



திசைகள்

PP19723/10/2022(035349)

THISAIGAL

வாய்மையின் வழிகாட்டி



தேசிய

மிருகக்காட்சி
சாலையின்

மறுமலர்ச்சி

திருவள்ளூர் ஆண்டு 2057 பராவ ஆண்டு சித்திரை மாதம் ஹரிஜி 1447 துல்காய்தா மே 2026

பயணம் 1 பாதை 8 40 பக்கங்கள்

டத்தோ ஸ்ரீ ரமணனைக்

கவிழ்க்கச்

சதிவலையா?

மலேசிய இந்தியர்களுக்குக் கிடைத்துள்ள அதிகாரப் பலத்தைப் பறிக்கத் துடிக்கும் நிழல் மனிதர்களின் ஆட்டம் தொடங்கிவிட்டது! துடிப்பான செயல்பாடுகளால் இந்தியச் சமுதாயத்தின் விடிவெள்ளியாகத் திகழும் அமைச்சர் டத்தோ ஸ்ரீ ரமணன் ராமகிருஷ்ணனைச் சுற்றி, பொறாமைத் தீயால் சதிவலைகள் பின்னப்படுகின்றன. நமக்குக் கிடைத்துள்ள இந்த அரிய பிரதிநிதித்துவத்தைக் குலைக்க நடக்கும் முயற்சிகளை முறியடிக்க வேண்டிய கட்டாயத்தில் நாம் இருக்கிறோம். வீழ்த்த நினைக்கும் சக்திகள் யார்? நாம் கோட்டை விடப் போகும் அபாயம் என்ன?

விரிவான செய்தி உள்ளே...



சொன்னதைச் செய்த

ஆலயக

காவலன்



புக்கிட் மெர்தாஜம் நாயகன்

டாக்டர் ஏகப்பன்

"கல்வியும் சமயமும் இரு கண்கள்" எனச் செயல்படும் பினாங்கு மாநில ஆட்சிக்குழு உறுப்பினர் டத்தோ ஸ்ரீ சுந்தராஜு சோமு, பிறை வாழ் மக்களின் நம்பிக்கையாக உருவெடுத்துள்ளார். இந்து ஆலயங்களின் நில உரிமைக்காகக் குரல் கொடுப்பதுடன், 17 லட்சம் ரிங்கிட் மதிப்பிலான திருப்பணித் திட்டத்தைச் செயல்படுத்தித் தனது வாக்குறுதியை மெய்ப்பித்துள்ளார்.

மலேசியத் திருநாட்டின் வரலாற்றில் தடம் புதித்த இந்தியச் சமுதாயத்தின் ஆளுமைகளை நாம் மறந்து விட்டோமா? புக்கிட் மெர்தாஜம் நகராட்சியின் முதல் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்டத் தலைவர் மற்றும் பினாங்கு மாநிலத்தின் முன்னாள் ஆட்சிக்குழு உறுப்பினர் டாக்டர் எம்.பி.எல். ஏகப்பன் அவர்களின் தியாகம் நிறைந்த வாழ்வை வெளிச்சமிட்டுக் காட்டுகிறது 'Heart of Service' எனும் புதிய நூல்.

விரிவான செய்தி உள்ளே...

விரிவான செய்தி உள்ளே..



இருளில் தொடங்கும் பயணம்: கண்ணீர்க் கதை

ஒவ்வொரு நாளும் வாழ்வாதாரத்திற்காக ஜோகூர் - சிங்கப்பூர் எல்லையைக் கடக்கும் லட்சக்கணக்கானத் தொழிலாளர்களின் வாழ்க்கை, போராட்டங்கள் நிறைந்த ஒரு தீராதக் கதையாகவே உள்ளது. அதிகாலை 3 மணிக்கே தொடங்கும் இவர்களின் பயணம், தூக்கமின்மை, நீண்ட நேரக் காத்திருப்பு மற்றும் சாலை விபத்து அபாயங்கள் எனப் பல சவால்களை உள்ளடக்கியது.

விரிவான செய்தி உள்ளே ...



டத்தோ ஸ்ரீ ரமணன் இந்தியச் சமுதாயத்தின் அரண்; முறியடிக்கப்பட வேண்டும் முட்டுக்கட்டைகள்

தலைபங்கம்

மலேசிய அரசியலில் இந்தியச் சமுதாயத்தின் பிரதிநிதித்துவம் என்பது காலத்தின் தேவைக்கேற்ப மாற்றங்களைக் கண்டு வருகிறது. ஒரு காலத்தில் 'ஒரே ஓர் அமைச்சர்' என்ற நிலையில் இருந்து, இன்று இரண்டு முழு அமைச்சர்கள் என்ற பலமான நிலைக்கு நாம் உயர்ந்திருக்கிறோம். இந்த மாற்றத்தில், சுங்கை பூலோ நாடாளுமன்ற உறுப்பினரும், தற்போதைய மனிதவள அமைச்சருமான டத்தோ ஸ்ரீ ரமணன் ராமகிருஷ்ணன் அவர்களின் பங்கு மிக முக்கியமானது.

தொழில்முனைவோர் மற்றும் கூட்டுறவு மேம்பாட்டுத்துறை துணை அமைச்சராக இருந்த போதே, தமது அமைச்சுக்கு உட்பட்ட பல்வேறு ஏஜென்சிகள் வழியாக இந்தியச் சமுதாயத்திற்கு ஆக்ககரமானத் திட்டங்களை வாரி வழங்கியவர் ரமணன். "சொல்வதை விடச் செயலே முக்கியம்" என்பதற்கு இணங்க, அவர் முன்னெடுத்தத் திட்டங்கள் அடித்தட்டு இந்தியக் குடும்பங்களின் பொருளாதார மேம்பாட்டிற்கு வித்திட்டன என்பதை யாராலும் மறுக்க முடியாது.

தற்போது பி.கே.ஆர் கட்சியின் தேசிய உதவித் தலைவராகவும், மனிதவள அமைச்சராகவும் பதவி உயர்வு பெற்றுள்ள அவர், 'தர்ம மடானி', 'வெற்றி' (VETRI) போன்ற காத்திரமானத் திட்டங்கள் மூலம் இந்தியச் சமுதாயத்தின் வாழ்வாதாரத்தை அடுத்தக் கட்டத்திற்கு நகர்த்திச் செல்கிறார். நீண்ட காலத்திற்குப் பிறகு இந்தியச் சமுதாயத்திற்கு ஒரு துடிப்பான, அணுகக்கூடிய ஒரு முழு அமைச்சர் கிடைத்திருப்பது நமக்குக் கிடைத்துள்ள பெரும் பலம்.

ஆனால், துரதிர்ஷ்டவசமாக, சிறப்பாகச் செயல்படும் ஒரு தலைவரை வீழ்த்துவதற்கு அரசியல் களத்தில் சில சதி முயற்சிகள் அரங்கேற்றப்படுவதாகத் தகவல்கள் கசிகின்றன. இதில் வேதனையான விஷயம் என்னவென்றால், இந்தியச் சமுதாயத்தைச் சேர்ந்த சில அதிருப்தியாளர்களே இந்தச் சதித் திட்டங்களுக்குத் துணைப் போவதாகக் கூறப்படுகிறது. நண்டுக் கதை போல, ஒருவன் மேலே ஏறும் போது காலைப் பிடித்து இழுக்கும் இத்தகையப் போக்கு நமது சமுதாயத்தின் முன்னேற்றத்தையே பின்னுக்குத் தள்ளும்.

தனிப்பட்ட விருப்பு வெறுப்புகளுக்காகவும், அரசியல் ஆதாயங்களுக்காகவும் ஒரு செயல்திறன் மிக்க அமைச்சரைக் கவிழ்க்க நினைப்பது ஒட்டுமொத்த இந்தியச் சமுதாயத்திற்கும் செய்யும் துரோகமாகும். இன்று நமக்குத் தேவை ஒற்றுமை. ரமணன் போன்ற தலைவர்கள் வலுவாக இருந்தால் மட்டுமே, அரசாங்கத்தின் திட்டங்கள் தடையின்றி நம் மக்களை வந்தடையும்.



துணை அமைச்சராக இருந்த குறுகிய காலத்திலேயே, அதிகாரத்துவச் சிக்கல்களைத் தாண்டி இந்தியச் சமுதாயத்திற்கான நிதியை எவ்வாறு பெற்றுத் தருவது என்பதை அவர் நிரூபித்துக் காட்டினார். இன்று மனிதவள அமைச்சராகப் பொறுப்பேற்ற பின், நாட்டின் ஒட்டுமொத்தப் பொருளாதார வளர்ச்சியை முன்னெடுக்கும் அதே வேளையில், இந்திய இளைஞர்களுக்கான திறன் மேம்பாட்டுப் பயிற்சிகளிலும் அவர் காட்டி வரும் வேகம், அவருக்குள்ள நிர்வாகத் திறமைக்குச் சான்றாகும்.

அவர் அறிமுகப்படுத்தியத் திட்டங்கள் வெறும் காத்திரத்தோடு நின்று விடவில்லை. அமானா இக்தியார் (AIM) மற்றும் தெக்குன் (TEKUN) போன்ற அமைப்புகளின் வாயிலாக இந்தியத் தொழில்முனைவோருக்குக் கிடைத்துள்ள நிதியுதவி, பல குடும்பங்களின் அடுப்பங்கரையில் ஒளியேற்றியுள்ளது. இத்தகைய நேரடிப் பலன்களைத் தரும் ஒரு தலைவரை முடக்குவது, அந்தப் பயன்களை அனுபவிக்கும் சாதாரண ஏழை எளிய மக்களின் வாழ்வாதாரத்தைப் பறிப்பதற்குச் சமமாகும்.

அரசாங்கத்தின் உயர்மட்டப் பதவிகளில் இருப்பவர்கள் பல நேரங்களில் சமுதாயப் பிரச்சினைகளைப் பேசத் தயங்குவதுண்டு. ஆனால், ரமணன் அவர்கள் தமக்குக் கொடுக்கப்பட்ட அதிகாரத்தைப் பயன்படுத்தி, இந்தியச் சமுதாயத்தின் கோரிக்கைகளை அமைச்சரவையிலும் பிரதமரிடமும் துணிச்சலுடன் முன்வைத்து வருகிறார். இத்தகைய ஒரு 'வலிமையான

குரலை' நசுக்க நினைப்பது, நமது சமூகத்தின் பிரதிநிதித்துவத்தைப் பலவீனப்படுத்தும் செயலாகும்.

அரசியல் ரீதியாக அவரை எதிர்கொள்ள முடியாதவர்கள், குறுக்கு வழியில் அவரைக் கவிழ்க்க நினைப்பது கோழைத்தனமானது. சமுதாய முன்னேற்றத்தை விடத் தங்களின் சுய லாபமே முக்கியம் எனக் கருதும் சில அதிருப்தியாளர்கள், எதிர்த் தரப்பினரோடு கைகொர்த்துக் கொண்டு செயல்படுவது கண்டிக்கத்தக்கது. இவர்களின் சதித் திட்டங்களுக்குப் பின்னால் இருப்பது சமுதாய நலன் அல்ல, தனிநபர் காழ்ப்புணர்ச்சி மட்டுமே.

மலேசியாவின் தற்போதைய அரசியல் சூழலில், இந்தியர்களுக்கான வாய்ப்புகள் முறையாகப் பகிரப்பட வேண்டும் என்றால், ரமணன் போன்ற செல்வாக்கு மிக்க அமைச்சர்களின் நிலைத்தன்மை மிக அவசியம். ஒருவரை ஒருவர் காலைப் பிடித்து இழுக்கும் பழைய அரசியலைத் தூக்கியெறிந்து விட்டு, ஆக்கப்பூர்வமாகச் செயல்படும் தலைவர்களுக்குப் பின்னால் நாம் அணி திரள வேண்டும். நமது ஒற்றுமையே அவருக்குப் பாதுகாப்பான அரணாக அமைய வேண்டும்.

ஒரு தலைமை உருவாகப் பல ஆண்டுகள் ஆகின்றன. ஆனால், அதைச் சிதைக்க ஒரு சில நொடிகள் போதும். டத்தோ ஸ்ரீ ரமணன் மீது சுமத்தப்படும் ஆதாரமற்ற விமர்சனங்களும், அவருக்கு எதிராகச் சூழப்படும் சதிவலைகளும் உண்மையில் இந்தியச் சமுதாயத்தின் எழுச்சியைத் தடுக்கும் தடைகளே ஆகும். இந்தச் சூழ்ச்சிகளை முறியடிக்க வேண்டிய பொறுப்பு விழிப்புணர்வுள்ள ஒவ்வொரு குடிமகனுக்கும் உண்டு.

டத்தோ ஸ்ரீ ரமணன் அவர்களுக்கு எதிரான சதி முயற்சிகள் ஒருபோதும் வெற்றி பெறாது. ஏனெனில், அவரது உழைப்பும் அவர் செய்த சேவைகளும் மக்களிடம் நேரடித் தாக்கத்தை ஏற்படுத்தியுள்ளன. சதிகாரர்கள் தங்களின் போக்கை மாற்றிக் கொள்ளாவிட்டால், வரலாறு அவர்களைத் துரோகிகளாகவே அடையாளப்படுத்தும். 'திசைகள்' இதழ் எப்போதும் உண்மையான உழைப்பிற்கும், சமுதாயத் தலைவர்களுக்கும் துணை நிற்கும். நாம் ஒன்றிணைந்து நமது தலைவர்களைக் காப்போம்; அதன் மூலம் நமது எதிர்காலத்தைக் காப்போம்.

- இ.எம்.சாமி,
ஆசிரியர், திசைகள்

LDலேசியாவின் ஜோசூர் பாலம் (Causeway) சிமெண்ட் கட்டடம் அல்ல; அது நாள்தோறும் லட்சக்கணக்கானவர்களின் கனவுகளையும், வியாழ்வையையும் சுமந்து செல்லும் ஒரு வழித்தடம். ஜோசூர் மாநிலத்திலிருந்து சுமார் 3 முதல் 4 லட்சம் மலேசியர்கள் வாழ்வாதாரத்திற்காகத் தினசரி சிங்கப்பூருக்குச் செல்கின்றனர். இதில் பெரும்பாலோர் மோட்டார் சைக்கிள்களையே தங்களின் பிரதான வாகனமாகப் பயன்படுத்துகின்றனர். சிங்கப்பூருக்குச் செல்லும் ஒவ்வொரு தொழிலாளரும் முடிவற்ற காத்திருப்பு நிலையாக 8 மணி நேர வேலைக்காக 13 மணி நேரம் போராட வேண்டிய தூர்ப்பாக்கியத்திற்கு ஆளாகின்றனர். காலை 7 மணிக் குத தொடங்கும் பணிக்காக, ஒரு தொழிலாளி அதிகாலை 3 மணிக்கே தனது பயணத்தைத் தொடங்குகிறார். ஆயிரக்கணக்கான வாகனங்கள் அணிவகுத்து நிற்கும் நெரிசலில், குடிநூழைவுச் சோதனைக்காகப் பல மணி நேரம் காத்திருக்க வேண்டியுள்ளது.

8 மணி நேர உழைப்பிற்காக, பயணத்திலேயே சுமார் 5 முதல் 6 மணி நேரத்தைச் செலவிடும் அவர்கள், உடல் ரீதியாகவும் மன ரீதியாகவும் கடுமீ சோர்வுக்கு ஆளாகின்றனர். இரவு 8 மணிக்கு வீடு திரும்பும் ஒருவருக்கு, அடுத்த நாள் அதிகாலை எழுவதற்கான இடைவெளியில் போதிய உறக்கம் கிடைப்பதில்லை. இந்தத் தூக்கமின்மை அவர்களின் உயிருக்கே உலை வைக்கும் காரணியாக மாறுகிறது.



இருளில் தொடங்கும் பயணம்:

ஜோசூர் - சிங்கப்பூர் எல்லைத் தொழிலாளர்களின் கண்ணீர்க் கதை

ஓய்வுக்கான விழிப்புணர்வு அவசியமாகும். தங்களின் குடும்பத்திற்காக உயிரைப் பணயம் வைத்துப் பயணிக்கும் இவர்களை 'பொருளாதாரப் போர் வீரர்கள்' என்று சொன்னால் அது மிகையாகாது.

இரு நாட்டு அரசாங்கங்களுக்கான ஆலோசனைகள்

தற்போது சோதனை முயற்சியில் இருக்கும் கியூஆர் (QR) குறியீடு அடிப்படையிலான சோதனையை முழுமையாகச் செயல்படுத்த வேண்டும். இது மோட்டார் சைக்கிள் ஓட்டுநர்கள் வாகனத்தை விட்டு இறங்காமலேயே விரைவாகக் கடக்க உதவும். ஜோசூர் பாரு மற்றும் சிங்கப்பூர் இடையேயான விரைவு ரயில் திட்டத்தை ஆர்டிஎஸ் லிங்க் (RTS Link) காலதாமதமின்றி முடிப்பது சாலை நெரிசலைப் பெருமளவு குறைக்கும்.

எல்லையைக் கடந்தவுடன் அல்லது கடப்பதற்கு முன்னதாக தொழிலாளர்கள் 15-20 நிமிடங்கள் ஓய்வெடுக்க டிரான்சிட் ரெஸ்ட் லோன்ஸ் (Transit Rest Zones) உருவாக்கப்பட வேண்டும். அங்கு குடிநீர் மற்றும் முகத்தைக் கழுவிப் புத்துணர்ச்சி பெறும் வசதிகள் இருக்க வேண்டும்.

அனைத்துத் தொழிலாளர்களும் ஒரே நேரத்தில் (காலை 7-8 மணி) வேலைக்கு வருவதைத் தவிர்த்து, வலிபட்ட முறைகளை மாற்றியமைக்கலாம். இது எல்லை நெரிசலைப் பிரிக்கும்.

உழியர்கள் சிங்கப்பூரிலேயே தங்குவதற்கு



நிறுவனங்கள் ஓரளவு நிதி உதவி வழங்கினால், தினசரிப் பயணத்தின் அபாயம் குறையும். விபத்தில் சிக்கி உயிரிழக்கும் மலேசியத் தொழிலாளர்களின் குடும்பத்திற்கு உடனடி நிதி உதவி கிடைக்கச் சிறப்புப் பாதுகாப்புத் திட்டங்களை நிறுவனங்கள் செயல்படுத்த வேண்டும்.

தொழிலாளர்களுக்கான பாதுகாப்பு ஆலோசனைகள்

முடிந்தவரை மோட்டார் சைக்கிள் பயணத்தைக் குறைத்து, பேருந்து அல்லது சக உழியர்களுடன் காரில் பயணம் செய்வதைத் தேர்ந்தெடுக்கலாம். இது உடல் சோர்வைக் குறைக்கும்.

வேலை முடிந்து வீடு திரும்பியதும் சமூக வலைத்தளங்களில் நேரத்தைச் செலவிடாமல், குறைந்தபட்சம் 6-7 மணி நேர ஆழ்ந்த உறக்கத்தை உறுதிச் செய்ய வேண்டும்.

விபத்தின் தீவிரத்தைக் குறைக்கத் தரமான ஹெல்மெட் மற்றும் பாதுகாப்பு ஜாக்கெட் அணிவது அவசியம். குடும்பத் தலைவன் சிங்கப்பூரில் வேலை செய்யும் போது, மலேசியாவிலும் சிங்கப்பூரிலும் அவருக்குச் சரியான பெர்சனல் ஆக்சிடண்ட் இன்சூரன்ஸ் (Personal Accident Insurance) இருப்பதை உறுதிச் செய்ய வேண்டும்.

எல்லைக் கடந்து வேலை செய்யும் தொழிலாளர்கள் தங்களுக்காக நெருக்கடி கால நிதியை ஏற்படுத்திக் கொள்ள வேண்டும். குறிப்பாக வருமானம் அதிகமாக வரும் போது ஆடம்பரச் செலவுகளைக் குறைத்து எதிர்காலப் பாதுகாப்பிற்காக ஒரு தொகையைச் சேமிப்பது இக்கட்டான சூழலில் குடும்பத்தைக் காக்கும்.

தவிர சிங்கப்பூர் அரசாங்கம் தனது டிஜிட்டல் குடிநூழைவுச் சோதனையை இமிகிரேசன் செக்போயின்ஸ் ஆதாரிடி (Immigration & Checkpoints Authority) மூலம் இன்னும் எளிமைப்படுத்துவதும், மலேசிய அரசாங்கம் ஜோசூர் பகுதியில் போக்குவரத்து மேலாண்மையை மேம்படுத்துவதும் மட்டுமே இப்பிரச்சனைக்கு நிரந்தரத் தீர்வைத் தரும் என்பது பொதுவான எதிர்பார்ப்பாகும்.

சாலையில் பறிபோகும் உயிர்கள்

உடல் அயர்வு மற்றும் தூக்கக் கலக்கத்தினால் மோட்டார் சைக்கிளை ஓட்டும் போது, ஒரு விநாடி கவனச் சிதறல் கூட மரணத்தை விளைவிக்கிறது. நல்ல வருமானம், சொந்த வீடு, குழந்தைகளின் கல்வி எனப் பல கனவுகளுடன் வெளியேறும் குடும்பத் தலைவன், பிணமாகத் திரும்பும் போது அந்தக் குடும்பத்தின் அஸ்திவாரமே ஆட்டம் கண்டு விடுகிறது. ஒரு விபத்து அல்லது உயிரிழப்பு ஏற்படும் போது அக்குடும்பம் பின்வரும் துயரங்களைச் சந்திக்கிறது:

1. பொருளாதாரச் சரிவு: குடும்பத்தின் ஒரே வருமான ஆதாரமாக இருப்பவர் உயிரிழக்கும் போது, அன்றாடத் தேவைகளுக்கே அக்குடும்பம் திண்டாடும் நிலைக்குத் தள்ளப்படுகிறது.

2. பிள்ளைகளின் விரிசல்கள்:

தந்தையின் வருமானத்தை நம்பி உயர்க்கல்வி மற்றும் கனவுகளில் இருந்த பிள்ளைகள், பாதியிலேயே படிப்பை நிறுத்தி விட்டு வேலைக்குச் செல்ல வேண்டிய நிர்ப்பந்தம் ஏற்படுகிறது.

3. பிள்ளைகளின் தவிப்பு:

பாதுகாப்பற்ற உணர்வு மற்றும் குடும்பத் தலைவனின் இழப்பு மனைவியையும் முதியவர்களையும் பெரும் மன உளைச்சலுக்கு ஆளாக்குகிறது.

4. கடன்கள்: வீடு அல்லது வாகனத் தவணைகளை (Loan) கட்ட முடியாமல் வீட்டை இழக்கும் அபாயமும் இவர்களுக்கு ஏற்படுகிறது.

அந்நியச் செலாவணி மற்றும் அதிக வருமானம் என்பது கண்ணுக்குத் தெரிந்த பலனாக இருந்தாலும், அதன் பின்னணியில் இருக்கும் இத்தகைய இழப்புகள் ஈடு செய்ய முடியாதவை. தொழிலாளர்களின் பாதுகாப்பை உறுதிச் செய்ய எல்லைகளில் விரைவான போக்குவரத்து வசதிகள் மற்றும் போதிய



கிள்ளான் நகரின் பழைய நினைவுகளில் இன்றும் அந்த மலைமேடு ஒரு மாம்மான மெளனத்தைச் சுமந்து நிற்கிறது. மாரா பேருந்து நிலையத்திற்கு எதிரே, ஜாலான் இஸ்தானா செல்லும் பாதையில் அமைந்திருந்த அந்த பழைய கிள்ளான் மருத்துவமனை மற்றும் அதை ஒட்டியிருந்த சீனரின் பிணப் பெட்டிக் கடை இன்றும் பலரின் தூக்கத்தைக் கலைக்கும் கதைகளைக் கொண்டது.

மரணத்திற்கும் வாழ்விற்கும் இடையிலான ஒரு மெல்லிய கோடாக அந்தப் பிணப் பெட்டிக் கடை விளங்கியது. "பிணப் பெட்டி என்பது வெறும் மரக்கட்டை அல்ல; அது ஒரு மனிதனின் இறுதிப் பயணம் தங்கும் சொகுசு இல்லம்" என்பார்கள் அங்கு வேலை செய்தவர்கள். ஒரு காலத்தில் அந்த கடையின் உரிமையாளர் அளித்த பேட்டி இன்றும் பலருக்கு நினைவிருக்கலாம்.

பிணப் பெட்டிக்கு அருகில் ஒரு பேய்:

“இரவு நேரங்களில் பெட்டிகள் தானாகத் திறக்கும் சத்தமும், யாரோ ஒருவர் அங்கே அமர்ந்து அழுவதும் கேட்கும்”

அந்தஸ்தின் அடையாளமா அல்லது ஆத்மாவின் தவிப்பா?

என்று அவர் கூறியது வெறும் விளம்பரமல்ல, அவர் அனுபவித்த நிஜம்.

அங்கே ஒரு நள்ளிரவில் நடந்த சம்பவம் இது. ஒரு வசதியான குடும்பத்தைச் சேர்ந்த வாலிபர் விபத்தில் இறந்து போனார். அவரது அந்தஸ்தைக் காட்டி, தேக்கு மரத்தினால் ஆன, தங்க முலாம் பூசப்பட்ட விலையுயர்ந்த பெட்டியை அக்குடும்பத்தினர் வாங்கினர். அன்று இரவு, கடையின் ஊழியர் ஒருவர் கடையைப் பூட்டிச் சென்ற போது, அந்த விலையுயர்ந்த பெட்டிக்கு அருகில் ஓர் உருவம் அமர்ந்திருப்பதைக் கண்டு உறைந்து போனார்.

அது வெறும் நிழலல்ல; அந்த பெட்டியையே ஏக்கத்துடன் பார்த்துக் கொண்டிருந்த ஒரு முதியவரின் உருவம். மறுபுறம், ஓர் எளிய தொழிலாளியின் சடலத்திற்காக மிகக் குறைந்த விலையில் ஒரு சாதாரணப் பெட்டியை ஓர் ஏழைத் தந்தை வாங்கிக் கொண்டிருந்தார்.

“எரிக்கப் போகும் உடலுக்கு எதற்கு இவ்வளவு விலை உயர்ந்த பெட்டி? ”

என்ற கேள்வி அங்கிருந்தவர்களிடம் எழுந்தது. ஆனால், அந்த ஏழைத் தந்தையோ, "என் மகன் வாழ்நாள் முழுவதும் தரையில் படுத்து உறங்கினான்; கடைசிப் பயணத்திலாவது அவன் ஒரு நல்ல படுக்கையில் உறங்கட்டும்" என்று அழுதார். அன்றிரவு, அந்த சாதாரணப் பெட்டிக்கு அருகில் எந்தப் பேயும் வரவில்லை; ஓர் அமைதியான நிசப்தம் மட்டுமே நிலவியது.

உண்மையில் பேய்கள் எங்கே இருக்கின்றன? மரக்கட்டைகளிலா அல்லது மனிதர்களின் ஆசைகளிலா? இறந்து போன ஆன்மாக்கள் தங்களின் பெட்டியின் விலையைப் பார்த்து வியப்பதில்லை. ஆனால், உயிருடன் இருப்பவர்கள்



தங்கள் கௌரவத்தை நிலைநாட்ட பிணப் பெட்டியின் விலையில் போட்டி போடுகிறார்கள். "செத்த பிறகு செய்யும் மரியாதை, உயிருடன் இருக்கும் போது செய்திருந்தால் அந்த ஆன்மா சாந்தியடைந்திருக்கும்" என்பதுதான் அந்தப் பழைய கடை உரிமையாளர் சொல்லாமல் சொன்ன உண்மை.

கிள்ளான், ஜாலான் இஸ்தானா சாலை வழியாக இன்றும் நள்ளிரவில் கடந்து செல்பவர்கள், அந்த பழைய கடை இருந்த இடத்தை ஒருவித நடுக்கத்துடனேயே பார்க்கிறார்கள். அந்தப் பிணப் பெட்டிக்கு அருகில் அமர்ந்திருந்த பேய், ஒருவேளை நம்மிடம் கேட்க நினைத்திருக்கலாம்: "மரணத்திற்குப் பிறகும் மனிதர்களுக்கு ஏன் இந்த அந்தஸ்துப் போர்?" என்று. விலை உயர்ந்த பெட்டியில் வைக்கப்பட்டாலும், சாதாரண துணியில் சுற்றப்பட்டாலும், அந்தப் பயணம் என்னவோ மண்ணை நோக்கியோ அல்லது நெருப்பை நோக்கியோதான்.



மலேசியாவின் வட மாநிலங்களான பினாங்கு மற்றும் கெடா இடையே நிலவி வரும் 'நீர் உரிமை' மற்றும் 'நில இறையாண்மை' தொடர்பான மோதல்கள் தற்போது நீதிமன்றப் படிகளை எட்டியுள்ளன. ஒரு பக்கம் வரலாற்று உரிமைகளை முன்னிறுத்தி கெடா மாநில அரசாங்கம் வாதிட, மறுபக்கம் அரசியலமைப்புச் சட்டத்தைக் கேடயமாகக் கொண்டு பினாங்கு தற்காத்துக் கொள்கிறது. இந்த வழக்கில் வெற்றி வாய்ப்பு யாருக்கு என்பதைச் சட்ட மற்றும் வரலாற்று ரீதியாக இங்கு காண்போம்.

நீர் உரிமைப் போராட்டம்: சுங்கை மூடா

கெடா மாநிலத்தின் உலு மூடா (Ulu Muda) வனப்பகுதியில் உற்பத்தியாகும் மூடா ஆறு, பினாங்கின் நீர் ஆதாரத்திற்கு உயிர்நாடியாக உள்ளது. ஆனால், கெடா மாநில அரசின் வாதமானது, மூடா ஆற்றின் நீர்ப் பிடிப்பு பகுதிகளைப் பாதுகாப்பதற்காக கெடா அரசு தனது வனப்பகுதிகளையும், பொருளாதார வாய்ப்புகளையும் தியாகம் செய்கிறது. இதற்கு இழப்பீடாக பினாங்கு மாநில அரசு, ஆண்டுக்கு 50 மில்லியன் ரிங்கிட் வழங்க வேண்டும் என்பது கெடாவின் கோரிக்கையாகும்.

இங்கு பினாங்கின் பலத்தையும் நாம் ஆராய வேண்டியுள்ளது. பினாங்கு அரசு 'ரிப்பாரியன் உரிமைகள்' (Riparian Rights) என்ற சர்வதேச நீர்ப் பகிர்வு விதியைப் பின்பற்றுகிறது. இதன்படி, ஓர் ஆறு தனது எல்லைக்குள் ஓடும் போது, அந்த நீரைப் பயன்படுத்த அந்த மாநிலத்திற்குச் சட்டபூர்வ உரிமை உண்டு. 1985-ஆம் ஆண்டு நிறைவேற்றப்பட்ட 'கெடா - பினாங்கு எல்லை மாற்றம் சட்டத்தின்படி, மூடா ஆற்றின் நடுப்பகுதி இரு மாநிலங்களுக்கும் இடையிலான எல்லையாகத் தீர்மானிக்கப்பட்டது.

அதே வேளையில் சட்டக் கோணத்தை ஆராய்ந்தால், தற்போதைய சட்டங்களின்படி, கீழ்நிலை மாநிலம் (Downstream state) மேல்நிலை மாநிலத்திற்கு (Upstream state) நீர் எடுப்பதற்காகக் கட்டணம் செலுத்த வேண்டும் என்று கட்டாயப்படுத்தும் தெளிவானச் சட்டம் மலேசியாவில் இல்லை. இது பினாங்கிற்கு வலுவான சட்டப் பாதுகாப்பை வழங்குகிறது.

நில இறையாண்மை மற்றும் குத்தகை விவகாரம்

பினாங்கு மாநிலம் கெடாவிடமிருந்து பிரிக்கப்பட்ட விதம் குறித்த வரலாற்றுப்



பினாங்கு - கெடா இடையிலான சட்டப் போர்: யாருக்குச் சாதகம்?

ஒரு நடுநிலை அலசல்

-இ.எம்.சாஹ்



பின்னணியைக் கெடா தற்போது மீண்டும் கையில் எடுத்துள்ளது. குறிப்பாக, கெடாவின் வாதமானது, 1786 மற்றும் 1791-ஆம் ஆண்டுகளில் பிரிட்டிஷ் அதிகாரிகளுடன் செய்யப்பட்ட உடன்படிக்கைகளின்படி, பினாங்கு தீவு மற்றும் செபராங் பிறை பகுதிகள் கெடாவிடமிருந்து "குத்தகைக்கு" மட்டுமே எடுக்கப்பட்டன என்று கெடா மந்திரி பெசார் டத்தோஹ் ஹாசி முகமட் நூர் வாதிடுகிறார். எனவே, பினாங்கு இப்போதும் கெடாவிற்குச் சொந்தமானது என்பது இவர்களின் வாதம்.

அதே வேளையில் முதலமைச்சர் சாவ் கோன் இயோ தலைமையிலான பினாங்கு அரசின் பலத்தையும் நாம் ஆராய வேண்டியுள்ளது. பினாங்கின் இறையாண்மை மலேசிய அரசியலமைப்பின் (Federal Constitution) கீழ் உறுதிச்

செய்யப்பட்டுள்ளது. 1957 சுதந்திர ஒப்பந்தம் மற்றும் 1963 மலேசிய ஒப்பந்தம் ஆகியவற்றில் பினாங்கு ஒரு தனித்துவமான மாநிலமாக அங்கீகரிக்கப்பட்டுள்ளது.

சட்டக் கோணத்தில் ஆராயும் போது, அரசியலமைப்புச் சட்டம் என்பது மலேசியாவின் உச்சபட்ச சட்டமாகும். சுமார் 200 ஆண்டுகளுக்கு முந்தைய வரலாற்று ஆவணங்களை விட, நடைமுறையில் உள்ள அரசியலமைப்புச் சட்டமே நீதிமன்றத்தால் பெரிதும் மதிக்கப்படும். அண்மையில் சூலு சுல்தானின் வாரிசுகள் சபா மீது தொடுத்த உரிமை கோரல் நிராகரிக்கப்பட்டதை இதற்கு உதாரணமாக வல்லுநர்கள் சுட்டிக் காட்டுகின்றனர்.

நீதிமன்றத்திற்கு இந்த வழக்குச் செல்லும் பட்சத்தில், சட்ட ரீதியாக பினாங்கு மாநிலம் மிகவும் பலமான

நிலையில் உள்ளது. ஏனெனில், மலேசிய அரசியலமைப்புச் சட்டம் பினாங்கின் இறையாண்மையை முழுமையாகப் பாதுகாக்கிறது.

நீர் உரிமை விவகாரத்தில், பினாங்கு தனது எல்லைக்குள் ஓடும் நீரை எடுப்பதால் கட்டணம் செலுத்த வேண்டிய சட்டக் கடப்பாடு தற்சமயம் இல்லை. இருப்பினும், கெடா மாநிலம் முன்வைக்கும் "நீர்ப் பிடிப்பு பகுதிகளைப் பாதுகாக்கும் பொருளாதாரச் சமை" என்ற வாதம் தார்மீக ரீதியாக முக்கியமானதாகக் கருதப்படுகிறது.

சட்டத்தின் பார்வையில் பினாங்கு மாநிலம் வலுவான நிலையில் இருந்தாலும், இந்தப் பிரச்சனையை வெறும் நீதிமன்றத் தீர்ப்பின் மூலம் மட்டுமே தீர்த்துவிட முடியாது என்பதே அரசியல் மற்றும் சுற்றுச்சூழல் ஆய்வாளர்களின் ஒருமித்தக் கருத்தாகும். "நீதிமன்றத் தீர்ப்பு ஒரு தரப்பிற்கு வெற்றியைத் தரலாம், ஆனால் அது இரு மாநிலங்களுக்கு இடையிலான நல்லுறவைச் சிதைக்கக்கூடும்" என அவர்கள் எச்சரிக்கின்றனர்.

ஆய்வாளர்கள் முன்வைக்கும் சில முக்கியக் காரணங்களையும் நாம் ஆராய வேண்டியுள்ளது. கெடா மாநிலம் தனது காடுகளைப் பாதுகாப்பதன் மூலம் மட்டுமே பினாங்கிற்குத் தடையின்றி நீர் கிடைக்க முடியும். எனவே, பினாங்கு சட்டபூர்வமாகப் பணம் செலுத்தத் தேவையில்லை என்றாலும், காடுகளைப் பாதுகாப்பதற்கான நிதிச் சமையைக் கெடா மட்டுமே சுமப்பது நீண்ட கால அடிப்படையில் சாத்தியமற்றது.

மத்திய அரசின் பங்கு

மத்திய அரசு தலையிட்டு, இரு மாநிலங்களுக்கும் ஒரு 'வெற்றி-வெற்றி' (Win-Win) சூழலை உருவாக்க வேண்டும். குறிப்பாக, நீர்ப் பிடிப்பு பகுதிகளைப் பாதுகாக்கும் கெடா மாநிலத்திற்கு மத்திய அரசு சிறப்பு நிதியுதவிகளை வழங்குவதே இதற்குச் சரியான தீர்வாக அமையும்.

வட மாநிலங்களுக்கான மண்டல வளர்ச்சி என்பது பினாங்கு, கெடா, பெர்லிஸ் மற்றும் வடக்கு பேராக் ஆகிய மாநிலங்கள் பொருளாதார ரீதியாக ஒன்றோடொன்று பிணைக்கப்பட்டுள்ளன. ஒரு மாநிலத்தின் அதிருப்தி ஒட்டுமொத்த வடக்கு மண்டல வளர்ச்சியையும் பாதிக்கக்கூடும்.

எனவே வரலாற்றுப் பெருமிதங்களுக்கும் சட்ட நுணுக்கங்களுக்கும் அப்பால், மக்களின் அடிப்படைத் தேவையும் நாட்டின் ஒற்றுமையுமே முதன்மையானது. எனவே, நீதிமன்றக் கூண்டுகளில் முட்டி மோதுவதை விட, மத்திய அரசின் மேஜையில் அமர்ந்து பரஸ்பர மரியாதையுடன் பேசி முடிவெடுப்பதே இரு மாநிலங்களுக்கும், குறிப்பாக மலேசிய மக்களுக்கும் பயனளிக்கும் ஒரு நிரந்தரத் தீர்வாக அமைய முடியும்.



மழையோடு ஒரு மெளன ராகம்: மலேசியாவின் பசுமைச் சொர்க்கம்

'தைப்பிங்'

மலேசியாவின் வரைபடத்தில் சில்லென்ற காற்றுக்கும், நனைந்த சாலைகளுக்கும், ஓங்கி வளர்ந்த மரங்களுக்கும் ஒரு விலாசம் உண்டென்றால் அது 'தைப்பிங்' மட்டுமே. பேராக் மாநிலத்தின் இப்பெருமைமிகு நகரம், வெறும் கற்களாலும் தார்ச் சாலைகளாலும் ஆனதல்ல; அது மழையாலும் இயற்கையாலும் செதுக்கப்பட்ட ஒரு கலைப் படைப்பு. மலேசியாவிலேயே அதிக மழையளவைப் பெறும் இந்த 'மழை நகரம்', இயற்கை ஆர்வலர்களின் சொர்க்கமாகவும், வரலாற்றுப் பிரியர்களின் புகலிடமாகவும் திகழ்கிறது.

ஒரு புவியியல் அதிசயம்

புவியியல் ரீதியாக, தைப்பிங் நகரம் 'பிந்தாங் மலைத்தொடரின்' அடிவாரத்தில் வீற்றிருக்கிறது. இந்த அமைப்பே தைப்பிங்கிற்கு அதிக மழையை அள்ளித் தருகிறது. கடலில் இருந்து வரும் மேகங்கள் இந்த மலைத்தொடரில் மோதி, தைப்பிங் நகரை வரும் முழுவதும் ஈரப்பதமாக வைத்திருக்கின்றன. இங்கு பெய்யும் மழையின் வாசமும், அதன் பின் எழும் மெல்லிய பனிமூட்டமும் இந்நகரிற்கு ஒரு மாயாஜாலத் தோற்றத்தைத் தருகின்றன.

ஆண்டுதோறும் சராசரியாக 4,000 மி.மீ-க்கும் அதிகமான மழையைப் பெறும் இந்த நகரம், மலேசியாவின் மற்ற இடங்களை விட இருமடங்கு ஈரப்பதத்தைக் கொண்டது.

மேகங்களைத் தொடும் பயணம்

தைப்பிங்கின் மகுடமாகத் திகழ்வது 'புக்கிட் லாருட்' எனப்படும் மெக்ஸ்வெல் மலை. 1,250 மீட்டர் உயரத்தில் அமைந்துள்ள இந்த மலைத்தொடர், மலேசியாவின் பழமையான மலைவாசஸ்தலமாகும். இங்கு செல்வதே ஒரு சாகச

அனுபவம்தான். பொதுவான வாகனங்கள் செல்ல அனுமதி இல்லாத இந்தப் பாதையில், பள்ளியின் அதிகாரப்பூர்வ 'ஜீப்' பயணத்தின் மூலம் மட்டுமே மலை உச்சியை அடைய முடியும். குறுகலான வளைவுகளிலும், அடர்ந்த காடுகளின் ஊடேயும் அந்த ஜீப் பயணம் மேற்கொள்ளும் போது, ஜன்னலுக்கு வெளியே தெரியும் பசுமையும், சட்டெனக் குறையும் வெப்பநிலையும் நம்மை வேறொர் உலகிற்கு அழைத்துச் செல்லும்.

ஏரிப் பூங்கா

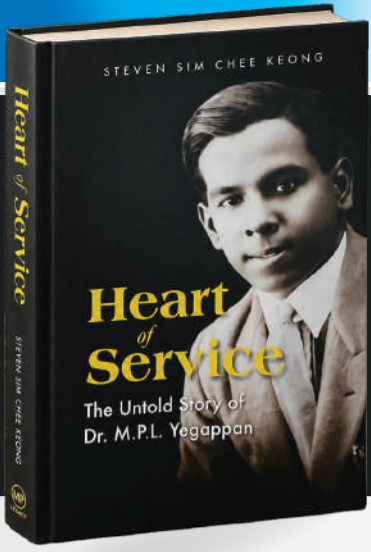
தைப்பிங்கின் ஆன்மா அதன் 'ஏரிப் பூங்காவில்' குடியிருக்கிறது. கைவிடப்பட்ட ஓர் ஈயச் சுரங்கத்தை 1880-களில் அழகிய பூங்காவாக மாற்றிய வரலாற்றுப் பின்னணி இதற்கு உண்டு. இந்தப் பூங்காவின் சிறப்பு, ஏரியை நோக்கித் தாழ்ந்து கிடக்கும் 'ரெயின் ட்ரி' எனப்படும் பழங்கால மாபெரும் நிழல் தரும் மரங்கள். 150 ஆண்டுகளுக்கும் மேலான வரலாற்றைக் கொண்ட இந்த மரங்களின் கிளைகள், ஏரி நீரைத் தொட்டுத் தழுவும் காட்சி ஒரு கவிதை போலிருக்கும். இந்தப் பூங்காவில் நடைப்பயணம் மேற்கொள்வது உடலுக்கு ஆரோக்கியத்தையும், மனதிற்கு மட்டற்ற அமைதியையும் வழங்குகிறது. தைப்பிங்கைச் சுற்றியுள்ள அடர்ந்த

காடுகள் பல்வேறு அபூர்வ பறவைகள் மற்றும் விலங்குகளின் புகலிடமாக உள்ளன. நகரின் நடுவே அமைந்துள்ள தைப்பிங் விலங்கியல் பூங்கா, விலங்குகளை அவற்றின் இயற்கையான சூழலில் பராமரிப்பதில் ஆசியாவிலேயே சிறந்து விளங்குகிறது. இரவு நேர 'நைட் சூப்பாரி' சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கு மிகவும் பிடித்தமான ஒன்றாகும்.

பழங்காலக் கட்டிடங்கள், மலேசியாவின் முதல் இரயில் நிலையம், அருங்காட்சியகம் என வரலாற்றுச் சின்னங்கள் நிறைந்த தைப்பிங், இன்று சர்வதேச சுற்றுலாப் பயணிகளின் பட்டியலில் முக்கிய இடம் பிடித்துள்ளது. நவீனமயமாக்கல் நிகழ்ந்தாலும், தனது பழமையையும் பசுமையையும் சிதையாமல் பாதுகாப்பதில் தைப்பிங் வெற்றி கண்டுள்ளது.

வெப்பம் தகிக்கும் மலேசியாவில், எப்போதும் ஒரு குடை நிழலிலும், குளிர்ந்த காற்றிலும் இளைப்பாற நினைப்பவர்களுக்கு தைப்பிங் ஒரு வரப்பிரசாதம். இயற்கையை நேசிப்பவர்களுக்கும், பரபரப்பான இயந்திர வாழ்க்கையிலிருந்து விடுபடத் துடிப்பவர்களுக்கும் தைப்பிங் தரும் அமைதி ஈடு இணையற்றது. மழையின் துளிகள் மண்ணில் படும் ஓசையும், லாருட் மலையின் பனிப்புரையும் உங்களை மீண்டும் மீண்டும் அழைக்கத் தவறுவதில்லை.





தேசக் கட்டுமானத்தின் வேர்கள்: புகிட்டு மொத்தாஜாம் நாயகன் டாக்டர் ஏகப்பன்

தொழில்முனைவோர் மேம்பாடு மற்றும் கூட்டுறவுத்துறை அமைச்சர் அமைச்சர் ஸ்வேவன் சிம் சீ கியோங் எழுதியுள்ள "Heart of Service: The Untold Story of Dr. M.P.L. Yegappan" என்ற ஆங்கில நூல், மலேசியாவின் தொடக்கக் கால சக் கட்டுமானத்தில் பெரும் பங்காற்றிய ஒரு முக்கியத் தலைவரைப் பற்றிய விரிவான வரலாற்றுப் பதிவாகும். யார் இந்த டாக்டர் எம்.பி.எல். ஏகப்பன்? இவர் பிணங்கு, புகிட்டு மொத்தாஜாம் நகரின் முதல் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட நகர மன்றத் தலைவர் மற்றும் பிணங்கு மாநிலத்தின் மொட்டேக்கா கால அமைச்சரவையில் பிணங்கு ஆட்சிக்குழு உறுப்பினராகப் பணியாற்றியவர்.

தமிழ்நாட்டின் காரைக்குடிக்கு அருகிலுள்ள பள்ளத்தூர் என்ற ஊரைச் சேர்ந்த நகரத்தார் (நாட்டுக்கோட்டை செட்டியார்) குடும்பத்தில் பிறந்தவர். 14 வயதில் தனது தந்தை முத்து பழனிப்பய செட்டியாருடன் மலாயாவிற்குக் கூலிமிற்குக் குடிபெயர்ந்தவர்.

தமிழ்நாடு, மெட்ராஸில் மருத்துவப் படிப்பை முடித்து விட்டு, செட்டியார் சமூகத்தின் முதல் மருத்துவராக மலாயாவுக்குத் திரும்பியவர். அரசியல் அதிகாரத்தைக் காட்டிலும் தனது நோயாளிகளுக்கும் சமூகத்திற்கும் சேவையாற்றுவதையே இவர் முதன்மையாகக் கருதியவர். அரசியல் வேறுபாடுகளைக் கடந்து அனைவரையும் ஒன்றிணைக்கும் பாலமாக இவர் திகழ்ந்ததை அமைச்சர் ஸ்வேவன் சிம் எழுதிய இந்த நூல் விவரிக்கிறது.

ஸ்வேவன் சிம் இந்த நூலை எழுத சுமார் இரண்டு ஆண்டுகளுக்கு மேலாகத் தேசிய ஆவணக் காப்பகங்கள், நாடாளுமன்ற நூலகங்கள் மற்றும் இந்தியா, சிங்கப்பூர், பிரிட்டன் ஆகிய நாடுகளின் தரவுகளைத் திரட்டி விரிவான ஆய்வு செய்து இருப்பதை இந்த நூல் பிரதிபலிக்கிறது. இதற்கு மேலாக டாக்டர் ஏகப்பனின் பேரனுடன் இவருக்கு இருந்த நட்பே இந்த மறைக்கப்பட்ட வரலாற்றை வெளிக்கொணரத் தூண்டுதலாக அமைந்துள்ளது.

1950-கள் மற்றும் 60-களில் மலாயாவின் அரசியல் சூழல், மொட்டேக்காவிற்குப் பிந்தைய தொடக்கக் காலச் சவால்கள் மற்றும் ஒரு மருத்துவர் எப்படி ஒரு மக்கள் தலைவராக உருவெடுத்தார் என்பதை இப்புத்தகத்தின் ஒவ்வொரு பக்கமும் சுவாரஸ்யமாகச் சித்தரிக்கிறது.

டாக்டர் எம்.பி.எல். ஏகப்பன் வாழ்ந்த மொட்டேக்கா கால (1950-60கள்) பிணங்கு மற்றும் புகிட்டு மொத்தாஜாம் ஒரு மிக முக்கியமான வரலாற்று மாற்றத்தின் மடியில் இருந்தது. அந்தக் காலத்தைப் பற்றிய சில கூடுதல் சுவாரஸ்யமான தகவல்கள் இந்த நூல்களில் அதிகமாகவே இடம் பெற்று இருப்பது தனித்துவமானச் சிறப்பாகும்.

இன்றைய மலேசிய அரசியல் வரலாற்றில் ஊராட்சி மற்றும் நகராண்மைக்கழக உறுப்பினர்கள் ஆளும் கட்சியின் மூலம் நியமிக்கப்படுகிறார்கள். ஆனால், 1950-களில் பிணங்கு மாநிலம்தான் முதன் முதலில் நகர மன்றத் தேர்தல்களை (Council Elections) நடத்தி மலாயாவில் ஜனநாயகத்திற்கு வித்திட்டது. இதில் Radical Party சார்பில் தேர்ந்தெடுக்கப்பட்ட முதல் தலைவராக டாக்டர் ஏகப்பன் வரலாற்றுப் பதிவானார்.

செட்டியார் சமூகம் பாரம்பரியமாக வணிகம் மற்றும் நிதித் துறையில் (Money lending) புகழ் பெற்றிருந்தது. ஆனால், அந்த சமூகத்திலிருந்து முதன் முதலில் மருத்துவப் படிப்பு படித்து டாக்டரான பெருமை ஏகப்பனையே சாரும்.

1946-ல் இரண்டாம் உலகப் போர் முடிந்த பிறகு மலாயா திரும்பிய அவர், பிணங்கு பொது மருத்துவமனையில் மருத்துவராகப் பணியாற்றினார். 1948-இல் அரசாங்கம், அவரை நெகிரி செம்பிலான், தம்பின் பகுதிக்கு மாற்ற முயன்ற போது, தனது குடும்பத்திற்காகப் பிணங்கிலேயே தங்க முடிவெடுத்தார்.

1948-ல் அரசுப் பணியிலிருந்து மாற்றப்பட்ட போது, டாக்டர் ஏகப்பன் புகிட்டு மொத்தாஜாமின் முதல் தனியார் கிளினிக்கைத் தொடங்கினார். இது புகிட்டு மொத்தாஜாம் சந்தைக்கு அருகிலுள்ள 'கிராஸ் ஸ்ட்ரீட்' என்ற பகுதியில் இருந்தது. அக்காலத்தில் மலாயா முழுவதிலும் வெறும் 180 தனியார் மருத்துவர்களே இருந்தனர் என்பது வரலாறாகும் என்று அமைச்சர் ஸ்வேவன் சிம், தமது நூலில் மிகத் துல்லியமாகக் குறிப்பிடுகிறார்.

பிணங்கில் ஒரு பல்கலைக்கழகம் வேண்டும் என்ற கோரிக்கை எழுந்த போது, 1962 ஆம் ஆண்டு ஏப்ரல் 11 ஆம் தேதி பிணங்கு மாநிலச் சட்டமன்றத்தில் அதற்கான முன்மொழிவைத் தாக்கல் செய்தவர் டாக்டர் ஏகப்பன் என்ற வரலாற்று உண்மை, பலருக்கு

புகழ் பெற்ற மலேசிய அறிவியல் பல்கலைக்கழகம் (Universiti Sains Malaysia - USM) உருவாக அடிப்படையாக அமைந்தது என்ற அந்த நூலைப் படித்த போது எனக்கே வியப்பாக இருந்தது. யாரு... ஏகப்பனா... பிணங்கில், மலேசிய அறிவியல் பல்கலைக்கழகத்திற்கு அடித்தளமிட்டவர்...?

இதற்கு மேலாக மொட்டேக்கா கால பிணங்கு ஆட்சிக்குழுவில் கல்விக்கான பொறுப்பாளராக இருந்த டாக்டர் ஏகப்பன், மலாய் மொழியைத் தேசிய மொழியாக வளர்ப்பதில் தீவிர ஈடுபாடு காட்டியவர் என்பது இந்த நூலில் வரலாற்று ஆவணங்களுடன் மற்றொரு குறிப்பையும் அமைச்சர் ஸ்வேவன் பதிவு செய்துள்ளார்.

அதே வேளையில் சட்டமன்றத்தில் ஆங்கிலத்தில் கேட்கப்பட்ட கேள்விகளுக்கு மலாய் மொழியில் பதிலளித்து, தேசிய ஒருமைப்பாட்டிற்கு முன்னுதாரணமாகத் திகழ்ந்தார் என்பதும் மற்றொரு வரலாற்றுக் குறிப்பாகும்.

நலனுக்காகத் தனது அரசியல் செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தினாரே தவிர, அரசியலுக்காகத் தனது மருத்துவத்தை ஏகப்பன் என்றுமே கைவிட்டதில்லை.

ஏகப்பன், புகிட்டு மொத்தாஜாம் இந்தியர் சங்கத்தின் முதல் தலைவராகவும் புதவி வகித்தார். இது மருத்துவம் தாண்டி சமூக மேம்பாட்டிற்கும் அவர் ஆற்றிய பங்கிற்குச் சான்றாகும்.

சுருங்கச் சொன்னால், 'Heart of Service' என்பது வெறும் ஒரு தனிமனிதரின் வாழ்க்கை வரலாறு மட்டுமல்ல; அது மலேசியாவின் பன்முகத்தன்மை மற்றும் ஒற்றுமையின் அடித்தளத்தை நமக்கு நினைவுட்டும் ஒரு ஆவணமாகும். புதவிகளையும் அதிகாரத்தையும் விட, மக்கள் சேவையே ஒரு தலைவனுக்கு உண்மையான அடையாளம் என்பதை டாக்டர் எம்.பி.எல். ஏகப்பனின் வாழ்வு நிரூபிக்கிறது.



அன்றைய நாளில் பிணங்கின் முதல் முதலமைச்சர் வாங் போ நீ மற்றும் டாக்டர் ஏகப்பன் ஆகிய இருவரும் ஒரே ஊரைச் சேர்ந்தவர்கள் மட்டுமல்ல, நெருங்கிய நண்பர்கள் ஆவர். அதே போல், புகிட்டு மொத்தாஜாமைச் சேர்ந்த பிரதமர் டத்தோ ஸ்ரீ அன்வார் இப்ராஹிமின் தந்தை இப்ராஹிம் அப்துல் ரஹ்மான், டாக்டர் ஏகப்பனை ஒரு "பண்பான மற்றும் மென்மையான மனிதர்" என்று நினைவு கூர்ந்துள்ளார்.

ஏகப்பன், தமது வாழ்நாள் இறுதி வரை புகிட்டு மொத்தாஜாம் மற்றும் கூலிப் பகுதிகளில் செயல்பட்டு வந்த செட்டியார் சமூகத்தின் ஆலயங்களிலும் சமூக அமைப்புகளிலும் பல்வேறு முக்கியப் பொறுப்புகளை வகித்துள்ளார்.

அக்காலத்தில் தனியார் மருத்துவம் லாப நோக்கற்ற ஒரு சேவையாகவே இருந்தது. ஏழைகளிடம் பணம் வாங்காமல் மருத்துவம் பார்த்த பல கதைகள் உண்டு. தனது நோயாளிகளின்

மறக்கப்பட்ட ஒரு மாபெரும் தலைவரின் வரலாற்றை, ஈராண்டு கால தீவிர ஆய்வுக்குப் பிறகு உலகிற்கு வெளிச்சமிட்டுக் காட்டியுள்ள அமைச்சர் ஸ்வேவன் சிம்மின் இந்த நூல், இன்றைய தலைமுறையினருக்குப் பொதுவாழ்வில் நேர்மையுடனும் அர்ப்பணிப்புடனும் செயல்பட ஒரு சிறந்த வழிகாட்டியாகத் திகழும் என்பதில் ஐயமில்லை.



தெரியாது. ஆனால், அதனைத் தனது நூலில் வெளிச்சம் போட்டுக் காட்டியுள்ளார் அமைச்சர் ஸ்வேவன் சிம்.

இதுவே பின்னாளில் மலேசிய பல்கலைக்கழக வரலாற்றில் ருளுஆ

Uடலரும் இந்த சித்திரைப் புத்தாண்டு, உலகிற்கு அமைதியைக் கொண்டு வரும் என்ற எதிர்பார்ப்புக்கு மத்தியில், மத்தியக் கிழக்கில் மூண்டுள்ள போர் மேகங்கள் உலகப் பொருளாதாரத்தையே உலுக்கி வருகின்றன. குறிப்பாக, ஈரான் மற்றும் ஓமனுக்கு இடையே அமைந்துள்ள ஹார்முஸ் நீரிணையை ஈரான் மூடியுள்ளதாக அறிவித்துள்ள சூழல், பெட்ரோலிய எரிபொருட்களை நம்பியுள்ள நாடுகளுக்குப் பெரும் சவாலாக மாறியுள்ளது. உலக எரிசக்தி பாதுகாப்பின் 'இதயம்' என்று வர்ணிக்கப்படும் இந்தக் குறுகிய நீர்ப்பரப்பின் முக்கியத்துவம் என்ன?



பண்டங்களின் விலை உயர்ந்து, மலேசிய மக்களின் வாழ்க்கைச் செலவு இந்தச் சித்திரைப் புத்தாண்டு காலத்தில் பெரும் சவாலாக மாறியுள்ளது.

மலேசியா கச்சா எண்ணெயை இறக்குமதி செய்வதற்கு இந்த ஹார்முஸ் நீரிணையைப் பெரிதும் நம்பியுள்ளது. ஹார்முஸ் நீரிணை முடக்கத்தால் கப்பல் போக்குவரத்துப் பாதைகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டு, பயணத் தூரமும் காப்பீட்டுக் கட்டணங்களும் அதிகரித்துள்ளன.

இது மலேசியத் தோட்டத் தொழில்துறை மற்றும் ஏற்றுமதி வர்த்தகத்தைப் பாதிப்பதோடு, ரிங்கிட் மதிப்பில் ஏற்ற இறக்கங்களையும்

உலகப் பொருளாதாரத்தின்

உயிர்நாடி ஹார்முஸ் நீரிணை

ஒரு வரலாற்றுப் பார்வை

உலகின் 'தொண்டைக் குழி'

ஹார்முஸ் நீரிணை என்பது பாரசீக வளைகுடாவையும், ஓமன் வளைகுடா மற்றும் அரபிக் கடலையும் இணைக்கும் ஒரு சிறிய கடல் பாதை. இதன் மிகக் குறுகிய பகுதியே சுமார் 33 கிலோமீட்டர் (21 மைல்) அகலம் கொண்டதுதான். இருப்பினும், இதில் கப்பல்கள் செல்வதற்கான பாதுகாப்பான பாதை வெறும் 3 கிலோமீட்டர் அகலம் மட்டுமே. உலகெங்கிலும் கடல் வழியாகக் கொண்டுச் செல்லப்படும் கச்சா எண்ணெய்களில் சுமார் 25% இந்த ஒற்றைப் பாதை வழியாகவே பயணிக்கிறது.

2026 மார்ச் நிலவரப்படி, இந்த நீரிணை மூடப்பட்டதால் உலகச் சந்தையில் கச்சா எண்ணெய் விலை ஒரு பேரலுக்கு 120 டாலரைத் தாண்டியுள்ளது. சவூதி அரேபியா, ஐக்கிய அரபு சிற்றரசு, சுவைத், ஈராக் மற்றும் கத்தார் போன்ற நாடுகள் தங்கள் எண்ணெய் மற்றும் இயற்கை எரிவாயுவை (டுகூ) ஏற்றுமதி செய்ய இந்த நீரிணையையே முழுமையாக நம்பியுள்ளன.

பெரும்பாலான உலக நாடுகளின் கச்சா எண்ணெய் இறக்குமதியில்

பெரும்பகுதி இந்தப் பாதை வழியாகவே வருகிறது. இதன் அடைப்பு உலக நாடுகளில் பெட்ரோல், டீசல் விலையேற்றத்திற்கும், பண வீக்கத்திற்கும் நேரடி காரணமாகிறது.

காலங்காலமாகத் தொடரும் மோதல்

ஹார்முஸ் நீரிணை என்பது நவீன கால எண்ணெய் வணிகத்திற்காக மட்டும் உருவானதல்ல. பல நூற்றாண்டுகளாக இது ஒரு 'வியூக முக்கியத்துவம் வாய்ந்த நுழைவாயிலாக' இருந்துள்ளது. பண்டையக் காலமான கி.மு. 325-இல் பேரரசர் அலெக்சாண்டரின் தளபதி மியார்க்கஸ் இந்தப் பாதை வழியாகவே சிந்து சமவெளியிலிருந்து பாரசீகத்திற்குப் பயணம் செய்தார். இடைக்காலத்தில் இது நறுமணப் பொருட்கள், பட்டு மற்றும் முத்து வணிகத்தின் மையமாக இருந்தது.

16-ஆம் நூற்றாண்டில் போர்ச்சுகீசியர்கள் ஹார்முஸ் தீவைக் கைப்பற்றி, இந்தப் பாதையைக் கட்டுப்படுத்தினர். பின்னர் 1622-ல் பிரிட்டிஷ் கிழக்கு இந்திய நிறுவனத்தின் உதவியுடன் பாரசீகப் படைகள் அவர்களை வெளியேற்றின.

1980-களில் நடந்த ஈரான்-ஈராக் போரின் போது 'டேங்கர் போர்' (Tanker War) என்ற பெயரில் எண்ணெய்க் கப்பல்கள் தாக்கப்பட்டன. தற்போது 2026-ல் ஏற்பட்டுள்ள அமெரிக்க-இஸ்ரேல்-ஈரான் மோதல், இந்த வரலாற்றின் மிக மோசமான கட்டத்தை எட்டியுள்ளது.

ஏன் ஈரான் இதை ஆயுதமாகப் பயன்படுத்துகிறது?

ஈரானின் கடற்கரை ஹார்முஸ் நீரிணையை ஒட்டி நீண்ட தூரம் அமைந்துள்ளதால், புவியியல் ரீதியாக அந்நாட்டிற்கு அங்கு அதிக பலம் உண்டு. அமெரிக்கா அல்லது இஸ்ரேல் தன் மீது தாக்குதல் நடத்தினால், உலகப் பொருளாதாரத்தை முடக்க ஈரான் கையிலெடுக்கும் இறுதி ஆயுதம் இந்த நீரிணையை மூடுவதுதான். தற்போதைய சூழலில், கப்பல் காப்பீட்டு நிறுவனங்கள் இப்பகுதியை 'அபாயகரமான மண்டலம்' என அறிவித்துள்ளதால், பெரும்பாலான வணிகக் கப்பல்கள் இந்தப் பாதையைத் தவிர்க்கின்றன.

மலேசியாவுக்கு ஏற்பட்ட பாதிப்பு

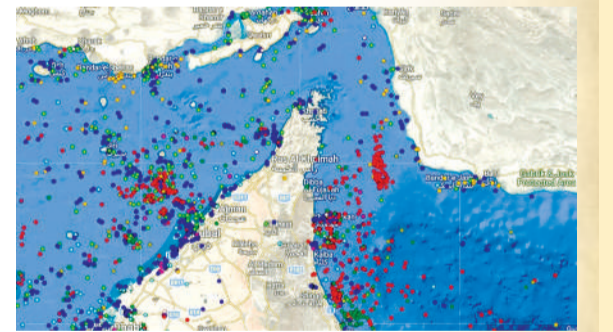
ஹார்முஸ் நீரிணை மூடப்பட்டதால் உலகச் சந்தையில் கச்சா எண்ணெய் விலை அதிரடியாக உயர்ந்துள்ளது. இது மலேசியாவிற்கு இருமுனை வாளாக அமைந்துள்ளது. மலேசியா ஒரு நிகர எண்ணெய் ஏற்றுமதி நாடாக இருப்பதால், அரசாங்கத்திற்கு பெட்ரோலியம் மூலம் கிடைக்கும் வருவாய் அதிகரித்தாலும், உள்நாட்டில் எரிபொருள் மானியங்களுக்கான சுமை பல மடங்கு உயர்ந்துள்ளது.

குறிப்பாக, போக்குவரத்து மற்றும் சரக்குக் கையாளும் செலவுகள் அதிகரித்துள்ளதால், அன்றாட உணவுப் பொருட்கள் மற்றும் அத்தியாவசியப்

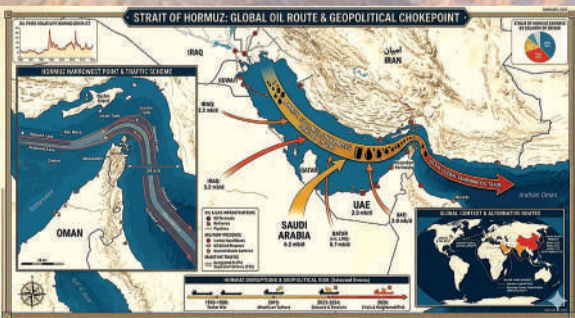
ஏற்படுத்தியுள்ளது. ஆசியாவின் முக்கிய வர்த்தக மையமான மலேசியா, இந்த சர்வதேச நெருக்கடியால் தனது விநியோகச் சங்கிலியில் முன்னெப்போதும் இல்லாத நெருக்குதலைச் சந்தித்து வருகிறது.

வாழ்விற்கு வழியாக அமையும்

சித்திரைப் புத்தாண்டு பிறந்துள்ள நிலையில் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் நாம் இருந்தாலும், ஹார்முஸ் நீரிணையில் ஏற்பட்டுள்ள இந்தத் தடையானது, உலக நாடுகளிடையே ஒரு பதற்றமான சூழலை உருவாக்கியுள்ளது. உணவுப் பொருட்கள் முதல் மின்னணு சாதனங்கள் வரை அனைத்தின் விலையும் உயரக்கூடும்



என வல்லுநர்கள் எச்சரிக்கின்றனர். எவ்வாறாயினும், சர்வதேச நாடுகளின் தூதரக முயற்சிகள் வெற்றி பெற்று, இந்தக் கடல் பாதை மீண்டும் திறக்கப்படுவதே உலக மக்களின் சுபிட்சமான வாழ்விற்கு வழியாக அமையும்.



மலேசிய ரிங்கிடின் மதிப்பு அண்மையக் காலங்களில் ஆசியாவிலேயே மிகச் சிறந்த செயல் திறனை வெளிப்படுத்தி வருவது மலேசியப் பொருளாதாரத்தில் ஒரு புதிய நம்பிக்கையை ஏற்படுத்தியுள்ளது. கடந்த சில ஆண்டுகளில் அமெரிக்க டாலருக்கு எதிராகக் கடும் சரிவைச் சந்தித்த ரிங்கிட், தற்போது குறிப்பிடத்தக்க அளவில் மீட்சியடைந்து வருவது நாட்டின் நிதி நிலைத்தன்மைக்குச் சான்றாக அமைகிறது.



இந்த வலுவடைதல் போக்கு தொடரும் பட்சத்தில், இவ்வாண்டு இறுதிக்குள் மலேசிய ரிங்கிட் அமெரிக்க டாலருக்கு எதிராகத் தோராயமாக 4.10 முதல் 4.25 என்ற நிலையை

20 ஆண்டு கால அதன் வரலாற்றுப் பயணத்தைப் பார்ப்பது அவசியமாகும். 1997-98 ஆசிய நிதி நெருக்கடிக்குப் பிறகு, மலேசிய ரிங்கிட் அமெரிக்க டாலருக்கு எதிராக 3.80 என்ற நிலையில் நிலை நிறுத்தப்பட்டது. பின்னர் 2005-இல் இந்த நிலை நீக்கப்பட்டு சந்தை விலைக்கு விடப்பட்ட போது, ரிங்கிட் படிப்படியாக வலுவடைந்து 2011-ஆம் ஆண்டு காலக் கட்டத்தில் 2.90 முதல் 3.00 என்ற மிக வலுவான நிலையை எட்டியது. இதுவே கடந்த இரு தசாப்தங்களில் ரிங்கிடின் பொற்காலமாகப் பார்க்கப்படுகிறது. இருப்பினும், 2015-க்குப் பிறகு உலகளாவிய கச்சா எண்ணெய் விலை வீழ்ச்சி மற்றும் உள்நாட்டு அரசியல் மாற்றங்களால் ரிங்கிட் கடும் சரிவைச் சந்திக்கத் தொடங்கியது. குறிப்பாக 2023 மற்றும் 2024-ஆம் ஆண்டின் தொடக்கத்தில் ஒரு டாலருக்கு எதிராக 4.70 முதல் 4.80 வரை சரிந்து, 1998-க்குப் பிந்தைய மிக



பணவீக்கத்தின் வேகத்தைக் கட்டுப்படுத்தி, பொருளாதாரத்தை ஒரு சீரான பாதையில் கொண்டுவர சல்ல உதவும்.

மக்களின் அன்றாட வாழ்வியலைப் பொறுத்தவரை, வலுவான ரிங்கிட் என்பது அவர்களின் வாங்கும் சக்தியை நேரடியாக உயர்த்தும் ஒரு காரணியாகும். கடந்த ஆண்டு ரிங்கிட் சரிந்திருந்த போது ஒரு பொருளை வாங்க மக்கள் அதிகப் பணம் செலவிட வேண்டியிருந்தது; ஆனால் இப்போது அதே பொருளைக் குறைந்த விலையில் பெற முடிகிறது.

வெளிநாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்படும் அன்றாடத் தேவைகளான பால் பொருட்கள், கோதுமை, இறைச்சி மற்றும் மின்சாதனப் பொருட்கள் ஆகியவற்றின் விலை குறையும் போது, சராசரி மலேசியக் குடும்பங்களின் மாதாந்திர செலவினங்கள் குறையும் தொடங்கும்.

சில்லறை வர்த்தகத்தில் விலைக் குறைப்பின் முழுப் பலனும்

கல்வி பயிலும் மாணவர்களின் பெற்றோர்கள் மற்றும் ஆன்லைன் மூலம் சர்வதேசச் சந்தையில் பொருட்களை வாங்குபவர்கள் குறைந்த ரிங்கிடில் அதிகப் பலன்களைப் பெற முடியும். உதாரணமாக, ஒரு மாணவர் வெளிநாட்டில் கல்வி கற்க 10,000 டாலர் தேவைப்படுகிறது என்றால், ரிங்கிட் 4.80-ஆக இருந்த போது செலுத்த வேண்டிய 48,000 ரிங்கிடிற்குப் பதிலாக, இப்போது 4.20-ஆக இருக்கும் போது 42,000 ரிங்கிட் செலுத்தினால் போதுமானது. இது நடுத்தர வர்க்கத்தினருக்குப் பெரும் நிதிச் சுமையைக் குறைக்கும்.

உள்நாட்டுத் தொழில்துறையைப் பொறுத்தவரை, உற்பத்திக்குத் தேவையான மூலப் பொருட்களை இறக்குமதி செய்யும் நிறுவனங்களுக்குச் செலவு குறையும். இது அவர்களின் லாப வரம்பை அதிகரித்து வேலை வாய்ப்புகளை உருவாக்கவும் வழிவகுக்கும். சுருக்கமாகச் சொன்னால், வலுவான ரிங்கிட்

மலேசிய ரிங்கிடின் அசுர வளர்ச்சி: பொருளாதாரச் சரிவும் மீட்சியும்



ஒரு முழுப் பார்வை

எட்டும் என்று பொருளாதார வல்லுநர்கள் கணித்துள்ளனர்.

சில நிபுணர்கள் நாட்டின் சீர்திருத்தங்கள் சரியாக அமையும் பட்சத்தில் இது 4.00 ரிங்கிட் என்ற உளவியல் ரீதியான முக்கிய எல்லையைத் தொடவும் வாய்ப்புள்ளதாகக் கருதுகின்றனர். இந்த அதிரடியான முன்னேற்றத்திற்கு மலேசியாவின் வலுவான ஜிடிபி வளர்ச்சி, வெளிநாட்டு நேரடி முதலீடுகளின் தொடர்ச்சியான வரவு மற்றும் மலேசிய மத்திய வங்கியான பேங்க் நெகாராவின் வட்டி விகிதங்களை மாற்றாமல் நிலை நிறுத்தியுள்ளது போன்றவை மிக முக்கியக் காரணங்களாக அமைந்துள்ளன.

ரிங்கிடின் இந்த வளர்ச்சியை முழுமையாகப் புரிந்து கொள்ள கடந்த

மோசமான நிலையைத் தொடர்ந்து. தற்போது அந்த அதலபாதாளத்திலிருந்து மீண்டு, மீண்டும் 4.15 - 4.30 என்ற நிலைக்கு முன்னேறியிருப்பது ஒரு மிகப் பெரிய பொருளாதாரத் திருப்பமாகக் கருதப்படுகிறது.

அமெரிக்காவின் ஃபெடரல் ரிசர்வ் தனது வட்டி விகிதங்களைக் குறைக்கும் என்ற எதிர்பார்ப்பு உலகளாவிய முதலீட்டாளர்களை மீண்டும் வளரும் நாடுகளின் சந்தையை நோக்கித் திருப்பியுள்ளது. இதில் மலேசியாவின் தெளிவான பொருளாதாரச் கொள்கைகள், அரசியல் நிலைத்தன்மை மற்றும் பிரதமர் டத்தோ ஸ்ரீ அன்வார் இப்ராஹிம் தலைமையிலான அரசாங்கம் முன்னெடுக்கும் நிதிச் சீர்திருத்தங்கள் ஆகியவை ரிங்கிடிற்கான உலகளாவிய தேவையை அதிகரித்துள்ளன.

ரிங்கிட் வலுவடைவதால் நாட்டின் ஒட்டு மொத்தப் பொருளாதார நிலைத்தன்மை கணிசமாக மேம்படும். குறிப்பாக, மலேசியா ஒரு பெரிய அளவிலான இறக்குமதியைச் சார்ந்திருக்கும் நாடு என்பதால், கரன்சி மதிப்பு உயரும் போது இறக்குமதி செய்யப்படும் உணவுப் பொருட்கள், கச்சாப் பொருட்கள் மற்றும் தொழில்நுட்ப இயந்திரங்களின் விலை குறையும் தொடங்குகிறது. இது நாட்டின் ஒட்டு மொத்த

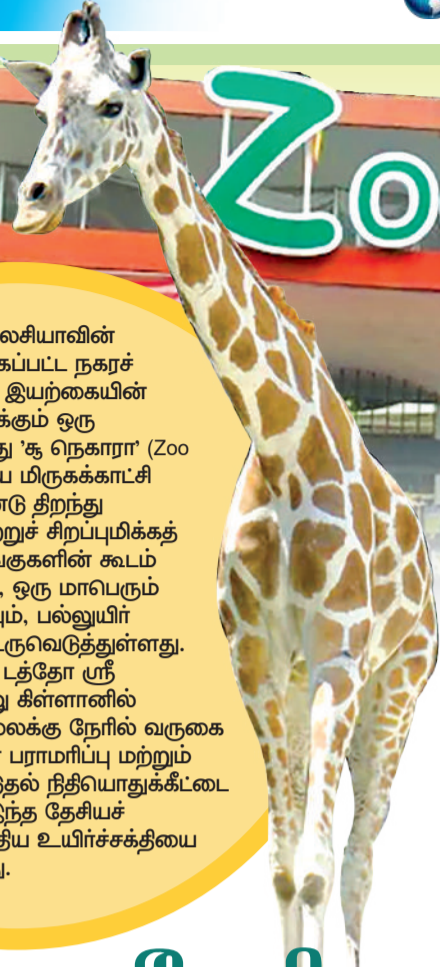


பயனீட்டாளர்களை வந்தடையச் சப்ளை செயின் மற்றும் கையிருப்பில் உள்ள பழைய சரக்குகளின் காரணத்தால் சிறிது காலம் எடுக்கலாம். ஆயினும், நீண்ட கால அடிப்படையில் இது பயனீட்டாளர்களுக்கு பெரும் நிம்மதியைத் தரும்.

மேலும், மலேசிய மக்கள் இதன் மூலம் பல நேரடிச் சாதகங்களை எதிர்பார்க்கலாம். குறிப்பாக வெளிநாட்டுப் பயணம் மேற்கொள்ளும் சுற்றுலாப் பயணிகள், வெளிநாட்டுக்

என்பது வெறும் கரன்சி மதிப்பு உயர்வு மட்டுமல்ல, அது மலேசியர்களின் வாழ்க்கைத் தரம் உயர்வதற்கும், சர்வதேச அரசாங்கில் நாட்டின் மீதான நம்பிக்கையை வலுப்படுத்துவதற்கும் ஒரு முக்கிய உந்துசக்தியாக அமையும். வரும் மாதங்களில் உலகளாவிய பொருளாதாரச் சூழல்கள் சாதகமாக இருக்கும் பட்சத்தில், மலேசிய ரிங்கிட் ஒரு புதிய உச்சத்தைத் தொட்டு நாட்டின் பொருளாதார வரலாற்றில் ஒரு மைல்கல்லாக மாறும் என்பதில் ஐயமில்லை.





LDலேசியாவின்
நவீனமயமாக்கப்பட்ட நகரச்
சூழலுக்கு நடுவே, இயற்கையின்
மடியில் அமைந்திருக்கும் ஒரு
சொர்க்கமாகத் திகழ்வது 'சூ நெகாரா' (Zoo
Negara) எனப்படும் தேசிய மிருகக்காட்சி
சாலை. 1963-ஆம் ஆண்டு திறந்து
வைக்கப்பட்ட இந்த வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்கத்
தளம், இன்று வெறும் விலங்குகளின் கூடம்
என்ற நிலையிலிருந்து மாறி, ஒரு மாபெரும்
இயற்கை ஆய்வுக்கூடமாகவும், பல்லுயிர்
பாதுகாப்பு மையமாகவும் உருவெடுத்துள்ளது.
அண்மையில் பிரதமர் டத்தோ ஸ்ரீ
அன்வார் இப்ராஹிம், உலு கிள்ளானில்
உள்ள மிருகக்காட்சி சாலைக்கு நேரில் வருகை
தந்து, இந்த மையத்தின் பராமரிப்பு மற்றும்
மேம்பாட்டிற்காகக் கூடுதல் நிதியொதுக்கீட்டை
அறிவித்திருப்பது, இந்த தேசியச்
சின்னத்திற்குப் புதிய உயிர்ச்சக்தியை
ஊட்டியுள்ளது.

பிரதமர் தனது உரையில்
குறிப்பிட்டது போல, வனவிலங்கு
பாதுகாப்பு என்பது வெறும்
விலங்குகளைப் பாதுகாப்பது
மட்டுமல்ல, அது நமது நாட்டின்
இயற்கைச் சமநிலையைப்
பாதுகாப்பதாகும். இந்த
உயரிய நோக்கம் நிறைவேற
வேண்டுமானால், பொதுமக்களின்
ஆதரவும் வருகையாளர்களின்
எண்ணிக்கையும் பெருகுவது மிக
அவசியமாகும்.

ஒரு மிருகக்காட்சி சாலையின்
முதுகெலும்பு என்பது அங்கு
வரும் பார்வையாளர்கள்தான்.
விலங்குகளின் தினசரி உணவுத்
தேவைகள், உயர்தர மருத்துவ
வசதிகள் மற்றும் கூண்டுகளைத்
தாண்டிய திறந்தவெளி வாழிடப்
பராமரிப்பு ஆகிய அனைத்தும்
வருகையாளர்களின் நுழைவுக்
கட்டணம் மற்றும் பங்களிப்பைச்
சார்ந்தே அமைந்துள்ளன.

எனவே, நாம் இங்கு
மேற்கொள்ளும் ஒவ்வொரு
வருகையும், ஓர் அரிய உயிரினத்தின்
வாழ்நாளை நீட்டிக்கும் உன்னதச்
செயலாகிறது. குறிப்பாக, இன்றைய
இளைய தலைமுறையினரான
மாணவர்கள், கணினித் திரைகளைத்
தாண்டி நிஜமான இயற்கையைத்
தரிசிக்க வேண்டியது காலத்தின்
கட்டாயம்.

மலேசியாவிலுள்ள அனைத்துப்
பள்ளிகளும் தங்களின் வருடாந்திர
கல்விச் சுற்றுலா அட்டவணையில்
தேசிய மிருகக்காட்சி சாலையை ஒரு
முதன்மை அங்கமாக இணைக்க
வேண்டும். பாடப்புத்தகங்களில்
புலி, யானை மற்றும் பாண்டா
கரடிகளைப் பற்றிப் படிப்பதை
விட, அவற்றை நேரில் கண்டு
அவற்றின் அசைவுகளையும்
குணாதிசயங்களையும் கவனிப்பது
மாணவர்களின் மனதில் ஆழமான
தாக்கத்தை ஏற்படுத்தும். இது
அவர்களுக்குச் சூழலியல் குறித்த
பொறுப்புணர்வை இளம் வயதிலேயே
விதைக்கும்.

தேசிய மிருகக்காட்சி சாலையின்
வரலாற்றைப் பேசும் போது, அதன்
நிறுவனத் தலைவராக இருந்த
வி.எம். ஹட்சன் அவர்களை ஒரு
போதும் மறக்க முடியாது. அந்த
வெள்ளையின் அதிகாரி இந்த
மிருகக்காட்சி சாலையின் மீது
தன் உயிரையே வைத்திருந்தார்.
விலங்குகள் மீதான அவரது
தீராத அன்பே இந்த நிறுவனம்
இன்று இவ்வளவு பிரம்மாண்டமாக
வளர்வதற்கு அடித்தளமிட்டது.

தேசிய மிருகக்காட்சி சாலையின் மறுமலர்ச்சி



"மிருகக்காட்சி சாலை என்பது
விலங்குகளைச் சிறை வைக்கும் இடம்
அல்ல, அது அவற்றைப் பாதுகாக்கும்
இல்லம்" என்ற கொள்கையில் அவர்
உறுதியாக இருந்தார். அவரது அர்ப்பணிப்பு
உணர்வை இன்றைய தலைமுறையினர்
முன்னுதாரணமாகக் கொள்ள வேண்டும்.
ஒரு மனிதனின் தொலைநோக்குப் பார்வை
எப்படி ஒரு நாட்டின் இயற்கைச் சொத்தை
உருவாக்கியது என்பதற்கு ஹட்சன்
அவர்களின் வாழ்க்கை ஒரு சான்று. அவர்
நட்டு வைத்த செடிகளும், அவர் காட்டிய
அன்புமே இன்று ஆயிரக்கணக்கான
உயிரினங்களுக்குப் புகலிடமாகத்
திகழ்கின்றன.

மிருகக்காட்சி சாலையின் உள்ளே
நுழையும் போது, நம்மை வரவேற்பது
வெறும் விலங்குகள் மட்டுமல்ல; அங்கு
ஓங்கி வளர்ந்து நிற்கும் பல தசாப்தங்கள்
பழமையான விருட்சங்கள் தான். இந்த
மிருகக்காட்சி சாலை ஓர் அடர்ந்த
காட்டைப் பிரதிபலிக்கும் வகையில்
வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளது. இங்குள்ள
அரிய வகை வெப்பமண்டலத் தாவரங்கள்
மற்றும் பழங்கால மரங்கள், இப்பகுதியின்
வெப்பநிலையைக் குறைத்து ஒரு
குளுமையான சூழலைத் தருகின்றன.

இந்தத் தாவர இனங்கள் விலங்குகளுக்கு

இயற்கையான நுழைத் தருவதோடு,
ஓர் ஆரோக்கியமான ஆக்சிஜன்
மண்டலத்தையும் உருவாக்குகின்றன.
பிரதமரின் வருகைக்குப் பின்,
இந்தப் பசுமைச் சூழலை மேலும்
அழகுபடுத்தவும், அரிய வகை மூலிகைத்
தாவரங்களைப் பராமரிக்கவும் சிறப்பு
கவனம் செலுத்தப்பட்டு வருகிறது.

காடுகளின் அழிவால் தவிக்கும்
வனவிலங்குகளுக்கு, இந்த
மிருகக்காட்சி சாலை ஒரு பாதுகாப்பான
புகலிடமாக இருப்பதைப் பார்ப்பதே ஒரு
நெகிழ்ச்சியான அனுபவம்.

மேலும், இங்குள்ள பல்லுயிர் ஓசை
மாணவர்களுக்கு ஒரு மிகப் பெரிய

முறையிலும், நவீன வசதிகளுடனும் மேம்படுத்தப்பட்டு
வருகிறது. உணவகங்கள், ஓய்வெடுக்கும் இடங்கள்
மற்றும் குழந்தைகளுக்கான விளையாட்டுப் பகுதிகள்
என அனைத்தும் உலகத் தரத்திற்கு உயர்த்தப்பட்டு
வருகின்றன. நம் நாட்டின் இந்த அடையாளத்தைப்
பாதுகாப்பது அரசின் கடமை மட்டுமல்ல, ஒவ்வொரு
மலேசியப் பிரஜையின் கடமையுமாகும்.

வார
இறுதிகளில்
குடும்பத்துடன்
பேரங்காடியான மால்
அல்லது
திரையரங்குகளுக்குச்
செல்வதைத் தவிர்த்து,
இது போன்ற இயற்கைச்



சார்ந்த இடங்களுக்கு வருவதன் மூலம் நமது மன அழுத்தம்
குறைவதோடு, தேசியப் பொருளாதாரத்திற்கும் நாம் வலு
சேர்க்கிறோம்.

நிறைவாக, தேசிய மிருகக்காட்சி சாலை என்பது நமது
கலாச்சாரம் மற்றும் இயற்கையின் சங்கமம். பிரதமர் அன்வார்
இப்ராஹிம் அவர்களின் வருகை தந்த புத்துயிர், வி.எம்.
ஹட்சன் அவர்களின் அர்ப்பணிப்பு, மற்றும் அங்குள்ள
பழங்கால மரங்களின் கம்பீரம் என அனைத்தும் நம்மை
அழைக்கின்றன. ஒரு சமூகமாக நாம் திரண்டு வந்து
ஆதரவளித்தால் மட்டுமே, இந்த ஜீவராசிகள் நிம்மதியாக வாழ
முடியும். நமது வருகையே இந்த விலங்குகளின் வாழ்வாதாரம்;
நமது ஆதரவே இந்தப் பசுமைப் புரட்சியின் வெற்றி.
வாருங்கள், மீண்டும் ஒருமுறை நம் தேசிய மிருகக்காட்சி
சாலைக்குச் செல்வோம்; இயற்கையை நேசிப்போம்,
உயிரினங்களைக் காப்போம்.

அறிவியல் பாடமாகும்.
ஒவ்வொரு விலங்குக்கும்
ஒரு தனித்துவமான
மொழி உண்டு, ஒவ்வொரு
தாவரத்திற்கும் ஒரு
மருத்துவக் குணம் உண்டு.
பள்ளிகள் தங்களின்
அறிவியல் மன்றங்கள்
(Science Clubs)
மற்றும் இயற்கை ஆர்வலர்
குழுக்களை மாநகரத்தோறும்
இங்கு அழைத்து வரலாம்.

இதன் மூலம்
மாணவர்களுக்குக் களப்பணி
அனுபவம் கிடைப்பதோடு,
விலங்கியல் துறையில்
அவர்களுக்கு ஆர்வமும்
ஏற்படும். இது போன்ற
கல்விசார் வருகைகள்
அதிகரிக்கத் தொடங்கினால்,
மிருகக்காட்சி சாலையின்
வருவாய் உயரும், அது
அங்குள்ள விலங்குகளுக்கு
உலகத் தரத்திலான
வாழ்விடங்களை அமைக்க
உதவும். மிருகக்காட்சி
சாலையின் நிர்வாகம்
தற்போது டிஜிட்டல்

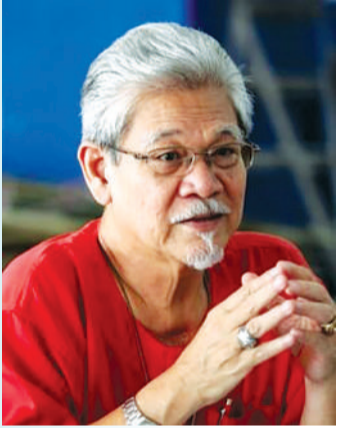




டாக்டர் நாசர் ஹாஷிம்:

- இ.எம்.சாமி.

தோட்டப் பாட்டாளிகளின் உர்மைக் குரல்



டாக்டர் முகமட் நாசர் ஹாஷிம் அவர்களின் அர்ப்பணிப்பு மிக்கப் போராட்டங்கள் மற்றும் குறிப்பாக கிள்ளான் சுங்கை ராசா தோட்டத் தொழிலாளர்களுக்காக அவர் வென்றெடுத்த உரிமைகள் மலேசிய வரலாற்றில் பொன்னெழுத்துக்களால் பொறிக்கப்பட வேண்டியவை. அமெரிக்காவின் கோர்டென்ஸ் பல்கலைக்கழகத்தில் முனைவர் பட்டம் பெற்ற ஒரு கல்விமானாக இருந்த போதிலும், தனது அறிவையும் நேரத்தையும் அடித்தட்டு மக்களின், குறிப்பாகத் தோட்டத் தொழிலாளர்களின் முன்னேற்றத்திற்காக அவர் அர்ப்பணித்தார்.

1996 முதல் 2019 வரை மலேசிய சோஷலிச கட்சியின் (PSM) தலைவராக இருந்த இவர், கிள்ளான் பள்ளத்தாக்கில் அமைந்துள்ள சைம் டார்பி நிறுவனத்திற்குச் சொந்தமான சுங்கை ராசா தோட்டம் மேம்பாட்டுத் திட்டங்களுக்காகக் கையகப்படுத்தப்பட்ட

போது, அங்கு தலைமுறை தலைமுறையாக வாழ்ந்த தொழிலாளர்கள் வெளியேற்றப்படும் அபாயத்திற்கு எதிராகக் களமிறங்கினார்.

நிலத்தை மேம்படுத்தும் நிறுவனங்கள் பெரும் லாபம் ஈட்டும் வேளையில், உழைத்த பாட்டாளிகள் வீடின்றித் தவிக்கக் கூடாது என்பதில் உறுதியாக இருந்த அவர், தொழிலாளர்களை ஒன்றிணைத்து மாற்று வீடுகள் மற்றும் உரிய இழப்பீடு கேட்டுத் தொடர் போராட்டங்களை முன்னெடுத்தார்.

டாக்டர் நாசிரின் போராட்டங்கள் வெறும் முழுக்கங்களோடு நின்று விடாமல், அரசாங்கத்தின் கொள்கை முடிவுகளில் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தும் வலிமையைக் கொண்டிருந்தன. சுங்கை ராசா தோட்ட விவகாரத்தில் அவர் ஈட்டிய வெற்றி, சிலாங்கூர் மாநிலத்தில் ஒரு புதிய முன்னுதாரணத்தை

உருவாக்கியது. எந்தவொரு தோட்ட நிலமும் மேம்படுத்தப்படும் போது, அங்குள்ள தொழிலாளர்களுக்கு முறையான மாற்று வீடுகள் வழங்கப்பட வேண்டும் என்ற சட்டப்பூர்வமானத் தேவையினை வலியுறுத்த இதுவே அடிப்படையாக அமைந்தது.

சுங்கை ராசா தோட்ட மக்களை அங்கீகரித்து வெளியேற்றுவதற்காகத் தொடக்கத்தில் குண்டர்கள் மூலம் அச்சுறுத்தல்கள் விடுக்கப்பட்டன; அதனைத் தொடர்ந்து காவலாளிகள் மூலமாகப் பல்வேறு இடையூறுகள் ஏற்படுத்தப்பட்டு மக்கள் கடுமீ நெருக்கடிக்கு உள்ளாகினர். இருப்பினும், நாசிரின் உறுதி மிக்கப் பேச்சும் அவர் வழங்கிய தன்னம்பிக்கையும் அம்மக்களுக்குப் பெரும் பலமாக அமைந்தன. தங்களுக்கு முறையான இழப்பீடு அல்லது மாற்று வீடு கிடைக்கும் வரை அங்கிருந்து நகர்வதில்லை என்பதில் மக்கள்

உறுதியாக நின்றனர். போராட்டத்தின் உச்சக் கட்டமாக, தோட்டத்திற்கான பிரதானச் சாலையையே துண்டித்துத் தங்கள் எதிர்ப்பைப் பதிவுச் செய்தனர்.

தோட்டக் குடியிருப்புகளைச் சுற்றிலும் மேம்பாட்டுப் பணிகள் தீவிரமடைந்ததால், மழைக் காலங்களில் வெள்ள நீர் சூழ்ந்து அந்தத் தோட்டமே ஒரு தனித் தீவு போலக் காட்சியளித்தது. சொல்லாணாத் துயரங்களை மக்கள் அனுபவித்த போதும், "தங்கள் பின்னால் நாசர் இருக்கிறார்" என்ற அசைக்க முடியாத நம்பிக்கையில் உறுதியுடன் நின்றனர்.

இறுதியில், மக்களின் இந்த அறப் போராட்டத்திற்கு வெற்றி கிடைத்தது; சைம் டார்பி (Sime Darby) நிறுவனம் பணிபுரிந்தது. அதன் விளைவாக, ஒவ்வொரு குடும்பத்திற்கும் பூச்சோங்கில் தலா இரண்டு இலட்சத்து ஜம்பதாயிரம் (250,000) ரிங்கிட் மதிப்பிலான மாற்று வீடுகள் வழங்கப்பட்டன என்பது ஒரு வரலாற்றுச் சாதனையாகும்.

'மர்கேன்' எனப்படும் உழைக்கும் வர்க்கத்தினர் தங்களின் உரிமைகளுக்காகத் தாங்களே

போராட்ட வேண்டும் என்ற விழிப்புணர்வினை அவர் உண்டியுதுடன், இதற்காக 1987-இல் 'ஆப்ரேஷன் லாலாங்' கீழ் 15 மாதங்கள் சிறைவாசம் அனுபவிக்கவும் தயங்கவில்லை. அவரது எளிமையான வாழ்க்கை முறையும், அதிகாரத்திற்கு அஞ்சாத நேர்மையும் தோட்டப் பாட்டாளிகள் அவரைத் தங்கள் குடும்ப உறுப்பினராகக் கருதி நேசிக்க வைத்தது.

தோட்டப்புற மேம்பாடு என்ற பெயரில் பாட்டாளிகளின் வாழ்வாதாரம் பறிக்கப்படுவதை எதிர்த்து அவர் நடத்திய போராட்டங்கள், வெறும் நில உரிமைக்காக மட்டுமல்லாமல் மனித மாண்பினை நிலை நிறுத்துவதற்காகவும் அமைந்தன. சுங்கை ராசா தொடங்கி பல தோட்டங்களில் தொழிலாளர்களுக்குச் சொந்த வீடு கிடைப்பதற்கு அவர் போட்ட அடித்தளம், இன்றும் ஆயிரக்கணக்கான குடும்பங்களின் வாழ்விற்குப் பாதுகாப்பாக உள்ளது. ஒரு சமூக ஆய்வாளராகத் தோட்டங்களின் நிலப்பரப்பையும், அங்குள்ள சமூகப் பொருளாதாரச் சிக்கல்களையும் ஆழமாகப் பயின்றிருந்த டாக்டர் நாசர், சட்ட நுணுக்கங்களைப் பயன்படுத்தித் தொழிலாளர்களின் பக்கம் நீதியை நிலை நாட்டினார். மலேசியாவின் சோஷலிச இயக்கத்திற்கும், தோட்டத் தொழிலாளர்களின் விடிவிற்கும் டாக்டர் நாசர் ஹாஷிம் ஆற்றிய தொண்டு காலத்தால் அழியாதது; அது எளிய மக்களின் போராட்ட வலிமைக்கு என்றும் ஒரு பாடமாகத் திகழும்.



மலேசியாவின் 'மரணச் சாலை' என்று வர்ணிக்கப்படும் காராக் நெடுஞ்சாலை (Karak Highway), மீண்டும் ஒருமுறை தன் அமானுஷ்ய முகத்தைக் காட்டியுள்ளது. தற்போது கேமராமேனாகப் பணியாற்றி வரும் சரவணன் தசரதன் என்பவருக்கு, ஐந்து ஆண்டுகளுக்கு முன்பு நேர்ந்த அந்தச் சம்பவம், வெறும் திகில் கதையல்ல; மரணத்தின் விளிம்பிற்குச் சென்று திரும்பிய ஓர் உண்மைப் போராட்டம்.

வச்சிக்கலைய மீறிய திரைத் திரை

அன்று இரவு சுமார் 8 மணி இருக்கும். குவாந்தானில் பொருட்களை இறக்கி விட்டு, மீண்டும் கோலாலம்பூர் நோக்கித் தனியாகத் திரும்பிக் கொண்டிருந்தேன். பகாங் மாநிலத்தின் பெந்தோங் நகரைத் தாண்டி, கெந்திங் செம்பா (Genting Sempah) மலைப்பகுதியை நெருங்கும் போது அந்த நெடுஞ்சாலை அடர்ந்த காடுகளுக்கிடையே ஒருவித மௌனத்தில் மூழ்கிக் கிடந்தது.

பயணத்தைத் தொடங்கும் போதே என் முதலாளி எனக்கு ஒரு கண்டிப்பான உத்தரவைப் போட்டிருந்தார். 'சரவணன், காராக் நெடுஞ்சாலை சாதாரணமான இடமல்ல. நான் சொல்கிற குறிப்பிட்ட இடங்களைத் தவிர, வேறு எங்கும் எக்காரணம் கொண்டும் வாகனத்தை நிறுத்தாதே' என்று எச்சரித்திருந்தார். ஆனால், இடைவிடாத பயணத்தால் ஏற்பட்ட உடல் சோர்வு, என் முதலாளியின் எச்சரிக்கையை மெல்ல மெல்ல மூளையிலிருந்து மறைக்கச் செய்தது.

கண்கள் செருகத் தொடங்கின. சற்றே ஓய்வெடுத்து விட்டுச் சென்றால் என்ன? என்று என் மனம் கேட்டது. அப்போதுதான் அந்த ஓய்வுத்தளம் என் கண்ணில் பட்டது. எந்தத் தயக்கமும் இன்றி, காரை அந்த ஆர்-ஆர் (R&R) ஓய்வுத்தளத்திற்குள் திரும்பினேன். அங்கே காணப்பட்ட கார்களுக்கும், லாரிகளுக்கும், உணவகங்களில் தெரிந்த மனித நடமாட்டமும் எனக்குப் பெரும் நிம்மதியைத் தந்தன. அந்த நிம்மதியான நான் செய்த மிகப் பெரிய தவறு என்பதை அடுத்த ஐந்தாவது நிமிடம் உணரப் போகிறேன் என்று நான் அப்போது நினைக்கவில்லை...

பரபரப்புக்கு ஏற்காலை ஒளிந்திருந்த மரணம்

நான் அந்த ஓய்வுத்தளத்தின் உள்ளே சென்றே போது, எல்லாம் மிகவும் இயல்பாகவே இருந்தன. வரிசையாக நிறுத்தப்பட்டிருந்த கார்கள், லாரிகள் என அந்த இடமே பரபரப்பாகக் காணப்பட்டது. மக்கள் அங்குமிங்கும் நடந்து கொண்டிருந்தனர். மின்விளக்குகளின் ஒளியும், மனிதர்களின் குரல்களும் எனக்குப் பாதுகாப்பான உணர்வைத் தந்தன. ஆனால், அந்த நிம்மதி சில நிமிடங்கள் கூட நீடிக்கவில்லை என்பதுதான் கொடுமை. கழிப்பறையைப் பயன்படுத்தி விட்டு நான் வெளியே வந்த அந்த ஒரு நொடியில்... என் உடல் நடுங்கத்



பகீர், திகில் அனுபவம்

பெந்தோங் டெட்-ஸைன்:

காராக் நெடுஞ்சாலையில் மாயமாய் மறைந்த

5 நிமிடங்கள்!

உய்வு மீட்ட உக்கரம்



தொடங்கியது. என் கண்கள் பார்ப்பதை என் மூளையால் நம்ப முடியவில்லை. மொத்த இடமும் நிசப்தமான இருளில் மூழ்கியிருந்தது. சில வினாடிகளுக்கு முன்பு நான் பார்த்த அந்தப் பரபரப்பான உணவகங்களோடு மனித நடமாட்டமோ அங்கே இல்லை!

அந்த இடமே உருமாறிப் போயிருந்தது. சுவர்கள் பாசி பிடித்து, இடிந்து விழுந்த நிலையில் இருந்தன. சுற்றிலும் செடிகொடிகள் அடர்ந்து வளர்ந்து, பல ஆண்டுகளாகக் கைவிடப்பட்ட ஒரு பாழடைந்த கட்டிடமாக, ஒரு மயானம் போல் அது காட்சியளித்தது.



என் கால்கள் பின்னி. அதைவிடப் பெரிய அதிர்ச்சி எனக்காக அங்கே காத்திருந்தது... நான் நிறுத்தி விட்டுச் சென்ற என் காரை அங்கே காணவில்லை! இருள் கழிந்த அந்தப் பாழ்வெளியில் என் இதயம் வெடித்து விடுவது போல் வேகமாகத் துடிக்கத் தொடங்கியது.

அமர்ந்திருக்கிறார்களா? ஏதேனும் அமானுஷ்ய நிழல் தெரிகிறதா? என்ற மரண பயம் என்னை ஆட்கொண்டது. மெல்லத் துணிச்சலை வரவழைத்துக் கொண்டு, பின்னோக்கிப் பார்க்கும் கண்ணாடியை (Rear-view mirror) ஏறிட்டுப் பார்த்தேன்.

முகத்தைப் பார்த்து தடுக்கட்டேன்

அங்கே... இருளுக்குள் வேறு எந்த உருவமும் இல்லை. ஆனால், மரண பயத்தில் வேர்த்து விறுவிறுத்து, ரத்தம் சுண்டிப் போய் வெளிறிக் காணப்பட்ட என் முகம் மட்டுமே ஒரு பிணத்தைப் போலக் காட்சியளித்தது. என் சொந்த முகத்தைப் பார்த்தே நான் மேலும் திடுக்கிட்டேன்.

அடுத்த ஒரு கிலோமீட்டர் தொலைவில் இருந்த உண்மையான, வெளிச்சமான ஆர்-ஆர் (R&R) ஓய்வுத்தளத்தைக் கண்டதும் என் காரை நிறுத்தினேன். அங்கே நின்று கொண்டிருந்த ஒரு மூத்த லோரி ஓட்டுநரிடம் ஓடிச் சென்று, எனக்கு நடந்த சம்பவத்தை மூச்சிறைக்கக் கூறினேன். அதைக் கேட்ட அந்த லோரிக்கார அண்ணன் அதிர்ச்சியில் உறைந்து போய் என்னிடம் சொன்னார்.

உயி் தப்பியதே பெரிய விஷயம்

'தம்பி... அந்த இடம் உங்களை இழுத்துச் சென்றிருக்கிறது. அந்தப் பழைய ஆர்-ஆர் (சூசு) மூடப்பட்டு பல வருடங்கள் ஆகின்றன. அங்கே போனவர்கள் மாயமாய் மறைந்து குறித்து நிறைய தகவல்களை நாங்கள் கேள்விப்பட்டோ இருக்கிறோம். நீங்கள் அங்கிருந்து திரும்பியதே பெரிய விஷயம் தம்பி!'

அவர் சொன்னதைக் கேட்டு என் உடல் மீண்டும் ஒருமுறை சிலிர்த்தது. அந்தப் பாழடைந்த கட்டிடத்தில் நான் பார்த்தது எதை? இன்றும் விடை தெரியாத மர்மமாக அந்த இரவு என் நினைவுகளில் உறைந்து கிடக்கிறது.

இன்றும் கெந்திங் செம்பா பகுதியைத் தாண்டும் போது, அந்தப் பாழடைந்த கட்டிடத்தின் சுவர்கள் சரவணனின் நினைவுகளில் ரத்தமும் சதையுமாக வந்து போகின்றன. காராக் நெடுஞ்சாலை என்பது வெறும் ரோடு அல்ல; அது பல மர்மங்களின் உறைவிடம் என்பதற்குச் சரவணனின் இந்த அனுபவமே சாட்சி.

இருள் கவ்விய அந்தப் பாழடைந்த கட்டிடத்தில் நான் மட்டும் அநாதையாகத் தனித்து விடப்பட்டேன். சொல்லொணா பயம் ஒருபுறம் என் தொண்டையை அடைத்தாலும், நான் ஒரு ரேலா (RELA) உறுப்பினர் என்ற எண்ணம் என் மனதில் சட்டென மின்னியது. அந்தத் தைரியம் என்னைச் சிதற விடாமல் தற்காத்துக் கொள்ளத் தூண்டியது. கண்ணுக்குத் தெரியாத ஏதோ ஒரு தீய சக்தி என்னைச் சூழ்ந்து கொண்டு விளையாடுவதை என்னால் உணர முடிந்தது. என் நரம்புகளை மூறுக்கேற்றிக் கொண்டு, கனத்த குரலில் அந்தப் பாழ்வெளி இருளை நோக்கி நான் சத்தமிட்டேன்.

'நான் இப்போது எங்கு இருக்கிறேன் என்று எனக்குத் தெரியவில்லை. கண்கள் மறைப்பது போல் உள்ளது. ஏதோ உணர்வு தெளிந்தவன் போல் உள்ளேன். நான் உன்னைத் தொந்தரவு செய்ய இங்கு வரவில்லை. வேலை நிமித்தமாக வந்து விட்டுப் போகிறேன். எனக்கு எந்தத் தொந்தரவும் கொடுக்காதே. நான் வந்த பாதையிலே செல்வதற்கு வழிவிடு!'

தப்பித்தால் போதும், பறந்தேன்

நான் கத்தி முடித்த அடுத்த கணமே, என் கண்கள் தெளிவடைந்தது போலிருந்தது. மாயமாய் மறைந்திருந்த என் கார், சரியாக நான் நிறுத்தியிருந்த அதே இடத்தில் என் கண் முன்னே காட்சியளித்தது! புதற்றத்தில் என் கைகள் நடுங்க, எப்படியாவது அங்கிருந்து தப்பித்தால் போதும் என்று காரில் ஏறி அமர்ந்தேன்.

உயிரைக் கையில் பிடித்துக் கொண்டு, அந்தப் பாழடைந்த நரகத்திலிருந்து காரைச் செலுத்தத் தொடங்கினேன். என் நரம்புகள் புடைக்க, கைகள் நடுங்க ஸ்டியரிங்கை இறுகப் பற்றியிருந்தேன். அப்போது, 'காரின் பின் இருக்கையில் யாராவது



நெகிரி செம்பிலான்:

**மரபும் அதிகாரமும்
மோதும்**

அரசியல் களம்

மலேசியாவின் ஒன்பது மலாய் மாநிலங்களில் பெரும்பாலானவை நேரடி வாரிசுரிமை அடிப்படையிலான சுல்தான்களின் ஆட்சியைக் கொண்டுள்ளன. ஆனால், அவற்றுள் 'நெகிரி செம்பிலான்' மாநிலம் மட்டும் முற்றிலும் மாறுபட்ட, ஒரு ஜனநாயகத் தன்மை கொண்ட தேர்தல் மன்னராட்சி முறையைப் பின்பற்றுகிறது.

18-ஆம் நூற்றாண்டில் சுமத்ராவிலிருந்து வந்த குடியேறிகளால் அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட 'அடாட் பெர்பாத்தே' (Adat Perpatih) எனும் தாய்வழிச் சமூக மரபு, இம்மாநிலத்தின் அரசியல் மற்றும் நிர்வாகக் கட்டமைப்பை வடிவமைத்துள்ளது. "தலைவர் மக்களால் தேர்ந்தெடுக்கப்படுகிறார்" என்ற தத்துவத்தின் அடிப்படையில் இயங்கும் இந்த ஆட்சி முறையும், அதன் அதிகாரப் படிநிலைகளும் மலேசியாவின் மற்ற மாநிலங்களிலிருந்து நெகிரி செம்பிலானைத் தனித்துவப்படுத்திக் காட்டுகின்றன.

தாய்வழிச் சமூக மரபு என்பது சொத்துரிமை, குடும்பப் பெயர் மற்றும் வம்சாவளி ஆகியவை தாயின் வழியாகவோ அல்லது பெண் வழிமுறை மூலமாகவோ தொடர்வதைக் குறிக்கும். நெகிரி செம்பிலானில் பின்பற்றப்படும் 'அடாட் பெர்பாத்தே' இந்த முறைக்கு ஒரு சிறந்த உதாரணமாகும்.

**முதல் ஆட்சியாளர்:
ராஜா மெலாவார் (1773)**

18-ஆம் நூற்றாண்டில், நெகிரி செம்பிலானில் இருந்த பல்வேறு குலத் தலைவர்கள் (உண்டாங்), தங்களுக்குள் நிலவிய மோதல்களைத் தவிர்க்க ஒரு நடுநிலையான ஆட்சியாளரைத் தேடினர். அவர்கள் தங்கள் பூர்வீகமான சுமத்ராவின் மினாங்காபா (Minangkabau) பகுதிக்குச் சென்று, அங்குள்ள சுல்தானிடம் ஓர் இளவரசரைத் தரும்படி வேண்டினர். அதன் விளைவாக ராஜா மெலாவார் அனுப்பப்பட்டார்.

இவர் நெகிரி செம்பிலானின் முதல் யாம் துவான் பெசார் (Yam Tuan Besar) ஆனார்.

தொடக்கத்தில், ஆட்சியாளர்

இறந்தால் மீண்டும் சுமத்ராவிலிருந்தே இளவரசர்கள் வரவழைக்கப்பட்டனர். ஆனால், இது சில நடைமுறைச் சிக்கல்களை உருவாக்கியது. ராஜா லெங்காங் (3-வது ஆட்சியாளர்) காலத்தில் ஒரு மாற்றம் ஏற்பட்டது. அவருக்குப் பின் மீண்டும் சுமத்ராவிலிருந்து யாரையும் அழைக்காமல், இங்கேயே பிறந்து வளர்ந்த அவரது மகனான ராஜா ராடின் என்பவரைத் தலைவர்கள் தேர்ந்தெடுத்தனர்.

இதிலிருந்துதான் நெகிரி செம்பிலானின் தற்போதைய வம்சம் தொடங்கியது. இன்றைய ஆட்சியாளர் துவான்கு முஹரிஸ் இந்த ராஜா ராடின் வழிவந்த நேரடி ஆண் வாரிசு ஆவார். 'அடாட் பெர்பாத்தே' மற்றும் ஆட்சியாளர் முறையின் முக்கிய வேறுபாடுகள் குறித்து இங்கு ஒரு சுவாரசியமான விஷயம் உள்ளது.

சாதாரண மக்களுக்கு 'அடாட் பெர்பாத்தே' தாய்வழி முறை பொருந்தும். சொத்துக்கள் தாயிடமிருந்து மகளுக்குச் செல்லும். ஆனால், மாநில ஆட்சியாளர் (யாங் டி-பெர்துவான் பெசார்) பதவிக்கு மட்டும் தந்தைவழி வாரிசு முறை பின்பற்றப்படுகிறது. அதாவது, ஓர் ஆட்சியாளர் இறந்தால், அவரின் ஆண் வாரிசுகளிலிருந்து ஒருவரை நான்கு உண்டாங் தலைவர்கள் தேர்ந்தெடுப்பார்கள்.

நெகிரி செம்பிலானில் 'சுல்தான்' கிடையாது. அதற்குப் பதிலாக, யாங் டி-பெர்துவான் பெசார் மாநிலத்தின் ஆட்சியாளராக விளங்குகிறார். இவரது பதவி வாரிசுரிமை அடிப்படையில் தானாக வழங்கப்படுவதில்லை; மாறாக, அவர் தேர்ந்தெடுக்கப்படுகிறார்.

'உண்டாங் பெரெம்பாட்' (Undang Berempat) எனப்படும் நான்கு முக்கிய மாவட்டங்களின் சட்டமியற்றுபவர்கள் அல்லது தலைவர்கள் ஒன்றிணைந்து ஆட்சியாளரைத் தேர்ந்தெடுக்கின்றனர். ஆட்சியாளரைத் தேர்ந்தெடுப்பதற்கு அவர் கொண்டுள்ள முக்கியத் தகுதி என்னவென்றால் அவர், ராஜா ராடின் இப்பினி ராஜா லெங்காங் வழிவந்த ஒரு மலாய் முஸ்லிம் ஆணாக இருக்க வேண்டும்.

நெகிரி செம்பிலானின் நான்கு முக்கிய மாவட்டங்களை (ரூயம்) ஆட்சி செய்யும் தலைவர்களே உண்டாங் என அழைக்கப்படுகின்றனர். அவர்கள்:

- * சுங்கை உஜோங் (Sungei Ujong)
- * ஜெலுபு (Jelebu)
- * ஜோஹோல் (Johol)
- * ரெம்பாங் (Rembau)

இந்த உண்டாங் தலைவர்களும் வாரிசுரிமை மூலம் நியமிக்கப்படுவதில்லை. மாறாக, அனாக் புவா (Anak Buah - இன உறுப்பினர்கள்) முதல் லெம்பாகா (Lembaga - பழங்குடித் தலைவர்கள்) வரையிலான பல அடுக்குத் தேர்தல் முறையிலேயே தேர்ந்தெடுக்கப்படுகின்றனர்.




டேவான் கெஅடிலான் டான் உண்டாங் என்பது நெகிரி செம்பிலான் மரபு மற்றும் சட்டங்கள் தொடர்பான மாநிலத்தின் உயரிய அதிகாரம் கொண்ட அமைப்பாகும். ஆட்சியாளரின் வாரிசுரிமை அல்லது உண்டாங் தலைவர்களின் நீக்கம் குறித்த இறுதி முடிவுகளை எடுக்கும் அதிகாரம் இதற்கு உண்டு.

டேவான் கெஅடிலான் டான் உண்டாங் நீதிக்கூடம் எடுக்கும் முடிவுகள் இறுதியானவை; எந்தவொரு நீதிமன்றத்திலும் இவற்றை எதிர்த்து மேல்முறையீடு செய்ய முடியாது.

வாரிசுரிமைத் தகராறு

அண்மையில் சுங்கை உஜோங் மாவட்டத்தின்

Who are the four Undang embroiled in Negri Sembilan royal controversy?

 <p>Undang of Sungei Ujong Datuk Mubarak Dohak, 65 Installed in 1993</p> <p>Career: Former bank employee. Removed as Undang on April 17, 2026, during a special session by the Dewan Keadilan dan Undang at the Istana Besar Seri Menanti with the Yang di-Pertuan Besar. The removal was backdated to May 13, 2025.</p>	 <p>Undang of Rembau Datuk Abdul Rahim Yassin, 70 Installed in 2024</p> <p>Career: Former teacher in Kuala Lumpur and Negri Sembilan. Former head of department, head of unit and assistant district education officer in Rembau.</p>
 <p>Undang of Jelebu Datuk Maarof Mat Rashad, 69 Installed in 2019</p> <p>Career: Former teacher. Former education officer at the Jelebu district education office.</p>	 <p>Undang of Johol Datuk Muhammed Abdullah, 60 Installed in 2016</p> <p>Career: Former businessman.</p>

முன்னாள் தலைவர் முபாரக் டோஹாக் (Mubarak Dohak), ஆட்சியாளர் துங்கு முஹரிஸை பதவியிலிருந்து நீக்க முயன்றது செல்லாது என மாநில அரசு அறிவித்தது. அவர் ஏற்கனவே ஷாரியா

சட்ட விதிகளை மீறியதற்காகத் தனது பதவியிலிருந்து நீக்கப்பட்டதால், அவருக்கு அத்தகைய அதிகாரம் இல்லை என்று நீதிக்கூடம் உறுதிப்படுத்தியுள்ளது.

மாநில அரசியலமைப்பின்படி (பிரிவு ஓ), ஆட்சியாளர் உடல்நிலை சரியில்லாமல் போனாலோ அல்லது தகுதி இழந்தாலோ, அவரைத் தற்காலிகமாக விலக்கவோ அல்லது பதவி விலக்க கோரவோ நான்கு உண்டாங் தலைவர்களுக்கும் சட்டப்பூர்வ அதிகாரம் உள்ளது.

நெகிரி செம்பிலான் மாநிலத்தின் ஆட்சி அதிகாரத்தில் உண்டாங் (Undang) தலைவர்கள் மிக முக்கியமான மற்றும் சக்திவாய்ந்த இடத்தைப் பெற்றுள்ளனர். "ஆட்சியாளரால் சட்டம் அல்ல, சட்டத்தால் (உண்டாங்) தான் ஆட்சியாளர்" என்பதே இம்மாநிலத்தின் தாரக மந்திரம்.

மாநிலத்தின் ஆட்சியாளரான யாங் டி-பெர்துவான்

பெசார் பதவிக்கு ஒரு வாரிசு தானாக வர முடியாது. நான்கு உண்டாங் தலைவர்களும் (சுங்கை உஜோங், ஜெலுபு, ஜோஹோல் மற்றும் ரெம்பாங்) ஒன்றுசேடி ஆலோசித்து, தகுதியான ஒருவரைத் தேர்ந்தெடுப்பார்கள். இவர்களின் ஒருமித்த முடிவே இறுதியானது.

தங்கள் ஆளுகைக்குட்பட்ட பகுதிகளில் (Luak) பழக்க வழக்கங்கள் (Adat) மற்றும் பாரம்பரியச் சட்டங்கள் முறையாகப் பின்பற்றப்படுவதை இவர்கள் உறுதிச் செய்கிறார்கள். ஒவ்வொரு உண்டாங் தலைவரும் தனது பகுதியில் ஒரு குறுநில மன்னரைப் போலவே அதிகாரம் கொண்டவர்.

மாநிலத்தின் மிக உயரிய அதிகார மையமான டேவான் கெஅடிலான் டான் உண்டாங் நீதிக்கூட அமைப்பில் இவர்கள் உறுப்பினர்களாக உள்ளனர். இது மாநிலத்தின் பாரம்பரியச் சட்டங்கள் மற்றும் வாரிசுரிமை தொடர்பான வழக்குகளில் இறுதித் தீர்ப்பு வழங்கும் இடமாகும்.

மாநில அரசியலமைப்பின் 10-வது பிரிவின்படி, ஆட்சியாளர் தனது கடமைகளிலிருந்து தவறினாலோ அல்லது தகுதியிழந்தாலோ, அவரைத்

தற்காலிகமாகப் பதவியிலிருந்து விலக்கவோ அல்லது முழுமையாக நீக்கவோ நான்கு உண்டாங் தலைவர்களுக்கும் சட்டப்பூர்வ அதிகாரம் உள்ளது.

அடுக்குமுறை அமைப்பில், சாதாரண மக்கள் (அனாக் புவர்) தங்கள் கோரிக்கைகளைப் பழங்குடித் தலைவர்கள் (லெம்பாகா) மூலம் உண்டாங் தலைவர்களிடம் கொண்டுச் செல்வார்கள். இவர்கள் அதனை ஆட்சியாளரின் கவனத்திற்குக் கொண்டுச் செல்வார்கள்.

சுருங்கச் சொன்னால், நெகிரி செம்பிலானில் ஆட்சியாளர்களை உருவாக்குபவர்கள் (Kingmakers) மற்றும் சட்டத்தின் பாதுகாவலர்கள் என இரு பெரும் பொறுப்புகளை உண்டாங்-உண்டாங் வகிக்கின்றனர்.



'முடரா' - துருப்புச் சீட்டு

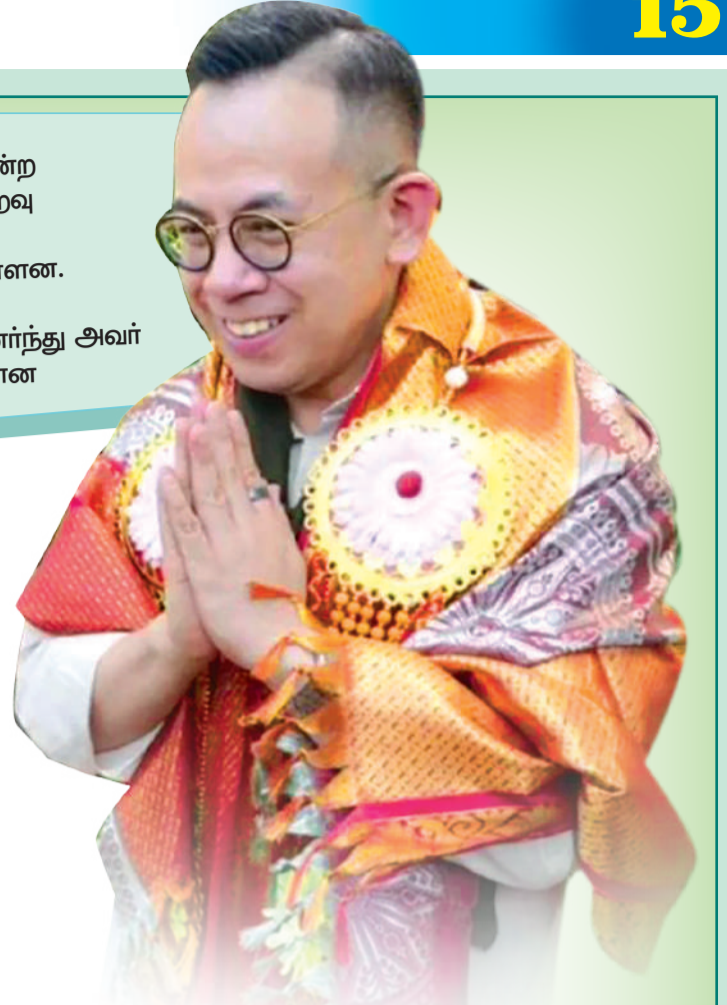
இந்திய குறு, சிறு மற்றும் நடுத்தரத் தொழில்முனைவோர் (MSMEs) மற்றும் கூட்டுறவுச் சங்கங்களை வலுப்படுத்துவதற்காக, 220 மில்லியன் ரிங்கிட்டுக்கும் அதிகமான மதிப்பிலான 'முடரா' (MUDRA) (Modal Usahawan dan Rangsangan Ekonomi India) எனும் பிரம்மாண்ட நிதித் திட்டத்தை ஸ்வேவன் சிம் அறிமுகப்படுத்தியுள்ளார். கடந்த 2025-ஆம் ஆண்டின் 160 மில்லியன் ரிங்கிட்டு ஒதுக்கீட்டுடன் ஒப்பிடுகையில், இந்த ஆண்டு 60 மில்லியன் ரிங்கிட்டை உயர்த்தி வழங்கியிருப்பது, இந்தியச் சமூகத்தின் மீது அவர் கொண்டுள்ள அக்கறையின் ஆழத்தைக் காட்டுகிறது.

மலேசியாவின் பொருளாதாரக் கட்டமைப்பில் இந்தியச் சமுதாயத்தை ஒரு வலுவான சக்தியாக மாற்ற வேண்டும் என்ற உயரிய நோக்கத்தில், தொழில்முனைவோர் மற்றும் கூட்டுறவு மேம்பாட்டுத்துறை அமைச்சர் ஸ்வேவன் சிம் எடுத்து வரும் நடவடிக்கைகள் ஒரு புதிய மறுமலர்ச்சியை ஏற்படுத்தியுள்ளன. வெறும் மேடைப் பேச்சுகளோடு நில்லாமல், இந்தியத் தொழில்முனைவோரின் அடிமட்டத் தேவைகளை உணர்ந்து அவர் அறிவித்துள்ள திட்டங்கள், சமூகத்தில் ஆக்கப்பூர்வமான மாற்றங்களை விதைத்து வருகின்றன.

தொலைநோக்குப் பார்வை

கடந்த மார்ச் 31 வரையிலான தரவுகளின்படி, இத்திட்டத்தின் கீழ் 33.48 மில்லியன் ரிங்கிட் நிதி அங்கீகரிக்கப்பட்டு, நாடு முழுவதும் உள்ள 1,805 இந்தியத் தொழில்முனைவோர் நேரடியாகப் பயனடைந்துள்ளனர். இது அமைச்சரின் திட்டங்கள் வெறும் காசித்தோடு நிற்காமல், தகுதியான மனிதர்களைச் சென்றடைவதை உறுதிச் செய்கிறது.

அமைச்சரின் "வியூகம் (Accelerating Productivity, Bureaucracy Reduction, Capital Accessibility, Developing Market Access) என்பது இந்திய வணிகர்களை உலகளாவிய



அமைச்சர் ஸ்வேவன் சிம்மின் வரலாற்றுச் சாதனை



போட்டித்தன்மைக்குத் தயார்படுத்துவதை நோக்கமாகக் கொண்டது. "MUDRA என்பது குறுகிய கால உதவி மட்டுமல்ல; இது இந்தியச் சமூகத்தின் வணிகத் திறனை உயர்த்துவதற்கான ஒரு வியூக நடவடிக்கை," என்ற அவரின் கூற்று, இந்தியச் சமூகத்தை ஓர் 'உருவாக்கும் சமூகமாக' (Community of Creators) மாற்றும் அவரின் கனவைப் பிரதிபலிக்கிறது. மலேசியா மடானி கொள்கையின் கீழ், இனம், மதம் கடந்து அனைவரையும் உள்ளடக்கிய ஒரு தொழில்முனைவோர் சூழலை உருவாக்க அமைச்சர்

ஸ்வேவன் சிம் உறுதி பூண்டுள்ளார். குறிப்பாக, தகுதியுள்ள இந்தியத் தொழில்முனைவோர் எவரும் வாய்ப்புகளை இழந்துவிடக் கூடாது என்பதில் அவர் காட்டும் தீவிர அக்கறை, இந்தியச் சமுதாயத்தின் பொருளாதார முன்னேற்றத்திற்கு ஒரு வலுவான அடித்தளத்தை அமைத்துக் கொடுத்துள்ளது. அமைச்சர் ஸ்வேவன் சிம் அவர்களின் இந்த அர்ப்பணிப்புமிக்கப் பணிகள், மலேசிய இந்தியர்களின் வாழ்வில் ஒரு புதிய பொருளாதார விடியலை நிச்சயம் ஏற்படுத்தும் என்பதில் ஐயமில்லை.

அமைச்சர் ஸ்வேவன் சிம்மின் வழிகாட்டுதலில், இத்திட்டம் அமைச்சரின் கீழ் உள்ள ஐந்து ஏஜென்சிகள் மூலம் மிகத் துல்லியமாகச் செயல்படுத்தப்படுகிறது:

SPUMI (TEKUN Nasional): இந்தியச் சமூகத் தொழில் முனைவோருக்காக 120 மில்லியன் ரிங்கிட்.

PENN (Amanah Ikhtiar Malaysia): இந்தியப் பெண் தொழில்முனைவோரை அதிகாரப்படுத்தும் 'பெண்' (PENN) திட்டத்திற்கு 27 மில்லியன் ரிங்கிட்.

Vanigham (SME Bank): வணிக நிதித் திட்டத்திற்கு 50 மில்லியன் ரிங்கிட்.

BRIEF-i (Bank Rakyat): இந்தியத் தொழில்முனைவோர் நிதித் திட்டத்திற்கு 15 மில்லியன் ரிங்கிட்.



பக்தி மடானி - SKM நிதி: கூட்டுறவு சங்கங்களுக்காக மொத்தம் 11 மில்லியன் ரிங்கிட்.

ஜூக்ரா:

கலங்கரை விளக்கங்களின் ஒளியும்

மர்மக் கதைகளின் நிழலும் GRA

சிலாங்கூர் மாநிலத்தில், லங்காட் ஆற்றின் கரையில் அமைதியாக வீற்றிருக்கிறது ஜூக்ரா மலை. இது வெறும் இயற்கை எழில் கொஞ்சம் மலை மட்டுமல்ல; சிலாங்கூர் சுல்தானகத்தின் பழையத் தலைநகராகவும், மாலுமிகளின் வழிகாட்டியாகவும், மர்மக் கதைகளின் உறைவிடமாகவும் திகழ்கிறது.

மலாக்கா நீரிணையில் பயணம் செய்யும் கப்பல்களுக்கு ஜூக்ரா மலை ஒரு முக்கியமான அடையாளப் புள்ளியாகும். இங்குள்ள இரண்டு கலங்கரை விளக்கங்கள் காலத்தின் சாட்சிகளாக நிற்கின்றன. பிரிட்டிஷ் ஆட்சிக் காலத்தில் 146 மீட்டர் உயரமுள்ள மலையின் உச்சியில் இது கட்டப்பட்டது. மலாக்கா நீரிணையில்

பழைய கோபுரத்தின் பணிக்குத் துணையாக, நவீனத் தொழில்நுட்பங்களுடன் 25 மீட்டர் உயரமுள்ள மற்றொரு கலங்கரை விளக்கம் அமைக்கப்பட்டது. இன்றும் இவை சர்வதேச கப்பல் போக்குவரத்துப் பாதையில் முக்கியப் பங்காற்றுகின்றன. ஜூக்ரா ஒரு காலத்தில் ராயல் சிட்டியாக இருந்தது. 1800-களின் இறுதியில் சுல்தான் அப்துல் சமத் இங்குதான் தனது அரண்மனையை அமைத்திருந்தார். மலைக்குச் செல்லும் வழியில் காணப்படும் பழைய அரண்மனை இடிபாடுகள், ஆயுதக் கிடங்கு மற்றும் சுல்தான் அலாவுதீன் மகூதி ஆகியவை ஜூக்ராவின் பொற்காலத்தை நமக்கு

நம்பப்படுகிறது.

ஜூக்ராவின் அடர்ந்த காடுகளில் இன்றும் 'பேய் புலிகள்' நடமாடுவதாக உள்ளூர் மக்கள் நம்புகின்றனர். இவை இப்பகுதியில் உள்ள புனித இடங்களையும் ராயல் கல்லறைகளையும் பாதுகாப்பதாகக் கூறப்படுகிறது. புகழ் பெற்ற இளவரசி புத்ரி குனுங் லேடாங் தொடர்பான கதைகளும் ஜூக்ராவோடு பிணைக்கப்பட்டுள்ளன. அவர் தனது கணவரைக் கொன்று விட்டு இங்குதான் மறைந்திருந்ததாக ஒரு கிளைக் கதை நிலவுகிறது.

இன்று ஜூக்ரா ஒரு வரலாற்றுச் சின்னம் என்பதைத் தாண்டி, சாகச விரும்பிகளின் புகலிடமாக மாறியுள்ளது. இங்கிருந்து

நினைவுபூட்டுகின்றன.

ஜூக்ரா மலையைச் சுற்றிப் பல நூற்றாண்டுகளாகப் பேசப்படும் கதைகள் சுவாரஸ்யமானவை மட்டுமல்ல, சில நேரங்களில் அச்சமூட்டுவையும் கூட. ஒரு நாட்டுப்புறக் கதையின்படி, மலையில் கலங்கரை விளக்கம் கட்டப்பட்ட போது இயற்கை அன்னை கோபமடைந்ததாகவும், இதனால் மலையிலிருந்து குருதி வழிந்தோடி அருகில் இருந்த ஆறு சிவப்பு நிறமாக மாறியதாகவும்

இரவு நேரங்களில் பயணிக்கும் கப்பல்களுக்கு இது ஒரு நம்பிக்கையின் ஒளியாகத் திகழ்ந்தது.

HONG நவீனக் கோபுரம்



JUGRA

குதித்துச் செய்யப்படும் பாராகிளைடிங் மிகவும் பிரபலம். மலையின் உச்சியிலிருந்து லங்காட் ஆறு கடலில் கலக்கும் அழகிய காட்சியைப் பார்ப்பது ஒரு தனி அனுபவம்.

ஜூக்ரா மலை என்பது வெறும் மண் குவியல் அல்ல; அது சிலாங்கூரின் ஆன்மா. கலங்கரை விளக்கின் ஒளியும், பழங்காலக் கதைகளின் மர்மமும், வரலாற்றின் பெருமையும் ஜூக்ராவை மலேசியாவின் தவிர்க்க முடியாத ஒரு பொக்கிஷமாக மாற்றியுள்ளன.

கோலாலம்பூர்

இளஞ்சிவப்பு சகாப்தம்



இ

ன்றைய கோலாலம்பூர் நகரம் நவீன ரயில்களாலும், குளிர்நட்டப்பட்ட சொகுசுப் பேருந்துகளாலும் நிறைந்திருக்கலாம். ஆனால், 1970-களின் நடுப்பகுதியிலிருந்து 90-களின் இறுதி வரை கோலாலம்பூர் வீதிகளில் 'இளஞ்சிவப்பு மின்னல்களாக' வலம் வந்த மினிபஸ்களை அந்தத் தலைமுறை மக்கள் அவ்வளவு எளிதில் மறந்துவிட முடியாது. ஒரு நாட்டின் தலைநகரம் அதன் வளர்ச்சிக் கட்டத்தில் எத்தகைய வேகத்தைக் கொண்டிருந்தது என்பதற்கு இந்த மினிபஸ்களே சாட்சி.

1975-ஆம் ஆண்டு செப்டம்பர் 23-இல் இந்த மினிபஸ் சேவை அறிமுகப்படுத்தப்பட்டது. அப்போதைய கோலாலம்பூரின் போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்கவும், பெரிய பேருந்துகள் நுழைய முடியாத குறுகிய சாலைகளில் பயணிக்கவும் இவை வடிவமைக்கப்பட்டன. தொடக்கத்தில் பல்வேறு நிறங்களில் இருந்தாலும், 90-களில் இவை அனைத்தும் 'இளஞ்சிவப்பு மற்றும் வெள்ளை' நிறத்திற்கு மாற்றப்பட்டு, நகரத்தின் தனித்துவமான அடையாளமாக மாறின. 90-களில் கோலாலம்பூரின் எந்த ஒரு சந்திப்பிலும் மினிபஸ்கள் இல்லாமல் இருக்காது. இதோ அதன் சில சுவாரச்யமான பண்புகள்:

★ விதிகளுக்கு அப்பாற்பட்ட வேகம் ★

மினிபஸ் ஓட்டுநர்களுக்கு ஒரு தனித் திறமை உண்டு. போக்குவரத்து

நெரிசல் மிகுந்த நேரங்களிலும், சிறிய இடைவெளிகளுக்குள் புகுந்து புறப்பட்டு விடுவார்கள். "மினிபஸில் ஏறினால் குறித்த நேரத்திற்குப் போய் விடலாம்" என்ற அசைக்க முடியாத நம்பிக்கை மக்களிடம் இருந்தது. ஆனால், இந்த வேகம் பல நேரங்களில் பயணிகளின் அடிவயிற்றில் பயத்தை உண்டாக்கும் ஒரு 'ரோலர் கோஸ்டர்' பயணமாகவே இருக்கும்.

★ எல்லைத் தாண்டிய பயணிகள் ★

சட்டப்படி 16 முதல் 25 பயணிகள் அமர வேண்டிய இந்த சிறிய பேருந்துகளில், அலுவலகம் மற்றும் பள்ளி நேரங்களில் 50-க்கும் மேற்பட்டோர் பயணம் செய்வார்கள். பேருந்து உள்ளே தள்ளாடும் அளவிற்கு மக்கள் நெரிசல் இருக்கும். வாசலில் தொங்கிக் கொண்ட பயணிப்பது அன்றைய இளைஞர்களுக்கு ஒரு வீரச் செயலாகவே கருதப்பட்டது.

★ நடத்துனரின் ஜாலங்கள் ★

மினிபஸ் நடத்துனர்கள் ஒரு தனிப் பிறவிகள். பேருந்து நின்றாலும் நிலலாவிட்டாலும் லாவகமாக ஏறி இறங்குவார்கள். பேருந்தின் கூரையை அல்லது பக்கவாட்டுத் தகடுகளைத் 'தட்-தட்' என்று தட்டி ஓட்டுநருக்கு சமிக்ஞை கொடுக்கும் அந்தச் சத்தம், இன்றும் பலரின் காதுகளில் ஒலித்துக்

கொண்டிருக்கும். "செப்பாட்... செப்பாட்.." (Cepat - வேகம்) என அவர்கள் பயணிகளை அவசரப்படுத்தும் பாணியே தனி.

★ அதிரும் இசைத் தட்டுகள் ★

பல மினிபஸ்கள் நகரும் இசைக்கூடங்களாகவே இருந்தன. 90-களின் ஹிட்பாடல்கள் மிக உரத்த சத்தத்தில் ஒலிக்கும். ஜமால் அப்துல்லா முதல் ஸ்பூன் இசைக்குழுவின் பாடல்கள் வரை பயணிகளுக்கு இலவச இசை விருந்து படைக்கப்படும்.

அன்று மினிபஸ் பயணம் மிகவும் மலிவானது. 50 சென் முதல் 60 சென் வரை மட்டுமே கட்டணம் வசூலிக்கப்பட்டது. 'பசார் செனி', 'புராயா' மற்றும் 'செள கிட்' ஆகியவை மினிபஸ்களின் முக்கிய மையங்களாகத் திகழ்ந்தன. 12, 13, 22, 29 போன்ற வழித்தட எண்களைப் பார்த்தாலே மக்கள் அது எங்குச் செல்லும் என்பதைத் துல்லியமாகக் கூறி விடுவார்கள்.

காலமாற்றம் மற்றும் நகரத்தின் கட்டமைப்பில் ஏற்பட்ட மாற்றங்கள் காரணமாக, மலேசிய அரசாங்கம் 1998-ஆம் ஆண்டு ஜூலை 1-ஆம் தேதியுடன் மினிபஸ் சேவையை முழுமையாக நிறுத்தியது. பெரிய பேருந்துகள் மற்றும் ரயில்களின் வருகையால் இந்த இளஞ்சிவப்புப் பேருந்துகள் வரலாற்றின் பக்கங்களுக்குள் முடங்கின.

90-களின் கோலாலம்பூர் என்பது மினிபஸ்கள் இல்லாமல் முழுமை பெறாது. அது வெறும் ஒரு போக்குவரத்துச் சாதனம் மட்டுமல்ல; ஒரு தலைமுறையின் வேகம், உழைப்பு மற்றும் அந்தக் காலத்து எளிய வாழ்வியலின் பிரதிபலிப்பு. இன்றும் பழையப் புகைப்படங்களில் அந்த இளஞ்சிவப்புப் பேருந்தைப் பார்க்கும் போது, 90-களின் அந்தப் புழுதிப் படிந்த சாலைகளும், நடத்துனரின் விலகல்களும் மீண்டும் நினைவுக்கு வந்து போகும்.



“கல்வியும் சமயமும் எனது இரு கண்கள்” என்ற உயரியத் தாரக மந்திரத்தோடு, பினாங்கு மாநிலத்தின் அரசியல் மற்றும் சமூகத் தளங்களில் ஒரு பேராற்றலாக வலம் வருபவர் மாநில ஆட்சிக்குழு உறுப்பினரும் பிறை சட்டமன்ற உறுப்பினருமான டத்தோ ஸ்ரீ சுந்தராஜு சோமு அவர்கள். பினாங்கு மாநில இந்தியர் நலனுக்காகவும், அவர்களின் வாழ்வாதார மேம்பாட்டிற்காகவும் பல்வேறு அதிரடி மாற்றங்களை முன்னெடுத்து வரும் இவர், குறிப்பாக இந்து ஆலயங்களின் நில உரிமையையும், அவற்றின் பொருளாதாரத் தற்சார்பையும் உறுதிச் செய்வதில் ஓர் “ஆலயக் காவலனாகவே” உருவெடுத்துள்ளார்.



17 லட்சம் ரிங்கிட் திருப்பணி:

கொடுத்த வாக்கைக் காப்பாற்றிய

பிறையின் 'அரண்'
டத்தோ ஸ்ரீ சுந்தராஜு

வாக்குறுதியும் வரலாற்று மாற்றமும்

கடந்த சட்டமன்றத் தேர்தலின் போது, வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க பிறைத் தோட்ட ஸ்ரீ மகா மாரியம்மன் ஆலயத்திற்கு முதன் முதலாக வருகை தந்த சுந்தராஜுவிடம், அதன் பொறுப்பாளர் வீரையா அவர்கள் ஒரு கோரிக்கையை முன்வைத்தார். ஆலயத்தைப் புனரமைத்துக் கட்டிக் கொடுக்கும்படி உதவி கோரிய போது, வெற்றி பெற்றால் 4 லட்சம் ரிங்கிட் செலவில் அதைச் செய்து தருவதாக சுந்தராஜு உறுதியளித்தார். ஆனால், வெற்றிக்குப் பின் அந்த வாக்குறுதி ஒரு பிரம்மாண்டமான திருப்பணியாக மாறியது, அப்பகுதி மக்களிடையே பெரும் நெகிழ்ச்சியை ஏற்படுத்தியுள்ளது.

ஓர் ஆன்மீகத் தலம் என்பது வழிபாட்டுடன் மட்டும் நின்று விடாமல், சமூகத்தின் மையப்புள்ளியாகவும், பொருளாதார ரீதியாகத் தன்னைத் தானே தற்காத்துக் கொள்ளும் வலிமை கொண்டதாகவும் இருக்க வேண்டும் என்பதே டத்தோ ஸ்ரீ சுந்தராஜுவின் அசைக்க முடியாத நம்பிக்கையாகும். இதற்குச் சான்றாக 2026 ஏப்ரல்

மாதம் வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க பிறைத் தோட்ட ஸ்ரீ மகா மாரியம்மன் ஆலயம்

டத்தோ ஸ்ரீ சுந்தராஜு தலைமையில் மகா கும்பாபிஷேகம் கண்டது.

டான் ஸ்ரீ ரமேஷின் கைகோர்ப்பு

ஆலயத்தின் நிர்வாகம் மற்றும் தமது நண்பர்களின் ஒத்துழைப்புடன் பிறை தோட்ட ஸ்ரீ மகா மாரியம்மன் ஆலயத்தை நிர்மாணிக்கும் முயற்சியில் டத்தோ ஸ்ரீ சுந்தராஜு ஈடுபட்ட போது, ஆலயத்தின் தொன்மையையும் முக்கியத்துவத்தையும் உணர்ந்த சுந்தராஜுவின் நெருங்கிய நண்பரும் சமூக ஆர்வலருமான தொழிலதிபர் டான் ஸ்ரீ ரமேஷ், “ஆலயத்தை மட்டும் சீரமைக்காமல், அருகில் உள்ள மண்டபத்தையும் முழுமையாகப் புனரமைப்போம்” என்ற ஆலோசனையை வழங்கினார். அந்த ஆலோசனையின் விளைவாக, சுமார் 17 லட்சம் ரிங்கிட் செலவில், பிறை வட்டாரத்தில் ஸ்ரீ முனிஸ்வரர் ஆலயத்திற்கு அடுத்தபடியாக ஒரு பிரமாண்ட ஆன்மீக அடையாளமாக இவ்வாலயம் திகழ்கிறது.

சுயசார்பு பொருளாதாரம்: ஒரு தூர நோக்குப் பார்வை

டத்தோ ஸ்ரீ சுந்தராஜுவின்



மிக முக்கியமானச்

சிந்தனை, ஆலயங்களின் “பொருளாதாரச் சுதந்திரம்” ஆகும். “ஆலயங்கள் எப்போதுமே பக்தர்களின் தட்டை (நன்கொடை) மட்டும் நம்பி இருக்கக்கூடாது. ஒவ்வோர் ஆலயமும் தனக்கென ஒரு மண்டபத்தைக் கொண்டிருந்தால், அதன் மூலம் கிடைக்கும் வாடகை வருவாயைக் கொண்டு

அர்ச்சகர்களின் ஊதியம், மின்சாரம் மற்றும் பராமரிப்புச் செலவுகளைச் சுலபமாக ஈடுகட்ட முடியும்” என்பது அவரது அசைக்க முடியாத நம்பிக்கையாகும். பிறை ஸ்ரீ மகா மாரியம்மன் ஆலயத்தில் இந்த ‘வருவாய் ஈட்டும் மாதிரி’ (Income Generating Model) வெற்றிகரமாகச் செயல்படுத்தப்பட்டுள்ளது.

ஆலயங்களின் காவலன்

பினாங்கு மாநிலத் தமிழ்ப்பள்ளிகளின் சிறப்பு நடவடிக்கைக் குழுத் தலைவராகக் கல்வியில் புரட்சி செய்யும் அதே வேளையில், ஆலயங்களின் நில உரிமை விவகாரங்களிலும் டத்தோ ஸ்ரீ சுந்தராஜு காட்டும் வேகம் பாராட்டுக்குரியது. வழிபாட்டுத் தலங்களைச் சட்டப்பூர்வமாகப் பாதுகாப்பதோடு, அவற்றைச் சமூக மேம்பாட்டு மையங்களாக மாற்றுவதே அவரது இலக்காகும்.

சொன்ன சொல்லைக்



தூரநோக்குப் பார்வை, பிளாங்கு மாநிலத்தின் சமய வரலாற்றில் ஒரு பொற்கால அத்தியாயத்தைப் படைத்துள்ளது என்றால் அது மிகையல்ல.

“ஒவ்வோர் ஆலயமும் ஒரு மண்டபத்தைக் கொண்டு சுயசார்பு அடைய வேண்டும்” என்ற டத்தோ ஸ்ரீ சுந்தராஜுவின் இந்தத் தூரநோக்குப் பார்வை, பிளாங்கு மாநிலத்திற்கு மட்டுமல்லாமல் ஒட்டுமொத்த நாட்டிற்கும் ஒரு சிறந்த முன்னுதாரணமாகும்.

நாட்டில் உள்ள மற்ற ஆலய நிர்வாகங்களும் இத்தகையப் பொருளாதாரத் தற்சார்பு கொண்ட கட்டமைப்பை முன்னெடுப்பதன் மூலம், நமது சமய நிறுவனங்கள் நிதி நெருக்கடியின்றி கம்பீரமாகச் செயல்படுவதை உறுதிச் செய்ய முடியும்.

ஆன்மீகத்தையும் வாழ்வாதாரத்தையும் இணைக்கும் இத்தகையச் சிந்தனைகளே இந்தியச் சமூகத்தின் உண்மையான வலிமையாகும்.

காப்பாற்றுவதோடு நின்று விடாமல், தான் கொடுத்த வாக்குறுதியை விடப் பல மடங்கு உயரிய பலனைச் சமூகத்திற்குத் திருப்பிக் கொடுக்கும் டத்தோ ஸ்ரீ சுந்தராஜுவின் இந்தச் செயல் வேகம், பிளாங்கு இந்து சமூகத்திடையே ஒரு மாபெரும் மறுமலர்ச்சியையும் புதிய நம்பிக்கையையும் விதைத்துள்ளது.

வெறும் வழிபாடாக மட்டும் பார்க்கப்பட்ட ஆன்மீகத்தை, ஒரு சமூகத்தின் வாழ்வாதாரத்தோடும் பொருளாதாரத் தற்சார்போடும் இணைத்த இவரது இந்தத்



பூலாவ் கெத்தாம்: கடல் மடியில் ஒரு மிதக்கும் சொர்க்கம்

-சு.எம். சாமி.

சிலாங்கூர் மாநிலத்தின் கோலக்கிள்ளான் கடற்கரையிலிருந்து சுமார் 10 கடல் மைல் தொலைவில் அமைந்திருக்கிறது 'நண்டு தீவு' என்று அழைக்கப்படும் பூலாவ் கெத்தாம். பரபரப்பான நகர்ப்புற வாழ்க்கையிலிருந்து விடுபட்டு, அமைதியையும் கடல் உணவுகளையும் தேடும் சுற்றுலாப்பயணிகளுக்கு இது ஒரு மிகச் சிறந்த இடமாகும். 19-ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் சீன மீனவர்களால் உருவாக்கப்பட்ட இந்தத் தீவு, இன்று சிலாங்கூரின் தவிர்க்க முடியாத சுற்றுலாத் தலமாக உருவெடுத்துள்ளது. இங்குள்ள வீடுகள் மற்றும் சாலைகள் அனைத்தும் சதுப்பு நிலத்திற்கு மேல் மரத்தூண்களால் தாங்கப்பட்டு, ஒரு மேடை போன்ற அமைப்பில் கட்டப்பட்டுள்ளன. இதனால், இத்தீவு "மிதக்கும் கிராமம்" என்ற தனித்துவமான அடையாளத்தைப் பெறுகிறது. பயண வசதிகள் என்றால் கோலக்கிள்ளான் 'போர்ட் கிள்ளான்' (Port Klang) முனையத்திலிருந்து இந்தப் பூலாவ் கெத்தாம் தீவிற்குச் செல்ல படகு மற்றும் பெர்ரி சேவைகள் உள்ளன. அலிபாபா பெர்ரி, இத்தீவிற்குச் செல்ல இது மிகவும் பிரபலமான சேவையாகும். குளிர்நட்டப்பட்ட வசதியுடன் கூடிய இந்த பெர்ரி, சுமார் 50 நிமிடங்களில் பயணிகளைத் தீவிற்கு அழைத்துச் செல்கிறது. தவிர அதிவேகப் படகுகளும் உள்ளன. இவை அரை மணி நேரத்திற்கு ஒருமுறை இயக்கப்படுகின்றன. ஒரு பயணத்தில் 90 முதல் 120 பயணிகள் வரை பயணிக்க முடியும்

சுற்றுலா ஈர்ப்புகள் மற்றும் வணிகம்

சுற்றுலா ஈர்ப்புகள் மற்றும் வணிகம் என்று எடுத்துக் கொண்டால் வார நாட்களை விட வார இறுதி மற்றும் பொது விடுமுறை நாட்களில் இத்தீவு மக்கள் கூட்டத்தால் களைகட்டுகிறது. தீவில் நூற்றுக்கணக்கான கடைகள் உள்ளன. தீவின் நுழைவாயிலிலிருந்து மேடை போன்ற தளத்தில் வரிசையாக அமைக்கப்பட்ட கடைகள் பயணிகளைக் கவர்கின்றன.

கடல் உணவு உணவகங்கள் அதிகமாக உள்ளன. இங்கு வரும் பெரும்பாலானோர் அதன் சுவையான மற்றும் புதிய கடல் உணவுகளுக்காகவே வருகின்றனர். நண்டு, இறால், மீன் வகைகள் போன்றவற்றை உடனுக்குடன் சமைத்து வழங்கும் ஏராளமான உணவகங்கள் இங்கு உள்ளன.

சுற்றுலாத் தங்குமிடங்களும் அதிகமாகக் காணப்படுகின்றன. பயணிகள் தங்கிச் சென்று தீவின் அழகை ரசிக்கத் தற்கால வசதிகளுடன் கூடிய ஹோட்டல்கள் மற்றும்

தங்கும் விடுதிகள் (Homestays) ஏராளமாக உள்ளன. கைவினைப் பொருட்கள் அதிகமான சுற்றுப்பயணிகளைக் கவர்கின்றன. கடல் வாழ் உயிரினங்களைக் கொண்டு தயாரிக்கப்பட்ட அலங்காரப் பொருட்கள் மற்றும் கடல் உணவு சார்ந்த நொறுக்குத் தீனிகளான மீன் பலகாரம், இறால் சிப்ஸ் இங்கு மிகவும் பிரபலம்.

தனித்துவமான வாழ்க்கை முறையைக் கொண்ட தீவாக பூலாவ் கெத்தாம் காட்சியளிப்பது, இதன் தனிச் சிறப்பைச் சுட்டிக் காட்டுவதாக உள்ளது.

இந்தத் தீவில் மோட்டார் வாகனங்கள் கிடையாது. மக்கள் பெரும்பாலும் சைக்கிள்கள் அல்லது மின்சார மோட்டார் சைக்கிள்களையே பயன்படுத்துகின்றனர். குறுகிய சாலைகளில் சைக்கிள் பயணம் மேற்கொள்வது சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கு ஒரு புதுமையான அனுபவத்தைத் தருகிறது.

வண்ணமயமான சீனக் கோயில்கள்

மேலும், இங்குள்ள வண்ணமயமான சீனக் கோயில்கள் மற்றும் மீனவர்களின் அன்றாட வாழ்க்கை முறையை நேரில் காண்பது கண்கொள்ளக் காட்சியாகும். ரயில் மூலம் கோலாலம்பூர் சென்ட்ரலில்

இருந்து கே.டி.எம். கொமூட்டர் ரயில் மூலம் இறுதி நிலையமான போர்ட் கிள்ளான் நிலையத்தை அடையலாம். அங்கிருந்து படகுத் துறை மிக அருகிலேயே உள்ளது.

பெர்ரி சேவையில் அலிபாபா பெர்ரி அல்லது அதிவேகப் படகுகள் மூலம் தீவை அடையலாம். கட்டணம், பெரியவர்களுக்கு ஒரு வழிப் பயணம் சுமார் 15 ரிங்கிட். இரு வழிப் பயணக் கட்டணம் 25 ரிங்கிட் ஆகும். குழந்தைகளுக்கு முறையே 10 ரிங்கிட் மற்றும் 16 ரிங்கிட் வசூலிக்கப்படுகிறது.

தீவுக்குள் போக்குவரத்துகள் உள்ளன. ஆனால், கார்கள் கிடையாது. சைக்கிள்களை வாடகைக்கு எடுக்கலாம். ஒரு நாளைக்கு சுமார் 5 ரிங்கிட் முதல் சைக்கிள்கள் வாடகைக்குக் கிடைக்கின்றன. மின்சார பைக் (E-Bike) உள்ளன. வேகமாகச் சுற்றிப் பார்க்க விரும்புவோர், ஒரு மணி நேரத்திற்கு 10 முதல் 20 ரிங்கிட் அல்லது ஒரு நாளைக்கு 50 ரிங்கிட் கட்டணத்தில் மின்சார பைக்குகளை வாடகைக்கு எடுக்கலாம்.

கடல் உணவு விருந்துக்குச் சொல்ல வேண்டியதில்லை. பார்க்கும் இடமெல்லாம் கடல் வாழ் உணவுக் கடைகளாகவே தெரிகின்றன. ஜியா ஜியா ரெஸ்டோவ்ரண்ட் போன்ற உணவகங்களில் ஃப்ரெஷ்ஷான நண்டு, இறால் மற்றும் மீன் வகைகளை ரசிக்கலாம்.

பயணத்தை அழகாகத் திட்டமிடலாம்

பூலாவ் கெத்தாமிற்கு வருகை தருகின்றவர்கள் கருவாடு, இறால் சிப்ஸ் மற்றும் கைவினைப் பொருட்களை வாங்கத் தவறி விடக்கூடாது. வெயில் அதிகமாக இருக்கும் என்பதால் குடை, தொப்பி மற்றும் சன்ஸ்கிரீன் (சூரளேசுநநே) எடுத்துச் செல்வது நல்லது. வார இறுதி நாட்களில் கூட்டம் அதிகமாக



இருக்கும் என்பதால் முன்கூட்டியே திட்டமிடுவது சிறப்பு. ஒரு நாள் பயணமாக வருபவர்கள் மாலையில் கிளம்பி விடலாம். தங்கிச் செல்ல விரும்புவோர், சுங்கை லீமா, பிரதான கிராமத்திலிருந்து சுற்றுத் தள்ளியிருக்கும் இந்த அமைதியான மீனவக் குடியிருப்பிற்குச் சென்று பழமையான வாழ்க்கை முறையை ரசிக்கலாம். குடும்பத்தோடு தங்குவதற்கு வசதியான மற்றும் சுத்தமான தங்குமிடங்கள் உள்ளன. நாள் ஒன்றுக்கு 180 ரிங்கிட் முதல் கட்டணம் விதிக்கப்படுகிறது.

பாரம்பரிய மீனவ கிராமத்திலிருந்து நவீன சுற்றுலாத் தலமாக மாறியுள்ள பூலாவ் கெத்தாம், மலேசியாவின் கலாச்சாரப் பன்முகத்தன்மைக்கும் இயற்கை எழிலுக்கும் ஒரு சிறந்த எடுத்துக்காட்டு. குடும்பத்தோடு நண்பர்களோடு ஒரு நாள் சுற்றுப்பயணம் மேற்கொள்ள விரும்புவோருக்கு, இது நிச்சயமாக ஒரு மறக்க முடியாத இடமாகும்.





SPICES
SINCE 1983



MS 1500:2009

LDலேசியாவின்

மிக முக்கியமான சுற்றுலாத்

தலங்களில் ஒன்றாகத் திகழ்வது கேமரன்மலை. அதன் இதமான காலநிலை, பசுமையான தேயிலைத் தோட்டங்கள் மற்றும் காய்கறித் தோட்டங்கள், உள்நாட்டு மற்றும் வெளிநாட்டுப் பயணிகளைப் பெரிதும் ஈர்க்கின்றன. இருப்பினும், சமீபகாலமாக இந்தப் புகழ் பெற்ற சுற்றுலாத் தலம் ஒரு மிகப் பெரிய சவாலை எதிர்கொண்டு வருகிறது. அதுதான் 'கடுமையான போக்குவரத்து நெரிசல்'. இது வெறும் பயணத் தாமதம் மட்டுமல்ல, அந்த மாவட்டத்தின் பொருளாதாரத்தையே அச்சுறுத்தும் ஒரு காரணியாக உருவெடுத்துள்ளது.

மூச்சுத் திணறும் கேமரன்மலை:

போக்குவரத்து நெரிசலும் பொருளாதாரப் பாதிப்புகளும்

விடுமுறை நாட்களில் சிதறும் கனவுகள்

பொது விடுமுறை மற்றும் வார இறுதி நாட்களில் ஆயிரக்கணக்கான சுற்றுலாப் பயணிகள் கேமரன்மலையை நோக்கிப் படையெடுக்கின்றனர். ஆனால், அவர்கள் மகிழ்ச்சியாகக் கழிக்க வேண்டிய நேரத்தில் பாதிக்கும் மேற்பட்ட நேரத்தை வாகன நெரிசலிலேயே கழிக்க வேண்டிய அவலநிலை ஏற்பட்டுள்ளது. பல மணி நேரக் காத்திருப்பு பயணிகளின் மன அழுத்தத்தை அதிகரிப்பதோடு, அவர்களின் பயண ஏற்பாடுகளையும் முற்றிலுமாகச் சிதைத்து விடுகிறது. இயற்கை எழிலை ரசிக்க வந்தவர்கள், வாகனப் புகையிலும் சத்தத்திலும் சிக்கித் தவிப்பது வருந்தத்தக்கது.

பொருளாதாரப் பாதிப்புகள் மற்றும் உள்ளூர்வாசிகளின் குமுறல்:

இந்த போக்குவரத்து நெரிசலின் தாக்கம் சுற்றுலாவோடு நின்று விடவில்லை. தங்கும் விடுதிகளில் முடிவடையாத அநேக நேரங்களில் முன்பதிவு செய்த பயணிகள், நெரிசலில் சிக்கிக் குறிப்பிட்ட நேரத்திற்கு வர முடியாமலும், விரக்தியிலும் தங்குகாது முன்பதிவுகளை ரத்து செய்யும் நிலை அதிகரித்துள்ளது.

— ஒரு களப்பார்வை

இது தங்கும் விடுதி உரிமையாளர்கள் மற்றும் சிறு வணிகர்களுக்குப் பெரும் நஷ்டத்தை ஏற்படுத்துகிறது. உள்ளூர்வாசிகள் தங்களின் அன்றாடத் தேவைகளுக்காகக் கூட வெளியே செல்ல முடியாமல் முடங்கிக் கிடக்கின்றனர். "சுற்றுலாத்துறை என்பது வளர்ச்சியைக் கொண்டு வர வேண்டுமே தவிர, மக்களின் இயல்பு வாழ்க்கையைப் பாதிப்பதாக இருக்கக்கூடாது" என்பதே உள்ளூர் மக்களின் ஆதங்கமாக உள்ளது.

சுற்றுச்சூழல் பாதுகாப்புடன் கூடிய கட்டமைப்பு

போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறைக்க சாலைகளை விரிவுபடுத்துவது அவசியம். ஆனால், கேமரன்மலை ஒரு சென்சிட்டிவான மலைப்பாங்கான பகுதி என்பதால், நிலச்சரிவு மற்றும் சுற்றுச்சூழல் பாதிப்புகள் ஏற்படாத வகையில் நவீன பொறியியல் நுட்பங்களுடன் சாலைகள் விரிவுபடுத்தப்பட

வேண்டும். புதிய மாற்றுப் பாதைகளை உருவாக்குவது குறித்து அரசாங்கம் தீவிரமாக ஆராய வேண்டும். குறிப்பாக, ஒரு வழிப்பாதைத் திட்டங்களைச் சீரமைப்பதும், பொதுப் போக்குவரத்து வசதிகளை மேம்படுத்துவதும் உடனடித் தீர்வாக அமையும்.

இப்பிரச்சினைக்கு அரசாங்கம் உடனடியாகத் தீர்வு காணத் தவறினால், காலப்போக்கில் சுற்றுலாப் பயணிகள் கேமரன்மலையைத் தவிர்க்கத் தொடங்குவார்கள். இது மலேசியாவின் சுற்றுலா வருவாயைப் பாதிப்பதோடு, அந்தப் பிராந்தியத்தின் பொருளாதாரத்தைச் சீர்குலைத்துவிடும். எனவே,

கீழ்க்கண்ட நடவடிக்கைகளை அரசு முன்னெடுக்க வேண்டும்:

* மாற்றுப் பாதைகள்: நெரிசல் மிகுந்த பகுதிகளுக்குச் செல்லாமல் இருக்க மாற்றுப் பாதைகளை உருவாக்குதல்.

* காள் நிறுத்துமிடங்கள்: பிரதான சுற்றுலா மையங்களில் போதுமான வாகன நிறுத்துமிட வசதிகளை ஏற்படுத்தித் தருதல்.

* பொதுப் போக்குவரத்து: சுற்றுலாப் பயணிகளுக்கெனப் பிரத்யேக 'ஷட்டில் பேருந்து' (நொர்வெட நகரம்) சேவைகளை அறிமுகப்படுத்துவதன் மூலம் தனிநபர் வாகனங்களின் எண்ணிக்கையைக் குறைக்கலாம்.

* டிஜிட்டல் கண்காணிப்பு: போக்குவரத்து நெரிசலை முன்னகட்டியே அறிவிக்கும் டிஜிட்டல் தகவல் பலகைகளை ஆங்காங்கே நிறுவுதல்.

முடிவுரை

கேமரன்மலை என்பது மலேசியாவின் ஒரு பொக்கிஷம். இந்தப் பொக்கிஷத்தைப் பாதுகாக்க வேண்டியது அரசாங்கத்தின் கடமையாகும். போக்குவரத்து நெரிசல் என்ற இந்த நீண்ட காலப் பிரச்சினைக்கு விரைவான மற்றும் நிலையான ஒரு தீர்வை அரசு வழங்க வேண்டும். அப்போதுதான் கேமரன்மலையின் சுற்றுலாவும், பொருளாதாரமும் செழிக்கும்; பயணிகளின் பயணமும் இனிமையானதாக அமையும்.

கேமரன்மலையில் ரயில் சேவை: பகாங் அரசு வரவேற்பு!

கேமரன்மலையின் தீராத போக்குவரத்து நெரிசலுக்குத் தீர்வாக, முக்கியப் பட்டணங்களுக்கு இடையே ரயில் சேவையை அறிமுகப்படுத்தும் ஆலோசனைகள் முன்வைக்கப்பட்டுள்ளன. இது குறித்து பகாங் மாநில அரசு வெளியிட்டுள்ள முக்கியத் தகவல்:

முன்மொழியப்பட்ட வழித்தடம்:

தானா ராத்தா, பிரிஞ்சாங், கோலத் தெர்லா மற்றும் கம்போங் ராஜா ஆகிய முக்கியப் பகுதிகளை இணைக்கும் வகையில் ரயில் பாதை அமைத்தல்.

அரசின் நிலைப்பாடு:

இத்தகைய நவீன போக்குவரத்துத் திட்டங்களை அமல்படுத்த ஏதேனும் ஒரு தரப்பு முன்வந்தால், அதனைப் பரிசீலிக்கப் பகாங் மாநில அரசு தயாராக உள்ளது என மாநில மந்திரி பெசார் அண்மையில் தெரிவித்துள்ளார்.

எதிர்பார்க்கப்படும் பலன்:

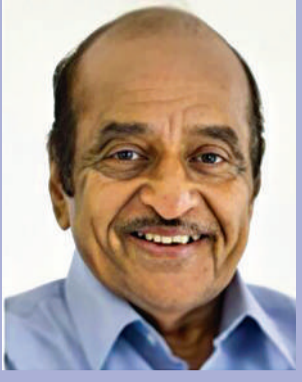
இந்த ரயில் சேவை நடைமுறைக்கு வந்தால், சுற்றுலாப் பயணிகள் தங்கள் வாகனங்களை ஓரிடத்தில் நிறுத்தி விட்டு, ரயில்கள் மூலம் அனைத்து இடங்களுக்கும் எளிதாகச் செல்ல முடியும். இது சாலையில் வாகனங்களின் எண்ணிக்கையை பெருமளவு குறைக்கும்.

முக்கியத் தகவல்கள்

சுற்றுலாப் பயணிகள் வருகை: 2024 ஆம் ஆண்டின் முதல் ஆறு மாதங்களில் மட்டும் பகாங் மாநிலத்திற்கு 5.9 மில்லியன் சுற்றுலாப் பயணிகள் வந்துள்ளனர். இதில் கேமரன்மலை ஒரு மிக முக்கியமான இலக்காகத் தொடர்கிறது

வாகன நெரிசல்: பொது விடுமுறை மற்றும் நீண்ட வார இறுதி நாட்களில் தினமும் சராசரியாக 10,000-க்கும் மேற்பட்ட வாகனங்கள் கேமரன்மலைக்குள் நுழைவதாகக் கணக்கிடப்பட்டுள்ளது

நேர விரயம்: சாதாரண நாட்களில் 2 மணி நேரம் எடுக்கும் பயணம், நெரிசல் காலங்களில் 4 முதல் 5 மணி நேரம் வரை நீடிக்கிறது. சில பயணிகள் பாதி நாளை (சுமார் 12 மணி நேரம்) நெரிசலிலேயே கழிக்க வேண்டிய கட்டாயத்திற்குத் தள்ளப்படுகின்றனர்.



சிங்கப்பூர் மற்றும் மலேசியத் தமிழ் இலக்கிய, கலை வரலாற்றில் ஒரு சகாப்தமாகத் திகழ்பவர் எஸ். எஸ். சர்மா. கடந்த பல தசாப்தங்களாகத் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் தமிழ் இதழியல் மற்றும் கலைத்துறையில் அவர் ஆற்றிய பணிகள், ஒரு தனிமனிதனின் உழைப்பைத் தாண்டி, ஒரு சமூகத்தின்

கலை அடையாளமாகவே மாறியுள்ளது. கதை, கட்டுரை, நாடகம் எனப் பன்முகத் திறமை கொண்ட சர்மா அவர்கள், சிங்கப்பூரின் புகழ் பெற்ற ஷா பிரதர்ஸ் (Shaw Brothers) நிறுவனம் நடத்திய 'இந்தியன் மூவி நியூஸ்' என்ற மாதாந்திர இதழின் ஆசிரியராகப் பொறுப்பேற்றது, அந்தப் பிராந்தியத்தின் சினிமா வரலாற்றில் ஒரு முக்கியத் திருப்புமுனையாக அமைந்தது.

சுமார் 40 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக அந்த இதழைத் திறம்பட வழிநடத்திய அவர், தமிழ் மற்றும் ஆங்கிலம் ஆகிய இரு மொழிகளிலும் புலமை பெற்றிருந்ததால், இந்தியத் திரைப்படங்களைச் சர்வதேசத் தரத்திற்குப் புரிய வைக்கும் ஒரு பாலமாகத் திகழ்ந்தார். எஸ். எஸ். சர்மா அவர்களின் வாழ்வில் பொன்னெழுத்துக்களால் பொறிக்கப்பட வேண்டிய ஒரு பகுதி, மக்கள் திலகம் எம்.ஜி.ஆர் அவர்களுடனான அவரது நெருக்கமான நட்பு மற்றும் 'உலகம் சுற்றும் வாலிபன்' திரைப்படப் பங்களிப்பாகும். 1970-களின் தொடக்கத்தில் எம்.ஜி.ஆர் தனது சொந்தத் தயாரிப்பில் 'உலகம் சுற்றும் வாலிபன்' படத்தைத் தொடங்கினார். ஜப்பான் முதல் தாய்லாந்து வரை பல நாடுகளைத் திரையில் காட்டிய அந்தப் பிரம்மாண்டத் திரைப்படத்தின் படப்பிடிப்பு, நமது பிராந்தியத்தில் சிங்கப்பூரிலும் மற்றும் மலேசியாவின் பினாங்கிலும் மட்டுமே நடைபெற்றது.

இந்த இரண்டு முக்கிய இடங்களிலும்



கலைத்துறையின் திசைகாட்டி எஸ்.எஸ். சர்மா

அரங்கேற்றச் செய்தது. குறிப்பாக, சமூக அவலங்களைச் சுட்டிக் காட்டும் இவரது நாடகங்கள் சிங்கப்பூர்த் தமிழ் மக்களிடையே பெரும் வரவேற்பைப் பெற்றன.

"நாடகம் என்பது வெறும் பொழுதுபோக்கு அல்ல, அது சமூகத்தின் கண்ணாடியாக இருக்க வேண்டும்" என்ற கொள்கையுடையவர் அவர். ஷா பிரதர்ஸ் நிறுவனத்தின் மூலம் அவர் பெற்ற செல்வாக்கை, உள்ளூர் கலைஞர்களுக்கு வாய்ப்பு வழங்குவதிலும், அவர்களைத் திரையுலகின் உச்ச நட்சத்திரங்களுக்கு அறிமுகப்படுத்துவதிலும் அவர் பயன்படுத்தினார். ஷா பிரதர்ஸ் நிறுவனத்தின் 'இந்தியன் மூவி நியூஸ்' இதழ், இவரது ஆசிரியத்துவத்தில் தென்கிழக்கு ஆசியாவின் மிக முக்கியமான கலை ஆவணமாகத் திகழ்ந்தது. சிவாஜி கணேசன், அமிதாப் பச்சன் போன்ற ஜாம்பவான்கள் சிங்கப்பூர் வரும் போதெல்லாம் அவர்களைச் சந்தித்து பேட்டி காண்பதிலும், அவர்களுக்கு உள்ளூர்



போது, சர்மாவின் நேர்த்தியான ஆங்கில மொழிபெயர்ப்பு, சீன மற்றும் மலாய் இன மக்களையும் அந்தப் படத்தின் பால் ஈர்த்தது.

குறிப்பாக, சிங்கப்பூர் மற்றும் பினாங்கின் எழில்மிகு இடங்களை ஆங்கிலத் துணைத் தலைப்புகளுடன் உலகத் தரம் வாய்ந்த ஒரு திரைப் படைப்பாக மாற்றிய பெருமை சர்மாவையே சாரும். எம்.ஜி.ஆரின் திரைப் பயணத்தில் உலகளாவிய அங்கீகாரம் கிடைக்கச் செய்ததில் சர்மாவின் அந்த



படப்பிடிப்பு நடத்துவதற்கான அடிப்படை வசதிகள் முதல், முறையான அனுமதிகள் பெறுவது வரை அனைத்துப் பணிகளிலும் எம்.ஜி.ஆருக்கு ஓர் உற்ற நண்பராகவும், பெரும் உறுதுணையாகவும் நின்றவர் எஸ். எஸ். சர்மா அவர்கள். எம்.ஜி.ஆர் அவர்கள் தன் மீது வைத்திருந்த நம்பிக்கையைச் சற்றும் குறையாமல் சர்மா அவர்கள் நிறைவேற்றினார்.

அந்தப் படத்தின் வெற்றிக்குச் சர்மா அவர்கள் செய்த மற்றொரு மிக முக்கியமான தொழில்நுட்ப உதவி, படத்தின் வசனங்களை (நூலெழுத்து) ஆங்கிலத்தில் மொழிபெயர்த்தது ஆகும். 'உலகம் சுற்றும் வாலிபன்' ஒரு சர்வதேசத் திரைப்படம் என்ற அந்தஸ்தைப் பெற வேண்டுமானால், அது தமிழரல்லாத பிற இன மக்களுக்கும் புரிய வேண்டும் என்பதில் சர்மா உறுதியாக இருந்தார். சிங்கப்பூர் மற்றும் மலேசியாவின் பினாங்கு போன்ற பல்லின மக்கள் வாழும் பகுதிகளில் அத்திரைப்படம் திரையிடப்பட்ட



மொழிபெயர்ப்புப் பணி ஒரு முக்கியக் காரணியாகும். சினிமா இதழியல் மட்டுமன்றி, நாடகத் துறையிலும் சர்மா அவர்களின் ஆதிக்கம் அபாரமானது. 1957-ஆம் ஆண்டு அவர் தொடங்கிய நாடகப் பயணம், சிங்கப்பூர் வானொலி மற்றும் தொலைக்காட்சிகளில் பல நூறு நாடகங்களை

ரசிகர்களுடன் தொடர்பை ஏற்படுத்தித் தருவதிலும் சர்மா முன்னணியில் இருந்தார். இருப்பினும், எம்.ஜி.ஆர் மீதான அவரது மதிப்பும், 'உலகம் சுற்றும் வாலிபன்' படத்திற்காக அவர் சிங்கப்பூரிலும் பினாங்கிலும் களப் பணியாற்றிச் செய்த பணிகளும் என்றும் நினைவுகூரத்தக்கவை.

இன்று 90 வயதைக் கடந்த நிலையிலும், சிங்கப்பூர் தமிழ் கலைத்துறையின் ஒரு வாழும் நூலகமாக அவர் மதிக்கப்படுகிறார். ஒரு புத்திரிகையாளராக, வசனகர்த்தாவாக, நாடக ஆசிரியராக மற்றும் மொழிபெயர்ப்பாளராக அவர் ஆற்றிய பணிகள், வருங்காலக் கலைஞர்களுக்கு ஒரு மாபெரும் வழிகாட்டியாகும். ஷா பிரதர்ஸ் நிறுவனத்தின் வரலாற்றிலும், தென்கிழக்கு ஆசியாவின் கலை வரலாற்றிலும் எஸ். எஸ். சர்மாவின் பெயர் என்றென்றும் நிலைத்து நிற்கும்.



மேலே சியாவின் சிலாங்கூர் வரலாற்றில், கோலசிலாங்கூர் முதல் கிள்ளான் வரையிலான ரயில் பாதை வெறும் இரும்புத் தண்டவாளங்கள் மட்டுமல்ல; அது ஒரு காலத்தில் பொருளாதார நரம்பு மண்டலமாக விளங்கியது. இன்று இந்தப் பாதையைப் பற்றிய நினைவுகள் வரலாற்று ஏடுகளில் மட்டுமே எஞ்சியிருந்தாலும், அன்று அது ஏற்படுத்திய தாக்கம் மிக அற்புதம்.

தோட்டங்களின் எழுச்சியும் ரயில் பாதையின் தேவையும்

1900-களின் தொடக்கத்தில், மலாயாவில் நிலவிய பொருளாதார மாற்றங்கள் சிலாங்கூரின் கரையோரப் பகுதிகளில் பெரும் மாற்றத்தை ஏற்படுத்தின. காப்பார், ஜெரம் மற்றும் கோலசிலாங்கூர் பகுதிகளில் ஆயிரக்கணக்கான ஏக்கர் பரப்பளவில் ரப்பர் மற்றும் தென்னைத் தோட்டங்கள் உருவாயின.

குறிப்பாக, பிரிட்டிஷ் நிறுவனங்களுக்குச் சொந்தமான பெருந்தோட்டங்கள் (Estates) அதிகரித்த போது, விளைபொருட்களைச் சந்தைப்படுத்துவதில் சிக்கல் ஏற்பட்டது. மாட்டு வண்டிகள் மூலமாகவே விளைபொருட்கள் கிள்ளான் துறைமுகத்திற்குக் கொண்டு செல்லப்பட்டன. சேறும் சகதியுமான சாலைகளில் வண்டிகள் செல்வது கடினமாக இருந்ததால், ஒரு முறையான போக்குவரத்துத் தேவையாகக் கருதப்பட்டது. இதற்காகவே 1913-ல் பெட்ரேட்ட மலாய் ஸ்டேட்ஸ் ரயில்வே (FMSR) இந்தப் பாதையை அமைத்தது.

உழைக்கும் மக்களின் வாழ்வியல் மாற்றம் இந்த ரயில் பாதை அமைக்கப்பட்ட பிறகு,

அந்தப் பகுதிகளில் வசித்த மக்களின் சமூக நிலையில் பெரும் மாற்றம் ஏற்பட்டது.

குடியேற்றம்: ரயில் நிலையங்களைச் சுற்றி சிறிய நகரங்கள் உருவாகின. தோட்டங்களில் பணி புரிந்த இந்தியத் தொழிலாளர்கள் மற்றும் உள்ளூர் மலாய் சமூகத்தினர் இந்த ரயிலைப் பயன்படுத்தி கிள்ளான் மற்றும் கோலாலம்பூர் போன்ற நகரங்களுக்குச் செல்ல முடிந்தது.

வர்த்தகம்: அசாம் ஜாவா மற்றும் ஜெரம் பகுதிகளில் இருந்த மீனவர்கள், தங்களின் கருவாடு மற்றும் மீன்களை விரைவாக நகரங்களுக்குக் கொண்டு சென்று விற்க இந்த ரயில் பெரிதும் உதவியது.

மக்களின் நிலை: அன்று காள் வசதிகள் இல்லாத காலத்தில், திருமணங்கள் மற்றும் சமூக விழாக்களுக்குச் செல்ல மக்கள் இந்த ரயிலையே நம்பியிருந்தனர். ஒரு சிறிய ரயில் நிலையம் அந்தப் பகுதியின் கலாச்சார மையமாகத் திகழ்ந்தது.

தண்டவாளப் பாதை அமைப்பு: ஒரு சவாலான பணி கோலசிலாங்கூர் பாதை

சதுப்பு நிலங்கள் மற்றும் தோட்டங்களுக்கு இடையே அமைக்கப்பட்டது. இதன் தண்டவாளங்கள் 'மீட்டர் கேஜ்' (Meter Gauge) முறையில் அமைக்கப்பட்டன. கிள்ளான் ஆற்றுக்கு மேலே காள்ளாட் பாலம் (உண்டியேரபாவ கூடிசனைபந்) வழியாகத் தொடங்கி, மென்மையான களிமண் நிலங்களைக் கடந்து இந்தப் பாதை சென்றது. இதற்காகப் பல இடங்களில் மண் மேடுகள் எழுப்பப்பட்டு, சிறிய நீரோடைகளைக் கடக்க

மரப் பாலங்கள் மற்றும் கான்கிரீட் பாலங்கள் அமைக்கப்பட்டன.

முக்கிய நிலையங்கள்: அன்றைய வர்த்தக முனைப்புகள் இந்த மார்க்கத்தில் ஐந்து முக்கிய நிலையங்கள் இருந்தன:

ரயில் பாதையின் வரலாற்றுப் பயணம்



1. கிள்ளான் (Klang): இது மைய நிலையமாகச் செயல்பட்டது.

2. காப்பார் (Kapar): ரப்பர் உற்பத்தியின் மையப்பள்ளியாக இருந்ததால், இங்கு அதிக சரக்கு ரயில்கள் நின்றன.

3. ஜெரம் (Jeram): இங்கு தென்னை மற்றும் மீன்பிடித் தொழில் பிரதானமாக இருந்தது.

4. அசாம் ஜாவா (Assam Jawa): பயணிகளின் போக்குவரத்திற்கு முக்கியமான இடமாக இருந்தது.

5. கோலசிலாங்கூர் (Kuala Selangor): இது இந்தப் பாதையின் இறுதி முனையமாகும். இங்கு ஒரு சிறிய பணிமனையும் (Engine Shed) ரயிலைத் திருப்புவதற்கான வசதிகளும் இருந்தன.

ஜப்பானியர்களின் ஆக்கிரமிப்பும் 'மரண ரயில் பாதை'யும்

1941-ல் இரண்டாம் உலகப் போர் மலாயாவைச் சூழ்ந்தது. ஜப்பானியர்கள் மலாயாவைக் கைப்பற்றிய போது, அவர்களுக்குத் தங்களின் போர் விபூகத்திற்குத் தேவையான

தண்டவாளங்கள் தேவைப்பட்டன. சயாம்-பர்மா எல்லையில் அவர்கள் அமைத்த கொடுமான 'மரண ரயில் பாதை' (நுநயவா சுயடையல) கட்டுமானத்திற்காக, கிள்ளான் - கோலசிலாங்கூர் பாதையிலிருந்து தண்டவாளங்களை முழுமையாகப் பிடுங்கிச் சென்றனர்.

ஜப்பானியர்களின் இந்தக் கட்டாய நடவடிக்கையால் ஒரே இரவில் ஒரு மாநிலத்தின் போக்குவரத்து வசதி முடக்கப்பட்டது. போருக்குப் பிறகு, சிலாங்கூர் அரசு இந்தப் பாதையை மீண்டும் அமைக்க முயற்சி செய்தாலும், அப்போது சாலைப் போக்குவரத்து லோரிகள் மற்றும் கார்கள் பிரபலமடைந்து விட்டதால் அந்தத் திட்டம் கைவிடப்பட்டது.

இன்றைய மிச்சங்கள்: வரலாற்றின் தடயங்கள் இன்று நாம் கோலசிலாங்கூர் நோக்கிச் செல்லும் 'ஜாலான் காப்பார்' சாலைப் பகுதியில் சில இடங்களில்

மறைந்து போன மார்க்கம்

கோலசிலாங்கூர் கிள்ளான்

பழைய ரயில் பாலங்களின் கான்கிரீட் அடித்தளங்களைக் காணலாம். மேலும், அசாம் ஜாவா மற்றும் காப்பார் பகுதிகளில் பழைய தண்டவாளங்களின் சில பகுதிகள் வீடுகளின் வேலிகளாகவோ அல்லது சிறிய பாலங்களாகவோ இன்றும் உருமாறி நிற்பதை வரலாற்று ஆய்வாளர்கள் சுட்டிக் காட்டுகின்றனர். இந்த ரயில் பாதை இன்று



இருந்திருந்தால், சுற்றுலாப் பயணிகள் கோலாலம்பூரிலிருந்து நேரடியாக ரயிலில் வந்து கோலசிலாங்கூர் மின்மினிப் பூச்சிகளையும், புகூட் மெலாவதி கோட்டையையும் கண்டிருக்க முடியும். காலத்தின் கோலத்தால் அழிந்து போன இந்த மார்க்கம், சிலாங்கூரின் பொற்கால வரலாற்றின் ஒரு மெளன சாட்சியாக இன்றும் உள்ளது.



FUTURE OF INVESTMENT™

EURO GROUP MALAYSIA

BUILDING STRONG SUSTAINABLE COMPANIES
SHAPING THEIR INDUSTRIES

OUR SERVICES



FINANCING &
INVESTMENT



MARINE
ENGINEERING



CONSTRUCTION &
DEVELOPMENT



INTERNATIONAL
TRADING



AUTOMOBILE



EMAIL:
info@eurogroupmalaysia.com





LDலேசிய அரசாங்கம் 16 வயதுக்குட்பட்டவர்கள் சமூக வலைத்தளங்களைப் பயன்படுத்துவதற்குத் தடை விதித்துள்ள அறிவிப்பு, நாடு முழுவதும் பெரும் விவாதத்தைக் கிளப்பியுள்ளது. பாதுகாப்பு மற்றும் மனநலம் சார்ந்த காரணங்களுக்காக இந்த முடிவு எடுக்கப்பட்டாலும், டிஜிட்டல் உலகில் ஊறிப் போன இன்றைய தலைமுறைக்கு இது ஒரு சவாலான சூழலை உருவாக்கியுள்ளது.

பலர் பரிந்துரைப்பது போல் வயது வரம்பை 12 ஆகக் குறைப்பது ஒரு சமரசமான முடிவாக இருக்கலாம். ஏனெனில், இடைநிலைப் பள்ளியில் நுழையும் ஒரு மாணவனுக்கு உலகளாவிய தொடர்பும், தகவல்களும் அவசியமாகின்றன. அவர்களுக்குக் கண்காணிப்புடன் கூடிய அனுமதியை வழங்குவதே சிறந்தது. பெற்றோரின் பங்கு இதில் மிக முக்கியமானது. அரசாங்கம் சட்டம் இயற்றினாலும், வீட்டில் குழந்தைகள் எதைப் பார்க்கிறார்கள் என்பதைப் பெற்றோர்கள் கண்காணிக்க வேண்டும். தொழில்நுட்பத்தை ஒரு கருவியாகப் பயன்படுத்தக் கற்றுக் கொடுக்க வேண்டுமே தவிர, அதை ஓர் எதிரியாகப் பார்க்கக்கூடாது.



டிஜிட்டல் யுகத்தில்

சமூக வலைத்தளக்

கட்டுப்பாடுகள்

ஒரு பார்வை



தகவல் தொழில்நுட்பம் என்பது இன்று ஒரு கடல் போன்றது. ஒரு பட்டனை அழுத்தினால் உலகம் முழுவதையும் கண்முன்னே கொண்டு வரும் ஆற்றல் கொண்டது. இத்தகைய சூழலில், 16 வயது என்பது சற்று அதிகமான வரம்போ என்ற கேள்வி எழுவது இயற்கை. குறிப்பாக, இன்றைய 12 வயது சிறுவர்களே தொழில்நுட்பத்தைக் கையாள்வதில் பெரியவர்களை விடப் புத்திசாலிகளாக இருக்கிறார்கள்.

கல்வித் துறை இன்று டிஜிட்டல் மயமாகி விட்டது. பல பாடத் திட்டங்கள் மற்றும் ஆராய்ச்சித் தகவல்கள் சமூக வலைத்தளங்கள் மற்றும் இணையத்தளங்கள் வாயிலாகவே பகிரப்படுகின்றன. இந்தத் தடையால், வளர்ந்து வரும் மாணவர்கள் சர்வதேச அளவில் நடக்கும் கல்வி மாற்றங்களை உடனுக்குடன் அறிந்து

கொள்வதில் பின்தங்க வாய்ப்புள்ளது.

சமூக வலைத்தளங்கள் வெறும் பொழுதுபோக்குத் தளங்கள் மட்டுமல்ல; அவை படைப்பாற்றலை வெளிப்படுத்தும் மேடைகள். 12 அல்லது 13 வயதிலேயே மிகச் சிறந்த ஓவியங்களாகவும், தொழில்நுட்ப வல்லுநர்களாகவும் உருவெடுக்கும் சிறுவர்களுக்கு இந்த வயது வரம்பு அவர்களின் அமையலாம்.

ஆயினும், இணையத்தில் நிலவும் 'சைபர் புல்லியிங்' (Cyberbullying) மற்றும் முறையற்ற உள்ளடக்கங்கள் சிறுவர்களின் பிஞ்சு மனதைப் பாதிக்கின்றன என்பதை மறுக்க முடியாது. அரசாங்கத்தின் இந்த அதிரடி முடிவுக்குப் பின்னால் இத்தகைய பாதுகாப்புக் கவலைகளே பிரதானமாக இருக்கின்றன.

மலேசிய அரசாங்கம் இந்தத் தடையை அமல்படுத்தும் இந்த காலக் கட்டத்தில், இதற்கான மாற்று வழிகளையும் மாணவர்களுக்கு உருவாக்கித் தர வேண்டும். கல்வி சார்ந்த பயன்பாடுகளுக்கு மட்டும் விதிவிலக்கு அல்லது பிரத்தியேகமான கல்விச் சமூக வலைத்தளங்களை உருவாக்கலாம்.

சமூக வலைத்தளங்கள் இளைஞர்களிடையே தனிமை உணர்வையும் தேவையற்ற ஒப்பீடுகளையும் உருவாக்குவதாக ஆய்வுகள் கூறுகின்றன. இந்த மனநலக் கவலைகளைக் கருத்தில் கொண்டே 16 வயது வரம்பு நிர்ணயிக்கப்பட்டிருக்கலாம். இருப்பினும், இது தனிமனிதச் சுதந்திரத்திற்கும் அறிவுத் தேவலுக்கும் இடையிலான ஒரு மெல்லிய கோடு.



12 வயது என்பது ஒரு குழந்தை தனது சுற்றுப்புறத்தைப் புரிந்து கொள்ளத் தொடங்கும் பருவம். இந்த வயதிலிருந்தே அவர்களுக்கு டிஜிட்டல் ஒழுக்கத்தைக் கற்றுக் கொடுப்பது, தடையை டிஜிட்டல் ஒழுக்கத்தைக் கற்றுக் கொடுப்பது, தடையை விடப் விடச் சிறந்த தீர்வாக இருக்கும். தடையை தரும் பயிற்றுவித்தல் எப்போதுமே அதிக பல்புலத் துறை எனப்படும் செயற்கை நுண்ணறிவுத் தொழில்நுட்பம் இன்று மனித அறிவின் எல்லையை விரிவுபடுத்தியுள்ளது. தொழில்நுட்பங்கள் மூலம் மாணவர்கள் எதையும் நொடியில் கற்றுக் கொள்ள முடிகிறது. இத்தகைய சூழலில் கட்டுப்பாடுகள் விதிக்கப்படுவது, அறிவுப் பகிர்வில் ஓர் இடைவெளியை ஏற்படுத்தும்.

டிஜிட்டல் யுகத்தில் அறிவைக் கட்டுப்படுத்துவது என்பது ஓடும் நதியை அணை போட்டுத் தடுப்பது போன்றது. அது ஒரு ஏற்ற மாற்றங்களைச் சட்டத்தில் கொண்டு வருவது அவசியமானது.

பாதுகாப்பு என்பது மிக முக்கியம் என்றாலும், அது வளர்ச்சியைப் பாதிப்பதாக இருக்கக்கூடாது. 16 வயது வரம்பை மறுபரிசீலனை செய்து, முறையான வழிகாட்டுதலுடன் 12 அல்லது 13 வயதிலிருந்தே சமூக வலைத்தளங்களைப் பயன்படுத்த இடைய தலைமுறையினரை உலகத் தரத்திற்கு இணையாக வளர்க்க உதவும்.



வியட்நாமின் குவாங் நாம் மாநிலத்தைச் சேர்ந்த தாய் நங்காக் என்ற 81 வயது விவசாயி, கடந்த 60 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக ஒரு நிமிடம் கூட தூங்கவில்லை என்று கூறி உலகையே வியப்பில் ஆழ்த்தியுள்ளார். தாய் நங்காக் கூறுகையில், 1962-ம் ஆண்டு தமக்கு ஏற்பட்ட ஒரு கடுமையான காய்ச்சலுக்குப் பிறகு, தூங்கும் திறனைத் தாம் இழந்து விட்டதாகத் தெரிவிக்கிறார். அன்றிலிருந்து இன்று வரை சுமார் 63 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாக அவர் விழித்தே இருக்கிறார்.

தூக்கமின்மை இருந்த போதிலும், அவர் பகல் நேரங்களில் தனது வயலில் விவசாயப் பணிகளை மேற்கொள்கிறார். 50 கிலோ எடையுள்ள மூட்டைகளை நீண்ட தூரம் சுமந்து செல்லும் அளவுக்கு அவர் உடல் வலிமையுடன் இருக்கிறார். மற்றவர்கள் உறங்கும் இரவில், இவர் தனது பயிர்களைக் கவனிப்பது அல்லது அரிசி மது தயாரிப்பது போன்ற வேலைகளில் ஈடுபடுகிறார்.

இவரைப் பரிசோதித்த மருத்துவர்கள், இவரது இதயம், ரத்த அழுத்தம் மற்றும் மூளைச் செயல்பாடுகள் இயல்பாக இருப்பதை உறுதிச் செய்துள்ளனர். நீண்ட காலத் தூக்கமின்மையால் வழக்கமாக ஏற்படும் உடல்நலப் பாதிப்புகள் இவருக்கு இல்லை என்பது மருத்துவ அறிவியலுக்குப் சவாலாக உள்ளது.

மனிதர்கள் தூக்கம் இல்லாமல் இத்தனை ஆண்டுகள் உயிர் வாழ்வது சாத்தியமில்லை என்று கருதும் நிபுணர்கள், இதற்குப் பின்வரும் காரணங்களைச் சொல்கின்றனர். கண்கள் திறந்திருக்கும் போதே மூளை சில நொடிகள் மட்டும் ஓய்வெடுக்கும் நிலை இவருக்கு இருக்கலாம்.

மூளை சிறிது நேரம் ஓய்வெடுத்தாலும், ஒரு நபர் தாம் விழித்தே இருப்பதாக உணரும் நிலை. வியட்நாம் போரின் போது ஏற்பட்ட அதிர்ச்சிகளால் இவருக்கு இந்த நிலை ஏற்பட்டிருக்கலாம் என்றும் ஒரு தரப்பினர் கருதுகின்றனர். மற்றவர்கள் நிம்மதியாகத் தூங்குவதைப் பார்த்துத் தாம் பொறாமைப்படுவதாக தாய் நங்காக் கூறுகிறார். பல வெளிநாட்டு மருத்துவக் குழுக்கள் இவருக்கு இலவச சிகிச்சை அளிக்க முன்வந்தும், தனது கிராமத்தை விட்டு வெளியேற விரும்பாததால் அவர் அதை மறுத்து விட்டார்.

அமெரிக்கப் பயணக் கட்டுரையாளரும் யுடிபுபருமான டிரேவ் பின்ஸ்கி என்பவர் கடந்த 2023-ல் தாய் நங்காக்கின் இல்லத்தில் ஓர் இரவு தங்கி அவரைக் கண்காணித்தார். தாய் நங்காக் இரவு முழுவதும் விழித்திருந்து அரிசி மது தயாரிப்பதிலும், வயல் வேலைகளிலும் ஈடுபட்டதை அவர் உறுதிப்படுத்தினார்.

60 ஆண்டுகளுக்கும் மேலாகத்

தூங்காத

81 வயது முதியவர்

அதிகளவு மது அருந்தினால் மட்டும் 1 அல்லது 2 மணி நேரம் மூளை ஒருவித மயக்க நிலைக்குச் செல்வதாக அவர் கவனித்தார், ஆனால் அது முறையான தூக்கம் கிடையாது.

உலக அளவில் பல மருத்துவமனைகள் இவரைப் பரிசோதிக்கவும், சிகிச்சை அளிக்கவும் இலவசமாக அழைப்பு விடுத்தன. ஆனால், "நான் ஆரோக்கியமாகவே

உணர்கிறேன், எனக்கு சிகிச்சை தேவையில்லை" என்று கூறி அவர் தனது கிராமத்தை விட்டு வெளியேற மறுத்து விட்டார். இருப்பினும், மற்றவர்கள் நிம்மதியாகத் தூங்குவதைப் பார்க்கும் போது தனக்கும் அது போன்ற ஒரு தூக்கம் கிடைக்காதா என்ற ஏக்கம் இவருக்கு உள்ளதை மறைக்கவில்லை.

இந்தத் தூக்கமில்லா வாழ்க்கை முறை என்பது அறிவியலுக்கு அப்பாற்பட்ட ஓர் அதிசயமாகவே இன்றும் தொடர்கிறது.



ID லேசியத் தமிழ் இசைத் துறையின் பிதாமகன் எனப் போற்றப்படும் 'இசைத் தென்றல்' நா. மாரியப்பன் அவர்களின் கலைச் சேவையைப் போற்றும் வகையில், அவருக்கு மாதம் தோறும் 2,000 ரிங்கிட் வழங்கும் வாழ்நாள் ஓய்வூதியத் திட்டம் அண்மையில் பிரிக்பீல்ட்ஸில் அதிகாரப்பூர்வமாகத் தொடக்கி வைக்கப்பட்டது. ஆர்.டி.எம் வாழ்நாள் சாதனையாளர் வெ. ஆறுமுகம் அவர்களின் சீரிய முன்னெடுப்பிலும் ஒருங்கிணைப்பிலும் உருவான இந்தத் திட்டம், 93 வயதை எட்டியுள்ள ஒரு மகா கலைஞனுக்குச் செய்யப்பட்ட ஆகச் சிறந்த கௌரவமாகும்.



அன்று



இன்று



நாகப்பன் - பொன்னம்மாள் தம்பதியருக்கு ஜந்தாவது மகனாகப் பிணங்கில் பிறந்த மாரியப்பன், தனது நான்கு வயதிலேயே பாடத் தொடங்கினார். பிணங்கு டத்தோ கிராமம் இந்து சபா



தமிழ்ப்பள்ளியில் பயின்ற போது, ஆசிரியர் மாணிக்க முதலியார் இவருக்கு இசையின் அடிப்படைப் பாடங்களைக் கற்றுக் கொடுத்தார்.

1950-களில் தமிழகம் சென்ற இவர், அங்கு நாடகத் துறையில் ஈடுபட்டு அனுபவம் பெற்றார். குறிப்பாக, மக்கள் திலகம் எம்.ஜி.ஆரைச் சந்திக்கும் வாய்ப்பு இவருக்குக் கிடைத்தது. டி.கே. சண்முகம் அவர்களின் பரிந்துரைக் கடிதத்துடன் தமிழகம் சென்ற மாரியப்பன், அங்கு 15 ஆண்டுகள் சினிமா, நாடகம் எனப் பல தளங்களில் இயங்கினார். மாடர்ன் தியேட்டர்ஸ் தயாரித்த 'பெற்ற மகனை

விறந்த தாய்' போன்ற படங்களில் பாடும் வாய்ப்பைப் பெற்றார்.

தாயகம் திரும்பிய பிறகு, மலையா வானொலியில் (RTM) இவரது கலைப் பயணம் விஸ்வரூபம் எடுத்தது. வானொலித் தலைவர் டாவிட் ஹம்சா அவர்களின் ஆலோசனையின் பேரில் 'சிவரஞ்சனி' என்ற இசைக் குழுவை உருவாக்கி, அதன் தலைவராக ஏறக்குறைய 1,700 பாடல்களுக்கு இசையமைத்துப் பாடினார்.

இவரது மென்மையான குரலால் கவரப்பட்டு 'தமிழ் இளைஞர் மணி மன்றம்' இவருக்கு 'இசைத் தென்றல்' என்ற பட்டத்தை வழங்கியது. அக்காலத்தில் ஆர்.டி.எம் வானொலியின் இந்தியப் பகுதித்



தலைவராக இருந்த திரு. இரா. பாலகிருஷ்ணன் மற்றும் ஜாம்பவான்களான நாகசாமி பாகவதர், ரெ. சண்முகம் போன்றோரின் நட்பும் வழிகாட்டலும் மாரியப்பனின் இசைத் திறமையை மெருகேற்றின. வானொலியில் மாரியப்பன் வழங்கிய மெல்லிசை நிகழ்ச்சிகள் கடல் கடந்து வாழும் தமிழர்களின் இதயங்களைக் கவர்ந்து, உள்ளூர் இசைக்கு ஒரு தனித்துவமான அங்கீகாரத்தைப் பெற்றுத் தந்தது.

மாரியப்பன் அவர்கள் வெறும் பாடகராகவோ, இசையமைப்பாளராகவோ மட்டும் சுருங்கி விடவில்லை; அவர் ஒரு சிறந்த மொழிப் பற்றாளராகவும் சமூக ஆர்வலராகவும் திகழ்ந்தார்.

இன்றைய காலத்தின் மாற்றங்களைக் கண்டு அவர் கொள்ளும் ஆதங்கம் நியாயமானது. தமிழ்மொழி சிதையாமல், உச்சரிப்புப் பிழைகளின்றிப் பேசப்பட வேண்டும் என்பதில் அவர் காட்டும் உறுதி பாராட்டுக்குரியது. தியாகராஜ பாகவதர் காலத்து இசை நுணுக்கங்களை இன்றும் விரல் நுனியில் வைத்துள்ள அவர், அன்றைய ஆசிரியர்கள் தமிழை உயிராக மதித்துப் போதித்ததை நினைவு கூர்கிறார். இக்காலப் பெற்றோர்களும் பிள்ளைகளிடம் மொழிப்பற்றை வளர்க்க வேண்டும் என்ற அவரது வேண்டுகோள், ஒரு மூத்த கலைஞனின் சமூக அக்கறையைப் பிரதிபலிக்கிறது.

இந்த உன்னதக் கலைஞன் தனது எஞ்சிய காலத்தை எவ்வித நிதி நெருக்கடியின்றித் தன்னிறைவோடு கழிக்க வேண்டும் என்ற எண்ணமே இந்த ஓய்வூதியத் திட்டத்தின் உயிர்நாடியாகும். ஆர்.டி.எம்-யில் பணியாற்றி ஓய்வு பெற்றவர்கள் மற்றும் சில நல்லுள்ளங்களின் கூட்டு முயற்சியால் தீரட்டப்பட்ட இந்த நிதி, தேசிய நில நிதி கூட்டுறவுச் சங்கத்தின் நிர்வாக இயக்குநர் டத்தோ பா. சகாதேவன் முன்னிலையில் மாரியப்பனிடம் ஒப்படைக்கப்பட்டது.

கலைஞர்களை அவர்கள் வாழும் காலத்திலேயே கொண்டாடுவதுதான் அந்தக் கலைக்கு நாம் செய்யும் உயரிய கடமையாகும். 'இசைத் தென்றல்' மாரியப்பனுக்குச் சூட்டப்பட்டுள்ள இந்த மகுடம், மலேசியத் தமிழ் கலை வரலாற்றில் ஒரு பொன்னெழுத்துக்களால் பொறிக்கப்பட வேண்டிய நிகழ்வாகும்.



• கி.எம். சாப்.

ஒரு பட்டிலில்

தொலைந்து போகும் நிகழ்காலம்

வாழ்க்கை என்பது ஓடிக் கொண்டிருக்கும் ஒரு நதி. அதன் கரைகளில் நாம் எத்தனையோ மனிதர்களைச் சந்திக்கிறோம். ஆனால், சில மனிதர்கள் மட்டும் நம் இதயத்தின் ஆழத்தில் ஒரு பாறையைப் போல அமர்ந்து விடுகிறார்கள். காலம் அவர்களை நம்மிடமிருந்து பிரித்திருக்கலாம்; சூழ்நிலை வேறு ஒருவரின் கையைப் பிடிக்க வைத்திருக்கலாம். ஆனாலும், ஒரு குறிப்பிட்ட இசையோ அல்லது ஒரு பழைய பாடலோ ஒலிக்கும் போது, அந்தப் பாறை மெல்லக் கரைந்து

நினைவுகளாகப் பிரவகிப்பதை யாராலும் தடுக்க முடிவதில்லை.

‘இளமை உளுச்சலாடுகிறது’ படத்தில் எஸ்.பி.பாலசுப்ரமணியம் அவர்களின் குரலில் “ஒரு நாள்... உனை நான்...” என்ற பாடல் ஒலிக்கத் தொடங்கும் போது, நம்மைச் சுற்றியுள்ள உலகம் அப்படியே உறைந்து போகிறது. சமையலறையில் வேலையாக இருக்கும் ஒரு குடும்பத் தலைவியோ அல்லது அலுவலகக் கோப்புகளில் மூழ்கியிருக்கும் ஒரு கணவனோ, அந்த முதல் சில நொடி இசையிலேயே மூப்பது நாற்பது ஆண்டுகள் பின்னோக்கிப் பயணம் செய்து விடுகிறார்கள்.

ஏற்றியில் சுருக்கங்கள் விழுந்து, கைகளில் பேரப்பிள்ளைகளை ஏந்தியிருக்கும் இன்றைய நிலையில், மனதிற்குள் மட்டும் இன்னும் அந்த 20 வயதுக் காதலன் அல்லது காதலி அப்படியே இருக்கிறார்கள். “அவரே என் கணவராக வந்திருந்தால்?” அல்லது “அவளே என் மனைவியாக அமைந்திருந்தால் வாழ்க்கை எவ்வளவு அழகாக இருந்திருக்கும்?” என்ற ஏக்கம் ஒரு நொடி மின்னலாய் வந்து போகும்.

அது தற்போதைய துணையை வெறுப்பதல்ல; மாறாக, அடைய முடியாத ஒன்றின் மீது மனித மனம் கொள்ளும் தீராதக் காதல்.

பல நேரங்களில் காதல் பிரிவதற்கு துரோகம் காரணமாய் இருப்பதில்லை. ஜாதி, மதம், கௌரவம் அல்லது ஒரு சின்னஞ்சிறு பிடிவாதம் காதலர்களைத் திசை மாற்றி விடுகிறது. அன்று பிரிந்த போது அழுத கண்கள், இன்று தன் பிள்ளைகளின் திருமணத்தைப் பார்த்துச் சிரித்துக் கொண்டிருக்கலாம். ஆனால், அந்தப் சிரிப்பிற்குப் பின்னால், ஒரு பழைய காதலியின் நினைவை அல்லது ஒரு பழைய காதலனின் பார்வையை ஒளித்து வைத்திருக்கும் ரகசியம் அந்தப் பாடலைக் கேட்கும் போது வெளிப்பட்டு விடுகிறது.

வயது என்பது வெறும் எண்கள் மட்டுமே என்பதை இத்தகைய நினைவுகள் நிரூபிக்கின்றன. முதுமையிலும் ஒரு காதல் கவிதை மனதிற்குள் முணுமுணுக்கப்படுவது இயற்கைதான். “அந்தக் காதல் மட்டும் கைகூடியிருந்தால், இன்று நான் அனுபவிக்கும் இந்தச் சிக்கல்கள் இருந்திருக்காதோ?” என்ற கற்பனை ஒரு சுகமான வலியைத் தரும்.

உண்மையில், அந்தப் பழைய காதல் நினைவுகள் தான் பலரின் இயந்திரத்தனமான வாழ்க்கையில் ஒரு சின்ன ஈரப்பதத்தைத் தக்க வைத்திருக்கின்றன.

வாழ்க்கை அதன் போக்கில் நம்மை இழுத்துச் சென்றாலும், இசையின் பிடியில் சிக்கிக் கொள்ளும் அந்தச் சில நிமிடங்கள் நமக்கானவை. அங்கு நாம் யாருக்கும் பதில் சொல்ல வேண்டியதில்லை. பேரப்பிள்ளைகளுடன் விளையாடிக் கொண்டிருக்கும் ஒரு தாத்தாவோ, பாட்டியோ அந்தப் பழைய பாடலில் தன் இளமைக் காலக் காதலோடு ஒரு நிமிடம் சிறகடித்துப் பறந்து மீள்வது ஓர் உன்னதமான உணர்வு. கடந்த காலம் என்பது வெறும் குப்பை அல்ல; அது நாம் தொலைத்த சொர்க்கத்தின் ஒரு சிறு துளி.

காதல் என்பது வெறும் உடல்கள் சேர்வதல்ல; அது இரண்டு ஆன்மாக்கள் ஒரு புள்ளியில் சந்தித்த தருணம். அந்தத் தருணம் காலாவதியாகிப் போயிருக்கலாம், ஆனால் அந்தத் தடம் மனதின் ஓரத்தில் நிரந்தரமாகத் தங்கி விடுகிறது. இன்று காலையில் பேரப்பிள்ளைகளுக்குப் பள்ளிச் சீருடை அணிவிக்கும் போது அல்லது மாலையில் கணவருக்குத் தேநீர் தயாரிக்கும் போது, திடீரென வானொலியில் ஒலிக்கும் அந்தப் பாடல், ஒரு நொடியில் எல்லாப் பொறுப்புக்களையும் கழற்றி எறியச் செய்து விடும். அந்த மெல்லிய இசையில் துளிக்கும் புன்னகை, பல ஆண்டுகளுக்கு முன்னால் ஒரு பூங்காவிலோ அல்லது பேரங்காடியிலேயோ பேசிய மௌனமான வார்த்தைகளின் எதிரொலிதான்.





சித்திரைத் திருநாள்: மங்கல விடியலும்...

தெலுக் இந்தான் திருவிழா மகத்துவமும்

காலச் சக்கரத்தில் சுழன்று வரும் தமிழ் மாதங்களில் முதன்மையானதும், முழுமையானதுமான மாதம் சித்திரை. வரும் ஏப்ரல் 3-ஆம் தேதி பிறக்கவிருக்கும் இந்தச் சித்திரை மாதம், வசந்த காலத்தின் வருகையை அறிவிப்பதோடு மட்டுமல்லாமல், நம் வாழ்வில் புதிய நம்பிக்கைகளையும், ஆன்மீக விழிப்புணர்வையும் விதைக்கக்கூடியது. சூரியன் தனது பயணத்தைத் தொடங்கும் மேஷ ராசியில் உச்சம் பெறுவதால், இக்காலம் ஆற்றல் மிகுந்ததாகக் கருதப்படுகிறது.

சித்திரை மாதம் என்பது வெறும் கால மாற்றம் மட்டுமல்ல; அது ஒரு வாழ்வியல் தத்துவம். கோடையின் தாக்கம் தொடங்கினாலும், வேப்பம்பூவின் கசப்பும், மாங்காயின் புளிப்பும் இணைந்து நமக்கு வாழ்வின் எதார்த்தத்தைப் போதிக்கின்றன. இன்பமும் துன்பமும் கலந்ததே வாழ்க்கை என்பதை உணர்த்தவே சித்திரை மாதத்தில் அறுசுவை உணவு முக்கியத்துவம் பெறுகிறது.

பெட்டிச் செய்தி 1 : சித்திரைக் கனி காணுதல்

புத்தாண்டின் அதிகாலையில் முதலில் மங்கலப் பொருட்களைப் பார்ப்பது 'விஷ' கனி காணுதல்' எனப்படும். ஒரு தாம்பூலத்தில் கண்ணாடி, தங்கம், வெள்ளி நாணயங்கள், வெற்றிலைப் பாக்கு, கொன்றை மலர் மற்றும் மா, பலா, வாழை ஆகிய முக்கனிகளை வைத்து வழிபட வேண்டும். இது ஆண்டு முழுவதும் செல்வம் நிலைத்திருக்க உதவும்.

தெலுக் இந்தான்: ஓர் ஆன்மீகப் பின்னணி

மலேசியத் தமிழர்களின் ஆன்மீக வரலாற்றில் பேராக்க மாநிலத்தில் உள்ள தெலுக் இந்தான் ஸ்ரீ தண்டாயுதபாணி ஆலயத்திற்குத் தனித்துவமான இடமுண்டு. நூறு ஆண்டுகளைக் கடந்த பழமை வாய்ந்த இக்கோவில், இப்பகுதி வாழ் மக்களின் குலதெய்வமாகத் திகழ்கிறது. செட்டியார் பெருமக்களால் நிர்மாணிக்கப்பட்ட

இக்கோவில், இன்று மலேசியாவின் பல்வேறு இனத்தவரும் வந்து வணங்கும் ஒரு புனிதத் தலமாக உருவெடுத்துள்ளது.

மலேசியாவில் தைப்பூசத்திற்கு அடுத்தபடியாக மிகப் பிரம்மாண்டமாக நடைபெறும் விழாக்களில் தெலுக் இந்தான் சித்ரா பெளர்ணமி விழா முதன்மையானது.

சித்ரா பெளர்ணமி அன்று அலங்கரிக்கப்பட்ட தேரில் முருகப் பெருமான் வீதி உலா வரும் காட்சி சிலிர்ப்பூட்டும். ஆயிரக்கணக்கான பக்தர்கள் 'அரோகரா' முழக்கமிட்டு வடம் பிடிப்பது பக்திப் பரவசத்தின் உச்சமாகும். நாடு முழுவதிலுமிருந்து வரும் பக்தர்கள் பால்குடம் ஏந்தியும், அலகு குத்தியும் தங்கள் வேண்டுகளை நிறைவேற்றுகின்றனர்.

பெட்டிச் செய்தி 2: சித்ரா பெளர்ணமியின் முக்கியத்துவம்

நம்முடைய புண்ணிய மற்றும் பாவக் கணக்குகளை எழுதும் 'சித்ரகுப்தன்' பிறந்த தினமே சித்ரா பெளர்ணமி. இந்நாளில் விரதமிருந்து இறைவனை வழிபட்டால் மனத் தூய்மையும், பாவ விமோசனமும் கிடைக்கும் என்பது ஐதீகம்.

சித்திரையின் அனுகூலங்கள்

பிறக்கவிருக்கும் இந்த ஆண்டு, கிரக நிலைகளின் அடிப்படையில் பல நன்மைகளை வாரி வழங்கக் காத்திருக்கிறது. சூரியனின் ஆதிக்கம் வலுவாக இருப்பதால், அரகத் துறை சார்ந்த வேலைகள் மற்றும் புதிய தொழில் முதலீடுகள் சிறப்பான பலனைத் தரும். ஜோதிட நிபுணர்கள் கணிப்பின்படி, புதன் மற்றும் குருவின் அருளால் மாணவர்களுக்குக் கல்வியில் தெளிவும், கலைஞர்களுக்குப் புதிய வாய்ப்புகளும் பெருகும்.

தெலுக் இந்தான் தண்டாயுதபாணியின் கருணையும், சித்திரைச் சூரியனின் ஒளியும் இணைந்து நம் வாழ்வில் புதிய பாதைகளைத் திறக்கட்டும். பழைய கசப்புகளை மறந்து, புதிய இலக்குகளை நோக்கிப் பயணிக்க இதுவே சிறந்த தருணம். பிறக்கவிருக்கும் இந்தச் சித்திரை, ஒவ்வொரு தமிழரின் வாழ்விலும் ஆரோக்கியத்தையும், அமைதியையும், மங்காத செல்வத்தையும் கொண்டு வரட்டும்



ஆன்மீகம் என்பது வெறும் வழிபாட்டுடன் நின்று விடுவதில்லை; அது ஓர் இனத்தின் வேர்களையும், அவர்கள் வாழ்ந்த மண்ணின் வரலாற்றையும் சுமந்து நிற்கும் சாட்சியாகவும் விளங்குகிறது. அந்த வகையில், கிள்ளான் பண்டார் புக்கிட் ராஜா பகுதியில் அண்மையில் நடைபெற்ற அருள்மிகு ஸ்ரீ மகாமாரியம்மன் ஆலய மகா கும்பாபிஷேகம், ஒரு வரலாற்றுச் சுவட்டை மீண்டும் உயிர்ப்பித்துள்ளது.



வரலாற்றுப் பின்னணியில்

ஓர் ஆன்மீக அதிசயம்:

பண்டார் புக்கிட் ராஜா

ஸ்ரீ மகாமாரியம்மன் ஆலய

மகா கும்பாபிஷேகம்

இந்த ஆலயத்தின் வரலாறு 'புக்கிட் ராஜா பால் மில் மில்' (Bukit Raja Palm Oil Mill) எனும் செம்பனை ஆலைத் தோட்டத்தோடு பின்னிப் பிணைந்தது. சைம் டார்பி நிறுவனத்தின் கீழ் இயங்கிய இந்த ஆலை, செம்பனைக் குலைகளை அரைத்து எண்ணெய் வடிக்கும் ஒரு பிரம்மாண்டமான தொழிற்சாலையாகத் திகழ்ந்தது. தொழிலாளர்களின் குடியிருப்புகளுக்கு அருகிலேயே இந்த ஆலை அமைந்திருந்ததால், அவர்களின் வாழ்வாதாரமும் வழிபாடும் இந்த மண்ணிலேயே ஒன்றிப் போயிருந்தது. ஒரு காலத்தில் 'புக்கிட் ராஜா பால் மில்' தோட்டத்தின் இதயமாகத் திகழ்ந்த இந்த ஆலயம், ஆயிரக்கணக்கான தோட்டத் தொழிலாளர்களின் இன்ப தூன்பங்களில் பங்கெடுத்த ஆன்மீகப் புகலிடமாகும். இது வெறும் வழிபாட்டுத் தலமாக மட்டுமல்லாமல், தோட்டத் தொழிலாளர்களின் திருவிழாக்கள், சமூகக் கூடல்கள் மற்றும் பண்பாட்டு நிகழ்வுகள்

நடைபெறும் மையமாகவும் விளங்கியது. கால ஓட்டத்தில் தோட்டங்கள் மறைந்து, அந்த இடத்தில் 'பண்டார் புக்கிட் ராஜா' எனும் நவீன நகரம் உருவானது. நிலப்பரப்பு மாறினாலும், மக்கள் மனதில் நிலைத்திருந்த அன்னை மாரியம்மனின் தெய்வீக சக்தி மட்டும் மாறவில்லை. இந்த ஆலயத்தின் ஆகச் சிறந்த சிறப்பம்சமே அதன் நுழைவாயில் தூண்கள்தான். தாங்கள் வாழ்ந்த செம்பனைத் தோட்டத்தையும், தங்களுக்கு வாழ்வளித்த அந்த மண்ணையும் நினைவுகூரும் வகையில், ஆலயத்தின் முன்வாசல் தூண்களில் இரண்டு தூண்கள், செம்பனைக் குலைகளுடன் கூடிய செம்பனை மரம் போலவே தத்ரூபமாக வடிவமைக்கப்பட்டுள்ளன. இத்தகைய தனித்துவமான வடிவமைப்பு, ஆலயத்திற்கு வருவோரை வியப்பில் ஆழ்த்துவதோடு, தோட்டத்து

வரலாற்றை மௌனமாகப் பறைசாற்றிக் கொண்டிருக்கிறது. 2000 ஆம் ஆண்டில் பண்டார் புக்கிட் ராஜா மேம்பாட்டுத் திட்டத்தின் ஒரு பகுதியாக, ஜாலான் அஸ்தாகாவில் சைம் டார்பி நிறுவனம் ஒதுக்கிக் கொடுத்த புதிய நிலத்தில், சுமார் ஒன்பது

லட்சம் ரிங்கிட் செலவில் இவ்வாலயம் நிர்மாணிக்கப்பட்டது. கடந்த பிப்ரவரி 22-ஆம் தேதி, ஞாயிற்றுக்கிழமை, இந்திரன் சிவச்சாரியார் தலைமையில் மகா கும்பாபிஷேகம் வெகு விமரிசையாக நடைபெற்றது. விழாவின் உச்சக் கட்டமாக, கோபுரக் கலசங்களுக்குப் புனித நீர் ஊற்றப்பட்டு மகா கும்பாபிஷேகம் நடைபெற்ற போது, அங்கு கூடியிருந்த ஆயிரக்கணக்கான பக்தர்களின் 'ஓம் சக்தி... பராசக்தி...' எனும் கோஷம் விண்ணைப் பிளந்தது. 40 ஆண்டு காலக் காத்திருப்பு முடிவுக்கு வந்த அந்த நெகிழ்ச்சியான தருணத்தில் பல பக்தர்களின் கண்களில் ஆனந்தக் கண்ணீர் வழிந்தோடியது. இந்த வரலாற்றுச் சாதனை குறித்து ஆலயச் செயலாளர் திரு. இளவரசன் கே. சுகுமாரன் அவர்கள் கூறுகையில், "பல சவால்கள், நிதி நெருக்கடிகள் மற்றும் நீண்ட கால காத்திருப்புகளைக் கடந்து, இன்று ஒன்பது லட்சம் ரிங்கிட் செலவில் திருப்பணிகள் நிறைவு பெற்று கும்பாபிஷேகம் காண்பது எங்களுக்கு மட்டற்ற மகிழ்ச்சியை அளிக்கிறது. இது ஒட்டுமொத்த பக்தர்களின் கூட்டு முயற்சிக்குக் கிடைத்த வெற்றி" என உணர்ச்சிப் பொங்கத் தெரிவித்தார். பண்டார் புக்கிட் ராஜா பகுதியில் ஒரு புதிய ஆன்மீக ஒளியை ஏற்றியுள்ள இந்த ஸ்ரீ மகாமாரியம்மன் ஆலயம், வரும் காலங்களில் அப்பகுதி மக்களின் வாழ்வியலோடு இணைந்த ஓர் உன்னதக் கலாசார மையமாகத் திகழும் என்பதில் ஐயமில்லை.



கோ

லாலம்பூர், செந்தூல் வட்டாரத்தில் முத்தமிழ்ப் படிப்பகத்தை உருவாக்கியவர்களும், வளர்த்தவர்களும் செந்தூல் ரயில்வே பட்டறைத் தொழிலாளர்களே. அவர்களிடையே போட்டி, பொறாமை, பதவி மோகம் ஆகியவற்றை நான் அறிந்ததும் இல்லை, கேட்டதும் இல்லை.

ஒருவருக்கு ஒருவர் விட்டுக் கொடுப்பதே தங்கள் கொள்கை என்றிருந்தனர். முத்தமிழ்ப் பதிப்பகத்தில் இந்த மனப்பாங்கை வளர்ப்பதற்கும் பெருக்குவதற்கும் காரணமாக இருந்தவர்களுள் அண்மையில் வயது மூப்பினால் இறைவனடி சேர்ந்த உ. சுப்பையா அவர்களும் ஒருவர் ஆவார்.



தலைவர், செயலாளர், பொருளாளர், துணைச் செயலாளர், கலை/இலக்கியப் பகுதிப் பொறுப்பாளர், செயற்குழு உறுப்பினர், கணக்குத் தணிக்கையாளர் என எல்லாப் பொறுப்புகளிலும் இருந்து அந்தப் பதவிகளைப் பெருமைப்படுத்தியவர்.

படிப்பகம் உருவாகிய 1960 களில் நாடு முழுவதும் பட்டித் தொட்டி எங்கும் தை முதல் நாளிலிருந்து கிட்டத்தட்ட மூன்று மாதங்களுக்குத் தொடர்ச்சியாக தமிழர் திருநாள் கொண்டாட்டம் நடைபெறும்.

குறிப்பாக கோலாலம்பூர் நகரத்தை எடுத்துக் கொண்டால் செந்தூல், செராஸ், பங்சார், பிரிக்பீல்ட்ஸ் முதலிய வட்டாரங்களில் தமிழர் திருநாள் மிகவும் கோலாகலமாக நடத்தப்படும். அதில் தமிழ்க் கலை, இலக்கிய, விளையாட்டுப் போட்டிகளும் நடைபெறும்.

அவற்றுள் கலை இலக்கியப் போட்டிகளுள் பாட்டுப் போட்டி, பேச்சுப் போட்டி, நாடகப் போட்டி, சொற்போர் (பட்டிமன்றம்) முதலியவற்றில் கலந்து கொண்டு பல பரிசுகளைத் தட்டிச் செல்லும் பொது இயக்கங்கள் பல. அவற்றுள்ளும் செந்தூல் முத்தமிழ்ப் படிப்பகமும் கோலாலம்பூர் தமிழ் இளைஞர் மணி மன்றமும் குறிப்பிடத்தக்கவையாகும். ஏனெனில் பெரும்பாலான பரிசுகளை இந்த

முத்தமிழ்ப் படிப்பகத்தை

வளர்த்துப் பாதுகாத்த முன்னோர்களுள் ஒருவர்

உ. சுப்பையா

எழுத்து: கவிஞர் பாதாசன்



இரண்டு இயக்கங்களுமே பெறுவது வழக்கம். இதில் குறிப்பிடத்தக்க செய்தி பெரும்பாலும் சொற்போர் இறுதிச் சுற்றில் படிப்பகமும் மணிமன்றமும் தான் கலந்து கொண்டு வெற்றிக்குரிய சூழல் கிண்ணத்தை மாறி மாறி வாகை சூடும்.

அந்தச் சொற்போர் இறுதிப் போட்டியில் படிப்பகத்தின் சார்பில் பேசுவோருள் ஒருவராக உ. சுப்பையா இருப்பார். கே.எஸ். மணியம், சை.பீர் முகமது, ந. சுப்பையா ஆகியோருடன் அடியேனும் சொற்போர்க் குழுவில் இருந்துள்ளேன். அந்த வகையில் சிறந்த மேடைப் பேச்சாளர்களுள் ஒருவராகப் படிப்பகத்திற்குப் பெருமை சேர்த்தவர்களுள் ஒருவராக சுப்பையா விளங்கினார் என்பது வரலாறு.

படிப்பகத்திற்குச் சொந்தக் கட்டடம் பெறும் முயற்சியில் அவர்...

படிப்பகத்திற்கு என்று சொந்தக் கட்டடம் வாங்க வேண்டும்

என்று படிப்பகச் செயலவை முடிவு செய்தது. அந்த முடிவு செய்யப்பட்ட நாள் முதலாகச் செயலவை உறுப்பினர்களும் படிப்பக உறுப்பினர்களும் பலரும் தொடர்ந்து வந்த தீபாவளியையும் தைப்பூசத்தையும் பல ஆண்டுகளாகக் கொண்டாடாமல் அந்த நாள்களில் படிப்பகக் கட்டட நிதி திரட்டும் நோக்கத்தில் உண்டியல் ஏந்துவதை வழக்கமாகக் கொண்டிருந்தோம்.

அப்போது அல்லும் பகலுமாகத் தைப்பூசத்திலும் தீபாவளியிலும் இரு நாள்களில் உண்டியல் ஏந்துவோம். அந்த இரு நாள்களிலும் ஆண்டுக்கு ஆண்டு அத்திட்டத்தைக் கட்டமைத்து வழி நடத்திய படிப்பகத்தின் முக்கியப் பொறுப்பாளர்களுள் ஒருவராகவும் சுப்பையா இருந்துள்ளார்.

அது போலவே படிப்பகத்தின் முன்னாள் தலைவர்களுள் ஒருவராக விளங்கிய நினைவில் வாழும் இராமகிருஷ்ணன் காலத்தில் கட்டட நிதிக்காக லாட்டரி சீட்டு விற்பனை நடத்தப்பட்டது. அப்போதும், மேற்சொல்லப்பட்டவாறு படிப்பகச் செயலவையினரும் உறுப்பினர்களும் கோலாலம்பூர், சிலாங்கூர் அளவில் அந்த லாட்டரிச் சீட்டு விற்பனையில் ஈடுபட்டோம். அந்தச் சமயத்திலும் படிப்பகத்தின் முக்கியப் பொறுப்பாளர்களுள் ஒருவராகச் சுப்பையா ஆற்றிய தொண்டு சொல்லற்கரியவை ஆகும்.

முத்தமிழ்ப் படிப்பகத்தின் அச்சாணியாகவும், அதன் வளர்ச்சிக்கு அன்றும் இன்றும் என்றும் பெரும் பங்காற்றிய தூண்களும் ஒருவராகவும் விளங்கிய திரு. சுப்பையா அவர்கள், கடந்த 18.03.2026 அன்று காலமானார். முத்தமிழ்ப் படிப்பகத்தின் வரலாற்றில் அவரது அரும்பணிகளும் புகழும் காலத்தை வென்று என்றென்றும் நிலைத்திருக்கும் என்பது திண்ணம்!



லண்டனில் பிறந்த பிரெடெரிக் பிஷர் என்பவர், கள்ள நோட்டு மாற்றிய குற்றத்திற்காக ஆஸ்திரேலியாவிற்கு நாடு கடத்தப்பட்டார். அங்கு தண்டனைக் காலம் முடிந்து ஒரு விவசாயியாக வாழ்ந்து வந்தார்.

ஆஸ்திரேலியாவின் சிட்னி நகருக்கு அருகில் உள்ள அமைதியான கிராமம் கேம்பெல்டவுன். அங்குள்ள ஒரு சிறிய பண்ணையில் வசித்து வந்தவர் ஓர் ஆங்கிலேயரான பிரெடெரிக் பிஷர். 1826 ஜூன் 17-ம் தேதி மாலை, பிஷர் வழக்கம் போல உள்ளூர் மதுக் கடைக்குச் சென்று விட்டு வீடு திரும்பினார். ஆனால், அதன் பிறகு அவரை யாரும் உயிரோடு பார்க்கவில்லை.

பேயால் பிடிபட்ட கொலையாளி!

100 ஆண்டு கால ஆஸ்திரேலிய மர்மம்

பிஷர் காணாமல் போன சில நாட்களில், அவரது நண்பரான ஜார்ஜ் வோரல் ஒரு வினோதமான செய்தியை ஊர் மக்களிடம் பரப்பினார். பிஷர் தனது பண்ணை மற்றும் சொத்துக்களை வோரலிடம் ஒப்படைத்து விட்டு, லண்டனுக்குத் தப்பிச் சென்று விட்டதாக அவர் கூறினார். பிஷருக்கு ஏற்கனவே சில சட்டச் சிக்கல்கள் இருந்ததால், மக்கள் வோரலின் பேச்சை நம்பினர். வோரல் மெல்ல மெல்ல பிஷரின் நிலத்திற்குச் சொந்தக்காரரானார்.

காலம் ஓடியது. அக்டோபர் மாதம் ஓர் இருண்ட இரவு. ஜான் பார்லி என்ற விவசாயி அந்தப் பண்ணைக்கு அருகில் இருந்த ஒரு சிறிய பாலத்தின் வழியாக நடந்து சென்று கொண்டிருந்தார். அப்போது பாலத்தின் கைப்பிடிச் சுவரில் ஓர் உருவம் அமர்ந்திருப்பதை அவர் கண்டார்.



அந்த இடத்திற்குச் சென்று தோண்டிப் பார்த்தனர். அங்கே அனைவரையும் உறைய வைக்கும் ஒரு காட்சி காத்திருந்தது. மண்ணுக்கு அடியில் பிஷரின் உடல் சிதைந்த நிலையில் புதைக்கப்பட்டிருந்தது. அவரது தலையில் பலத்த காயங்கள் இருந்தன. அவர் கோடாரியால்

அடித்துக் கொல்லப்பட்டது உறுதிச் செய்யப்பட்டது.

பிஷர் உணரை விட்டுப் போகவில்லை, அவர் கொல்லப்பட்டார் என்பது உறுதியானதும் போலீசாரின் சந்தேகம் வோரல் மீது திரும்பியது. வோரலின் வீட்டில் சோதனை செய்த போது, ரத்தம் படிந்த பிஷரின் ஆடைகள் கண்டெடுக்கப்பட்டன. இறுதியில், சொத்துக்காக பிஷரை அடித்துக் கொன்றதை வோரல் ஒப்புக் கொண்டார். 1827 பிப்ரவரியில் அவருக்கு மரண தண்டனை நிறைவேற்றப்பட்டது.

இந்தச் சம்பவம் நடந்து கிட்டத்தட்ட 200 ஆண்டுகள் ஆகி விட்டன. இன்றும் கேம்பெல்டவுன் மக்கள் அந்தப் பாலத்தை "பிஷர்ஸ் கோஸ்ட் பிரிட்ஜ்" (Fisher's Ghost Bridge)

என்றே அழைக்கிறார்கள். ஒவ்வோர் ஆண்டும் நவம்பர் மாதம், பிஷரின் நினைவாகப் பிரமாண்டமான விழா அங்கு கொண்டாடப்படுகிறது.

நீதி கிடைக்காத ஒரு மனிதனின் ஆவி நேரில் வந்து கொலையாளியைக் காட்டிக் கொடுத்த இந்தச் சம்பவம், இன்றும் உலகப் புகழ் பெற்ற மர்மக் கதைகளில் ஒன்றாகத் திகழ்கிறது.

நெருங்கிச் சென்று பார்த்த பார்லி அலறியடித்துக் கொண்டு ஓடினார். அங்கே அமர்ந்திருந்தது நான்கு மாதங்களுக்கு முன் காணாமல் போன பிரெடெரிக் பிஷர்! பிஷரின் ஆவி பார்லியைப் பார்த்து ஒரு வார்த்தை கூட பேசவில்லை. கை நீட்டி பண்ணைக்குப் பின்னால் இருந்த ஒரு சதுப்பு நிலத்தைக் காட்டி விட்டு, மெல்லக் காற்றில் மறைந்தது.

பார்லி சொன்ன கதையை ஆரம்பத்தில் யாரும் நம்பவில்லை. ஆனால் அவர் பயத்தில் நடுங்குவதைப் பார்த்த போலீசார், ஆவி காட்டிய



Government Notice.
 COLONIAL SECRETARY'S OFFICE, SEPT. 23, 1836.
SUPPOSED MURDER.
WHEREAS FREDERICK FISHER, by the Ship Atlas, holding a Ticket of Leave, and lately residing at Campbell Town, has disappeared within the last Three Months; it is hereby notified, that a REWARD of TWENTY POUNDS will be given for the Discovery of the Body of the said Frederick Fisher; or, if he shall have quitted the Colony, a Reward of FIVE POUNDS will be given any Person or Persons who shall produce Proof of the same.
 By His Excellency's Command,
ALEXANDER McLEAY.



பாரம்பரியப் பள்ளியின் பாதையில்

ஒரு புதுமைப் பயணம் பெஸ்தாரி ஜெயா தமிழ்ப்பள்ளி

புதையல் வேட்டை

மாற்றத்திற்கேற்ப தன்னைத் தகவமைத்துக் கொள்வதில் எப்போதும் முன்னணியில் நிற்கிறது.

பள்ளியின் வளர்ச்சியை வெறும் கடமையாகப் பார்க்காமல், ஒரு கொண்டாட்டமாக மாற்றியிருக்கிறது அண்மையில் நடைபெற்ற 'புதையல் வேட்டை' (Treasure Hunt) போட்டி. இதோ அந்த உற்சாகப் பயணத்தின் ஒரு தொகுப்பு...

கடந்த ஏப்ரல் 12-ஆம் தேதி, பெஸ்தாரி ஜெயா தமிழ்ப்பள்ளியின் வளாகம் வழக்கத்தை விட அதிகத் துடிப்புடன் காணப்பட்டது. பள்ளியின் வளர்ச்சிக்குக் காரம் கொடுக்கும் உயரிய நோக்கில், பெஸ்தாரி ஜெயா தமிழ்ப்பள்ளி ஆசிரியர் கழகமும், மலேசியத் தமிழ் நெறிக் கழகமும் இணைந்து இந்தப் புதையல் வேட்டை போட்டியை முன்னெடுத்திருந்தன. திட்டப்படும் நிதி, மாணவர்களின் கல்வித் தரம் மற்றும் ஆசிரியர்களின் மேம்பாட்டிற்காகப் பயன்படுத்தப்படும் என்ற அறிவிப்பு, பல தரப்பு மக்களின் ஆதரவை ஈர்த்தது.

அதிகாலைப் பொழுதில் 47 மகிழுந்துகளில் அணிவகுத்து நின்ற 188 பங்கேற்பாளர்களின் முகங்களில் ஒருவிதப் பதற்றமும், அதைத் தாண்டிய



ஒரு பெரும் ஆர்வமும் குடிகொண்டிருந்தது. பெஸ்தாரி ஜெயாவில் தொடங்கி, ஈஜோக் மற்றும் கோலா சிலாங்கூர் வழியாக சுமார் ஆறு மணி நேரம் நீடித்த இந்தப் பயணம், பங்கேற்பாளர்களுக்கு ஒரு புதிய அனுபவத்தைத் தந்தது.

இது வெறும் சாலைப் பயணம் மட்டுமல்ல; மூளைக்கு வேலை தரும் ஓர் அறிவுப் போர். சாலைக் குறியீட்டுப் பலகைகளுக்குப் பின்னால் ஒளிந்திருக்கும் விடைகளைத் தேடுவதும், சவால்மிக்க இலக்குகளைக் கண்டறிவதும் பங்கேற்பாளர்களை உற்சாகத்தின் உச்சத்துக்கே கொண்டுச் சென்றது. ஒவ்வொரு மைல்கலலும் ஒரு புதிரைச் சுமந்து நிற்க, அதைத் தீர்க்கும் முனைப்பில் குழுக்களுக்கு இடையே நிலவிய ஒற்றுமை மெச்சத்தக்கது. பயணத்தின் முடிவில் மீண்டும் பள்ளிக்கே



காலம் தன் கரங்களால் செதுக்கிய வரலாற்றுத் தழும்புகளைத் தாங்கி நிற்கும் பழமை வாய்ந்த கல்விக்ஷடங்கள், வெறும் கட்டிடங்கள் அல்ல; அவை ஒரு சமூகத்தின் அறிவுக் கருவுலங்கள். அந்த வரிசையில், கோலாசிலாங்கூர் மண்ணில் கல்வி மணம் பரப்பும் பெஸ்தாரி ஜெயா தமிழ்ப்பள்ளி, கால





திரும்பிய பங்கேற்பாளர்களின் சோர்வை, தாங்கள் ஒரு நல்ல நோக்கத்திற்காக பங்களித்தோம் என்ற திருப்தி விரட்டியடித்தது. கல்விப் பணியும், சமூகப் பணியும் கைகோர்த்த இந்த நிகழ்வு, ஒரு தமிழ்ப்பள்ளி தனது வளர்ச்சிக்காக முன்னெடுக்க வேண்டிய ஆக்கப்பூர்வமான முயற்சிகளுக்கு மிகச் சிறந்த உதாரணமாக அமைந்தது.

இந்நிகழ்வு காலை 7.00 மணிக்கு பெஸ்தாரி ஜெயா தமிழ்ப்பள்ளியில் இறுதி விளக்கக் கூட்டத்துடன் தொடங்கியது. காலை 8.00 மணிக்கு மாண்புமிகு டாக்டர் சூல்கிப்பி அவர்களின் பிரதிநிதி சிவபாலன் பாலசந்தரம், பள்ளியின் தலைமை ஆசிரியர் திருமதி பெண்ணரசி தனபால் மற்றும் மலேசியத் தமிழ்நெறிக் கழகப் பொதுச் செயலர் கனல் வீரன் ஆகியோர் மகிழுந்துகள் அனைத்தையும் பள்ளியிலிருந்து கொடி அசைத்து அனுப்பி வைத்தனர். பங்கேற்பாளர்கள் சென்ற மகிழுந்துகள் பல்வேறு இடங்கள் ஊடாக, சாலைக் குறியீட்டுப் பலகைகளை கவனமாகப் பார்த்துக் கொண்டே சென்றன.

பங்கேற்பாளர்கள் அனைவரும் தங்கள் பாதுகாப்பிற்காகவும், பிற வாகன ஓட்டிகளின் மற்றும் சாலைப் பயனாளர்களின் பாதுகாப்பிற்காகவும் அனைத்து போக்குவரத்து விதிகளையும் கடைப்பிடிக்குமாறும் அறிவுறுத்தப்பட்டனர்.

இது மலேசியத் தமிழ் நெறிக் கழக அமைப்பினால் ஏற்பாடு செய்யப்பட்ட மூன்றாவது புறையல் வேட்டை ஆகும். இதற்கு முன்பு, 2023 ஆம் ஆண்டு புக்கிட் ரோத்தான் பாரு தமிழ்ப்பள்ளி மற்றும் 2024 ஆம் ஆண்டு கோல்பீல்ட்ஸ் தமிழ்ப்பள்ளிகளுக்காக நிதி திரட்டும் நோக்கில் இரண்டு நிகழ்வுகள் நடத்தப்பட்டுள்ளன.

பெஸ்தாரி ஜெயா தமிழ்ப்பள்ளியின் தலைமை ஆசிரியர் திருமதி பெண்ணரசி தனபால் அவர்கள், இந்நிகழ்வை ஏற்பாடு செய்து பள்ளிக்கான நிதி திரட்ட உதவிய மலேசியத் தமிழ் நெறிக் கழகத்திற்கும் மற்றும் பள்ளியின் ஆசிரியர் கழகத்திற்கும் தமது நன்றியைத் தெரிவித்தார். “இந்த வேட்டையில் கலந்து கொண்டு நிகழ்வை வெற்றிகரமாக நிறைவேற்றிய அனைத்து பங்கேற்பாளர்களுக்கும் எனது நன்றிகள். கேள்விகளை அணியும் செய்து குழுவின்ருக்கும் சிறப்பு நன்றி. எளிதான மற்றும் சவால்மிக்கக் கேள்விகள் எல்லா தரநிலையிலும் சமநிலையுடன் அமைந்திருந்ததாக நான் அறிந்தேன். இப்போட்டியில் பங்கேற்பாளர்களால் வாங்கப்பட்ட அனைத்துப் பொருள்களும் பள்ளி மாணவர்களுக்கே வழங்கப்பட்டன,” என்று அவர் தெரிவித்தார்.

இந்நேரத்தில், மலேசியத் தமிழ் நெறிக் கழகத்தின் தலைவர் திருமாவளவன் அவர்கள், இந்நிகழ்வின் வெற்றிக்கு உதவிய அனைத்து ஆதரவாளர்களுக்கும் தனது நன்றியைத் தெரிவித்தார்.

தமிழ் பள்ளிகளுக்காக நாங்கள் ஏற்பாடு செய்யும் மூன்றாவது புறையல் வேட்டை நிகழ்ச்சி இதுவாகும். இது போன்ற முறையில் மற்ற தமிழ்ப்பள்ளிகளுடனும் இணைந்து, அவற்றிற்குத் தேவையான நிதி திரட்டும் பணியில் ஈடுபட முடியும் என நம்புகிறோம்,” என்று அவர் கூறினார்.

இது போன்ற நிதி திரட்டும் நிகழ்வுகளை ஏற்பாடு செய்ய விரும்பும் மற்ற தமிழ்ப்பள்ளிகள், மலேசியத் தமிழ் நெறிக் கழகத்தை தொ.பே :016-6265567 என்ற எண்ணில் நிகழ்ச்சி ஒருங்கிணைப்பாளர் திரு. மகேஸ்வரன் இராஜாங்கம் அவர்களைத் தொடர்பு கொள்ளலாம்.

இதற்கிடையில், புறையல் வேட்டையின் வெற்றியாளர்கள் பின்வருமாறு:

முதல் இடம் :

குழு “பீனிக்ஸ்”
(பங்கேற்பாளர்கள் பெயர்கள்)
இராஜேந்திரன், கீதா அவர்கள்
வெ.1500 பரிசு பெற்றனர்.

இரண்டாம் இடம் :

குழு “கலுலெஸ்”
(பங்கேற்பாளர்கள் பெயர்கள்)
கோகிலா, தவகுமார், மலர், சுமித்ரா
அவர்கள் வெ.1000 பெற்றனர்.

மூன்றாம் இடம்

குழு “திவின் தூர்போ”

(பங்கேற்பாளர்கள் பெயர்கள்) பிரகாஷ், ரூபிண்டர், ஆர்யன், ஜெய்வன் அவர்கள் வெ.700 பெற்றனர். பெஸ்தாரி ஜெயா தமிழ்ப்பள்ளியின் இந்த வெற்றிப் பயணம், வரும் காலங்களில் இன்னும் பல சாதனைகளுக்கு வித்திடும் என்பதில் ஐயமில்லை.



யக்குநர் பூச்சி ரவி இயக்கத்தில், கோலாலம்பூர் டான் ஸ்ரீ கே.ஆர். சோமா அரங்கில் அரங்கேறியிருக்கும் 'உறவுகள்' மேடை நாடகம், நவீன காலச் சூழலில் சிதைந்து வரும் குடும்ப விழுமியங்களை மிக ஆழமாகப் பேசுகிறது.

பெயருக்கேற்றார் போல, இது ஒரு குடும்பத்தின் மூன்று தலைமுறைகளுக்கு இடையிலான பிணைப்பு, விரிசல் மற்றும் புரிதலை மையமாகக் கொண்டது. உறவுகளுக்குள் ஏற்படும் ஈகோ, பொருளாதாரச் சிக்கல்கள் மற்றும் விட்டுக் கொடுத்தலின் அவசியத்தை மைய இழையாகக் கொண்டு திரைக்கதை நகர்கிறது.

எம்.எஸ். பாஸ்கர்: இந்த நாடகத்தின் மிகப் பெரிய ஈர்ப்பு விசை இவர்தான். தனது அசாத்தியமான குரல் வளத்தாலும், நுணுக்கமான முகபாவனைகளாலும் அரங்கத்தையே கட்டிப் போடுகிறார். ஒரு முதிர்ந்த தந்தையாக அல்லது குடும்பப் பெரியவராக அவர் வெளிப்படுத்தும் உணர்வுகள் பார்வையாளர்களின் கண்களைக் கசிய வைக்கின்றன.

பூச்சி ரவி: இயக்குநராக மட்டுமின்றி நடிகராகவும் முத்திரைப் பதித்துள்ளார். யதார்த்தமான வசன உச்சரிப்பு மற்றும் உடல் மொழி மூலம் தனது கதாபாத்திரத்திற்கு உயிர் கொடுத்துள்ளார்.



'உறவுகள்'

மேடை நாடகம்

கலை உணர்வுகளின் சங்கமம்



பின்னணி இசை நாடகத்தின் உணர்ச்சிப்பூர்வமான காட்சிகளுக்குப் பெரும் பலமாக அமைந்துள்ளது.

நாடகத்தின் நீளம் சில இடங்களில் சற்று அதிகமாகத் தோன்றினாலும், வசனங்களின் கூர்மை அந்தத் தொய்வைத் தவிர்க்கிறது. இன்றைய காலக் கட்டத்தில் தனிக் குடும்பங்களாகப் பிரிந்து கிடக்கும் உறவுகளுக்கு, ஒன்றிணைந்து வாழ்வதே பலம் என்ற செய்தியை இந்த நாடகம் மிக வலுவாகப் புதிவுச் செய்துள்ளது.



டாக்டர் லிங்கம், மகேஸ்வரி, யுவராஜ்: மலேசியக் கலைஞர்கள் அனைவரும் தமிழகக் கலைஞர்களுக்கு இணையாகத் தங்கள் பங்களிப்பை வழங்கியுள்ளனர். குறிப்பாக மகேஸ்வரியின் உணர்ச்சிகரமான நடப்பு இல்லத்தரசிகளின் பிரதிபலிப்பாக அமைந்துள்ளது.

பூச்சி ரவியின் இயக்கம் எளிய மனிதர்களின் வாழ்க்கையை மிக நெருக்கமாகக் காட்டுகிறது. மேடை அமைப்பு (Set Design) ஒரு நடுத்தரக் குடும்பத்தின் வீட்டை அப்படியே கண்முன் நிறுத்துகிறது.



'உறவுகள்' வெறும் நாடகமாக மட்டுமல்லாமல், ஒவ்வொரு பார்வையாளனும் தனது சொந்தக் குடும்பத்தோடு ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும் ஒரு கண்ணாடியாகத் திகழ்கிறது. மலேசிய மற்றும் தமிழகக் கலைஞர்களின் இந்த இணைவு, மலேசியத் தமிழ் நாடகத் துறைக்கு ஒரு புதிய உத்வேகத்தைத் தந்துள்ளது.

மலேசியாவில் ஒரு காலத்தில் பிரசித்திப் பெற்றுவந்த மேடை நாடகங்கள், கால மாற்றத்தால் நலிவடைந்த போதிலும், நல்ல உள்ளங்களின் முயற்சியால் புத்துயிர் பெற்று வருகின்றன. 'உறவுகள்' நாடகத்தில் பூச்சி ரவியின் பங்களிப்பு, மலேசியத் தமிழ் நாடகத் துறைக்கு புதிய நம்பிக்கையை அளித்துள்ளது.



வெண்ணிலாவின் தந்தை ஒரு பெரிய கடன் தொல்லையில் மாட்டிக் கொண்டதால் மீண்டு வர வழியின்றித் தவித்த தருணம் அது. சூழலைச் சந்தர்ப்பமாகக் கொண்டு அவளின் அதிசயத்தை, அவருக்கு உதவுவதாகச் சொல்லி முன் வந்தார். ஆனால், ஒரு நிபந்தனையோடு.

அதாவது, வெண்ணிலாவிற்கு அம்மா இல்லை என்பதால் வேறு வீட்டிற்குக் கட்டி கொடுப்பதை விட தன் பையனுக்குக் கல்யாணம் செய்து கொடுத்தால் அவள் நன்றாக வாழ்வாள் என்று ஏதேதோ பேசினார்.

அவளது அப்பாவும் வெண்ணிலாவின் மனதில் கதிரவன் தான் என்று தெரிந்தும் இந்த சம்மதத்திற்கு ஒப்புக் கொண்டார்.

இதைப் பற்றி கதிரிடம் எப்படியாவது பேசி விட வேண்டும் என்று எண்ணித்தான் சந்திக்கக் கூப்பிட்டு இருந்தார். ஆனால், அன்று விதி அப்படி அமையாததால் வாழ்க்கை எங்கோ சென்று விட்டது.

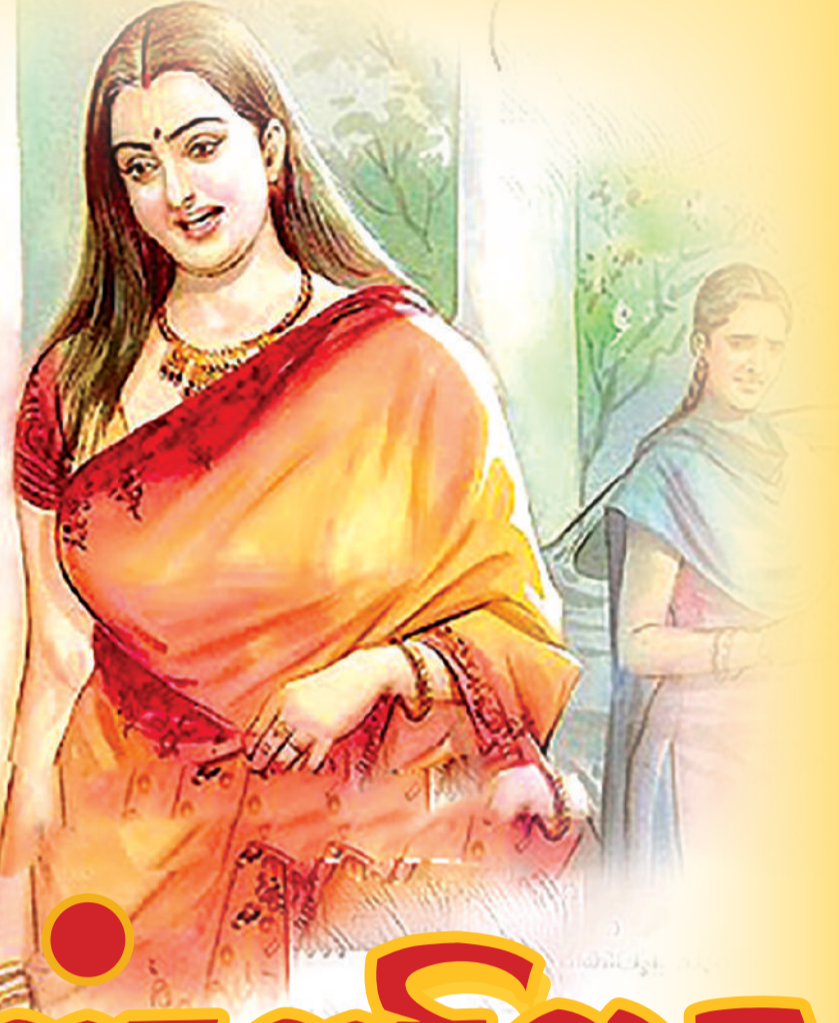
அன்று சந்திக்க முடியாமல் போனதால், எப்படி இதைச் சரி செய்வது என்ற குழப்பத்துடன் ஸ்கூட்டியைச் செலுத்திய வெண்ணிலா எதிரில் வந்த லாரியில் மோதினாள்.

கதிரவன் மீண்டும் தொடர்ந்தான் ” அப்புறம் எப்படி நீ இவ்ளோ நாளா எங்க இருந்த? ” என்றான்.

“ஆம், கோமால தான் இருந்தே. என்னோட கை, கால், தலன்னு எல்லா இடத்திலேயும் ரொம்ப அடி. ஒருத்தர் உதவி இல்லாமல என்னால எழுந்து நிற்கக் கூட முடியல. இது 2 / 3

தான் நல்ல தருணம்தான் என்ன அதிசய அவங்க வீட்டுக்குக் கொண்டு போயி பெட் டீரீமென்ட் பண்ணலாம்னு சொல்லிட்டாங்க.

விஷயம் தெரிஞ்சா நீங்க என்ன தேடி வந்துடுவீங்கன்னு இப்படி ஒரு நாடகம் நடத்தியிருக்காங்க என்னோட அதிசயத்தை. நான் முழுசா குணமான பின்ன முதல்ல தேடிய முகம் உங்களோடதுதான். என்னோட தொலைபேசியும் எடுத்து வைச்சுக்கிட்டாங்க. என்னால எதுவுமே செய்ய முடியல.”



வெண்ணிலா

எழுத்து : சர்மிஸ்தா சுரேஷ்

ஒரு சிறிய அமைதி நிலவியது. கண்களில் கண்ணீர் மல்க, “உங்கள நினைக்காத நாளே இல்ல” என்றாள்.

“என்னோட உள்ளுணர்வு புரிஞ்சுகிட்ட அதிசயத்தைப் பையன் ஒருநாள் என்னைப் கூப்பிட்டுப் பேசினான். பிறகு அங்கிருந்து வெளியாகி உங்களைத் தேடி வரும்படி அவனே அனுப்பி வச்சான்”. “என் அம்மாவ நான் சமாளிச்சுக்கிறேன் ன்னு தைரியமும் சொன்னான்.

“அங்கிருந்து வெளியாகி உங்க வீட்டிற்குத் தான் முதல்ல வந்தே. அங்குதான் உங்க அம்மா, அப்பா மூலம் எல்லாம் தெரிஞ்சுகிட்டேன்”.

“உங்களுக்கு ஒரு சர்ப்பரைஸ் கொடுக்கலாம்னு மாலதிங்கற பெயர்ல ஷாம் வீட்டுக்கு வந்தே. அங்கு நடந்ததெல்லாம் எனக்கு மீண்டும் உணர்த்தியது கதிர் இந்த வெண்ணிலாவுக்கு மட்டும் தான் உரியவர்தான்”.

சிறு புன்முறுவலுடன் அவனை நோக்கி, “ஆனாலும், அதுவும் ஒரு வகையில் நல்லது தான் நீங்க மட்டும் இறங்கி வந்திருந்திங்க, அதுக்குள்ள வேறு பொண்ணோட கல்யாணம் செய்துக்க ரெடியானு ரெண்டுல ஒண்ணு பாத்திருக்க மாட்டேன்” என்றாள் சீண்டலாக.

இருவரும் ஒருவருக்கொருவர் நோக்க நீண்ட நாள்தவிப்பு, இன்று கண் எதிரே இருக்கும் ஆனந்தம், அது சொல்லில் அடங்காதது. வெண்ணிலாவை இரு கைகளால் இறுக்கி அணைத்தபடி நெற்றியில் முத்தமிட்டான்.

அவளது கண்களில் வழியும் கண்ணீரைத் துடைத்து விட்டு, “இனி யாருக்கும் பயம் இல்ல. உன் அப்பாவோ, அதிசயமோ நான் பார்த்துக்கிறேன். உனக்கு நான் இருக்கேன், எப்போதும் இருப்பேன்” என்றான். இருவரும் தங்கள் இனிய தாயங்களைப் பகிர்ந்து கொண்டனர்.





LDலேசியாவின் தலைநகர் கோலாலம்பூர், பூமலையில் கம்பீரமாக வீற்றிருக்கும் தேசிய நினைவுச் சின்னம், நாட்டின் சுதந்திரத்திற்காகவும் அமைதிக்காகவும் உயிர் நீத்த வீரர்களின் தியாகத்தைப் பறைசாற்றும் ஒரு புனிதமான இடமாகும். 1966-ஆம் ஆண்டு நம் நாட்டின் தந்தை துங்கு அப்துல் ரஹ்மான் அவர்களால் திறந்து வைக்கப்பட்ட இந்தச் சிலைகள், புகழ் பெற்ற சிறிபி பெலிக்ஸ் டி வெல்டன் (Felix de Weldon) என்பவரால் வடிவமைக்கப்பட்டன.

அமெரிக்காவின் 'இவோ ஜிமா' (Iwo Jima) நினைவுச் சின்னத்தை வடிவமைத்த அதே கலைஞர் என்பதால், இதன் வடிவமைப்பு உலகத் தரம் வாய்ந்தது என்பதில் ஐயமில்லை.

அண்மையில் மலேசிய நாடாளுமன்றத்தில், பாஸ் கட்சி நாடாளுமன்ற உறுப்பினர் ஒருவர் முன்வைத்த வாதம் ஒரு புதிய விவாதத்தைக் கிளப்பியுள்ளது. அந்தச் சிலைகளில் உள்ள வீரர்களின் முகச் சாயல் மற்றும் உடலமைப்பு மலேசியர்களைப் பிரதிபலிக்கவில்லை என்றும், அவை மேற்கத்திய அல்லது ஐரோப்பிய வீரர்களின் தோற்றத்தைக் கொண்டிருப்பதாகவும் அவர் வாதிட்டார்.

ஒரு நாட்டின் தேசியச் சின்னம் என்பது அந்த நாட்டு மக்களின் முகத்தை, கலாச்சாரத்தை அப்படியே பிரதிபலிக்க வேண்டும் என்பதே அவரது வாதத்தின் சாரம்சம்.

இந்த வாதத்தில் உள்ள நியாயத்தை நாம் மறுப்பதற்கில்லை. எந்தவொரு கலைப் படைப்பும் அது சார்ந்த நிலப்பரப்பின் அடையாளத்தைச் சுமந்து நிற்க வேண்டும் என்று மக்கள் எதிர்பார்ப்பது இயற்கை. 1960-களில் மலேசியாவில் இவ்வளவு பிரம்மாண்டமான வெண்கலச் சிலைகளை வடிக்கும் தொழில்நுட்பம்

குறைவாக இருந்திருக்கலாம். அதனால் வெளிநாட்டு வல்லுநரை நாடியிருக்கலாம். ஆனால், இன்று தொழில்நுட்பம் வளர்ந்துள்ள நிலையில், நம் நாட்டின் வீரர்களை நம் நாட்டின் சாயலிலேயே பார்ப்பது இன்னும் கூடுதல்



பெருமிதத்தைத் தரும் என்பது பலரின் கருத்தாக இருக்கிறது. இருப்பினும், துங்கு அவர்கள் உருவாக்கிய இந்த வரலாற்றுச் சின்னத்தைப் பாதுகாப்பதிலும் ஒரு முக்கியக் காரணம் உள்ளது. இது வெறும் சிலைகள் மட்டுமல்ல; மலேசியா ஒரு சுதந்திர நாடாக உருவெடுத்த காலத்தின் வரலாற்று

ஆவணம். ஒரு கலைப் படைப்பு என்பது அது உருவாக்கப்பட்ட காலத்தின் சாட்சியாகும்.

அந்தச் சிலைகளை மாற்றுவது என்பது வரலாற்றின் ஒரு பகுதியைச் சிதைப்பதற்குச் சமம் என்று வரலாற்று ஆய்வாளர்கள் கருதுகின்றனர். துங்குவின் தொலைநோக்குப் பார்வையில் உருவான இந்தச் சின்னம், மலேசியாவின் பன்முகத்தன்மையையும், கம்யூனிசத்திற்கு எதிரான போராட்டத்தின் வெற்றியையும் குறிக்கிறது.

முடிவாக, முகச் சாயலை விட அந்தச் சிலைகள் சுமந்து

நிற்கும் தியாகத்தின் மதிப்பு தான் முக்கியமானது. இருப்பினும், எதிர்காலத்தில் அமைக்கப்படும் நினைவுச் சின்னங்களில் மலேசியக் கலை நுணுக்கங்களுக்கும், நம் நாட்டு மக்களின் உருவ அடையாளங்களுக்கும் முன்னுரிமை அளிக்கப்பட வேண்டும் என்ற நாடாளுமன்ற உறுப்பினரின் கருத்தை ஒரு பாடமாக எடுத்துக் கொள்ளலாம். இருக்கும் சிலைகளைச் சிதைக்காமல் அவற்றைப் பாதுகாப்பதே அந்த வீரர்களுக்கும், துங்கு அவர்களுக்கும் நாம் செய்யும் உண்மையான மரியாதையாகும்.

தேசிய நினைவுச் சின்னம்:

கலைப் படைப்பா

அல்லது

அடையாளச் சிக்கலா?

● இ.எம்.சாமி.



முதல் 3 நாட்கள்

(கடுமையான உணவு முறை - பயிற்சி நாள்)

நாள் 1

[சுமார் 1,400 கலோரிகள்]:

காலை உணவு : 1/2 கிரேப் ஃபுளூட், 1 துண்டு டோஸ்ட், 2 மேஜைக்கரண்டி பீனட் பட்டர் , 1 கப் காபி அல்லது டீ.

மதிய உணவு : 1/2 கப் டுனா, 1 துண்டு டோஸ்ட், 1 கப் காபி அல்லது டீ.

இரவு உணவு : 85 கிராம் ஏதேனும் ஓர் இறைச்சி, 1 கப் பீன்ஸ், 1/2 வாழைப்பழம், 1 சிறிய ஆப்பிள், 1 கப் வெண்ணிலா ஜஸ்கிரீம்.



நாள் 2

[சுமார் 1,200 கலோரிகள்]:

காலை உணவு:
1 முட்டை,
1 துண்டு டோஸ்ட்,
1/2 வாழைப்பழம்.

மதிய உணவு : 1 கப் காட்டேஜ் சீஸ், 1 வேக வைத்த முட்டை,
5 உப்பு பிஸ்கட்.

இரவு உணவு : 2 ஹாட் டாக்- ரொட்டி இல்லாமல்), 1 கப் புரோக்கோலி, 1/2 கப் கேரட், 1/2 வாழைப்பழம், 1/2 கப் வெண்ணிலா ஜஸ்கிரீம்.



நாள் 4

நாள் 4 முதல் நாள் 7 வரை:

காலை உணவு:
ஓட்ஸ் அல்லது முட்டை மற்றும் பழங்கள் கலந்த உணவு.

மதிய உணவு:
காய்கறிகள் கலந்த சாலட், வறுத்த சிக்கன் அல்லது மீன் மற்றும் சிறிதளவு தயிர்.

மாலை நேர சிற்றுண்டி:
நட்ஸ், பழங்கள் அல்லது சர்க்கரை இல்லாத காபி/டீ.

இரவு உணவு:
காய்கறி சூப், வேக வைத்த பருப்பு வகைகள் அல்லது லேசான சிக்கன் ஸ்டீக்கிங்.



7 நாட்களில் உங்கள் உடலை ஆரோக்கியமாகவும் கட்டுக்கோப்பாகவும்

மாற்ற உதவும் முக்கியமான குறிப்புகள்:

முக்கியக் குறிப்புகள்:

நாள் முழுவதும் 8-10 கிளாஸ் தண்ணீர் குடிக்கவும்.

இடைவேளைகளில் தின்பண்டங்கள் சாப்பிடுவதைத் தவிர்க்கவும்.

உணவில் சர்க்கரை மற்றும் அதிகப்படியான உப்பைக் குறைத்துக் கொள்ளவும்.



நாள் 3 [சுமார் 1,100 கலோரிகள்]:

காலை உணவு :
5 உப்பு பிஸ்கட், 1 துண்டு செடார் சீஸ் , 1 சிறிய ஆப்பிள்.

மதிய உணவு :
1 வேக வைத்த முட்டை,
1 துண்டு டோஸ்ட்.

நாள் 3

இரவு உணவு: 1 கப் டுனா, 1/2 வாழைப்பழம்,
1 கப் வெண்ணிலா ஜஸ்கிரீம்.

அடுத்த 4 நாட்கள் [சமச்சீர் உணவு முறை - ஓய்வு நாள்]

இந்த நாட்களில் கலோரி அளவை 1,500-க்குள் கட்டுப்படுத்துவது அவசியம். நீங்கள் ஆரோக்கியமான, சத்தான உணவுகளை எடுத்துக் கொள்ள வேண்டும்.

Wedding Fever

proudly presents

*Grand Indian
Wedding Expo 2.0
Coming Soon
Stay Tuned*

For booth bookings and enquiries, please contact: 012-351 6515