1

அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகள்

அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகள் என்றால் சிறைச்சாலை என்பதுதான் நம் நினைவுக்கு வரும். ஆனால் அந்தமான் என்றால் அழகான சுற்றுலாத் தலங்கள் நிறைந்த ஊர் என்பது இப்போது தான் அனைவரும் அறிகின்றனர். இந்தியாவின் சுற்றுலாத் தலங்களில் மிகவும் சிறப்பு வாய்ந்தது அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகள் ஆகும்.

கப்பல் பயணம்

2003 ஆம் ஆண்டுவரை இந்தியச் சுற்றுலாத் தலங்களில் அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகள் சிறிய அளவிலேதான் இடம் பெற்றிருந்தது. காரணம், அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகளுக்குச் சுற்றுலா செல்வது என்றால் பணவசதி படைத்தவர்களுக்கு மட்டுமே அது சாத்தியமாக இருந்தது. கப்பல் பயணம் அல்லது விமானப் பயணம் இந்த இரண்டைத் தவிர வேறு வகையில் அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகளுக்கு வர இயலாது. கப்பலில் வந்தால் பயணச் செலவு குறைவுதான். ஆனால் சுற்றுலாச் சென்று திரும்ப குறைந்தது 10 நாட்கள் தேவைப்பட்டது. இதில்

கப்பல் பயணத்தில் ஆறு நாட்கள் போக மீதி நான்கு நாட்களில் கப்பல் பயணத்தில் ஏற்பட்ட களைப்பு நீங்க ஒரு நாள். அதன்பிறகு ஒருநாள் அல்லது இரண்டு நாட்கள் மட்டுமே சுற்றிப் பார்க்க இயலும். அதற்குள் கப்பல் புறப்படும் நாள் வந்துவிடும். உடனே புறப்படவேண்டி வரும். செல்லுலர் சிறைச்சாலை மற்றும் ஒருசில கடற்கரைகள் மட்டுமே பார்க்க முடியும். வந்த கப்பலை விட்டுவிட்டு அடுத்த கப்பலில் போகலாம் என்றால் 15 நாட்கள் ஆகிவிடும். இதனால் நடுத்தர வர்க்கத்தினர் அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகளுக்கான பயணத்தை மறந்தே இருந்தனர். அரசு ஊழியர்கள் அந்தமான் சுற்றுலா என்றால் அரசு ஒத்துழைக்காமலே இருந்தது. அதனால் பலருக்கு அந்தமான் சுற்றுலா ஒரு கனவாகவே இருந்தது. தமிழ்நாட்டு சுற்றுலாவாசிகளுக்கு மட்டுமல்ல, இந்தியாவின் எல்லா மாநிலங்களின் சுற்றுலா மக்களுக்கும் இதே நிலைதான்.

சுனாமி

2004 டிசம்பர் 26, அந்தமான் வரலாற்றில் ஒரு கருப்புநாள். இந்தோனேசியாவில் கடலுக்குள் ஏற்பட்ட மிகப்பெரிய நில நடுக்கம் அந்தமானை மட்டுமல்ல, இந்தியாவை, ஏன் பல உலக நாடுகளை அதிர்ச்சிக்குள்ளாகியது. இதுவரை சுனாமி என்ற பெயரை ஜப்பானியர்கள் பயன்படுத்தியதைத்தான் நாம் அறிந்திருந்தோம். சுனாமி என்ற வார்த்தையே (Tsunami) ஜப்பானிய வார்த்தைதான். சுனாமி என்றால் ‘ஆழிப்பேரலை’, ‘கடற்கோள்’ என்று தமிழில் குறிக்கலாம்.

சுனாமியும் அந்தமான் சுற்றுலாவும்

சுனாமிக்கும் அந்தமான் சுற்றுலாவுக்கும் என்ன தொடர்பு இருக்க முடியும். அந்தமான் மக்களுக்கு சுனாமியின் பேராற்றல் 2004 ஆம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட சுனாமியின் போதுதான் தெரிந்தது. இந்தியாவுக்கும் அப்போதுதான் இதன் விளைவுகள் பற்றிய அச்சம் புரிந்தது. அந்தமானில் சுனாமியால் பாதிக்கப்பட்ட தீவுகள் பல. அவற்றில் அந்தமானின் பழங்குடிகள் வசிக்கின்ற

'கார் நிக்கோபார்த் தீவுதான்' பெரிய அளவில் பாதிக்கப்பட்டது. ஆயிரக்கணக்கான மக்கள் ஆழிப்பேரலைக்குப் பலியானார்கள். நிக்கோபார்த் தீவுகளான கொண்டுல், டிரிங்கட் போன்ற தீவுகள் ஒவ்வொன்றும் இரண்டு மூன்று துண்டுகளாக கடலால் பிரிக்கப்பட்டுள்ளது.

இந்திய அரசும் மற்றும் உலக நாடுகளும் அந்தமானில் சுனாமியால் பாதிக்கப்பட்ட மக்களுக்கு பல உதவிகளைச் செய்தது. அதன் விளைவாக புத்துணர்ச்சி பெற்றனர் அந்தமான் மக்கள். இந்தியாவில் உள்ள பல மாநிலங்கள் தங்கள் மாநிலத்திலுள்ள அரசு ஊழியர்களுக்கு 'இந்தியச் சுற்றுலா' செல்வதற்கு (Four year LTC) அந்தமான் தீவுகளுக்குச் செல்வதாக இருந்தால் மட்டுமே அனுமதி உண்டு என்று வரையறை செய்தது. அதன் விளைவாக ஏராளமான சுற்றுலாப் பயணிகள் அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகளுக்கு வரத்தொடங்கினர். அந்தச் சமயத்தில் அந்தமான் தீவுகளின் தலைநகரும் துறைமுக நகருமான போர்ட்பிளேயரில் மிகக்குறைந்த அளவிலேயே தங்கும் விடுதிகள் இருந்தன.

கப்பலிலும் விமானத்திலும் ஏராளமான சுற்றுலாப் பயணிகள் வந்த வண்ணமாக இருந்ததால் அவர்களைத் தங்கவைக்க சுற்றுலா நிறுவனங்கள் திக்குமுக்காடிப் போயின. பலர் குடியிருப்புப் பகுதிகளையே தங்கும் விடுதிகளாக்கினர். புதிது புதிதாக பல தங்கும் விடுதிகள் அவசரம் அவசரமாகக் கட்டப்பட்டன. ஆறே மாதத்தில் போர்ட்பிளேயரில் மட்டும் ஐம்பதுக்கும் மேலான தங்கும் விடுதிகள் கட்டப்பட்டுப் பயன்படுத்தப்பட்டன. அந்தமான் நிர்வாகத்தின் சுற்றுலாத் துறையும் சுற்றுலாத்துறையை வளப்படுத்தின. வாடகைக் கார்களின் எண்ணிக்கையும் கணிசமான அளவில் அதிகரித்தன.

தனியார் சுற்றுலாத்துறையினர் பல 'பேக்கேஜ் டூர்கள்' பற்றி இணைய தளங்கள் அமைத்து விளம்பரப்படுத்தினர். தாயகத்திலுள்ள சுற்றுலா நிறுவனங்களுடன் இணைந்து பலவிதமான சலுகைகளை அறிவித்தனர். அதன் மூலம் சுற்றுலாப் பயணிகளின் கூட்டம் போர்ட்பிளேயர் நகரையே புதிய இந்திய

நாடாக பல மாநில மக்களும் கலந்து உறவாடுகின்ற இடமாக மாற்றியது. சுனாமியின் சோக வடுக்கள் காணாமலே போய்விட்டன என்றும் சொல்லலாம்.

சுற்றுலா நிறுவனங்கள் உதவியுடன் செய்கின்ற பயணத் திட்டங்கள் குறைந்த பொருள் செலவும் குறிப்பிட்ட நேரத்திலும் பயணம் செய்கின்ற வகையில் அமைகின்றன. அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகளில் பல சுற்றுலா நிறுவனங்கள் இயங்கி வருகின்றன.

❖❖❖

2

டிக்லிப்பூர் பயணம்

கடல் விமானத்தில் டிக்லிப்பூர் பயணம். நினைக்க நினைக்க நெஞ்சமெல்லாம் மகிழ்ச்சி பொங்குகிறது. ஆகாய விமானத்தில் அமெரிக்கா போன்ற வெளிநாடுகளுக்கு 17 மணிநேரம் தொடர்ச்சியாகப் பயணம் செய்கிற இக்காலத்தில், இரண்டு மணிநேரப் பயணத்தில் சென்னையிலிருந்து அந்தமான் வந்து பழகிவிட்ட நிலையில் கடல் விமானத்தில் டிக்லிப்பூருக்கு ஒருமணிநேரப் பயணம் என்பது மிகக் குறைந்த நேரப் பயணமே. எனினும் குட்டிக்குட்டித் தீவுகளாக வங்கக்கடலில் மிதக்கின்ற அந்தமான் காடுகளை சிறிய விமானத்தில் கைதொடும் தூரத்தில் பார்த்து ரசிப்பது எவ்வளவு மகிழ்ச்சியானது என்பது அதை அனுபவிப்பவர்களுக்குத்தான் தெரியும்.

2012 சனவரி மாதத்தில் ஒரு நாள் வனத்துறை ஊழியரும் எனது நண்பருமான சிரிகாந்த் என்னைத் தேடி என் இல்லம் வந்தார். என் தொலைபேசி எண்ணைக் கேட்டு வாங்கினார். பாத்து பஸ்தியில் அமைந்திருக்கும் கேராச்சர்மா ரேஞ்சர் அலுவலக காட்டிலாகா அலுவலர் திரு.கணேசன் அவர்கள் என் தொலைபேசி எண்ணைக் கேட்டதாகச் சொன்னார். அவருடைய நண்பர் டிக்லிப்பூர் வட்ட காட்டிலாகா அலுவலர் டி.எஃப்.ஓ.

திரு.தினேஷ் கண்ணன் ஐ.எஃப்.எஸ். அவர்கள் கேட்டதாகச் சொன்னாராம். உடனே எனக்குப் புரிந்துவிட்டது. தாயகத்தில் எனது உறவினரும் பக்கத்து ஊர்க்காரருமான (உறவு முறையில் மருமகன்) டி.எஃப்.ஓ. திரு.தினேஷ் கண்ணன் ஐ.எஃப்.எஸ். என்னைக் கேட்டிருக்கிறார். அவருடன் கடந்த இரண்டு ஆண்டுகளாக தொடர்பில்லாமல் இருந்தது. அவரின் தொலைபேசி எண் என்னிடம் இருந்தது. உடனே நானே அவருடைய எண்ணுக்குத் தொலைபேசினேன். வீட்டுக்கு வருவதாகச் சொன்னார். அவர் கேம்பல்பே பகுதியில் பணியாற்றி விட்டு கடந்த சில மாதங்களுக்கு முன்புதான் மாற்றுதலாகி டிக்லிப்பூர் வந்ததாகச் சொன்னார். அந்தமான் தீவுகளில் பல உறவினர்கள், நண்பர்கள் உயிர்க்குயிராகப் பழகியவர்கள் கூட பணம், பதவி என்று வந்தவுடன் நானே சென்று பேசும்போது கூட ஒட்டுதல் இல்லாமல் என்னைத் தவிர்ப்பதைக் கண்டிருக்கிறேன். அந்த வலியை அனுபவித்தும் வருகிறேன். இந்த நிலையில் முன்பு அவரை அவ்வளவாகத் தெரியாத நிலையில் புதிதாக அந்தமான் வந்தபோது இரண்டு மூன்று ஆண்டுகளுக்கு முன்பு பார்த்துப் பேசி இருக்கிறேன்.

அவர் சொன்னபடி இரவு ஏழு மணிக்கு வீட்டுக்கு வந்தார். அவர் மனைவி இரண்டாவது பிரசவத்திற்கு ஊருக்கு சென்றதாகச் சொன்னார். (இதனை எழுதும்போது அவருக்கு இரண்டாவதும் பையன் பிறந்த செய்தியை அவர் எஸ்.எம்.எஸ். மூலம் தெரிவித்து இருந்தார்.)

எனது நூல் பற்றி பேச்சு வந்தது. எனது ஐந்து நூற்களையும் படித்து விட்டதாகவும் வேறு என்ன நூற்கள் எழுதினீர்கள் என்றும் கேட்டார். நான் 2005ஆம் ஆண்டு எழுதிய 'குலதெய்வங்கள் காட்டும் வரலாறு'க்குப் பிறகு வேறு எதுவும் எழுதி முடிக்கவில்லை என்றேன். ஏனென்றால் நான் பிறந்த மண்ணில் வீடு கட்டி அதன்பின் என் இளைய மகளுக்கு மாப்பிள்ளை பார்த்து திருமணம் செய்து முடிக்க இத்தனை ஆண்டுகள் போய் விட்டது என்றேன். உடனே அவர் இனி நீங்கள் எழுதலாம்தானே. ஒரு முறை டிக்லிப்பூருக்கு வாருங்கள்.

பின் டிக்லிப்பூர் பற்றி எழுதுங்கள் என்றார். அந்த அழைப்பின் விளைவாக எழுந்ததுதான் இந்த நூல். எந்த ஒரு காரியத்திற்கும் ஒரு தூண்டுதல் இருந்தால்தான் நடைபெறும் என்பார்கள். அந்தத் தூண்டுதல் 'பிறர்நலம் பேணுகின்ற நண்பர்கள், உறவினர்கள் மூலம் நடைபெறுகின்றபோது வெற்றி நிச்சயம் என்பதை இந்நூல் உருவானது மூலம் தெரிந்து கொள்ளலாம். அத்துடன் என்னுடன் பணிபுரிகின்ற ஆசிரியப் பெருமக்களும் இந்நூலுக்குத் தூண்டுகோலாய் இருந்தமை எனக்குப் புத்துணர்ச்சியைத் தருவதாய் அமைந்தது.

பிப்ரவரி 16 ஆம் நாள் நான் ஆசிரியராகப் பணிபுரியும் பாத்துபஸ்திப் பள்ளியில் உடன் பணிபுரிகின்ற ஆசிரியர்கள் திரு.அரசு, திரு. இராஜேந்திரன், திரு.பன்னீர் செல்வம், திரு.கண்ணதாசன், திரு.மச்சேந்திரன், திரு.இராமமூர்த்தி, திரு.சின்னத்தம்பி, திரு.சுவாமிநாதன், திரு.ஜனார்த்தனன், திரு. கருப்பையா, திரு.சுப்பிரமணியன், திரு.மணிக்குமார், திரு.இளங்கோ ஆகியோருடன் பேசிக்கொண்டு இருந்தபோது விளையாட்டு விழா பிப்ரவரி 17 வெள்ளிக்கிழமை அதற்கு அடுத்தநாள் பள்ளி முதல்வர் (Principal) திரு. தலடி (Shri.Thaladi) மற்றும் துணைத் தலைவர் (Vice Principal) திரு.வைத்தியநாதன் அவர்களால் பிப்ரவரி 18 சனிக்கிழமை விடுமுறை அறிவிக்கப்பட இருப்பதாகவும், பிப்ரவரி 19 ஞாயிறு விடுமுறை, பிப்ரவரி 20 திங்கள் சிவராத்திரி விடுமுறை இருப்பதாகவும் சொன்னார்கள். அதன்பிறகுதான் சுவரில் ஒட்டப்பட்டிருந்த பள்ளி விடுமுறைநாள் பட்டியலைப் (School Holidays List) படித்துப் பார்த்தேன்.

பிப்ரவரி 18 சனிக்கிழமை, பிப்ரவரி 19 ஞாயிறு, பிப்ரவரி 20 திங்கள் ஆகிய மூன்று நாட்கள் விடுமுறை இருக்கிறதே! டிக்லிப்பூர் சென்றுவந்தாலென்ன? சில ஆசிரியர்கள் கடல் விமானம் பற்றிச் சொன்னார்கள். கடல் விமானத்தில் சென்றால் இந்த மூன்று நாட்களில் டிக்லிப்பூர் சுற்றிப் பார்க்கப் போதுமானது என்றனர். எண்ணம் செயலானது. எனது நண்பர் போர்ட்பிளேயர் அரிமா சங்கச் செயலர் அரிமா.நாதன் அவர்களிடம் கடல் விமானப் பயணச் சீட்டு பற்றிக் கேட்டேன்.

பயணச்சீட்டு கிடைப்பதில் எந்தச் சிக்கலும் இல்லை. இப்போதே டேரிபார்ம் வி.ஐ.பி.சாலையில் உள்ள தீவுச் சுற்றுலா விழா நடைபெறும் ஐ.டி.எஃப். மைதானத்திற்குப் பின்புறமுள்ள கோஸ்ட்கார்டுக்குச் (Coastguard) சொந்தமான அலுவலகத்தில் பயணச் சீட்டுக்கு விண்ணப்பப் படிவம் இருக்கிறது. அதனை நிறைவு செய்து அதனுடன் புகைப்படமுள்ள அந்தமானில் நிரந்தரமாக வசிப்பவருக்கான அடையாள அட்டையில் (Islander Identity Card) ஒளிநகலையும் இணைத்துக் கொடுங்கள். பயணச்சீட்டு சலுகை விலையில் கிடைத்துவிடும் என்றார்.

பிப்ரவரி 16 வியாழக்கிழமை அவர் சொன்னபடி அன்றே மாலையில் சென்றேன். அலுவலகப் பணியாளர் திரு.தாத்தாராவ் அவர்கள் விண்ணப்பப் படிவம் தந்தார்கள். நிறைவு செய்து கொடுத்தேன். கடல் விமானமோ உலங்குவானோ (ஹெலிகாப்டர்) எதுவாக இருந்தாலும் பயணத் தேதிக்கு ஒரு நாள் முன்புதான் பயணச்சீட்டு தருவார்களாம். நான் பிப்ரவரி 18 சனிக்கிழமைக்கு பயணச்சீட்டு கேட்டதால் 17 ஆம் நாள் (நாளை) மாலை 4.00 மணியளவில் வருமாறு சொன்னார். அந்தமானில் பருவநிலை அவ்வப்போது மாறிக்கொண்டே இருப்பதால் கடல்விமானப் பயணத்தை உறுதி செய்வது சற்றே கடினம் என்பதால் பயணநாளுக்கு முதையநாள் வரசொன்னார்கள். அப்போதுதான் காலநிலைக்கு ஏற்ப பயணத்தைத் தீர்மானிக்க இயலும் என்றார்.

நான் வேலைசெய்யும் அரசு மேல்நிலைப்பள்ளி பாத்து பஸ்தியில், பிப்ரவரி 17 வெள்ளிக்கிழமை காலை 9 மணிக்கு விளையாட்டு விழா தொடங்கியது. அந்தமான் மாவட்ட ஜில்லாபரிசத் தலைவர் திரு. பாலகிருஷ்ணன் நாயர் அவர்கள் கொடியேற்றி விளையாட்டு விழாவினைத் தொடங்கி வைத்தார்கள். ஆசிரியர்கள் மற்றும் மாணவர்களின் கடுமையான உழைப்பினால் விளையாட்டு விழா மிகச்சிறப்பாக நடந்தது.

விளையாட்டு விழா மாலை 3.30-க்கு நிறைவு பெற்றவுடன் கடல்விமானப் பயணச் சீட்டுக்காகச் சென்றேன். மாலை 4.30 மணிக்கு எனக்கும் என் மனைவிக்கும் இரண்டு பயணச்சீட்டுகள்

பெற்றேன். ஒரு பயணச்சீட்டு ரூபாய் 1650/– ஆக ரூபாய் 3300/–. தீவு அடையாள அட்டை இல்லாதவர்களுக்கும் சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கும் ஒரு பயணச்சீட்டுக்கு ரூபாய் 4999/. காலை 10.00 மணிக்கெல்லாம் பயண ஏற்பாடுகளுடன் வருமாறு சொன்னார்கள். சுமை 5 கிலோ மட்டுமே அனுமதிக்கப்படும். பெரிய ஆகாய விமானத்தில் சுமை 20 கிலோ எடுத்துச் செல்லலாம். இது சிறிய ரக விமானம் என்பதால் சுமை 5 கிலோ.

பிப்ரவரி 18 காலை மணி 9.30. அந்தமானில் இருக்கிற பெரிய மகள் அருள்செல்விக்கும், சென்னையில் இருக்கிற என் இளைய மகள் ஜெயலட்சுமிக்கும் கைபேசியில் தொடர்பு கொண்டு கடல் விமானத்தில் டிக்லிப்பூர் சுற்றுலா செல்வதைத் தெரிவித்தேன். சொல்லிவிட்டு ஒரு ஆட்டோ வரவழைத்து இரண்டு நாட்களுக்குத் தேவையான பொருட்களை மட்டும் எடுத்துக் கொண்டு புறப்பட்டோம். என் மனைவி மிகவும் மகிழ்ச்சியுடன் காணப்பட்டாள். ஒரு சிறிய பையில் இரவு செய்த முறுக்கையும் மறக்காமல் எடுத்துக் கொண்டோம். மருமகன் தினேஷ் கண்ணனுக்கு முறுக்கு மிகவும் பிடிக்கும் என்பது நான் அறிந்ததே. நான் பிறந்த கிராமத்திற்கு அருகில் உள்ளது திருநெல்வேலி தென்காசி நெடுஞ்சாலையில் உள்ளது ஆலங்குளம். ஆலங்குளத்தில் சிறப்பு என்னவென்றால் மொறு மொறு அரிசி முறுக்கு. அதுவும் 'அருணா கபே' மற்றும் 'தவசி ஹோட்டல்' அரிசி முறுக்கு என்றால் பிரசித்தமானது. ஆலங்குளம் முறுக்கு என்பர். மணப்பாறை முறுக்குக்கு ஒரு பெயர் இருப்பதைப் போல, திருநெல்வேலி அல்வா என்ற பெயர் இருப்பதைப் போல ஆலங்குளம் முறுக்குக்கு ஒரு மவுசு உண்டு. ஒருமுறை தினேஷ் கண்ணனின் அம்மா 'கண்ணனுக்கு ஆலங்குளம் முறுக்கு ரொம்பப் பிடிக்கும்' என்று சொன்னது நினைவுக்கு வர அந்தமானில் இருந்து ஆலங்குளம் போய் முறுக்கு வாங்கிவர முடியுமா? முடியாது என்பதால் நாங்களே வீட்டில் ஆலங்குளம் முறுக்கு போன்ற முறுக்கு செய்தோம்.

கடல் விமானத்தை இந்தியில் 'ஜல் ஹன்ஸ்' என்று அழைக்கின்றனர். வியாபார நோக்கில் இந்தியாவின் முதன்

முதலாக வெற்றிகரமாக ‘கடல் விமானம்’ தன் பயணத்தைத் தொடர்ந்து கொண்டு இருக்கிறது. கடல் விமானம் முதன் முதலில் தீவின் துணைநிலை ஆளுநர் திரு. பூபேந்தர் சிங் அவர்களை ஏற்றிக்கொண்டு சென்றுவந்த தீவு ‘ஹேவ்லாக்’ தீவு ஆகும்.

கடல் விமானத்தை அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகளில் ‘அந்தமான் நிர்வாகமும் பவன் ஹன்ஸ் ஹெலிகாப்டர்ஸ் லிமிட்டெட்’ பொதுமக்கள் அமைப்பும் இணைந்து நடத்துகிறது. அந்தமான் தலைநகர் போர்ட்பிளேயரை அட்பே, ஹேவ்லாக் மற்றும் டிக்லிப்பூருடன் இணைக்கும் நோக்குடன் இந்தக் கடல் விமான சேவை தொடங்கப்பட்டதாக அந்தமான் அரசு தெரிவிக்கிறது.

கடல் விமானத்திற்குப் பயணச்சீட்டு

‘அனிட்கோ’ என்ற அமைப்பு கடல் விமானம் (Sea Plane) மற்றும் உலங்குவான் (Helicopter) மூலம் பிற தீவுகளுக்குச் செல்ல பயணச்சீட்டு வழங்குகிறது. அரசு வழங்குகின்ற மானிய (‘சப்சிடி’) விலையில் மிகக் குறைந்த கட்டணத்தில் தீவுவாழ் மக்களுக்கும் அதே சமயத்தில் சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கும் (தனியான கட்டணம்) பயன்படுகிற முறையில் இந்தப் பயணமுறைகள் நடைமுறையில் இருக்கிறது.

அந்தமானிலுள்ள மக்களுக்குக் கட்டணம்

போர்ட்பிளேயரிலிருந்து ஹேவ்லாக்	-	600 ரூபாய்
போர்ட்பிளேயரிலிருந்து ஹட்பே	-	1050 ரூபாய்
போர்ட்பிளேயரிலிருந்து டிக்லிப்பூர்	-	1650 ரூபாய்

தீவுவாழ் அல்லாத சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கான கட்டணம்

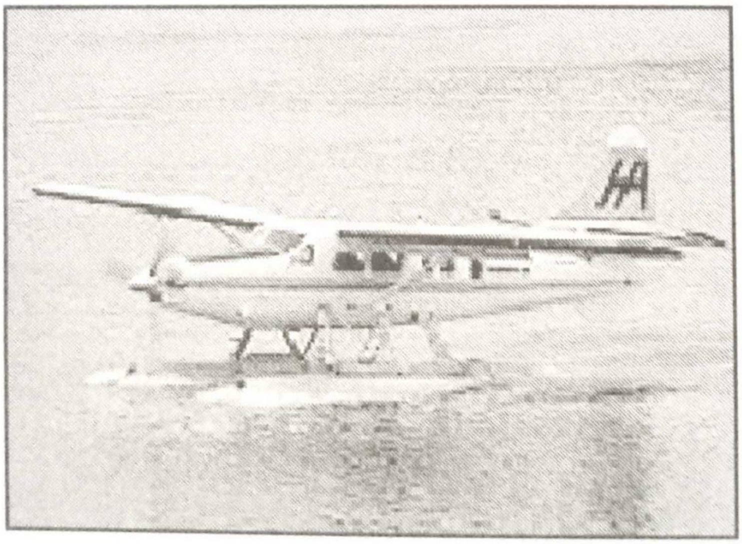
போர்ட்பிளேயரிலிருந்து ஹேவ்லாக்	-	3000 ரூபாய்
போர்ட்பிளேயரிலிருந்து ஹட்பே	-	3600 ரூபாய்
போர்ட்பிளேயரிலிருந்து டிக்லிப்பூர்	-	4999 ரூபாய்

வெளிநாட்டுச் சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கு முதலில் நிர்ணயித்த கட்டணத்திலிருந்து 50% சலுகை விலையில் பயணச் சீட்டு கொடுக்கப் படுகிறது. இச்சலுகை 11.1.2011 முதல் அளிக்க அந்தமான் துணைநிலை ஆளுநர் திரு.பூபேந்தர் சிங் அவர்கள் ஆணையிட்டார். அதன்படி அட்பே செல்ல முன்பிருந்த ரூபாய் 7171/- இலிருந்து 3600/- ஆகக் குறைக்கப் பட்டது. அதேபோல் டிக்லிப்பூர் செல்ல ரூபாய் 10500/- இலிருந்து 4999/-ஆகக் குறைக்கப்பட்டது. மணிக்கு 280 கிலோ மீட்டர் வேகம் செல்லக்கூடிய கடல் விமானம் அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகளில் அனைவராலும் விரும்பப்படக்கூடியது.

❖❖❖

3

கடல் விமானம்



முதன் முதலாக கடல் விமானத்தில் மனைவியுடன் பயணம். கிராமத்தில் முதன் முதலாக டூரிங் டாக்கீஸில் பார்த்த அடிமைப் பெண் திரைப்படம், முதன் முதலாக எங்கள் ஆசிரியர் வீட்டில் வானொலிப் பெட்டிக்கு முன்பாக அமர்ந்து கேட்ட ஆகாசவாணி, முதன் முதலாக அப்பாவின் சைக்கிளில் முன்பக்கம் கால்களைத் தொங்கவிட்டபடி பயம் கலந்த மகிழ்ச்சியுடன் பயணம், கருப்பு நிற வாடகை அம்பாசிட்டர் காரில் பயணித்த அந்த மாணவப் பருவத்து மகிழ்ச்சி மீண்டும் வந்தது போல் இருந்தது.

காலை 9.45–க்கு ஒரு வாடகை ஆட்டோவில் பாத்து பஸ்தியிலுள்ள வீட்டில் இருந்து புறப்பட்டு காலை 10 மணிக்கு

விமான நிலையம் வந்தடைந்தோம். வீரசாவர்கர் தேசிய விமான நிலையத்திற்கு (Veersavarkar International Air Port) சற்றுத் தொலைவில், அதாவது இந்தியன் நேவிக்குச் சொந்தமான சிறுவிமானத் தளத்திற்கு வந்து சேர்ந்தோம்.

கடல் விமானத்தில் எங்களுடன் ஒரு வெளிநாட்டு ஜோடி (கணவன் மனைவி), டிக்லிப்பூர் காவல்துறையில் பணிபுரிகின்ற இஸ்லாமிய இளைஞர் தம் மனைவி மற்றும் ஒன்பது மாத கைக்குழந்தையுடனும் மூன்று ஆண்களுமாக ஒன்பது பேர். என்னையும் என் மனைவியையும் தவிர யாரும் கடல் விமானப் பயணம் பற்றி பெரிதாக அலட்டிக் கொள்ளவில்லை. சாதாரணமாக நடந்துகொண்டனர். அவர்கள் பல முறை கடல் விமானத்தில் பயணம் செய்து இருக்கிறார்கள் என்பதை பின்பு அவர்களிடம் பேசியபோது தெரிந்து கொண்டேன்.

காலை மணி 10.30 நாங்கள் கொண்டு வந்த சுமைகளை எடை பார்க்கும் எந்திரத்தில் எடை போட்டபின் (ஒருவருக்கு 5 கிலோ மட்டுமே அனுமதி) 'போர்டிங் பாஸ்' கொடுத்தார்கள். அதனைப் பெற்றுக்கொண்டு கடல் விமானத்தில் ஏறினோம். கடல் விமானத்தைப் பார்த்ததும் தாயகத்துத் தென்காசி விஸ்வநாதர் கோவிலுக்கு முன்பாக நிற்கும் தேர் நினைவுக்கு வந்தது. நான்கு சக்கரங்கள் உள்ள அடிப்பகுதிக்கு மேல் தேரின் இதர பகுதிகள் தனியாக அமைக்கப்பட்டு இருக்கும். அதுபோல கடல் விமானத்தில் அடிப்பகுதி நீரில் மிதப்பதற்கு ஏற்றாற்போல் இரண்டு மிதவைகளும் அதில் ஒரு மிதவைக்கு இரண்டு சக்கரங்கள் என நான்கு சக்கரங்களும் கொண்ட அடிப்பகுதிக்கு மேல் விமானத்தை உட்காரவைத்திருப்பதைப் போலத் தெரியும். கடல் விமானத்தைப் பார்த்ததும் எனக்கு சிறிய தேர் போலத் தென்பட்டது.

கடல் விமானத்தில் பறத்தல் நீண்டநாள் கனவு. முதன்முதல் கடல் விமானத்தில் பயணம். அதுவும் மனைவியுடன். கிராமத்தில் முதன் முதல் வாடகைகாரில் (Taxi) ஏறிய மாணவப்பருவ மகிழ்ச்சியான நிகழ்ச்சி மீண்டும். கடல் விமானத்தில் கால்

வைத்தபோது எனக்குள் குறுகுறுத்ததை என்னால் தடை செய்ய முடியவில்லை. எத்தனையோ முறை ஆகாய விமானத்தில் பயணம் செய்து இருக்கிறேன். ஒவ்வொரு ஆண்டும் தமிழ் நாட்டுக்கு வரும்போதெல்லாம் ஆகாய விமானத்தில்தான் பயணம். அப்போதெல்லாம் இல்லாத ஒரு பரவசம் இப்போது எனக்குள் ஊற்றெடுக்கிறது.

நாள்தோறும் நாங்கள் குடியிருக்கும் எங்கள் வீட்டுக்கு மேலே கடல் விமானம் (Sea Plane), உலங்குவான் (Helicopter), ஆகாயவிமானம் (Aeroplane) போன்றவைகள் பறந்து செல்வதைப் பார்த்திருக்கிறோம். ஒருநாள் என் மனைவி இந்த ஆகாய விமானத்தில் பலமுறை பயணம் செய்துவிட்டோம். இந்தக் கடல் விமானம், உலங்குவான் ஆகிய இரண்டிலும் பயணம் செய்யவில்லை. நீங்கள் அரசுப்பணியிலிருந்து ஓய்வுபெற்ற பின்பு ஊருக்குப் போய்விடுவோமல்லவா. அதற்குமுன் ஒருமுறை பயணம் செய்ய முடியுமா? என்று கேட்க, அந்த ஆசைதான் கடல்விமானப் பயணமாக உருவெடுத்தது.

கடல் விமானங்கள் பற்றி சில செய்திகளை இங்கே குறிப்பிட்டேயாக வேண்டும்.

ஆகாயத்திலே பறக்கின்ற விமானங்கள் கேள்விப்பட்டிருக் கிறோம். அது என்ன கடல் விமானம்? சாதாரண சிறிய் ரக நிலையான இறக்கைகளைக் கொண்ட நீர் நிலைகளில் தரை யிறங்கக் கூடியதும் நீர் நிலைகளிலிருந்து மேலெழக்கூடியதுமான விமானங்களே கடல்விமானங்கள் என்று அழைக்கப்படுகின்றன. இவ்வகை விமானங்களை இரண்டு வகைகளாகப் பகுக்கலாம். ஒன்று மிதவை விமானங்கள் (Float planes), இன்னொன்று பறக்கும் படகுகள் (Flying boats) இவ்விரண்டு வகை விமானங்களுக்கும் அடிப்படையில் பல வேறுபாடுகள் உண்டு. இரண்டு வகை விமானங்களும் ஒரேவிதமான பயன்பாட்டில் இருந்தாலும் உடலமைப்பில் வேறுபடுகின்றன.

1. மிதவை விமானங்கள் (Floating Planes)

மிதவை விமானங்கள் தண்ணீரில் தரையிறங்கி மேலெழக் கூடிய வகையில் நீரில் மிதப்பதற்கு ஏற்ற மிதவை அமைப்புக்களைக் கொண்டு வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. சாதாரண ஆகாய விமானங்களின் உடலமைப்பைக் கொண்ட மிதவை விமானங்கள் ஆகாய விமானங்களின் அடிப்பாகத்தில் அமைந்துள்ள சக்கரங்களுக்குப் பதிலாக மிதவைகளைக் கொண்டுள்ளன. அந்த மிதவைகளுக்கு அடியில் சக்கரங்களைக் கொண்டு அமைக்கப்பட்டுள்ளன. கடல் விமானங்கள் கடலில் மட்டுமே இறங்கக் கூடியதில்லை. கடலிலும் கரையிலும் இறங்கக் கூடிய ஈரூடக வான்கலங்கள் (Amphibious) அமைப்பினைக் கொண்டவை. பொதுவாகச் சிறியவகைக் கடல் விமானங்களே இவ்வகைக்குள் அடங்குகின்றன.

2. பறக்கும் படகுகள் (Flying Boats)

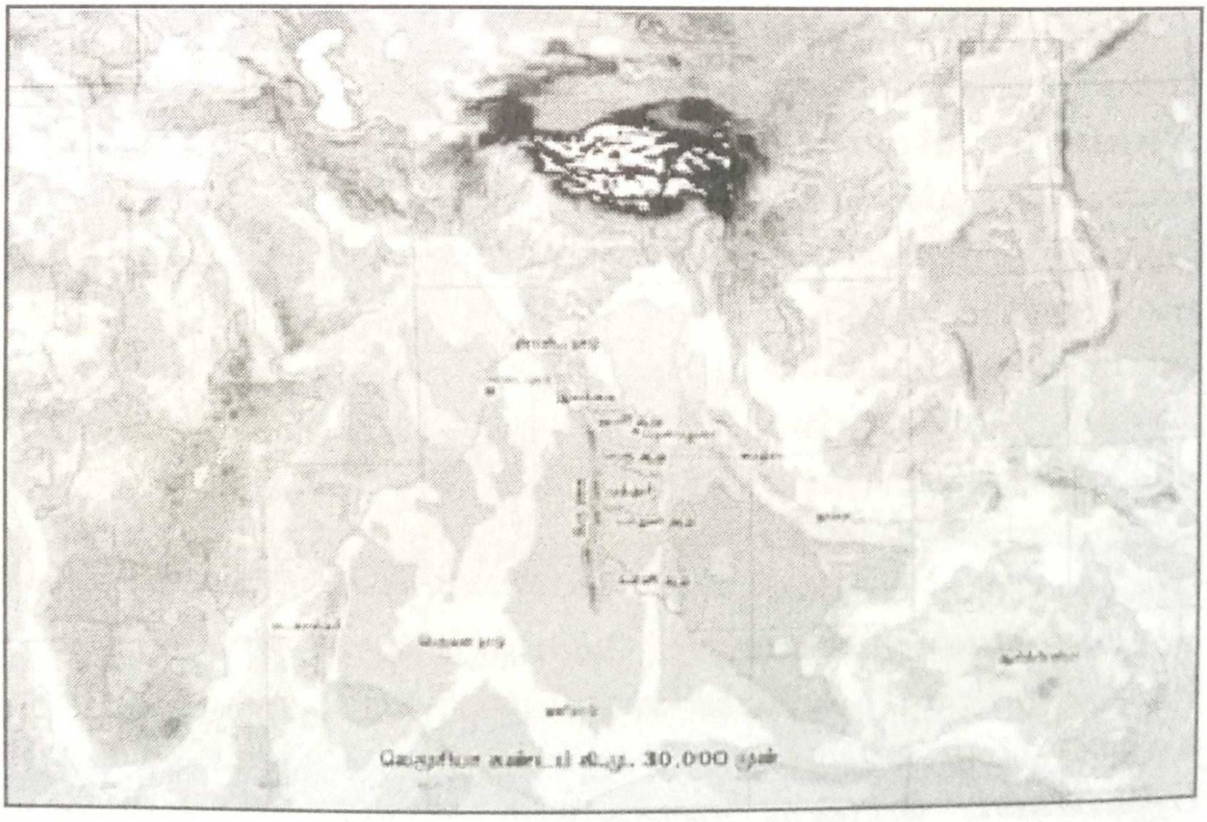
பறக்கும் படகுகள் வகை விமானங்கள் மிதவை விமானங்களைப் போலில்லாமல் ஒரு படகின் அமைப்பையும் விமானத்தின் அமைப்பையும் கொண்டவை. இவ்வகை விமானங்களின் அடிப்பகுதி தண்ணீரில் மிதப்பதற்கு ஏற்ப படகின் அடிப்பகுதியைக் கொண்டும், மேல்பகுதி வானத்தில் பறப்பதற்கு ஏற்ப சாதாரண விமானங்களைப் போன்ற இரண்டு இறக்கைகளைக் கொண்டும் அமைக்கப்படுள்ளன. படகின் அடிப்பகுதியினைப் போன்று இருந்தாலும் தரையில் இறங்குவதற்குப் படகு போன்ற அமைப்பின் அடிப்பகுதியில் சக்கரங்கள் அமைக்கப்பட்டிருக்கும். இவ்வகை விமானங்களும் கடலிலும்

கரையிலும் இறங்கக்கூடிய ஈரூடக வான்கலங்கள் (Amphibious) அமைப்பினைக் கொண்டவைகளாக அமைக்கப்பட்டுள்ளன.

கடல் விமானப் பயன்பாடு

"ஆஸ்திரேலியாவில் உள்ள சிட்னி நகரில் 'ரோஸ்பே' பகுதியில் நீரில் சென்றபடியே வானில் பறந்து உயரும் கடல்விமானம் சிட்னி நகரில் துறைமுகம், போண்டே கடற்கரைப் பகுதி, ஓப்ராஹவுஸ் போன்ற பல இடங்களைச் சுற்றித் தாழ்வாகப் பறந்து அரிய காட்சிகளை சுற்றுலாப் பயணிகளுக்குக் காண்பித்து விட்டு அரைமணி நேரத்தில் புறப்பட்ட இடத்திற்கே வந்துவிடும்."

இலங்கையில் விடுதலைப்புலிகள் கடல்விமானங்கள் மூலம் பல தாக்குதல்கள் நடத்தியதாக இணையதளங்கள் குறிப்பிடு கின்றன.



அண்மைய அகழ்வாராய்ச்சியில் கடல் கொண்ட லெமூரியாக் கண்டத்தின் (குமரிக்கண்டம்) பரப்பளவு இன்றைய

இந்தியாவைவிடப் பெரியதாக இருந்தது. இதன் வடக்கெல்லை இந்தியாவுடனும், தெற்கெல்லை உலகத்தின் தென்கோடியிலும், கிழக்கெல்லை ஆஸ்த்திரேலியாவாகவும், மேற்கெல்லை ஆப்பிரிக்காவின் மடகாஸ்கராகவும் இருந்ததாகக் கூறுகின்றன. அதன் ஒரு பகுதியான இலங்கை தற்போது இருப்பதைப் போன்று தீவாக இல்லாமல் இந்தியாவுடன் சேர்ந்து ஒரே நாடாக இருந்தது. இலங்கை இப்போதுள்ளதை விட ஏழுமடங்கு அதிகமான பரப்பளவைக் கொண்டிருந்தது.

தினமணி நாளேட்டில் 15.3.1980இல் வெளியான ஒரு செய்தி. “ஆஸ்திரேலியாவில் ‘மொய்தீன் பக்ஷ்’ என்னும் ஒரு இந்தியக் கப்பலின் உடைபாடுகள் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளன. அந்தக் கப்பலில் தமிழ் எழுத்துக்கள் கொண்ட ஒரு உலோக மணியும் கண்டுபிடிக்கப்பட்டுள்ளது. இது நடந்தது 1986இல். இன்றும் நியுசிலாந்து நாட்டிலுள்ள அருங்காட்சியகத்தில் பாதுகாக்கப்பட்டு வருகிறது. இதனை மும்பையில் உள்ள இந்தியக்கடற்படையின் அரும்பொருட்காட்சியகத்தின் காப்பாளர் கேப்டன் சங்கர் தெரிவித்துள்ளார்” என்று குறிப்பிடப் பட்டுள்ளமை சிந்திக்கவேண்டிய செய்தியாகும்.

கடல் விமானத்தின் அமைப்பு

கடல் விமானம் சாதாரணமான விமானங்களைப் போல இல்லாமல் அதன் அடிப்பாகத்தில் கடலில் இறங்கவும், கடல்நீரில் ஓடிச்சென்று உயரே பறக்கவும் ஏற்றாற்போல் அதன் இரண்டு பக்கங்களிலும் நீண்ட மிதவைகளைக் கொண்டு அமைக்கப் பட்டுள்ளது. வானத்தில் பறந்து செல்லும்போது பெரிய கழுகு தன் இரண்டு கால்களில் இரையைக் கவ்விக்கொண்டு செல்வதைப் போலத் தெரியும். கடலில் இறங்கும்போது அன்னப்பறவை தன் இரண்டு இறக்கைகளை விரித்தபடி நீரில் இறங்குவதைப்போன்று இருக்கும். இரண்டு சிறிய படகுகள் (ஓடி. அதாவது மரத்துண்டைக் குடைந்து செய்யப்பட்ட படகு) மீது விமானத்தை உட்கார வைத்ததைப் போன்று தெரியும்.

அந்தமானில் உள்ள கடல் விமானம் 11 பேர் உட்கார்ந்து பயணம் செய்யக்கூடிய வகையில் வடிவமைக்கப்பட்டது. 9 பயணிகளும் இரண்டு விமான ஓட்டுநர்களும் (பைலட்) ஆக 11 பேர். நாம் பயணம் செய்யும் பெரிய விமானத்தில் விமானிகள் அறை தனியாக இருக்கும். அதனை 'காக்பிட்' என்று சொல்வார்கள். சாதாரண பயணிகளுக்கென்று தனியாகவும் பிஸினஸ் க்ளாஸ் என்று பணக்காரர்களுக்கென்று தனியாகவும் (நடுவில் திரை) விமானப் பணிப்பெண்களுக்கென்று விமானத்தின் முன்னும் பின்னும் சிறிய அளவிலான தனி அறைகளென பல பகுதிகள் ஒரு பெரிய பங்களாபோல இருக்கும். ஆனால் கடல் விமானம் எளிய குடிசை வீட்டைப்போல இருக்கும். ஒரு குடிசையில் ஒரேஅறைதான் இருக்கும். ஒரே அறையில் சமையல் அறை, வரவேற்பறை, தூங்கும் அறை இருப்பதைப்போல ஒளிவு மறைவு இல்லாமல் எல்லாம் ஒரே அறையில் இருக்கிறது.

கடல் விமானத்தின் நடுவில் சிறிய நடைபாதை அமைத்து அதன் இரண்டு பக்கங்களிலும் பக்கத்திற்கு ஒருவர் அமரும் வகையில் இருக்கை அமைக்கப்பட்டிருக்கும். பின்னாலுள்ள கடைசி இருக்கையில் பேருந்திலுள்ள கடைசி இருக்கையைப் போன்று நீளமாக மூன்றுபேர் ஒன்றாக அமரும் விதத்தில் அமைக்கப்பட்டு இருக்கிறது. கடல் விமானத்தில் இரண்டு பக்கங்களிலும் அழகிய அந்தமான் காட்சிகளைப் பார்த்துக் கொண்டே பயணிக்கலாம். விமானத்தில் உள்ளதைப்போல பெல்ட் அணிந்து கொள்ள வேண்டும். விமானப்பயணத்தின் போது ஏன் பெல்ட் அணிய வேண்டும்? பெல்ட் அணியா விட்டால் என்ன நேரும் என்பதனைப் பார்ப்போம்.

ஒரு விமானம் பறக்கும்போது நான்கு விசைகள் செயல்படும்.

1. புவிஈர்ப்புவிசை (Force of gravity)
2. மேல்நோக்குவிசை (Lift)
3. முன்புறம் எஞ்சினின் உந்துவிசை (Thrust from the engine)
4. எதிர்க்காற்றினால் உண்டாகும் தடை (Drag to the Air resistance).

விமானம் செலுத்தும் விமானி இந்த நான்கு விசைகளையும் சமப்படுத்தி விமானத்தைச் செலுத்துகிறார்கள். நான்கு விசைகளும் 'செண்டர் ஆப் கிராவிடி மற்றும் செண்டர் ஆப் பிரஷர்' என்ற இரண்டு புள்ளிகளில் செயல்படும். விமானம் புறப்படும்போதும் இறங்கும்போதும் பயணிகள் இருக்கையைவிட்டு எழுந்தால் அது விமானத்தின் 'செண்டர் ஆப் கிராவிட்டியை'ப் பாதிக்கும். அத்துடன் விமானத்தில் எப்போது பெல்ட் போட்டாலும் இறுக்கமாகத்தான் பெல்ட் போடவேண்டும். விமானம் பெரும்பாலும் ஏறும்போதும் இறங்கும் போதும்தான் விபத்துக்குள்ளாகும். இறுக்கமாகப் பெல்ட் போட்டால் அந்த சமயத்தில் அடிபடாமல் பெல்ட் பாதுகாக்கும். அதனால்தான் விமானத்தில் ஏறியவுடன் 'சீட் பெல்ட் அணிந்து கொள்ளுங்கள்' என்று அறிவிப்பதுடன் விமானப் பணிப்பெண்கள் ஒவ்வொரு பயணியையும் சோதிக்கிறார்கள்.

கடல் விமானக் காட்சிகள்

காலை மணி 10.40. சீட்பெல்டை அணிந்து கொள்ளுங்கள் விமானம் புறப்படப்போகிறது என்ற துணை விமானியின் அறிவிப்பைக் கேட்டதும் வேகமாக இடுப்பு பெல்டை அணிந்து கொண்டேன். முன் இருக்கையில் இருந்த என் மனைவியையும் அணிந்து கொள்ள உதவினேன். கடல் விமானத்தில் புறப்பட்டதும் எனக்குத் தகவல் சொல்லுங்கள் என்று மருமகன் தினேஷ் கண்ணன் கேட்டுகொண்டதற்கு இணங்க டிக்லிப்பூருக்கு கைபேசியை எடுத்துத் தகவல் சொன்னேன். விமானம் புறப்பட்டது. வீர் சாவர்கர் பன்னாட்டு விமான நிலைய ஓடு தளத்தில் பெரிய விமானங்களைப் போல கடல் விமானமும் மெதுவாக ஓடி பின் விரைவாக ஓடி சீக்கிரமாகவே ஓடுதளத்தை விட்டு மேலெழும்பியது. எல்லா விமானங்களையும் போலவே கடல் விமானமும் பறந்து பாத்துபஸ்திக்கு மேலே வலதுபுறமாகத் திரும்பி மீண்டும் வலதுபுறமாகத் திரும்பி வடக்கு நோக்கி பயணிக்கத் தொடங்கியது.

முதல் கடல் விமானம் (First Commercial Sea Plane)

அந்தமான் நிக்கோபார்த் தீவுகளின் முதல் கடல் விமானம் (First Commercial Sea Plane) *2011* ஜனவரி மாதம் *23* ஆம் நாள் தொடங்கியது. இதனை அப்போதிருந்த தீவின் துணைநிலை ஆளுநர் திரு. பூபேந்தர் சிங் தொடங்கிவைத்தார்.

இந்தக் கடல் விமானம் ஒரு வெளிநாட்டுத் தயாரிப்பாகும். 'பவன் ஹென்ஸ் ஹெலிகாப்டர்ஸ் லிமிடெட்' என்ற தனியார் நிறுவனமும் 'அந்தமான் தீவு நிர்வாகமும்' இணைந்து கடல் விமானப் பயணத்தை ஏற்பாடு செய்து இருக்கிறார்கள். விமானி வெளிநாட்டினைச் சேர்ந்தவர் என்பது குறிப்பிடத்தக்கது.

இப்போது விமானம் போர்ட்பிளேயர் சாத்தம் தீவுக்குமேல் பறக்கிறது. எவ்வளவு அழகான காட்சி! அழகான அந்தமான் துறைமுகம், அதில் குட்டி குட்டியாய் கப்பல்கள், சிறு கோடுபோல அருது பகுதியையும் சாத்தம் தீவையும் இணைக்கும் பாலம் அழகாகத் தெரிகிறது. சாத்தம் தீவில் ஆசியாவிலேயே பெரிய மர ஆலைகளில் ஒன்றான தானியங்கி மர ஆலை உள்ளது. அந்தமானில் அமைக்கப்பட்ட முதல் இயற்கைத் துறைமுகம் இந்த சாத்தம் துறைமுகம். இந்தத் துறைமுகம் மிகச்சிறிய துறைமுகமாக இருப்பதால் இன்று அருகிலுள்ள அருது துறைமுகமே கப்பல் போக்குவரத்துக்குப் பயன்படுகிறது. சாத்தம் துறைமுகம் இப்போது பொருட்கள் ஏற்றிச்செல்லும் உள்தீவுப் படகுகளுக்காகவும் பம்புபிளாட் மற்றும் வைப்பர்தீவுகளுக்குச் செல்லும் பயணிகளின் மற்றும் வாகனங்களை ஏற்றிச்செல்ல பயன்படுகிறது.

சாத்தம் தீவு அந்தமான் வரலாற்றில் மிக முக்கியமானதாகக் கருதப்படுகிறது. ஆங்கிலேயர் காலத்தில் இதன் பெயர் 'மார்க் தீவு.' சாத்தம் தீவைத் தாண்டியதும் பம்புபிளாட், விம்பர்லிகஞ்ச் வழியாக கடலுக்கு மேலே கடல் விமானம் பறக்கிறது. என் மனமும் தமிழன் தொலைத்த தொழில்நுட்பம் என்ற இணையதள செய்தியினை அசைபோட்டது.