അറ്റ്ലാന്റിക് മുതൽ അണിക്കോട്ടു മുക്കു വരെ

നിരഞ്ജൻ

അറ്റ്ലാന്റിക് മുതൽ അണിക്കോട്ടു മുക്കു വരെ

Niranjan

(Malayalam: Memoir)

© 2020, Niranjan

These electronic versions are released under the provisions of Creative Commons Attribution Non-commercial No-derives Share Alike license for free download and usage.

The electronic versions were generated from sources marked up in LaTeX in a computer running GNU/LINUX operating system. PDF was typeset using XeTeX from TeXLive 2020. The base font used was traditional script of Rachana, contributed by KH Hussain, et al. and maintained by Rachana Institute of Typography. The font used for Latin script was Linux Libertine developed by Philipp H. Poll.

Cover: Sunset, Honolulu, Hawaii, a painting by D. Howard Hitchcock (1861–1943). The image is taken from Wikimedia Commons and is gratefully acknowledged.

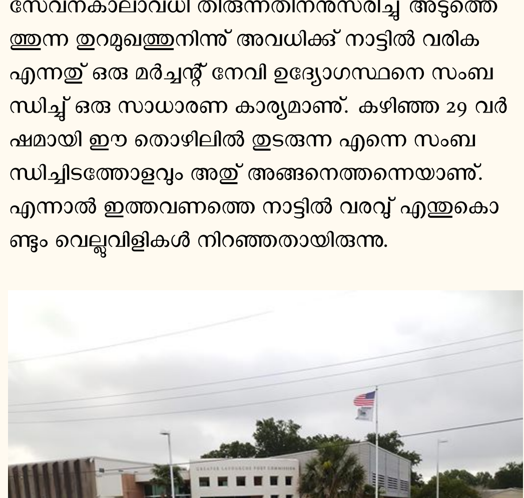
Sayahna Foundation

JWRA 34, Jagathy, Trivandrum, India 695014

URL: www.sayahna.org

അറ്റ്‌ലാന്റിക് മുതൽ അണിക്കോട്ടു മുക്കു വരെ

സേവനകാലാവധി തീരുന്നതിനനുസരിച്ച് അടുത്തെത്തുന്ന തുറമുഖത്തുനിന്ന് അവധിക്ക് നാട്ടിൽ വരിക എന്നതു് ഒരു മർച്ചന്റ് നേവി ഉദ്യോഗസ്ഥനെ സംബന്ധിച്ച് ഒരു സാധാരണ കാര്യമാണ്. കഴിഞ്ഞ 29 വർഷമായി ഈ തൊഴിലിൽ തുടരുന്ന എന്നെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളവും അത് അങ്ങനെത്തന്നെയാണ്. എന്നാൽ ഇത്തവണത്തെ നാട്ടിൽ വരവ് എന്തുകൊണ്ടും വെല്ലുവിളികൾ നിറഞ്ഞതായിരുന്നു.

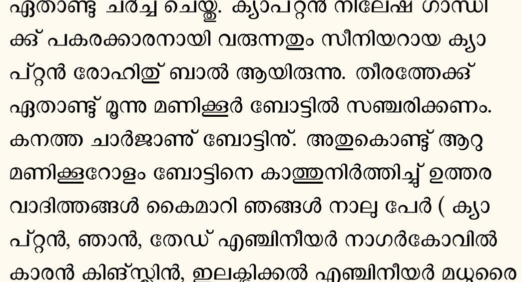


എട്ടു മാസത്തിനുശേഷം ഭൂമി തൊട്ടപ്പോൾ.

സാധാരണഗതിയിൽ പതിവുള്ള 4 മാസത്തിനു പകരം ഏതാണ്ട് എട്ടു മാസം പൂർത്തിയാകാറായപ്പോഴാണ് കോവിഡ് 19 ഭീഷണിയെ തുടർന്ന് നടക്കാതായ crew change-ന് ചെറുതായ ഒരു സാധ്യത തെളിഞ്ഞു വന്നതു്. തെക്കൻ കൊറിയയിൽ നിന്നുള്ള ഒരു ഷിപ്പ് യാർഡിൽ നിന്ന് സമയത്തു് കപ്പലിറക്കാനുള്ള ഒരു ദൗത്യവുമായി ജോലി ചെയ്യുന്ന കമ്പനി ചെന്നൈയിൽ നിന്ന് കൊളംബോ വരെയുള്ള കണക്ഷന് ഒരു ചാർട്ടർ ഫ്ലൈറ്റിനുള്ള അനുമതിക്ക് അപേക്ഷിച്ചിരുന്നു. പോകാനുള്ള അനുമതി ലഭിച്ചതിന്റെ അടിസ്ഥാനത്തിൽ ആ ദൗത്യം ഭംഗിയായി നടക്കുകയും ചെയ്തു. എന്നാൽ അതേ ഫ്ലൈറ്റ് തിരിച്ചു വരുമ്പോൾ ശ്രീലങ്കയിൽ കുടുങ്ങിപ്പോയ പല കമ്പനികളിൽ പെട്ട നാവികരെ ഇന്ത്യയിലേക്ക് തിരിച്ചുകൊണ്ടുവരാൻ ഇന്ത്യൻ വിദേശകാര്യ മന്ത്രാലയം അനുമതി നിഷേധിച്ചു. ലോകത്തിന്റെ പല ഭാഗങ്ങളിലും കുടുങ്ങിപ്പോയ നാവികരെ നിരാശയിലാഴ്ത്തിയതായിരുന്നു ഈ സംഭവം.

തുടർന്ന് പല കമ്പനികളുടേയും സമ്മർദ്ദഫലമായി ചാർട്ടർ ഫ്ലൈറ്റുകളിൽ തിരിച്ചു വരുന്നതിന് അനുമതി നൽകാമെന്നായി. അതോടൊപ്പം ഇന്ത്യൻ തീരത്തിനടുത്ത് കടന്നുപോകുന്ന വിദേശ കപ്പലുകളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന ഇന്ത്യൻ നാവികർക്ക് മാത്രം ഇന്ത്യൻ തുറമുഖങ്ങളിൽ ഇറങ്ങാൻ അനുമതി ലഭിച്ചു. അങ്ങനെ കൊച്ചിയിൽ മാത്രം ഞങ്ങളുടെ കമ്പനിയുടെ രണ്ട് കപ്പലുകളിലെ ജീവനക്കാർക്ക് അടുത്തിടെ ഇറങ്ങാൻ കഴിഞ്ഞു. മാർച്ച് മാസത്തിൽ കേരളതീരത്തിനരികിലൂടെ ഞങ്ങൾ കടന്നുപോയ സമയത്തു് ഈ അനുമതി ഞങ്ങൾക്കു് ലഭിച്ചിരുന്നില്ല. ഇന്ത്യൻ തീരം തുറന്നു കിട്ടിയപ്പോഴേക്കും ഞങ്ങൾ അറ്റ്‌ലാന്റിക്കിൽ എത്തിക്കഴിഞ്ഞിരുന്നു. അപ്പോഴേക്കും ആശ്വാസമായി വിദേശ ഷിപ്പിംഗ് കമ്പനികളുടെ അംഗീകൃത സംഘടനയായ FOSMA (Foreign Ship-owners Representatives and Ship Managers Association) ദോഹയിൽ നിന്നും കൊളംബോയിൽ നിന്നും ചാർട്ടർ ഫ്ലൈറ്റുകൾ ആരംഭിക്കാൻ തീരുമാനിച്ച വിവരമെത്തി. ജൂൺ 11 ന് ദോഹയിൽ നിന്ന് ന്യൂ ദെൽഹിക്കുള്ള ചാർട്ടേഡ് ഫ്ലൈറ്റ് ലക്ഷ്യമാക്കി സിംഗപ്പൂരുള്ള ഹെഡ് ഓഫീസും ചെന്നൈയിലുള്ള ഇന്ത്യൻ ക്രൂയിങ് ഓഫീസും കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്തുകൊണ്ട് ഞങ്ങളുടെ കപ്പലിലെ ഞാനടക്കം സേവനകാലാവധി പിന്നിട്ട് ഏറെയായിക്കഴിഞ്ഞ ഏഴു പേരെ മാറ്റാനുള്ള ശ്രമം ആരംഭിച്ചു. നിർഭാഗ്യവശാൽ നാലു പേർക്കുള്ള ഇടമേ ഫ്ലൈറ്റിൽ കിട്ടിയുള്ളൂ.

എപ്പോഴും അനിശ്ചിതാവസ്ഥ ഉള്ള തുറമുഖ ഓപ്പറേഷനുകളെ അടിസ്ഥാനമാക്കി ഇത്തരത്തിൽ ഉള്ള ഒരു ക്രൂ ചേഞ്ച് ഒരു ഫ്ലൈറ്റിന്റെ കണക്ഷനെ മാത്രം ആശ്രയിച്ച് പ്ലാൻ ചെയ്യുന്നതു് വലിയ റിസ്കായിരുന്നു. എങ്കിലും ആ ദൗത്യം ഓഫീസ് ഏറ്റെടുത്തു. യു. എസ് മെക്സിക്കൻ ഗൾഫിലെ LOOP (Louisiana Offshore Oil Port)-ൽ കാർഗോ ഓപ്പറേഷനുകൾക്കെത്തിയ ഞങ്ങളുടെ കപ്പലിൽ നിന്ന് ഏറ്റവുമടുത്ത ന്യൂ ഓർലിയൻസ് വഴി ഫ്ലൈറ്റുകൾ പ്ലാൻ ചെയ്തു. സീനിയർ ഓഫീസർമാരുടെ പകരക്കാർ വരുമ്പോൾ സാധാരണഗതിയിൽ 24 മണിക്കൂർ hand over സമയം വേണമെന്നുണ്ട്. എനിക്ക് പകരം വരുന്നതു് മുമ്പ് ഇതേ കപ്പലിൽ എന്നെ റിലീവ് ചെയ്ത ചീഫ് എഞ്ചിനീയർ നന്ദ്കുമാർ ആണ് എന്നതു് ആ മാനദണ്ഡത്തിൽ സ്വല്പം ഇളവുണ്ടാക്കി. പാറ്റ്ന എൻ. ഐ. ടി പ്രൊഡക്റ്റ് ആയ നന്ദ്കുമാർ ഏതാണ്ട് എന്റെ സമപ്രായക്കാരനും പരിചയസമ്പന്നനും. വാട്സപ്പിൽ കൂടെ തന്നെ ഞങ്ങൾ കാര്യങ്ങൾ ഏതാണ്ട് ചർച്ച ചെയ്തു. ക്യാപ്റ്റൻ നിലേഷ് ഗാന്ധിക്ക് പകരക്കാരനായി വരുന്നതും സീനിയറായ ക്യാപ്റ്റൻ രോഹിത് ബാൽ ആയിരുന്നു. തീരത്തേക്ക് ഏതാണ്ട് മൂന്നു മണിക്കൂർ ബോട്ടിൽ സഞ്ചരിക്കണം. കനത്ത ചാർജാണ് ബോട്ടിന്. അതുകൊണ്ട് ആറു മണിക്കൂറോളം ബോട്ടിനെ കാത്തുനിർത്തിച്ച് ഉത്തരവാദിത്തങ്ങൾ കൈമാറി ഞങ്ങൾ നാലു പേർ (ക്യാപ്റ്റൻ, ഞാൻ, തേഡ് എഞ്ചിനീയർ നാഗർകോവിൽ കാരൻ കിങ്സ്ലിൻ, ഇലക്ട്രിക്കൽ എഞ്ചിനീയർ മധുരൈ സ്വദേശി സുജീത് രാജദുരൈ എന്നിവർ. സുജീത് മാർച്ചിൽ ഭാര്യയുടെ പ്രസവത്തിന് നാട്ടിലെത്തേണ്ട ആളായിരുന്നു) ഇറങ്ങാൻ ധാരണയായി. കോവിഡ് ടെസ്റ്റ് അടക്കമുള്ള എല്ലാ പ്രാഥമികനടപടികളും കഴിഞ്ഞ് പ്ലാൻ ചെയ്ത പോലെ ജൂൺ 9-ന് വൈകുന്നേരം ഞങ്ങളുടെ പകരക്കാർ കപ്പലിൽ എത്തി. പത്താം തീയതി അതിരാവിലെ ഞങ്ങൾ ഇറങ്ങുകയും ചെയ്തു. ഓഫീസിൽ നിന്ന് കാര്യങ്ങൾ ഭംഗിയായി കോ-ഓർഡിനേറ്റ് ചെയ്ത നിഷാദ്, കപ്പലിൽ ഇരുന്ന് ഏറ്റവും ഫലപ്രദമായി കാര്യങ്ങൾ നിയന്ത്രിച്ച ക്യാപ്റ്റൻ നിലേഷ് ഗാന്ധി (Capt. Nilesh Gandhi) എന്നിവരെ അവരുടെ ജാഗ്രതക്ക് എത്ര അഭിനന്ദിച്ചാലും മതിയാവില്ല.



നീണ്ട ഒരു ദിവസത്തിന്റെ ക്ഷീണം ബോട്ടിലിരുന്ന് ഉറങ്ങിത്തീർത്തു. രാവിലെ 8 മണിക്ക് ഇമിഗ്രേഷൻ ഓഫീസ് തുറക്കുന്നതുവരെ ബോട്ടിൽ തന്നെ കാത്തിരുന്നു. എയർപോർട്ട് വരെ എല്ലാ ഏർപ്പാടും തീർത്ത് എത്തിക്കാനുള്ള ദൗത്യവുമായി വാഹനവുമായി കാത്തുനിന്ന കഷ്ടി എൺപതിനടുത്ത് പ്രായം തോന്നിക്കുന്ന ഫ്രെഡ്ഡി എന്ന മനുഷ്യനെ ഞങ്ങൾ ഒന്ന് അമ്പരന്നു നോക്കി. മൂപ്പരുടെ കൈ വിറക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും സ്റ്റിയറിങ് പിടിച്ചപ്പോൾ ആൾ സ്റ്റെഡി ആയി. ഇനി പോനാൽ പോകട്ടും പോടാ എന്ന മട്ടിൽ മാസ്കൊന്നും ഇല്ലാതെയായിരുന്നു മൂപ്പർ. ഇമിഗ്രേഷനോഫീസിൽ വിരലടയാളപരിശോധനയൊക്കെ കഴിഞ്ഞ് കൈ വൃത്തിയാക്കാൻ സാനിറ്റൈസർ ഒന്നും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. കയ്യിൽ കരുതിയതുകൊണ്ട് കൈ വൃത്തിയാക്കി എയർപോർട്ടിലേക്ക് യാത്ര തുടർന്നു. ജൂൺ 10-ന് ഉച്ചക്ക് 2 മണിക്കുള്ള അമേരിക്കൻ എയർലൈൻസ് ഫ്ലൈറ്റിൽ ന്യൂ ഓർലിയൻസിൽ നിന്ന് ഡള്ളാസ്, ഡള്ളാസിൽ നിന്ന് ഖത്തർ എയർവേസിൽ ദോഹ, ദോഹയിൽ നിന്ന് ചാർട്ടേഡ് ഫ്ലൈറ്റിൽ 12-ന് രാവിലെ രണ്ടരക്ക് ദില്ലി, ദില്ലിയിൽ നിന്ന് രാവിലെ ആറരക്ക് കോയമ്പത്തൂർ – അങ്ങനെ ആയിരുന്നു യാത്ര.

രാവിലെ 11 മണിക്ക് ഞങ്ങൾ ന്യൂ ഓർലിയൻസ് എയർപ്പോർട്ടിലെത്തി. അമേരിക്കൻ എയർലൈൻസിന്റെ സെൽഫ് ചെക്കിൻ കൗണ്ടറിൽ ഞങ്ങളുടെ ചെക്കിൻ സ്വീകരിച്ചില്ല. അവരുടെ സിസ്റ്റത്തിൽ ഞങ്ങളുടെ ഫ്ലൈറ്റ് ഷെഡ്യൂൾ ദോഹ വരെയേ ഉള്ളൂ. ഖത്തർ വിസയില്ലാത്തതുകൊണ്ട് സാങ്കേതികമായി അവർക്ക് ഞങ്ങളെ ഫ്ലൈറ്റിൽ കയറ്റാൻ പറ്റില്ല. ഖത്തർ എയർവേസുമായി സംസാരിച്ച് അക്കാര്യത്തിൽ എന്തെങ്കിലും ചെയ്യാൻ അഭ്യർത്ഥിച്ചെങ്കിലും അത് അവരുടെ ബാധ്യതയല്ല എന്നതുകൊണ്ട് "നിങ്ങൾ നിങ്ങളുടെ ട്രാവൽ വിഭാഗവുമായി ബന്ധപ്പെടൂ" എന്ന തണുപ്പൻ പ്രതികരണമേ അവരുടെ കയ്യിൽ നിന്ന് ലഭിച്ചുള്ളൂ. ഇന്ത്യയിലുള്ള ടിക്കറ്റിങ് വിഭാഗവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടെങ്കിലും അവർക്കും ഇക്കാര്യത്തിൽ ഒന്നും ചെയ്യാൻ കഴിഞ്ഞില്ല. ദോഹയിലെ ട്രാൻസിറ്റ് പുറത്തിറങ്ങാതെ കഴിക്കാനും ഞങ്ങളുടെ ബാഗേജ് ട്രാൻസ്ഫർ ചെയ്യാനും വേണ്ടതു് ഖത്തർ എയർവേസ് ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അമേരിക്കൻ എയർലൈൻസിന്റെ സിസ്റ്റത്തിൽ അക്കാര്യം അപ്ഡേറ്റ് ചെയ്യാൻ അവർ വിചാരിച്ചാലും രക്ഷയൊന്നും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല.

സ്പിൽബർഗിന്റെ ടെർമിനലിൽ കാണിക്കുന്നതുപോലെ പ്രൊസീജറുകളുടെ സാങ്കേതികതകളിൽ അമിതമായി കെട്ടപിണഞ്ഞ അമേരിക്കൻ രീതിയിൽ കുടുങ്ങി ടോം ഹാങ്ക്സ് അവതരിപ്പിച്ച വിക്തോർ നവോർസ്കിയെപ്പോലെ ന്യൂ ഓർലിയൻസ് എയർപ്പോർട്ടിൽ ഞങ്ങൾ കുടുങ്ങിപ്പോവുകയോ കപ്പലിലേക്ക് തിരിച്ചയക്കപ്പെട്ടുകയോ ചെയ്യുന്ന ഒരവസ്ഥയെത്തി. അവസാന ശ്രമമായി ഓർമ്മയിലെ ഏറ്റവും പഴക്കമുള്ള ഗ്രാമീണനാടകവേദിയിലെ സി. എൽ. ജോസ് മോഡൽ ഡയലോഗുകൾ ഗദ്ഗദത്തോടെ ഉരുവിട്ടുനോക്കി. അമേരിക്കൻ എയർലൈൻസിലെ അന്നമ്മമാർ പക്ഷെ നിസ്സംഗരായി കൈമലർത്തി. പിന്നെ ബാക്കിയുള്ളതു് ധാർമ്മിക രോഷപ്രകടനമാണ്. അതിലേക്ക് കടക്കും മുമ്പ് അപകടം മണത്ത ക്യാപ്റ്റൻ നിലേഷ് പുറകിലേക്ക് വിളിച്ച് സ്വകാര്യമായി പറഞ്ഞു.

"സാബ്, നമ്മുടെ സി. വൺ ഡി വിസയും വെച്ച് ഇവരോട്ട് അധികം തർക്കിക്കാൻ പോയാൽ ചിലപ്പൊ അവർ ഇവിടുന്ന് എങ്ങോട്ടും പോവാൻ പറ്റാതെയാക്കും" കാര്യം ശരിയാണ്. സി. വൺ ഡി വിസ വെച്ച് യു. എസ്. എയുടെ പുറത്തേക്കുള്ള ഉറപ്പിച്ച യാത്രാരേഖയില്ലാതെ ഞങ്ങൾക്ക് ആഭ്യന്തരയാത്രകൾ പോലും നടത്താൻ നിർവാഹമില്ലാതെ ആയേക്കും. രംഗം മോശമാവുന്നതിനു മുമ്പ് ഞങ്ങൾ അടുത്ത അഭ്യർത്ഥന വെച്ചു. "ദോഹ വരെയുള്ള ടിക്കറ്റിനു പകരം തൽക്കാലം ഡള്ളാസ് വരെയുള്ള ഒരു ടിക്കറ്റെടുത്താൽ നിങ്ങൾക്ക് ഞങ്ങളെ കയറ്റി വിടാമോ? ഡള്ളാസിൽ ഖത്തർ എയർവേസുകാർ ഞങ്ങൾക്ക് വേണ്ടതു് ചെയ്തു തരാം എന്ന് ഉറപ്പു പറഞ്ഞ സ്ഥിതിക്ക്?" പ്രൊസീജർ പ്രകാരം അവരുടെ തടിക്ക് തട്ടാത്ത ഒരു ഏർപ്പാടായതുകൊണ്ട് ഭാഗ്യത്തിന് കൂട്ടത്തിലെ ഏറ്റവും മൂത്ത അന്നമ്മ ആ നിർദ്ദേശം അംഗീകരിച്ചു. അങ്ങനെ വിമാനം പുറപ്പെടുന്നതിന് ഒന്നര മണിക്കൂർ മുമ്പ് പുതുതായി ബുക്ക് ചെയ്ത ഡൊമസ്റ്റിക്ക് ടിക്കറ്റുകളോടെ ഞങ്ങൾ യാത്ര തുടങ്ങി. മറ്റൊരു ഷിപ്പിങ് കമ്പനിയിൽ നിന്നും ഇതേ അവസ്ഥയിൽ അവിടെ വന്നുപെട്ട അഞ്ചുപേരും ഞങ്ങളുടെ ഉപദേശം കൈക്കൊണ്ട് അതേ മാർഗത്തിലൂടെ ഉള്ളിൽ കടന്നു. അവരും ദോഹ-ദില്ലി ചാർട്ടേഡ് ഫ്ലൈറ്റിനുള്ളവരായിരുന്നു.

ഡള്ളാസിൽ ഖത്തർ എയർവേസുകാർ ഞങ്ങളുടെ ബാഗേജ് ദില്ലി വരെ ബുക്ക് ചെയ്യും ദോഹയിൽ നിന്നുള്ള ബോർഡിങ് പാസുകൾ തന്നും ഖത്തർ വിസ പ്രശ്നം പരിഹരിച്ചു തന്നു. ദോഹയിലെ ട്രാൻസിറ്റ് പ്രശ്നരഹിതമായി കഴിഞ്ഞു. ഷിപ്പിങ് കമ്പനികൾ ചേർന്ന് ചാർട്ടർ ചെയ്ത ഫ്ലൈറ്റായതുകൊണ്ട് ലോകത്തിന്റെ പല ഭാഗങ്ങളിൽ നിന്ന് എത്തിച്ചേർന്ന ഇന്ത്യൻ നാവികർ മാത്രമായിരുന്നു ആ ഇൻഡിഗോ ഫ്ലൈറ്റിൽ. അതുകൊണ്ടു തന്നെ തികഞ്ഞ അച്ചടക്കത്തോടെയും കാര്യഗൗരവത്തോടെയുമാണ് മുഴുവൻ സീറ്റുകളും നിറഞ്ഞിട്ടാണെങ്കിലും ആ ഫ്ലൈറ്റിലുള്ളവർ മുഴുവൻ ദില്ലിയിൽ ഇറങ്ങുന്നതു വരേക്കും പെരുമാറിയതു് എന്നതു് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധേയമായിരുന്നു. ജൂൺ 12 രാവിലെ രണ്ടരക്ക് ഞങ്ങൾ ദില്ലിയിൽ വിമാനമിറങ്ങി. സ്വന്തം രാജ്യത്തേക്ക് തിരിച്ചെത്തിയല്ലോ എന്ന സുരക്ഷിതത്വം പക്ഷേ, തോന്നുകയുണ്ടായില്ല എന്നതാണ് സത്യം. ദില്ലിയിൽ നിന്ന് രാവിലെ ആറരക്കുള്ള കോയമ്പത്തൂർ ഫ്ലൈറ്റിൽ യാത്ര തുടരാനാവുമോ എന്ന ആശങ്ക ബാക്കിയുണ്ടായിരുന്നു. ചാർട്ടേഡ് ഫ്ലൈറ്റുകളിൽ എത്തിയവരെയെല്ലാം ഇരുപത്തഞ്ചു പേരുള്ള ഗ്രൂപ്പുകളാക്കി ആട്ടിൻ പറ്റങ്ങളെപ്പോലെ ഓരോ സി. ഐ. എസ്. എഫുകാർ പലയിടങ്ങളിൽ കൊണ്ടുപോയിരുത്തി. ഇമിഗ്രേഷനും ബാഗേജ് കളക്ഷനും കഴിഞ്ഞ് ഇനി ഹെൽത്ത് ചെക്ക് ഉണ്ട് കാത്തിരിക്കണം എന്ന അറിയിപ്പ് തന്നു. കാത്തിരുന്ന് കാത്തിരുന്ന് കോയമ്പത്തൂർ ഫ്ലൈറ്റ് അതിന്റെ പാട്ടിനു പോയി. ഏതാണ്ട് എട്ടു മണി കഴിഞ്ഞപ്പോൾ എയർപോർട്ടിനു പുറത്തുള്ള ആരോഗ്യപരിശോധനാകേന്ദ്രത്തിലേക്ക് ഞങ്ങളെ വരിയായി കൊണ്ടുപോയി. അകലം പാലിക്കുന്നതിനോ സുരക്ഷാക്രമങ്ങൾ പാലിക്കുന്നതിനോ ഒരു ശ്രദ്ധയും ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. ഞങ്ങൾ സ്വയം അച്ചടക്കം പാലിച്ച് ശ്രദ്ധിച്ചിരുന്നതൊഴിച്ചാൽ.

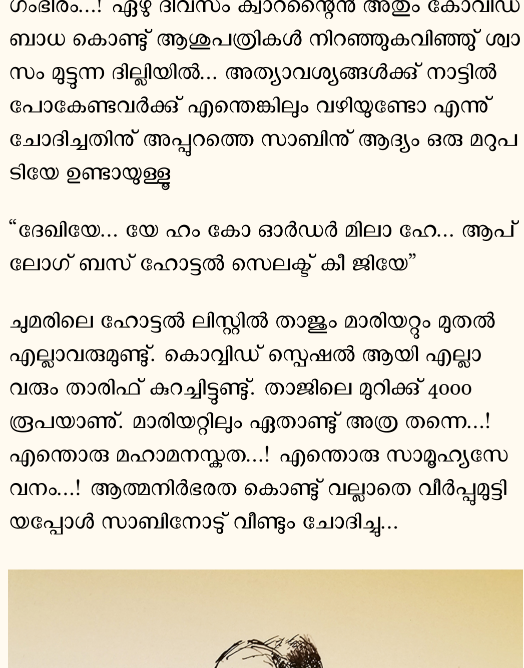
അവിടെ വീണ്ടും അര മണിക്കൂർ പുറത്ത് ക്യൂ നിന്ന ശേഷം ഉള്ളിലേക്ക് വിളിച്ചു. ആദ്യത്തെ മേശകളിൽ രണ്ടു പേർ ഇരുന്ന് ഞങ്ങൾ കൊടുത്ത സെൽഫ് ഡിക്ലറേഷൻ ഫോമിലെ പേരുവിവരങ്ങൾ എൽ. പി. സ്കൂൾ കുട്ടികളുടേതെന്ന് തോന്നിപ്പിക്കുന്ന അട്ടിക്കല്ലുപോലത്തെ കയ്യക്ഷരങ്ങളിൽ ഒരു റജിസ്റ്ററിൽ പെറുക്കിപ്പെറുക്കി എഴുതി വെച്ചു. നാട്ടിലേക്കുള്ള ഒരു ഫ്ലൈറ്റ് പോയി, ഇനി അടുത്തതു് പിടിക്കാനുണ്ട് എന്ന് പറഞ്ഞപ്പോൾ "അക്കാര്യമൊക്കെ അപ്പുറത്തുള്ള സാബ് പറയും" എന്ന പരുക്കൻ അറിയിപ്പ് മറുപടിയായിക്കിട്ടി. അപ്പുറത്തെ സാബിന് ഇത്രയേ പറയാനുണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ...

"ദേഖിയേ... ദില്ലിയിൽ വരുന്നവരെയെല്ലാം ഏഴു ദിവസം ക്വാറന്റൈൻ ചെയ്യണം എന്നാണ് കേന്ദ്രഗവണ്മെന്റിന്റെ കർശനമായ നിർദ്ദേശം. അതിന് ഏർപ്പാടാക്കിയ ഹോട്ടലുകളുടെ ലിസ്റ്റ് ചുമരിൽ പതിച്ചിട്ടുണ്ട്. നിങ്ങൾ നിങ്ങളുടെ ഹോട്ടൽ തിരഞ്ഞെടുത്ത് വിവരം പറഞ്ഞാൽ അതനുസരിച്ച് നിങ്ങളെ അങ്ങോട്ട് വിടും. ഏഴു ദിവസം കഴിഞ്ഞ് സർട്ടിഫിക്കറ്റ് തന്നാൽ നിങ്ങൾക്ക് നാട്ടിലേക്ക് നേരെ ഹോം ക്വാറന്റൈനിൽ പോകാം..."

ഗംഭീരം...! ഏഴു ദിവസം ക്വാറന്റൈൻ അതും കോവിഡ് ബാധ കൊണ്ട് ആശുപത്രികൾ നിറഞ്ഞുകവിഞ്ഞ് ശ്വാസം മുട്ടുന്ന ദില്ലിയിൽ... അത്യാവശ്യങ്ങൾക്ക് നാട്ടിൽ പോകേണ്ടവർക്ക് എന്തെങ്കിലും വഴിയുണ്ടോ എന്ന് ചോദിച്ചതിന് അപ്പുറത്തെ സാബിന് ആദ്യം ഒരു മറുപടിയേ ഉണ്ടായുള്ളൂ

"ദേഖിയേ... യേ ഹം കോ ഓർഡർ മിലാ ഹേ... ആപ് ലോഗ് ബസ് ഹോട്ടൽ സെലക്റ്റ് കീ ജിയേ"

ചുമരിലെ ഹോട്ടൽ ലിസ്റ്റിൽ താജും മാരിയറ്റും മുതൽ എല്ലാവരുമുണ്ട്. കൊവിഡ് സ്പെഷൽ ആയി എല്ലാവരും താരിഫ് കുറച്ചിട്ടുണ്ട്. താജിലെ മുറിക്ക് 4000 രൂപയാണ്. മാരിയറ്റിലും ഏതാണ്ട് അത്ര തന്നെ...! എന്തൊരു മഹാമനസ്കത...! എന്തൊരു സാമൂഹ്യസേവനം...! ആത്മനിർഭരത കൊണ്ട് വല്ലാതെ വീർപ്പുമുട്ടിയപ്പോൾ സാബിനോട് വീണ്ടും ചോദിച്ചു...



"അത്യാവശ്യങ്ങളുള്ളതാണ്... നാട്ടിലെത്താൻ ധൃതിയുണ്ട് ... വല്ല മാർഗവുമുണ്ടോ" സ്വല്പം ശബ്ദമുയർത്തിയപ്പോൾ സാബ് കൈ മലർത്തി...

"എന്റെ കയ്യിൽ ഒന്നുമില്ല. ഉള്ളിൽ ഒരു സാബ് ഇരിപ്പുണ്ട്... അദ്ദേഹത്തോട്ട് ചോദിച്ചാൽ ബാക്കി പറയും" അങ്ങനെ തിക്കിത്തിരക്കി ഉള്ളിലുള്ള സാബിനടുത്തെത്തി. അക്ഷമനായി കത്തിയിരിക്കുന്ന ഉള്ളിലെ സാബിനോട്ട് ചുരുങ്ങിയ വാക്കിൽ കാര്യം പറഞ്ഞു.

"അത്യാവശ്യം തെളിയിക്കുന്ന രേഖ വല്ലതുമുണ്ടെങ്കിൽ അതും ഈ അണ്ടർടേക്കിങ്ങും ഒപ്പിട്ടു തരൂ" എന്ന് സാബ് ഭാഗ്യവശാൽ കനിഞ്ഞു. ഔദാര്യപൂർവം കാണിച്ചു തന്ന ഒരു വാട്സപ്പ് നമ്പറിലേക്ക് രേഖ അയച്ച് അപ്പുറത്തെ സ്റ്റാഫിനോട്ട് പറഞ്ഞാൽ പ്രിന്റ് കിട്ടും എന്ന് ഉപദേശിച്ചു. ഫോണിലെ നെറ്റ് കണക്ഷൻ സ്പീഡില്ലാഞ്ഞിട്ടും എങ്ങനെയൊക്കെയോ വീട്ടിൽ നിന്നുള്ള ഒരു മെഡിക്കൽ സർട്ടിഫിക്കറ്റിന്റെ സ്കാൻ കോപ്പി പ്രിന്റെടുത്ത് അപേക്ഷ സമർപ്പിച്ചു. അപേക്ഷയിലെ ഒരു സത്യവാങ്മൂലം ഞാൻ ആരോഗ്യസേതു ആപ്പ് ഉപയോഗിച്ചു കൊള്ളാം എന്നതായിരുന്നു.

ആരോഗ്യസേതുവിന്റെ ഡാറ്റാ സെക്യൂരിറ്റിയോ അതിന്റെ കരാർവിശദാംശങ്ങളോ ഒന്നുമറിയാത്ത, സ്പ്രിംഗ്ലർ വിവാദത്തിൽ തിളച്ചുമറിഞ്ഞ മലയാളക്കരക്കാരനായ ഞാൻ സാഹചര്യങ്ങളുടെ സമ്മർദ്ദം മൂലം അതിൽ ഒരു ടിക്കിട്ട് ഒപ്പിട്ടു കൊടുത്തു.

ആകെ മൊത്തം എന്റെ മുഖലക്ഷണം കണ്ട് "ബേ***ദ് സാലാ മദ്രാസി പോയി എവിടെയെങ്കിലും പോയി തുലയട്ടെ" എന്ന അലക്ഷ്യഭാവത്തോടെ ഉള്ളിലെ സാബ് കടലാസുകൾ പിൻ ചെയ്ത് ഒരു ഒപ്പുമിട്ട് ഒരു രണ്ടിഞ്ച് നീളമുള്ള ചീന്തുകടലാസിൽ ഹോം ക്വാറന്റൈൻഡ് എന്നതിനു കീഴെ പേരും എഴുതി തന്നു. അതും കാണിച്ച് പെട്ടിയും സഞ്ചിയുമെടുത്ത് അവിടെ നിന്ന് പുറത്തിറങ്ങി. ഉച്ചതിരിഞ്ഞു കൊച്ചിയിലേക്കുള്ള ഫ്ലൈറ്റ് അപ്പോഴേക്കും ഓഫീസിൽ നിന്ന് ബുക്ക് ചെയ്തിരുന്നു. എയർപോർട്ടിനു പുറത്ത് കഷ്ടിച്ചു കിട്ടിയ ഡാറ്റാ സിഗ്നലിൽ ആരോഗ്യസേതു ഡൗൺലോഡ് ചെയ്തതു് ഭാഗ്യമായി. ഉള്ളിൽ കയറുമ്പോൾ പോലീസുകാരൻ തടുത്തു. "ഫോണിൽ ആരോഗ്യസേതു കാണിക്കൂ" എന്ന് ആവശ്യപ്പെട്ടു. ഫോണിൽ ഐക്കൺ കാണിച്ചുകൊടുത്തതു് പോരെന്നായി. തുറന്നു കണ്ടേ പറ്റൂ... ഡാറ്റാ നെറ്റ് വർക്ക് വരുന്നില്ല, ഹോം ക്വാറന്റൈൻ ചെയ്തിട്ടാണ് വരുന്നതു് എന്നു പറഞ്ഞു കയ്യിൽ കിട്ടിയ ഭാഗ്യത്തിന് ഭദ്രമായി വെച്ച ആ രണ്ടിഞ്ചു് കടലാസുകഷണം കാണിച്ചു. അത്ഭുതമെന്നു പറയട്ടെ ഉള്ളിലേക്ക് കയറാൻ അനുവാദം കിട്ടി.

കൊച്ചിയിലേക്കുള്ള വിസ്താര ഫ്ലൈറ്റിൽ സുരക്ഷിതമായി വൈകുന്നേരം 7 മണിക്കു മുമ്പ് എത്തി. പുറത്തിറങ്ങുന്ന വഴിയിൽ ആരോഗ്യപരിശോധനയുടെ കൗണ്ടറിൽ കേരള പാസ് ആവശ്യപ്പെട്ടു. കോയമ്പത്തൂരിൽ നിന്നുള്ള റോഡ് യാത്രക്കായി എടുത്ത പാസേയുള്ളൂ എന്നു പറഞ്ഞപ്പോൾ അത് മതി എന്ന് പറഞ്ഞ് അതിലെ പെർമിറ്റ് നമ്പർ എഴുതി ഫോട്ടോയുമെടുത്ത് രണ്ടു മിനിറ്റിൽ പറഞ്ഞുവിട്ടു. വീട്ടിൽ തലേന്നു തന്നെ ആരോഗ്യവകുപ്പിന്റെ അന്വേഷണം എത്തിയിരുന്നു. പ്രീപെയ്ഡ് ടാക്സി കൗണ്ടറിൽ നിന്ന് ഐസൊലെഷൻ സ്ക്രീനുള്ള ടാക്സിയുമെടുത്ത് ഏഴേകാലോടെ നെടുമ്പാശേരിയിൽ നിന്ന് പുറപ്പെട്ടു.

അറ്റ്‌ലാന്റിക്കിൽ നിന്ന് ജൂൺ ഒമ്പതാം തീയതി രാത്രി ആരംഭിച്ച യാത്ര പന്ത്രണ്ടാം തീയതി രാത്രി ഒമ്പതേമുക്കാലിന് ചിറ്റൂരിലെ അണിക്കോട്ടു മുക്ക് തിരിഞ്ഞു. കേരളം എത്ര സുരക്ഷിതമാണ് എന്നതു് 29 വർഷത്തെ നാവികജീവിതത്തിനിടയിൽ എത്രാമത്തെയോ തവണ വീണ്ടും ബോദ്ധ്യപ്പെട്ടു. വീട്ടിലെത്തി കുളിയും കഴിഞ്ഞ് എത്രാമത്തെയോ തവണ നാട്ടിലെത്തുമ്പോൾ പതിവുള്ളതുപോലെ ആദ്യത്തെ ഊണ് മുരിങ്ങയില എരിശ്ശേരി (അഥവാ വള്ളുവനാടൻ മലയാളത്തിൽ മുരിഞ്ഞടെലെൾശേരി) കൂട്ടി മുകളിലത്തെ മുറിയിൽ ക്വാറന്റൈനിൽ അകലം പാലിച്ച് കോണിപ്പടിയിൽ കമ്പനിക്കിരിക്കുന്ന വീട്ടുകാരോടൊപ്പം ഊണു കഴിച്ചു. ഇത്രയുമാണ് ഇത്തവണ നാട്ടിലെത്തിയ കഥ...!

കോവിഡ്-19 കാലഘട്ടത്തിൽ ഗർഭം ധരിച്ച സാഹിത്യകൃതികൾ സൃഷ്ടിച്ചേക്കാവുന്ന ജനസംഖ്യാവിസ്ഫോടനമാണ് വരുംനാളുകളിൽ ലോകം നേരിടാനിരിക്കുന്ന മറ്റൊരു വിപത്തെന്ന് W. H. O. മുന്നറിയിപ്പ് നൽകുന്നു. വൈറസ് ബാധ എത്തരത്തിൽ പെട്ട ജനിതക വൈകല്യങ്ങളാണ് സൃഷ്ടിക്കുക എന്നതാകട്ടെ ശാസ്ത്രലോകത്തിന് ഇപ്പോഴും അജ്ഞാതമാണ്. കോവിഡ് പ്രതിരോധ പ്രവർത്തനങ്ങളിൽ മാതൃകാപരമായ നടപടികൾ സ്വീകരിച്ച കേരളം തന്നെ ഇക്കാര്യത്തിൽ മുൻകൈ എടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. സാഹിത്യ അക്കാദമിയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഭാഷാവിദഗ്ധരായ ഡോക്ടർമാരുടെ സേവനം ഇക്കാര്യത്തിൽ നമുക്ക് ഉറപ്പാക്കേണ്ടതുണ്ട്. മുൻകരുതലെന്ന നിലയിൽ മതിയായ ഗർഭനിരോധന മാർഗങ്ങൾ സ്വീകരിച്ചിട്ടുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പു വരുത്തേണ്ടതിനൊപ്പം തന്നെ ആത്മരതിയിൽ നിന്നു പോലും എഴുത്തുകാർ വിട്ടുനിൽക്കേണ്ടതുണ്ടെന്നാണ് W. H. O. നൽകുന്ന മുന്നറിയിപ്പ്!

—നിരഞ്ജൻ 03.04.20

തങ്കശ്ശേരി വിളക്കുമാടവും കൊറോണക്കാലത്തെ പ്രയാണവും

മഴവില്ല് തുടങ്ങുന്നിടം.

“തങ്കശ്ശേരി വിളക്കുമാടം കണ്ണുചിമ്മിയൊരന്തിനേരം” എന്ന തുടങ്ങുന്ന ഒരു ചലച്ചിത്രഗാനമുണ്ട്. യേശുദാസും സുജാതയും ചേർന്ന് പാടിയ അത്രയൊന്നും പ്രശസ്തമല്ലാത്ത ഈ ഗാനം ഓർമ്മ വരാറുള്ളത് കേരളത്തിന്റെ തീരത്തു നിന്ന് അധികമൊന്നും ദൂരെയല്ലാതെ അന്താരാഷ്ട്ര കപ്പൽ പാതയിലൂടെ കടന്നുപോകുമ്പോഴാണ്. കിഴക്കൻ ഏഷ്യയിൽ നിന്ന് പേർഷ്യൻ ഗൾഫിലേക്ക് പോവുന്ന കപ്പലുകൾ ഇക്കാലത്ത് അധികവും പിന്തുടരുന്ന വഴി ശ്രീലങ്ക ചുറ്റി കൊല്ലം വരെ കേരളതീരത്തിനു സമാന്തരമായി പോയി പിന്നീട് ലക്ഷദ്വീപിലെ കവരത്തിയുടേയും അഗത്തിയുടേയുമൊക്കെ സമീപത്തുകൂടിയുള്ള ദിശയിലേക്ക് തിരിയുകയാണ്. തിരിയാറാവുമ്പോൾ നാവിഗേഷൻ ചാർട്ടുകളിലെല്ലാം തെളിഞ്ഞു കാണുന്ന ഒരടയാളമാണ് തങ്കശ്ശേരി വിളക്കുമാടം.

കടലിനു നടുവിൽ ഇന്നത്തെ ഇന്റർനെറ്റ് സൗകര്യങ്ങളൊന്നുമില്ലാതെ സാറ്റലൈറ്റ് ഫോണിനെ മാത്രം ആശ്രയിച്ച് കഴിയേണ്ടിയിരുന്ന കാലത്ത് ഈ വഴി വരുമ്പോൾ ഏതാണ്ട് മംഗലാപുരമെത്തുന്നതു വരെ കഴിയുന്നതും കേരളക്കരയോട് ചേർന്നാണ് കപ്പലുകൾ, പ്രത്യേകിച്ചും ഇന്ത്യക്കാർ നാവികരായുള്ള കപ്പലുകൾ സഞ്ചരിച്ചിരുന്നത്. മൊബൈൽ ഫോൺ വന്ന കാലം മുതൽ കിട്ടുന്ന മൊബൈൽ റേഞ്ച്, ദൂരദർശന്റെ സിഗ്നൽ, ആകാശവാണിയുടെ തിരുവനന്തപുരം തൃശ്ശൂർ കോഴിക്കോട്ട് നിലയങ്ങളുടെ ശബ്ദവീചികൾ, അതിലുമൊക്കെ ഉപരി പത്തിരുപതു നോട്ടിക്കൽ മൈലുകൾക്കപ്പുറം സ്വന്തം നാട്ടുണ്ട് എന്ന തോന്നൽ... ദീർഘമായ സമുദ്രയാത്രകൾക്കിടയിൽ നാവികരെ സംബന്ധിച്ചിടത്തോളം ആശ്വാസം പകരുന്ന ഒന്നായിരുന്നു അത്. 12 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ വരുന്ന രാജ്യത്തിന്റെ ജലാതിർത്തിക്കുള്ളിൽ കടക്കാതെയാണ് കേരളതീരത്തിന്റെ സാമീപ്യം സമുദ്രയാത്രകൾക്കിടയിൽ അനുഭവിച്ചിരുന്നത്. മത്സ്യബന്ധനബോട്ടുകളുടെ തിരക്കൊഴിവാക്കാൻ ഇപ്പോൾ അത്രയടുത്ത് കപ്പലുകൾ സഞ്ചരിക്കാറില്ല. 50 നോട്ടിക്കൽ മൈലോളം അകലം കഴിവതും പാലിക്കാറുണ്ട്. കരയുമായി ബന്ധപ്പെടുന്നതിന് പണ്ടത്തെപ്പോലെ തീരത്തിന്റെ സാമീപ്യം ആവശ്യമില്ല എന്നതും ചെറുബോട്ടുകളുടെ വലിയ തടസ്സങ്ങളില്ലാതെ സഞ്ചരിക്കാമെന്നതുമാണ് ഈ അകലം പുലർത്തുന്നതിന് ഒരു കാരണം. അതോടൊപ്പം ഇന്ത്യൻ തീരത്തോട് ചേർന്നു പോയതുകൊണ്ട് പ്രത്യേകിച്ച് കൂടുതലായി ഒരു സൗകര്യവും ഇല്ല എന്നതും.

പ്രത്യേകിച്ച് ഒരു സൗകര്യം എന്ന് ഉദ്ദേശിച്ചത് ദീർഘയാത്രയിലുള്ള കപ്പലുകൾക്ക് ആവശ്യമുള്ള കരയിൽ നിന്നുള്ള സേവനങ്ങളെയാണ്. ഇന്ധനം നിറയ്ക്കുക, മാസങ്ങളോളമുള്ള യാത്രക്ക് ആവശ്യമായ ഭക്ഷ്യവസ്തുക്കളും സാധന സാമഗ്രികളും ശേഖരിക്കുക, സേവന കാലാവധി കഴിഞ്ഞ നാവികർക്ക് കപ്പലിറങ്ങി നാട്ടിൽ പോവുക, ലോകത്തിന്റെ വിവിധ ഭാഗങ്ങളിൽ നിന്ന് കപ്പലിലേക്കയക്കുന്ന സ്പെയർ പാർട്ടുകളും യന്ത്രസാമഗ്രികളും കപ്പലിൽ എത്തിക്കുക, പുറമെ നിന്നുള്ള വിദഗ്ധസഹായം ആവശ്യമുള്ള റിപ്പയർ ജോലികൾ, സർവേകൾ, സർട്ടിഫിക്കറ്റുകളുടെ പുതുക്കൽ എന്നിവ നടത്തുക എന്നിവയെല്ലാം ഒന്നിച്ച നടത്താവുന്ന സ്ഥലങ്ങൾക്ക് കപ്പലിന്റെ വോയേജിൽ വലിയ പ്രാധാന്യമുണ്ട്. ഈ സേവനങ്ങളെ എല്ലാം ഏകോപിപ്പിക്കാൻ കഴിവുള്ള ഷിപ്പിംഗ് ഏജൻസികളും അവിടങ്ങളിൽ അതിനായി ആവശ്യമുണ്ട്. കിഴക്കൻ ഏഷ്യയിൽ നിന്ന് പേർഷ്യൻ ഗൾഫിലേക്കുള്ള യാത്രയിൽ ഇത്തരത്തിൽ ഏറ്റവുമധികം സൗകര്യമുള്ള രണ്ട് സ്ഥലങ്ങളേയുള്ളു. സിംഗപ്പൂരും യു. എ. ഇ.-യിലെ ഫുജൈറയും. ഇടയിൽ ശ്രീലങ്കയിലുള്ള ഗാൾ പലപ്പോഴും നാവികർക്ക് അവധിക്കിറങ്ങാൻ അടിയന്തിര ഘട്ടങ്ങളിൽ ഉപയോഗിക്കാറുണ്ടെങ്കിലും മറ്റു സേവനങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ ഇപ്പോഴും അത്ര പുരോഗമിച്ചിട്ടില്ല. നിശ്ചിത കാലാവധിയിൽ നടത്തേണ്ട ഡോക്കിങ്ങുകൾക്കും വലിയ കപ്പലുകൾ അധികവും പോകുന്നത് സിംഗപ്പൂർ കഴിഞ്ഞാൽ ദുബായിലെയോ ബഹറിനിലെയോ ഡ്രൈ ഡോക്കുകളിലാണ്.

പേർഷ്യൻ ഗൾഫിൽ ഷിപ്പിംഗ് മേഖലയുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഇത്തരം സേവനമേഖലയിൽ ഉള്ള ഏറ്റവും പരിചയസമ്പന്നരായ ജീവനക്കാരിലേറെയും മലയാളികളാണ്. ഫ്യുജൈറയിലും ദുബായിലും ഒക്കെയുള്ള പ്രമുഖ ഷിപ്പിങ് ഏജൻസികളുടെ എല്ലാം ചുമതല വഹിക്കുന്നതും വലിയ റിപ്പയർ വർക്ക് ഷോപ്പുകൾ നടത്തുന്നതും സാധന സാമഗ്രികളും ഭക്ഷ്യവസ്തുക്കളും എത്തിക്കുന്ന ഷിപ്പ് ചാൻഡലിങ് സ്ഥാപനങ്ങൾ നടത്തുന്നതും ഒക്കെ മലയാളികളാണ്. ഈ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന വിദഗ്ധ തൊഴിലാളികളിലധികവും മലയാളികളാണ്.

വസ്തുതകൾ ഇങ്ങനെയായിരിക്കെയാണ് ഏറെക്കാലമായി ഇന്ത്യൻ നാവികർ അനുഭവിക്കുന്നതും ഇപ്പോൾ ഈ മഹാമാരിയുടെ കാലത്ത് ഏറെ പ്രകടമാവുകയും ചെയ്ത ഒരു പ്രശ്നം വീണ്ടും ഉന്നയിക്കണം എന്ന് തോന്നുന്നത്. യാത്രാമാർഗങ്ങൾ അടഞ്ഞതോടെ കടലിൽ പെട്ടുപോയ ഒരുപാട് നാവികരുണ്ട്. അതിൽ വലിയൊരു ശതമാനം ഇന്ത്യക്കാരുമുണ്ട്. രണ്ട് ലക്ഷത്തിലധികം ഇന്ത്യൻ നാവികർ മർച്ചന്റ് നേവിയിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നുണ്ട് എന്നാണ് കണക്ക്. എന്നാൽ വിദേശ കപ്പലുകളിൽ ജോലി ചെയ്യുന്ന, ഇന്ത്യൻ തീരത്തിനടുത്തുകൂടി കടന്നുപോകുന്ന മലയാളികളടക്കമുള്ള ഈ നാവികർക്കാർക്കും തങ്ങളുടെ സേവനകാലാവധി കഴിഞ്ഞു, ഒന്നടുത്തു വന്നാൽ ഒരു ബോട്ടിലിറങ്ങി ഒരു മണിക്കൂർ കൊണ്ട് എത്താവുന്ന തങ്ങളുടെ രാജ്യത്തിലേക്ക് തിരിച്ച വരാൻ കഴിയില്ല എന്നത് വ്യസനമുളവാക്കുന്ന ഒരു വസ്തുതയാണ്. സിംഗപ്പൂരോ ഫുജൈറയോ ഇറങ്ങി വേണം ഇപ്പോഴും നാട്ടിലെത്താൻ. ശ്രീലങ്കയിലെ ഗാൾ, യു. എ. ഇ.-യിലെ തന്നെ മിന സക്വർ എന്നീ ഇടങ്ങളും ചിലപ്പോൾ സൗകര്യപ്പെടുത്താറുണ്ട്. 7500 കിലോമീറ്ററിലധികം കടൽത്തീരമുണ്ട് ഇന്ത്യക്ക്. കേരളത്തിന്റേതു തന്നെ ഏതാണ്ട് 580 കിലോമീറ്റർ വരും. എങ്കിലും വലിയ കപ്പലുകൾ അടുപ്പിക്കാവുന്ന ആഴമുള്ള തുറമുഖങ്ങൾ അധികമില്ല. ഞങ്ങൾ ഇപ്പോൾ സഞ്ചരിക്കുന്ന മൂന്നു ലക്ഷത്തോളം ടൺ ക്രൂഡോയിൽ വഹിക്കാൻ കഴിവുള്ള കപ്പൽ കടലിലുള്ള പൈപ്പ് ലൈൻ വഴി SBM (Single buoy mooring)-ൽ നിന്നോ മറ്റു ചെറു കപ്പലുകളുമായി ബന്ധിപ്പിച്ചോ ആണ് ഗുജറാത്തിലുള്ള ഇന്ത്യനോയിലിന്റേയും റിലയൻസിന്റേയും മറ്റും ടെർമിനലുകളിൽ കാർഗോ പമ്പ് ചെയ്യാറുള്ളത്. ഇന്ത്യൻ തുറമുഖങ്ങളുടെയും തീരത്തോടു ചേർന്ന കപ്പൽച്ചാലുകളുടേയും ആഴം കൂട്ടുന്നത് പാരിസ്ഥിതികമായി പ്രശ്നങ്ങളുണ്ടാക്കാവുന്നതും പ്രായോഗികമായി ബുദ്ധിമുട്ടുകളുള്ളതും വിശദമായ പരിശോധനകൾ ആവശ്യമുള്ളതുമായ ഒരു കാര്യമാണ്. എന്നാൽ നേരത്തെ സൂചിപ്പിച്ച സേവനങ്ങൾക്ക് ഒരു പ്രധാന അന്താരാഷ്ട്ര കപ്പൽപ്പാതയോട് ചേർന്നുകിടക്കുന്ന ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായ സൗകര്യം കേരളത്തിന്റെ വാണിജ്യപരമായ സാധ്യതകൾക്ക് ഉപയോഗിക്കുക എന്നത് അത്രത്തോളം സങ്കീർണമായ ഒരു കാര്യമായി തോന്നുന്നില്ല. അങ്ങനെയൊരു സാധ്യതയ്ക്ക് ഇപ്പോൾ തടസ്സമായിട്ടുള്ളത് രാജ്യത്ത് നിലവിലുള്ള നിയമപരമായ നൂലാമാലകളും ഷിപ്പിങ്ങ് മേഖലയെ സംബന്ധിച്ചിട്ടുള്ള മുൻവിധികളും കപ്പലിൽ ജോലി ചെയ്യുന്നവരോടുള്ള മനോഭാവവും ആണെന്നാണ് തോന്നിയിട്ടുള്ളത്.

കപ്പൽ എന്നത് പണ്ട് അധിനിവേശങ്ങളുടേയും അസുഖങ്ങളുടേയും അന്യസംസ്കാരങ്ങളുടേയും കടന്നുവരവിന്റെ പ്രതീകമായിരുന്നു. ആഫ്രിക്കൻ പായലടക്കമുള്ള കലർപ്പുകൾ നമ്മുടെ ജൈവവൈവിധ്യത്തിലെത്തിച്ച കടലിനെ മലീമസമാക്കിയ ആ കപ്പൽ യാത്രകളുടെ കാലത്തു നിന്ന് ഷിപ്പിങ് വ്യവസായം ഏറെ മാറിയിരിക്കുന്നു. ഏറ്റവുമധികം നിയമങ്ങളും നിബന്ധനകളും നിയന്ത്രണങ്ങളും ഉള്ള ഒരു മേഖലയാണ് അത് ഇന്ന്. കപ്പലുകളിൽ നിന്നുള്ള ഏതു വിധത്തിലുള്ള മലിനീകരണവും കർശനമായി തടയാനുള്ള വ്യവസ്ഥകളുണ്ട്. പുറത്തേക്ക് പമ്പ് ചെയ്യുന്ന വെള്ളത്തിൽ പരമാവധി ഉണ്ടാകാവുന്ന എണ്ണയുടെ അംശം 15 പി.പി.എം ആണ്. പലപ്പോഴും ഇത് ഒന്നോ രണ്ടോ പി.പി.എം മാത്രമേ ഉണ്ടാകാറുള്ളു. എണ്ണ കലർന്ന മലിനജലത്തിന്റെ ഓരോ ഘനമീറ്ററിന്റേയും കണക്ക് രേഖപ്പെടുത്തുന്ന ഓയിൽ റെക്കോഡ് ബുക്ക് സൂക്ഷ്മമായ പരിശോധനകൾക്ക് വിധേയമാകുന്ന ഒന്നാണ്. 2020 ജനുവരി മുതൽ 0.5% സൾഫറിൽ കുറവ് അടങ്ങിയ ഇന്ധനം മാത്രമേ ഉപയോഗിക്കാവൂ എന്ന നിയമം പ്രാബല്യത്തിൽ വന്നിട്ടുണ്ട്. ഇതിനു പകരമായി എഞ്ചിനുകളിൽ നിന്നുള്ള പുകയെ ശുദ്ധീകരിക്കുന്ന സ്ക്രൂബ്ബർ ടവറുകൾ പിടിപ്പിച്ച കപ്പലുകളിൽ നിന്നും പുറത്തു വിടുന്ന സമുദ്രജലത്തിന്റെ പി.എച്ച് മൂല്യവും നിജപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഓസോൺ പാളിക്ക് ദോഷകരമായ വാതകങ്ങൾ അധിക കപ്പലുകളിലും ഉപയോഗിക്കുന്നില്ല. ഉപയോഗിക്കുന്നവയുടെ കൃത്യമായ അക്കൗണ്ട് സൂക്ഷിക്കേണ്ടതുമാണ്. സ്വീവേജ് പ്ലാന്റിൽ നിന്ന് കോളിഫോം അളവ് പരിധിയിൽ നിന്ന് എത്രയോ കുറവായ ജലമാണ് കപ്പലിൽ നിന്ന് തീരത്തു നിന്നുള്ള ദൂരപരിധി കഴിഞ്ഞ ശേഷം പുറത്തു വിടുന്നത്. ഒരു തീരപ്രദേശത്തെ ആവാസവ്യവസ്ഥയിൽ കലർപ്പുണ്ടാക്കാൻ കഴിയുന്ന ഒന്നാണ് ഒരു രാജ്യത്തിനോട് ചേർന്ന സമുദ്രജലം മറ്റൊരു രാജ്യത്ത് എത്തുക എന്നത്. ഇത് സംഭവിക്കുന്നത് കാർഗോ ഇറക്കുമ്പോൾ സന്തുലനത്തിനായി ബല്ലാസ്റ്റ് ടാങ്കുകളിൽ കയറ്റുന്ന സമുദ്രജലം മറ്റൊരു രാജ്യത്തെ തുറമുഖത്തു നിന്ന് കാർഗോ കയറ്റുമ്പോൾ പുറത്തേക്ക് പമ്പ് ചെയ്യുമ്പോഴാണ്. ഈ സാധ്യതയും ഇല്ലാതാക്കുന്ന നിയമങ്ങൾ വന്നിട്ട് കുറേ വർഷങ്ങളായി. ഉള്ളിലേക്കെടുക്കുന്ന വെള്ളത്തെ ഒരു ശുദ്ധീകരണ പ്ലാന്റിലൂടെ കടത്തിവിടുകയോ നടുക്കടലിൽ വെച്ച് ഈ വെള്ളം പൂർണമായും മാറ്റുകയോ ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. ഈ സംവിധാനങ്ങളുമായി എല്ലാം ബന്ധപ്പെട്ട കർശനമായ പരിശോധനകൾക്ക് ലോകത്തുള്ള ഏതു തുറമുഖത്തിലും വെച്ച് നേരിടാൻ തയ്യാറായാണ് ഇന്നത്തെ കാലത്ത് കപ്പലുകൾ സഞ്ചരിക്കുന്നത്. ഇതിനു പുറമെ നാവികരുടെ ആരോഗ്യനില, കപ്പലിനുള്ളിലേയും ഭക്ഷണസാധനങ്ങളുടെ സൂക്ഷിപ്പിലേയും ശുചിത്വം തുടങ്ങിയവയും വിശദമായ പരിശോധനക്ക് വിധേയമാണ്. കാലപരിധി കഴിഞ്ഞ ഒരു അച്ചാറുകുപ്പി പോലും കനത്ത ഫൈനിന് കാരണമായേക്കാവുന്ന ഇടങ്ങളുണ്ട്. നിയമങ്ങളുടെ പാലനത്തിലോ മതിയായ തെളിവുകളുടെയോ രേഖകളുടേയോ അഭാവത്തിലോ കപ്പലിന്റെയും നാവികരുടേയും അറസ്റ്റിൽ വരെ എത്തിച്ചേർന്ന സന്ദർഭങ്ങളുണ്ട്. (ഓയിൽ പൊല്യൂഷൻ ആക്ട് ലംഘിച്ചതിന് ഇപ്പോഴും അമേരിക്കയിലും മറ്റും ജയിലിൽ കഴിയുന്നവരുണ്ട്) പറഞ്ഞുവന്നത് പൊതുസമൂഹത്തിലുള്ള സാമാന്യധാരണ പോലെ അത്ര അപകടം പിടിച്ച ഒന്നല്ല ഒരു കപ്പൽ എന്ന് സൂചിപ്പിക്കാനാണ്. കരയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഒരു ഫാക്ടറിയുടെ ചെറിയൊരു അംശം പോലും പരിസ്ഥിതിയെ ഉപദ്രവിക്കാതെയാണ് ഒരു ആധുനിക കപ്പൽ സഞ്ചരിക്കുന്നത്. ഭൂമിശാസ്ത്രപരമായി കേരളത്തിനുള്ള ഒരു സാധ്യതയെ തീരപ്രദേശത്തിന്റെ പാരിസ്ഥിതികലോലതയെയോ മത്സ്യബന്ധന മേഖലയെയോ ബാധിക്കാതെ ഉപയോഗപ്പെടുത്താൻ കഴിയുമോ എന്ന ഒരു അന്വേഷണം ഉണ്ടാവേണ്ടതാണെന്ന് തോന്നുന്നതും അതുകൊണ്ടാണ്. സത്യത്തിൽ മത്സ്യബന്ധനബോട്ടുകൾ കപ്പലുകളുടെ സാമീപ്യത്തെയും പ്രൊപ്പല്ലറുണ്ടാക്കുന്ന ഇളക്കത്തെയും മീൻപിടുത്തത്തിന് ഉപയോഗിക്കുന്നതായാണ് ലോകത്തെങ്ങും കണ്ടിട്ടുള്ളത്. ബോംബെ ഹൈയിലും മറ്റും ഡീസൽ ചോദിച്ച് വരുന്ന ബോട്ടുകളുണ്ട്. ഒരു കന്നാസിൽ ഡീസൽ കൊടുത്താൽ നന്ദിസൂചകമായി കൊട്ടകൾ നിറയെ സുർമൈ മത്സ്യം കിട്ടാറുണ്ട്.

ബോട്ടുകളുടെ സാന്നിദ്ധ്യം കൂടിയ ഇടങ്ങളിൽ കപ്പലുകൾക്ക് സഞ്ചരിക്കാനുള്ള പ്രായോഗിക ബുദ്ധിമുട്ടുകൾ മാത്രമാണ് ഇതിനൊരു തടസ്സമായിട്ടുള്ളത്. കൂട്ടിയിടികൾ, ഇറ്റാലിയൻ ഗാർഡുകളുടെ വെടിവെപ്പ് തുടങ്ങിയ അനുഭവങ്ങൾ കൊണ്ട് നാവികരും കേരളക്കരയുടെ സാമീപ്യം ഒഴിവാക്കാറുണ്ട്. ഇന്ധനത്തിന്റേയും സേവനങ്ങളുടേയും സാധനസാമഗ്രികളുടേയും ലഭ്യതയുള്ള ഒരു പ്രദേശത്തിന്റെയെങ്കിലും പുറം കടലിൽ കപ്പലുകൾക്ക് നങ്കൂരമിടാവുന്ന സ്ഥലം അടയാളപ്പെടുത്തുകയും തീരവുമായി ചരക്കിടപാടുകൾ ഇല്ലെങ്കിലും ഈ സേവനങ്ങൾ അനുവദിക്കുന്ന വിധം നിയമങ്ങൾ പുതുക്കുകയും ചെയ്യുന്നത് ഒരു വലിയ സഹായമാവും. ചുരുങ്ങിയത് മറ്റൊരു രാജ്യത്ത് പോയി സ്വന്തം നാട്ടിലേക്ക് തിരിച്ചുവരേണ്ട അവസ്ഥയിൽ നിന്നെങ്കിലും ഇന്ത്യൻ നാവികർക്ക് ഒരു മോചനമാവും. അത് മാത്രമല്ല ഇതേ മേഖലയിൽ ധാരാളം അനുഭവസമ്പത്തുള്ള ഗൾഫ് മലയാളികൾക്ക് ഒരു പ്രതിസന്ധിഘട്ടത്തിൽ നാട്ടിൽത്തന്നെ ഏർപ്പെടാവുന്ന ഒരു തൊഴിൽ മേഖല കൂടുതൽ വികസിക്കുകകയും ചെയ്യും. ഇതിനൊക്കെ സഹായകരമാം വിധം കരയിൽ നിന്ന് സുരക്ഷിതമായ ദൂരത്തിൽത്തന്നെ നങ്കൂരമിടാൻ സാധിക്കുന്ന സാവകാശമുള്ള ചരിവാണ് കേരളതീരത്തെ കടൽത്തട്ടിനുള്ളത് എന്നാണ് മനസ്സിലാക്കിയിട്ടുള്ളത്.

ടമ്പിനെതിരെയുള്ള പ്രക്ഷോഭം കടലിലേക്കും പടർന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു—നിരഞ്ജൻ (ജൂൺ 6, 9:23 pm).

ഒരു കാലത്ത് കൊച്ചിയിലെ കപ്പൽ നിർമ്മാണശാല ഏഷ്യയിലെ ഏറ്റവും വലിയ ക്രെയിൻ ഉള്ള സ്ഥാപനമായിരുന്നു എന്ന് കുട്ടിക്കാലത്ത് വായിച്ച ഓർമ്മയുണ്ട്. പിന്നീട് മറ്റ് ഏഷ്യൻ രാജ്യങ്ങൾ അതിനെയൊക്കെ മറികടന്നു. കപ്പൽ നിർമ്മാണത്തിൽ ജപ്പാനുണ്ടായിരുന്ന മേൽക്കൈ പിന്നീട് കൈമാറിയത് ദക്ഷിണ കൊറിയക്കും പിന്നീട് ചൈനക്കുമാണ്. എങ്കിലും ഷിപ്പ് റിപ്പയറിങ്, മറ്റു സേവനങ്ങൾ, ഇന്ധനലഭ്യത എന്നിവയുടെയെല്ലാം അടിസ്ഥാനസൗകര്യങ്ങളും പശ്ചാത്തലവും കൊച്ചിക്ക് ഉണ്ട്. 2020 ജനുവരി ഒന്നു മുതൽ കപ്പലുകൾ കർശനമായും ഉപയോഗിക്കേണ്ട 0.5 % സൾഫർ ഇന്ധനത്തിന് ആഗോളമായിത്തന്നെ വലിയ ക്ഷാമമുണ്ട്. ഇത് വിതരണം ചെയ്യാനുള്ള ഇന്ത്യയുടെ സാധ്യത ഇതുവരെ വേണ്ടത്ര ഉപയോഗിക്കപ്പെട്ടിട്ടില്ല. കേരളതീരത്ത് ഇത് ലഭ്യമാക്കാൻ കഴിയുമോ എന്നതും ഒരു വിഷയമാണ്.

കഴിഞ്ഞ 29 വർഷത്തെ നാവികജീവിതത്തിനിടയിൽ പല തവണ ഈ വഴി കടന്നുപോയിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ലോകം മൊത്തം അടച്ചുപൂട്ടിയ അവസ്ഥയിൽ സേവനകാലാവധി കഴിഞ്ഞിട്ടും എവിടെയും ഇറങ്ങാനാവാതെ സ്വന്തം നാടിന്റെ അരികിലൂടെ ഇന്നലെ സഞ്ചരിക്കുമ്പോൾ സ്ക്രീനിൽ തെളിഞ്ഞ തങ്കശ്ശേരി വിളക്കുമാടം അനുഭവിപ്പിച്ച വിഷാദവും നിസ്സഹായതയുമാണ് ഇങ്ങനെയൊരു തോന്നൽ എഴുതിച്ചത്. പ്രായോഗികതകളും നിലവിലുള്ള സംവിധാനങ്ങളും വിശദമായ പരിശോധനകൾക്ക് വിധേയമാകേണ്ടതാണെന്നതിൽ തർക്കമില്ല.

തങ്കശ്ശേരി വിളക്കുമാടം കഴിഞ്ഞു് തിരിയേണ്ടതിനു പകരം കാസർഗോഡു വരെ കേരളതീരത്തിന് സമാന്തരമായി 50 നോട്ടിക്കൽ മൈൽ അകലെ സഞ്ചരിച്ച ശേഷമാണ് ഇന്നലെ ഞങ്ങൾ ഫുജൈറ ലക്ഷ്യമാക്കി തിരിഞ്ഞത്. അത്ര നേരം കൂടി നാട്ടിലേക്ക് വീശുന്ന കാറ്റിനെ ഞങ്ങളും തൊട്ടു എന്ന ഇത്തിരി പൈങ്കിളിയായ ഒരു തോന്നലിനു വേണ്ടി മാത്രം. സാമൂഹിക അകലവും ശാരീരിക അകലവുമൊക്കെ കരയിലെ ജീവിതത്തിൽ പരിചയമായിക്കൊണ്ടിരിക്കെ കാലങ്ങളായി അതനുഭവിക്കുന്ന, പലപ്പോഴും സേവനകാലം മുഴുവൻ കരയിൽ കാൽ തൊടാൻ കഴിയാതെ ഉരുക്കു കൊണ്ട് നിർമ്മിച്ച ഒരു ദ്വീപിൽ സഞ്ചരിക്കേണ്ടി വരുന്ന മനുഷ്യർക്കു വേണ്ടി ഇപ്പോഴെങ്കിലും ഇത്രയും പറയേണ്ടതുണ്ട് എന്ന് തോന്നുന്നു.

നിരഞ്ജൻ

പാലക്കാട്ട് അടയ്ക്കാപുത്തൂരിൽ ജനനം. മറൈൻ എൻജിനീയർ, വിവാഹിതൻ.

ചിത്രങ്ങൾ: മുഹമ്മദ് അഷ്റഫ്
ഫോട്ടോഗ്രാഫുകൾ: നിരഞ്ജൻ

പിൻകുറിപ്പ്

- മുപ്പതു മുതൽ നാല്പതു മിനിട്ടിനകം വായിച്ചു തീർക്കാവുന്ന ഉള്ളടക്കമാണ് സായാഹ്ന പുറത്തിറക്കുന്ന ഈ ഫോൺ പിഡിഎഫുകളിൽ ഉള്ളത്. ഇതു വായിക്കുവാനായി ഒരിക്കലും ഒരു കമ്പ്യൂട്ടറോ ഡെസ്ക്ടോപ് ആപ്ലിക്കേഷനുകളൊ ആവശ്യമില്ല.
- ആധുനിക മനുഷ്യന്റെ സന്തതസഹചാരിയായ സ്മാർട്ട് ഫോണുകളുടെ സ്ക്രീനിൽ തന്നെ വായിക്കുവാൻ തക്ക രീതിയിലാണു ഈ പിഡിഎഫുകൾ വിന്യസിച്ചിരിക്കുന്നതു്. ഫോണിന്റെ വീതിക്കു നിജപ്പെടുത്തിയ രീതിയിലാണ് മാർജിനുകൾ ചിട്ടപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നതു്.
- പിഡിഎഫ് പ്രമാണങ്ങൾ വായിക്കുവാനുള്ള പ്രയോഗങ്ങൾ എല്ലാതരം സ്മാർട്ട്ഫോണുകളിലും ഇന്നു ലഭ്യമാണ്. എന്നിരിക്കിലും സൗജന്യമായി കിട്ടുന്ന അഡോബി അക്രോബാറ്റ് റീഡർ ആണ് ഇവയിൽ ഏറ്റവും മുന്തിയതു്. അതുകൊണ്ടു് അഡോബി റീഡർ ഇൻസ്റ്റാൾ ചെയ്യുകയും അതിൽ ഈ ഫോൺ പിഡിഎഫുകൾ വായിക്കുകയും ചെയ്യുക.
- സ്വതന്ത്രപ്രസാധനം ആഗ്രഹിക്കുന്ന/ഇഷ്ടപ്പെടുന്ന ആർക്കുവേണമെങ്കിലും സായാഹ്നയിലൂടെ സ്വന്തം കൃതികൾ പ്രസാധനം ചെയ്യാവുന്നതാണ്. 30 മുതൽ 60 മിനിട്ടുകൾക്കകം വായിച്ചുതീർക്കാവുന്ന ഉള്ളടക്കം – കഥകൾ, അനുഭവക്കുറിപ്പുകൾ, ലേഖനങ്ങൾ, അഭിമുഖങ്ങൾ, സിനിമാനിരൂപണങ്ങൾ, കവിതകൾ – എന്നു തുടങ്ങി എന്തുവേണമെങ്കിലും അയയ്ക്കാവുന്നതാണ്. അയയ്ക്കേണ്ട വിലാസം: <info@sayahna.org>.
- പ്രതികരണങ്ങൾ <info@sayahna.org> എന്ന ഇമെയിലിലേയ്ക്കോ, ഈ വെബ് പേജിൽ കമ്മന്റുകളായോ ചേർക്കുക. നിർദ്ദേശങ്ങളും വിമർശനങ്ങളും എപ്പോഴും സ്വീകാര്യമാണ്. അവ സായാഹ്നപ്രവർത്തകർക്ക് കൂടുതൽ ഉത്തേജനം നൽകുന്നതാണ്.