

ORIGINAL ARTICLE



MJSSH
Muallim Journal of
Social Science and Humanities

தென்னிந்தியர்களின் பங்களிப்பில் மலேயன் ரயில்வே
[TENNINTHIYARKALIN PANGGALIPPIL MALAYAN
RAILWAY]

**CONTRIBUTION OF SOUTH INDIAN LABORERS IN
THE GROWTH OF MALAYAN RAILWAYS**

பெ.மங்களகௌரி¹ / P.Mangalagowri¹

¹சிலாங்கூர், மலேசியா. Selangor, Malaysia. மின்னஞ்சல் / Email: tmellisai@yahoo.com

ஆய்வுச் சாரம்

இந்த ஆய்வின் நோக்கமானது, மலாயாவில் இருப்புப்பாதை வரலாற்றில் பங்களிப்புச் செய்த தென்னிந்தியர்களின் மலாயா வருகையும், அவர்களின் உடல் உழைப்பின் வாயிலான அர்ப்பணிப்பும் வரலாற்றுப் பதிவுகளில் காணப்படாத காரணத்தாலும், நாட்டின் வளர்ச்சிக்கு அவர்களின் பங்களிப்புப் பெருமளவில் இருக்கும் பட்சத்தில் வரலாற்று நாயகர்களாக அவர்களும் பதிவு செய்யப்பட வேண்டியது அவசியம் எனக் கருதியும் மேற்கொள்ளப்பட்டது. இந்த ஆய்வுக்கான தகவல்கள் நேர்காணல்கள் வழியாகக் கண்டறியப்பட்டது. அந்த நேர்காணலில் ஆரம்ப காலத்தில் ரயில்வே ஊழியர்களாக இங்கே தென்னிந்தியர்கள் தருவிக்கப்பட்ட வரலாறும், அவர்களை இங்கே கொண்டு வந்தவர்களின் பின்னணியும், அந்த மூலகர்த்தாவிற்குப் பின் அவரின் குடும்ப உறுப்பினர்களின் பங்கு இதில் தொடர்ந்தது எனும் வரலாற்று உண்மையும் தெளிவாகப் பேசப்பட்டது. இது மலேசிய வரலாற்றில் இந்தியர்களின் பங்களிப்புக் குறித்த முக்கிய ஆவணமாகத் திகழும். வருங்கால இளம் கல்வியாளர்களுக்குத் தகுந்த மேற்கோளாகவும் இந்த ஆய்வு அமைய வேண்டும் என்பதும் இப்பதிவின் நோக்கமாகும்.

கருச்சொற்கள்: இருப்புப்பாதை, தென்னிந்திய தொழிலாளர்கள், ஈய வயல்கள், மலாயாவின் முதல் ரயில் பாதை,

Abstract

The main purpose of this research is conducted is due to the need to record the role played by the South Indians from India who was brought in to Malaya as labourers. They played a major role in the building of railroads in Malaya. The research also states how the South Indians effort of labour remains unknown to most and how their contribution makes historical milestones in the land transport system in Malaya. It can be strongly vouched that their hard work marks an important niche in the rise of Malayan Economy. The rise of the economy in Malaya was mainly rubber from plantations and tin from mines. Railroads seemed to be the best choice of

uninterrupted land transportation. Labourers were brought in from South India to build these tracks, and so were their families who were uprooted from their birthplaces were involving them indirectly in by their contribution. The events stated in this research are collected through face to face interviews with the persons and or families involved in the building of railroad tracks. Thus, it can be deemed as vital information. These records are considered significant as it may serve as a reference for the future generation of researchers.

Keywords: Railroads, South Indian Labourers, Tin Mining, First Railroad of Malaya.

This article is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License



Received 15th February 2018, revised 15th March 2018, accepted 20nd April 2018

முன்னுரை

திரைகடல் வென்று கடாரம் கொண்ட ராஜேந்திர சோழனின் வீரமும், அமோக ஆட்சியும் ஜெராய் மலையின் மேல் பட்டொளி வீசி பறந்த வரலாற்றின் மிச்சமாக இருப்பதுதான் பூஜாங் பள்ளத்தாக்கில் அகழ்வாராய்ச்சி நிபுணர்களுக்கு இன்றும் சவாலாக இருக்கும் எச்சங்களும் மிச்சங்களும். கடாரம் வென்ற ராஜேந்திர சோழனின் அடியொற்றி ஏறக்குறைய கி.பி. 110 ஆண்டு வாக்கில் இந்த மலைநாட்டிற்கான தென்னிந்தியர்களின் வருகை ஆரம்பமாகிவிட்டது. சங்க இலக்கியமான பட்டினப்பாலையில் இராஜேந்திர சோழனைப் பாராட்டி ஒட்டக்கூத்தர் எனும் புலவர், “தண்டேவிக் கங்கா நதியுங் கடாரமும் கைக்கொண்டு கங்கா புரிபரந்த கற்பகம்” என்று பாடியிருக்கிறார். தமிழன் இம்மண்ணை ஆண்டிருக்கிறான் என்பதற்கு இச்சங்க பாடல் ஒரு சான்றாக அமைந்துள்ளது (Nandini Balakrishnan, 2017)¹.

தொடர்ந்து, பதினைந்தாம் பதினாறாம் நூற்றாண்டு வாக்கில் பிலேம்பாங்கிலிருந்து உள்நாட்டுக் கலவரங்களின் எதிர்வினையால் தாய்மண்ணை விட்டு வெளியேறி, ஆட்சியாளர் பரமேஸ்வரா புதிதாக உருவாக்கிய சாம்ராஜியமான மலாக்காவில், திரைகடலை வென்று வந்த பல நாட்டவருள் தென்னாட்டு வணிகர்களும் முக்கியமானவர்களென பண்டைய வரலாறு அடையாளப் படுத்துகிறது. “வெகுகாலமாக இந்தியாவிலிருந்து மலாயா நாடுகள், சீனா ஆகிய தேசங்களுக்குச் சென்று கொண்டிருந்த கப்பல்களுக்கும், இத்தேசங்களிலிருந்து இந்தியாவிற்குச் சென்று கொண்டிருந்த கப்பல்களுக்கும் மலாக்கா ஜலசந்தி ஒரு சந்திப்பு இடமாயிற்று” என மலாயா சரித்திரத்தில் நமக்குத் தெளிவான விளக்கம் கிடைக்கிறது (சுவாமி சத்தியாநந்தா, 2013)².

அன்று வந்தவர்கள், வணிகத்தை வென்றனர்; அரசியலைக் கொண்டனர்; உள்நாட்டவரை மணமுடித்து இங்கே தங்கள் வாழ்வைத் தொடங்கினர் (Nandini Balakrishnan, 2017)¹. அவர்கள் வந்ததற்கும் வாழ்ந்ததற்கும் மலாக்கா மாநிலம் இன்றும் ஒரு அதிகாரபூர்வ வரலாற்றுச் சான்றாக நம் கண்முன்னே இருக்கிறது. அதன் பின் ஏறக்குறைய 18ஆம் 19ஆம்

நூற்றாண்டில், பிரிட்டிஷ் காலணித்துவ காலத்தில் இங்கே வந்த தென்னிந்தியர்களின் வாழ்வியலைப் பற்றி இப்படிப் பெருமைப் பட்டுக் கொள்ள முடியவில்லை.

ஒப்பந்தக் கூலிகளாகப் பிரிட்டிஷ் அரசாங்கத்தால் இங்கே கொண்டு வரப்பட்ட தென்னிந்தியர்களின் வாழ்க்கை, ரப்பர் மரக்காட்டினில் அமிழ்ந்து போய், ஒரு நூற்றாண்டு துயர வரலாற்றின் ஆற்றவோ மாற்றவோ முடியாத துன்ப சுவடுகளாய்க் காட்சியளித்ததை மட்டுமே அறிந்திருக்கும் நமக்கு, மலையகத்தின் ரயில் பாதை அமைக்க வந்தவர்களின் வரலாறு முழுமையாக அறியமுடியவில்லை. காரணம் தென்னிந்தியர்களின் மலாயா வருகையைப் பற்றிய பதிவுகளில், “அவர்கள் இங்கே ரப்பர் எஸ்டேட்டுகளில் கூலியாட்களாகவும், கரும்பு தோட்டங்களில் கூலியாட்களாகவும், சாலை அமைக்கவும், ரயில் பாதை போடவும் உடல் உழைப்புத் தொழிலாளர்களாக இருந்தார்கள்” என்று மிகவும் பொதுவான செய்தியாகவே இருக்கிறது (Dick & Rimmer, 2003)³.

தொழில்புரட்சியும் ரயில் பாதை நிர்மாணிப்பும்

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டு, மேலை நாடுகளில் தொழில் புரட்சி ஏற்பட்டிருந்த காலக்கட்டமாகும். அந்நேரத்தில் இயற்கை வளம் கொட்டிக் கிடந்த மலாயாவின் லாருட் ஈய வயலுக்குத் தங்க சுரங்கத்திற்கு ஈடாக முக்கியத்துவம் வழங்கினர் பிரிட்டிஷார். முதலில் மலாய்க்காரர்கள் வசமிருந்த ஈய வயல்கள், பின் சீனர் வசமாகி, இறுதியில் பிரிட்டிஷாரிடம் அடிமைப் பட்டுப் போனதால் நாட்டிற்கு ஏற்பட்ட ஒரு நன்மை, முக்கிய நகரங்களுக்கு இடையே ரயில் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டது என்றே சொல்ல வேண்டும்.

பேராக் மாநிலத்தின் தைப்பிங் நகரின் லாருட்டில் மட்டுமல்ல, சிலாங்கூர் மாநிலத்தின் கிள்ளான் ஆற்று முகத்துவாரத்திலும், சுங்கை ஊஜோங் பகுதியிலும் கூட மேற்கொள்ளப்பட்ட ஈயசுரங்க தொழிலின் காரணமாக, துறைமுகத்திற்கும் ஈய சுரங்கங்களுக்கும் இடையே எளிதான போக்குவரத்து நிர்மாணிக்கப்பட வேண்டியது அவசியமெனப்பட்டது. அன்றைய நாளில் போக்குவரத்துக்கு மாட்டு வண்டிகள் பயன்பாட்டில் இருந்தனவென்றாலும் சாலைகள் சரியானபடி இல்லாத காரணத்தால் உரிய நேரத்தில் உற்பத்தி பொருட்கள் துறைமுகத்திற்குக் கொண்டு செல்ல முடியாமல் தேங்கியது. மக்களுக்கு முக்கியப் பயண வழியாக இருந்த நீர் போக்கு வரத்தும் இதற்கு ஒத்துழைக்காத காரணத்தால், தைப்பிங்கிற்கும் போர்ட் வெல்ட் நகருக்கும் இடையே முதல் ரயில் பயணம் 1885 ஆம் ஆண்டு ஜூன் திங்கள் ஒன்றாம் நாள் அதிகாரப்பூர்வமாக ஆரம்பிக்கப்பட்டது சுமார் ஏழரை மைல் நீளம் கொண்ட நாட்டின் முதல் வரலாற்றுப்பூர்வ ரயில் பாதையாகும் அது (Sin Chew Daily, 2014)⁴.

எந்தெந்த ஊர்களில் ஈய வயல்களும் அதனைத் தொட்டுத் துறைமுகங்களும் இருந்தனவோ, அங்கெல்லாம் பிரிட்டிஷாரின் பேராவல் அதிகரித்து, ரயில் பாதைகள் அமைக்கும் பணிகள் துரிதமாக்கப்பட்டன. அந்த வகையில், கோலாலும்பூருக்கும் கிள்ளானுக்கும் இடையே 1886 ஆம் ஆண்டிலும், சிரம்பான் நகரிலிருந்து போர்ட்டிக்சன் கடற்கரை பட்டினம் வரை 1892ஆம் ஆண்டிலும் ரயில் பாதைகள் அமைக்கப்பட்டிருக்கிறது. உடன் ஈப்போவிலிருந்து தெலுக்கான்சன் வரையிலும் கூட ஒரு ரயில் பாதை போடப்பட்டுப் பின்னர் தாப்பா சாலை வரை அது நீட்டிக்கப்பட்டுள்ளது. 1903 ஆம் ஆண்டு வாக்கில் சுமார் 340 மைல் தொலைவிலான இருப்புப் பாதைகள் நாட்டின் முக்கிய மாநிலங்களுக்கிடையே அமைக்கப்பட்டிருந்தன. ஈய சுரங்கங்கள் மட்டுமின்றி தோட்டத் தொழில் பகுதிகளும்

மிகப்பெரிய நன்மையை அடைய வழி வகுத்திருக்கிறது, அந்நாளில் மலாயா முழுமைக்கும் அமைக்கப்பட்டிருந்த சுமார் 1068 மைல் தொலைவிலான ரயில் பாதைகள். ஈய சுரங்கங்களுக்கும் துறைமுகங்களுக்கும் இடையிலான பயண நேரத்தை மிகவும் இலகுவாகப் படுத்தியிருக்கின்றன இந்த நீண்ட ரயில்பாதைகள். வடகிழக்கு, தென்மேற்கு, தென்கிழக்கு, வடமேற்கென அமைக்கப்பட்ட ரயில்பாதைகள் பற்றி மிக விரிவாகவே *Mining in Malaya* நூலில் விவரிக்கப்பட்டிருக்கிறது (Harris & Willbourn, 1940)⁵.

இந்த நீண்ட ரயில் பாதைகளை அமைக்க பிரிட்டிஷ் ஜெனரல்களுக்கு அதிக ஆள் பலம் தேவைப்பட்டது. இலங்கைக்குக் கடிதம் வழி உதவி கேட்டு, அங்கிருந்து வந்தவர்களே ரயில் பாதை வரலாற்றில் முதன்மையான தொழிலாளர்கள். ஆனால் அந்நாளிலேயே மிகச்சிறந்த கல்வியறிவினைப் பெற்றிருந்ததால், அலுவலக வேலைகளையும், மேலாண்மை காரியங்களையும் பார்க்கவே இலங்கையர்கள் அனுப்பி வைக்கப்பட்டனர். பொறியிலாளர்களாகப் பிரிட்டிஷ் பிரஜைகளும் வரை படத்தோடு நிற்க, மண்ணைக் கொத்தவும், காட்டை அழிக்கவும், எதிரே வந்து நிற்கும், யானை, புலி போன்ற காட்டு விலங்குகளுக்குப் பலியானவர்களும், கட்டுமான பணியின் போது சுழித்தோடும் காட்டாற்று வெள்ளத்தில் அடித்துச் செல்லப்பட்டவர்களும், மலையைக் குடைந்து சுரங்கம் அமைத்து, அதனூடே ரயில் பாதை அமைக்க உடலுழைப்புத் தொழிலாளர்களாகப் பயன்படுத்தப்பட்டவர்களும் தென்னிந்திய பிரஜைகளே (Harris & Willbourn, 1940)⁵.

மலாயா, காடுகளாலும் நதிகளாலும் சூழப்பட்ட மண். காடுகளை அழித்து நாட்டை உருவாக்க மண்ணின் மைந்தர்களாகத் தங்களைக் காட்டிக் கொண்ட மலாய்க்காரர்களைப் பயன்படுத்திக் கொள்ள ஏனோ பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் தயக்கம் காட்டி, தங்களின் ஆதிக்கத்திலிருந்து இந்தியாவிலிருந்து தென்னிந்திய தொழிலாளர்களை இங்கே கொண்டு வந்த பின்னணியிலும் கூட தென்னிந்தியர்களே இருக்கிறார்கள் என்பதும் வரலாறு *Agatha Matayun* (1996)⁶. அந்த வகையில் மலைபெருமாள் என்பவர் குடும்பம் இங்கே ரயில் பாதை அமைக்க தென்னிந்தியர்களைக் கொண்டு வந்தவர்களுள் முதன்மை பெற்றுத் திகழ்கிறது.

தென்னிந்திய தொழிலாளர்களைத் தருவித்த மாரிமுத்து அம்மாள்

மலைபெருமாளின் மாமியார் திருவாட்டி மாரிமுத்து அம்மாள் காரைக்காலிலிருந்து கணவர் திரு முத்துராமலிங்க பிள்ளையோடும் இரண்டு குழந்தைகளோடும் மலாயா வந்தவர். தோட்டப்புறங்களுக்கு ஆள் கொண்டு வந்து சேர்த்ததிலும், சாலை அமைக்கவும், ரயில் பாதை தொடங்கப்பட்டதும் அதற்கென ஒவ்வொரு தவணையாக இங்கே ஆட்களைக் கொண்டு வந்து குவித்ததிலும் இந்த அம்மையாருக்கு மிகப் பெரிய பங்குண்டு. தனது அடிச்சுவட்டில் தனது மருமகனையும் ஆள்கட்டுக் கங்காணியாகவும், சாலை நிர்மாணிப்பாளராகவும் தொழிலில் ஈடுபடுத்தி, தொழிலதிபராகவும் மாற்றிய பெருமை அந்த அம்மையாரையே சாரும். இருப்பினும் வரலாற்றில் எழுத்து வாயிலாக இவர்களைப் பற்றிய எந்தப் பதிவும் இல்லை. இருப்பினும் திருமதி மாரிமுத்து அம்மையாரின் மகள் செல்லத்தம்மாளைத் திருமணம் முடித்துப் பத்து காஜாவில் திரு. மலைபெருமாள் வாழ்ந்ததற்கான சான்றாக இன்றும் இருப்பது 1907 ஆம் ஆண்டு திண்ணைப் பள்ளியாக இவர் ஆரம்பித்து 1911 ஆம் ஆண்டு அரசாங்கத்தின் மேற்பார்வைக்கு உட்பட்ட பத்துகாஜா அரசாங்க ஆங்கில பள்ளியும் *Agatha Matayun* (1996)⁶ மற்றும் தற்போது 85 வயதாகும் திரு தனபாலன் அவர்களின் வாய்மொழி செய்திகளுமே நமக்கு மேற்சொன்ன இந்தத் தகவல்களை

உறுதிப்படுத்துகின்றன (தனபாலன், 2018)⁷. மாரிமுத்து அம்மாள் பரம்பரையின் நான்காவது தலைமுறையான திரு தனபாலன், உலகெங்கும் சிதறிக் கிடந்த திருவாட்டி மாரிமுத்து அம்மையார் வழி வந்த உறவுகளை ஒன்று திரட்டி, மிகப்பெரிய குடும்பம் என கின்னஸ் சாதனை செய்திருக்கிறார் என்பதும் குறிப்பிடத்தக்கது. குடும்ப உறவுகளின் மேலான தகவலுக்காகப் “பந்தம்” எனும் கையேடு ஒன்றினை இவர் அந்த ஒன்றுகூடலுக்காகத் தயாரித்திருக்கிறார் (தனபாலன், 2016)⁸. அதில் திருவாட்டி மாரிமுத்து அவர்களைப் பற்றி மேலே குறிப்பிடப்பட்டிருக்கும் அனைத்துத் தகவல்களும் ஆய்வாளருக்குக் கிடைத்தது.

புக்கிட் பெராபிட் சுரங்க ரயில் பாதை

ஈப்போவிலிருந்து பிளாங்கு நோக்கி ரயிலில் பயணம் செய்தவர்களுக்குப் புக்கிட் பெராபிட் சுரங்கப் பாதை நன்கு தெரிந்த ஒன்று. வடக்கு நோக்கி செல்லும் ரயில் பயணத்தில் மிக நீண்ட சுரங்க பாதை பயணமாகும் அது. மலையைச் சுரங்கப்பாதையாக மாற்றியமைத்தவர்கள் தென்னிந்திய மக்களே. மண்வெட்டி, உளி, கடப்பாறை போன்ற ஆயுதங்களால் சிறிது சிறிதாகச் செதுக்கி குடைந்தெடுத்த புக்கிட் பெராபிட் சுரங்க ரயில் பாதை 1905 ஆம் பயன்பாட்டிற்கு வந்ததாக வரலாறு கூறுகிறது. 2013 ஆம் ஆண்டு சூமார் 108 வருடங்களுக்குப் பின், இரட்டைத் தண்டவாள ரயில் திட்டத்தின் சீரமைப்பிற்காக இந்தச் சுரங்க ரயில் பாதை மூடப்பட்டதாகவும் துல்லியமான பதிவு உண்டு. ஆனால், அவ்விடத்திலேயே தங்கி, கொசு கடிக்கும், தூய்மையற்ற நீருக்கும், சுகாதாரமற்ற வாழ்வுக்கும் இடையே போராடி, காலரா நோய்க்கு ஏறக்குறைய 2000 பேர் செத்து வீழ்ந்து தண்டவாளங்களுக்கு உரமாகிப் போன வரலாற்றுத் தகவலை வாய்மொழியாக என்னுடன் பகிர்ந்து கொண்டவர் நாட்டின் பிரபல எழுத்தாளர் ஐயா சை. பீர் முகமது அவர்கள் (பீர் முகமது, 2018)⁹. ஒவ்வொரு ஆண்டும் கிட்டத்தட்ட ஆயிரத்து ஐநூறு தென்னிந்தியர்கள் ரயில் பாதை அமைக்கவென்றே இங்கு வரவழைக்கப்பட்டு, காட்டிலும், மேட்டிலும் மட்டுமல்ல, காட்டாறு சுழித்தோடும் பகுதிகளிலும் கடும் உழைப்பைச் சிந்தி தங்கள் இன்னுயிரைத் துறந்திருக்கிறார்கள் (Trimmer Tiffany, 2014)¹⁰.

கம்னியுஸ்டுகளும் ரயில் பாதை விபத்துகளும்

ரயில் பாதை அமைக்கும் பணி ஓரளவு வெற்றிப் பெற்று நாடு முழுக்க ரயில் சேவை சரளமாகிக் கொண்டிருந்த காலக்கட்டத்தில்தான் இரண்டாம் உலகப்போரும் அதனையடுத்து நாட்டிற்குள் ஜப்பானியர் படையெடுப்பும் நடந்தது. அந்நிய நாடுகளை கைப்பற்றுவதே அங்கிருக்கும் இயற்கை வளங்களை கொள்ளையடிக்கவும் ஆளும் எல்லையை விரிவுபடுத்தவும் தானே. இரண்டாம் உலகப் போரில் ஜப்பானியரின் வெற்றிக்குப் பின் மலாயாவிலிருந்த கனிமப் பொருட்களும் உற்பத்தி பொருட்களும் ஜப்பானுக்குக் கொண்டுசெல்லப்பட்ட உண்மையையும் நாம் இங்கே சொல்லத்தான் வேண்டும். மேற்கத்திய நாடுகளுக்கு மிகவும் தேவைப்பட்ட கச்சாப் பொருட்களும், கனிமப்பொருட்களும் மலாயாவில் நிறைய உற்பத்தியாகிக் கொண்டிருந்தன. 1939ஆம் ஆண்டுகளில் உலகிற்குத் தேவைப்படும் ரப்பரில் நாற்பது விழுக்காட்டினை மலாயா உற்பத்தி செய்திருக்கிறது. அதே நேரத்தில் உலக பயன்பாட்டிற்கான அறுபது விழுக்காடு ஈயத்தையும் மலாயா மண் அள்ளி வழங்கியிருக்கிறது (அருண், 2015)¹¹. அடுத்தக் கட்ட முயற்சிதான் ஆளும் எல்லையை விரிவு படுத்துதல். அதற்காக ஜப்பானியர்கள் மேற்கொண்ட முயற்சிதான் மரண சயாம் பர்மா

ரயில்பாதை! ஜப்பானிய ஜெனரல் சயாமிலிருந்து பர்மா வரை ரயில் பாதை அமைத்து விட வேண்டும் எனும் வெறியில், தோட்டப்புறத்தில் பால்மரம் வெட்டிக்கொண்டிருந்த அப்பாவி மக்களைக் கொண்டு சென்று காலராவுக்குப் பலி கொடுத்த துயர வரலாற்றை நடத்திக் காட்டிக் கொண்டிருக்கும் போதே, ஜப்பானியர்களுக்கு எதிராகத் தோன்றிய கம்னியுஸ்டுகளால், ரயில்வே தொழிலாளர்கள் பட்டத் துயரமும் இன்றுவரைப் பரவலாக யாராலும் அதிகம் அறியப்படாத ஒன்று.

போர்க்காலத்தில் சரக்கு வண்டிகள் மட்டுமே ஓடிக்கொண்டிருந்த நேரத்தில், காட்டில் மறைந்திருந்து ஜப்பானியர்களை எதிர்த்த கம்னியுஸ்டுகளுக்கு உணவு பற்றாக்குறை ஏற்பட்டிருந்தது. அவர்களுக்கிருந்த ஒரே வாய்ப்பு உணவு பொருட்களை ஏற்றிச் செல்லும் சரக்கு வண்டிகளைச் சூறையாடுவதுதான். அவற்றைக் குறி வைத்தே தண்டவாளங்களில் வெடி வைத்து ரயில் பெட்டிகளைத் தடம் புரள வைத்திருக்கின்றனர். ஒரு சில மலாய் மொழி எழுத்தாளர்களால் உருவாக்கப்பட்டிருக்கும் மலாயா ரயில் பாதை வரலாற்று நூல்களிலும், இணைய எழுத்தாளர்களின் வலைப்பூக்களிலும், பத்திகளிலும், இந்த விபத்துக்கள் பற்றிய செய்திகள் காண கிடைத்தாலும், யாரும் சரியான எண்ணிக்கையைத் தரவில்லை. ஒரு சிலர் 13 என்றும் சிலர் ஐம்பதற்கும் மேல் எனவும் முன்பின் முரணாகத் தந்திருக்கும் எண்ணிக்கையை இங்கே உறுதிப்படுத்த முடியவில்லை.

பக்கிரிசாமி சதாசிவத்தின் மாதாந்திர சம்பள போராட்டம்

சுதந்திர மலேசியாவில், ரயில்வே துறை ஊழியர்களுக்கு நாட் சம்பளத்திற்குப் பதில் மாதாந்திர ஊதியம் வழங்கப் பட வேண்டுமென அரசாங்கத்திற்குக் கோரிக்கை வைக்கப்பட்டு, 1962ஆம் வருடம் டிசம்பர் திங்கள் 23 ஆம் நாள் நாடு தழுவிய நிலையில் 23 நாட்கள் நீடித்த வேலை நிறுத்த போராட்டம் ஒன்று ஆரம்பமாகியது. அதை வெற்றிகரமாக நடத்தி, ரயில்வே துறையில் பணியிலிருந்த ஊழியர்கள் அனைவரும் மாதாந்திர ஊதியம் பெறும்படி செய்த வரலாற்று நாயகன் “ரம்” என்றழைக்கப்பட்ட ரயில்வே ஊழியர் சங்கத்தின் தலைமைச் செயலாளராகப் பொறுப்பேற்றிருந்த திரு.பக்கிரிசாமி சதாசிவம் அவர்களாகும். அன்னார் ரயில்வே ஊழியர்களின் நலனில் காட்டிய ஈடு இணையில்லாத அக்கறையின் விளைவு அப்போராட்டம் நியாயமானதே என நாட்டின் முதலாம் பிரதமர் துவாங்கு அப்துல் ரஹ்மான் அவர்கள் மனப்பூர்வமாக ஒப்புக் கொண்டார் என்பதோடு முடிந்து விடாமல், நீதிமன்றத்திலும் சாதகமான தீர்ப்பு வழங்கப்பட்டது. அன்றைய ரயில்வே ஊழியர்கள் மாதாந்திர ஊதியம் பெற்றதோடு, ஓய்வூதியமும் பெற இந்த தீர்ப்புச் சாதகமாக இருந்தது. காலஞ்சென்ற திரு.பக்கிரிசாமி பற்றிய இத்தகவல்கள் நமது நாட்டின் மூத்த பத்திரிக்கையாளர் திரு. எம். துரைராஜ் ஐயா அவர்கள் பொறுப்பேற்று நடத்திய இதயம் இதழில் நேர்காணலாகப் பிரசுரமாகியது (துரைராஜ், 2018)¹². அன்னாரின் மறைவிற்குப் பின், அவரது குடும்பத்தாரால் வெளியிடப்பட்ட சிறிய கையேடான “THE TIMES AND LIFE OF SATHASIVAM PACKIRISAMY” எனும் நினைவேந்தல் மலரில் இந்த நேர்காணலும் இடம்பெற்றிருக்கிறது (தனபாலன், 2018)⁷.

மலேயன் ரயில்வேயில் யுரோஷியன் (ஐரோப்பிய ஆசிய கலப்பினத்தவர்) பங்களிப்பு

தென்னிந்தியர்களைப் போன்றே தங்கள் இன்னுயிரை மலாயாவின் ரயில் பாதைக்கு ஈந்த இன்னொரு சாரார் சட்டைக்காரர்கள் என்றழைக்கப்படும் யுரோஷிய இனத்தவர்கள். அந்நாளில்

ரயில் ஓட்டுனர்களாக இருந்தவர்கள் அனைவரும் சட்டைக்காரர் இனத்தவரே. ரயில் ஓட்டுனராவதற்குக் கல்வியறிவும் ஓடு பாதைகள் மற்றும் சமிக்ஞைகள் குறித்த தெளிவும் தேவை. அது மட்டுமின்றி ஆங்கில மொழியறிவும் பெற்றவர்களாக அவர்கள் இருந்தும் ஒரு காரணம். நெருக்கடி காலத்தில் இங்கு நடந்த வெடிவிபத்துக்களைப் பற்றிய குறிப்புகளில் விபத்துக்களில் ஏற்பட்ட உடல் உயிர் சேதங்கள் பற்றிய தகவல்கள் இல்லாத காரணத்தால் இங்கே பதிவு செய்ய இயலவில்லை.

முடிவுரை

கிட்டத்தட்ட 133 ஆண்டுகள் பழமை வாய்ந்த நாட்டின் ரயில் சேவை வரலாற்றில், முதன் முதலில் மலாயாவிற்கு ரயில் பாதை அமைக்க தென்னிந்தியர்களைத் தருவித்தவர்களைப் பற்றிய தகவல் மட்டுமல்ல, ரயில் பாதை அமைக்கும் பணியில் தங்கள் வியர்வை, ரத்தம், உயிர் அனைத்தையும் சிந்திய மக்களின் வரலாற்றினையும் தெளிவான முறையில் எங்கேயும் காணமுடியாதது வருத்தத்திற்குரிய செய்தி என்றால், நமது இளைய தலைமுறையினர் இதைப் பற்றிய எந்தத் தெளிவுமின்றி இருப்பது வியப்பையும் வேதனையையும் ஒருங்கே அளிக்கிறது.

ஆங்கிலம் மற்றும் மலாய்மொழிகளில் சில புத்தகங்கள் மலாயா ரயில் சேவை வரலாற்றினைத் தொட்டு எழுதப்பட்டிருந்தாலும், அவை ஆங்கிலேயர்களின் ரயில் பாதை சாதனையையும், முதல் ரயில் வெள்ளோட்டத்தினையும் ஏனைய தகவல்களையும் பேசும் அளவில், கிஞ்சிற்றும் தென்னகத்தொழிலாளர்கள் பற்றி பேசாதது மிகப் பெரிய குறை.

மேலும், தமிழ்மொழியில் மலேயன் ரயில் பாதை குறித்த வரலாற்று ஆய்வு நூல் எதுவும் பயன்பாட்டில் காணக்கிடைக்காததும் வருத்தத்திற்குரியதே. இந்தக் குறையினை களையும் பொருட்டும் எதிர்கால தலைமுறையினருக்கு தகவல் களஞ்சியமாகவும், சரியான விடயங்களை ஆதார பூர்வமாக அளிக்கும் ஒரு பதிவாகவும் இருக்கும் வண்ணமும், தமிழில் மலாயா ரயில் பாதை வரலாற்று நூலினை உருவாக்கும் முயற்சியின் அடிப்படையிலும் இந்த ஆய்வினை மேற்கொள்ள வேண்டியது அவசியமாகிறது.

மேற்கோள் நூல்கள்

1. Nandini, B. (2017). *Lifestyle: Ancient times to modern days: A brief history of Indian migration to Malaysia*. <http://says.com/my/lifestyle/the-history-of-indian-migration-to-malaysia>.
2. Swami Satyananda. (2013). *Malaya History (மலாயா சரித்திரம்)*. Kuala Lumpur: Uma Publications.
3. Dick, H. & Rimmer, P. (2003). *Cities, transport and communications*. UK: Palgrave Macmillan.
4. Sin Chew Daily - Translated by Soong Phui Jee Wi. (2014). *Story Behind the first railway of Malaysia*. <http://www.mysinchew.com/node/94363>

5. Harris, H. G. & Willbourn, E. S. (1940). *Mining in Malaya*. London: The Malayan Information Agency.
6. Agatha Matayun (1996). *Saga of a pioneering family*. Kuala Lumpur: Sunday Star April 28, 1996
7. Tanabalan. (2018). Interview (நேர்காணல்): Penang, 5.01.2018.
8. Tanabalan (2016). *Relation* (பந்தம்). Kuala Kangar: Kudumba Publications.
9. Bir Muhamad, S. (2018). Interview (நேர்காணல்) : Kuala Lumpur, 10.02.2018.
10. Trimmer Tiffany. *Bring in Outsiders Who Will Do the Work: Migration and British Malaya's Imperial Labor Hierarchy, 1900-1930*. World History Connected 11.3 (2014): 42 pars. <http://worldhistoryconnected.press.uillinois.edu/11.3/forum_trimmer.html>.
11. Arun, S. (2015). *Siam Bernam Death Railway Line* (சயாம் பர்மா மரண ரயில்வே பாதை). Klang: TAMILOSAI Publications.
12. Durairaj, M. (2018). Interview (நேர்காணல்): Kuala Lumpur, 10.02.2018.

Citation in Tamil

மாங்களகௌரி, பெ. (2018). தென்னிந்தியர்களின் பங்களிப்பில் மலேயன் ரயில்வே. *மூவாலிம் சமூக அறிவியல் மற்றும் மனிதவியல் ஆய்விதல்*, 2(3), 220-227.

Citation in Tamil @ Romanised

Mangalagowri, P. (2018). Tenninthiyarkalin panggalippil Malayan Railway. *Muallim Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(3), 220-227.

Citation in English

Mangalagowri, P. (2018). Contribution of South Indian laborers in the growth of Malayan Railways. *Muallim Journal of Social Sciences and Humanities*, 2(3), 220-227.