மும்பையில் மூன்று மணி நேரம்
பயணக் கட்டுரை

நான் ஏன் மும்மைக்கு போனேன்?

இலங்கை வங்கி - தலைமையகமானது வடபிராந்திய செயற்பாட்டு முகாமையாளர் என்ற வகையில் கடல்கடந்த பயிற்சிப்பட்டறை ஒன்றிற்காக என்னை தெரிவு செய்தது. இதன் பிரகாரம் 21.07.2008 தொடக்கம் 25.07.2008 வரை மும்பே நகரத்திற்கு அப்பால் ஏறக்குறைய 300 கிலோ மீற்றர் தொலைவில் உள்ள பூனே (Pune) என்னுமிடத்திலுள்ள வங்கி முகாமைத்துவம் சம்பந்தப்பட்ட கற்கை நெறிக்கென உருவாக்கப்பட்ட தேசிய ரீதியான (National Institute for Bank Management – N.I.B.M) கலாசாலைக்கு எனது வங்கியைச் சேர்ந்த தென்னிலங்கை நண்பர்கள் இருவருடன் பயணம் செய்வதற்கு வேண்டிய அனைத்தும் எனது தலைமைக்காரியாலயத்தினால் ஒழுங்கு செய்து தரப்பட்டன.

அவற்றுள் இருவழிப்பாதைக்கான விமானப் பயணம், சிறப்புக் காப்புறுதி, உத்தியோகபூர்வமான பயணப்பை (Briefcase) அறிமுக அட்டை (Visiting Card), பிரயாணத்தின்போதும் கற்கைநெறி காலத்திலும் ஏற்படும் நானாவிதி செலவுக்கான ஒரு தொகை அமெரிக்க டொலர்கள் என்பனவும் அடங்கும். கற்கைநெறியின்போது அதிநவீன வசதியுடன் கூடிய தங்குமறையும் வளாகத்திலேயே ஒவ்வொருவருக்கும் தனித்தனியே, மூன்று நேர உணவுகளுடன் ஒழுங்கு செய்யப்பட்டிருந்தது.

இவ்வாறு இலங்கை வங்கி போன்று, வேறு வங்கிகளும் காலத்திற்கு காலம் தெரிவு செய்யப்பட்ட உத்தியோகத்தர்களை இதுபோன்ற ஸ்தாபனங்களுக்கு அனுப்பி பயிற்றுவித்து தத்தமது ஊழியர்களின் மனித வளமேம்பாட்டை மேற்கொள்வதும் அதனூடாக ஏனைய ஊழியர்களைப் பயிற்றுவிப்பதும் நடைமுறையில் இருந்துவரும் ஒரு விடயமாகும். இவ்வாறு பயிற்சிகளை வழங்குவதற்கு நிறுவனங்கள் ஆண்டொன்றுக்கு பல மில்லியன் ரூபாய்களைச் செலவு செய்வதும் அனைவரும் அறிந்ததே.

பிரயாண ஒழுங்கும் (Travel Arrangement) போராட்டங்களும் :

எனது பிரயாண ஒழுங்கின்படி 19.07.2008 நடுநிசி அதாவது 20.07.2008 அதிகாலை 12.01க்கு கட்டுநாயக்காவிலிருந்து புறப்பட்டு மும்பாய் விமான நிலையத்திற்கு அதிகாலை (20.07.2008ல்) 3.00 மணியளவில் அடைந்து, அதன் பின்னர் 20.07.2008ல் காலை 9.30 மணியளவில் உள்ளூர் விமான சேவை மூலம் 30 நிமிட பிரயாணத்தில் பூனே நகரை அடைவது என்பதாகும்.

என்னுடன் வரவேண்டிய இரு தென்னிலங்கை நண்பர்களாக இலங்கை வங்கி புறக்கோட்டை கிளையைச் சேர்ந்த Mr. S.T. Edirisinghe – Chief Manager, BOC – Pettah, மற்றும் வடமேல் மாகாணத்தைச் சேர்ந்த Mr. Nihal Gamage – Senior Area Manager – Western Province North என்பவர்கள் ஏற்பாடாகி இருந்தனர்.

இரு வாரத்தின் முன்பே எனது பயண அனுமதிக்காக யாழ் மாவட்டத்தில் விண்ணப்பம் செய்தும் பலாலி தலைமையகத்துடன் தொடர்பு கொண்டும் ஒருவாறாக அனுமதியைப் பெற்று முதல் போராட்டத்தில் வெற்றி கொண்டேன். அதன் பின் யாழ். மாவட்டத்திலிருந்து கொழும்பு செல்ல விமானச் சீட்டிற்காக ஒரு போராட்டம் எப்படியோ Expo Air எனக்கு கைகொடுத்து உதவியது.

13.07.2008ல் கொழும்பை அடைந்த எனக்கு அடுத்த போராட்டம் தங்குமிட வசதி. 04 மணிநேரம் காவலிருந்து ஒருவாறு இராமகிருஷ்ண மிசனில் ஒரு இடம் பெற்றுக் கொண்டேன். அப்பாடா நிம்மதி என்று இருக்க முடியுமா? வெளிநாட்டுப் பயணத்திற்கான வேலைகளை கவனிப்பதற்கு தலைமைக் காரியாலயத்திற்கு அவசரம் போக வேண்டியிருந்தது. ஆனால் வெள்ளவத்தை பொலிஸ் நிலையத்தில் பதியாமல் வெளியில் உலாவ முடியாது. எனவே அதற்கென ஒரு நாள் செலவு செய்து மிசனில் தங்கியிருந்த வேறு சிலருடன் காவல் நிலையத்தில் என்னையும் பதிவு செய்து அதன் போட்டோப் பிரதியை மிக கவனமாக எப்பொழுதும் என்னுடன் வைத்திருந்தேன்.

“அரிசிப்பொரியோடு திருவாரூர்’’ என்ற பழமொழிக்கிணங்க, உத்தியோகபூர்வமாக அல்லது தனிப்பட்ட தேவைக்காக யாழ். மாவட்டத்திலிருந்து கொழும்பு செல்பவர்கள் எமது வங்கிக் கிளைகளுக்குத் தேவையான காகிதாதிகள், கணனிப் பொருட்கள், வாடிக்கையாளருக்கான பரிசில் பொருட்கள் என்பவற்றை தலைமையகத்திலிருந்து பெற்று இங்கு கொண்டு வருவது வழக்கம்.

இந்த வகையில் ஏற்கனவே அங்கு நின்ற எமது உதவிப் பொது முகாமையாளர் திரு. B.A. அருமைநாயகத்துடன் நானும் இணைந்து உயர் அதிகாரிகளை சந்திப்பதும் பொருட்களைப் பெறுவதுமாக 03, 04 தினங்கள் கடந்து விட்டன.

என் மன அங்கலாய்ப்பு :

கடைசி நேரத்தில் தான் எனது நண்பருள் ஒருவரான திரு. எதிரிசிங்க முன்கூட்டியே மும்பாய்க்கு போய்விட்டார் என்று செய்தி அறிந்தேன். அப்போதிருந்தே என்மனம் அங்கலாய்க்கத் தொடங்கியது.

அதாவது அவருடன் நானும் கூடப் போயிருந்தால் ஒரு நாளாவது மும்பாயை பார்த்துவிட்டு இவர்களுடன் இணைந்திருக்கலாம் என எனது ஆதங்கத்தைப் புரிந்து கொண்ட எமது பிரதிப் பொது முகாமையாளரும் (Deputy General Manager) சட்டவல்லுனருமான திரு. M. கிரிதரன் அவர்கள் என் விமானப் பயணத்தை ஒரு நாள் முற்கூட்டி ஏற்பாடு செய்ய எங்கள் BOC Travel அதிகாரியுடன் தொடர்பு கொண்டபோதும் அது பலன் தரவில்லை. சரி கொடுத்து வைத்தது அவ்வளவு தான் கைக்கெட்டியும் வாய்க்கெட்டவில்லையே என என்னை நானே சமாதானப்படுத்திக் கொண்டேன்.

இவ்வாறு என் பயணம் தொடர்ந்தது என்னுடன் அடுத்த நண்பர் திரு நிஹால் என்பவர் கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தில் இணைந்து கொண்டார்.

எம்முடன் இலங்கை வங்கியைச் சேர்ந்த இன்னுமொரு குழுவினரும் நாம் போகுமிடத்தில் வேறு பயிற்சி பெறுவதற்காக கட்டுநாயக்க விமான நிலையத்தில் இணைந்து கொண்டனர்.

நினைத்தால் எதுதான் முடியாது?

குறிப்பிட்டபடி பயணம் 12.01 அதிகாலை ஆரம்பித்து இந்திய நேரப்படி மும்பே விமான நிலையத்தை அதிகாலை 2.45க்கு சென்றடைந்தது. விமானநிலையத்தில் உள்ள வழமையான நடவடிக்கைகளை முடித்துக் கொண்டு 3.30 மணியளவில் வெளியே வந்து காப்போர் கூடத்தில் இருக்க ஆயத்தமாகும் வரை அடுத்த நாள் மு.ப. 9.30 மணி வரையான 6.00 மணி நேரத்தை எப்படி வீணே கழிப்பது அதுவும் சுற்றிப் பார்க்க வேண்டிய மும்பே நகரத்திலேயே என்பதை எண்ணி எண்ணி என் மனம் ஒரு பக்கம்

கவலையடைந்தபோதும், நினைத்தால் எதுதான் முடியாதது? எனும் துணிச்சலும் மேலோங்கி வளர்ந்தது.

இந்நிலையில் சுங்க அதிகாரி ஒருவரை அணுகி என்னுடைய எண்ணக்கிடக்கையை வெளியிட்டேன். அதாவது நான் இந்த 6.00 மணித்தியாலங்களுக்குள் மும்பே நகர்ப்பகுதியை சுற்றிப் பார்க்க வேண்டும் எனவும் என்னுடனான பயணப் பொதிகளையும் பாதுகாக்க வேண்டுமென்றும்.

ஆரம்பத்தில் அந்நியனான எனக்கு இந்த இரவு நேரத்தில் அங்கு பயணம் செய்வது ஆபத்தானது என்றும், அத்துடன் இருட்டு நேரத்தில் எதைப் பார்ப்பது என்றும் கூறி என்னுடைய ஆர்வத்தை கலைத்துவிட்டார். என்னுடைய நண்பரான நிஹால் அவர்களை காலைக்கடன்களை முடிப்பதற்காக அனுப்பிவிட்டு அவர் வருகைக்காக காத்துக் கொண்டிருந்த எனக்கு இருப்புக் கொள்ளவில்லை. எனவே மீண்டும் அந்த அதிகாரியிடம் போய் பகல் நேரமாக இருந்தால் நான் பார்க்க வேண்டிய முக்கிய இடங்களை, பட்டியலிட்டு தரும்படி எனது குறிப்பு புத்தகத்தை நீட்டினேன். எனது வேண்டுதலை மறுக்க முடியாத அவர் Nariman Point எனும் மும்பேயின் அதிமுக்கிய வியாபார மையத்தினையும் அதனைத் தொடர்ந்து சில இடங்களின் பெயரையும் குறித்து தந்தார்.

என் நண்பர் வந்ததும் நானும் விமான நிலையத்திலேயே எனது காலைக் கடன்களை முடித்து வெளி வாசல்வரை வந்து எம்முடன் வந்த அடுத்த குழுவினரைத் தேடியபோது அவர்கள் எங்களை விட்டு வெளியில் போயிருந்தனர். எனது நண்பருடனும் சிறிய ஆனால் நவீன தள்ளுவண்டியில் (Trolley)ல் பொதிகளுடனும் (எம்முடன் பயணித்த சகலரும் போன நிலையில்) ஆமைவேகத்தில் நடந்து வந்து கொண்டிருக்கும்போது “Akbar Travels of India” எனும் சொற்பதங்கள் என் கண்களில் பட்டன.

எனது நண்பரிடம் நான் ஏற்கனவே கூறிய ஆதங்கத்தை வெளிப்படுத்தி இரவானாலும் பரவாயில்லை நாம் மும்பேயைச் சுற்றிப் பார்த்துவிட்டு வருவோம் என்று கேட்டேன். அவர் அதற்கு இணங்கவில்லை. அதற்கான காரணங்களும் நியாயமானவையே என நான் உள்ளூரப் புரிந்து கொண்டேன். அதாவது சுங்க அதிகாரி கூறிய காரணங்களே அவை.

துணிவே துணை :

எனவே நான் தனியேயாயினும் போக வேண்டுமென முடிவு செய்து அந்த Akbar Travel ஐ அணுகி என்னுடைய எண்ணத்தை வெளியிட்டேன். ஆனால் அவர் இங்கு நாங்கள் வைத்திருக்கும் வாகனங்கள் விமானநிலையத்திலிருந்து அவரவர் இருப்பிடங்களுக்கு பயணிகளை கொண்டு செல்வதற்கும் மற்றும் எவரும் கோரும் பட்சத்தில் அவர்களது இருப்பிடங்களுக்கு சென்று விமான நிலையத்திற் கொண்டு வருவதற்குமே பயன்படுத்தப்படுகின்றன. சுற்றுலாவிற்கான வாகனங்கள் தேவையானால் நீங்கள் வெளியே சென்று அதற்கென உள்ளவற்றை அதாவது (Guide) வழிகாட்டியுடன் கூடிய வாகனங்களை விடிந்ததும் ஒழுங்கு பண்ணவேண்டுமென எனது கோரிக்கைக்கு இணங்க மறுத்து விட்டார்.

விடாமுயற்சி :

இருந்தும் நான் விடுவதாக இல்லை. அவரைக் குசலம் விசாரித்து பல மனிதாபிமான விடயங்களையும் கதைத்துக் கொண்டிருந்தபோது அவர் கேரள மாநிலத்தைச் சேர்ந்தவர் என்றும் தமிழரான எமக்கும் அவர்களுக்கும் பல தொடர்புகளும், பழக்கவழக்கங்களும், உணவு வகைகள் என்பனவற்றில் ஒற்றுமையும் உண்டெனவும் ஒத்துக் கொள்ள வைத்தேன். இதனால் அவருடைய மனமாற்றத்தையும் அறிந்து கொண்டேன்.

இந்நிலையில் மீண்டும் என் எண்ணத்தை வெளியிட்டேன். இம்முறை எனக்கு சாதகமான பதில் கிடைத்தது. யாருடனோ தொலைபேசியில் தொடர்பு கொண்ட பின் எனக்கு உதவ முன் வந்தார். நாங்கள் நண்பர்களாகி விட்டோம். பின்னர் ஒரு ஒப்பந்தத்திற்கு வந்தோம். அதாவது 4 மணிநேரம் 40 கிலோமீற்றர் அவர்களுடைய சொகுசு வாகனத் (Car) தை உபயோகிக்க ரூ. 1,600/- (இந்திய ரூபா) எனவும், மேலதிகமான ஒவ்வொரு கிலோ மீற்றருக்கு ரூ. 15/- எனவும் சாரதிக்கு ரூ. 150/-ம் கொடுக்க வேண்டுமென்பதும் உடன்பாடு. நான் மிகவும் சந்தோஷமாக ஏற்றுக் கொண்டு தனியே புறப்பட ஆயத்தமானேன். எனது நண்பரின் நிலை இரண்டும் கெட்டான் நிலையானது. எனவே அவரிடம் மீண்டும் என்னுடன் இணையுமாறு கேட்டேன். அப்பொழுதும் அவர் தயக்கம் காட்டினார். எனவே அவரது மனம் நோகாமல் "நீங்கள் என்னுடன் வந்தால் எனக்கு சந்தோஷம் அப்படி வராவிட்டால் நான் கட்டாயப்படுத்த மாட்டேன். ஆனால் காட்சிப்படுத்த வேண்டியவற்றை படம் பிடிக்க என்னுடன் கூட ஆளில்லையே என்ற கவலையுண்டு" என்று கூறினேன்.

என்ன எண்ணினாரோ, என்னுடன் வர ஒருவாறு சம்மதித்தார். எனவே எமது பயணம் அதிகாலை 4.15க்கு ஆரம்பமானது.

Encyclopedia வில் முதலில் பொம்பாய் என அழைக்கப்பட்டு தற்போது மும்பாய் என அறியப்படும் நகரம் பற்றி பின்வருமாறு கூறப்பட்டுள்ளது.

BOMBAY (Marathi – Mumbai)

- Capital of Maharashtra State – India
- **History of Bombay**
  - Bombay is located on a site of ancient settlement and took its name from the Local Goddess Mumba – a form of Parvati (The consort of Siva).
  - The Kolis, an aboriginal tribe of fishermen were the earliest known inhabitants.
  - But, evidence show the human occupation in this region during the Stone Age.
  - This area was known as “Heptanesia” to the ancient Greek Astronomer and Geographer Ptolemy.
  - It was part of Asoka’s Empire in the 3rd Century B.C. and was ruled in the 6th to 8th Century A.D. by the Calukyas.
  - Under the Yadavas of Devagiri (1187 – 1318), the settlement of Manikavati on Bombay Island was founded in response to raids by the Khalji dynasty of Hindustan in 1294. Descendants of these settlers are found in contemporary Bombay and most of the place – names on the island date from this era.
  - In 1348, Bombay was conquered by invading Muslim Forces and became part of the Kingdom of Gujarat.
  - In 1534, Sultan Bahadur Shah, the ruler of Gujarat, ceded the Bombay Island to the Portuguese.
  - In 1661, it came under British Control as part of the marriage settlement between King Charles II and Catherine of Braganza, sister of the King of Portugal. The crown ceded it to the East India Company in 1668.
  - In 1857, the 1st Spinning & Weaving Mill was established and by 1860, Bombay had become the largest Cotton Market in India.

(Reference:- The New Encyclopadia – Brittanica – 15th Edition)

வாசகர்கள் நலன்கருதி இதன் தமிழாக்கம் (முழுமை பெற்றதல்ல) கீழே தரப்படுகிறது

பொம்பே (மறாத்தி – மும்பாய்)

◈ **இந்தியாவின் மகராஸ்ரா மாநிலத்தின் தலைநகர்**

◈ **பொம்பேயின் வரலாறு**

◈ ஓர் பண்டைய குடியிருப்பில் பொம்பே அமைந்துள்ளது. உள்ளூர் பெண் தெய்வமாகிய மும்பாயிலிருந்து தனது பெயரைப் பெற்றுள்ளது. மும்பாய் என்பது பார்வதியின் (சிவாவின் பத்தினி) ஓர் வடிவம்.

◈ மிக ஆதியில் அறியப்பட்ட வதிவோர்கள் போலிகள் என்ற ஓர் மீனவ இனமாகிய ஆதிவாசிகள்.

◈ எனினும் இந்தப் பிரதேசத்தில் கற்காலத்திலிருந்தே மனிதர்கள் வாழ்ந்துள்ளனர் என்பதைச் சான்றுகள் காட்டுகின்றன.

◈ பண்டைய கிரேக்க வானியல் சாஸ்திரியும் புவியியலாளருமாகிய தொலமி (Ptolemy) என்பவரால் இப்பிரதேசம் ஹெப்ரனிசியா (Heptanesia) என அறியப்பட்டது.

◈ கி.மு. 3ம் நூற்றாண்டில் இது அசோகனின் பேரரசின் பகுதியாய் அமைந்திருந்ததோடு கி.பி. 6ம் நூற்றாண்டிலிருந்து 8ம் நூற்றாண்டு வரை சாணிக்கியர்களால் ஆளப்பட்டு வந்தது.

◈ தேவகிரியைச் சேர்ந்த யாதவர்களின் (1187 – 1318) கீழ் பொம்பேத் தீவின் மாணிக்கவதி குடியிருப்பு 1294ம் ஆண்டிலிருந்து இந்துஸ்தானைச் சேர்ந்த கல்ஜி இராஜவம்சத்தால் மேற்கொள்ளப்பட்ட படையெடுப்புக்களின் காரணமாக ஏற்படுத்தப்பட்டது. சமகால பொம்பேயில் இக் குடியிருப்பாளர்களின் வம்சாவளியினர் காணப்படுகின்றனர். மேலும் இக்காலப் பகுதியிலிருந்தே இந்தத் தீவின் அனேகமான இடப்பெயர்கள் எழுந்துள்ளன.

◈ 1348ம் ஆண்டு இஸ்லாமியரின் படையெடுப்பால் பொம்பே வெற்றி கொள்ளப்பட்டு அது குஜராத்தின் இராஜ்ஜியத்தில் ஒரு பகுதியாகியது.

◈ 1534ல் குஜராத்தின் அரசனாகிய சுல்தான் பகதூர் சா பொம்பேத் தீவை போர்த்துக்கேயருக்கு வழங்கினார்.

◈ 1661ல் 2ம் சாள்ஸ் அரசனுக்கு போர்த்துக்கல் அரசனின் சகோதரியாகிய ப்பிரகன்ஸ்சா (Braganza) வைச் சேர்ந்த கதற்னுக்குமிடையே ஏற்பட்ட விவாகத்தின் காரணமாக இத்தீவு திருமண ஒப்பந்தத்தின் ஒரு பகுதியாக பிரித்தானிய கட்டுப்பாட்டின் கீழ் வந்தது. இத்தீவை அரசன் 1668ல் கிழக்கிந்தியக் கம்பனிக்கு வழங்கினான்.

◈ 1857ல் முதலாவது நூல் நூற்றல் நெய்தல் ஆலை நிறுவப்பட்டது. 1860 அளவில் பொம்பே இந்தியாவின் மிகப் பெரிய பருத்திச் சந்தையாக மாறியது.

உசாத்துணை :- புதிய பிரித்தானிக்கா கலைக் களஞ்சியம் - 15ம் பதிப்பு (New Encyclopaedia).

கட்டுரையாளர்:
ந. சிவரத்தினம்
செயற்பாட்டு முகாமையாளர்
இலங்கை வங்கி - வடபிராந்தியக் காரியாலயம்,
யாழ்ப்பாணம்.

மும்பையில் சொகுசு வாகனத்தில் பயணம் :

சிறந்ததொரு வாகனம் (Car) தரப்பட்டது எமது பொதிகள் அனைத்தும் பின்புறம் வசதியாக வைக்கப்பட்டு பாதுகாப்புடன் முன் ஆசனங்களில் நாம் அமர்ந்து புறப்பட ஆயத்தமானபோது அச்சாரதி மிகவும் கம்பீரமாக “Good Morning Sir” எனக் கூறி நல்லதொரு காலைப்பொழுதை ஆரம்பித்து வைத்தார். அந்த நேரம் பயணம் செய்வது மிகவும் இதமாக இருந்தது. அதுவும் என் ஆசையை நிறைவேற்றும் முதல்படியாக அமைந்த நேரமல்லவா?

நாம் பயணம் செய்த வாகனத்துடன் வழிகாட்டி ராஜாவும் கட்டுரையாளரும்

மும்பையில் தமிழ் :

நான் ஆங்கிலத்திலேயே அவருடன் உரையாடினேன். கஷ்டப்பட்டாலும் அவரும் நான் கூறியவற்றை விளங்கிக் கொண்டார். எனவே சுங்க அதிகாரி குறித்து தந்த இடங்களை அவருக்கு காட்டினேன். அதைப்பார்த்த அவர் இதுபற்றி வாகனம் எடுக்கும்போதே தனக்கு கூறப்பட்டதாகவும் தான் எங்களுடன் மிகவும் ஒத்தாசையாக இருப்பதாகவும் கூறினார். எமது வாகனம் சனநடமாட்டம் குறைந்த அந்த நகர வீதிகளினூடாக போய்க் கொண்டிருந்தது. அவர் சரளமாக என்னுடன் ஆங்கிலத்தில் உரையாடுவதில் கஷ்டப்படுவதை உணர்ந்து கொண்ட நான் மிகவும் அவதானமாக உங்களுடைய தாய்மொழி மராட்டிதானே? எனக் கேட்டேன். என்னே ஆச்சரியம்! அவர் தான் தமிழ்நாடு என்றாரே பார்க்கலாம். அதுவும் திருநெல்வேலி என்றும் ஆங்கிலத்தில் கூறினார்.

என்னை ஒரு தமிழன் என்று தெரியாமலேதான் அவர் ஆங்கிலத்திலும் மராட்டிப் பாசையிலும் என்னுடன் இது வரை கதைத்துக் கொண்டிருந்தார். ஆகா! “கும்பிடப்போன தெய்வம் குறுக்கே வந்தது” போல எனது ஆனந்தம் அதிகரித்தது.

உங்களுடைய பெயர் என்ன என நான் அவரை தமிழில் கேட்டபோது ஆச்சரியத்தில் என்னைப் பார்த்த அவர் நீங்கள் தமிழரா? என சந்தோஷத்துடன் வினவினார். நானும் குதூகலத்துடன் ஆம் என தலையசைக்கவும் அவர் தனது பெயர் ''ராஜா'' என்று சொல்லவும் நாமிருவரும் சங்கமமானோம்.

இவற்றையெல்லாம் கவனித்துக் கொண்ட எனது நண்பர் Is he a tamil? அதாவது இவர் ஒரு தமிழரா எனக் கேட்டார். நான் ஆம் என்று சொன்னதும் அப்போ இனி மொழிப் பிரச்சனை இல்லை. நாங்கள் போகுமிடங்களைப் பற்றி இவருடன் கேட்டுத் தெரிந்து கொள்ளலாம் தானே என்றார்.

இவ்வாறு எல்லாம் சுமுகமாக அமைந்த பயணத்தை தொடக்கி வைத்த ஆண்டவனுக்கு நன்றி கூறி எனது மும்பே சுற்றுப் பயணம் தொடர்ந்தது.

நாங்கள் பார்க்க வேண்டிய முதன்மையான இடம் நரிமன் நிலையம் (Nariman Point) ஆகும். எனவே போக்குவரத்து நெருக்கடியற்ற சந்தர்ப்பத்தை பயன்படுத்தி முதலில் அங்கு சென்று கொண்டிருந்தோம். அந்த இடம் விமான நிலையத்திலிருந்து 40 – 50 கிலோ மீற்றர் இருக்குமென நினைக்கிறேன். அந்த இடத்தை நாம் 40 – 50 நிமிடங்களில் சென்றடைந்து விட்டோம். சாரதி ராஜாவின் கூற்றுப்படி வழமையாக வேறு நேரத்தில் அதாவது சகல வியாபார நடவடிக்கைகளும் இடம்பெறும் காலமாயின் குறைந்தது 2 ½ - 3.00 மணி நேரம் எடுக்குமாம். அவ்வளவு சுறுசுறுப்பாக மும்பை நகர் போக்குவரத்து நெரிசலுமாக செயற்படுமாம்.

Nariman Point என்று ஏன் பெயர் பெற்றது? அந்த வியாபார மையத்தின் பின்னணி என்ன? என்பன போன்ற சில கேள்விகளைக் கேட்டேன். திரு. ராஜாவின் கருத்துப்படி தான் இவற்றையெல்லாம் விபரமாகக் கூறுமளவிற்கு தகுதியும், அறிவும் இல்லாதவன் என்று கூறி தான் கேள்விப்பட்டதைக் கூறுவதாக பின்வரும் தகவல்களை எனக்குக் கூறினார்.

NARIMAN POINT :

நரிமன் எனும் பெயர் கொண்ட ஒருவரின் ஞாபகமாகவே இது இப்படி பெயர் பெற்றது என்று அவர் அந்த இடத்தையும், அதனை அண்டிய பகுதிகளையும் வியாபார மையமாக்குவதற்கு பெரும் பங்களிப்பு செய்தவரென்றும் சிறிது சிறிதாக வளர்ந்து மக்களிடையேயும், வியாபாரிகளிடையேயும் கீர்த்தி பெற்றவரென்றும் தான் அறிவதாகவும் அத்துடன் அந்த வியாபார சுற்று வட்டத்தில் பல கட்டங்களுக்கு சொந்தக்காரராகவும் விளங்கினார் என்றும் தெரிவித்தார்.

ராஜாவின் கூற்றுப்படி அந்தப் பகுதியில் 1.00 சதுர அடி நிலத்தின் விலை இந்திய ரூபா 2 இலட்சங்கள் போனதாகவும் கூறினார். எது எப்படியாயினும் சன நடமாட்டமோ ஆரவாரமோ இல்லாத வெறும் வியாபாரக் கட்டடத் தொகுதிகளை மட்டும் பார்வையிட்டு பொழுது விடிவதற்காக காத்திருந்தோம்.

PRINCE’S NECKLACE :

''இளவரசியின் கழுத்து மாலை'' என்ற அர்த்தமுடைய ஒரு இடத்தையும் ராஜா எங்களுக்கு காண்பித்தார். இதைப்பற்றி விளக்கம் தருகையில் இரவு நேரத்தில் இதைப் பார்க்க வேண்டுமென்றும் அப்பொழுதுதான் அக்காட்சியும் இந்தப் பெயரும் எவ்வாறு பொருந்தும் என அறியலாம் என்றும் கூறினார். எனவே அதைப் பார்ப்பதற்கு விரைந்தோம் அந்த இடத்தை அடைவதற்கு கடலோரச் சவாரி (Marine Drive) எனப்படும் கடலோரப்

பாதை வழியே செல்ல வேண்டும். இப்படியான Marine Drive கொழும்பு நகரிலும் இருந்து வெள்ளவத்தை இராமகிருஷ்ண மிசன் வரை அமைந்துள்ளது நோக்கத்தக்கதாகும். அந்தப் பாதைவழியே சென்று ஒரு இடத்தில் தரித்து சற்று உயரமான இடத்தில் நின்று பார்த்தபோது பல நூற்றுக்கணக்கான மின் குமிழ்கள் கழுத்து மாலை வடிவிலே மிக நெருக்கமாகக் கோர்த்து வைத்திருப்பது போலவும் மின் குமிழ்களின் ஒளி ஒவ்வொன்றும் இரத்தினக் கற்கள் போலவும் காட்சியளித்தன. இதன் விஸ்தீரணம் ஏறக்குறைய 5 மைல் சுற்றளவைக் கொண்டதாக இருக்கும். ஆங்கிலேயர் ஆட்சிக் காலத்திலேயே இவ்வாறானதொரு அமைப்பு தோன்றியிருக்க வேண்டும். இக்காட்சியை ஆங்கிலேயேர் இளவரசியின் கழுத்து மாலையாக உருவகப்படுத்தி இப்பெயர் ஏற்பட்டிருக்கலாம்.

Prince's Neecklace ஐ பின்புறமாக கொண்ட பகுதியில் நண்பன் நிகால் காணப்படுகிறார்

MALABAR HILL :

நாங்கள் மும்பை நகரை அந்த அதிகாலை நேரத்தில் வலம் வரும்போது மலபார் ஏற்றம் என்ற அர்த்தம் கொண்ட வீதி வழியே போய்க் கொண்டிருந்தோம். அந்த இரவு நேரத்தில் வீதியோரங்களில் பல விலை உயர்ந்த கார்கள் (Luxery Cars) ஒவ்வொரு வீட்டு வாசல்களிலும் நிறுத்தி வைக்கப்பட்டிருந்தன. அவற்றை பாதுகாப்பதற்கு ஏற்பாடுகள் இருந்ததாக தெரியவில்லை. இது செல்வந்தர்கள் வாழும் பகுதியாக தென்பட்டது எங்கும் ஆடம்பரமான வீடுகள் அமைந்திருந்தன. அப்பாதை கடல் மட்டத்திலிருந்து படிப்படியாக உயர்ந்து செல்வதனாலும் அங்கு மலபார் மக்கள் கூடுதலாக வாழ்ந்து வருவதாலும் இப்பெயர் பெற்றிருக்கலாம். அவ்வாறு விலை உயர்ந்த கார்களை செல்வந்தர்கள் வெளியே நிறுத்துவதை தவிர வேறு வழியில்லை. காரணம் வீட்டிற்குள் ஒரு கராஜ் (Carrage) அமைப்பதற்கு இடமுமில்லை. ஒப்பீட்டு ரீதியில் கராஜ் அமைக்க ஏற்படும் செலவு பல மில்லியன் காராக இருக்கக் கூடும்.

ஆங்கிலேயக் கலாச்சாரம் (Culture of English People) :

நாம் மும்பை தெருக்களில் சுற்றிவரும்போது இங்கிலாந்தில் இருப்பது போல ஒரு உணர்வு ஏற்பட்டது. அங்கு அமைந்துள்ள கட்டடக் கலை ஆங்கிலேயரது கலையை பிரதிபலிக்கின்றன. அரசாங்கத் திணைக்களங்கள், கல்லூரிகள், கலாச்சார நிலையங்கள் போன்ற பல கட்டிடங்கள் ஆங்கிலேயர் காலத்தை நினைவூட்டின. பரவலாக தற்கால நவீன கட்டிடங்களையும் காணக் கூடியதாக இருந்தது. இப்படியான கட்டிடத் தொகுதியில் பல குடியிருப்பு மாடிகளும் உண்டு. இங்கு நாங்கள் Flats அல்லது Appartment என அழைக்கும் பல தொடர்களை நான் கடலோரச் சவாரியின்போது கண்டேன். இப்படியான கட்டிடத்தில் ஒரு குடும்பம் வசிப்பதற்கு வசதியான இடத்திற்கு எவ்வளவு மாதாந்த வாடகை வரும் என்று ராஜாவைக் கேட்டேன். எனது ஆச்சரியத்திற்கு அவர் ஒரு செய்தியை சொல்லி வைத்தார்.

அதாவது ஆங்கிலேயர் காலத்தில் அல்லது அதனை அண்மித்த காலத்தில் கட்டப்பட்ட பல தொடர்மாடி வீடுகளைக் காட்டி இதில் ஒரு குடியிருப்புப் பகுதிக்கு (Appartment) வாடகையாக இப்பொழுதும் இந்திய ரூபா 250/- மட்டும் செலுத்துகிறார்களாம். இவை அரசாங்கத்தால் கட்டி அப்பொழுது மக்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்டிருக்கலாம். ஆனால் அந்த ரூ. 250/-வை மட்டுமே இன்றும் செலுத்தக் கூடிய அளவுக்கு குடியிருப்பாளர்களை சட்டம் காப்பாற்றுகிறதாம். அதே நேரம் இக்குடியிருப்புக்களை தமது சந்ததியினரைத் தவிர வேறு யாருக்கும் உரிமை மாற்றம் செய்ய இயலாது எனவும் தெரிய வருகிறது.

புகையிரத சேவை (Train Service)

எமது சுற்றுலாவின்போது மத்திய ரயில் நிலையத்தை Cental Railway Stationக் காட்டி இது பல மாநிலங்களுக்கான தொடர்புகளுடையது என்றும் உள்ளூர் பயணிகளுக்காக வேறு ஒரு ரயில் நிலையம் (Domestic Railway Station) உள்ளதாகவும் கூறினார். அத்துடன் ஒரு கேள்வியையும் என்னிடம் கேட்டார். அதாவது ஒரு நாளைக்கு எத்தனை பிரயாணிகள் இவ்விரண்டு ரயில் நிலையங்கள் ஊடாகவும் பயணம் செய்கிறார்கள் என நினைக்கிறீர்கள்? என்று கேட்டார். இது பற்றி கூற முடியாத என் நிலையைப் புரிந்து கொண்ட ராஜா எனக்கு சொன்ன பதில் என்னைத் தூக்கி வாரிப் போட்டது.

அதாவது மத்திய ரயில் நிலையத்தினூடாக நாளாந்தம் சராசரி 05 மில்லியன் பயணிகளும் உள்ளூர் ரயில் நிலைய (Domestic Railway Station) த்தினூடாக 05 இலட்சம் பயணிகளும் பிரயாணம் செய்கிறார்களாம். அதுமட்டுமல்ல மத்திய நிலையத்தில் 03 நிமிடங்களுக்கு ஒரு ரயில் வண்டி என்ற அடிப்படையில் கடந்து செல்லுமாம்.

மக்கள் தொகையும் விஸ்தீரணமும் (Pupulation) :

மும்மை நகரம் 60 கிலோ மீற்றர் சுற்றளவு உடையது என்றும் மும்பை நகரத்தில் மட்டும் ஏறக்குறைய இலங்கை மொத்த சனத்தொகையில் 75% வகிக்கிறார்களாம். அவரது தகவலின்படி 14 மில்லியன் குடியிருப்பாளரைக் கொண்டதாகும்.

நகரின் சுற்றுச்சூழல் :

மும்பையில் சிவப்பு விளக்குப் பகுதியும், சேரி வீடுகளும் இருப்பதாக கேள்விப்பட்டிருக்கிறேன். அதுபற்றி ராஜாவிடம் கேட்டபோது அவை உண்மையென்றும் ஆனால் தனக்கு அதுபற்றி விபரம் தெரியாது என்றும் கூறியதுடன் பின்வரும் தகவல்களையும் கூறினார்.

நகர எல்லைப் பகுதிகள் Three Wheeler என்று கூறப்படும் ஆட்டோக்கள் ஒருவாறு தடை செய்யப்பட்டுள்ளது. அதுமட்டுமல்ல 15 வருடங்களுக்கு மேல் வயதான பார ஊர்திகள் உபயோகிப்பதும் தடை செய்யப்பட்டுள்ளது. இதனால் சுற்றுச் சூழல் மாசடைவதை கட்டுப்படுத்துகிறார்கள். பொதுவாக மும்பை நகரப் பகுதி சுத்தமாக இருப்பதாகவும் வீதிகள் மற்றும் கட்டுமானங்கள் சரியாகப் பராமரிக்கப்படுவதாகவுமே எனக்கு தோன்றியது. இதை என்னுடைய நண்பர் நிஹால் அவர்களும் ஏற்றுக் கொண்டார்.

மும்பை நகர எல்லையில் கட்டுரையாளர்

பார்சி இன மக்கள் :

ராஜாவின் கூற்றுப்படி இங்கு பார்சி இனம் / மதம் என்று தம்மை அடையாளப்படுத்தும் ஒரு வர்க்கத்தினர் வர்த்தகத்தில் ஈடுபட்டு மிக செல்வந்தர்களாக இருக்கிறார்கள். ஒரு இடத்தை சுட்டிக்காட்டி இது இம்மக்களது சமயம் சம்பந்தமானதும் அவர்களினது வழிபாட்டிற்கும் உரியதெனக் கூறினார். இங்கு பிற மதத்தவர்கள் அனுமதிக்கப்படுவதில்லை என்றும் அங்கு தீபம் எப்பொழுதும் தொடர்ந்து எரிந்து கொண்டே இருக்கும் எனக் கூறினார். அத்துடன் இன்னுமொரு ஆச்சரியமான தகவலையும் தந்தார். ஒரு உயரமான பகுதியை சுட்டிக்காட்டி அங்கு உச்சியில் ஒரு கல்லு இருப்பதாகவும் இச்சமயத்தவர்கள் யாராவது மரணித்தால் அக்கல்லில் அவர்களது பூதவுடலை அப்படியே ஒரு நாள் முழுக்க வைத்து விடுவார்களாம். அப்பூதவுடலை கழுகு போன்ற பிராணிகள் பதம் பார்த்தபின் எஞ்சிய பகுதியை தமது முறைப்படி ஈமைக்கடன்களைச் செய்வார்களாம். இதுபற்றி நான் மேலும் விசாரித்தபோது, தான் கடந்த

15 வருடங்களாக மும்மையில் தொழில் பார்ப்பதாகவும் அக்காலப்பகுதியில் கேள்விப்பட்டதையே எமக்கு சொல்வதாகவும் கூறினார். ஏன் இப்படி செய்கிறார்கள் என வினவியபோது அங்கு அம்மக்களின் ஒரு கொள்கை புதைந்திருப்பதை உய்த்துணரக் கூடியதாக இருந்தது.

அவர்களின் கொள்கைப்படி எமது உடலானது உயிருடன் இருக்கும்போது மட்டுமல்லாது இறந்த பின்னரும் யாருக்காவது உதவ வேண்டும் எனும் இலட்சியத்தினால் உருவாக்கப்பட்டதாகவும் கூறிவைத்தார்.

வீர சிவாஜி :

சிவாஜி என்னும் மன்னன் இந்து மதத்தை சேர்ந்தவர். இவர் முகலாய மன்னர் ஒளரங்க சிப் என்பவரை அதாவது மன்னர் அக்பரின் பேரனுடன் வீரத்துடன் போரிட்டதாகவும், இவரிடமிருந்த வீரவாள் காளி எனும் தெய்வத்தினால் சிவாஜிக்கு அளிக்கப்பட்டதாகவும் கர்ணபரம்பரைக் கதை இருப்பதாகக் கூறினார். வீரசிவாஜியின் நினைவாக Victoria Terminal என்று ஆங்கிலேயரால் அழைக்கப்பட்ட மத்திய ரெயில் நிலையம் இப்போ சக்ரபதி சிவாஜி மத்திய ரயில் நிலையம் என்றும் விமான நிலையம் Sakrapathy Airport எனவும் அழைக்கப்படுகிறது.

இந்து சமயமும் மொழிப்பற்றும் :

இங்கு வாழும் மராத்தி மக்கள் ஆங்கிலேயரால் Bombay என்று அழைக்கப்பட்ட மாநகரத்தின் பெயரை பெண் தெய்வமான மும்பேயுடன் தொடர்புபடுத்தி Bombayஐ மும்பை என்று மாற்றினார்கள் என்பது பலரும் அறிந்த விடயம். இங்கு வாழ்பவர்களில் அநேகர் கணபதி (பிள்ளையார்)யை முக்கிய தெய்வமாக வணங்குகிறார்கள் என்றும் குறிப்பிட்ட மாதத்தில் (அதாவது ஆவணிச் சதுர்த்தி காலப்பகுதியில்) வருடாந்தம் கொலு வைத்து சிறப்பு வழிபாடு செய்வதாகவும் இது கோவிலில் மட்டுமல்லாது வீடுகளிலும் நடைபெறுவதாகவும் கூறினார். அவரவர் வசதிக்கேற்ப 3, 5, 7, 9 அல்லது 11 நாட்கள் கொலு வைத்து இறுதியில் கடலில் சங்கமாக்கி பூசை செய்வார்கள் என்றும் கூறினார்.

Dr. அம்பேத்கார்

நாங்கள் துறைமுகப்பகுதியை நோக்கி நிசப்தமான பாதையூடாக அதிகாலை 4.30 மணியளவில் பிரயாணம் செய்து கொண்டிருக்கும்போது வீதியோரத்தில் ஆனால் நகர மையப்பகுதியில் விசேடமாக அமைக்கப்பட்ட ஒரு சிறிய பூங்கா தென்பட்டது. அதில் ஒரு சிலை கம்பீரமாக நின்றபடி தோற்றமளித்தது.

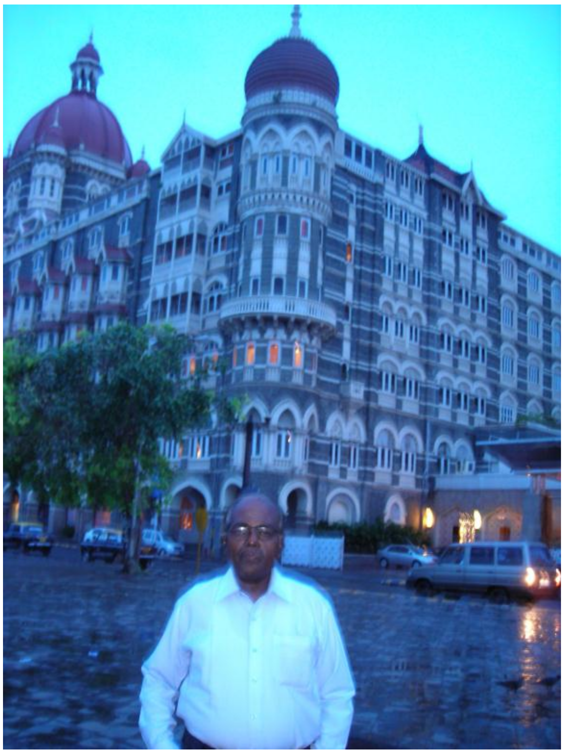
இது பற்றி வழிகாட்டி ராஜாவிடம் விசாரித்தபோது அது ஒரு பெரிய மகானுடையது. தாழ்த்தப்பட்ட வகுப்பினர் என்று சொல்லப்படுகின்ற சமூகத்திலே தோன்றி ஒரு தனிமனித சரித்திரம் படைத்தவருடைய சிலை அது எனவும், அது இந்தியாவின் ஒற்றுமையின் சின்னம் என்றும் புகழாரம் சூட்டினர். அவர்தான் மிகக் கஸ்டப்பட்டு படித்து கலாநிதியாக மாறியவரும் இந்திய நாட்டின் அரசியல் யாப்பை (Constitution of Indian Govt.) யே உருவாக்கியவருமாகிய டாக்டர் அம்பேத்கருடையது என்று பெருமிதத்துடன் கூறினார். அவரைப்பற்றி நானும் கேள்விப்பட்டிருந்தேன். மும்பை நகரிலே அவருக்கு சிலை வைத்து கௌரவப்படுத்தியிருக்கிறார்கள்.

இலங்கை அரசியல் வரலாற்றில் பல சாதனைகளைப் புரிந்து இலங்கை வாழ் சிங்கள, முஸ்லிம் மக்களுக்காகவும் ஆங்கிலேயரிடமிருந்து பல உரிமைகளைப் பெற்றுக் கொடுத்த சேர் பொன் இராமநாதன் போன்றவர்களையும் இன்று இலங்கையில் தமிழர்கள் நடாத்தப்படும் கேவலமான நிலமையையும் சிந்தித்துக் கொண்டே எமது பயணம் துறைமுகத்தை நோக்கி தொடர்ந்தது.

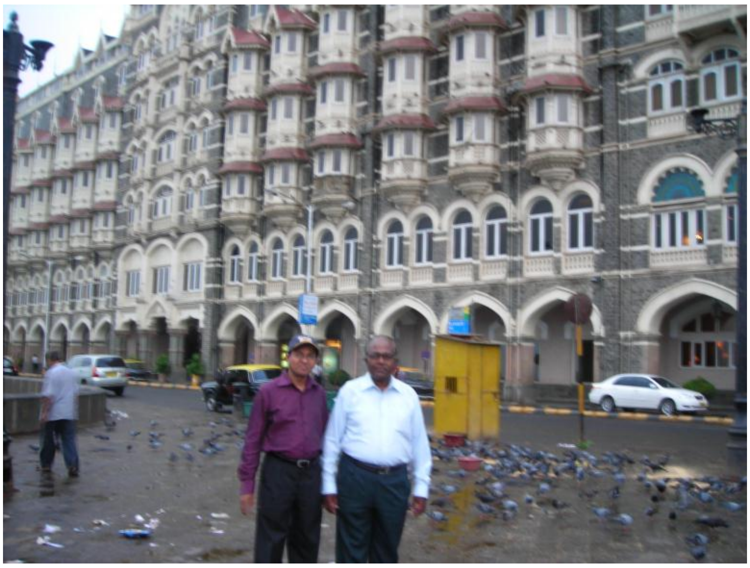
அதிகாலையில் Doctor Ampethkar திரு உருவச்சிலை முன்பாக கட்டுரையாளர்

TAJ HOTEL

நாங்கள் அதிகாலை துறைமுகப்பகுதியில் விடியலை எதிர்பார்த்து நின்றபோது திரு. ராஜா அவர்கள் ஆங்கிலேயர் காலத்தில் கட்டப்பட்ட பிரபல்யம் வாய்ந்த பல அடுக்குமாடிகளைக் கொண்ட நவீன Hotel ஒன்றைக் காட்டி தான் ஆரம்ப காலத்தில் அங்கு வேலை செய்ததாகவும் அதன் நிர்வாகம் கைமாறியதால் வேலையை இழந்ததாகவும் கூறி அங்கு சாரதியாக வேலை செய்யும் காலத்தில் பெரும் செல்வந்தர் வந்துபோகும் அக்ஹொட்டலில் கைநிறைய சம்பாதித்ததாகவும் ஆனால், இப்போ கிடைக்கும் வருமானம் வீட்டு வாடகைக்கும் ஏனைய Utilityக் கட்டணங்களுக்குமே சரியாகிவிடும் என்றும் கூறி தனது பரிதாப நிலையை தெரிவித்தார். தன்னுடைய மகனை மத்திய கிழக்கு நாட்டுக்கு அனுப்புவதற்காக 10 வீதத்தில் அதாவது ரூ. 1,000/-க்கு ஒரு மாதத்திற்கு ரூபா 100/- என்ற ரீதியில் ரூபா 100,000/- கடன் வாங்கி ஒரு தரகரால் ஏமாற்றப்பட்டு அதற்கும் மாதாந்தம் வட்டி கட்டி வருவதாகவும் மும்பையில் இவ்வாறு ஏமாற்றும் பேர்வழிகளுக்கு குறைவில்லை என்றும் இப்படியாக தமிழ் நாட்டிலிருந்து வந்து இங்கு பலர் கஷ்டப்படுவதாகவும் கூறினார்.



Taj Hotel முன்பாக கட்டுரையாளர்



Taj Hotel முன்பாக புறாக்களுடன்

TATA :

தான் Taj Hotel ல் வேலை செய்த காலத்தை பெருமையுடன் நினைவு கூர்ந்த அவர் அது கட்டப்பட்ட கதையையும் எங்களுக்கு கூறினார். இது இந்தியாவில் பிரசித்தி பெற்ற வியாபாரக் குடும்பமான TATA சந்ததியினருக்கு சொந்தமானது என்றும், ஆங்கிலேயர் காலத்திலே TATA என்ற பெயர் கொண்ட பிரபல வர்த்தகர் மிக செல்வச் செழிப்புடன் வியாபாரத்தை நடாத்தி கௌரவத்துடன் வாழ்ந்து வந்தாரென்றும், இதற்கு பக்கத்தில் ஒரு சாதாரண கட்டிடத்தை காட்டி இது ஆங்கிலேயர் காலத்தில் அவர்கள் கூடும் கேளிக்கை விடுதியாக இருந்தது என்றும் ஆங்கிலேயர் அதாவது வெள்ளையர்களாகிய ஐரோப்பியர்கள் மட்டும் அங்கு சல்லாபித்திருந்தனர். ஒரு முறை TATA எனும் தனவந்தர் அங்கு சென்றபோது அவரை வெள்ளையர்கள் உட்செல்ல அனுமதிக்கவில்லை. அதனால் அவமானமும், ஆத்திரமுமடைந்த இன்றைய புகழ்வாய்ந்த TATA Companyயில் முன்னோடியான அப்பெரிய மனிதர் அவர்களுக்கு நல்ல பாடம் புகட்ட ஆவேசம் கொண்டு உடனேயே வெள்ளையர்களின் விடுதிக்கு பக்கத்தில் ஒரு பெரிய காணியை வாங்கி "இரு கோடுகள்" பாணியில் மிகவிரைவாக அரண்மனை போன்ற வசதிகளும் அடுக்குமாடியுமான இந்த Taj Hotelஐ கட்டி முடித்தார். "தோல்விகளே வெற்றிகளின் தூண்கள்" (Failures are the pillers of success) என்ற முதுமொழிக்கிணங்க செயற்பட்டு இச்சாதனையைப் புரிந்தாராம். இன்று வெள்ளையரின் கட்டிடம் இதனுடன் ஒப்பிடும்போது ஒரு சிறிய கொட்டில் போல (Taj Hotel - 100 மடங்குகள் பெரியது எனலாம்.) பரிதாபமாகக் காட்சியளிக்கிறது. இவ்வாறு Taj Hotel கதையை திரு. ராஜா எமக்கு கூறி முடிக்கும் நேரம் துறைமுகமும் நின்ற கப்பல்களும் பக்கத்தில் அமைந்திருந்த Gate way of India வும் கண்களுக்குப் புலப்படத் தொடங்கின. இந்த அதிகாலை நேரத்தில் Taj Hotel முன்பாக உள்ள துறைமுக ஒதுங்கு கரையில் பல இளவட்டங்கள் நீரில் சுழியோடி ஏதோ தேடித்தேடி எடுத்துக் கொண்டிருந்தனர். இதுபற்றி வழிகாட்டி ராஜாவிடம் விசாரித்தபோது பின்வருமாறு கூறினார். மராட்டி மக்கள் தமது நேர்த்திக்கடன்களை செய்து ஒருமிதக்கும் கலசத்தில் தெய்வ ஆராதனைக்குரிய பொருட்களுடன் தமது இயல்பிற்கேற்ப செப்பு, வெள்ளி, தங்கம் போன்ற உலோகங்களையும் வைத்து கடலில் சங்கமிக்க விடுவார்களாம். அவை கரையொதுங்கும் இடமாக Taj Hotle பகுதி அமைந்திருப்பதால் அவை கடைசியில் இங்கு அவையுடனும் துறைமுக எல்லைச்சுவருடனும் மோதி நீரில் அமிழ்ந்து போகின்றன. இவற்றை எடுப்பதற்காகவே இளைஞர்கள் காலையிலே இங்கு இவ்வண்ணம் நீரில் சுழியோடி தேடுகிறார்கள். விலையுயர்ந்த தங்க நாணயங்களும் கிடைக்குமாம்.

GATE WAY OF INDIA

அழகிய Taj Hotel க்கு முன்பாக துறைமுகத்துடன் சேர்ந்து "இந்தியாவின் நுளைவாயில்" எனும் சரித்திரப் புகழ்பெற்ற தலைவாசல் கட்டிடம் அமைந்துள்ளது. இது டெல்லியில் உள்ள India Gate அல்ல (இரண்டும் வெவ்வேறானவை) இக்கட்டிடம் நாங்கள் அன்று பார்த்தபோது பழமையை பாதுகாக்கும் பொருட்டு, புனரமைக்கப்பட்டுக் கொண்டிருந்ததை அவதானிக்கக் கூடியதாக இருந்தது.

ஆரம்பத்தில் பொம்பாயைப் பற்றி கூறியதிலிருந்து இது ஒரு சிறிய தீவாக இருந்த சரித்திரத்தை அறிந்திருப்பீர்கள். 1348ம் ஆண்டு இஸ்லாமியரின் படையெடுப்பால் வெற்றி கொள்ளப்பட்டு குஜராத் ராஜ்ஜியத்தின் ஒரு பகுதியாகியது. 1534ல் குஜராத்தின் அரசனாகிய சுல்தான் பகதூர் சா பொம்பேத்தீவினை போர்த்துக்கேயருக்கு கையளித்தான். 1661ல் 2ம் சாள்ஸ் அரசனுக்கும் போர்த்துக்கல் அரசனின் சகோதரியாகிய Braganza (பிரகன்சா) வைச் சேர்ந்த கதற்றலுக்குமிடையே ஏற்பட்ட விவாகத்தின் காரணமாக இத்தீவு

திருமண ஒப்பந்தத்தின் பிரித்தானிய கட்டுப்பாட்டின் கீழ் வந்தது. இத்தீர்வை அரசன் 1668ல் கிழக்கிந்திய கம்பனிக்கு வழங்கினான் என்று சரித்திரம் சான்று பகர்கின்றது.

இந்த நுழைவாயில் ஒரு சரித்திரச் சான்று என்பதும் இந்த இடத்தினூடாகவே டச்சுக்காரர் வந்தனர் என்றும், அதன் ஞாபகமாகவே இது அமைக்கப்பட்டது என்றும், எமது வழிகாட்டி திரு. ராஜா தனக்கு தெரிந்ததை எமக்கு கூறினார். அவரது கூற்றுப்படி இது ஒரு காலத்தில் ஆங்கிலேயருக்கு சீதனமாக வழங்கப்பட்டது என்று கூறினார். மேலே கூறப்பட்ட சரித்திர சான்றுகளின்படி இந்த விடயம் 1661ல் நடைபெற்றதுபோல தோன்றுகிறது.

அந்த காலைவேளையில் மங்கலான பொழுதிலும் Gate way of India வின் முகப்புத் தோற்றத்தில் பின்வரும் வாசகர்கள் கல்லில் பொறிக்கப்பட்டிருந்ததை என்னால் குறிப்பெடுக்க முடிந்தது.

“Irrected to Commorate the Landing of their Imperial Magistrict King Georg V and Queen Mary on the 2nd of Dec. MCMX1.”

Gate way of India முன்புறமாக கட்டுரையாளரும் நண்பரும்

ஹாஜி அலி பள்ளிவாசல் (Hali Ali Mosque)

இப்பள்ளிவாசல் கரையோரப் பாதையிலிருந்து தரை பார்க்கும்போது கடலுக்குள் அமைந்திருப்பதாக தோன்றுகிறது. உண்மையில் இது கடல் மட்டத்திற்கு கீழ் உள்ள நிலப்பரப்பில் கட்டப்பட்டிருக்கிறது. கரையிலிருந்து இப்பள்ளி வாசலுக்கு போவதற்கு பாதை அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது.

கடல் பெருக்கெடுக்கும் காலங்களில் பள்ளி வாசலின் பெரும்பகுதி கடலுக்குள் அமிழ்ந்து விடுமாம். இதனால் திடீரென ஏற்படும் கடல்பெருக்கு பெரும் காற்று சூறாவளி காலங்களில் உயிராபத்து ஏற்படுதற்கும் நிறைய சந்தர்ப்பங்கள் உண்டு. அப்படியான சம்பவங்கள் நடைபெற்றுமுள்ளதாம். இப்பள்ளி வாசலை பிற மதத்தவரும் தரிசிப்பது வழக்கமாம்.

இது கடற்பகுதிக்குள் அமைந்திருப்பதாலும் மின் விளக்குகளால் ஒளியூட்டப்பட்டிருப்பதாலும் இரவு வேளைகளில் கப்பல் ஒன்று கடலில் மிதப்பது போன்ற பிரமையை தருமாம்.

(Hadi Ali Mosque) ஹஜி அலி பள்ளிவாசல் கடற்பகுதியில் காணப்படுகிறது.

சேரி வீடுகள்

நாங்கள காலை 7.30 மணியளவில் தீவு போன்ற மும்பை நகரத்தை விட்டு வெளியேறி விமான நிலையத்திற்கு வரும் வழியில் திரு. ராஜா (வழிகாட்டி) ஒரு சில இடங்களைக் காட்டி மும்பை நகரின் எழிலை கூட்டுவதற்காக சேரி ஒழிப்பு நடவடிக்கை அரசாங்கத்தால் மேற்கொள்ளப்படுவதாகவும் அதில் ஓரளவு வெற்றி கண்டபோதும் அதாவது மிகமிக மோசமான சேரி குடியிருப்புக்களுக்கு மாற்றீடாக வசதிகள் செய்து கொடுத்ததன் மூலமாக ஆனால் நடுத்தர வசதிகள் கொண்ட ஏறக்குறைய 500 சதுர அடி விஷ்தீரணமும் ஏனைய வசதிகளும் கொண்ட குடியிருப்புக்களை, மாடி வீட்டுத்திட்டங்களின் மூலம் வெற்றி கொள்ள முடியவில்லை எனவும் கூறினார்.

வரிசையாக அமைந்த தகரத்தினால் வேயப்பட்ட (சில குடிசைகள் அஸ்பெஸ்டா சீற்றினால்) வீடுகளை நான் அவதானித்தபோது அவை ஓரளவு வசதியான குடிமனைகளாகவே தோன்றின. இவை நகரில் எல்லைப்புற அல்லது நுளைவாசல் பகுதியை அண்டிய பகுதிகளில் அமைந்திருந்தமையையும் நான் நோக்கினேன்.

ஓரிரு இடங்களில் மிக மோசமான சுற்றுச்சூழல் உள்ள சேரி வீடுகளையும், தெருக்களையும் நகர்ப்புறத்தில் நான் காணக்கூடியதாக இருந்தது. ஆனால் சிவப்பு விளக்கு பகுதி என்ற பகுதிக்கு நான் போனதாக தெரியவில்லை. அத்துடன் நான் வழிகாட்டி ராஜாவிடம் இது பற்றி அலட்டிக் கொள்ளவுமில்லை.

நடுத்தர சேரிப்பகுதி

சமர்ப்பணம்

இக்கட்டுரையை வாசிப்பவர்கள் தங்களுக்கு இப்படியானதொரு அனுபவம் இருந்தால் அல்லது எதிர்காலத்தில் ஏற்பட்டால் வாசகர்களுடனும் ஆர்வலர்களுடனும் பகிர்ந்து கொள்ள வேண்டி இதனை சமர்ப்பணமாக்குகிறேன்.

மும்பையில் மூன்று மணி நேரம்

பயணக் கட்டுரை

N.SIVARATNAM

B.A (S.L), A.I.B, F.I.B (S.L), P.G.Dip-in Pub Admin

Asst. General Manager,

Bank of Ceylon,

Northern Province Office,

Jaffna.