பல் கட்டும் தளம் இருந்தால் அது அப் பகுதியிலே யுத்த முயற்சியில் ஈடுபட்ட கப்பல்களைப் பழுது பார்க்கப் பயன்படும் என்று இந்தியாவில் பிரிட்டிஷ் ஆட்சியினர் கண்டனர். ஆகவே சிந்தியாக் கப்பல் கம்பெனியின் இச் சீரிய முயற்சியுடன் அன்றைய இந்திய அரசாங்கம் ஒத்துழைத்தது.

விசாகப்பட்டினத்தில் 'இந்துஸ்தான்' கப்பல் கட்டும் தளம் உருப்பெற்றது. 1952-ம் ஆண்டு இந்தியப் பிரதம மந்திரி நேருஜி அவர்களால் இத் தளத்தில் முதன் முதலாகக் கட்டப்பட்ட 'எஸ். எஸ். ஜல உஷா' என்ற கப்பல் மிதக்க விடப்பட்டது. சுதந்திர இந்தியாவில் முதன் முதலாகக் கட்டப்பட்ட 'ஜல உஷா' என்ற இக் கப்பல் பேரும் பெருமையும் பெற்றது. இது இந்தியாவின் அரிய வரலாற்றுச் சின்னமாக மிளிர்ந்தது.

இந்தக் கப்பல் கட்டும் தளத்தை அரசாங்கம் வாங்கி இப்பொழுது பல கப்பல்களைக் கட்டிவருகிறது. இந்தியாவில் இன்னும் பல கப்பல் கட்டும் தளங்களை உருவாக்க முயற்சி செய்யப்பட்டு வருகின்றது.

1951-ம் ஆண்டில் இந்திய கரையோரப் போக்குவரத்து இந்தியர்களுக்கு ஒதுக்கப்பட்டதின் பயனாக இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகள் அந்நிய நாட்டுக் கப்பல் கம்பெனிகளின் அக்கிரமமான போட்டிக்கு உள்ளாகாது ஓரளவு வளர இடம் ஏற்பட்டது.

உடனே 'பாரத் லைன்', 'கிரேட் ஈஸ்டர்ன் ஷிப்பிங் கம்பெனி' போன்றவைகள் இந்தக் கரையோரப் போக்கு வரத்தை நடத்த முன்வந்தன.

அப்பால் இந்தியாவில் புற்றீசல்போல் பல கப்பல் கம்பெனிகள் முளைத்தன. மலபார் ஸ்டீம் ஷிப்பிங் கம்பெனி, நேஷனல் ஸ்டீம் ஷிப் கம்பெனி, சந்த்பாலி ஸ்டீமர் சர்வீஸ், கில் அமீன் அண்ட் கோ, நியூ தோலரா ஸ்டீம் ஷிப்ஸ் லிமிடெட் போன்ற கம்பெனிகள் அரும்பின.

இதை அடுத்து மெர்ச்சண்ட் ஸ்டீம் நேவிகேஷன் கம்பெனி லிமிடெட், பாம்பே ஸ்டீம் நேவிகேஷன் கம்பெனி, கமால் ஷிப்பிங் கம்பெனி லிமிடெட், சவுத் ஈஸ்ட் ஏசியா ஷிப்பிங் கம்பெனி லிமிடெட், ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் ஆப் இந்தியா லிமிடெட், கிரேட் ஈஸ்டர்ன் ஷிப்பிங் கம்பெனி லிமிடெட், 'பாரத ஜயந்தி' இந்தியா ஸ்டீம் ஷிப் கம்பெனி லிமிடெட் என்று பல கம்பெனிகள் தோன்றியுள்ளன. இன்னும் தோன்றிக்கொண்டே இருக்கின்றன. ஆனால் தமிழர்கள் எவரும் கப்பல் கம்பெனி ஆரம்பிக்க இது வரை முன்வந்ததாகத் தெரியவில்லை.

இந்திய தேசியக் கொடி பறக்கின்ற எண்ணற்ற வணிகக் கப்பல்கள் ஆழ்கடலில் அஞ்சாது இன்று சென்றுவருகின்றன.

இருபதாம் நூற்றாண்டு இந்தியக் கப்பல் வளர்ச்சியின் புதிய சகாப்தத்திற்கு அடிகோலியது. 1919-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் 5-ம் நாள் முதலாவது கப்பல் கம்பெனிக்கு அடிகோலப்பட்டது. அக்கம்பெனியின் முதற் கப்பல் எஸ். எஸ். லாயல்ட்டி பம்பாயினின்று இங்கிலாந்திற்கு ஆழ்கடலில் இந்தியக் கொடியைத் தாங்கிச் சென்றது.

1923-ம் ஆண்டில் இந்தியக் கரையோரக் கப்பல்போக்குவரத்தில் இந்தியக் கப்பல்கள் பெரிதும் ஈடுபட ஆரம்பித்தன. இந்தியாவில் இப்பொழுது கப்பல் கட்டும் தொழில் முன்னேறி வருகிறது. இந்தியாவில் இன்று பல கப்பல்கள் உள.

என்றாலும் இந்தியக் கப்பல்களுக்கு எண்ணெய், சுத்திகரிக்கப்பட்ட பெட்ரோல் முதலியவைகளை ஏற்றிச் செல்

லும் எண்ணெய்க் கப்பல்களான டேங்கர்கள் கட்டப் படாதது பெருங்குறையாக இருக்கிறது. எண்ணெய்க் கப்பல்கள் கட்டச் சுணங்குவதால் வெளிநாடுகளில் இருந்து இந்தியா பல எண்ணெய்க் கப்பல்களை-டேங்கர்களை-வாங்கி இந்தக் குறைபாட்டைக் களைந்து வருகிறது.

இந்தியக் கப்பல்களுக்கு மிகவும் உதவியாகவும் நமது கப்பல் தொழிலின் வளர்ச்சிக்குச் சிறந்த எடுத்துக் காட்டாகவும் பல டேங்கர்கள் கட்டப்படவேண்டும்.

சில துறைமுகங்களையும் சில கலங்கரை விளக்குகளையும், இரண்டு மூன்று கப்பல் கட்டும் தளங்களையும் கட்டிய தோடு இந்தியாவின் பணி முடிந்துவிடவில்லை.

கப்பல்களில் வேலை செய்பவர்களுக்கு நல்ல நீச்சல் பயிற்சியும், தொழில் நுணுக்கப் பயிற்சியும், இயந்திரங்களை இயக்கும் பயிற்சியும் அளிக்கவேண்டும். அதற்காக இந்திய அரசாங்கம் கல்கத்தாவில் கப்பல் பொறி இயல் கல்லூரி ஒன்றை நிறுவி இருக்கிறது. இந்தியக் கப்பல்களில் பணி யாற்றும் பணியாளர்களும் அதிகாரிகளும் நூற்றுக்கு நூறு இந்தியர்களாக இருக்கவேண்டும் என்பது மக்கள் ஆசை ; சர்க்காரின் திட்டமும் அதுதான்.

பம்பாயில் டவ்வரின் என்ற பயிற்சிக் கப்பல் 1927-ம் ஆண்டிலிருந்து கப்பல் அதிகாரிகளுக்கும் ஊழியர்களுக்கும் பயிற்சி அளித்து வருகிறது.

இந்தியக் கப்பல் தொழிலாளர்களையும் சட்ட விவகாரங்களையும் கவனிக்க, இந்திய வணிகக் கப்பற் சட்டங்களின்படி, 'டைரெக்டர் ஜெனரல் ஆப் சிப்பிங்' என்ற ஓர் அதிகாரி நியமிக்கப்பட்டிருக்கிறார்.

துறைமுகங்களின் வளர்ச்சியையும் நன்மையையும் நாடி அரசாங்கத்திற்கு ஆலோசனைகள் கூறத் தேசியத் துறைமுக போர்டு ஒன்றை அரசாங்கம் அமைத்திருக்கிறது.

தேசியக் கப்பல் கொள்கைகளைத் தழுவித் தொழில் நடத்தத் தேசிய கப்பல் போர்டு 1959-ம் ஆண்டு நிறுவப் பட்டது.

கொச்சியில் இரண்டாவது கப்பல் கட்டும் தளம் கட்டு வதற்கான திட்டமிடப்பட்டு, ஆரம்ப வேலைகள் அனைத்தும் தொடங்கிவிட்டன.

படுக்கை வசதியற்ற பிரயாணிகளின் நலனைப் பாது காக்கவும் அவர்களுக்குப் போதிய வசதி அளிக்கவும் டெக் பிரயாணிகளின் கமிட்டி ஒன்றை ஒவ்வொரு துறைமுகத் திலும் நிறுவி அதன் ஆலோசனைகளை அரசாங்கம் கேட்டு வருகிறது.

24. அரசாங்க ஆதரவு

இந்தியக் கப்பல்கள் எல்லா நாட்டுத் துறைமுகங்களிலும் வல்லரசுகள் கட்டிய மாபெருங் கப்பல்களின்முன் வெற்றி நடை போட்டுவருகின்றன. இந்த மகிழ்ச்சிகரமான செய்தி இந்தியனுகப் பிறந்த ஒவ்வொரு மனிதனும் அறிந்து பெருமைப்படுவதற்குரியது.

அதே போழ்தில் இந்தியர்கள் இன்னும் பெரிய சரக்கேற்றும் கப்பல்களையும் பிரயாணிகளின் கப்பல்களையும் மருத்துவக் கப்பல்களையும் விமானந்தாங்கிக் கப்பல்களையும் போர்க்கப்பல்களையும் எண்ணெய்க் கப்பல்களையும் இழுவைக் கப்பல்களையும் மண்வாரிக் கப்பல்களையும் உல்லாசக் கப்பல்களையும் பிற கப்பல்களையும் கட்டவும், கப்பல் கட்டும் தளங்களையும் துறைமுகங்களையும் கலங்கரை விளக்குகளையும் விரிவுபடுத்தவும், கப்பற்கலையில் நிபுணத்துவம் அடையவும் கப்பல்களின் அபிவிருத்திக்கேற்ற உலக நிறுவனங்களில் உறுப்பினராகவும் வேண்டும்.

'லாயிட்ஸ் ரிஜிஸ்டர் ஆப் ஷிப்கிங்' என்ற இங்கிலாந்தில் உள்ள கப்பற்பதிவு நிலையம் இந்தியாவில் ஒரு தேசியக் கமிட்டியை அமைத்தது. இந்தியா ஒரு கப்பல் கட்டும் நாடாகவும் கப்பல்களைச் சொந்தமாக உடைய நாடாகவும் சில காலத்திற்குமுன் அங்கீகரிக்கப்பட்டது. எனவே, லாய்ட்ஸ் கப்பல் பதிவு நிலையத்தின் 12-வது தேசியக்கமிட்டி ஓர் இந்தியக் குழுவை நிறுவியது.

இந்தியக் கப்பல் தொழிலின் நலனைப் பாதுகாக்க இங்கிலாந்தில் உள்ள தாய்ச்சபையில் இக்கமிட்டி பிரதிநிதித்துவம் பெறுமாறு 1960-ம் ஆண்டு நவம்பர் மாதத்தில் செய்யப்பட்டது. இந்த நிலையத்தின் 12-வது கமிட்டி கூட்டம் பம்பாயில் சிந்தியா ஸ்டீம் நேவிகேஷன் கம்பெனியின் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட தலைவரான சர் ஏ. இராமசாமி முதலியார் அவர்கள் தலைமையின்கீழ் 1961-ம் ஆண்டு நடைபெற்றது.

திருமதி சுமதி மொரார்ஜியும் சிந்தியா ஸ்டீம் நேவிகேஷன் கம்பெனியின் டிப்டி டைரக்டரும் இதில் விசேஷ பங்கெடுத்துக்கொண்டார்கள்.

லாயிட்ஸ் கப்பல் பதிவு நிறுவனத்தில் திருமதி சுமதி மொரார்ஜி முதற் பெண் தலைவராகத் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டதற்காக இந் நிறுவனம் மிகப் பெருமைப்படுகிறது. இதில் பத்துக்கு மேற்பட்ட உறுப்பினர்கள் உண்டு. இந்தியா இந்த நிறுவனத்தில் அங்கம்பெற்றது பெருமைக்குரிய விஷயம்.

இந்த நிறுவனம் கி. பி. 1760-ம் ஆண்டு தொடங்கி உலகில் கப்பல்தொழில் வளரத் துணைபுரிகிறது. முதன் முதலாக 1874-ல் லாயிட்ஸ் ரிஜிஸ்டர் சர்வேயர் இந்தியாவில் நியமனம் செய்யப்பட்டார். இன்று பதினேழு சர்வேயர்கள் நியமனம்பெற்றுக் கப்பல்களை மட்டுமன்றி மூலப் பொருள்களையும் பலவிதமான கைத்தொழில் சாதனங்களையும் சோதனை செய்து வருகிறார்கள்.

விசாகப்பட்டினம் கப்பல்தளத்தில் பரிசோதனைகள் நடத்த அங்கு சர்வேயர்கள் எப்பொழுதும் தயாராய் இருந்து வருகிறார்கள்.

நூற்றுக்கு 86 விகிதம் இந்திய வணிகக் கப்பல்கள் லாயிட்ஸ் ரிஜிஸ்டரில் தரம் பிரிக்கப்பட்டுள்ளன. இங்கிலாந்தில் உள்ள இதன் தலைமை நிறுவனத்தில் இந்தியக் கமிட்டியின் தலைவர் பிரதிநிதித்துவம் வகிக்கிறார். இயந்திர நுட்பக் கமிட்டியில்கூட பிரதிநிதித்துவம் வகிக்கிறார்.

1963-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் மாதம் அமைச்சர் திரு. சாவன் இந்திய அரசாங்கம் ஒரு நீர்மூழ்கிக் கப்பல் அணியை அமைக்கத் திட்டமிட்டிருக்கிறதென்ற ஒரு நல்ல செய்தியை வெளியிட்டார். ஆனால் இந்தியக் கப்பற் படையில் இந்த நீர்மூழ்கிக் கப்பல் அணியை அமைக்கச் சிறிது காலம் பிடிக்கும். என்றாலும் இந்தியர்கள் இத்துறையில் கவனம் செலுத்த ஆரம்பித்து விட்டனர் என்று இங்கு குறிப்பிடாமல் இருக்கமுடியவில்லை.

இந்தியாவில் இருந்து வரும் சுங்க இலாகாவை விரிவு படுத்தவேண்டும். இங்கிலாந்து, அமெரிக்கா முதலிய நாடுகளின் துறைமுகங்களில் இறங்கும் பிரயாணிகளிடமும் ஏறும் பிரயாணிகளிடமும் அங்குள்ள சுங்க இலாகா அதிகாரிகளும், வேலைக்காரர்களும் எப்படி மரியாதையோடும் அன்புடனும் நடந்து கொள்ளுகிறார்களோ அப்படியே இந்தியச் சுங்க இலாகா அதிகாரிகளும் நடந்துகொள்ளப் பழக்கப்பட வேண்டும்.

இந்தியக் கடற்கரைகளைக் காவல் காக்க கப்பல் மட்டும் வைத்திருந்தால் போதாது. சுங்க வரி கொடாது கள்ளத் தனமாய்க் கள்ளத்தோணிகள் மூலம் அயல் நாட்டிலுள்ள பொருள்களை நாட்டிற்குள் கொண்டுவருவதையும், நாட்டிலுள்ள பொருளைக் கள்ளத்தனமாய் அயல் நாடுகளுக்குக் கடத்திச் செல்வதையும் தடுக்கக் கடற்கரைக் காவலாளர்கள் பயன்படுகிறார்கள். கடலில் விபத்துக்குள்ளான கப்பலில் உள்ளவர்களைக் காத்தலும், கடலில் செல்லும் கப்பல்கள் இந்தியச்சட்ட திட்டங்களுக்குட்பட்டு நடக்கின்றனவா என்பதைக் கவனிப்பதும், கடற்கரையில் ரோந்து வந்து காவல் புரிதலும், பனிப்பாறைகளிலும் கற்பாறைகளிலும் கப்பல்கள் மோதி விடாமல் தடுப்பதும், கலங்கரை விளக்குகள் கலங்கரைக் கப்பல்கள் முதலியவைகளைக் கவனிப்பதும் இவர்களின் இன்றியமையாத கடமையாகும்.

போர்க்காலத்தில் கடற்கரைக் காவலாளிகள் கப்பற் படையின் ஒரு பகுதியாகக் கடற்படைத் தளபதியினுடைய ஆதிக்கத்தின் கீழ் இருப்பார்கள்.

பகைவர்கள் நீர்மூழ்கிக் கப்பலின் மூலம் ஒற்றர்களாக வந்து எங்கேயாவது ஒரு கடற்கரையில் இறங்கி நாட்டிற்குள் புகுந்துவிட முடியும். அவர்கள் நாட்டின் நிலைமையையும் இராணுவ கேந்திர ஸ்தாபனங்களையும் மற்றும் பல இரகசியங்களையும் பற்றித் தமது நாட்டிற்குச் செய்தி அனுப்பி வரமுடியும்.

இஃதன்றி நாசவேலைக்காரர்கள் நாட்டிற்குள் புகுந்து யாரும் அறியா வண்ணம் நாட்டுக்குப் பல கஷ்டங்களை உண்டு பண்ணமுடியும்.

கடற்கரைக் காவலர்கள் இவைகளை அறிந்து காவல் புரிவதும், கப்பல்களுக்குத் துணைபுரிவதும், கப்பல்களுக்குக் கால நிலையை அறிவிப்பதும், கப்பல்களைத் தீப்பற்றாமல் பாதுகாப்பதும், தீப்பற்றினால் எளிதில் அணைக்க ஏற்பாடு செய்வதும் அவசியம்.

இத்தகைய காவற்படையை முதலில் அமெரிக்கர்கள் 1709-ம் ஆண்டில் நிறுவினர். இப்படையினர் கடற் சுங்கம் வசூலிப்போர்களுக்கு ஆதியில் துணையாய் இருந்தனர். அப்பால் முதலாவது இரண்டாவது உலகப்போரில் இவர்கள் கடற்படைக்குப் பெரிதும் துணையாக இருந்தனர். இன்று இவர்களின் பணி பெரிதாய் வளர்ந்துவிட்டது.

கப்பல் கட்டும் முறை

புதிய முறையில் கப்பல்கள் கட்டும் தொழில் நாளுக்கு நாள் அபிவிருத்தி அடைந்துவருகிறது. கப்பல்கள் கட்டுவதில் மூற்காலத்தைவிட இன்று அதிகமான பணம் செலவாகின்றது.

கப்பல் கட்டுவதிலும் பல சிக்கல்கள் எழுந்துள்ளன. எவரும் ஒரு கப்பலை ஒன்றிரண்டு மாதங்களில் இன்று கட்டிவிட முடியாது.

முதலில் கப்பலுக்கான திட்டம் தயார் செய்யவேண்டும். கட்டவேண்டிய கப்பலின் உயரம், நீளம், அகலம், எடை,

இயக்கும் கருவி, கப்பலின் வேகம், மேலே பொதியவேண்டிய தகடுகள் முதலியவைகள் திட்டமிடப்படவேண்டும்.

பின்னர் கப்பல் கட்டுவதற்குவேண்டிய பொருள்களின் அளவு, விலை முதலியவைகள் மதிப்பிடப்படும். முதலில் நூற்றுக்கு மேற்பட்ட கப்பல் அமைப்புப் படங்கள் தயார் செய்யப்படும். வரையப்பட்ட அமைப்புப் படங்களைச் சாமான்கள் வாங்கும் இலாகாக்களுக்கு அனுப்பிச் சாமான்களை வாங்கிய பின்னர் வேலை துவக்கப்பெறும்.

கப்பலின் உண்மையான அளவில் தரையின் மீது கறுப்பு வண்ணம் தீட்டப்பட்டு அதன் மேல் கப்பலின் படம் ஓவியமாக வரையப்படும்.

அப்பால் மரப் பலகைகளைக் கொண்டு கப்பலின் மாதிரி உருவம் செய்யப்படும். இந்த மாதிரிக் கப்பலில் அங்கங்களாக இருக்கவேண்டிய இரும்புத்தகடுகள் அல்லது அலுமினியத் தகடுகளின் வடிவம், நீளம், அகலம், கனம் முதலியன அப்படியே காட்டப்பட்டிருக்கும்.

எந்த இடத்தில் வளைவுகள் இருக்கும், எந்த இடத்தில் ஆணிகள் அடிக்கப்படவேண்டும், எங்கு துவாரம் இடப்படும் என்ற விவரங்கள் எல்லாம் திட்டவட்டமாகக் காட்டப்பட்டிருக்கும்.

இம் மாதிரி உருவை வைத்தே கப்பல்கள் உருவாக்கப்படும். கப்பல்களைச் சரியான முறையில் உருவாக்க ஒவ்வொரு சிறிய பகுதியையும் சிறிதும் பின்னபேதமின்றிப் பொருத்த இது உதவுகிறது.

கப்பல் வேலைகள் அனைத்தும் முடிந்ததும் கப்பலை வெள்ளோட்டம் பார்க்க நீரில் சிறிது தூரம் செலுத்திக் குற்றங்கள் இருந்தால் உடனடியாக அவை சீர்திருத்தப்படும்.

கப்பல்கள் கட்டுவதற்கு வேண்டிய பொருள்கள் அனைத்தும் இன்று இந்தியாவில் கிடைக்கவில்லை. பல பாகங்கள் வெளிநாடுகளில் இருந்தே வாங்கப்படுகின்றன. அவைகளைத்

தயாரிக்கும் இயந்திரங்களும் மூலப் பொருள்களும் இந்தியா வில் கிடைக்கச் செய்யவேண்டும்.

10,000 டன் எடையுள்ள கப்பலைக் கட்டுவதற்கு இங்கிலாந்தில் 75 லட்சம் ரூபாய் செலவாகிறதென்றால் அதே எடையுள்ள கப்பலை இந்தியாவில் கட்ட 90 லட்ச ரூபாய் ஆகிறது. இங்கிலாந்தில் விற்கப்படும் குறைந்த விலைக்கு இந்தியக் கப்பல்கள் கட்டும் கம்பெனி விற்கமுடியாமல் நஷ்டம் அடைவதைக் கண்டு இந்திய அரசாங்கம் கப்பல் விலையில் 20 சதவிகிதத்தைக் கப்பல் கட்டும் கம்பெனிக்கு உதவித் தொகையாக அளித்து இத்தொழிலை ஊக்குவித்து வருகிறது.

1947-ம் ஆண்டு ஜனவரி மாதத்தில் இந்தியாவில் 1,89,226 டன் எடையுள்ள சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்லக் கூடிய கப்பல்களே இருந்தன. இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டப்படி இந்தியாவில் 9,00,000 டன் எடையுள்ள சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்லத்தக்க கப்பல்களைக் கட்டவேண்டும் என்று திட்டமிட்டார்கள். மூன்றுவது ஐந்தாண்டுத் திட்டப்படி 14.22 லட்சம் டன் எடையுள்ள சரக்கேற்றும் கப்பல்கள் நாட்டில் இருக்கவேண்டும்.

ஆழ்கடலில் செல்லும் பெரிய கப்பலில் ஆபத்துக் காலத்தில் கப்பற்பிரயாணிகளின் உயிரைப் பாதுகாக்கப் பலவித சாதனங்களை வைத்திருக்க வேண்டும். ஆபத்துக் காலத்தில், உதவ இன்னின்ன சாதனங்கள் கப்பலில் வைத்திருக்க வேண்டும் என்று எல்லா அரசாங்கங்களும் சட்டங்கள் செய்திருக்கின்றன. எனவே எல்லாப் பிரயாணிகள் கப்பலிலும் தவறுது உயிர் காக்கும் ஓடம், உயிர்காக்கும் மிதவை, உயிர் காப்புச் சட்டை போன்ற சாதனங்கள் கப்பலில் செல்லும் பிரயாணிகளின் எண்ணிக்கைக்கு ஏற்றவாறு வைத்திருக்க வேண்டும்.

இன்று இந்திய சர்க்கார், கப்பல் கல்லூரியிலும், கப்பற் பொறியியல் கல்லூரியிலும், கப்பற்படைக் கல்லூரியிலும்

பயிற்சிபெற மாணவர்களைத் தாராளமாக மேல் நாடுகளுக்கு அனுப்பி வருகின்றது. விரைவில் இப்படிப்பை மாணவர்கள் இந்தியாவிலேயே பெறுவதற்கு ஏற்பாடுகள் செய்ய அரசாங்கம் எண்ணிக்கொண்டிருக்கிறது.

1950-ம் ஆண்டு ஈஸ்டர்ன் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் என்ற பெருங் கப்பல் தொழில் நிறுவனம் உருவாக்கப்பட்டது. இதில் அரசாங்கம் 100க்கு 76 சதவிகிதம் முதலீடு செய்திருக்கிறது. எஞ்சிய 24 சதவிகிதம் அதன் நிர்வாக ஏஜெண்டுகளான சிந்தியா ஸ்டீம் நேவிக்கேசன் கம்பெனியாருடையது.

இப் பெரிய நிறுவனமானது தூரகிழக்கு நாடுகளுக்குத் தனது கப்பல்களை அனுப்பி வருகிறது. ஆஸ்திரேலியா வரை தனது சேவையை இன்று விரிவுபடுத்தியுள்ளது.

சென்னையிலிருந்து சிங்கப்பூர், பினுங்கு முதலிய நாடுகளுக்குச் சென்று வந்த ஜலகோபால் என்பது இவர்களுடைய கப்பலேயாகும்.

பம்பாய்த் துறைமுகத்தினின்று ஆபிரிக்காவிற்குச் சரக்குகளை ஏற்றிச்செல்லும் ஒரு கப்பல் மார்க்கத்தையும் இவர்கள் கண்டிருக்கின்றனர். அரசாங்க முதலீடு பெற்ற ஒரு பெருந் தொழிலை அனுபவம் மிக்க சிந்திய ஸ்டீம் நேவிகேசன் கம்பெனி நிர்வாகம் நடத்தும் ஒரு புதிய முயற்சியாக இக் கார்ப்பரேஷன் மலர்ந்துள்ளது,

இப்பொழுது பம்பாயில் இரண்டு எண்ணெய் சுத்திகரிப்புச் சாலைகள் எழுந்துள்ளன. இந்நாட்டில் பல எண்ணெய்ச் சுத்திகரிப்புச் சாலைகள் உருவாகிக் கொண்டிருக்கின்றன. இன்னும் பல எண்ணெய் கிணறுகள் தோண்டவும் எண்ணெய் சுத்திகரிப்புச் சாலைகள் உருவாக்கவும் அரசாங்கம் திட்டமிட்டுள்ளது. தஞ்சை மாவட்டத்தில் பூமியின் அடியில் எண்ணெய் இருக்கிறதாவென்று இயந்திர சாதனங்களைக் கொண்டு நிபுணர்கள் சோதனை செய்து வருகிறார்கள். இன்னும் பல இடங்களிலும் சோதனைகள் நடத்தப்பட்டு வருகின்றன.

இரண்டாவது 5 ஆண்டுத் திட்டத்தில் ஓர் ஆண்டிற்கு 100000 டன் வீதம் கப்பல் எடைகள் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டுள்ளன. ஆனால், இத்தகைய் அபிவிருத்திக்கு அரசாங்கத் திட்டக் கமிஷன் அத்தியாவசியமான அளவு பணமும் ஒதுக்கிக் கொடுக்க முடியாமற் போய்விட்டது. இதனால் ஆழ்கடலில் செல்லும் பெரிய கப்பல்களைக் கட்டி முடிப்பது துன்பம் ஆகிவிட்டது.

இந்தியா இன்று சிறிய வர்த்தகக் கப்பல்கள் கட்டும் துறையில்தான் ஈடுபட்டுள்ளது. பெரிய வணிகக் கப்பல்கள் இன்னும் கட்டவில்லை. என்றாலும் அது மாபெரும் வணிகக் கப்பல்களைக் கட்டப்போகிறது.

இந்தியாவில் போதிய யுத்தக் கப்பல்கள் இல்லை. ஆனால் சமீபத்தில் இந்திய அரசாங்கம் சிறு போர்க்கப்பல்கள் கட்டத் தீர்மானித்து இங்கிலாந்திற்கு இந்திய நிபுணர்களைப் பயிற்சி பெற அனுப்பியிருப்பதாகப் பத்திரிகையில் செய்தி வெளியாகியது.

இந்தியா வலிமைமிக்க நாடாய், ஏராளமான வணிகக் கப்பல்களையுடைய நாடாய், சிறந்த கடற்படையையுடைய நாடாய், உலகில் உள்ள சின்னஞ்சிறிய நாடுகளை யெல்லாம் பாதுகாக்கும் பேரரணாய் விளங்கவேண்டும்.

25. நவ இந்தியத் திட்டம்

புதிய இந்தியா மக்களின் இன்றைய வாழ்க்கைத் தரத்தை உயர்த்த எண்ணி சோஷலிஸப் பாணி வழியை மேற்கொண்டுள்ளது. நாட்டின் பொருளாதார வளர்ச்சிக்குக் கலப்புப் பொருளாதாரத் திட்டத்தை வகுத்து முன்னேறி வருகிறது. நாடு நலம்பெற, மக்கள் வாழ்வு மலர, உலகிலே முதன் முதலாகச் சோவியத் யூனியன்தான் ஐந்தாண்டுத் திட்டம் வகுத்து உலகம் எதிர்பாரா முன்னேற்றம் எய்தியது. உலகிலேயுள்ள முதலாளித்துவ நாடுகளில் முதலாவதாகப் புதிய இந்தியாதான் ஐந்தாண்டுத் திட்டம் வகுத்து முன்னேற்றப் பாதையில் சென்று வருகிறது.

சமீபத்தில் சுதந்திரம் பெற்ற நாடுகளில் இந்தியாதான் மூன்று ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களைத் தீட்டி வெற்றிப் பாதையில் விரைந்து செல்கிறது.

இன்று இந்தியாவில் ஆறு பெரிய முதல்தரத் துறைமுகங்கள்தான் இருக்கின்றன. அவை கல்கத்தா, பம்பாய் சென்னை, கொச்சி, விசாகபட்டினம், காண்டலா ஆகியவையாகும். இஃதன்றி இருநூறுக்கு மேற்பட்ட சிறு துறைமுகங்களும் உள்ளன. பெரிய கப்பல்கள் வந்து நிற்கக் கூடிய ஆழமான நீர் நிலைகள் இல்லாததும் சுமார் 5 லட்சம் டன் எடையுள்ள பண்டங்களை ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்ய முடியாததுமான துறைமுகங்கள் சிறு துறைமுகங்களாகக் கருதப்படுகின்றன.

இந்தியாவில் பெருந்துறைமுகங்கள் மத்திய சர்க்காரின் நிர்வாகத்தில் இருக்கின்றன. சிறிய துறைமுகங்கள் மாநில சர்க்காரின் நிர்வாகத்தில் உள்ளன. தூத்துக்குடி, நாகப் பட்டினம், புதுச்சேரி, தனுஷ்கோடி, கடலூர், காரைக்கால், திருவனந்தபுரம், கொல்லம், தலைச்சேரி, ஆலப்புழை, கோழிக்கோடு, காகிநாடா, மங்களூர், மசூலிப்பட்டினம் போன்றவைகள் சிறு துறைமுகங்களாக மதிக்கப்படு கின்றன.

இந்தியத் துறைமுகங்களில் கல்கத்தாதான் பெரிய துறைமுகம். இதில் ஆண்டுதோறும் 90 லட்சம் டன் களுக்கு மேற்பட்ட பண்டங்கள் ஏற்றுமதி இறக்குமதி யாகின்றன. இரண்டாவது பெரிய துறைமுகமாக மதிக்கப் படுவதுபம்பாய். இங்கு 80லட்சம் டன் எடையுள்ளபொருள் கள் ஏற்றுமதி இறக்குமதிசெய்யப்படுகின்றன. இரண்டா வது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின்மூலம் இந்தத் துறைமுகத் தில் மேனாட்டுத் துறைமுகங்களைப்போல் பல முன்னேற்றங் கள் செய்யப்பட்டுள்ளன. சென்னைத் துறைமுகம் 1875-ல் தான் அடிப்படையிட்டுக் கட்டப்பட்டது. 20 லட்சம் டன் எடையுள்ள பொருள்கள் ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிறது. இங்கு ஒரே சமயத்தில் பத்துக்கு மேற்பட்ட கப்பல்கள் வந்து ஏற்றுமதி இறக்குமதி நடத்த முடியாது. எனவே ஐந்தாண்டுத் திட்டங்களின் மூலம் இத்துறைமுகம் பெரிதும் அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு வருகின்றது. இஃதன்றி கொச்சி 15 லட்சம் டன்னும், விசாகப்பட்டினம் 10 லட்சம் டன் னும் எடையுள்ள பொருள்களை ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்கின்றன.

காண்டலா 14 கோடி ரூபாய் செலவிலே பெரிய துறை முகமாக அபிவிருத்தி செய்யப்பட்டு வருகிறது.

சிறிய துறைமுகங்களில் தூத்துக்குடியைத் தவிர ஏனைய துறைமுகங்கள் எல்லாம் வரவிற்குமேல் செலவு செய்து வருகின்றன. துறைமுக அபிவிருத்தித் துறையில் புதிய இந்திய சர்க்கார் தூத்துக்குடி துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி

செய்ய முன்வந்தது ஒருபெரும் நன்மையாகும்.. அதை விடப் பெரும்பணி சேது சமுத்திர திட்டமாகும். சேது கால்வாயை வெட்டி மன்னார் வளைகுடாவையும் பாக்கு நீரிணையையும் இணைப்பது மூலம் தூத்துக்குடி துறைமுகம் முக்கியத்துவம் பெறும். பம்பாய், கராய்ச்சி, எகிப்து, பாரசீகம் முதலிய இடங்களிலிருந்து சென்னை, கல்கத்தா, பர்மா முதலிய இடங்களுக்குச் செல்லும் கப்பல்கள் இலங்கையைச் சுற்றாமல் எளிதில் வரலாம். இதனால் 350 கல் தூரத்தை கப்பல்கள் அனாவசியமாகச் சுற்றவேண்டியது தவிர்க்கப் படலாம்.

தூத்துக்குடித் துறைமுகம் கட்டிமுடிக்கப்பட்டால் 20 லட்சம் டன் சரக்குகள் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்ய வசதி ஏற்படும். இங்கு ஓர் அனல் மின்சார நிலையமும், விமான இறங்கு திடலும் அமைக்கப் போகிறார்கள்.

வங்கத்திலுள்ள ஹால்டியா துறைமுகத்தை முதல்தரமானதாக்க 25 கோடி ரூபாய் மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் ஒதுக்கப்பெற்றிருக்கிறது. ஹுக்ளி ஆற்றுத் துறைமுகத்தை ஆழப்படுத்துவதிலும் அரசாங்கம் அக்கறை செலுத்தி வருகிறது.

மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் நாட்டின் ஆறு பெரிய துறைமுகங்களான கல்கத்தா, பம்பாய், சென்னை, கொச்சி, விசாகபட்டினம், கந்தளா ஆகியவற்றை அபிவிருத்தி செய்யத் திட்டக் கமிஷன் 75 கோடி ரூபாய் செலவிடத் தீர்மானித்திருக்கிறது.

இந்தியாவில் கப்பல் போக்குவரத்துக்களை நடத்தப் பல கம்பெனிகள் தோன்றியுள்ளன. என்றாலும் குறிப்பிடத்தக்கவாறு இத்தொழிலை நடத்த இரண்டு பெரிய நிறுவனங்கள் அதாவது கார்ப்பரேசன்கள் இன்று தோன்றியுள்ளன. இது இந்திய நாட்டு வரலாற்றிலே முக்கியமாகக் குறிப்பிடத்தக்க சம்பவமாகும்.

1950ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் அமைக்கப்பெற்ற கிழக்கிந்தியக் கப்பல் போக்குவரத்துக் கார்ப்பரேஷன் லிமிட்

டெட் இந்திய அரசாங்கத்திற்குச் சொந்தமான நிறுவனமாக 1956ம் ஆண்டு ஜூன் மாதம் மாற்றப்பட்டுள்ளது.

அப்பால் 1961 அக்டோபரில் ஈஸ்டர்ன் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் லிமிடெட், வெஸ்டர்ன் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் லிமிடெட் என்ற இரு கார்ப்பரேஷன்களும் ஷிப்பிங் கார்ப்பரேஷன் ஆவ் இந்தியா லிமிடெட் என்னும் ஒரு பெரிய நிறுவனமாக இணைக்கப்பெற்று இந்தியாவின் ஒப்பற்ற மாபெரு நிறுவனவாக நடைபெற்று வருகின்றது.

1962-ம் ஆண்டு மார்ச் மாதம் இந்தியக் கப்பல் தளத்தில் 27 பெரிய கப்பல்களும், 3 சிறிய் கப்பல்களும் கடற்படைக்கு 'மூரிங்' என்ற ஒரு கப்பலும் கட்டப்பட்டுள்ளன. இவைகளின் மொத்த எடை 4,45,304 டன் ஆகும். இவைகளில், 98,291 டன் கப்பல்கள் இந்தக் கப்பல் கட்டும் தளம் அரசாங்க நிர்வாகத்தில் வந்ததன் பின்னர் நிர்மாணிக்கப்பட்டவைகளாகும். அதாவது 1952ம் ஆண்டிற்குப் பின் கட்டி முடிக்கப்பட்டவைகளாகும்.

'ஜல உஷா' போன்ற கப்பல் தினுசில் 14 நீராவிக் கப்பல்களும் ஒவ்வொன்றும் 7000 டன் எடையுள்ள 5 கப்பல்களும் ஒவ்வொன்றும் 6000 டன் எடையுள்ள 2 கப்பல்களும் 5000 டன் எடையுள்ள ஒரு கப்பலும் 9,000டன் எடையுள்ள ஒரு (பிரயாணிகள் செல்லவும் சரக்கேற்றவும் தக்க) கப்பலும் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன.

இஃதன்றி 5 சிறிய கப்பல்களும் கட்டி முடிக்கப்பட்டுள்ளன. இரண்டாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தில் கப்பல் கட்டும் தளம் 14 கப்பல்களைச் சீரும் சிறப்புமாய்க் கட்டி முடித்துள்ளது. இவைகள் மொத்தப் 65,500 டன் எடையுள்ள 11 சரக்குக் கப்பல்களும் 3 சிறிய கப்பல்களும் ஆகும்.

இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகளுக்கு இந்திய அரசாங்கம் ஊக்கமும், ஆக்கமும் அளித்து வருகிறது. இந்தியக் கப்பல் கம்பெனிகள் இன்னும் அதிகமான கப்பல்களை வாங்குவதற்குத் தாராளமாகக் கடன் அளிக்க அரசாங்கம் திட்டமிட்டுள்ளது.

1959ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் 31ம் தேதியில் இந்தியர்களுக்குச் சொந்தமாக 4,65 லட்சம் டன் (ஜி.ஆர்.டி.) எடையுள்ள 68 கப்பல்கள் இருந்துவந்தன. ஆனால் 1960ம் ஆண்டு டிசம்பர் மாதம் முதல் தேதியில் அவை 573 லட்சம் டன் (ஜி.ஆர்.டி.) எடையுள்ள 82 கப்பல்களாக உயர்ந்தன.

பெரிய துறைமுகங்களில் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யப்பட்ட சரக்கின் எடை மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்ட ஆரம்பகாலத்தில் சுமார் 380 லட்சம் டன்னாக இருந்தது. 1963-64ம் ஆண்டில் (மர்கோவா துறையுள்பட) அளவு 464 லட்சம் டன்னை எட்டிவிட்டது. மூன்றாவது ஐந்தாண்டுத் திட்டத்தின் இறுதியில் இந்தத் திறன் 560லட்சம் டன்னிற்கு அதிகமாகிவிட்டது. பெரிய துறைமுகங்களின் மொத்த ஏற்றுமதி இறக்குமதி 1970-71-ம் ஆண்டில் 800 லட்சம் டன்களுக்கு மேல் உயர்ந்துவிட முடியும் என்று எதிர்பார்க்கப்படுகிறது. இந்த வளர்ச்சியைக் கருத்திற்கொண்டே பெரிய துறைமுகங்களின் அபிவிருத்தித் திட்டங்களை அரசாங்கம் வகுத்து வருகிறது.

26. கடற்படையின் முக்கியத்துவம்

உலகிலுள்ள எந்த நாட்டின் பாதுகாப்பிற்கும் இன்று கடற்படை இன்றியமையாதது. ஒரு நாடு பிறநாட்டைத் தாக்கிப் பிடிக்க நில மார்க்கத்திலும் பார்க்க நீர்மார்க்கம் எளிதாக இருந்து வருகிறது. எனவே, நீர்மார்க்கமாக நாட்டைக் கவரவரும் பகைவர்களைத் தடுத்து விரட்டி யடிக்கக் கடற்கரைப் பாதுகாப்பும் கடற்படையும் முக்கிய மாகும்.

நாட்டின் நல்ல பாதுகாப்பிற்கு மூவகைப் படைகளும் அவசியம். மூவகைப் படைகளும் ஒரே தலைமையின் கீழ் இயங்கும். கடற்கரைப் பாதுகாப்புப் போர்க் காலத்தில் மட்டும் கவனிக்க வேண்டிய விஷயம் அன்று. அது சாதா ரண காலத்திலும் கவனிக்கப்பட வேண்டியது.

உலகில் முதன் முதலாக (கி. மு. 705-681-ல்) அசீரிய நாட்டின் அரசர் சென்னக் கரீப் என்பவர்தான் ஆயுதந் தாங்கிய படைவீரர்களைப் படகுகளில் ஏற்றிச்செல்லும் கடற்படையைக் கண்டாரென்று கூறப்படுகிறது. அம் மன்னர் பக்கத்திற்கு 25-துடுப்புகள் வீதம் 50-துடுப்புகளைக் கொண்டு இயக்கும் 125-அடி நீளம் உள்ள போர்க் கப்பல் களைக் காற்று வீசும் திசையை நோக்கி கவலையின்றி வேக மாகச் செலுத்தக்கூடிய வகையிலே கட்டிமுடித்தாராம். இரு தளங்களையும் இரு வரிசைத் துடுப்புகளையுமுடைய போர்க் கப்பல்களை அசீரியரே முதன் முதலில் அமைத் தனர் என்று அறிகிறோம். இதனை ஆதரித்து, கப்பற்கலையை

யும் அதன் பொறியியலேயும் நன்கறிந்த ஜெர்மன் நாட்டு அறிஞரான அல்பர்ட் நியூபர்க்கர் எழுதியுள்ளார்.

அந்நூல், "கிறிஸ்தவ சகாப்தம் அரும்புவதற்குப் பன்னூறு ஆண்டுகளுக்கு முன்னரே, எகிப்தியர்களும், பொனிசியர்களும் கிரேக்கர்களும் கப்பற்கலேயை அறிவதற்கு முன்பே, திராவிட மக்களின் முன்னேர்களான அசீரியர்கள் நீர்ப்போக்குவரத்திற்கும், வணிகத்திற்கும், போருக்குமாகத் தனித் தனிக் கப்பல்களேக் கட்டிவிட்டனர்." என்கிறது. கப்பல் கலேயின் பெற்ருேர்கள் அசீரியரே என்று மேனுட்டறிஞர்கள் முடிவுகட்டியுள்ளனர்.

கி. மு. 5-ம் நூற்ருண்டில் கிரேக்கர்கள் கப்பற்படையை அமைத்தனர். அவர்களது சீருக்கும் சிறப்பிற்கும் கப்பற்படையே காரணமாக இருந்தது.

இங்கிலாந்தில் கி. பி. 900-ம் ஆண்டில் ஆல்பிரட் அரசர் ஒரு கடற்படையை நிறுவினுர். கி. பி. 959-ம் ஆண்டு முதல் சுமார் 16 ஆண்டுகள் தொடர்ந்து செய்து வந்த இடைவிடாத முயற்சியின் பயனுய் இங்கிலாந்து கி. பி. 975-ம் ஆண்டில் சிறிதும் பெரிதுமான 4,000 கப்பல்களே யுடைய ஒரு பெரிய கடற்படையை நிறுவியது. இந்நிலேயில் மேனுடுகள் பலவும் போட்டி போட்டுக்கொண்டு கடற்படையைக் கட்டுவதில் தீவிரமாக ஈடுபட்டு வந்தன. ஆதியில் பாய்மரங்களேயுடைய கப்பல்கள்தான் போர்க் கப்பல்களாக இருந்துவந்தன. ஆனுல் கப்பற்போரில் ஒருவர்மீது ஒருவர் துப்பாக்கி கொண்டு சுடும் நிலே எழுந்ததும் பழைய பாய்க் கப்பலுக்குப் பதிலாக எஃகு தகடு பொதியப்பட்ட புதிய கப்பல்களேச் செய்ய வேண்டியது இன்றியமையாததாகி விட்டது.

கி. பி. 1821-ல் நீராவியால் இயங்கும் போர்க் கப்பல்கள் கட்டப்பட்டன. 1868-ல் தானே இயங்கும் டார்பிடோக்கள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டன. 1873-ம் ஆண்டில் நார்வே நாடு டார்பிடோப் படகைக் கட்டிமுடித்துப் புகழ்பெற்றது. நீர்

மட்டத்திற்குக் கீழே குண்டுகள் தாக்கியதால் கப்பலின் அடிப்பாகத்தில் கனத்த இரும்புத் தகடுகள் பொருத்தப் பட்டன. அப்பால் இங்கிலாந்து 1906-ம் ஆண்டு பலவகைத் துப்பாக்கிகளை வைத்துக்கொண்டு விரைந்து செல்லவல்ல, 18,000 டன் எடையுள்ள பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லும் பெரிய போர்க் கப்பல்களை கட்டிமுடித்தது. இம்மாபெரும் செயல் போர்க் கப்பல்களின் வரலாற்றில் ஒரு புதிய திருப்பு முனையாக அமைந்தது.

கி. பி. 1862ம் ஆண்டில் அமெரிக்க நாட்டில் பெரிய உள்நாட்டுக் கலகம் எழுந்தது. அமெரிக்க அரசாங்கத்திடம் அப்பொழுது மரத்தினல் கட்டப்பெற்று இரும்புத் தகடு களினுல் மூடப்பெற்றிருந்த மெரிமெக், மானிட்டர் ஆகிய போர்க் கப்பல்களே இருந்தன. இவ்விரு போர்க் கப்பல் களும் போரில் ஈடுபட்டு ஒன்றின் மீது ஒன்றுமுட்டி மோதின. உலகிலே இரும்புத் தகட்டால் பொதியப்பட்ட போர்க் கப்பல்களுக்குள் நடைபெற்ற முதல் கடற்போர் இதுவே யாகும். இப்போரில் மானிட்டர் என்ற போர்க் கப்பல் பழுதுற்றது. இப்போர்க் கப்பல் குறுக்களவில் 20 அடி இருந்தது. இதில் தானே இயங்கக்கூடிய பீரங்கிகளையுடைய கோபுரம் போன்ற உச்சியும் கப்பலின் மேற்றளத்தின் மத்தி யில் அமைக்கப்பட்டிருந்தது. கப்பலின் கோபுரம் போன்று விளங்கிய மேற்பகுதியானது ஓர் அங்குலக் கனமுள்ள 8 அடுக்கு இரும்புத் தகடுகளை ஒன்றின்மீது ஒன்ருகப் பொருத்திச் செய்யப்பட்டு இருந்தது. நூற்று ஐம்பது இராத்தல் எடையுள்ள இரண்டு 11 அங்குல டால்கிருன் என்ற பீரங்கிகள் கப்பலின் உச்சியில் வைக்கப்பட்டிருந்தன. இப்போரில் மெரிமெக் என்ற போர்க் கப்பல் தோல்வி யுற்றது. இப்போர்தான் உலகில் உள்ள போர்க் கப்பல்கள் அனைத்தையும் மாற்றம் செய்து கொள்வதற்கு அடி கோலியது.

இன்று போரில் ஈடுபடும் கப்பல்கள் பலவகையாகக் காணப்படுகின்றன. கோடி கோடியாகப் பொற் கட்டிகளை

கொட்டி, மிக உறுதியான பெரிய நகரைச் சுற்றி எழுப்பிய எஃகு கோட்டை எனக் கண்டோர் வியக்கும் வண்ணம் கட்டப்பெற்ற போர்க் கப்பல்கள் பல பெரிய ஐரோப்பிய நாடுகளிடம் உள்ளன. அவைகளே இன்று தம் நாடுகளைக் காத்து வருகின்றன. போர்க் கப்பல்களுக்குத் துணையாக நாசகாரிகள், நீர் மூழ்கிகள் போன்ற பலவகைப்பட்ட கப்பல்கள் கப்பற்படைகளில் உள. நாளுக்கு நாள் இவைகள் அபிவிருத்தி அடைந்து வருகின்றன. இக் கப்பல்கள் பெரிய பீரங்கிகளும் டார்பிடோக்களும் மனித டார்பிடோக்களும் பொருத்தப்பட்டுப் பகைவர்களின் போர்க் கப்பல்களைத் தடுத்து நிறுத்தியும், தாக்கியும், அழித்தும் வருகின்றன.

1914-ம் ஆண்டில் நடந்த முதலாவது உலகப் போரில் 27,000 டன் உள்ள போர்க் கப்பல்கள்தான் பயன்படுத்தப் பட்டுள்ளன. அன்று பிரிட்டிஷ் கடற்படை கெய்சரின் ஜெர்மனிக்குப் பெரிய காலனாகக் காட்சி அளித்தது. ஜெர்மனி 'யூ' போ, "ஈ"போட், 'கியூ' போன்ற பல அரிய போர்ப் படகுகளை உபயோகித்துப் பிரிட்டனை நடுநடுங்கச் செய்தது. எனவே அன்று நேச நாடுகள் தங்கள் வணிகக் கப்பல்களுக்குக் காவலாக நீர்மூழ்கிக் கப்பல்களை அனுப்பின. இறுதியாகக் கெய்சரின் ஜெர்மனி பிரிட்டிஷ் கடற்படையை அசைக்கமுடியாது மண்ணைக்கௌவியது. பிரிட்டன் "கடலரசி" என்ற தனது பெரும் பெயரை நிலைநாட்டிக் கொண்டது.

முதலாவது உலகப்போர் முடிந்தபின் உலகில் விமானப் படைகள் எழுந்தன. அதனால் கப்பற்படையின் தன்மையும், கடற்போர் முறையும் மாறிவிட்டன. வெடி விமானமும், போர் விமானமும் தோன்றியதால் மிதக்கும் விமானத் தளமும், விமானந்தாங்கிக் கப்பலும் கடற்படையில் உருப் பெற்றெழுந்தன. இரண்டாவது உலகப் போரில் விமானந் தாங்கிக் கப்பல்கள் பெரிதும் பயன்படுத்தப்பட்டன. வெடி விமானங்களும், நாசகாரிகளும் கப்பல்களைப் பெரிதும் சேதப் படுத்தியும் அழித்தும் வந்தன.

இரண்டாவது உலகப் போரில்தான் டார்பிடோக் களைப்பற்றியும், போர்க் கப்பல்களுக்கு உதவியாகச் செல் லும் துணைக் கப்பல், மருத்துவக் கப்பல், எண்ணெய்க் கப்பல், இழுவைக் கப்பல், மண்வாரிக் கப்பல், விமானந்தாங்கிக் கப்பல் போன்றவைகளைப்பற்றியும் நாம் நன்கறியத் தலைப் பட்டோம்.

இன்று அமெரிக்கா, எஃகினால் செய்யப்பட்ட நீர்மூழ்கிக் கப்பலைவிடக் கண்ணாடியால் கட்டப்பெற்ற நீர்மூழ்கிக் கப்பல் பல ஆயிரம் அடி ஆழத்தில் அதிக வலுவோடு செல்ல வல்லது என்று கண்டுபிடித்துள்ளது.

அமெரிக்கக் கடற்படையில் ஒரு லட்சம் டன் எடை யுள்ள விமானங்களை ஏற்றிச் செல்லவல்ல விமானந்தாங்கிக் கப்பல்கள் இருப்பதாகக் கூறப்படுகின்றது. போர்க் கப்பல் களைவிட மிகச் சிறிய குருய்சர்கள் குறைவான பொருளைக் கொண்டு நீண்ட தூரம் செல்லவல்லவை; பகைவர்களுக்கு எதிர்பாராத பெரிய நஷ்டங்களையுண்டுபண்ணவல்லவை.

மண்ணையும் விண்ணையும் ஆராய்ந்த மனிதன் இப் பொழுது கடலையும் அதன் அடித்தளத்தையும் ஆராய ஆரம்பித்திருப்பதால், கடலின் அடித்தளத்தை ஆராயும் ஆராய்ச்சிக் கப்பல் இன்று கட்டப்பெற்றுள்ளது, அக் கப்பலில் ஆராய்ச்சிக்கென்று விசேஷமான பல அரிய சாத னங்கள் அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

1917-ம் ஆண்டில் புதிய ஆட்சியை அமைக்குமுன் சோவி யத் யூனியன் நமது பாரத நாட்டைவிடப் பின்தங்கிய நிலை யிலே தாழ்வுற்று நின்றது. ஆனல் 196?-ல் உலகிலே மிக முன்னேற்றம் பெற்ற கிரேட் பிரிட்டன், அமெரிக்கா முத லிய நாடுகளைவிட, கப்பல் துறையில் மட்டுமன்றி வேறு பல துறைகளிலும் வளர்ந்துவிட்டது.

அதனை நோக்கிப் பாரத நாடும் எதிர்கால வளர்ச்சிக் கான உணர்வினையும் உற்சாகத்தினையும் பெறவேண்டும்.

27. இந்தியக் கடற்படை

பிரிட்டிஷ் ஆட்சி இருக்கும்பொழுதே இந்தியர்களிற் பலர் கப்பற்படையில் பங்குகொண்டு இரண்டாவது உலகப் போரிலே பெரும் பணியாற்றி உயர்பதவிகளும் பரிசுகளும் மெடல்களும் பெற்றுள்ளனர். உலகப்போரில் இந்தியக் கடற்படை நற்பணி ஆற்றி நல்ல பெயர் பெற்றது.

நமது கடற்படை மிகுந்த தேச பக்தி வாய்ந்தது. இந்தியாவில் பிரிட்டிஷ் ஆட்சிக்கு உருவாக்கப்பட்ட சவப் பெட்டிக்கு இறுதி ஆணி அடித்தது அதுவே. வெள்ளையர் ஆட்சிக்கு வெடி வைத்தது 1946ம் ஆண்டு பிப்ரவரியில் பம்பாயில் பொங்கி எழுந்த கடற்படை யெழுச்சியேயாகும். ஆங்கிலக் கடற்படையை எதிர்த்து இன்னுயிர் நீத்த ஆயிரக் கணக்கான இந்தியக் கடற்படை வீரர்களின் அரும்பெரும் தியாகந்தான் இந்தியாவிற்கு மிக விரைவில் சுதந்திரத்தைக் கொண்டு வந்துவிட்டது*.

இந்தியா விடுதலை பெற்றபோது நாட்டின் நீண்ட கடற்கரையைப் பாதுகாக்க வேண்டிய பொறுப்புச் சுதந்திர இந்தியாவின் தலையில் விழுந்தது.

1947-ம் ஆண்டில் பாரதநாட்டை இந்தியா என்றும் பாகிஸ்தான் என்றும் பிரிட்டிஷ் ஆட்சியினர் பிளந்து இரு பெரும் சுதந்திர ஆட்சிகளை அமைத்துக் கொடுத்தனர். அப்பொழுது இந்தியாவில் இருந்த அரசாங்க உடைமைகளும் படைகளும் பிரித்துக் கொடுக்கப்பட்டன. கப்பற்படையும்

* இன்றைய இந்தியா—ரஜனி பாமிதத். சென்னை-1947.

பிரித்துக்கொடுக்கப்பட்டது. பெயரளவில் அன்றிருந்த இந்தியக் கடற்படையில் பாக்கிஸ்தானுக்குப் பிரித்துக் கொடுத்த மூன்றிலொரு பங்கு போக இந்தியாவிற்குக் கொடுக்கப்பட்ட மூன்றிலிரு பங்காவது, 6 ஒற்றைப் பாய் மரக் கப்பல்கள் (*Sloops*), 4 விரைவுப் போர்க் கப்பல்கள் (*Frigates*), 15 சுரங்க வெடி நீக்கிகள் (*Mine Sweepers*), இரண்டு சிறு போர்ப் படகுகள் முதலியவைகளேயாகும். இந்தக் கடற்படையைத்தான் பிரிட்டிஷ் ஆட்சியின் பிரதிநிதியாகிய மவுண்ட் பேட்டன் பிரபு வெகு ஆடம்பரத்துடன் இந்திய அரசாங்கத்திடம் ஒப்புவித்தார். சட்லெஜ், யமுனா, கிருஷ்ணா, காவேரி என்ற ஒற்றைப் பாய்மரக் கப்பல்களும், டிர் (*Tir*), குக்ரி (*Kugri*) என்ற போர்ப்படகுகளும், ஒரிசா, டெக்கான், பீகார், கூமாக்கைபர், ரோகில்கண்ட், கர்நாடகம், கொங்கன், பம்பாய், வங்காளம், இராஜபுதனம், மதராஸ் என்ற சுரங்கவெடி நீக்கிக் கப்பல்களும், அசாம் என்ற சிறு போர்க்கப்பலும் முதன் முதலாக சுதந்திர இந்தியாவிடம் பிரிட்டிஷார் ஒப்புவித்தவையாகும்.

இந்தியாவை விட்டு வெளியேறும் பொழுது ஒரு பெரிய கடற்படையை ஒப்புவித்தோம் என்று பிரிட்டன் என்றும் சொல்வதற்கில்லை. அவர்கள் இந்தியாவிடம் ஒப்புவித்த படகுகள் அனைத்தும் மிகப் பழமையானவை.

இந்தியக் கடற்படை 'ராயல் நேவி' என்ற பெயருடன் இந்தியா சுதந்திரம் பெற்ற நாளாகிய 1947-ம் ஆண்டு ஆகஸ்ட் மாதம் 15-ம் நாள் உருவாயிற்று. 1948-ம் ஆண்டில் சுதந்திர இந்தியா இங்கிலாந்திடமிருந்து டெல்லி என்ற குருய்சரை விலைக்கு வாங்கியது. இது 7000 டன் எடையுள்ள பொருள்களை ஏற்றிச் செல்லத்தக்கது. இது இந்தியக் கடற்படைத் தலைவரின் கப்பலாக இருந்தது. இன்று இது கொடிக் கப்பல் என்று கூறப்படுகிறது. 1949-ம் ஆண்டு நமது இந்திய கடற்படைக்கு மூன்று நாசகாரிக் கப்பல்கள் வாங்கப்பட்டு ரஞ்சித், ராணா, ரஜபுத்திரன் என்று பெயர் சூட்டப்பெற்றுள்ளன. இராயல் இந்தியக் கடற்படை என்ற பெயரை

மாற்றி 26-1-1950-ல் இந்தியக் கடற்படை என்று பெயர் சூட்டிக்கொண்டது நமது கடற்படை.

ஜாம்நகர், எலாருவ்வா என்ற இடங்களில் இருந்த கடற்படைப் பயிற்சி நிலையங்களை ஆங்கிலேயர்கள் நம்மிடம் ஒப்புவித்துச் சென்றனர். அவ்விரு பயிற்சி நிலையங்களும் விரிவாக்கப்பட்டுள்ளன. 1948-ம் ஆண்டில் விசாகப்பட்டினத்திலும் கொச்சியிலும் புதிய பயிற்சி நிலையங்கள் திறக்கப்பட்டுள்ளன. கொச்சியில் ஆரம்பிக்கப்பெற்ற பயிற்சி நிலையமே பெரியதென மதிக்கப்படுகின்றது. 1953-ம் ஆண்டு மே மாதம் கடற்படை சம்பந்தப்பட்ட விமானப் பயிற்சி அளிக்கும் ஒரு நிலையமும் உருவாக்கப்பெற்றது. பிரிட்டிஷ் கடற்படையினின்று 3 நாசகாரிகள் கடனுக வாங்கப்பெற்று கோமதி, கோதாவரி, கங்கா என்று பெயர் சூட்டப் பெற்று, நமது நாட்டவர்களுக்குக் கடற்படைப் பயிற்சியளிக்கப் பயன்படுத்தப்பட்டு வருகின்றன. 1953ம் ஆண்டில் தீர் என்-1 விரைவுப் போர்க் கப்பல் கடற்படைப் பயிற்சி அளிக்க வசதியுள்ள கப்பலாக மாற்றப்பட்டுள்ளது. 1953-ம் ஆண்டில் இருந்து நமது நாட்டில் ‘கடற்படை தினம்’ வெகு சிறப்பாகக் கொண்டாடப்பெற்று வருகிறது, நமது கடற்படையை விரிவாக்கவும் கடற்படைத் துறையில் மாபெரும் விஞ்ஞான ஆராய்ச்சிகள் நடத்தவும் திட்டங்கள் வகுக்கப் பெற்றுள்ளன.

இன்று இந்திய கடற்படையில் சேர்ந்து தாய்நாட்டிற்கு சேவை செய்வதையே இலட்சியமாகக்கொண்டு எண்ணற்ற இளங்காளையர்கள் இந்தியாவின் எல்லா பகுதிகளிலிருந்தும், எல்லாச் சமயங்களினின்றும், எல்லாச் சாதிகளினின்றும் ஒரு தாயின் மக்களைப்போல வருகின்றனர்கள்.

இந்தியக் கடற்படை மெதுவாக விரிவுற்று நவீன சாதனங்களும் மிகச் சிக்கலான மின்னணுக்களால் இயங்கும் பொறிகளும் பிறவும் பெற்றிருக்கிறது. இந்நிலையில் அதை இயக்கியும் பராமரித்தும் வருவதற்கும் ஏற்ற ஆட்கள் தேவைப்பட்டனர். எனவே, கடற்படை ஊழியர்களுக்குப்

பயிற்சி அளிக்கவேண்டியது மிகமுக்கியமாயிற்று. பல்வேறு துறைகளுக்குரிய அதிகாரிகளுக்கும் கப்பலோட்டிகளுக்கும் பயிற்சியளிப்பதில் பிரிட்டிஷ் கடற்படை நமக்கு உதவி யளிக்க முன்வந்தது.

இதனிடையே இந்தியாவில் ஏற்கெனவே இருந்த பயிற்சி ஸ்தாபனங்கள் விரிவடைந்தன. புதிய பயிற்சி நிலையங்கள் திறக்கப்பட்டன.

இந்தியாவில் போர்க் கப்பல்கள் கட்டுவதும் கடற் படைக்கு அவசியமான பல்வேறு ஆயுதங்கள் உற்பத்தி செய்வதும் இன்றியமையாததாய்க் காணப்பட்டது. விசா கப்பட்டினத்திலுள்ள இந்துஸ்தான் கப்பல் கட்டும் தளத் திடம் கண்காணிக்கும் கப்பல்களும் (*Survey ships*) கப்பலை நிலைப்படுத்தும் படகுகளும் (*Mooring Vessels*) கட்டும் பொறுப்பு ஒப்புவிக்கப்பெற்றது. நாட்டின் ஏனைய கப்பல் தளங்களிடம் கடற் பாதுகாப்புத் தோணிகளைக் கட்டும் பொறுப்பு விடப்பட்டுள்ளது.

புதிய சகாப்தம்

1950-ம் ஆண்டு ஜனவரி மாதம் 26-ம் நாளில் இந்தியா தன்னை ஒரு குடி அரசு என்று அறிவித்தது. நீண்ட நாளாக இருந்து வந்த இராயல் இந்தியக் கடற்படை என்ற பெயரை மாற்றி இந்தியக் கடற்படை என்ற பெயர் சூட்டப்பட்டது. முன்னிருந்த வெள்ளைக் கொடிக்குப் பதிலாக புதிய இந்திய கப்பற் கொடி எல்லாக் கப்பல்களுக்கும் கடற்படை ஸ்தா பனங்களுக்கும் கொடுக்கப்பட்டது.

1951-ம் ஆண்டு மேத மாதம் 27-ம் நாள் இந்தியக் குடியரசுத் தலைவர் அவர்கள் இந்தியப் படையின் உயர் தளபதியாக நியமிக்கப் பெற்றார். பம்பாயில் நடைபெற்ற பெரிய விழாவில் கடற்படைக்குத் தலைவரின் புதியவண்ணம் வழங்கப்பட்டது.

அரசாங்கத்தின் முக்கிய நோக்கம் கடற்படை முழுவ தையும் இந்திய மயமாக்குவதாக இருந்தது. நான்கு பிற

நாட்டுப் பெரும் தளபதிகள் அகற்றப்பட்டு, இந்தியர்கள் நியமிக்கப்பட்டனர். 1958-ம் ஆண்டு ஏப்ரல் 22-ல் இந்தியக் கடற்படையின் முதல் தளபதியாக அட்மிரல் ஆர். டி. கட்டாரி உயர்த்தப்பட்டார்.

1957-ல் பாரத நாட்டுப் பாராளு மன்றத்தில் கடற்படை மசோதா நிறைவேறியது. அது நமது கடற்படையின் வரலாற்றில் ஒருமுக்கிய திருப்புமுனையாகும். புதிய நிலைமைக் கேற்ப நமது கடற்படை சிறந்து விளங்க இச் சட்டம் வழி வகுத்தது.

நாசி ஜெர்மனி ஆரம்பித்த கொடிய போரின் விளைவாகத்தான் புதிய போர்க் கப்பல்களும், அணுசக்திக் கப்பல்களும், விமானந்தாங்கிக் கப்பல்களும், ராக்கெட்டுகளும் ஏவுகணைகளும் தோன்றின.

அதுபோலவே மண்வெறி கொண்ட சீனர் தாக்குதலின் விளைவாகவே பாரதமாதா விழித்தெழுந்தாள். இந்தியக் கடற்படையும் விமானப் படையும் சீர்பெற ஆரம்பித்தன. இந்தியா கோடி கோடியாகப் பொற்கட்டிகளைக் கொட்டிப் போர்க் கப்பல்களையும், நீர்மூழ்கிக் கப்பல்களையும், விமானங்களையும் சொந்தத்தில் உருவாக்கியும், வேறு நாடுகளிலிருந்து வாங்கியும் வருகிறது.

இந்தியக் கடற்படைக்கு இன்றியமையாத போர்க் கப்பல்கள், நாசகாரிகள் முதலியவைகளை உருவாக்க பம்பாயில் உள்ள மாசகான் துறையில் போதிய ஏற்பாடுகள் செய்யப்பட்டு வருகின்றன. சிறிய போர்க் கப்பல்கள் (குருய்சர்கள்) கட்டுவதற்கு ஏற்ற தளமாக மாசகான் துறையின் தெற்குப் பகுதி உருவாக்கப்பெற்றுள்ளது, வடபகுதியில் நவீன கப்பல் கட்டும் தளம் ஒன்று பூர்த்தியாகிவிட்டது. சிறிய போர்ப் படகுகளைச் செய்யும் வேலை ஆரம்பமாகி விட்டது.

இங்கு நீர்மூழ்கிக் கப்பல்களையும் விமானங்களையும் எதிர்த்துப் போராடும் சிறு போர்க் கப்பல்களைக் கட்டுவதற்கும் ஒழுங்குகள் செய்யப்பட்டுள்ளன.

பிரிட்டன், சுவீடன், ஜப்பான் போன்ற நாடுகள் இந்தியாவிற் கப்பல் கட்டும் பணிக்குக் குறிப்பிடத்தக்க உதவி செய்து வருகின்றன. விரைவில் நமது கடற்கரைகளை நமது நாட்டில் கட்டப்பெற்ற போர்க் கப்பல்கள் கண்காணித்துப் பாதுகாக்கும்.

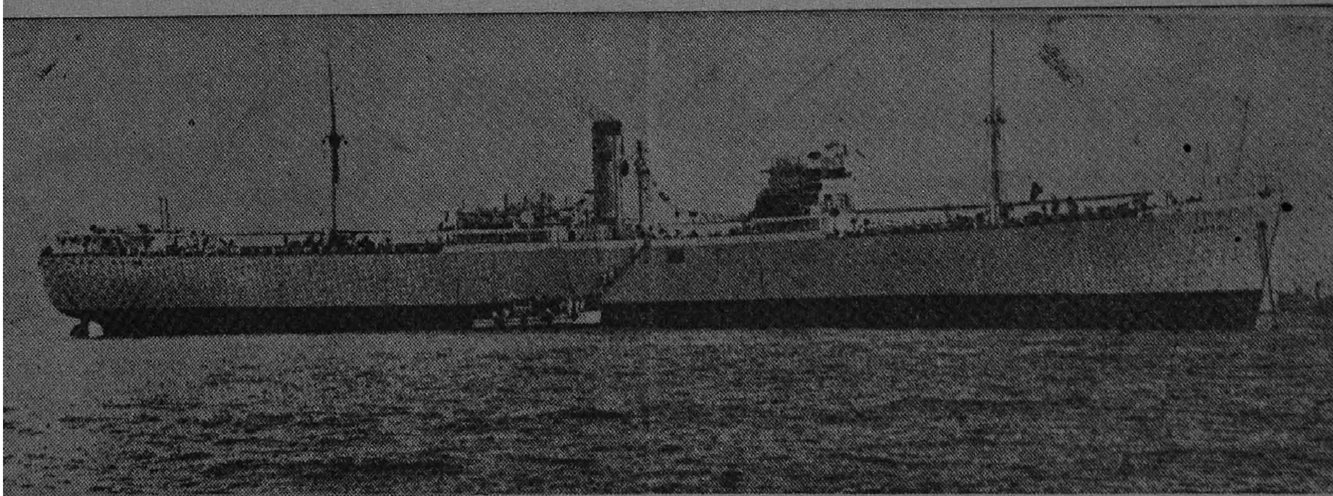
விமானந் தூக்குங் கப்பல்

இன்று விமானந் தூக்குங் கப்பல் இன்றிக் கப்பற்படை ஒரு நாட்டின் நீண்ட கடல் எல்லையைக் காவல் காக்க முடியாது; மாபெரும் சமுத்திரங்களின் வணிகப் பாதைகளைக் கண்காணிக்க முடியாது. நவீன விமானந் தூக்குங் கப்பல், விமானங்களையும் அதோடு சம்பந்தப்பட்ட ஆயுதங்களையும் தாங்கிக் கொண்டிருப்பதோடு, நீரின் கீழிருந்தும் நிலத்தின் மீதிருந்தும் விண்ணின் மேலிருந்தும் வரும் எல்லாத் தாக்குதல்களையும் எதிர்க்கவல்லதாய் இருக்கிறது.

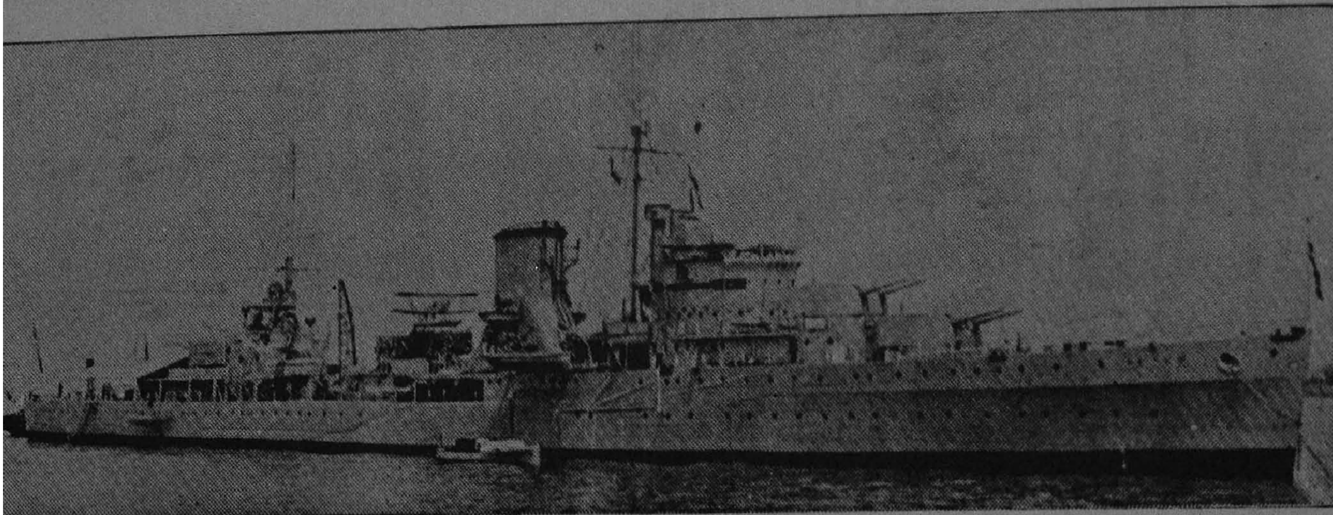
இந்தியக் கடற்படைக்கு இப்பொழுது கட்டப்பட்டிருக்கும் புதிய கப்பற்படை பகைவர்களின் படைகளை நிர்மூலஞ் செய்யவல்ல உயர்ந்த விமானந் தூக்கிக் கப்பல்களையுடைய பல்வேறு சதுர வியூகங்களை உடையதாகும்.

விரை போர்க்கப்பல்கள் (*Cruisers*)

விரை போர்க் கப்பல்கள், நீண்ட தூரங்களை மிக வேகமாய் கடந்து செல்லவல்லவை. போர்க் கப்பல் என்ற பெயரில் இவை விமானந் தூக்கிக் கப்பல்களுக்கும் ஏவுகணைக் கப்பல்களுக்கும் வழி காட்டும். விரை போர்க்கப்பல், போர்க் கப்பல் வகைகளில் மிக சக்தி வாய்ந்ததும் பெரியதும் ஆகும். கடற்படைப் போர் நிகழும்பொழுது விரை போர்க்கப்பல்கள் நீண்டதூரம் வரை பரிசோதனை நடத்தப் பயன்படுத்தப்படும். விரை போர்க்கப்பல் சுயேச்சையாய் வணிக வழிகளைப் பாதுகாக்கவும், காவல் செய்யவும், குண்டுகள் வீசுவதை எதிர்க்கவும் பயன்படும்.



சுதந்திர இந்தியாவில் முதன் முதலாக விசாகபட்டினத்தில் கட்டப்பெற்ற வணிகக் கப்பல் “ஜலஉஷா”



இந்தியக் கடற்படையின் கொடிக்கப்பல் ஐ. என். எஸ். "டெல்லி"

நமது கப்பற்படையில் ஐ.என்.எஸ். மைசூர் என்ற 8700 டன் எடை உள்ள முதல்தரமான விரை போர்க்கப்பலும், ஐ.என்.எஸ். டெல்ஹி என்ற சுதந்திர இந்தியா பெற்ற 7 030 டன் எடையுள்ள முதல் விரை போர்க்கப்பலும் உள்ளன.

வெடிக் கப்பல்கள் (*Destroyers*)

பகைவர்களின் கப்பல்களை உடைக்கத்தக்க வெடி குண்டைத் தாங்கிச் செல்லும் நீர்மூழ்கிப் படகான வெடிக் கப்பலினை மாக்கடலின் "வேட்டை நாய்" என்றும், "பல்வேறு பணியாற்றும் பணிப்பெண்" என்றும் பலவாறு புகழ்வார்கள். வெடிக்கப்பல் விரைவாகச் செல்லும் பளு வற்ற கப்பல். இதில் பீரங்கிகளும், போர்க்கப்பல்களை யுடைக்கவல்ல குண்டுகளும் இருக்கும், இது கடற்படையின் உளவனுகவும், பல்வேறு காரியங்களுக்கும் பயன்படுத்தப் படும். நமது கடற்படையில் ஐ.என்.எஸ். இராஜபுதனம் இரஞ்சிதம், இராணு போன்ற உயர்ந்த வெடிக்கப்பல்களும், கோதாவரி, கோமதி, கங்கை என்ற வேட்டை வகுப்பு வெடிக்கப்பல்களும் உள.

சிறு போர் வேவுக்கலங்கள் (*Frigates*)

இவை வெடிக் கப்பல்களை ஒத்த அளவுடையன. ஆனல் பதமாகச் செல்லத்தக்கவை. இவை காவலுக்கும், துணைக் கும், துணைக் கப்பல்களை நீர்மூழ்கி எதிர்ப்புகளுக்கும் விமான எதிர்ப்புகளுக்கும் இலக்காகாமல் பாதுகாக்கவும் பயன் படும். கடற்கரைத் தாக்குதலுக்கும், பகைவர் கரையில் இறங்குவதைத் தடுப்பதற்கும் பயன்படுத்தப்படும்.

சுதந்திரம் பெற்றவுடன் நமது கடற்படையில் முதலா வது சிறு போர் வேவுக்கலச் சதுரவியூகம் அமைக்கப்பட்டது. யமுன, சட்லட்ஜ், கிருஷ்ண, காவேரி முதலியன இந்தியா-பாகிஸ்தான் பிரிவினைக்குப் பின் இந்தியாவிற்குக் கிடைத் தன. இன்னும் பயிற்சிக்காகப் பயன்படும் மற்ருெரு சிறு

போர் வேவுகலமான ஐ.என்.எஸ். டிர் . என்பதும் இருக்கிறது. இவைகளில் யமுனு, சட்லஜ் என்பவைகள் சமீபத்தில் சர்வே கப்பல்களாக மாற்றப்பட்டுள்ளன. நவீன சாதனங்கள் பல வாய்ந்த புதிய சிறு போர் வேவுக்கலங்களும், கடற்படையிலே சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.

சர்வே கப்பல்கள் (*Survey Ships*)

கடலைச் சோதிக்கும் யமுனு, சட்லஜ், இன்வெஸ்டிக்கேட்டர் என்ற மூன்று சர்வேக் கப்பல்கள் இந்தியக் கடற்படையில் உள.

மூவாயிரம் மைல்கள் நீளமுள்ள இந்தியக் கடற்கரைகளையும், அவற்றிலுள்ள துறைமுகங்களையும், அவைகளின் அண்மையில் உள்ள இடங்களையும் சர்வே செய்வதில் இந்தியக் கடற்படை பெரிதும் ஈடுபட்டு வருகிறது.

கடற்படைத் தளங்கள் (*Naval Docks*)

இந்தியாவிற்கு ஒரு கடற்படைத் தளம் அவசியம். கடற்படைக்கு வேண்டிய போர்க் கப்பல்களைக் கட்டவும் பழைய போர்க் கப்பல்களைப் பழுது பார்க்கவும் இத்தளம் அவசியமானது, கடற்படை வீரர்களைப் பயிற்றுவிக்கவும் கடற்படைக்கு வேண்டிய தளவாடங்களைச் செய்யவும் அது உதவும்.

போர்க்கப்பல்களுக்கு வேண்டிய உணவு, மருத்துவ வசதி, எண்ணெய், நிலக்கரி முதலியவற்றைப் பெறும் இடம் இத்தளமேயாகும். கடற்படைக்கு இது தாயகம் போன்றது.

சில கடற் பழக்க வழக்கங்கள்

கடற்படை தன்னுடைய சட்டங்களையும், பழக்க வழக்கங்களையும், பாரம்பரியத்தையும் பற்றிப் பெருமைப்படுவது. இந்தியக் கடற்படை இராயல் கடற்படையோடு கொண்ட நீண்ட தொடர்பால் இத்தகைய சில பழக்க

வழக்கங்களையும் பூாரம்பரியத்தையும் மேற்கொண்டுள்ளது. கப்பல் கட்ட அதிகக் காலம் வேண்டாம், ஆனல் பாரம்பரியத்துவம் கட்டப் பல நூற்றுண்டுகள் தேவை என்று அடிக்கடி கடற்படையில் கூறிக்கொள்வார்கள்.

ஐரோப்பியர் கப்பல்கள் அனைத்தையும் பெண்பாலாக கருதிக் குறிபிடுவர். ஒரு கப்பலுடைய பெயர், அவளுடைய (அதனுடைய) சிகரம் அல்லது முத்திரை அல்லது எழுதப் பெற்ற மேற்கோள் உரை ஆகிய எல்லாம் மதிக்கத்தக்க குறிப்பாகவும் நாவிகர்க்குரிய (மாலுமிக்குரிய) வசீகர விஷய மாகவும் இருக்கிறது. தேசிய பாரம்பரியத்துவத்தின் சின்ன மாக அது மதிக்கத்தக்கது. கப்பல்கள், கரையில் உள்ள ஸ்தாபனங்களை அழைப்பதும் சுவையாக இருக்கும். ஸ்தாபனங்களின் பல்வேறு பகுதிகளின் பெயர்களும், கப்பல் பகுதிகளின் பெயர்களும் அலாதியான முறையில் இருக்கும். எடுத்துக்காட்டாக கப்பலறை (*Cabin*) கப்பற் பணியாளர் தொகுதி (*Quarter-deck*) காவலறை (*Ward-room.*) போன்றவைகளாகும். இவை மாலுமிகளின் உண்மையான இல்லம் கடலிலிருக்கிறது என்பதை வற்புறுத்தும் நிலையிலுள்ளன. அநேக சட்டங்களும் நிபந்தனைகளும் கப்பலில் வாழும் நிலைமைக்கேற்பவே செய்யப்பட்டுள்ளன. கடற்கரை ஸ்தாபனங்கள் கப்பலைப்போல் பெண்பாலாகக் கருதப்படமாட்டா.

கப்பற்பணிக்கு வருபவர்கள், மாலுமிகளாயிருந்தாலும் அல்லது அதிகாரிகளாயிருந்தாலும், முதலாவதாக அறிய வேண்டியவை கடற்படையின் பழக்கவழக்கங்களே. ஒரு கப்பலிற் புகும்பொழுதும், அதைவிட்டு நீங்கும்பொழுதும் கப்பற் பணியாளர் பகுதிக்கு வணக்கம் செலுத்தவேண்டும். இந்தப் பழக்கத்திற்கு முக்கிய காரணம் கப்பல் பணியாளர் பகுதியில் (*Quarterdeck*) கப்பற்படையின் சின்னம் திகழ்வதேயாகும்.

கப்பற்படை அதிகாரிகளுக்கும், கடற்படையில் உள்ள மூவர்ண பாரத நாட்டுக் கொடிக்கும், கப்பற்படைக் கொடிக்கும் மரியாதையும் வணக்கமும் செலுத்தவேண்டும்.

கொடியை எக்காலத்தில் ஏற்றவேண்டும், எக்காலத்தில் இறக்க வேண்டும், எப்பொழுது அரைக் கம்பத்தில் பறக்க விட வேண்டும் என்பவற்றையெல்லாம் தெரிந்து நடக்க வேண்டும்.

அதிகாரிகளின் உணவுப் பந்தியில், வந்தனம் கூறி—அதாவது இந்திய ஜனாதிபதிக்கு வந்தனம் கூறி உணவு அருந்தவேண்டும். கப்பற் பாய்மர அலுவலர்களை வணக்கத்திற்காக "அழைத்தல்", உத்தரவுகள் பிறப்பித்தல் ஆகியவைகளுக்குக் குழல் உபயோகித்தல் ஒரு பழங்காலக் கடற்படை வழக்கமாக இருந்து வருகிறது. கடற்படையின் பெரிய தளபதிகள் பொற்குழல் வைத்திருப்பார்கள். வெள்ளிக்குழல் வைத்திருக்கும் சிறிய தளபதிகளும் உண்டு. உத்தரவுகள் பிறப்பிக்க இக்குழலை ஊதுவர். பூமியின் நடுக் கோட்டைப் போர்க் கப்பல்கள் கடந்துசெல்லும்பொழுது ஒரு விசேஷமான சடங்கும் நடத்தப்படும்.

கப்பல்காரர்களின் சிறந்த தொழிலையும் உழைப்பையும், நாட்டின் சுதந்திரத்தைக் காக்க அவர்கள் புரிந்த சிறந்த தொண்டையும் புகழ்ந்து பல புலவர்கள் பாடியுள்ளார்கள்; பல ஆசிரியர்கள் நூல்களும் கட்டுரைகளும் வரைந்துள்ளார்கள். நம் செந்தமிழ் நாட்டுப் புலவர்களும் எழுத்தாளர்களும் இதுவரை அத்துறையில் கவனம் செலுத்தியதில்லை. காலஞ்சென்ற நமது பிரதமர் நேருஜி அவர்கள் "இந்தியக் கடற்படை ஒரு பெரும் குடும்பம்"போல் தேசிய ஒருமைப்பாட்டின் சின்னமாய் விளங்குகிறது என்று அடிக்கடி கூறி வந்துள்ளார்.

ஒரு மாலுமிக்கு அவனது கப்பல் உயிருள்ளதாகவும் அவனது சுபாவத்தை அபிவிருத்தி செய்வதாகவும் தோன்றுகிறது. உண்மையுள்ள மாலுமி கடற்படையில் உள்ள ஸ்தாபனங்களுக்கு மாற்றப்பட்டால், மீண்டும் தன்னுடைய கப்பலுக்கு எப்பொழுது திரும்பலாம் என ஏங்கி நிற்கிறான்.

கடலில் உள்ள கப்பல் தன்னுள்ளே சிறியதோர் உலகமாகக் காட்சி அளிக்கிறது. அவசியம் எழும்போது கப்பலில்

இருக்கும் அனைவரும் ஒன்றுகூடிப் பணியாற்றுகிறார்கள். மேலும் அன்றாட வேலைகளில் ஒருவர் மற்றவர் உதவியைப் பெறவேண்டியிருக்கிறது. அவர்களுக்குக் கடலரசன் உறவினனாகக் காட்சி தருகிறான். கடற்படையில் உள்ள தளபதிகள், மாலுமிகள், இதர ஊழியர் யாவரிடத்தும் உறுதியான நட்பும் தோழமையும் அமைந்திருக்கிறது. வாழ்க்கையின் ஏனைய துறைகளைவிடக் கடற்படை வாழ்வு மிகச் சிறந்ததாயும் மனிதப் பண்பு மிக்கதாயும் விளங்குகிறது.

இந்தியக் கடற்படை தன்னுடைய சொந்த பாரம்பரியத்துக்கேற்பவும், இன்றைய குடி ஆட்சி முறைக்கு உகந்தவாறும் முக்கியத்துவம் பெற்றதாய் விளங்குகிறது. களிப்பு நிறைந்த கப்பல் வல்லமை மிக்கதாய்த் திகழ்கிறது என்பது பழங்கால மக்கள் கண்ட உண்மை. ஒரு கப்பற்படையின் வெற்றிக்கு உத்தரவாதம் அளிக்கும் மூலதனம் அதனுடைய மனிதப் பண்பு நிறைந்த தன்மை என்பது பெரியதோர் உண்மையாகும்.

244
4-103

முடிவுரை

மக்கள் இயற்கையிடத்திலிருந்து எண்ணிறந்த பாடங்களைப் பயின்றுள்ளனர். அவர்கள் மீன்களையும் தவளைகளையும் கண்டு நீரில் நீந்தக் கற்றுக்கொண்டனர். அப்பால் ஆறு, குளம், சமுத்திரம் போன்ற நீர் நிலைகளில் மிதந்துசெல்லும் மரங்களையும் அவற்றின் மீதமர்ந்து சென்று மீன்களைப் பிடிக்கும் கொக்குகளையும், மீன் கொத்திகளையும் கண்டு தாங்களும் மரத்தின்மீதமர்ந்து சென்று மீன்களைப் பிடிக்க ஆரம்பித்தனர். நாளடைவில் கட்டுமரங்களையும், வள்ளங்களையும், ஓடங்களையும், தோணிகளையும், நாவாய்களையும் போர்க் கப்பல்களையும் கண்டனர்.

மனித சமூகத்தில் மாபெரும் மாற்றங்கள் நிகழ்ந்தன. மக்கள் கண்டம்விட்டு கண்டம் போக ஆரம்பித்தனர். வணிகம் வளர்ந்தது. மக்களின் தேவைகள் அதிகப்பட்டன. பொருள் திரட்டும் ஆசை அதிகரித்தது. அதன் பயனாக பாய்க் கப்பலை விரைவாகச் செலுத்த வேண்டும் என்ற ஆர்வம் பொங்கியது. பெரும் புயல்களிலும், கடல்களின் அடியில் உள்ள பாறைகளிலுப் கப்பல்கள் மோதி மக்களின் உயிருக்கும் பண்டங்களுக்கும் சேதம் ஏற்படாமல் இருக்க உறுதியான கப்பல்களை உருவாக்கவேண்டும் என்ற எண்ணம் உள்ளத்தில் உந்தியது. மனிதன் சிந்திக்க முற்பட்டான். அவனது சிந்தனை சக்தியின் பயனாகவும் இடைவிடாத முயற்சியின் பயனாகவும் பாய்க் கப்பலில் பெரும் மாற்றங்கள் செய்யப்படலாயின.

19-ம் நூற்றாண்டிற்குப் பின் கப்பல் கட்டும் முறைகளில் புரட்சிகரமான மாறுதல்கள் தோன்றின. ஆரம்பத்தில் நிலக்கரியால் இயங்கும் நீராவிக் கப்பல்களே தோன்றின. பின்னர் நிலக்கரிக்குப் பதிலாக எண்ணெய்யை உபயோகிக்க ஆரம்பித்தனர். இன்று மின்சாரத்தை உற்பத்தி செய்து அதன் மூலம் கப்பலை இயக்கி வருகின்றனர். சமீபத்தில் மணிக்கு 70-கல் வீதம் ஓடும் அணுசக்திக் கப்பல்களையும் கண்டுள்ளனர்.

இன்று ஆழ்கடலில் எதற்கும் அஞ்சாது வைரக்குன்றென மிதந்து செல்லும் போர்க் கப்பல்கள் பல கட்டப்பட்டுள்ளன. இவைகளை உடைக்கும் நாசகாரிகளும், டார்பிடோக் கப்பல்களும், நீர்மூழ்கிக் கப்பல்களும் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன. 'குயின் மேரி' (*Queen Mary*) 'யுனைட்டெட் ஸ்டேட்ஸ்' (*United States*) போன்ற பெரிய கப்பல்கள் கட்டப்பட்டுள்ளன. 1035 அடி நீள முள்ள உலகின் நீண்ட கப்பலான எஸ். எஸ். பிரான்ஸ் போன்ற பெருங் கப்பல்களும் உருவாக்கப்பட்டுள்ளன.

நமது நாட்டில் இன்னும் ஆயிரக் கணக்கான கப்பல்கள் கட்டப்படவேண்டும். கடல் வணிகம் இன்னும் வளர்க்கப்படவேண்டும். கடற்படை இன்னும் வலுவுள்ளதாய் விரிவுபடுத்தப்படவேண்டும். இவை யாவும் நிறைவேற நமது பொருளாதார நிலை உயரவேண்டும். இன்னும் அதிகமான துறைமுகங்கள் தோன்றவேண்டும், இன்னும் பல கப்பல் கட்டும் பெரிய தளங்கள் உருவாகவேண்டும். கப்பல் துறைப் பயிற்சி வசதிகள் பெருகவேண்டும்.

இந்தியாவில் உள்ள எல்லா மொழிகளிலும் கப்பல்களைப் பற்றிய நூல்களும் பத்திரிகைகளும் வெளிவர வேண்டும். இன்று ஆங்கிலத்தில் வெளிவந்துள்ள கப்பற்கலை பற்றிய அரும்பெரும் நூல்கள் அனைத்தையும் நமது நூல் நிலையங்களில் இடம்பெறச் செய்யவேண்டும். நாடெங்கும் "கடற்படை நாளைக்" கொண்டாடச் செய்யவேண்டும், கடற்கரையை அடுத்துள்ள பட்டினங்கள் அனைத்திலும் "கப்பல்

4-103

திருநாள்" கொண்டாடும்படி மக்களைத் தூண்டவேண்டும். எல்லா ஊர்களிலும் "படகோட்டும் பந்தயம்" ஆரம்பிக்க வேண்டும். நமது கடற்கரைகள் அனைத்திலும் கப்பற் பாட்டு ஒலிக்கச் செய்ய வேண்டும். பாரதப் பெண்களும் கப்பலோட்டும் துறையில் துணிந்து ஈடுபடவேண்டும்.

இன்று கப்பல்கள் வைத்திருக்கும் நாடுகளில் இந்தியா ஆறுவது நிலையில் இருப்பதாகக் கணிக்கப்படுகிறது. மூன்று புறமும் சுமார் 3000-கல் நீளம் கடற்பிரயாணம் செய்வதற் கேற்ற நீள் கடல்களையும் ஆழ்கடல்களையும் பெற்றுள்ள இந்தியா அந்த வாய்ப்பை நன்கு பயன்படுத்திக்கொள்ள வேண்டும். பாரதத் தாயைக் கடலரசியாக்க இந்திய அரசும் மக்களும் முயலவேண்டும்.

"வெள்ளிப் பனிமலையின் மீதுலவு வோம்;—அடி
மேலைக் கடல் முழுதும் கப்பல் விடு வோம்."—என்ற

மகாகவி பாரதியின் ஆசை நிறைவேறுவதாக!

D525
31 N 68
TAMIL NADU ARCHIVES LIBRARY
No. 100468
EGMORE, MADRAS-600 008