

வல்வெட்டித்துறையின் கடல்வழி வணிகம்!...

வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகள் நூல்வெளியீட்டு

விழாவினை முன்னிட்ட சிறப்புக்கட்டுரை

தமிழ்நீ.பொன்.சிவகுமாரன்

10மார்கழி2011

ஈழத்தமிழர் வரலாற்றில் கடல் வணிகம் என்பது இன்றியமையாத பொருள் தரும் ஒரு சொல்லாகும். ஏனெனில் நாலுயக்கமும் கடலால் சூழப்பட்ட தீவாக இலங்கை இருப்பதால் ஏனைய நாடுகளுடனான அனைத்து வணிகங்களுமே கடல் வணிகங்களாகவே நடைபெறுகின்றன. இந்நிலையில் அனுராதபுரத்திலிருந்து 44 வருடங்கள் சிறப்புற ஆண்ட ஈழாளனுடைய தந்தையாகிய சேனனையும் அவனுடன் வந்த குத்திகளையும் மகாவம்சம் அஸ்வநாவிகரின் புதல்வர்களெனவே அழைக்கின்றமை இங்கு குறிப்பிடத்தக்கது. இதன் கருத்து அஸ்வம் = குதிரை நாவிகா = நாவாய் எனப்படும் கப்பல் என்பதாகும். அதாவது கப்பலில் குதிரைகளைக் கொண்டு சென்று விற்பவர்களையே பாளி மொழியில் மகாவம்சம் “அஸ்வநாவிகா” எனக் குறிப்பிடுகின்றது.

நீரின் வந்த நிமிர்வரிப்புரவியும்
காரின் வந்த கருங்கறி மூடையும்
வடமலை பிறந்த மணியும் பொன்னும்
குடமலை பிறந்த ஆரமும் மணியும்
தெறிகடல் முத்தும் குணகடல் துகிரும்
கங்கைவாரியும் காவிரிப் பயனும்
ஈழத்துணவும் காழகத்தாக்கமும்
அரியவும் பெரியவும் நெரியஈண்டி
வளந்தலை மங்கிய நனந்தலை மறுகின்

பட்டினப்பாலை 185-193

மேலே கூறப்பட்டுள்ள நீரின் வந்த நிமிர் வரிப் புரவி என்பது கப்பலில் வந்த குதிரையினையே குறிப்பதாகும். சங்ககால இலக்கியமான பத்துப்பாட்டில் ஒன்பதாவதாக இடம் பெறும் “பட்டினப்பாலை” என்னும் நூலில் இடம் பெறும் இப்பாடல் வரிகள் கடியலூர் உருத்திரங்கண்ணனார் என்பவரால் பாடப்பட்டவையாகும். கி.பி இரண்டாம் நூற்றாண்டில் சோழநாட்டை ஆண்ட புகழ்பெற்ற அரசனான “திருமாவளவன்” என அழைக்கப்பட்ட கரிகாலனின் ஆட்சிச் சிறப்பையும் காவிரிப்பூம்பட்டினத்தின் சிறப்பினையும் இது கூறுவதாகும். தமிழ்ஈழம் என்னும் பெயரும் அதன் பொருளும் சர்வதேச ரீதியில் உச்சம் ஏற்றம் பெற்றிருக்கும் இக்காலத்தில் “ஈழம்” என்னும் தனியான பிரதேசம் இருந்தது என்பதனை உறுதிப்படுத்தும் இவ்விலக்கியச் சான்று இன்று சரித்திர சான்றாக மாற்றமடைந்துள்ளமை கண்கூடான தகவலாகும்.

இவ்வாறு பல சிறப்புக்கள் பெருந்திய 301 அடிகள் கொண்ட பட்டினப்பாலையின் 29வது 30வது அடிகள் பின்வறுமாறு

“வெள்ளை உப்பின் கொள்ளைசாற்றி
நெல்லோடு வந்த “வல்வாய் ப.றி”
பணைநிலைப் புரவியின் அணைமுதல் பிணிக்கும்”

“கொள்ளைசாற்றி” என்பது விலைகூறி எனப் பொருள்படுவதாகும். இவ்வடிகள் மூலம் கி.பி இரண்டாம் நூற்றாண்டில் ஈழத்தின் வல்வை(வல்வாய்)த் துறைமுகத்திலிருந்து நெல்லும் உப்பும் ஏற்றுமதியாகியுள்ளது என்பதை அறியக்கூடியதாகவுள்ளது. முன்கூறிய பட்டினப்பாலையின்

191வது அடிகளான “ஈழத்துணவு”என்னும் அடிகளும் இதனையே உணர்த்தி நிற்கின்றன என்பது இங்கே சுட்டிக்காட்டத்தக்கது

“வல்வாய்” என்னும் இடமே இன்று “வல்வை” என வழங்கப்படும் வல்வெட்டித்துறைப் பட்டினம் என இன்று அடையாளம் காணப்பட்டுள்ளது. வல்லியத் தேவன் எனும் தேவர் குலத் தளபதியினால் கி.மு இரண்டாம் நூற்றாண்டில் உருவாக்கப்பட்ட துறைமுகப்பட்டினமே வல்வெட்டித்துறைப் பட்டினமாகும். வல்லிவெட்டி(ய) துறை என்னும் காரணப்பெயர் கொண்டு அழைக்கப்படும் இந்நகரமும் இந்நகரத்தின் மேற்குப்பகுதியாக விளங்கும் வல்லிஓடை என அழைக்கப்படும் இன்றைய தொண்டைமானாறு கால்வாயும் சமகாலத்தில் உருவாக்கப்பட்டவையாகும். வல்லிவெட்டிய அக்கால்வாய்ப்பகுதியில் இருந்து ஏற்றுமதியாகிய உப்பினையும் நெல்லினையும் கொண்டு சென்ற படகினையே கடியலூர் உருத்திரங்கண்ணனார் “வல்வாய்ப்ப.று” என எழுதியுள்ளமை இங்கு குறிப்பிடத்தக்கதாகும். இவ்வாறு பட்டினப்பாலையில் குறிப்பிடப்படும் ஈழம் என்னும் சொல்லும் வல்வாய் எனப்படும் வல்வெட்டித்துறை என்னும் சொல்லும் ஒன்றுடன் ஒன்று தொடர்புடைய பிரிக்கமுடியாத சொற்களாகும்.

ஈழத்தின் வடகிழக்குப் பகுதியில் அமைந்திருக்கும் இச்சிறிய கடற்கரையோர நகரமே இன்று சர்வதேசத்தின் கவனத்தையும் தன்பால் திருப்பி வைத்திருக்கும் தமிழீழ விடுதலைப் போராட்டத்தின் பிறப்பிடமாகவும் குறிப்பாக தமிழீழத்தேசியத் தலைவர் மேதகு வேலுப்பிளை பிரபாகரன் அவர்களைத் தாலாட்டிய தொட்டிலாகவும் விளங்குகின்றது.

முன் சொன்னவாறு பல்வேறு சிறப்புக்களைப் பெற்றுள்ள இந்நகரமும் பட்டினப்பாலை குறிப்பிடும் காவிரிப்பூம்பட்டினம் போன்று கடற்கரையோரப்பட்டினமாக விளங்குவதால் ஆரம்பகாலம் முதலே இங்கு வாழ்ந்தவர்கள் கடற்பிரயாணங்களைச் செய்வதிலும் குறிப்பாக கடல்வணிகம் செய்வதையுமே தமது குலத்தொழிலாக கொண்டிருந்தார்கள். இன்னும் சிலர் நாள்தோறும் கடலில் சென்று மீன் பிடித்து தமது வாழ்க்கையை நடத்தினர். ஆகையினால் கடல் மீது போய்வருவது வல்வெட்டித்துறை மக்களிற்கு ஆரம்பகாலம் முதலே இயற்கையான தொழிலாகவும் அதுவே பின்னர் பெரும் வரப்பிரசாதமாகவும் மாறியிருந்தது. நாடு விட்டு நாடு போகவும் வணிகத்துக்காக புதிய புதியநாடுகளுக்கு போகவும் வரவும் அக்காலத்திலேயே பழகியிருந்தார்கள். கி.மு இரண்டாம் நூற்றாண்டில் ஈழாழன் காலத்தில் உருவாகிய இந்நகரத்தின் நாடி கி.பி மூன்றாம் நூற்றாண்டில் கி.பி 285 - 293 வரை அனுராதபுரத்தையாண்ட “அபயநாகன்” என்பவன் இந்தியாவிற்கு தப்பிச் செல்வதற்காக “வல்லதொட்ட” என பாளி மொழியில் அழைக்கப்பட்ட இந்த வல்லியத்துறையினூடாகவே சென்றான் என மஹாவம்சத்தில் XXXVI வது அத்தியாயத்தில் 43வது பிரிவில் குறிக்கப்பட்டுள்ள செய்தியும் இங்கு குறிப்பிடப்பட வேண்டியதாகின்றது

இவ்வாறு ஆரம்பம் முதலே கடல்வணிகத்திலும் கடற்பயணங்களிலும் முன்னின்ற இம்மக்கள் கி.பி 1519 முதல் 1561 வரை யாழ்ப்பாணத்தையாண்ட ஏழாம் செகராஜசேகரன் எனப் பட்டப்பெயர் கொண்டவனும் பின் வந்த யாழ்ப்பாண வைபவமாலை ஆசிரியரினால் “சங்கிலி” என தவறாக அழைக்கப்பட்ட அரசனுடைய தாயான மங்காத்தாவுடைய குலத்தவராகவும் உறவுக்காரர்களாகவும் காணப்பட்டமையால் போத்துக்கேச ஆட்சியினால் பல நெருக்குவாரங்களுக்கு உள்ளாக்கப்பட்டனர். யாழ்ப்பாணத்தில் போத்துக்கேயரின் வணிகத்துக்கு எதிராகவும் கடற்படைக்கு எதிராகவும் பல தடைகளை விதித்ததுமல்லாமல் கடல் மீது போத்துக்கேயரின் பலகப்பல்களைக் கொள்ளையிட்டும் மூழ்கடித்தும் சாதனை புரிந்தவர் இச் செகராசசேகரமன்னனே ஆவான்.

1561இல் யாழ்ப்பாணப் பகுதியில் போத்துக்கேயரின் கையிலிருந்து தப்புதற்காக வன்னிப்பகுதிக்கு தப்பிச் சென்ற போதும் அங்கிருந்த படியே யாழ்ப்பாணத்தில் போத்துக்கேயரின் ஆட்சியாளருக்கு எதிராக பலஅதிரடிகளை நடத்தியபவனும் இவனே ஆவான். இன்று பல யாழ்ப்பாணச்சரித்திர ஆசிரியர்களினால் மறைக்கப்பட்டிருக்கும் இவனது வரலாற்றின் பெரும் பகுதிகளை 1640 களிலேயே போத்துக்கேய பாதிரிகளான **FERNANDO DE GUEYROZ** மற்றும் **ST FRANCIS XVIER** என்போர் தமது நூல்களிலும் கடிதங்களிலும் குறிப்புகளிலும் குறித்து வைத்துள்ளனர்.

இதேபோல 1619 யூன் ஐந்தில் யாழ்ப்பாணத்தில் இறுதி மன்னான “சங்கிலிகுமாரன்” பிலிப் டி ஒலிவேரா என்னும் போர்த்துக்கேய தளபதியினால் தோற்கடிக்கப்பட்டு இந்தியாவின் கோவாவிற்கு கொண்டு செல்லப்பட்டு பின்னர் சிரச்சேதம் செய்யப்பட்டான். எனினும் சங்கிலி போத்துக்கேயாரால் தோற்கடிக்கப்பட்ட பின்னரும் தஞ்சாவூரின் “இராகுநாதநாயக்க” மன்னனின் உதவியுடன் படைகளை கடல் வழியாகக் கொண்டு வந்து போத்துக்கேயர் மீது யாழ்ப்பாணத்தில் பல்வேறு பகுதிகளிலும் மறைந்திருந்து தாக்கும் (இன்றைய கெரில்லாத் தாக்குதல்) உத்தியை அன்றே நடத்திய சங்கிலிகுமாரனின் கரையோரத்தளபதியான “வருணகுலத்தான்” என்பவனும் வல்வெட்டித்துறையைச் சேர்ந்தவனே. 1621ஆம் ஆண்டு பெப்பிரவரி 2 இல் வீரமரணம் அடைந்த இவன் பற்றிய குறிப்புக்களும் பின் வந்த சரித்திர ஆசிரியர்களால் ஏனோ இருட்டடிப்பு செய்யப்பட்டன. எனினும் முன் சொன்ன போத்துக்கேய பாதிரிமார்களும் கல்லடி வேலுப்பிள்ளை எழுதிய “யாழ்ப்பாணவைவகௌமுதியிலும்” தஞ்சை நாயக்கர்களின் வரலாற்று நூல்களிலும் மற்றும் சுவாமி ஞானப்பிரகாசர் எழுதிய “யாழ்ப்பாண வைவவிமர்சனம்” த்திலும் இது பற்றிய பல தகவல்கள் காணப்படுகின்றமை இங்கு சுட்டிக்காட்டத்தக்கதாகும்.

இவ்வாறு போத்துக்கேயர் ஆட்சியில் பல நெருக்கு வாரங்களிற்கும் அதற்கு எதிரான போராட்டங்களிலும் தொடர்ந்து ஈடுபட்ட இந்த மண்ணின் மைந்தர்கள் ஒல்லாந்தர் ஆட்சியில் மீண்டும் அலைகடலுடன் போராடி கடல் வணிகத்தில் உயர்நிலையை அடைந்தனர்.

வல்வெட்டித்துறை மக்கள் கரையோரச் சமூகமாகவே தொடர்ந்து இயங்கியதால் இவர்களுடைய தொழில் கடலுடன் சார்ந்து இருந்ததனாலும் நிலம், விவசாயம் என்பவற்றிற்காக ஏனைய சமூகங்களுடன் மோதாமல் அடக்குமுறையாளரான போத்துக்கேய ஆட்சியாளருடன் தொடர்சியாக மோதலில் ஈடுபட்டுவந்தனர். இதனால் ஏனைய மக்களின் பார்வையில் எதற்கும் அடங்கமறுக்கும் சமூகமாகவே அக்காலம் முதல் தொடர்ந்தும் வாழ்ந்துவந்தனர். அத்துடன் போத்துக்கேயரின் சமயமாற்றங்களிற்கு எந்தவகையிலும் ஆளாகமலும் வாழ்ந்தனர். குடாநாட்டின் ஏனைய கரையோரப் பகுதிமக்களில் பலரும் கத்தோலிக்கராக மதம் மாறியபொழுதும் வல்வெட்டித்துறை மக்கள் முழுமையாக சைவாபிமானிகளாகவே வாழ்ந்தனர்.

“கரையார் எப்போதுமே வெள்ளாளரின் மேலாதிக்க சாதியமைப்பிற்கு உட்படாதவராகவும் அவர்களைத் தொடர்சியாக எதிர்த்தவர்களாகவும் காணப்படுகின்றனர். அவர்கள் யாழ்ப்பாணகுடாநாட்டில் தமக்கெனத்தனியான நிர்வாக, பிராந்திய, வரியிறுத்தல் சம்பந்தப்பட்ட உரிமைகளைக்கொண்டிருந்தனர். இதனால் இவர்கள் வெள்ளாளரின் மேலாதிக்கத்திற்கு உட்படாமலும் தமது காரியங்களைத்தாமே ஆற்றும். அதிகாரம் உடையவர்களாகவும் இருந்தனர். இதன்விளைவாகக் காலப்போக்கில் வடமராட்சியின் கரையோரக்கிராமங்கள் இவர்களது ஆட்சிப்பிரதேசமாக பலமடைந்ததுடன் இன்றுவரை நிலைத்தும் காணப்படுகின்றது. கரையாரின் தொழில் நடவடிக்கைகள். நிலம் விவசாயம் என்பன சம்பந்தப்படாதவையாக இல்லாதகாரணத்தால் அவர்கள் தமது சுதந்திரமான அதிகார ஆட்சியை குடியேற்றவாத ஆட்சிக்காலத்தின் போதும் அதற்குப்பின்னரும் கூட மிக உறுதியாகக் கடைப்பிடித்தனர். இவர்கள் மீன்பிடித்தொழில் செய்பவர்களாகவும் கடலோடிகளாகவும் சுதந்திரமாக இயங்கியதுடன் தென்னிந்தியாவில் உள்ள தமது சாதியினரான கரையாருடன் நெருக்கமான உறவுகளையும் தொடர்புகளையும் தொடர்சியாகக் கொண்டிருந்தனர்.” (*இலங்கையில் தமிழர் பக்கம் 240 “டச்சுக்காரர் ஆக்கிரமிப்புத் தமிழர் பிரதேசங்களைச் சுரண்டியமையும்” கலாநிதி. முருகர் குணசிங்கம்)

இவ்விடயம்பற்றி தலைசிறந்த “சமூகஆய்வாளரான” பேராசிரியர் சிவத்தம்பியின் கூற்றானது.....

“ நான் சிறுவனாக கரவெட்டியில் வளரும்போது அங்கேயுள்ள சமூகஏற்றத்தாழ்வுகளை காண்கின்ற வாய்ப்பு எனக்குக்கிடைத்தது. எங்களுடைய சமூகம் “கரையார்” சமூகம் சிலர் மீனவர்கள் என்று சொல்வார்கள். கரையார் என்று சொல்வது

நல்லதுபோல் எனக்குப்படுகின்றது. கரையார் சமூகத்தைப்பற்றி கரவெட்டியில் உள்ளசிக்கல் என்னவென்றால் அது தாழ்த்தப்பட்டசமூகம் அல்ல. ஆனால் உயர்ந்ததும் அல்ல. வல்வெட்டித்துறை போன்ற இடங்களில் அது உயர்ந்ததாக கருதப்படும்.(கார்த்திகேச சிவத்தம்பி “இலக்கியமும் வாழ்கையும்” பக்கம் 25 ஞானம் சஞ்சிகைக்காண நேர்காணல். தி.ஞானசேகரன். தமிழினி பதிப்பகம்)

21ம் நூற்றாண்டில் பேராசிரியர் கூறிய இக்கூற்றானது 18ம் நூற்றாண்டில் மட்டுமல்ல. அதற்கு முன்பிருந்த அல்லது பின்வந்த காலங்களிலும் வல்வெட்டித்துறை மக்களிற்கு ஏற்புடையதே

இந்நிலையில் இவர்களுடைய வாழ்கையுடன் கூடிய கடல்சார் வர்த்தகமானது யாழ்ப்பாணக்குடாநாடு மற்றும் இலங்கையின் ஏனையபகுதிகளில் வாழ்ந்தவர்களுடன் இணைந்த வர்த்தகமாக மட்டுமன்றி கடல்கடந்து தென்னிந்தியத் துறைமுகங்களுடன் தொடர்ந்தவர்த்தகமாகவும் காணப்பட்டது. வர்த்தகம் என்பது வாங்குதல், விற்றல் என்பவைகளுடன் அவைகளை இணைக்கும் பண்டங்கள் மற்றும் தரகு என்னும் நாலு காரணிகளால் இயக்கப்படுவது. சிலசமயங்களில் தரகு என்பது தவிர்க்கப்படுவதும் உண்டு.

வல்வெட்டித்துறையின் வர்த்தகமானது மக்களினதும் ஏனைய வர்த்தகர்களினதும் தேவைகளைப் பூர்த்திசெய்வதிலும் அதனுடாக தமது வாழ்வா தாரங்களைத் தேடிக்கொள்வதுமாகவே இருந்துள்ளது. இதனால் வல்வெட்டித்துறை வர்த்தகத்தில் மிகைநிரம்பலே கிடையாது. காலத்திற்குக்காலம் மக்களின் கேள்விக்குரிய (தேவைக்கு) நிரம்பலை(பண்டங்கள்) வழங்குபவர்களாகவே காணப்படுகின்றனர். இதற்காக தம்முடன் இணைந்திருந்த பரந்தகடலையும் அதனைக்கடக்கும் அஞ்சாமையையும் தமது மூலதனமாகக் கொண்டிருந்தனர்.

போத்துக்கேயர் காலத்தின் யானை ஏற்றுமதி!...

நிலத்தைவிட கடலுக்கு முக்கியத்துவம் கொடுத்துவாழ்ந்த இவர்களின் வாழ்வில் டச்சுக்காரர்களின் ஆரம்பகாலங்களில் குறிப்பாக 17ம் நூற்றாண்டில் யானைவியாபாரம் ஓரளவுவருவாயைத் தேடித்தந்தது. காடுகளால் சூழப்பட்ட வன்னிப்பகுதியில் பிடிக்கப்படும் யானைகளுக்கு இந்தியாவில் பெரும் சந்தைவாய்ப்பு இருந்தது. வன்னியில் பல பகுதியில் இருந்தும் ஒல்லாந்தருக்கு கிடைக்கும் யானைகளின் மூலம் அவர்களிற்கு நல்ல வருமானம் கிடைத்தது. இதனால் தமது மேலாண்மையை ஏற்றுக்கொண்ட வன்னியர்களிடமிருந்து யானைகளை அவர்கள் திறையாகப் பெற்றனர். வன்னியில் பிடிக்கப்படும் யானைகளை ஒல்லாந்தர் யாழ்ப்பாணத்திற்கு கொண்டுவந்து ஆனைப்பந்தியில் அடைத்து வைத்து ஆனைக்கோட்டைச் சந்தையில் விற்றனர். இதேபோல் இந்தியாவில் இருந்து யானைவாங்கவரும் வியாபாரிகளும் வன்னியில் யானைகளை வாங்கி ஆனையிறவுக்கால்வாயின் ஊடாக குடாநாட்டிற்குள் கொண்டுவருவர். இவ்வாறு வன்னியில் இருந்து கொண்டுவரப்படும் யானைகள் வன்னிபெருநிலப்பரப்பையும் குடாநாட்டையும் பிரித்திருந்த கால்வாயில் இறங்கிக்கடந்த இடமே பின்பு “ஆனையிறவு” என அழைக்கப்படலாயிற்று. ஒல்லாந்தரும் இவ்விடத்திலேயே ”பஸ்குலா” (BUSCULA) என்னும் கோட்டையைக்கட்டி அப்பாதையைக் கண்காணித்தனர். அத்துடன் அப்பாதையால் கொண்டுவரப்படும் மற்றும் கொண்டு செல்லப்படும் பொருட்களிற்கும் அவ்விடத்திலேயே வரிகளையும் விதித்தனர். இதன்மூலமும் தமது வருவாயினையும் பெருக்கிக்கொண்டனர். அக்காலத்தில் இன்றைய ஆனையிறவு தார்வீதியான A9 பாதை மற்றும் புகையிரதப்பாதை என்பன கிடையாது. எனினும் பருத்தித்துறையில் இருந்து தெற்காகச்சென்று ஆனையிறவுக்கால்வாயின் ஊடாகச் வன்னிக்குச்செல்லும் வழியொன்று காணப்பட்டது.(இலங்கையில் தமிழர் முழுமையான வரலாறு பக்கம் 259)

இவ்வாறு ஆனையிறவுக்கூடாக கொண்டு வரப்படும் யானைகள் குடாநாட்டின் கிழக்குத்திசையில் அமைந்துள்ள வல்லிபுரம் பிரதேசத்தினூடாக வல்வெட்டித்துறை நோக்கி கொண்டுவரப்பட்டன. இப்பாதையிலேயே “ஆனைவிழுந்தான்” என்னும் இடம் உள்ளது அவதானிக்கத்தக்கது. இதேபோல் ஆனைப்பந்தி மற்றும் ஆனைக்கோட்டை சந்தைகளில்

இருந்தும் யானைகள் வல்வெட்டித்துறைக்கு கொண்டுவரப்படும்.இப்பாதையினூடாக யானைகள் கொண்டுவரப்படும் வழியில் காணப்படுவதே வல்லையிலுள்ள “ஆனைவிழுந்தான் குளமாகும்”. உடுப்பிட்டி வல்லை வீதியருகே காணப்படும் இக்குளமும் முன்கூறிய ஆனைவிழுந்தான் என்னும் இடமும் வல்வெட்டித்துறைக்கு கொண்டுவரப்பட்ட யானைகள் விழுந்த இடங்களாக காரணப்பெயர் கொண்டு அழைக்கப்படுவதை நாம் காணலாம்.

மேற்சொன்னவாறு வல்வெட்டித்துறைக்கு கொண்டுவரப்படும் யானைகள் “கொம்ப(ம)ன்தறை” என இன்று அழைக்கப்படும் இடத்தில் சேர்க்கப்படும். பின்பு வல்வெட்டித்துறை துறைமுகத்தினூடாக இந்தியாவிற்கு கொண்டுவரப்படும். இன்றைய வல்வெட்டித்துறையின் ரேவடி முதல் வாடி ஒழுங்கை வரையான பகுதிகள் நிலத்தில் உள்வாங்கப்பட்ட கடற்கரையைக் கொண்டு காணப்படுகின்றன. அத்துடன் கடலின்கீழ் காணப்படும் “பார்கள்” என அழைக்கப்படும் கற்கள் அகற்றப்பட்டதினால் கடற்பாசிகளும் இன்றி வெள்ளைவெள்ளென்று இப்பகுதிக்கடல் காணப்படுகின்றது. வல்வெட்டித்துறையின் ஆழமான கடல்பகுதியான “வெள்ளை” இப்பகுதியிலேயே அமைந்துள்ளமையும் இங்கு குறிப்பிடத்தக்கது. இக்கடற்கரையின் தெற்காகவும் பிரதானவீதியின் வடக்காகவும் காணப்படும் தரைப்பகுதி “ஆனைவிழுந்தான்” என்னும் பெயர் கொண்டே உறுதிகளில் காணப்படுகின்றது.(வரலாற்றில் வல்வெட்டித்துறை. பக்கம்162. பா.மீனாட்சிசுந்தரம்) இதன்மூலம் இப்பகுதியிலிருந்தே யானைகள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டு அல்லது கொண்டு செல்லப்பட்டு இருப்பதை நாம் அறியலாம்.

இந்தியாவிற்கு கொண்டு செல்லப்பட்டும் யானைகள் வல்வெட்டித்துறைக்கு மிகக்கிட்டிய தூரத்தில் இருந்த கோடியாக்கரை துறைமுகத்தில் இறக்கப்பட்டன. இன்றும் கூட “ஆனைவிழுந்தபள்ளம்” என்னும் ஓரிடம் கோடியாக்கரையில் இருக்கின்றது. இராஜராஜசோழன் காலம் முதல் பதினேழாம் நூற்றாண்டுவரை வல்வெட்டித் துறையினூடாக யானை வியாபாரம் நடந்ததாக நம்பப்படுகின்றது. இங்கிருந்து யானையைக் கொண்டுசெல்வோர் திரும்பி வரும்போது அரிசி, வாழைப்பழம் மற்றும் துணிகள் என்பவற்றைக் கொண்டு வந்தனர். அக்காலத்தில் யார்? யார்? யானை ஏற்றுமதி வியாபாரம் செய்தார்கள் என்பதை இன்று அறியமுடியாதுள்ளது. எனினும் “வரலாறுகள் மௌனமாகும் போது இடப்பெயர்கள் வாய்திறந்து பேசக்கூடும்” என்னும் வரைபிலக் கணத்திற்கு இணங்க பதினேழாம் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டுகளில் ஒல்லாந்தர் ஆட்சிக்காலத்திலும் யானை ஏற்றுமதி வியாபாரம் கொடிகட்டிப்பறந்துள்ளமையை வல்வெட்டித்துறையின் இடப்பெயராய்வுகளின் மூலம் அறியமுடிகின்றது.

போத்துக்கேயரின் ஆட்சிக்காலத்தில் கொண்டுவரப்பட்ட தோம்பு எனப்படும் காணிப்பதிவு 1670களில் ஒல்லாந்தரால் மீளமைக்கப்பட்டது. மேற்கூறிய காணிப்பதிவுகளில் காணப்படும் “ஆனைவிழுந்தான்” என்னும் பெயர் இக்காணிப் பதிவு களிற்கு முந்தையனவாகும். எனவே 1670 இற்கு முன்னரே போத்துக்கேயர் காலத்திலும் இந்த யானை வியாபாரம் வல்வெட்டித்துறையில் இருந்துள்ளமை கண்கூடானது.

ஒல்லாந்தர் காலத்தின் புகையிலை வர்த்தகம்

யானை வியாபாரத்தைத் தொடர்ந்து புகையிலை வியாபாரமானது வல்வெட்டித்துறை கடல்வர்த்தகத்தில் முக்கிய இடத்தைப் பிடித்துக்கொண்டது. போத்துக்கேயர் ஆட்சியைப் போலன்றி ஒல்லாந்தரின் ஆட்சியானது நிலையானதும் அமைதியானதாகவும் காணப்பட்டது. இந்த நிலையிலேயே மலையாளத்துடனான புகையிலை வர்த்தகம் பெருவிருத்தியடைந்தது. மலையாளவியாபாரிகள் யாழ்ப்பாணம் வந்து புகையிலையை வாங்கிச்சென்றனர். அத்துடன் உற்பத்தியாகும் புகையிலைக்கு முற்பணமும் கொடுத்தனர். இதனால் புகையிலை உற்பத்தியானது பெருமளவில் விருத்தியடைந்தது. போத்துக்கேயர் ஆட்சிக்காலத்தில் போர்மேகங்களினாலும் கட்டாய சமய மாற்றங்களினாலும் ஒடுங்கியிருந்த யாழ்ப்பாணமக்கள் ஒல்லாந்தர்காலத்தில் கைக்கப்பட்ட நிலங்களிலெல்லாம் புகையிலையைப் பயிர் செய்யவாரம்பித்தனர். இதன் மூலம் தரிசாகக்கிடந்த காணிகளும் வீட்டுத்தோட்டங்களும் புகையிலைத் தோட்டங்களாக மாறின.

ஓல்லாந்தஅரசினரும் இவ்வாறு புகையிலை பயிர்செய்யப்படும் காணிகளிற்கு வரி விதித்துள்ளனர். அத்துடன் மலையாளத்திற்கு ஏற்றுமதி செய்யப்படும் புகையிலைக்கு ஏற்றுமதி வரியாக புகையிலையின் பெறுமதியில் 20% வரியாகப்பெற்றுக்கொண்டனர். எனினும் புகையிலை ஏற்றுமதி என்பது தனியாரின் ஏகபோகமாகவே இருந்துள்ளது. இந்நிலையில் ஓல்லாந்தரின் இறுதிக்காலமான 1783இல் 1.3.00000 இறாத்தல் நிறைகொண்ட புகையிலை ஏற்றுமதியாகியுள்ளது. இக்காலத்தில் 500 இறாத்தல் தரம்வாய்ந்த புகையிலைச்சீப்பம் 120 ரூபாய் பெறுமதி கொண்டதாகும். 1790 இல் இவ்வாறு புகையிலை ஏற்றுமதி மூலமாகக்கிடைத்த வரி 80.000 ரூபாய் என “வன்டர்கிராப்”(vander graft) என்னும் ஓல்லாந்த தேசாதிபதியின் அறிக்கை கூறுகின்றது.Member of vander graft .15.july 1794 (ஆதாரம்.இலங்கையில் தமிழர் பக்கம்276)

புகையிலை வர்த்தகமானது அரசின் கட்டுப்பாட்டில் தங்கி இருக்காமல் உற்பத்தியாளர் கொள்வனவு செய்வோர் என இருமுகப்பட்டிருந்தது. இதனால் புகையிலையை உற்பத்தி செய்யும் தோட்டக்காரர், தோட்டங்களில் வெலைசெய்யும் தொழிலாளர், உற்பத்தியாளர் மற்றும் வியாபாரிகளிற்கிடையில் பேரம்பேசும் தரகர் என பலநிலையில் இருந்த யாழ்ப்பாணமக்களும் இதனால் வருவாயைப் பெற்றுக்கொண்டனர். மேற்படி கொள்வனவு செய்யப்படும் புகையிலையை மலையாளத்திற்கு கொண்டு சென்று கொடுப்பதன் மூலம் வல்வெட்டித்துறை வர்த்தகர்களும் கப்பலோட்டிகளும் தமது பங்கைப் பெற்றுக் கொண்டனர்.

புகையிலைகள் பெரும்பாலும் வலிகாமத்திலேயே உற்பத்தியானவை. அத்துடன் வடமராட்சியின் பெரும்பாகத்திலும் இவை நல்ல விளைச்சலைக் கொடுத்தன. கார்த்திகை மாதத்தில் நடப்படும் புகையிலைக்கன்றுகள் நான்குமாத விளைச்சலின்பின் பங்குனிமாதத்தில் புகையிலைகளாக வெட்டி அடுக்கப்படும். அதன்பின்பு நன்கு காயவைத்து சீப்பங்களாக கட்டப்படும் இப்புகையிலைகள் வைகாசி மாதத்தில் மலையாளத்திற்கு அனுப்பத்தயாராகிவிடும்.

வல்வெட்டித்துறை கடலோடிகளும் காலம்காலமாக வங்கக்கடலோரமாக இந்தியாவின் கிழக்குக்கரைத் துறைமுகங்களுடனேயே வர்த்தகநடவடிக்கைகளில் ஈடுபட்டிருந்தனர். புகையிலை வியாபாரத்துடன் மலையாள நாட்டுடன் ஆரம்பித்த இவர்களது வர்த்தகத்தினால் அரபுக்கடலிலும் தமது கால்களைப்பதித்தனர். இதன்மூலம் இந்தியாவின் கிழக்குமேற்கு மற்றும் தெற்குக்கரைகளில் எல்லாம் உலா வரத் தொடங்கினர்.

நீராவிக்கப்பல்களோ இயந்திரசாதனங்களோ அற்ற அக்காலத்தில் பருவப்பெயர்ச்சிக்காற்றுக்களின் மூலம் தமது கடலோடும் நடவடிக்கைகளை இவர்கள் முன்னெடுத்தனர். வைகாசி மாதத்தில் வீசஆரம்பிக்கும் தென்மேற்பருவப்பெயர்ச்சி காற்றின் மூலமே மலையாளதேசத்திற்கு புகையிலைச்சிற்பங்கள் கொண்டு செல்லப்படும். இந்துமாக்கடலின் தென்மேற்குப்பகுதியில் இருந்து வடகிழக்கு பகுதியை நோக்கி வீசுவதே இக்காற்றாகும். வைகாசி முதல் ஜப்பசிவரையான காலங்களில் வீசும் இக்காற்றானது முதல் இரு மாதங்களில் முழுமையான வேகத்துடன் வீசும். இக்காலப்பகுதியிலேயே யாழ்ப்பாணத்தில் இருந்து புகையிலை ஏற்றியகப்பல்கள் மலையாள தேசத்தை நோக்கிப்பறப்படும்.

இதற்கேற்ப வல்வெட்டித்துறை முத்துமாரியம்மன் கோவில் திருவிழாவை சித்திராபெளர்ணமியுடன் முடித்துவிட்டு வல்வெட்டித்துறைக்கப்பல்கள் பலவும் ஊர்காவந்துறை மற்றும் காரைதீவு போன்ற துறைமுகங்களிற்கு வந்துவிடும். இவ்விடங்களில் மலையாள வியாபாரிகளினால் குவித்து வைக்கப்பட்டிருக்கும் புகையிலைச்சீப்பங்களை ஏற்றிக்கொண்டு வைகாசி ஆனி மாதங்களில் விரைவாகவே மலையாளத்தின் பல துறைகளிற்கும் சென்றுவிடுவர். திருவானந்தபுரம். கொல்லம். ஆலப்புழை. கொச்சி(ன்). கோழிக்கோடு. என்னும் துறைகளிற்கு செல்லும் அக்கப்பல்கள் அங்கிருந்து திரும்பும்போது அரிசி வாழைப்பழம் என்பவற்றுடன் மிளகாயும் கொண்டுவருவர். இவ்வாறு கள்ளிக்கோட்டைப்பகுதியில் இருந்து கப்பல்களில் கொண்டுவரப்பட்ட வாழை, கப்பல்வாழை எனவும் கொச்சியில் இருந்து கொண்டுவரப்பட்ட மிளகாய் “கொச்சிக்காய்” எனவும் இன்றுவரை பலராலும் அழைக்கப்பட்டுவருகின்றது. பின்வந்த

காலங்களில் முயற்சியுடைய யாழ்ப்பாணவிவசாயிகளினால் இவைகள் பெருமளவு யாழ்ப்பாணத்தில் உற்பத்தி செய்யப்பட்டு தென்னிலங்கைப் பகுதிகளிற்கு ஏற்றுமதிசெய்யப்பட்டன. ஆனாலும் மலையாளதேசத்தில் இருந்து வல்வெட்டித்துறை கப்பலோட்டிகளால் கப்பலில் கொண்டுவரப்பட்ட கப்பல்வாழைப்பழம், இரதைவாழைப்பழம் போன்றவற்றிற்கு இலங்கையில் இன்றும் நல்லகேள்வியுள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

மலையாளதேசம் கடந்து வடக்கேயிருக்கும் மங்களுர் மற்றும் கோவாவிற்கு செல்லும் கப்பல்கள் புகையிலைசரிப்பங்களை இறக்கிவிட்டு அங்கிருந்து திரும்பும்போது வீட்டின்சுரைக்கான ஓடுகள், அரிசி என்பவற்றைக் கொண்டுவருவர். அக்காலத்தின் பிரபல்யமான “மங்களுர்ஓடுகள்” யாழ்ப்பாணத்தின் பலபகுதிகளில் இன்றும் பெயர்கூறக் காணப்படுகின்றன.

யாழ்ப்பாணத்தில் புகையிலை எங்கு யாரால் செய்கையிடப்பட்டாலும் இறுதியில் வல்வெட்டித்துறைக் கப்பல்கள் மூலமே அவை அனுப்பப்பட்டன. அன்றைய யாழ்ப்பாண பொருளாதாரத்தில் புகையிலையானது மிகைநிரப்பு பண்டமாகவிளங்கி மக்களிற்கு பெருவருவாயைக்கொடுத்தது. அப்புகையிலையினையும் அதில் இருந்து உற்பத்தியாக்கப்படும் சுருட்டு. கோடா. பாணிப்புகையிலை போன்ற நுகர்வுப் பொருட்களையும் எடுத்துச்செல்லும் இனறியமையாத பெரும்தேவை என்னும் சேவையை வல்வெட்டித்துறைக் கப்பலோட்டிகளே வழங்கினர். இதன்மூலம் கடல்கடந்த வர்த்தகத்தில் முன்னுரிமை வகித்த அரசினரான ஒல்லாந்தரும் யாழ்ப்பாண புகையிலை உற்பத்தியாளரும் மலையாளவியாபாரிகளும் குறிப்பாக புகையிலை வியாபாரத்தில் நாட்டம் காட்டிய திருவாங்கூர்(திருவிதாங்கூர்) வர்த்தகர்களும் வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகளிலும் கப்பல்வணிகர்களிலும் மிகுந்த நம்பிக்கை கொண்டு விளங்கினர்.

அரசினரும் அடப்பனாரும்

இவ்வாறான நம்பிக்கையின் காரணமாக வடமராட்சியின் கரையோர்ப்பகுதிக்கு “ஐயம்பெருமாள் வேலாயுதர்” அவர்கள் “அடப்பனாராக” நியமிக்கப்பட்டார். கடல்கடந்த வர்த்தகத்தின் மூலம் சமூகத்தில் உயர்நிலையை அடைந்திருந்த வேலாயுதர் ஒல்லாந்த அரசினரின் இத்தகைய பதவிநிலையுடன் மேலும் உயர்நிலைக்கு ஆளாக்கப்பட்டார். ஐக்கியகிழக்கிந்திய என்னும் பொருள்படும் *veerenigde ost indische compagnie (voc)* என்னும் பெயருடன் தமது வியாபார நடவடிக்கைகளுக்காகவே இலங்கை இந்தியா போன்ற நாடுகளிற்கு வந்தவர்களே ஒல்லாந்தர்கள். அதன் காரணமாகவே தமது அரசியல் நிர்வாகமட்டத்திலும் சமூகத்தின் உயர்நிலையில் இருந்த வியாபாரிகளை இவர்கள் தம்முடன் இணைத்துக்கொண்டனர் போலும்.

போத்துக்கேயர் காலத்தில் பலபிரச்சனைகளிற்கும் கட்டுப்பாடுகளிற்கும் உள்ளாக்கப்பட்ட வல்வெட்டித்துறை கடலோடிகளின் தென்னிந்தியதொடர்புகள் ஒல்லாந்தர்காலத்தில் அரசஅங்கீகாரத்துடன் ஏற்றுக்கொள்ளப்பட்டமைக்கு இந்நியமனம் சாட்சியமாகும். இந்நிலையில் தென்னிந்தியாவிற்கும் வல்வெட்டித்துறைக்குமான தொடர்பானது கடலோடிகள், கடல்வணிகர்கள், ஊர்தலையாரிகள் எனப் பலமட்டங்களிலும் இறுகிப்பிணைந்து கொண்டது. இலங்கையின் வடபுல யாழ்ப்பாணத்தில் இருந்து தென்னிந்தியாவிற்கான கடல்வழிப்பாதையில் சுதந்திரமாகப் பயணம் செய்த இக்கடலோடிகளினால் இறுக்கமான சமுதாயக்கட்டுமானமொன்று இருஅரசுகளையும் மீறி உருவாகியது.

ஐயம்பெருமாள் வேலாயுதருடைய காலம் 1750 ஆம் ஆண்டிற்கு முன்பின்னாக இருக்கலாம். ஏன்எனில் இவருடைய மகன் புண்ணியமூர்த்தியாருடைய மகன் சிவகாமியார் பிறந்த ஆண்டு 1801 ஆம் ஆண்டு என அறியக்கிடக்கிறது.

மேற்கூறப்பட்டிருக்கும் “அடப்பனார்” பதவி வகிப்பவர்களே ஊர்த்தலைவர்கள் அல்லது தலையாரிகள் என அழைக்கப்பட்டனர். அடப்பனார் மற்றும் பட்டங்கட்டிகள் என்போர் மீனவர்கள், கப்பலோட்டிகள் வாழும் கடற்கரையோர கிராமங்களின் தலைவர்களாக இருந்தனர். இவர்களே குறிப்பிட்ட கரையேரக் கிராமங்களில் கடற்கொழிலில் ஈடுபடும் ஒவ்வொரு

தோணிக்கும் அல்லது கப்பலிற்கும் அதன் அளவிற்கு ஏற்ப குறிப்பிட்ட பணத்தைப் பெறுவதற்கு உரிமை பெற்றிருந்தனர். அதாவது அக்கிராமங்களின் தலைமைப்பதவியையும் அதிகாரத்தையும் பெற்ற தலையாரிகளாக இவர்களே விளங்கினர். இதன் மூலம் இக்கிராமங்களில் ஏற்படும் தகராறுகளைத் தீர்த்து அமைதியை நிலை நாட்டுவதோடு முதலிமார்களுக்கும் பண்டாரப்பிள்ளைகளுக்கும் தத்தம்பணியை நிறைவேற்ற இத்தலையாரிகளே ஆதரவு புரிந்தனர் என பேராசிரியர் க.சிற்றம்பலம் எழுதிய யாழ்ப்பாண இராச்சியம் (பக்கம்115) என்னும் நூலில் குறிப்பிட்டுள்ளமை இங்கே சுட்டிக்காட்டக்கூடிய தகவலாகும்

மேற்கூறப்பட்ட கடற்தோணிகளுக்கான வரிகளும் ஆய்வரிகள் என்றே அன்று அழைக்கப்பட்டன. ஆயம் என்பது சுங்கம் அல்லது தீர்வையென்று இன்று அழைக்கப்படுகின்றது. இவ்வாறான வரிகள் அறவிடப்படும் இடங்களை ஆயத்தலம் எனவும் தீர்வைத்துறை எனவும் ந.கதிரவேற்பிள்ளை எழுதிய தமிழ் அகராதி குறிப்பிடுகின்றது

இந்த ஆயவரி பற்றி யாழ்ப்பாண வைபவகௌமுதியில் 141ம் பக்கத்தில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ள செய்தியானது.

“தோணிகள் உத்தரவின்றி போக்குவரத்து பண்ணாதபடிக்கு துறை முகங்களிலும் உள்ளாட்டார் (யாழ்ப்பாண மக்கள்) வன்னிப் பக்கங்களுக்கு மறைவாகச் செல்லாமல் ஆணையிறவிலும் காவல் சேவகர்கள் வைக்கப்பட்டனர். (இவ்விடத்தில் ஒல்லாந்தரால் 1760 கட்டப்பட்ட காவல் கோட்டையே பின் நாட்களில் பஸ்குலாக் கோட்டை என அழைக்கப்பட்டது) ஊர்காவற்துறை கடற் கோட்டையிலும் பருத்தித்துறையிலும் கடற்போக்குவரத்து செய்வெருக்குச் சீட்டுக் கொடுக்கப்பட்டது. கச்சாய் கொழும்புத் துறையிலும் இப்படியே. பூநகரியிலும் ஓர் ஆயம் இருந்தது. “பில்” பெஸ்சுற்றர்” என்னும் இரண்டு துறைகளிற்கிடையில் இருமைல் தூரத்துக்கு மண்குவித்து சனங்கள் “கையொப்பம்” என்னும் உத்தரவுச்சீட்டு பெற்றால் அன்றி போக்குவரத்து செய்யாதபடி தடுக்கப்பட்டனர். மண்கும்பிகள் போதிய அரனல்ல எனக்கண்டு பின் இருமைல் தூரத்திற்கும் அடத்தியாக பனைகளை நட்டு முள்வேலியும் அடைத்தார்கள். இத்துறைகளிலெல்லாம் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்யும் பொருட்களுக்கு தீர்வை விதித்து அறவாகப்பட்டது (அறவிடப்பட்டது) இவ்வாறு கடற்துறைகளில் அறவிடப்பட்ட தீர்வை “அல்பாந்தகோ” எனப்பட்டது இப்பறங்கிச் சொல்லே அலுபந்தி அல்லது அலுபந்தி என இன்றைக்கும் ஆயத்துறைக்கு வழங்கி வருகின்றது. 1967 ஆம் ஆண்டு யாழ்ப்பாணத்தின் பல துறைகளிலும் பச்சிலைப்பள்ளிக்கும் மேலுள்ள சுங்கச் சாவடிகளிலுமுள்ள சுங்கச்சாவடிகளுக்கும் கிடைத்த தொகை 506 இறைசால் ஆகும்.

இவ்வாறு ஒல்லாந்தரின் காலத்தில் “அடப்பனார்” பதவிவகித்து அன்றைய சமூகத்தின் உயர் நிலையை அடைந்திருந்த திரு. ஐயம்பெருமாள் வேலாயுதர் அவர்களுக்கு முறையே

1. ஞானமூர்த்தியார்
2. புண்ணியமூர்த்தியார்
3. ஆறுமுகத்தார்
4. திருமேனியார்

என நான்கு புதல்வகளுருந்தனர். இவர்களின் தாயாருடன் கூடிப்பிறந்த பொன்னம்பலம் என்பவரும் மேற்க்குறிப்பிட்ட ஒல்லாந்தர் காலத்தில் முதலிப்பட்டம் பெற்றதுமின்றி இலங்கை இந்தியா ஆகிய இடங்களிலில் பலராலும் நன்கு அறியப்பட்ட வர்த்தகராயிருந்தார் என்பதுவும் இங்கு சுட்டிக்காட்ட வேண்டியதாகும். 1918 ஆம் ஆண்டில் வெளிவந்த யாழ்ப்பாண வைபவக் கௌமுதியில் “சுதேச நீதிபதிகள்” என்னும் தலைப்பில் கூறப்பட்டவை பின்வருமாறு

யாழ்ப்பாணத்தில் இருக்கும் ஒருநீதி மன்றத்திற்கு ஒல்லாந்த உத்தியேகத்தர் தலைவராய் இருக்க வடமராட்சி, தென்மராட்சி, வலிகாமம், பச்சிலைப்பள்ளி, யாழ்ப்பாணத்தீவுகள் என்பனவற்றுக்கு ஒவ்வொரு முதலிமாருமும் இருப்பர். இவ்வாறான முதலிமார்கள் மற்றும் சமூகத்தின் இறைசுவாந்தர்களில் இருந்தும் தெரிவு செய்யப்படும் நால்வர் 100 பணத்திற்கு மேற்படாத சிவில் வழக்குகளைத் தீர்க்கும் படி சுதேச நீதிபதிகளாக தெரிவு செய்யப்படுபவர்கள். இவ்வாறு தெரிவு

செய்யப்படும் முதலிமார்கள் 10 பணமும் ஒரு பறை அரிசியும் வேதனம் பெறுவர். எனினும் இம்முதலிமார்கள் தேவையான போது கூடிவரத்தக்கதாக யாழ்ப்பாணப்பட்டினத்திலேயே வசிக்க வேண்டும் என்பது ஒல்லாந்தரின் கட்டுப்பாடாகும். இது பற்றி மேலும் அந்த நூலில் கூறப்படுவதாவது ஒல்லாந்தர் யாழ்ப்பாண அரசைக் கைப்பற்றிய உடனேயே யாழ்ப்பாணத்தின் நாலு பிரிவுக்கும் ஒவ்வோர் “முதலிமாரும்” இறைசுவாந்தர்களும் கிளாக்கும் நியமிக்கப்பட்டனர். இம் முதலிமாரின் கடமையாதேனில் தத்தம் பிரிவுகளில் நடக்கும் சங்கதிகளை விசாரித்து காலத்துக்கு காலம் அரசாங்கத்தக்கு “ரிப்போர்ட்” செய்தலாகும். இதனைவிட அவ்வப்பிரிவில் நடக்கும் சகல வேலைகளும் இவர்கள் மூலமாகவே நடக்கும்.

இவ்வாறு தந்தையா “அடப்பன்” தாய்மாமன் “முதலி” என அந்தக்காலத்தில் பெருமைக்குரிய குடும்பத்தில் மூத்தவராகப் பிறந்த ஞானமூர்த்தியார் பிரபல வர்த்தகராக விளங்கிய பொழுது அவருக்க அடுத்த இரண்டாமவரான புண்ணியமூர்த்தியார் அப்பகுதி பராபத்திய மணியமாக ஒல்லாந்தஅரசால் நியமிக்கப்பட்டிருந்தார். தந்தை கரையோரப் பகுதிகளின் அதிகாரமுள்ள அடப்பனாக நியமிக்கப்பட மைந்தனோ ஊர்த்தலைவரான மணியகாரனாக நியமிக்கப்பட்டார்.

போத்துக்கேயர் காலத்தில் அமைக்கப்பட்ட தேவாலயங்களின் தொகைக்கும் இடத்திற்கும் ஏற்ப ஒவ்வொரு தேவாலயம் இருந்த பகுதிகளும் கோவில்பற்று என அழைக்கப்பட்டன. இவ்வாறு முப்பத்திரண்டு(32) கோவில்பற்றுக்கள் யாழ்ப்பாணத்தில் இருந்தன. இவைகளே ஒல்லாந்தர் காலத்தில் மணியகாரன் பிரிவுகளாக பெயர்மாற்றம் அடைந்தன. இவ்வகையில் உடுப்பிட்டிமணியகாரன் பிரிவிற்கு மேற்படி புண்ணியமூர்த்தியார் மணியகாரனாக ஒல்லாந்தஅரசினால் நியமிக்கப்பட்டார். இதன்மூலம் புண்ணியமணியகாரன் என இவர் அழைக்கப்படலானார்.

புண்ணியமணியகாரரும் அவரது சகோதரர்களான ஞானமூர்த்தியாரும், திருமேனியாரும் மலையாளத்துடனான புகையிலை வர்த்தகத்தில் முன்னிலை வகித்து வந்தனர். 1795இல் ஒல்லாந்தரிடமிருந்து ஆங்கிலேயர் ஆட்சியினைகைப்பற்றினர். இதனைத்தொடர்ந்து 1796இல் ஆங்கிலேய அரசினால் எடுக்கப்பட்ட இடாப்பில் வல்வெட்டித்துறை “முத்துமாரியம்மன்” கோவில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. அப்பொழுது புண்ணியமணியகாரன்தான் மணியமாக இருந்தார் எனவும் அவராலேயே இக்கோவில் வைரக்கற்களால் கட்டப்பட்டதென்ற குறிப்பும் காணப்படுகின்றது. இவருடைய மகளான சிவகாமி என்பவர் வல்வெட்டியைச் சேர்ந்த குமாரசுவாமிமுதலியார் என்பவரை மணந்து சபாபதி. கதிரவேற்பிள்ளை(வைமன்). மற்றும் மீனாட்சிப்பிள்ளை என்னும் பெண்மகவையும் பெற்றுள்ளார். தொடர்ந்து புண்ணியமணியகாரருடைய சந்ததியினர் யாரும் மலையாளத்துடன் புகையிலை வியாபாரத்தை தொடர்ந்துள்ளனர்? என அறிய முடியவில்லை. ஆனால் இவருடைய சகோதரர்களான ஞானமூர்த்தியார் திருமேனியார் ஆறுமுகத்தார் என்பவர்களும் அவர்களுடைய சந்ததியினரும் கடல்கடந்த வர்த்தகத்தில் நெடுங்காலம் கொடிகட்டிப்பறந்துள்ளனர். இக்காலத்தில் 1852 டிசம்பரில் பிரிட்டிஸ்காரர் பர்மாவைக் கைப்பற்றினர்.

ஆங்கிலேயர் காலத்தின் அத்தியாவசிய சேவை

1815 மார்ச் 2 இல் கண்டியின் இறுதிமன்னான ஸ்ரீவிக்கிரமராஜசிங்கனை தோற்கடித்த ஆங்கிலேயர் இலங்கை முழுவதையும் தமது அதிகாரத்தின் கீழ்க் கொண்டு வந்தனர். தமது நிர்வாக வசதிக்கு ஏற்றவகையில் ஒல்லாந்தரிடமிருந்து தாம் கைப்பற்றிய கோட்டை இராச்சியம், மற்றும் யாழ்ப்பாண இராச்சியத்தையும் கண்டி இராச்சியத்துடன் இணைத்து 1833 இல் “கோல்புருக் கமரூன்” அரசியல் சீர்திருத்தத்தின் மூலம் ஐந்து மாகாணங்கள் அடங்கியதான ஐக்கிய இலங்கையை உருவாக்கினர். எனினும் சுதேசியமக்களின் அத்தியாவசிய தேவைகளான உணவு, உடை, உறைவிடம் போன்றவற்றினைப் புறந்தள்ளி வர்த்தக நடவடிக்கைகள் மூலம் தமது வருவாயைப்பெருக்கவே முயன்றனர்.(வரலாறு முதலாம்பாகம் பக்74) இதன்காரணமாக உள்ளூர் உணவுற்பத்தியில் நாட்டங்காட்டாது பெருவருவாய் தரக்கூடிய

பெருந்தோட்டப் பயிர்கள் என அழைக்கப்பட்ட கோப்பி, தேயிலை, இறப்பா, தெங்கு என்பவற்றின் உற்பத்தியை ஊக்குவித்தனர்.

1830 களில் மேற்கிந்திய நாடுகளில் ஏற்பட்ட கோப்பிப்பயிற் செய்கையின் வீழ்ச்சியினால் ஐரோப்பாவில் கோப்பியின் விலை உயர்ந்தது. இந்நிலையினால் பிரித்தானியாவின் பல தனவந்தர்களும் இலங்கையின் மலைநாட்டில் நிலவிய காலநிலையினையும் அதனோடிணைந்த நிலம் மற்றும் இன்னோரென்ன வாய்ப்பான காரணிகளால் அங்கு கோப்பியை பயிரிடமுயன்றனர். இதற்கு முற்பட்ட ஒல்லாந்தர் காலத்திலும் அதனைத்தொடர்ந்த பிரித்தானியர் காலத்திலும் கறுவாவே இலங்கையின் வர்த்தகப்பயிராக இருந்தது. எனினும் 1835 முதல் 1880 வரை கோப்பியே பெருமளவு இலங்கையில் பயிடப்பட்டது. 1880 இல் தென்னமெரிக்கா மற்றும் மேற்கிந்திய நாடுகளில் கோப்பிப்பயிற்செய்கையின் பெருவளர்ச்சியை (இது இந்திய மற்றும் ஆபிரிக்க நாடுகளில் இருந்து குடியேறிய தொழிலாளர்களினால் ஏற்பட்டதாகும்) அடுத்து இலங்கையின் கோப்பிப் பயிற்செய்கை வீழ்ச்சியுற்றது. ஆனால் தேயிலைப்பயிற்செய்கை ஆரம்பமாகி பெருவிருத்தியடைந்தது. பெருந்தோட்டப் பயிற்செய்கை என அழைக்கப்பட்ட தேயிலை, இறப்பர் போன்ற பயிர்கள் மலையகத்தின் உயர்நிலங்களிலேயே பயிரிடப்பட்டன. இத்தோட்டங்களில் பலவும் குறிப்பாக 90 சதவீதமானவை ஐரோப்பியருக்கே சொந்தமாக இருந்தன. மிகுதியான 10 வீதமானவை இவ்வாத்தகத்தில் ஈடுபட்ட இந்திய இலங்கை முதலாளிகளுக்கே சொந்தமானவை. (வரலாறு முதலாம்பாகம் பக்76) இக்காலத்தில் இலங்கையின் மேற்கு மற்றும் தென்னிலங்கையின் கரையோரப்பகுதிகளில் தெங்குப்பயிற்செய்கை பெருவிருத்தியடைந்தது. இவ்வாறே 19ம் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதியிலிருந்தே பண்பயிற்செய்கை இவைகளின் உற்பத்தியில் ஆர்வம் காட்டிய ஆங்கிலேயர் தமது வருமானத்தை பெருக்குவதிலேயே முன்னின்றனர்.

ஒல்லாந்தர் காலத்திலேயே யாழ்ப்பாணகுடாநாட்டின் பயிற்செய்கைக்குரிய பெருமளவு நிலங்கள் புகையிலை பயிரிடுவதற்கான நிலங்களாக மாற்றப்பட்டிருந்தன. இவை தவிர்ந்த ஏனைய நிலங்களிலும் காசுப்பயிர்களான மிளகாய், வெங்காயம், வாழை என்பனவே பயிரிடப்பட்டன. 19ம் நூற்றாண்டின் ஒரு கட்டத்தில் மொத்தநுகர்வுத் தேவையில் 50 சதவீதத்தை பூர்த்தி செய்யும் நிலையிலிருந்த அரிசி உற்பத்தி 20ம் நூற்றாண்டில் யாழ்ப்பாண குடாநாடு காலடி எடுத்து வைக்கும் தறுவாயில் 25 சதவீதத்தை மாத்திரம் பூர்த்தி செய்யக்கூடிய அளிவிற்கு குறைந்து விட்டது. ஆகவே 75 சதவீதமான அரிசி குடாநாட்டினில் இறக்குமதி செய்யப்பட்டு மக்கள் அதனைப் பணம் கொடுத்து சந்தையில் வாங்கும் நிலைக்கு ஆளாயினர். (கலாநிதி நித்தியானந்தன் பக்கம் 93) இவ்வாறே 19ம் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதியில் தென்னிலங்கையின் பல பகுதிகளில் தென்னையும் மத்தியமலைநாட்டில் பெருந்தோட்டப்பயிர்களும் யாழ்ப்பாணத்தில் பண்பயிர்களும் உற்பத்தி செய்யப்பட்டன. இந்நிலையில் வன்னியின் சிலப்பகுதிகளிலும் கிழக்கு மாகாணத்திலுமே உணவுப்பயிரான நெல் சாகுபடி செய்யப்பட்டது. சிறிய அளவினதான இத்தகைய உற்பத்தி இலங்கை மக்களின் உணவுத்தேவையினை பூர்த்தி செய்யும் அளவிற்கு காணப்படவில்லை.

1856 இல் நெற்காணியும் நீர்ப்பாசனமும் சம்பந்தப்பட்ட கட்டளைச்சட்டம் இயற்றப்பட்டு அரிசி இறக்குமதிக்கான சுங்கத்தீர்வை ஆங்கிலேயஅரசினால் குறைக்கப்பட்டது. இதன்மூலம் கிராமங்களில் இயங்கிய சபைகளையும் ஏனைய உள்ளூர் நிர்வாக ஸ்தாபனங்களின் ஊடாக நீர்ப்பாசனத்திட்டங்களை செயற்படுத்தி உள்ளூர்உற்பத்தியை அதிகரிக்கும் முயற்சியில் அரசு இறங்கியது. இதன் காரணமாக 1855 முதல் 1904 வரை இத்தகைய நீர்ப்பாசனத்திற்கு அண்ணளவாக 1கோடியே 35 இலட்சம் ரூபாவரை செலவு செய்யப்பட்டது. இதன் விளைவாக ஏறக்குறைய 86.000 ஏக்கர் வயல்திலம் நீர் வசதியைப் - பெறக்கூடியதாக இருந்தது. உண்மையில் இலங்கையின் மொத்த வயல்திலத்தில் 20 வீதத்திற்கு மட்டுமே இவ்வாறு நீர் வசதி கிட்டியது. ஆனால் இக்காலத்தில் தேயிலைப் பயிற்செய்கையும் இறப்பர் பயிற்செய்கையும் துரிதமாக வளர்ச்சியுற்றுள்ளன. 1880 இல் 2.20.000 ஆயிரம் ஏக்கரில் தேயிலை பயிற்செய்யப்பட்டது. இத்தொகை1890 இல் 3.30.000 ஆயிரம் ஏக்கராக அதிகரித்தது. இவ்வாறே இறப்பர் பயிர் செய்யப்பட்ட நிலம் 1901 ம் ஆண்டில் 2.500 ஏக்கராக இருந்தது. 1910 இல் 200000 ஏக்கராக அதிகரித்தது. ஆனால் பெருந்தோட்ட பயிற்செய்கைக்கு தேவையான வீதிகள், புகையிரதப்பாதைகள் என்பவற்றை அமைப்பதற்கும் கொழும்பு துறைமுகத்தை அபிவிருத்தி செய்வதற்கும் செலவிடப்பட்ட நிதியை கருத்தில் கொள்ளும்போது உள்நாட்டு உணவுற்பத்தியை

அபிவிருத்தி செய்வதில் ஆங்கிலேயர் காட்டிய ஆர்வம் “அற்பம்” என்றே சொல்லவேண்டும். மேலும் நெற்பயிற்செய்கையை அதிகரிக்கக் வகையில் வெளிநாடுகளில் இருந்து இறக்குமதி செய்யப்படும் அரிசியின் அளவை மட்டுப்படுத்த அரசாங்கம் முன்வரவில்லை. 19ம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் ஒன்பது இலட்சமாக இருந்த இலங்கையின் சனத்தொகை நூற்றாண்டின் இறுதியில் முப்பத்தைந்து இலட்சமாக அதிகரித்திருந்தது. ஆயினும் உள்நாட்டு விவசாயத்தை சனத்தொகை அதிகரிப்பிற்கு ஏற்ப அதிகரிக்க அரசாங்கம் முயன்றதில்லை. இதனால் 19ம் நூற்றாண்டின் பின்னரைப்பகுதியிலும் 20ம் நூற்றாண்டிலும் உணவுப்பிரச்சனை பாரிய பிரச்சனையாக இலங்கை முழுவதும் உருவெடுத்திருந்தது.

பர்மாவுடனான அரிசிவர்த்தகம் வல்வெட்டித்துறை கப்பலோட்டிகளால் 1852 முதல் ஆரம்பிக்கப்பட்டதாயினும் நெல்லின் இறக்குமதிக்கான சுங்கத்தீர்வை குறைக்கப்பட்ட 1856 ஆம் ஆண்டுமுதலே இவ்வர்த்தகம் குடுபிடித்தது. இக்காலத்திலேயே “அத்திலாந்திக்கிங்” என்னும் ஆங்கிலேயரால் கட்டப்பட்ட கப்பலைவாங்கி அதுபோன்று வேறுசில கப்பல்களைக் கட்டிய வல்வெட்டித்துறையின் சமூகச்சிற்பி “பெரியவர் திருமேனியார் வெங்கடாசலம்பிள்ளை” பர்மாவுடனான அரிசிவர்த்தகத்தில் முன்னணி வகித்திருந்தார். இவர் காலத்தைத் தொடர்ந்து 19ம் நூற்றாண்டின் இறுதியிலும் 20ம் நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்திலும் இவரின் சகோதரர்களான குழந்தைவேல், இராமசாமி மற்றும் ஆறுமுகத்தார்விஸ்வநாதர், விஸ்வநாதர்சரவணமுத்து மற்றும் அவர்களின் மனைவியான சின்னத்தங்கம், கோ.வ.கந்தசாமி, கோ.வ.வடிவேல், வேலுப்பிள்ளை செல்லையா (தோணித்தண்டையல்) செல்லையா தெய்வானைப்பிள்ளை (உல்லாலுப்பிள்ளை) கதிரிப்பிள்ளை அருளம்பலம், வாரித்தம்பி குமாரசாமி மேத்திரியார், மற்றும் வல்வெட்டித்துறை வைத்தீஸ்வரன் கோயில் வசந்தமண்டபத்தைக்கட்டிய சித்தங்கேணி கா.வைத்திலிங்கம் ஆந்திராவின் “சீராளா” துறைமுகப்பகுதிக்கு வடக்காக காணப்படும் “காரஞ்சேடு”(தாளிறைவு) என்னும் ஊரைச்சேர்ந்த ஏலக்கட்டர் இரங்கநாதகுரு போன்ற மேலும் பலரும் வல்வெட்டித்துறை துறைமுகத்தின் ஊடாக பர்மாவில் இருந்தும் இந்தியாவின் பலபகுதிகளில் இருந்தும் அரிசியினை இறக்குமதி செய்து யாழ்ப்பாணகுடாநாட்டின் உணவுத்தேவையினை முழுமையாகவும் இலங்கையின் அரிசித்தேவையினில் கணிசமான பகுதியையும் நிறைவுசெய்து வந்தனர். அத்துடன் குறிப்பாக 1905இல் காங்கேசன்துறை – கொழும்பு புகையிரதப்பாதை அமைக்கப்பட்டதைத் தொடர்ந்து வல்வெட்டித்துறையில் இருந்து எடுத்துச்செல்லப்படும் அரிசியும் தானியங்களும் காங்கேசன்துறை மற்றும் கொடிகாமம் என்னும் புகையிரதநிலையங்களினூடாக தென்னிலங்கைக்கும் கொண்டுசெல்லப்பட்டன. கொழும்பு மற்றும் திருகோணமலை என்பன நீராவிக்கப்பல்களின் துறைமுகங்களாக விளங்கிய அக்காலத்தில் பர்மாவில் இருந்து வங்காளவிரிகுடா ஊடாக பயணம் செய்த வல்வெட்டித்துறை பாய்க்கப்பல்கள் பலவும் தென்னிலங்கைத் துறைமுகங்களான அம்பாந்தோட்டை, காலி என்பவற்றுடனும் தமது அரிசி வியாபாரத்தை தொடர்ந்திருந்தனர். இவ்வாறு தென்னிலங்கை மக்களின் உணவுத்தேவையினையும் அக்காலத்தில் வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகளே பெருமளவு நிறைவுசெய்திருந்தனர்.

வல்வெட்டித்துறை மக்களினது இத்தகைய காத்திரமான சேவையினால் ஆங்கிலேய அரசினரின் வியாபாரப் பயிற்செய்கையின் உற்பத்தியும் ஏற்றுமதியும் அதிகரித்தது. இதனால் இவ்வகை ஏற்றுமதியின் களமாக விளங்கிய கொழும்புத் துறைமுகம் வேகமாக வளர்ச்சியடையலாயிற்று. அதேவேளை வல்வெட்டித்துறையினூடாக இலங்கைமக்களின் அத்தியாவசிய உணவான அரிசி பெருமளவில் இறக்குமதி செய்யப்பட்டிருந்தது. அன்றைய-நிலையில் இலங்கையின் ஏனைய துறைமுகங்களான கொழும்பு மற்றும் திருகோணமலை என்பவற்றில் இறக்குமதியான அரிசிமூடைகளை (பாய்க்கப்பல்களின் கொள்வனவு மூடைகளின் தொகையினாலேயே அளவிடப்படும்.)விடஅதிகமானதாகும். 1852ஆம்ஆண்டு முதல் இலங்கையின் சுதந்திர ஆண்டான 1948 இன் பின்னும் இத்தகைய நிலையே காணப்பட்டது. இங்கு குறிக்கப்பட்ட நூற்றாண்டு காலத்தில் வல்வெட்டித்துறையின் ஊடாக இத்தகைய அத்தியாவசிய சேவையை வழங்கிய கப்பல்களின் தொகை 200 இற்கும் அதிகமானதென அறியப்படுகின்றது. எனினும் இன்றைய நிலையில் 125 கப்பல்களின் பெயர்களே எமக்குக்கிடைத்துள்ளன.

இத்தகைய காத்திரமான சேவையை நாட்டிற்கு வழங்கிய வல்வெட்டித்துறை மக்களினை ஆங்கிலேயஅரசாங்கம் நேரடியாகசந்தித்து நன்றி தெரிவித்தமையும் ஊக்கப்படுத்தியமையும் வல்வெட்டித்துறையின் வரலாற்றில் பொன்னெழுத்துகளால் பொறிக்கப்படவேண்டியதாகும். தரைப்போக்குவரத்து வசதிகள் முழுமையாக நிறைவேற்றப்படாத

அந்தநிலையில் இருந்து 1905 ஆம்ஆண்டு கொழும்பு-காங்கேசன்துறை புகையிரதப்பாதை திறக்கப்பட்டு ஒருமாதத்திற்குள்ளாகவே ஆங்கிலேய அரசினரின் பல்லாண்டுகால நன்றிஅறிதலை வல்வெட்டித்துறை மக்களிற்கு தெரிவிக்கும் முகமாக அன்று இலங்கையின் “தேசாதிபதி” யாக விளங்கிய **sir Hentry Arthur Black G.C.M.G** என்பவர் நேரடியாக விஜயம் செய்து ஆங்கிலேய அரசின் சார்பாக வல்வெட்டித்துறை மக்களிற்கு தமது நன்றி அறிதலைத் தெரிவித்திருந்தார். **Sir hentry black** இன் பதவிக்காலம் 1903 – 1907 வரையானதாகும். இவர் வல்வெட்டித்துறைக்கு விஜயம் செய்தபோது முப்பதிற்கு மேற்பட்டகப்பல்கள் தத்தமது கொடிகள் அசைந்தாட ஒரு திருவிழாவிிற்காக அணிவகுத்திருந்ததாக (**Re.opening of north ceylon port. page 14 valvai seva sangam**) குறிப்பு காணப்படுகின்றது. வல்வெட்டித்துறை முத்துமாரியம்மனின் தீர்த்தத்திருவிழா காலத்திலேயே அவருடைய வருகை நிகழ்ந்தது. (வல்வெட்டித்துறை ஊரின்னிசை. பக் 45) வல்வெட்டித்துறை துறைமுகப்பகுதியில் நடந்த கூட்டத்தில் இவ்வளவு பெருந்தொகையான கப்பல்களை ஒரே இடத்தில் கண்ட ஆச்சரியத்தில் வல்வெட்டித்துறையையும் அன்றைய எம் கப்பலோட்டிகளையும் மனதாரப் புகழ்ந்திருந்தார்.

நூறாண்டுகளிற்கு முன்னர் 1905இல் வல்வெட்டித்துறைக் கப்பலோட்டிகளை புகழ்ந்து பேசிய **sir hentry Arthur black** ஒரு சாதாரண மனிதர் இல்லை. அன்றையநிலையில் உலகின் மிகப்பலம் வாய்ந்த super power நாடாகவும் மிகச்சிறந்த கடற்படையை தன்னகத்தே கொண்டிருந்த பிரிட்டனின் விசேடபிரதிநிதியாக இலங்கையை ஆண்டு கொண்டிருந்த “தேசாதிபதி” அவர். “வல்வெட்டித்துறை போன்ற சிறிய துறைமுகத்தில் தொடராக நின்ற தொகையான கப்பல்களைப்போல் வேறெங்கும் கண்டதில்லை” என அவர் கூறியதன் மூலம் அன்றைய வல்வெட்டித்துறையின் சுறுசுறுப்பான கடல்வணிகத்தை நாம் புரிந்துகொள்ளலாம்.

ஆங்கிலேயஅரசினர் எம்மை ஊக்குவித்து வளாத்துவந்த இருபதாம்நூற்றாண்டின் ஆரம்பத்தில் வல்வெட்டித்துறை கடலோடிகளின் வாழ்வில் பெரும் ஏற்றமேதொடர்ந்தது. இக்காலத்தில் 1914 – 1918 வரையான முதலாம் உலகமகா யுத்தகாலத்தில் ஐரோப்பாவில் நடந்த யுத்தங்களில் பிரிட்டன் ஈடுபட்டபோது இலங்கை மக்களின் உணவுத்தேவையினை வல்வெட்டித்துறைக் கப்பல்களே பெருமளவு பூர்த்திசெய்திருந்தன. யுத்தம் முடிவடைந்த பின்னர் அரிசி வர்த்தகம் வேகமாக வளர்ந்தது. 1918 இன் பின்னான காலத்தில் முன்பிருந்ததை விட பர்மா, மலேசியா போன்ற இடங்களிற்கு வேலைவாய்ப்பிற்காக யாழ்ப்பாணத்தில் இருந்து செல்வோரின் தொகை அதிகரித்தது. இவர்களை குறிப்பிட்ட நாடுகளிற்கு அழைத்துச் செல்வதிலும் வல்வெட்டித்துறை கடலோடிகளே முன்னின்றனர். வல்வெட்டித்துறையில் இருந்தும் சிலர் தபால்நிலைய அதிபர்களாகவும் புகையிரதநிலைய அதிபர்களாகவும் வேறுபல தொழில்களை நாடி மேற்படி நாடுகளிற்கு சென்றிருந்தமையும் இங்கு குறிப்பிடத்தக்கது. 1920 களில் பர்மா இந்தியா, மட்டக்களப்பு எனச் சென்ற வல்வெட்டித்துறைக் கப்பல்கள் யாழ்ப்பாண மற்றும் வடபகுதி மக்களிற்கான அரிசிமூடைகளை யாழ்ப்பாணத்தின் சகல துறைமுகங்களிலும் கொண்டு வந்து குவித்தன.

இக்காலத்தில் நாகமுத்து அப்புகுட்டியாபிள்ளையின் மைந்தர்களான மார்க்கண்டு, தம்பிராசா சகோதரர்கள் தம்பலகாமம் பகுதியில் பலநூற்றுக்கணக்கான ஏக்கர் நிலங்களை வாங்கிக்கொண்டனர். மகாவலிகங்கையின் கழிமுகப்பகுதியில் காடுமண்டியும் சதுப்புநிலமாகவும் காணப்பட்ட நிலங்களைப் பண்படுத்திக்கொண்டனர். அக்காலத்தில் இவர்களின் சகோதரரான சிற்றம்பலம் ஆற்றில் முழுகி மரணமானார் என்பதன் மூலம் இவர்களின் கடின முயற்சியை புரிந்து கொள்ளலாம். அந்நிலங்களில் நெல்விளைச்சலை அதிகரித்து அவைகளை வல்வெட்டித்துறைக்கு அனுப்பி புதியவழியில் தமது வியாபாரத்தைப் வளர்த்துக்கொண்டனர். இவ்வாறு பெரு வர்த்தகர்களாகிய இவர்கள் திருகோணமலை நகரப்பகுதியில் பல கடைகளையும் கிட்டங்கிகளையும் தமக்கு உரிமையாக்கிக்கொண்டனர்.

பர்மா வர்த்தகம்

வங்காளவிரிகுடாவின் வடகிழக்குப்பகுதியில் அமைந்திருக்கும் இன்றைய ”மியான்மார்” பிரதேசமே அன்றைய ”பர்மா” ஆகும். இதுவடக்கே வங்காளதேசத்தையும் வடகிழக்கில் சீனாவையும் கிழக்கில்தாய்லாந்தையும் தெற்கு மற்றும் தென்மேற்பகுதிகளில் வங்காளவிரிகுடாவையும் எல்லையாகக்கொண்டுள்ளது. இமயமலையில் பிறப்பெடுக்கும் ஐராவதிநதியின் பாய்சலினால் வளம்பெற்று காணப்படும் இந்தநாடு ஆங்கிலேயர் ஆட்சியில் அகப்பட்டதும் வல்வெட்டித்துறை கடலோடிகளின் வாழ்விலும் புதுப்பாய்சல் ஏற்பட்டது. ஒல்லாந்தர்கால மலையாளப்புக்கையிலை வியாபாரத்தைவிட பர்மாவுடனான அரிசி மற்றும் தேக்குமர வியாபாரத்தில் அதிகஇலாபம் பெற்ற இக்கப்பலோட்டிகள் பர்மா வியாபாரத்தில் அதிகநாட்டம் காட்டினர்.

ஆயிரத்தெண்ணூற்றிண்பத்திரண்டில்(1852) பர்மா ஆங்கிலேயரால் கைப்பற்றப்பட்டதும் ஆயிரத்தெண்ணூற்றி ஐம்பத்திமூன்றின் ஆரம்பம் முதலே இப்பர்மா வியாபாரம் களைகட்டத்தொடங்கியுள்ளது. வல்வெட்டித்துறைமக்கள் வரலாற்று காலம் முதலே சிறிய பெரிய தோணிகள் மற்றும் நாவாய்கள் எனப்படும் சிறுகப்பல்கள் மூலம் சோழ(கோர)மண்டலக்கரை எனப்படும் இந்தியாவின் கிழக்குக்கரை துறைமுகங்களுடன் தொடராக வர்த்தக மற்றும் சமூகத்தொடர்புகளைக் கொண்டிருந்தனர். ஆசியாவின் அரிசிக்களஞ்சியம் என அழைக்கப்பட்ட பர்மாவுடனான வர்த்தகம் முன்கூறியவாறு இவர்களின் வாழ்வில் புதியபாய்சலை ஏற்படுத்தியது.

பர்மாவிற்கான இவர்களின் பயணம் புரட்டாதிமாத இறுதியில் ஆரம்பமாகும். தென்மேற்புறவக்காற்று எனப்படும் சோளக்காற்று வீசும் இறுதிமாதம் இதுவாகும். இக்காலத்தில் வல்வெட்டித்துறையில் இருந்து புறப்படும் கப்பல்களில் கிறவல்கற்கள், சீவப்பட்டபனைமரம், மற்றும் பனம்பொருட்களான ஓடியல், பனங்கிழங்கு, பனங்கட்டி என்பவற்றைக் கொண்டுசெல்வர். சிலவேளைகளில் வெறுமையாகச் சென்று அங்கிருந்து பொருட்களை ஏற்றிவருவர். வெறுமையாக செல்லும் கப்பல்கள் கடல்மீது வீசும் காற்றினால் சமநிலைதவறி அல்லாடாமல் தவிர்ப்பதற்காக “ஞானப்பாரம்” ஏற்றிச்செல்வர். இவ்வகை ஞானப்பாரமாக வல்லிபுரக்கோவில் மணலையே மூட்டையாக கட்டி ஏற்றிச்செல்வர். இங்கிருந்து தென்மேற்புறவக்காற்றின் உதவியுடன் நேரடியாக 10.15 நாட்களில் இறங்குணுக்கு சென்றுவிடுவர். சிறியகப்பல்கள் இந்தியாவின் கிழக்கு கரையோரமாகச்சென்று பூரி, கல்கத்தா, சிட்டாகொங் என்பவற்றைக் கடந்து “அரக்கனை” அடைவார்கள். சிலசமயங்களில் இந்தியாவின் கிழக்குகரை துறைமுகங்களில் ஏதாவது ஒன்றில் கொண்டுசெல்லும் பொருட்களை இறக்கிவிட்டும் பர்மாவிற்கு செல்வார்கள். அங்கிருந்து திரும்பும் பொழுது புகழ்பெற்ற “பர்மாத் தேக்கு” மரங்களையும் அதிகருசி கொண்ட “பர்மாப்புட்டரிசி” கரும்பு, பூசனிக்காய் என்பவற்றையும் கொண்டு வருவர்.

புரட்டாதிமாதத்தில் புறப்பட்டு “மார்கழி” மாதத்தில் அல்லது “தை” மாத முற்பகுதியில் திரும்பிவருவது “புரட்டாதிச்சவர்” என்றும் தைமாத முற்பகுதியில் புறப்பட்டு சித்திரை மாதமுற்பகுதியில் திரும்பிவருவது “லோப்புச்சவர்” எனவும் அழைக்கப்பட்டுவந்தது.

பர்மாவில் அரிசிகளை அங்குள்ள வியாபாரிகளிடமும் மூட்டைமூட்டையாகவும் சொரியலாகவும் பேரம்பேசி பெற்றுக்கொள்வார்கள். இவ்வாறு கொள்வனவு செய்யப்பட்ட அரிசியினை ஏற்றிக்கொண்டு வாடைக்காற்று பெயர்ந்தபின் (வீசத்தொடங்கியபின்) கார்த்திகை விளக்கீடு முடிய மார்கழியில் புறப்பட்டு தைப்பொங்கலிற்கு முன்பாக வல்வெட்டித்துறைக்கு வந்துவிடுவர். விரைவாக பொருட்களை இறக்கிவிட்டு மீண்டும் பர்மாவிற்குச் சென்று பங்குனி சித்திரைக்கு முன்பாக ஊருக்கு வந்துவிடுவார்கள்.

சித்திரைமாதத்தில் நடைபெறும் முத்துமாரியம்மனின் வருடாந்த உற்சவத்தில் ஊரின்அனைத்துமக்களுடன் மேற்படி கப்பலோட்டிகளும் கலந்து கொள்வார்கள். கடல்மீது தாம் அலைந்தகாலத்தில் தம்மை ஒப்புக்கொடுத்த தெய்வமான முத்துமாரியம்மனை நினைந்து தாம் எடுத்துக்கொண்ட நேர்த்திக்கடனை முடிப்பதில் இத்திருவிழா காலத்தில் இவர்கள் ஈடுபடுவார்கள். கரகம்எடுத்தல், தீமிதித்தல், உருளுதல் என இது பலவகைப்படும். இக்காலத்தில் இக்கடலோடிகளின் பெண்உறவுகளான தாய் மனைவி என்பவர்களும் தமது கணவன் மற்றும் பிள்ளைகளிற்காக தாம் எடுத்துக்கொண்ட நேர்த்திக்கடனை பால்செம்புஎடுத்தல், தீமிதித்தல்

என்பவற்றின் மூலம் நிறைவுசெய்வார். சித்திராபெளர்ணமியில் அனைத்துக் கப்பல்களுமே வல்வெட்டித்துறையிலேயே காணப்படும். திருவிழாநாட்கள் முடிந்ததும் மலையாளப்புக்கையிலை வர்த்தகமான இந்தியாவின் மேற்குக் கரையோர வர்த்தகதொடர்புகளில் மீண்டும் ஈடுபடுவர்.

1853ம் ஆண்டு ஆரம்பித்த பர்மாவர்த்தகம் “பெரியவர்” வெங்கடாசலம்பிள்ளையால் புதுவேகம் பெற்றது. இங்கிலாந்தில் கட்டப்பட் அத்திலாந்திக்கிங் என்னும் கப்பல் அத்திலாந்திக்கடலின் ஊடாக தென்னாபிரிக்காவின் நன்னம்பக்கை முனையைச்சுற்றி இந்துசமுத்திரத்தின் அரபிக்கடலைக் கடந்து வங்காளவிரிகுடாவில் திருகோணமலைக்கும் முல்லைத்தீவுக்கும் இடையில் கடலில் முழுகியது. முழுகியநிலையில் இக்கப்பலைவாங்கிய வெங்கடாசலம்பிள்ளை அதனை நீரினுள்ளிருந்து மீட்டெடுத்து வல்வெட்டித்துறைக்கு கொண்டுவந்து அதனைப்புனரமைத்து மீண்டும் கடலில் ஓடவிட்டார். கெச்(ketch)சுக்கப்பல் என அழைக்கப்பட்ட இக்கப்பல் போலவே வேறுசில கப்பல்களையும் கட்டிவிட்டார். கடலைக்கிழித்துக்கொண்டு வேகமாகச் செல்லக்கூடிய வகையில் உருவாக்கப்பட்ட இவ்வகைக்கப்பல்களின் பாய்மரங்களின் உயரம் வேறுபாடுடையது. அதுவரை இலங்கை இந்தியா போன்ற நாடுகளில் கட்டப்பட்டதுபோலன்றி முன்னிருக்கும் பாய்மரம் எப்பொழுதும் உயர்ந்ததாகவே காணப்படும். இதன்மூலம் பருவக்காற்றுக்களின் மூலம் நகரும் கப்பல் ஏனைய கப்பல்களைவிட விரைவாக நகரும் தன்மை கொண்டதாக விளங்கியது.

கெச்சுக்கப்பல் என அழைக்கப்பட்ட அத்திலாந்திக்கிங் கப்பலிற்கு வேலுப்பிள்ளை என்பவர் தண்டையலாக நியமிக்கப்பட்டார். இதன்காரணமாக அவர் “கெச்சுத்தண்டேல்” எனவும் அவர் வாழ்ந்தவீடு “கெச்சர்இல்லம்” எனவும் பின்வந்த காலங்களில் அழைக்கப்படலாயிற்று.

இவ்வகைக்கப்பல்கள் வல்வெட்டித்துறையில் கட்டப்பட்டதுடன் பர்மாவியாபாரம் மேலும் குடுபிடித்தது. இங்கிருந்து பர்மாவிற்கு சென்ற கடலோடிகளும் வியாபாரிகளுமே அங்கே தரித்திருந்து அரிசியையும் நெல்லையும் தேக்கமரங்களையும் கொள்வனவு செய்வதினால் கப்பல்கள் அங்கிருந்து புறப்படுவதில் காலதாமதம் ஏற்பட்டது. இக்காலதாமதத்தை தவிர்த்து செல்லும் கப்பல்களில் உடனடியாகவே அரிசி மற்றும் ஏனைய பொருட்களை ஏற்றக்கூடியவாறு அங்கேயே எம்மவர்கள் சிலரைத் தங்கவைத்தார். அவர்கள் எப்பொழுதும் “மேலாள்” ஆக அங்கேயே தங்கியிருந்து உற்பத்தியாளர்களிடமும் வியாபாரிகளிடமும் பேரம்பேசி குறைந்தவிலையில் அரிசியினையும் நெல்லினையும் மற்றும் பொருட்களையும் ஏற்றுமதிக்கு தயாராகக்கட்டிவைப்பார். இதன்மூலம் வல்வெட்டித்துறையில் இருந்து செல்லும் கப்பல்கள் உடனடியாகவே அவைகளை ஏற்றிக்கொண்டு மீண்டும் வல்வெட்டித்துறைக்கு திரும்பிவிடும். இவ்வாறு மேலாளர்களாக இவரால் அனுப்பப்பட்ட ஊழியர்கள் தங்குவதற்காக மடம் மற்றும் கிணற்றுடன் கூடிய ஓர் இடத்தை அக்கியாப்(அரக்கனில்) என்ற இடத்தில் வாங்கி அவ்விடத்தில் ஓர் முருகன் கோவிலையும் இவர் உருவாக்கினார் என அறியப்படுகின்றது. இவ்வாறு இவர்மூலம் அனுப்பப்பட்ட மேலாட்கள் யார்? என 150 வருடங்கள் கடந்து எம்மால் அறியமுடியவில்லை. எனினும் பர்மா வியாபாரம் முடிவிற்கு வந்த 1942 ஆம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் அங்கு தரித்துநின்று இறுதியாக வல்வெட்டித்துறைக்கு திரும்பிய மேலாட்கள் அரு.செங்கல்வராசா S,V.நடராசா ஆகியோர் குறிப்பிடத்தக்கவர்கள்.

பர்மா வியாபாரமானது யப்பானியர் 1942இல் பர்மாவைக் கைப்பற்றும்வரை பெரிய அளவில் வல்வெட்டித்துறையினூடாக ஆங்கில அரசினரும் ஊக்கமும் உற்சாகமும் கொடுக்க நடந்துவந்தது. வெங்கடாசலம்பிள்ளையைத் தொடர்ந்து வல்வெட்டித்துறையின் பல கப்பல்களும் இவ்வியாபாரத்தில் ஈடுபட்டன. வல்வெட்டித்துறையின் இரண்டாயிரம் வருடத்திற்கு மேற்பட்டவரலாற்றில் இக்காலமே பொற்காலமாகும். வல்வெட்டித்துறையின் பெருங்கோயிலான வைத்தீஸ்வரன்கோவில் உருவாகியதுடன் மேலும் பல கோவில்கள் இக்காலத்தில் உருவாகின. அல்லது புனர்நிர்மாணம் செய்யப்பட்டன. சிதம்பராக்கல்லூரி சிவகுருவித்தியாசாலை. நோமன்கத்தோலிக்க தேவாலயம் மற்றும் அதன் ஆரம்பபாடசாலை என்பனவும் இக்காலத்திலேயே கட்டப்பட்டன.

வல்வெட்டித்துறை கடலோடிகளின் பர்மாவுடனான அத்தொடர்பினால் பர்மாவின் இறங்குள். அரக்கன் ஆகிய துறைமுகங்களிலிருந்து வல்வெட்டித்துறைக்கு விரைவாக கப்பல்கள் வரும் நேரடியான கடற்பாதை அடையாளம் காணப்பட்டது. வங்காளவிரிகுடாவின் 9346 அடிஆழமுள்ள கடல்பகுதியைக் கடக்கும் இப்பாதையில் வல்வெட்டித்துறைக் கப்பல்கள் சர்வசாதாரணமாக பயணம் செய்தன. பதினோராம் நூற்றாண்டில் இராஜேந்திரசோழனது காலத்தில் “சோழர்களின் ஏரி” என வங்கக்கடல் வர்ணிக்கப்படுவதுண்டு. அதனையும்விட அதிகமாகவே 19ம்நூற்றாண்டின் பின்னரைப் பகுதியிலும் 20ம் நூற்றாண்டின் முன்னரைப்பகுதியிலும் வல்வெட்டித்துறைக் கப்பல்களே வங்காளவிரிகுடாவை முழுமையாக ஆக்கிரமித்திருந்தன.

வல்வெட்டித்துறை கடலோடிகளின் அத்திறமையினைக் கண்ட நாட்டுக்கோட்டைச்செட்டிகள், தெலுங்குதேசவியாபாரிகள், இராமநாதபுரசேதுபதிகள், நல்லூர் கந்தசாமிகோவில் மாப்பாணர் என பலரும் வல்வெட்டித்துறையில் கட்டப்பட்ட கப்பல்களை கொள்வனவு செய்தும் அல்லது குத்தகைக்கோ அன்றி வாடகைக்கு அமர்தியும் பர்மாவுடனான அரிசி வர்த்தகத்தை தாமும் செய்யமுற்பட்டனர். இதன் காரணமாக வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகளிற்கும் கப்பல்கட்டும் மேஸ்திரிமாருக்கும் நிரம்பிய கேள்வியுண்டாயிற்று. குறிப்பாக உலகப்புக்ழ்பெற்ற பர்மாவின் தேக்குமரங்களை தெலுங்குதேசத்தின் காக்கிநாடா, விசாகபட்டினம், மசூலிப்பட்டினம், தொண்டி என்னும் இடங்களிற்கு எடுத்துச்சென்று கொடுப்பதிலும் வல்வெட்டித்துறைக் கப்பலோட்டிகள் முனைப்புடன் ஈடுபட்டனர். இவ்வகையில் அன்றைய தெலுங்கு தேசத்தின் சீராளா (Chirala) என்னும் துறைமுகத்தின் வடக்கிலிருந்த “காரஞ்சேடு(Karamchedu)” எனும் ஊரைச்சேர்ந்த “ஏ(ர்)லக்கட்டர் இரங்கநாயுடு குருகாரு” எனபவர் வல்வெட்டித்துறை மக்களுடன் மிகுந்த பிரியம் கொண்டு விளங்கினார். காக்கிநாடா, சீராளா என்னும் பகுதிகளில் இவர் கட்டிய பல கப்பல்களும் வல்வெட்டித்துறை மேஸ்திரிமாரால் கட்டப்பட்டு வல்வெட்டித்துறை கடலோடிகளாலேயே செலுத்தப்பட்டு வந்தன. இத்தகைய தொடர்பின் காரணமாக வல்வெட்டித்துறை வைத்தீஸ்வரன் கோவில் முன்வாயிலையும் இராஜகோபுரத்தின் அடிப்பாகத்தையும் 1912 -1921 காலப்பகுதியில் தன் செலவிலேயே ஆக்குவித்தார். வல்வெட்டித்துறையின் புகழ்பெற்ற பெண்மணியும் கப்பல்சொந்தக் காரருமான சின்னத்தங்கம் சரவணமுத்துவின் வியாபார பங்குதாரர் இவராகும். இவரைப்போன்று வல்வெட்டித்துறை கப்பலோட்டிகளில் முழுநம்பிக்கை வைத்து தொழில்புரிந்து மேன்மையடைந்தவர் சித்தன்கேணி கா. வைத்திலிங்கம் ஆவார்.

1853 இல் ஆரம்பமாகிய பர்மாவர்த்தகத்தில் தேக்கு, கரும்பு, பூசணிக்காய் என்பனவும் இறக்குமதிப் பொருட்களாக விளங்கிய போதிலும் அரிசியே பிரதானபொருளாக விளங்கியது. வல்வெட்டித்துறைக் கப்பலோட்டிகளால் இறக்குமதி செய்யப்பட்ட அரிசி யாழ்ப்பாணக்குடாநாட்டு மக்களின் உணவுத்தேவையினை பூர்த்தி செய்தது மட்டுமல்லாமல் இலங்கையின் வேறுபல இடங்களிற்கும் எடுத்துச்செல்லப்பட்டன. குறிப்பாக பர்மாவின் புகழ்பெற்ற “புட்டரிசி” பலராலும் வரும்பி உண்ணப்படும் உணவாக மாற்றம்கண்டது.

மேற்படி பர்மாவியாபாரம் களைகட்டியிருந்த காலப்பகுதியிலேயே வல்வெட்டித்துறைக் கப்பலோட்டிகளில் சிலர் நக்கவாரம் எனப்பட்ட நிக்கோபார் தீவுகளிற்கும் சென்று வியாபாரத்தில் ஈடுபட்டனர். தென்னிந்தியாவில் கொள்வனவு செய்யப்படும் ஊசி, நூல், கண்ணாடிப்பாத்திரங்கள், சேலை, சிற்றாடை மற்றும் நூலாடைகள் என்பவற்றை எடுத்துச்சென்று நக்கவாரத்தில் அவைகளை பண்ட மாற்றாக்கினர். அங்கிருந்து எடுத்துச் செல்லும் தேங்காய்களை பர்மாவில் விற்றும் நெல்லுக்கு மாற்றியும் பெரும் இலாபம் கண்டார்கள். மேற்படி நக்கவார வியாபாரத்தில் முன்னணி வகித்த கடலோடிகளில் கிட்டுவின் தாயான இராசாத்தியின் தந்தையாரான பொன்னுக்கண்டு பேர் சொல்லத்தகுந்தவர்.

இவ்வாறு வங்காளவிரிகுடாவின் வடகிழக்குக்கரை நகரங்களான அரக்கன், இறங்குள், நிக்கோபார் எனத்தொடர்ந்த இவர்களின் பயணம் மலாக்கா நீரிணையில் அமைந்திருந்த மலேசியாவிற்கான வர்த்தகத்தின் மூலமே ஆரம்பித்ததனை இவ்விடத்தில் குறிப்பிடுதல் வேண்டும். மலேசிய நகரங்களான கோலாலம்பூர், பினாங், புககட் போன்ற

இடங்களில் இருந்து அரிசி வியாபாரம் புரிந்த வல்லை வியாபாரிகளே 1852 இல் பர்மா ஆங்கிலேயர் கைகளில் வந்ததும் பர்மாவுடனும் தமது தொடர்புகளை விஸ்தரித்தனர். இயந்திர உபகரணங்கள் இன்றி பருவக்காற்றின் உதவியுடன் பயணம் செய்யும் கப்பல்களில் மலேசியாவிற்கு சென்று வருவதனைவிட பர்மாவிற்கான பயணம் இலகுவானது. இதன் காரணமாக மலேசியாவிற்கான வர்த்தகம் அருகிப்போக பர்மா வர்த்தகம் பெருவிருத்தியடையலானது.