

இந்தியப் பயணத்தின் இறுதியில் தாம்ரலிப்தி துறைமுகத்தில் கப்பலேறி இலங்கை, ஜாவா வழியாகத் தாயகம் திரும்பினார்.

யுவான்கவாங் : இவர் கி.பி. 630 முதல் 644 முடிய இந்தியாவின் பல பகுதிகளைப் பார்வையிட்டார். 'பயணிகளின் இளவரசர்' எனும் பெருமையைப் பெறும் இவர் சீனாவிலிருந்து புறப்பட்டுத் தாஷ்கண்ட், சாமாக்கண்ட் ஆகியவற்றைக் கடந்து காந்தாரம் சென்றார். பின்னர் கபிலவஸ்து, காசி, குசிநகரம், கயா முதலான புனிதத் தலங்களை வழிபட்டு, ஆசியாவின் புகழ்மிகு பல்கலைக்கழகமான நாளந்தாவில் தங்கிப் படித்துப் பின்னர் தமிழகத்தின் காஞ்சி மாநகர் வரையில் பயணம் செய்தார். இவர் எழுதிய நூல் 'சியூகி' ஆகும். இதில் இவரது பயணம் பற்றிய பல சுவையான செய்திகள் இடம் பெற்றுள்ளன.

சிட்கிஸ் எனும் சீனப்பயணி கி.பி. 672 - 688 க்கும் இடைப்பட்ட காலத்தில் இந்தியாவில் பயணம் செய்து தான் கண்டவற்றையும் கேட்டவற்றையும் எழுதி வைத்துள்ளார்.

உரோமானியரும் பண்டைக்காலப் பயணங்களும்

உலகப்பயண வரலாற்றில் உரோமானியர்களுக்குத் தனித்ததோர் இடமுண்டு. மகிழ்ச்சிக்காகவே பயணம் மேற்கொண்டோருள் உரோமானியர் முதன்மை வகிக்கின்றனர். உரோமாபுரியைக் கோநகராகக் கொண்ட உரோமானியப் பேரரசில், செய்தித் தொடர்புச் சாதனங்கள் வளர்ச்சிப் பெற்றிருந்தன. அதே சமயத்தில் பயணிகளுக்குப் பாதுகாப்பும் இருந்தன. எனவே மக்கள் பயமின்றி இன்பப் பயணம் மேற்கொண்டனர். அடுத்து, நாட்டில் அமைதி நிலவியது. நல்ல தரமான சாலைகளும் பாலங்களும் அமைக்கப்பட்டிருந்தன. எனவே சுற்றுலாப் பயணம் வளர்ச்சி பெற்றது. இவர்கள் தமது பயணக் குறிப்புகளைப் பாப்பிரஸ் எனும் வாழைத்தண்டுத் தாள்களில் (Papyrus scrolls) எழுதிப் பாதுகாத்தனர். இக்குறிப்புகளைக் கொண்டு உரோம் நாட்டின் வணிக வழிகளின் பெயர்களையும், ஓர் இடத்திற்கும் மற்றோர் இடத்திற்கும் இடையில் உள்ள தூரத்தையும் அவற்றைக் கடந்து செல்ல ஆகும் நேரத்தையும் அறியமுடிகின்றது.

இவர்கள் வீரமிக்க குதிரை வீரர்கள், ஒரே நாளில் நூற்றுக் கணக்கான கி.மீ. தூரத்தைக் குதிரை மூலம் கடந்தனர். எகிப்தில் உள்ள பிரமாண்டமான பிரமிடுகளையும் கிரேக்க நாட்டு ஒலிம்பிக் போட்டிகளையும், மத்திய தரைக் கடற்பகுதிகளில் இருந்த திருக்கோயில்களையும் கண்டுக்களிக்க இவர்கள் பயணம் மேற்கொண்டனர்.

பேராசிரியர் ம. இரா. தங்கமணி

மருந்து நீர் ஊற்று : உரோமானியர்கள் இன்பச் சுற்றுலாவிற்கு முக்கியம் அளித்தனர். எனவே மூலிகைகள் கலந்த நீரில் குளிப்பதற்காகவும் தூயநீரை அருந்துவதற்காகவும் அருவிகளைத் தேடிச் சென்றனர். நோயைக் குணப்படுத்தும் நீர்நிலைகளுக்கும் சென்று வந்தனர். 'ஸ்பாஸ்' என்றழைக்கப்படும் கடற்கரை ஓர இடங்களில் இன்பப் பொழுது போக்கினர். பின்னர் ஆங்கே மருத்துவமனைகளையும் நிறுவி, நோயைக் குணப்படுத்தினர். இப்பகுதி சுற்றுலா மையமாகவும் பயன்பட்டது. மருந்து நீருற்றுக் கேந்திரங்களை இவர்கள் ஏற்படுத்தினர்.

ஜூலியஸ் சீசரின் படையெழுச்சி : உலகப் புகழ் பெற்ற மாபெரும் வீரர்களுள் ஒருவராகத் திகழ்ந்த ஜூலியஸ் சீசர் மாபெரும் படையெடுப்பாளர். இவர் தமது படையெடுப்பின் நிகழ்ச்சிகளை ஆவணங்களில் குறித்து வைத்துள்ளார். இவரது படையெடுப்பின் போது சந்தித்த மன்னர், மக்கள், வீரர், இடங்கள், நிகழ்ச்சிகள் ஆகியவை பற்றிய செய்திகளையும் குறித்து வைத்தார். படையெடுப்பின் போது பெற்ற வெற்றிகளை, இவர் அவ்வப்போது உரோமாபுரியில் மக்கள் கூடுமிடங்களில் அறிவிப்புப் பலகையில் எழுதி வைக்க ஆணையிட்டார்.

உரோமானியப் பேரரசு முழுவதையும் பின்னிப் பிணைத்த நெடுஞ்சாலைகள் அவர்களது பயணத்தை எளிதாக்கின. இவர்கள் நிறுவிய கடலோரப் பொழுது போக்கிடங்களில் தங்கியிருப்போரின் பொழுது போக்கிற்காக விளையாட்டுப் போட்டிகள், நாடகங்கள், விழாக்கள், வேட்கைகள், கேளிக்கைகள் நடத்தப் பெற்றன.

கி.பி. முதலாம் நூற்றாண்டிற்குப் பின்னர் உரோம் நாட்டில் சுற்றுப் பயணங்கள் ஆடம்பரச் செயலாக மாறின. மக்கள் கோச்சு வண்டிகளில் பயணம் செய்தனர். சரக்குக் கப்பல்களில் பயணியர் அயல்நாட்டுப் பயணம் மேற்கொண்டனர். உரோமானியர் அயல் நாடுகளுடன் போர் தொடுத்த போது, வீரர்கள் பலர் கப்பல்களில் பயணம் செய்ததாகக் குறிப்புகள் கூறுகின்றன.

உரோமானியரும் தென்னிந்தியாவும் : பண்டைக் காலத்தில் உரோம் நாட்டு வணிகர்கள் அரசு ஆதரவுடன் தென்னிந்தியாவுடன் வாணிகம் புரிந்து வந்தனர் என்பதனை நாணயச் சான்றுகளாலும் அகழாய்வுச் சான்றுகளாலும் அறிகிறோம். தமிழ்நாடு, ஆந்திரம், கேரளம், கர்நாடகம் ஆகிய தென்னிந்திய அரசுகளுடன் உரோம் நாட்டினர் வாணிகத் தொடர்பு கொண்டிருந்தனர் என்பதனை ஆங்குக் கிடைத்துள்ள உரோமானியக் காசுகளால் அறியலாம்.

உரோமானியர் தமிழகத்துடன் வணிக உறவு கொண்டிருந்தனர் என்பதனை நாணயச் சான்றுகளாலும், அகழாய்வுச் சான்றுகளாலும் சங்க இலக்கியச் சான்றுகளாலும் அறியலாம். கி.மு. 31 முதல் கி.பி. 218 முடிய இவ்வணிகம் சிறந்திருந்தது என்பதனைத் தமிழ்நாட்டில் கிடைத்துள்ள உரோமானிய பொன், வெள்ளி, செப்பு நாணயங்களாலும் அகழாய்வில் கிடைத்துள்ள அரிட்டைன், ஆம்போரா, ரௌலட்டட் போன்ற உரோமானியப் பாணை ஓடுகளாலும் அறியலாம்.

பாண்டிச்சேரி அருகிலுள்ள அரிக்கமேடு அகழாய்வில் உரோமானியக் குடியிருப்பு இருந்ததற்கான சான்றுகள் கிடைத்துள்ளன. அழகன்குளம் அகழாய்வினாலும் உரோமானிய - தமிழக வணிக உறவு புலனாகிறது. அகஸ்டஸின் ஆட்சிக் காலத்தில் (கி.மு. 27 - கி.பி. 14) தமிழகத்துடனான வாணிகம் உச்ச நிலையில் இருந்தது.

கி.பி. 217 இல் கரகல்லா (Caracalla) கி.பி. 193 - 217) இறந்த பின்பு தமிழக - உரோம வாணிபமும் வீழ்ந்தது. கி.பி. நான்காம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியிலிருந்து இவ்வாணிபம் மீண்டும் மலர்ந்தது என்பதனை கரூர், மதுரை, சிரிலங்கா ஆகியவற்றில் அதிக அளவில் கிடைத்துள்ள உரோமானிய செப்பு நாணயங்களால் அறியலாம். களப்பிரர்காலத்தில் (கி.பி. 300 - 600) தமிழகத்தில் உரோமானியரது வாணிபம் சிறந்திருந்தமை விந்தைச் செய்தியாகும். எனவே களப்பிரர் உரோம வாணிகத்தை ஆதரித்தனர் போலும்.

மாபெரும் உரோமானியப் பேரரசும் கி.பி ஐந்தாம் நூற்றாண்டில் வீழ்ச்சியுற்றது. இதன் விளைவாக ஐரோப்பாவில் பயணங்களின் வளர்ச்சியும் தடைப்பட்டது. இன்பச் சுற்றுலா செல்வதும் குறைந்தது. உலக வணிகமும் பெருகவில்லை. இவ்வாறு பண்டைக் காலத்தில் வாணிகம், சமயம், வீரதீர விளையாட்டு மருத்துவம், புதிய நாடுகளைக் கண்டறியும் ஆர்வம் முதலான நோக்கங்களுக்காகப் பயணங்கள் வளர்ந்தன.

ஐரோப்பிய நாட்டுப் பயணியர் : வாஸ்கோடாகாமாவால் இந்தியாவிற்குப் புதுவழி கண்டுபிடிக்கப்பட்டதன் விளைவாக, ஐரோப்பிய நாட்டின் பல பகுதியைச் சேர்ந்தோர் இந்தியாவிற்குப் பயணம் மேற்கொண்டனர். இவர்களுள் நிக்கோலோ கொண்டு குறிப்பிடத் தக்கவர் ஆவார். இத்தாலிய நாட்டைச் சேர்ந்த இவர், விசய நகர அரசைப் பற்றி விரிவாக எழுதியுள்ளார். போர்த்துகீசிய வணிகர்களான பீயஸ், நூனிஸ் ஆகிய இருவரின் குறிப்புகள் பல சுவையான செய்திகளைக்

பேராசிரியர் ம. இரா. தங்கமணி

கொண்டுள்ளன. அப்துல் ரசாக்கின் குறிப்புகளும் விசய நகர மக்கள் வாழ்க்கையைப் படம் பிடித்துக் காட்டுகின்றன. ஐரோப்பிய நாடுகளில் இருந்து கிறித்துவ சமயத்தை இந்தியாவில் பரப்ப வந்த பாதிரிமார் பலர் இந்திய அரசியல், சமூக நிலைபற்றிப் பல குறிப்புகள் எழுதியுள்ளனர். இவை கி.பி. 17 ஆம் நூற்றாண்டின் தமிழக அரசியலை விவரிக்கின்றன. ராபர்ட் டி நொபிலி, சீகன் பால்க் முதலான சமயப் பரப்புநரின் கடிதங்கள் தமிழரின் சமூக வாழ்க்கையை விரித்துக் கூறுகின்றன. வீரமாமுனிவரின் இலக்கியப் படைப்புகள் தமிழ் மக்களின் வாழ்க்கைச் சித்திரங்களே ஆகும்.

ஆ. இடைக்காலம்

ஊரோமானியப் பேரரசின் வீழ்ச்சிக் காலத்திலிருந்து (கி.பி. 5 ஆம் நூற்றாண்டு), மறுமலர்ச்சிக் காலம் வரையிலான காலம் ஐரோப்பாவில் இடைக்காலம் என்றே கருதப்பட்டது. ஐரோப்பிய நாடுகள் அனைத்தும் இக்காலக் கட்டத்தில் திருச்சபையின் அதிகாரத்திற்கு உட்பட்டே செயல்பட்டன. எனவே இக்காலத்தில் புதிய கடல் வழிகள் புதிய போக்குவரத்து வசதி, புதிய சிந்தனை, தோன்றவில்லை. இதன் விளைவாகச் சுற்றுலாவும் வளர வழியில்லை.

இடைக்காலம் பக்திக் காலம்; ஆன்மிக ஆர்வம் மிகுந்த காலம். எனவே சமய புனிதப் பயணங்கள் மட்டுமே அன்று மேற்கொள்ளப்பட்டன. அடுத்து புதிய நாடுகள் கண்டறியப்பட்டதாலும், கி.பி. 15 ஆம் நூற்றாண்டில் மறுமலர்ச்சியின் தோற்றத்தாலும் கிறித்துவ சமய போதகர்களின் முயற்சியாலும் இடைக்காலத்தில் பயணங்கள் வளர்ச்சி பெற்றன.

அடுத்து இக்காலக் கட்டத்தில் நிலமானியப் பிரபுக்கள் தமது வீரர்களுடன் மதத் தொடர்பான இடங்களுக்குப் பயணம் மேற்கொண்டனர். பிரபுக்களின் பிள்ளைகள் அயல்நாட்டு அரச சபைகளில் கல்வி கற்பதன் நிமித்தமும், நண்பர்கள் சுற்றுலா நிமித்தமும் மாணவர்கள் கல்வி கற்றல் பொருட்டும் சென்றனர்.

இடைக்காலப் பயணிகள் (Medieval Travellers)

இடைக்காலப் பயணியருள் பெஞ்சமின் டுடேலா, இயின் பரூட்டா, பிமெண்டோ, போகர், மார்க்கோ போலோ, மாண்டிகாரினோ ஜான், நிக்கோலா டி கொண்டி, பீயஸ், நூனிஸ், சர்தாமஸ் ரோ, ஹாக்கின்ஸ், நிகிடின், பெர்னியர், டாவர்னியர், பிரான்சிஸ்கோ, பிரான்சிஸ், சேவியர், டி நொபிலி, பெல்சார்ட் ஆகியோர் குறிப்பிடத் தக்கவர் ஆவர். இவர்களது

பயணங்கள் பற்றியும் பயணக் குறிப்புகள் பற்றியும் தனித்தனியாகக் காண்போம்.

பெஞ்சமின் டுடேலா (BENJAMIN OF TUDELA) : கீழைநாடுகளைப் பார்வையிட்ட இடைக்காலப் பயணியருள் பெஞ்சமின் டுடேலாவே முன்னவர் ஆவார். யூத அறிஞராகிய இவர், கி.பி. 1160 இல் சரகோசா, என்னுமிடத்திலிருந்து புறப்பட்டு, ஏறத்தாழ பதின்மூன்று ஆண்டுக் காலம் ஐரோப்பா, பாரசீகம், இந்தியா முதலான நாடுகளில் சுற்றுப்பயணம் செய்தார். ஆங்கு குடியிருந்த யூதர்களைப் பற்றிய விவரங்களை எழுதியுள்ளார். மேலும் தான் சென்ற இடங்களின் பூகோள அமைப்புகளைப் பற்றியும் தமது குறிப்பில் விவரிக்கிறார்.

இபின் படுடா (IBN BATUTAH) : இவர் இஸ்லாமிய மூர் இனத்தைச் சார்ந்தவர். மொராக்கோ நாட்டவர். கி.பி. 1304 ஆம் ஆண்டு டாஞ்சியர் என்ற இடத்தில் பிறந்தார். இவர் தனது 22 ஆம் வயதில் சொந்த ஊரை விட்டுப் புறப்பட்டு ஏறத்தாழ முப்பதாண்டுக் காலம் தொடர்ந்து பயணம் செய்தார். ஆப்பிரிக்கா மேற்கு ஆசியா வழியாக கி.பி. 1333 இல் இவர் இந்தியாவிலுள்ள சிந்துப் பகுதிக்குச் சென்றார். அடுத்து இந்தோனேசியா, சீனா, மாலத்தீவு, சிரிலங்கா, முதலான நாடுகளுக்கும் பயணம் செய்தார். இவர் மொத்தம் 17,000 மைல்கள் பயணம் மேற்கொண்டார். மெக்காவிற்குப் புனிதப் பயணம் செய்தார். 'ரெஹலால்' எனும் நூலில் இவரது பயண அனுபவங்கள் கூறப்பட்டுள்ளன.

இந்தியாவில் நீண்ட காலம் தங்கியிருந்த இவர் இந்திய நாட்டின் இயற்கை வளங்கள் தொழில்கள், மக்கள் வாழ்க்கை, பழக்க வழக்கங்கள் ஆகியவற்றைப் பற்றி எழுதியுள்ளார். முகமது பின் துக்ளக் டில்லியில் சுல்தானாக ஆண்ட போது இவர் அரசு விருந்தினராக இருந்தார். கி.பி. 1342 இல் முகமது பின் துக்ளக் சீனாவிற்கு அனுப்பிய தூதுக் குழுவில் இவரும் இடம் பெற்றார்.

மார்க்கோபோலோ (MARCOPOLO) : இடைக்காலப் பயணியருள் மிக்க புகழ் பெற்றவர். மார்க்கோ போலோ ஆவார். கி.பி 1254 இல் இத்தாலியில் உள்ள பெனிங் நகரில் பிறந்த இவர் தனது தந்தையாரைப் போல் (நிக்காலோ போலோ) பயணம் செய்வதில் பேரார்வம் மிக்கவர். கி.பி. 1271 இல் தந்தையும் மகனும் இணைந்து பாரசீகம், ஆப்கானிஸ்தானம் என்னும் நாடுகளுக்குப் பயணம் செய்தனர். இவர்களது பயணம் பாமீர் பீடபூமி வழியாகத் தொடங்கியது. அடுத்து சீனாவிற்குச் சென்று ஆங்கு இருபது ஆண்டுகள் தங்கி சுற்றுப்பயணம் செய்தார். பின்னர் தனது நாடு திரும்பினார். வரும்

வழியில் இவர் இந்தியா, ஜாவா, சுமத்ரா முதலான நாடுகளுக்குப் பயணம் மேற்கொண்டார்.

தென்னிந்தியாவிலுள்ள மலபாருக்குப் பயணம் செய்த இவர், பாண்டிய நாட்டைப் பற்றியும் பாண்டியரின் ஆட்சி முறை பற்றியும் விரிவாக எழுதியுள்ளார். தென்னிந்தியப் பறவைகள், விலங்குகள், ஆகியவை பற்றியும் விளைபொருள்களைப் பற்றியும் குறித்துள்ளார். கொல்லம், காயல், குமரி ஆகியவை பற்றியும் இவர் பல அரிய செய்திகளைச் சேகரித்துக் கூறுகிறார். இலங்கையில் கிடைக்கும் வைரம், மாணிக்கம், மரகதம் முதலான விலையுயர்ந்த கற்களைப் பற்றியும் விவரிக்கிறார்.

இவரது “பயணக் குறிப்புகள்” என்னும் நூல் பிற்காலப் பயணிகளுக்கு மிகச் சிறந்த வழிகாட்டியாக விளங்குகிறது. ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கும் தூரக்கிழக்கு நாடுகளுக்கும் நேரடித் தொடர்பை முதன் முதலில் ஏற்படுத்திய பெருமை இவரையே சாரும். இவரது பயணங்கள் வணிக நோக்கம் கொண்டவை.

வேறு சில பயணியர் : கி.பி. 13 ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதிக் கட்டத்தில் இந்தியாவிற்கு வருகைதந்த ஐரோப்பியப் பயணியருள் பிரான்சிஸ்கோப்ரியர் ஜான்மாண்டே கொரினோ- (FRANCISCO FRIAR John of Monte Corrino) ஒருவராவர். கி.பி. 16, 17 ஆம் நூற்றாண்டுகளிலும் பல ஐரோப்பிய சந்நியாசிகளும், பயணிகளும் வீரதீர்ப்பயணிகளும் (Adventurers) அறிவைத்தேடி இந்தியாவையும் மற்ற பகுதிகளையும் பார்வையிட்டனர்.

இந்தியப் பயணியர்

போகர் (போகநாதன் கி.பி. 1550 - 1625)

தமிழ்நாட்டின் பழனிமலை அடிவாரத்தில் உள்ள வைகாஷ்வரில் பிறந்த இவர் 18 சித்தர்களுள் ஒருவர். காலங்கிநாதரின் மாணவர். இவர் யோகம், மருத்துவம், பயணம், தர்க்கம், சாத்திரம், வேதம், காவியம் ஆகியவை பற்றி இருபதிற்கும் மேற்பட்ட நூல்களை இயற்றியுள்ளார்.

இவர் இந்தியாவின் பல பகுதிகளுக்கும் பயணம் செய்தவர். சிரிலங்கா, கடாரம், (மலேசியாவின் ஒரு பகுதி) உரோம், அட்டத் தீவுகள், எருசலேம், மெக்கா, பாரிஸ், கிரீன்லாந்து, சீனா, ஆப்பிரிக்க நாடுகள், வடக்கு சைபீரியா, யுரேசியா, மங்கோலியா, சுமத்ரா, சிக்கிம், நேபாளம் முதலான நாடுகளுக்குப் பயணம் செய்துள்ளார்.

சீனம், தமிழ், சமஸ்கிருதம், மற்றும் தென்னிந்திய மொழிகளில், இவர் பாண்டித்யம் பெற்றிருந்தார். இவரது சீன அனுபவங்கள் படிக்கப் படிக்கத் தெவிட்டாதவை.

தயாநந்தர் "இராமாநந்தரும், சைத்தன்யரும் ஆரிய சமাজத்தைத் தோற்றுவித்த தயானந்தரும் ஊர் சுற்றும் தர்மத்தைப் பின்பற்றியவர்களே" என்று இராகுல் சாங்கிர்த்தியாயன் கூறுகிறார். ஊர் சுற்றி என இவர் குறிப்பிடுவது சுற்றுலாப் பயணிகளைத்தான்.

இ. தொழிற் புரட்சியும் சுற்றுலா வளர்ச்சியும் (Industrial Revolution and Tourism Development)

கி.பி. பதினெட்டாம் நூற்றாண்டில் வெடித்த தொழிற்புரட்சி தொழில்துறையில் மட்டுமின்றி மனிதவாழ்வின் பல்வேறு அம்சங்களிலும் மாபெரும் மாற்றத்தை உருவாக்கியது. இங்கிலாந்தில் முதற்கண் தொடங்கி பின்னர் ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கும் அமெரிக்காவிற்கும் பரவிய இப்புரட்சி, தொழில் நுட்பத்துறையில் மாபெரும் சாதனைகளைப் படைத்தது. இதன் விளைவாக சுற்றுலாத்துறையிலும் புரட்சி தோன்றியது. போக்குவரத்துத் துறையில் ஏற்பட்ட அதிரடி முன்னேற்றம், சுற்றுலா வளர்ச்சிக்கு வித்திட்டது. பணம் படைத்தவர்களும் ஓய்வு கிடைத்தவர்களும் இன்பச் சுற்றுலா செல்வதில் பெருநாட்டம் கொண்டனர்.

தொழிற்புரட்சி, சமூகப் பொருளாதாரத்துறைகளில் மாற்றங்கள் நிகழக் காரணமாக இருந்தது. நீண்ட நேர உழைப்பு, சுகாதார வசதியற்ற தொழிற்சாலை, ஏழ்மையான வாழ்வு - இவை தொழிலாளர்களைச் சிந்திக்கத் தூண்டின. தொழிலாளர் வாக்கம் என்னுமோர் புதிய சமுதாயப் பிரிவு உண்டானது. நகர வாழ்க்கை நகர வாழ்க்கையாக மாறியது. விலைவாசியும் ஏறியது; மக்கள் தொகையும் பெருகியது. மாசுபடிந்த தொழிற்சாலைகளில் மணிக்கணக்காக உழைத்து உழைத்து அலுத்துப்போன தொழிலாளர்கள் ஓய்வை விரும்பினர். இந்த நச்சுச் சூழலிலிருந்து விடுதலை பெற்று, இயற்கையெழில் மிக்க இடங்களுக்குச் சென்று வருவது தொழிலாளர் வாழ்வில் இன்றியமையாததாக ஆகிவிட்டது.

ஊதியத்துடன் கூடிய விடுமுறை (Paid Holiday)

தொழிற்புரட்சியின் குறிப்பிடத்தக்க விளைவுகளுள் தொழிற்சங்கங்களின் தோற்றமும் ஒன்றாகும். இவை தொழிலாளர்களின் உரிமைகளுக்காவும் நலன்களுக்காகவும் முனைந்து போராடியது. இப்போராட்டங்களின் விளைவாகத் தொழிலாளர்கள் ஊதியத்துடன் கூடிய

பேராசிரியர் ம. இரா. தங்கமணி

விடுமுறையைப் பெற்றனர். இச்சலுகை தொழிலாளர்கள் சுற்றுலா செல்லும் வாய்ப்பினை உருவாக்கியது. இதன் விளைவாக சுற்றுலா வளர்ச்சி பெற்றது. அடுத்து போக்குவரத்துறையில் குறிப்பிடத்தக்க முன்னேற்றம் ஏற்பட்டது. போக்குவரத்து சாதனங்களும் தகவல் தொடர்பு சாதனங்களும் பெருகின. இவை சுற்றுலா வளர்ச்சிக்கு வழிகாட்டியாக, ஒளியூட்டியாக அமைந்தன.

தொழிற்புரட்சிக்குப் பின்னர்

தொழிற்புரட்சி ஐரோப்பிய சமுதாய மாற்றத்திற்கு வழிவகுத்ததனை முன்பே கண்டோம். மக்கள் தொகைப் பெருக்கம், தொழில் மற்றும் பொருளாதார வளர்ச்சிக்கு அடிகோலியது.

விடுமுறைகள் : தொழிற்புரட்சிக்குப் பின் ஏற்பட்ட ஆண்டு விடுமுறை தொழிலாளர்களுக்கு வரப்பிரசாதமாக விளங்கியது. அடுத்து ஐரோப்பிய மக்கள் குதூகலத்துடன் கொண்டாடிய கிறிஸ்துமஸ், ஈஸ்டர் போன்ற சமய விழா நாட்களும் பொதுமக்களுக்கான விடுமுறை நாட்களாக அறிவிக்கப்பட்டன. கி.பி. 1870 முதல் வங்கி விடுமுறை நாளும் வழக்கத்திற்கு வந்தது. அடுத்து வாரம் ஒரு நாள் விடுமுறை எனும் தித்திக்கும் செய்தியும் தொழிலாளர்களை மகிழ்வித்தது. இவ்விடுமுறை களையன்றி முதலாளி - தொழிலாளர், பேச்சுவார்த்தையின் விளைவாகவும் சில நாட்கள் விடுமுறை நாட்களாக அறிவிக்கப்பட்டன. இவை "எழுச்சி நாட்களாகக்" கருதப்பட்டன.

கோடைகால விடுமுறையும் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்க காலத்தில் அமுலுக்கு வந்தது. உள்ளூர் விழாக்கள், பொருட்காட்சிகள் மக்களுக்கு மகிழ்ச்சியை ஊட்டின. பிராட் போர்டில் ஆகஸ்ட் மாதத்தின் இரண்டாவது மற்றும் மூன்றாவது வாரங்கள், ஆண்டு விடுமுறை நாட்களாக அறிவிக்கப்பட்டன. மேற்கூறப்பட்ட விடுமுறைகளுடன் சிலர் மேலும் சில நாட்களில் விடுப்பு எடுத்துக் கொண்டனர். ஆண்டு விடுமுறைகள் மக்களின் சுற்றுலா ஆர்வத்தைத் தூண்டின. எனவே தொழிற்புரட்சிக்குப் பின்னர் ஏற்பட்ட ஆண்டு விடுமுறை, சுற்றுலா செல்வாக்கு பெற முழுமுதற் காரணமாக அமைந்ததெனில் மிகையாகாது.

தொழிற்புரட்சியும் போக்குவரத்து வளர்ச்சியும்

தொழிற்புரட்சியின் மகத்தான விளைவுகளில் போக்குவரத்து வளர்ச்சி குறிப்பிடத்தக்கதாகும். நீராவி எந்திரங்களின் கண்டுபிடிப்பு - நீர்வழி, நில வழிப் போக்குவரத்தில் மாபெரும் புரட்சியைத் தோற்றுவித்தது.

பயணிகள் ஓரிடத்திலிருந்து மற்றோர் இடத்திற்கு விரைவாகச் செல்ல இவை உதவியதால், சுற்றுலா வளர்ச்சியடைந்தது. நீர்வழி, நிலவழிப்போக்குவரத்தில் ஏற்பட்ட முன்னேற்றங்களைப் பற்றி இங்கே காண்போம்.

இரயில் போக்குவரத்து : தொழிற் புரட்சியின் விளைவாக இருப்புப்பாதைப் போக்குவரத்து முன்னேற்றம் கண்டது. 1825-ஆம் ஆண்டில் ஜார்ஜ் ஸ்டீவன்சன் எனும் அமெரிக்கர் நீராவி எந்திரத்தைத் தயார் செய்து, அதன் மூலம் இரயில் வண்டி ஒன்றை ஓட்டினார். அடுத்து ஸ்டாக்டன் டால்லிங்டன் 'ஆக்டிவ்' என்ற இரயில் வண்டியை ஓட்டினார். இதிலிருந்தே இரயில் வண்டியின் யுகம் தொடங்கியது எனலாம். இரயில் வண்டி வரலாற்றில் கி.பி. 1830-ஆம் ஆண்டு பொன்னெழுத்துக்களால் பொறிக்கத்தக்க ஆண்டு எனலாம். அந்த ஆண்டில்தான் லிவர்பூலுக்கும் மான்செஸ்டருக்கும் இடையேயான இரயில்பாதை தொடங்கப்பட்டது. இரயில் பயணத்தின் தொடக்கம் சுற்றுலா வளர்ச்சி வரலாற்றில் ஒரு மைல்கல் ஆகும்.

தொடக்க காலத்தில் சரக்குகளை ஏற்றிச் சென்ற ரயில் நாளடைவில் மக்களையும் ஏற்றிச் சென்றது. இங்கிலாந்தில், தொழில் நகரங்கள் இருப்புப் பாதைகளால் இணைக்கப்பட்டன. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் இறுதிக்குள் ஏறத்தாழ 9500 மைல் தூரம் இருப்புப் பாதைகள் போடப்பட்டன. இரயில் பயணங்கள் செல்வாக்கு பெற்றதால் பல இடங்களைச் சுற்றுலாப் பயணியர் சுற்றிப் பார்க்க முடிந்தது.

சுற்றுலாக் கழகத்தின் தொடக்கம்

ஒழுங்குபடுத்தப்பட்ட இரயில் பயணம் கி.பி.1814-இல் தான் தொடங்கப்பட்டது. இவ்வுலகின் முதல் விளம்பரப்படுத்தப்பட்ட சுற்றுலாவை நடத்திய பெருமை இங்கிலாந்தின் டெர்பிசயரைச் சேர்ந்த ஒரு போதகரைச்சாரும். இவர் லாபரோ என்னும் ஊரிலிருந்து, சமயக் கூட்டத்தில் கலந்து கொள்ள 570 பயணியரை லீசெஸ்டர் எனும் ஊருக்கு இரயில் வண்டியில் அழைத்துச் சென்றார். 'மிட்லேண்ட் கண்ட்ரீஸ் ரயில்வே' என்ற கம்பெனியின் இரயிலில் பயணி ஒருவருக்கு ஒரு ஷில்லிங் என்ற வீதம் கட்டண சலுகைப் பெற்றுள்ளார். இப்பயணத்திற்கு ஆலோசனை கூறியவர் பிற்காலத்தில் புகழ்பெற்ற தாமஸ் குக் ஆவார். இப்பயணத்தின் வெற்றி தாமஸ் குக்கிற்கு மேலும் பல பயணங்களை ஏற்பாடு செய்யத் தூண்டியது என்பது இங்கே குறிப்பிடத்தக்கதாகும்.

தாமஸ் குக்கின் பணி : உலகின் முதலாவது பயண முகவர் எனும் பெருமைக்குரிய தாமஸ் குக், கி.பி. 1843-இல் லீசெஸ்டரிலிருந்து டெர்பி வரை ஏறத்தாழ மூவாயிரம் சுற்றுலாப் பயணியரை இரயிலில் அழைத்துச் சென்றார். பின்னர் இவர் ஒவ்வொரு ஆண்டும் ஐயாயிரம் சுற்றுலாப் பயணியரை சுற்றுலாவில் ஈடுபடுத்தினார். இவர் 1865 ஆம் ஆண்டளவில் தனது சுற்றுலா கழகத்தைப் பிறநாடுகளுக்கும் விரிவு படுத்தினார். அதே ஆண்டில் சுற்றுலாப் பயணியரைப் பாரிசுப் பொருட்காட்சிக்கு அழைத்துச் சென்று, சாதனை புரிந்தார். லண்டனில் நடந்த கண்காட்சியைக் காண 1,50,000 பயணியர் இரயிலில் பயணம் சென்றனர்.

புல்மேன் கோச் : இங்கிலாந்திற்கு அடுத்த படியாக, பிற ஐரோப்பிய நாடுகளிலும் இருப்புப்பாதைகள் போடப்பட்டன. 1870-இல் அமெரிக்காவில் 'புல்மேன் கோச்சுகள்' எனும் ஆடம்பரமிக்க ரயில் கோச்சுகள் அறிமுகப்படுத்தப் பட்டதால், நீண்ட தூரப்பயணங்களைப் பயணியர் வசதியாகச் செய்ய முடிந்தது. இம் முதல்தரமான ரயில் பயணம் G.M. புல்மேன் என்பாரால் முதன்முதலில் செயல்படுத்தப்பட்டதால் அவரது பெயராலேயே இது புல்மேன் கோச் என்று அழைக்கப்பட்டது. இக்கோச்சுகள் இங்கிலாந்து போன்ற நாடுகளுக்கும் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்டன. ஆங்கிலேயர் இந்தியாவிலும் ரயில் பாதைகளை அமைத்தனர். 1853-4-16 ஆம் நாள் முதல் ரயில் பம்பாயிலிருந்து தானாவிற்கு விடப்பட்டது. இதில் 400 பயணிகள் பயணம் செய்தனர். இன்று இந்தியாவின் மூலை முடுக்கெல்லாம் இரயில் ஓடக்கொண்டுள்ளது.

உலகம் முழுவதிலும் இரயில் பயணங்கள் தொடங்கப்பட்டு, நவீன ரயில் துரித வண்டிகள் விடப்பட்டுள்ளதால் சுற்றுலா நல்ல வளர்ச்சியைக் கண்டுள்ளது. அண்மைக்காலத்தில் மின்சாரத் தொடர் வண்டிகள் (Electric Trains) பயணியரை மகிழ்விக்கின்றன.

கப்பல் போக்குவரவு : நீராவி சக்தியின் பயன்பாடு போக்குவரத்தில் ஒரு புதிய சகாப்தத்தைத் தோற்றுவித்தது. 1769-இல் ஜேம்ஸ் வாட் நீராவி எந்திரத்தைக் கண்டு பிடித்தார். 1783-இல் ஐரோப்பிய அளவிலான நீராவிப் படகினை உருவாக்கினார். 'நீராவி கப்பல் போக்குவரத்தின் தந்தை' எனப் போற்றப்பெறும் அமெரிக்காவின் ராபர்ட் புல்டன் என்பார், வணிகமுறையிலான நீராவிக் கப்பல் போக்குவரத்திற்கு வித்திட்டார். இருப்பினும் நீராவிக் கப்பல் போக்குவரத்தில் மாபெரும் சாதனையைப் படைத்தவர் இங்கிலாந்தின் என்னினியர் சாம்பர்ட் கிங்டன் புரூநெல் ஆவார். இவர் 'தி கிரேட் வெஸ்டர்ன்' (The Great Western) எனும்

சக்தி வாய்ந்த கப்பலைச் செலுத்தி, கண்டம் விட்டுக் கண்டம் பாய்ந்தார். பின்னர் உலகம் முழுவதும் கப்பல் போக்குவரவு பெரும் செல்வாக்கு பெற்றது. கப்பலில் குறைந்த செலவில் அதிக எண்ணிக்கையில் சுற்றுலாப் பயணம் மேற்கொள்ளப்பட்டதால், ஆகாய விமானம் கண்டு பிடிக்கப்பட்ட பின்னரும் கப்பல் பயணத்தின் செல்வாக்கு குறையவில்லை. அடுத்து பனாமா கால்வாய், கீழ்க்கால்வாய் தூயஸ்கால்வாய் - முதலான கால்வாய்கள் கப்பல் பயணங்களைப் பெரிதும் ஊக்குவித்தன. உலகின் பல பகுதிகளில் வசதியும் ஆடம்பரமும் கொண்ட 'மிதக்கும் நகரங்கள்' உருவாக்கப்பட்டன. கப்பல் பயணங்கள், சுற்றுலாப் பயணியரைப் பெரிதும் கவர்ந்து, சுற்றுலா வளர்ச்சிக்கு வழி வகுத்தன.

சாலைப் போக்குவரவு : இரயில், கப்பல் கண்டுபிடிப்புகளைப் போன்று, கார்களின் கண்டுபிடிப்பும் சுற்றுலா வளர்ச்சிக்கு உறுதுணை புரிந்தது. தொலை தூர இடங்களுக்கும், மூலை முடுக்கெல்லாம் செல்வதற்கும் கார்களே பயன்படுத்தப்பட்டன. ஸ்டுடிபேக்கர் சகோதரர்கள், லூயிஸ் ரெனால்டு, கார்ல்பென்ஸ் ஆகியோர் 20 மைல் வேகம் செல்லும் கார்களைக் கண்டுபிடித்தனர். 1860-இல் பிரான்சு நாட்டின் ஜூன் எட்வின் லினார், வாயு (Gas) மூலம் இயங்கும் காரையும், 1865-இல் ஆஸ்திரிய நாட்டு சீபிரட் மார்க்கஸ், பென்சைன் மூலம் இயங்கும் காரையும் கண்டு பிடித்தனர். 1873-இல் பெட்ரோல் என்ஜின் பொருத்தப்பட்ட கார் அறிமுகப் படுத்தப்பட்டது. நிக்கோலஸ் ஆட்டோ, கார்ல்பென்ஸ் ஆகிய இருவரும் காரில் பல சீர்திருத்தங்களைச் செய்து புதிய மாடல் காரை உற்பத்தி செய்தனர். இதனால் குறைந்த செலவில் அதிகமான இடங்களுக்குச் செல்ல முடிந்தது. 19-ஆம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியில் கார்கள் உற்பத்தி செய்யப்பட்ட போதிலும் முதலாம் உலகப் போரின் காலம் வரை இதன் உற்பத்தி பெருகவில்லை. அடுத்து இருபதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கம் வரை சுற்றுலாப் பயணியர் கப்பல், இரயில் ஆகியவற்றில் பயணம் செய்வதையே பெரிதும் விரும்பினர். எனவே கி.பி.19 ஆம் நூற்றாண்டின் இறுதிவரை கார்ப் பயணங்கள் செல்வாக்கு பெறவில்லை என்றே கருதலாம்.

நெடுஞ்சாலைகள் : கார்களின் உற்பத்தியில் சாதனைகள் நிகழ்ந்த அதே காலத்தில் சாலை வசதிகளும் பெருகின. நாடெங்கிலும் அகலமான சாலைகள் போடப்பட்டன. நெடுஞ்சாலைகளும் பல உருவாயின. எடுத்துக்காட்டாக ஏழு நாடுகளை இணைக்கும் நெடுஞ்சாலைகளும், பதினைந்து நாடுகளை இணைக்கும் நெடுஞ்சாலைகளையும் சுட்டலாம். அதிநவீன கார்களின் உற்பத்தியும் சாலைகளின் முன்னேற்றமும் சுற்றுலா மேம்பாட்டிற்கு அடிக்கோலின.

விமானப் போக்குவரவு : விமானப் போக்குவரத்தால் உலகமே சுருங்கிவிட்டது எனலாம். ரைட் சகோதரர்கள் விமானத்தைக் கண்டுபிடித்த காலமுதல் இன்றுவரை ஜெட் விமானங்கள், போயிங் 747 விமானங்கள், துப்பர் சானிக் மின்னல் வேக விமானங்கள் முதலான அதிநவீன சொகுசு விமானங்கள் அறிமுகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இதனால் பன்னாட்டுச் சுற்றுலா வெகு வேகமாக முன்னேற்றமடைந்துள்ளது. இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னரே விமானப் பயணம் செல்வாக்கு பெற்றது என்பதனை மறந்து விடக்கூடாது. விமானங்கள் பற்றிய விரிவான செய்திகள் போக்குவரத்து, சுற்றுலாப் பயணிகளின் செலவினங்கள் பற்றிய ஆய்வு - எனும் தலைப்புகளில் கூறப்பட்டுள்ளன.

இதுகாறும் கூறியவற்றான் தொழிற்புரட்சிக்குப் பின்னர் தோன்றிய தொழில் நுட்ப வளர்ச்சியால் இரயில், கப்பல், சாலை, விமானப் போக்குவரத்துகள் மாபெரும் வளர்ச்சிகளைப் பெற்றன என்பதனை அறிந்தோம். இதன் விளைவாக சுற்றுலாவும் நல்ல வளர்ச்சி பெற்றது.

ஈ. இருபதாம் நூற்றாண்டு (நவீன காலம்) (Tourism in Modern Period)

இருபதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்க காலத்தில் பன்னாட்டளவில் சுற்றுலா வளர்ச்சி பெற ஆரம்பித்தது. சாலை, இரயில், விமானப் போக்குவரத்துக்களில் ஏற்பட்டுள்ள அதிநவீன முன்னேற்றங்கள், அறிவியல் முன்னேற்றம், மனிதனின் இன்ப நாட்டமும் அரிய, பெரியனவற்றைக் கண்டுகளிக்கும் பேரார்வமும், கல்வி ஆராய்ச்சியில் நாட்டமும், அயல்நாட்டு மக்களின் நடைஉடை பாவனைகளை நேரில் காணும் ஆர்வமும் - சுற்றுலாவின் தூண்டு சக்திகளாக உள்ளன. இன்று அதிவிரைவில் அயல்நாடுகளுக்குப் பத்திரமாகச் சென்று திரும்பும் நிலை ஏற்பட்டுள்ளதால் பலரும் சுற்றுலாவில் நாட்டம் கொண்டுள்ளனர்.

இருபதாம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்திலிருந்தே இன்ப நோக்கிற்காகப் பயணம் செய்யும் நிலை வளர்ந்தது. இருப்பினும் முதல் கால நூற்றாண்டுகளில், பணம் படைத்தோர் மட்டுமே சுற்றுலாவில் பங்குபெறும் நிலை இருந்தது. காரணம் சுற்றுலாக்கள் அன்று ஆடம்பரமிக்கதாகவே கருதப்பட்டது; அதிக பணச் செலவுமிக்கதாகவும் இருந்தது. ஆடம்பரமான புல்மேன் கோச்சுகளைக் கொண்ட நவீன மயமான நீண்ட தூர இரயில்களான கவீன் மேரி, கோரியன்ட் எக்ஸ்ப்ரஸ், ப்ரூ ரைபேண்ட் - ஆகியவை சுற்றுலாப் பயணிகளின் கண்ணையும் கருத்தையும் கவர்ந்தன.

அடுத்து நகரங்களும் தொழில்களும் வளர்ச்சி பெற்றதனால், நகரங்களில் வாழ்ந்த சிலரது பொருளாதார நிலை உயர்ந்தது. அவர்களது வாங்கும் சக்தியும் (Purchasing Power) அதிகரித்தது. எனவே இவர்கள் ஆடம்பரச் சுற்றுலாக்களில் ஈடுபடுவதில் ஆர்வம் கொண்டனர். அடுத்து கவர்ச்சிகரமான ஒருங்கமைக்கப்பட்ட சுற்றுலாக்கள், விடுமுறை நாள் மகிழ்வுப் பயணங்கள், குடும்பத்துடன் இளைப்பாறச் செல்லும் இன்பப் பயணங்கள் ஆகியன மக்களின் கவர்ச்சிக் கண்ணிகளாகத் திகழ்ந்தன. சுற்றுலா வணிகமும் வளர்ந்தது. இருப்பினும் பெரும்பான்மையான மக்கள் சுற்றுலாவின் சுகங்களை அனுபவிக்க இயலவில்லை.

முதலாம் உலகப் போரும் சுற்றுலாவும்

அமைதியான காலங்களில் மட்டுமே சுற்றுலா வளரும் தன்மை உடையது. எனவே 1914-ஆம் ஆண்டில் ஏற்பட்ட முதலாம் உலகப் போரின் காலக் கட்டத்தில் சுற்றுலாவில் ஒரு தேக்க நிலை ஏற்பட்டது. உலகின் பல பகுதிகளில் பயங்கரமான போர்கள் நடந்து கொண்டிருந்ததால் சுற்றுலாப் பயணிகள் தமது இருப்பிடத்தைவிட்டு வெளியே புறப்பட அச்சம் கொண்டனர். இதன் விளைவாக உலகெங்கும் சுற்றுலாப் பயணியரின் எண்ணிக்கை வீழ்ந்தது. போர் முடிந்த பின் மீண்டும் சுற்றுலாவில் மறுமலர்ச்சி ஏற்பட்டது.

முதலாம் உலகப்போருக்குப் பின் சுற்றுலா

முதலாம் உலகப்போரின் விளைவாக நாடுகளின் எல்லைகள் மாற்றியமைக்கப்பட்டன. தேசீய உணர்வுகள் மேலோங்கின. இந்நிலையில் நாடுகளுக்கிடையே நிலவிய தடைகளை உடைத்தெறியும் கருவியாகவும் சுற்றுலா விளங்கியது. சுற்றுலாவினால் பன்னாட்டுப் பயணங்களும் அதிகரித்தன. பத்திரிக்கை, வானொலி, செய்தித் தொடர்பு சாதனங்கள் வளர்ந்தன. எனவே ஒரு நாட்டிலுள்ள மக்கள் பிற நாடுகளைப் பற்றியும் மக்கள் வாழ்க்கை பற்றியும் தெரிந்து கொள்ள முடிந்தது. அடுத்து அமெரிக்கா மற்றும் ஐரோப்பிய நாடுகளில் தொழிலாளர்களின் நிலையும் மத்திய வர்க்கத்தினரின் பொருளாதார நிலையும் உயர்ந்தன.

போருக்குப் பின்னர் விமானங்கள், பேருந்துகள், தனியார் கார்கள் முதலான போக்குவரத்து சாதனங்கள் பெருவளர்ச்சியுற்றன. போர்க்காலத்தின் போது பயன்படுத்துவதற்காக கார்களிலும், விமானங்களிலும் புதிய நுணுக்கள் புகுத்தப்பட்டன. இவை போருக்குப் பின் மக்களின் பயணத்திற்குப் பயன்பட்டன. துரிதப் பயணத்திற்காக பல நெடுஞ்சாலைகள், எக்ஸ்பிரஸ் மற்றும் சூப்பர் நெடுஞ்சாலைகள்

அமைக்கப்பட்டன. பயணம் விரைவில் நடைபெற்றதால் நேரம் மிச்சமானது. இதன் விளைவாக குறைந்த விடுமுறைக் காலத்திலும் தொலை தூரப் பகுதிகளுக்குக் கூட சுற்றுலா செல்ல ஏதுவானது.

ஊதிய விடுமுறைகள்: தொழிலாளர்களுக்கு ஊதிய விடுமுறைகள் விடப்பட்டதன் விளைவாக, சுற்றுலா பெரு முன்னேற்றம் கண்டது. 1936 இல் பன்னாட்டுத் தொழிலாளர் நிறுவனம் ஊதிய விடுமுறைகளை ஊக்குவிக்கும் மரபினை ஏற்றுக் கொண்டது. எனவே பெரும்பாலான நாடுகள் தொழிலாளர்களுக்கு ஒன்று முதல் நான்கு வாரங்கள் வரை ஊதிய விடுமுறையை அனுமதித்தது. பன்னாட்டளவில் ஐநூறு மில்லியனுக்கும் மேற்பட்ட உழைப்பாளிகள் ஊதிய விடுமுறையை அனுபவிக்கின்றனர். எனவேதான் இன்றும் சுற்றுலாப் பயணியருள் பெரும்பாலோர் மேலை நாட்டுத் தொழிலாளர்களும் அவர்களது குடும்பத்தினர்களுமே உள்ளனர். இதனால் ஊதியத்துடன் கூடிய விடுமுறைகள் நவீன கால சுற்றுலா வளர்ச்சிக்குப் பெருந்தொண்டு புரிந்ததனை அறியலாம்.

இதுபோன்ற சாதகமான தூழ்நிலையில் சுற்றுலா உலகெங்கும் வளர்ச்சியுற்றது. 1930-களில் சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கை உயர்ந்தது. 1929இல் இருபது லட்சம் சுற்றுலாப் பயணிகள் ஆஸ்திரியாவிற்குச் சென்றுள்ளனர். சவிட்சாலாந்திற்கு பதினைந்து லட்சம் பயணியரும், இத்தாலிக்குப் பத்து லட்சம் பயணியரும் சென்றனர். இதனைப் போன்று இங்கிலாந்து, பிரான்ஸ், ஸ்பெயின், ஜெர்மனி ஆகிய நாடுகளுக்கும் பெருமளவில் சுற்றுலாப் பயணிகள் பயணம் செய்தனர்.

மோட்டார் கார்களும் சாலைப் போக்குவரத்தும்

பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டில் பெரும்பாலான பயணிகள் ரயில் வண்டிகளிலும் கப்பல்களிலும் பயணம் செய்தனர் என்பதனை முண்டே கண்டோம். மோட்டார் கார்களும் சொகுசுப் பேருந்துகளும் அதிகரித்த அசே காலத்தில், சாலை வசதிகளும் பெருகியதால் விடுமுறை காலச் சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கையும் பெருகியது. 1930-களில் ஜெர்மனியில் சாலை வசதிகள் அதிவேகத்தில் முன்னேறியது. இதன் விளைவாக பிரான்ஸ், ஸ்பெயின் முதலான நாடுகளிலும் சாலை வசதிகள் விரிவாக்கப்பட்டன. எனவே இந்நாடுகளில் பயணம் பெரிதும் பெருகியது.

நெடுஞ்சாலைகள்: இந்நாடுகளைப் பின்பற்றிப் பல நாடுகளில் அகன்ற, புதிய சாலைகள் போடப்பட்டன. ஆப்பிரிக்காவின் மத்திய பகுதிகளை இணைப்பதற்காக 6596 கி.மீ தூரத்திற்கும், செக்கஸ்லோ

வாக்கியாவில் 1700 கி.மீ தூரத்திற்கும், பஸ்கேரியாவில் 1100 கி.மீ தூரத்திற்கும் சாலைகள் அமைக்கப்பட்டன. இந்தியா, இந்தோனேஷியா, பர்மா, கம்போடியா, மலேசியா முதலான ஆசிய நாடுகளில் மொத்தம் 66,000 கி.மீ தொலைவிற்கு சாலைகள் போடப்பட்டன. வட அமெரிக்காவின் அலாஸ்காவிலுள்ள ஃபெயர்லெஸ் எனும் நகரத்திலிருந்து தென் அமெரிக்காவின் தென் கோடியில் உள்ள டியாரா டெல்பியூஜி வரை 23000 கி.மீ நீளமுள்ள நெடுஞ்சாலைகள் போடப்பட்டன.

இவற்றைப் போன்று ஏழு ஆப்பிரிக்க நாடுகளை இணைக்க ஓர் நெடுஞ்சாலையும் ஆசியாவில் 15 நாடுகளை இணைக்க ஓர் நெடுஞ்சாலையும் போடப்பட்டன.

சாலைப் போக்குவரத்து முன்னேறியதால் கார்களும் பேருந்துகளும் பேரளவில் உற்பத்தியாயின. அமெரிக்கர்களான நெல்சன், ஜாக்சன் இருவரும் பிரான்சிஸ் கோவிற்கு ஏறத்தாழ 4500 கி.மீ காரில் பயணம் செய்தனர்.

இரண்டாம் உலகப் போர்க்காலத்தில் சுற்றுலா

தொடர்ந்து வளர்ந்து கொண்டிருந்த சுற்றுலா, 1939- இல்தோன்றிய உலகப் போரினால் வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டது. சில நாடுகளில் மக்கள் வெளியே நடமாட முடியாத அளவிற்கு குண்டு வீச்சுகள் நடைபெற்றன. போர் விமானங்கள் பறந்த வண்ணம் இருந்தன. இக்காலக் கட்டத்தில் உலகின் பொருளாதாரமும் அரசியல் ஸ்திரத்தன்மையும் வீழ்ந்தன. எனவே சுற்றுலா வளர்ச்சி தடைப்பட்டது. ஐரோப்பிய நாடுகள் போர்க்களமாயின; இரணகளமாயின. எனவே சுற்றுலாக் கவர்ச்சிகள் மிகக் கொண்ட ஐரோப்பிய நாடுகளுக்குச் சுற்றுலாப் பயணிகள் செல்ல முடியவில்லை.

இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னர் சுற்றுலா

இரண்டாம் உலகப் போருக்குப் பின்னர் உலக நாடுகளில் அமைதி ஆட்சி புரிந்தது. எனவே சுற்றுலா அசுர வேகத்தில் வளர ஆரம்பித்தது. உள்நாட்டு மற்றும் பன்னாட்டுச் சுற்றுலா செல்வோரின் எண்ணிக்கை பன்மடங்கு உயர்ந்தது. 1955 முதல் 1965 முடிய அதாவது பத்தாண்டு காலத்தில் 65 நாடுகளில் வருகை புரிந்த சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கை 51 மில்லியனிலிருந்து 157 மில்லியனாக மும்மடங்கு பெருகியதாக ஐக்கிய நாடுகளின் அவை அறிவித்துள்ளது. 1965 தொடங்கி 1989 வரையிலான காலக் கட்டத்தில் சுற்றுலாப் பயணியரின் எண்ணிக்கை ஆண்டுக்குச் சராசரியாக 7 விழுக்காடு கூடியது.

இக்காலக் கட்டத்தில் தொழில் வளமிக்க நாடுகளில் பொருளாதார முன்னேற்றம் உச்ச கட்டத்தில் இருந்தது. இக்காலத்தில் முன்னேறிக் கொண்டுள்ள நாடுகளும் சுற்றுலா மூலம் நல்ல வருவாயைப் பெற்றன.

பொதுவாகவே சுற்றுலா வளர்ச்சியானது மக்களின் வாங்கும் சக்தியை அடிப்படையாகக் கொண்டது. ஆனால் அதே சமயத்தில் உலகில் ஏற்படுகின்ற சிக்கல்கள், பிரச்சனைகள், பொருளாதார நெருக்கடிகள், பஞ்சம் ஆகியவை சுற்றுலா வளர்ச்சிக்குத் தடைக்கற்களாக அமைவன. 1973 ஆம் ஆண்டின் இறுதியில் எரிபொருள் சிக்கல் (Energy crisis) உருவானதால் 1974 இல் உலகின் பொருளாதாரம் பாதிப்புக்குள்ளானது. இதன் காரணமாக பணவீக்கம் ஏற்பட்டு மக்களின் வாங்கும் சக்திக் குறைந்து போயிற்று. இவற்றின் விளைவாக சுற்றுலா வளர்ச்சி தடைப்பட்டது. தொழில் துறை முன்னேற்றம் கண்ட நாடுகளின் தீவிர முயற்சிகளால் பண வீக்கம் கட்டுப்படுத்தப்பட்டு மீண்டும் சகஜநிலை வந்தது. எனவே 1975க்குப் பின் சுற்றுலா மறுமலர்ச்சி பெற்றது; வளர் ஆரம்பித்தது. இதன் விளைவாக 1976 இல் பன்னாட்டுச் சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கை 222 மில்லியனாகவும், 1979 இல் 270 மில்லியனாகவும், 1990 இல் 430 மில்லியனாகவும் உயர்ந்தது.

சுற்றுலாப் பயணியரின் எண்ணிக்கையில் ஐரோப்பாவும் வடஅமெரிக்காவும் என்றும் போல் முன்னணியில் உள்ளன. பன்னாட்டு சுற்றுலாப் பயணிகளில் 70% ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கும், 20% வடக்கு அமெரிக்காவிற்கும் சென்றுள்ளனர்.

தொழில் வளர்ச்சியில் முன்னணி வகித்த அமெரிக்க, ஐரோப்பிய நாடுகளில் சுற்றுலா வாழ்க்கையின் ஒரு அங்கமாகவே மாறிவிட்டது. பன்னாட்டுச் சுற்றுலாப் பயணிகளின் எண்ணிக்கையில் 80% இந்நாடுகளுக்களிலிருந்து சென்றுள்ளனர்; அதனைப் போன்று இந்நாடு களுக்கும் வந்திருக்கின்றனர். அதிலும் குறிப்பாக அமெரிக்கா, இங்கிலாந்து, ஜெர்மனி, பிரான்சு, கனடா, பெல்ஜியம், இத்தாலி, நெதர்லாந்து, சுவீட்சர்லாந்து, ஸ்வீடன், டென்மார்க், ஆஸ்திரியா ஆகிய பன்னிரண்டு நாடுகளிலிருந்து தான் சுற்றுலாப் பயணியர் அதிகளவில் சென்றுள்ளனர். இதனை ஐக்கிய நாடுகள் அவையின் குறிப்புத் தெரிவிக்கிறது. இவற்றுள் அமெரிக்காவும் ஜெர்மனியும் தலா 21 மில்லியன் சுற்றுலாப் பயணிகளை அனுப்பியுள்ளன.

தற்காலப் பயணியர் (இந்தியா)

ஆங்கிலக் கல்வியும், ஆங்கில ஆட்சியும் பணக்காரர் பலரை அயல் நாடுகளில் கல்வி கற்கத் தூண்டின. எனவே இடைக்காலத்தில் ஐரோப்பியர் பலர் இந்தியாவிற்கு வருகை புரிந்ததைப் போன்று, இந்தியரும் அயல் நாட்டுப் பயணம் மேற்கொண்டனர். பல இளைஞர்கள் மேலை நாட்டிற்குச் சென்று மேலை நாட்டு நடையுடை பாவனைகளைக் கற்றனர். ராஜாராம் மோஹனராய், சுபாஷ் சந்திர போஸ் போன்றோர் ஐ.சி.எஸ் தேர்வில் வெற்றி பெற்றனர். ஜமீன்தார்களும், மஹாராஜாக்களும் ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கு உல்லாசப் பயணம் மேற்கொண்டனர். இந்தியாவின் பல வகையான கலைச்சின்னங்கள் அயல் நாட்டுப் பயணியரைக் கவரும் காந்தங்களாக விளங்கின. இவற்றுள் தாஜ்மஹால், கோவா, அஜந்தா, எல்லோரா குகை ஓவியங்கள், கஜீராகோவின் பாலியல் தொடர்பான சிற்பங்கள், உதகை முதலான மலை வாழிடங்கள் ஆகியவை குறிப்பிடத்தக்கன.

அதிகப் படியான அயல்நாட்டுப் பயணியரைக் கவர் 1945-இல் சர்ஜான் சார்ஜன்ட் தலைமையில் குழு ஒன்று நியமிக்கப்பட்டது. 1949-இல் சுற்றுலா வளர்ச்சிக்காக சுற்றுலாப் போக்குவரத்திற்காகத் தனி அலுவலகங்கள் திறக்கப்பட்டன. 1958-இல் சுற்றுலா, தனித்த துறையாக அறிவிக்கப்பட்டது. இந்திய சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகம், மாநில சுற்றுலா வளர்ச்சிக் கழகங்கள் உருவாயின. இன்று நம் நாட்டிற்கு வருவாய் தேடித்தரும் தொழில்களுள் சுற்றுலாத்துறை முன்வாரது இடத்தைப் பெறுகின்றது. இந்தியப் பண்பாட்டுச் சுற்றுலா இன்று மேன்மையடைந்துள்ளது.

தற்காலப் பயணியர் பலர் உள்ளனர். இங்கே இந்தியப் பயணி ஒருவரைப் பற்றிக் காண்போம்.

மஹா பண்டித இராகுல் சாங்கிர்தியாயன் (1893-1963)

முப்பது மொழிகள் கற்ற இவர் அறிவியல், தொல்லியல், வரலாறு, சமூகவியல், சமயவியல், உளவியல், இலக்கியம் முதலான துறைகளில் தேர்ச்சி பெற்றிருந்தார். சுற்றுலா செல்லுதல் இவரது தொழில்.

இமய மலையை உயிராகக் காதலித்த இவர், இம்மலையின் முலை முடுக்கெல்லாம் சென்று ரசித்துள்ளார். இந்தியாவில் காசி, கல்கத்தா, ஹரித்வார், ரிஷிகேஷ், கங்கோத்திரி, யமுனோத்திரி, கேதார்நாத், கௌரிகுண்ட், பூரி, ராமேஸ்வரம், திருப்பதி, புனே, மும்பை, நாசிக், ஆக்ரா, லாகூர், ராவல் பிண்டி, நேபாளம், பீகார், டாஜ்ஜிலிங் முதலான இடங்களில்

பேராசிரியர் ம. இரா. தங்கமணி

தங்கிப் பார்வையிட்டுள்ளார். ஸ்ரீலங்கா, திபெத், சீனா, நேப்பாளம் முதலான நாடுகளுக்கும் பல ஆசிய, ஐரோப்பிய நாடுகளுக்கும் சுற்றுலா சென்றுள்ளார். இரஷ்யாவில் இவர் சில ஆண்டுகள் வசித்தார். இவர் பல நூல்களை முதியதுடன் சில அகராதிகளையும் தொகுத்துள்ளார். இவரது நூல்களுள் 'வால்கா முதல் கங்கை வரை' 'ஊர்கற்றிப்புராணம்' (குமார்க்கட் ஜிக்ஞாசா) ஆகியன புகழ்பெற்றவை. 'உலகில் சிறந்த மதம் ஊர் சுற்றும் மதம்தான்' என்பது இவரது கருத்து. ஊர் சுற்றுவதைத் தொடர்ந்து செய்ய இவர் வேண்டுகோள் விடுக்கிறார். அடுத்து

"நாம் ஊர் சுற்றுவதைப் பின்பற்றாததால் தான் 700 ஆண்டுகளாக அந்நியரிடம் அடிமைப்பட நேர்ந்தது. ஊர் சுற்றுபவர்களுக்கு அறம், பொருள், இன்பம், வீடு ஆகியவை கிடைக்கும். ஊர் சுற்றுவதை மறந்தவர்களுக்கு நரகத்தில் கூட இடம் கிடைக்காது" எனவும் சாங்கிர்த்தியாயன் கூறுவார்.



செஞ்சி மணிக்கூண்டு