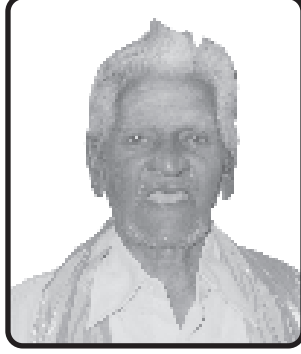


வல்வையில் இருந்து அமெரிக்கா சென்ற

அன்னபூரணி



ஆழக்

கடல்

வென்றவர்கள்

ஆழக்கடலில் சாதனை படைத்த
வல்வை மாலுமிகளில்
கடைசீக் கடலோடியாய் வாழ்ந்து மறைந்த

அமரர்

ஐயாத்துரை இரத்தினசாமி

அவர்களுக்கு

இந்நூல் காணிக்கை

ஆக்கம்

ஆதிகோவிலடி ஜெயம்

வல்வையில் இருந்து அமெரிக்கா சென்ற...

அன்னபூரணி

இரட்டைப் பாய்மரக்கம்பல்

வானளாவ எழுந்து நிற்கின்ற அந்த நினைவுத் தூபி....
என்கண் முன்னே பிரமாண்டமாக தோற்றமளித்துக் கொண்டிருக்கின்றது....

ஆம் 1987ம் ஆண்டு ஸ்ரீலங்கா அரசினதும். இந்திய அரசினதும் கூட்டுச் சதியால் எமது கடலிலே கைதாகி தமிழர் தம் வீரத்தையும் மானத்தையும் உலகறியச் செய்வதற்காக சயனைற் அருந்தி வீரச்சாவைத் தழுவிய லெப்டினன்ட் கேணல் குமரப்பா உட்பட பன்னிரு வேங்கைகளின் நினைவுத்தூபி அமைந்துள்ள வல்வெட்டித்துறை தீருவில் மாவீரர் வீதி வழியால் போய்க் கொண்டிருந்தேன்.

மாலை நேரங்களில் மனதுக்கு அமைதியைக் கொடுக்கும் அந்த மாவீரர் நினைவாலயத்தின் முன்னால் சிறிது நேரம் நான் மெய்மறந்து நிற்கின்றேன்.

ஓ..... இந்தச் தமிழீழ தேசத்தின் விடிவுக்காய்
மரணித்த மாவீரர்களே

என் உதடுகள் என்னையறியாமலேயே இந்த வார்த்தைகளை உச்சரித்துக் கொண்டிருந்தன.

எனக்கு முன்னே வெண்மையாக நரைத்துபோன தலையும் வெறும் தோளிலே போர்த்திய சால்வையும் கொண்ட ஒரு மனிதர் கண்களை முடியபடியே அமைதியாக நின்று கொண்டிருந்தார்.

அந்த மாவீரர்களின் தூபியின் முன்னால் நின்ற அந்த மாமனிதரின் உதடுகள் ஏதோ முணுமுணுப்பது போல் தெரிந்தது....

மெல்லிய தென்றல் காற்று வீசிக்கொண்டிருக்கும் அந்தக் காற்றிலே அங்கு ஓங்கி வளர்ந்து கொண்டிருக்கும் சவுக்க மரங்கள் ஆடி அசைந்து மெல்லிய கீதம் இசைப்பது போல் ஒலி எழுப்பிக் கொண்டிருந்தன. அந்த முதியவரின் தோற்றமும் பஞ்சடைத்து உலர்ந்து போன தலைமயிரும் தெளிந்த பார்வையும் என்னை அவர்பால் ஈர்த்தது... அவரது அந்த முப்பெய்திய தோற்றம் அவரை ஒரு சாதாரண ஆளாக எனக்குக் காட்டவில்லை.

மெதுவாக அவருக்கு அருகில் சென்று அவருடன் பேச்சுக் கொடுப்பதற்காக வாயைத்திறந்தேன்.

“தம்பிஇந்தக் தூபியைப் பாருங்க.....

சரியாக அன்னபூரணிக் கப்பல் மாதிரித் தெரியவில்லையா?

அவர் என்ன கூற வருகிறார் என்று எனக்குப் புரியவில்லை

“ஐயா அன்ன பூரணியா.....?”

நீங்கள் சொல்வது புரியவில்லை.....!!!”

என்று வார்த்தைகள் குழம்பிக் கொண்டிருந்தன.

“என்ன தம்பி நீங்களும் இந்த

உளர்தானா? ஹா...ஹா...ஹா”

என்னை ஒரு தடவை ஏற இறங்கப் பார்த்துக் கொண்ட அந்தப் பெரியவர் தனக்குள் எழுந்த சிரிப்பை அடக்க மாட்டாதவராய் வாய் விட்டே பலமாகச் சிரிக்கத் தொடங்கிவிட்டார்.

எனக்கோ அந்ந நேரம் என்ன செய்வது என்று தெரியாத நிலையில் குழப்பமாகத்தான் இருந்தது.

“வல்வெட்டித்துறையில் இருந்து 1938-ம் ஆண்டு சூயஸ் கால்வாயினூடாக அமெரிக்காவரை ஓட்டிச் செல்லப்பட்ட இரட்டைப் பாய்மரக்கப்பல் அன்னபூரணியைத் தெரியாதவராக இருக்கிறீர்களே.....”

ஓ... அந்த வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்க நிகழ்ச்சியை தன் மனப் பதிவில் இருந்து அழிக்கமுடியாத அந்தச் சம்பவத்தை நான் அறிந்திருக்கவில்லை என்று எண்ணியதும் அவருடைய முகத்தில் ஏமாற்றமும் அதிர்ச்சியும் ஏற்பட்டிருக்க வேண்டும்.

எப்பொழுதோ நடைபெற்று முடிந்த அந்தச் சாதனையை நான் மட்டுமல்ல எங்களில் பலர் மறந்து விட்டனர் என்பதை அவர் நாசூக்காகச் சுட்டிக் காட்டியதும் எனக்கு வெட்கமாகப் போய்விட்டது.

பொங்கும் கடல் அலைகளினூடாக சூயஸ் கால்வாய் வழியாக அமெரிக்காவுக்கு ஓட்டிச் செல்லப்பட்ட கப்பல் “அன்னபூரணி அம்மாள்” நவீன தொழில்நுட்பம் வளர்ச்சியடையாத அந்தக் காலத்தில் உள்ளூர் மரத்தில் எமது ஊர் மேத்திரியினால் கட்டப்பட்டு வல்வைக் கடலோடிகளினால் மிகத்துணிச்சலாகக் கொண்டு செல்லப்பட்ட இரட்டைப் பாய்மரக் கப்பலான ‘அன்னபூரணி அம்மாள்’ என்ற அந்தக் கப்பல் வல்வெட்டித்துறைக்கு மட்டுமல்ல தமிழ் உலகுக்கே பெருமை சேர்க்கக் கூடியது. 1936-ம் ஆண்டு அமெரிக்க செல்வந்தரும் பிரபல நூலாசிரியருமான வில்லியம் அல்பேட் றொபின்சன் என்பவரால் வாங்கப்பட்ட ‘அன்னபூரணி அம்மாள்’ ஒரு வரலாற்றுச் சிறப்புமிக்கது என்பதை நாம் மறந்து விட்டதும் துர்ப்பாக்கியமானது.....

ஆம்.... அன்று அந்தக் கப்பலில் சென்றவர்களில் ஒருவரான திரு. ஜயாத்துரை இரத்தினசாம்தான் இவர் என்றதும் எனது மகிழ்ச்சி இரட்டிப்படைந்தது... வல்வெட்டித்துறையில் உள்ள வித்தனை ஒழுங்கையில் தான் வசிக்கின்றார் என்பதை அறிந்ததும் அவரது சாதனைகளையும் அந்த வரலாற்றையும் நேரில் கேட்டு அதனை ஆவணப்படுத்த வேண்டும் என்ற ஆவல் என் உள்ளத்தில் முகிழ்த்துக் கொண்டிருந்தது நான் அவருடன் பேச்சுக் கொடுக்க ஆரம்பித்தும் அந்த இடத்திற்கு காலஞ்சென்ற அருள் அம்பலவாணரும் வந்து சேந்தார். அருள் அம்பலவாணர் என்பவர் 20-ம் நூற்றாண்டின் முற்பகுதியில் “ஆனந்தவல்லி” கப்பலின் தண்டையலாக இருந்து பின்னர் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் TUG MASTER ஆகக்கடமை புரிந்தவர். அவர் வல்வையின் இளம் சந்ததியினரை கடல் மாலுமித் தொழில் நுட்பத்தில் ஊக்குவிக்கும் பொருட்டு காலஞ்சென்ற கப்டன் கா.மோகனதாசின் உதவியுடன் வல்வையில் ஒரு நாவாய் பயிற்சிப் பள்ளியை (NAVIGATION TRAINING SCHOOL) ஆரம்பித்துச் சிலகாலம் செயல்படுத்தி வந்தவர்

அவரின் உதவியுடன் இது தொடர்பாக சில விபரங்களை மாமனிதராகக் கௌரவிக்கப்பட்ட திரு. ஜயாத்துரை இரத்தின சாமியிடம் நேரில் கேட்டுத் தெரிந்து கொள்ளும் வாய்ப்பு எனக்குக் கிடைத்ததும் நான் அடைந்த மகிழ்ச்சிக்கு அளவேயில்லை. இது நிகழ்ந்தது 1989-ம் ஆண்டு. கப்பலோட்டிய தமிழர் வாழ்ந்த இந்த மண் இன்று புறக்கணிக்கப்பட்ட ஒரு நிலையில் இருப்பதை மாற்றியமைக்க வேண்டுமென்ற உணர்வு தலை தூக்கியது.... “கப்பல் ஓட்டிய தமிழன்” என்றதும் இந்திய சுதந்திரப் போரட்ட வரலாற்றின் ஒரு சக்தியாக இருந்த வ.உ.சிதம்பரனாரைத் தான் உலகம் அறியும். அக்கப்பல் ஆங்கிலேயரிடம் இருந்து வாங்கப்பட்டு சுதேச வர்த்தகத்திற்கு உபயோகிக்கப்பட்டது... ஆனால் எமது “அன்னபூரணி அம்மாள் ” கப்பல் எமது மண்ணில் எம்மவரால் கட்டப்பட்டு அமெரிக்கரால் வாங்கப்பட்டு எம்மவராலேயே இரண்டு

வருடங்கள் வரை உலகின் ஒவ்வொரு துறை முகங்களாக கடந்து இறுதியாக அமெரிக்காவுக்கு கொண்டு செல்லப்பட்ட கதையை.....அந்த வீர தீர சாகசங்களை அந்த கப்பல் ஓட்டிகளுள் உயிருடன் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கும் அவரிடமே கேட்டுத் தெரிந்து கொள்வதுடன் அதை வரலாற்று ஆவணமாக்குவது தமிழீழத்தின் வரலாற்றுக்கு நாம் செய்கின்ற ஒரு காணிக்கையாகும்.

ஆம் அன்று அவருடன் இடம் பெற்ற உரையாடலை அப்படியே எவ்வித மாற்றமும் செய்யாது இங்கே உங்கள் நுகர்விற்காக காணிக்கையாக்குகின்றேன்

கே:- நீங்கள் உங்கள் சிறு பராயத்தைப் பற்றியும் கல்வி, தொழில் போன்றவற்றைப் பற்றியும் சுருக்கமாக கூறுவீர்களா ?

பதி:- நான் 01-02-1909ல் பிறந்து 4ம் வகுப்பு வரை வல்வையிலுள்ள அரியகுட்டி (அமெரிக்கன் மிசன்) பாடசாலையில் படித்தேன். எனது தாய்மாமன் புண்ணியமூர்த்தித் தண்டையலுடன் மிகுந்த பாசம் வைத்திருந்த எனக்கு அவருடன் சேர்ந்து கப்பலில் ஊர்சுற்றித்திரியவே ஆர்வம் மிகுந்திருந்தது. வல்வை சிதம்பராவிலும் படிக்க வைத்தார்கள். ஆனால் என்கு படிப்பில் ஆர்வம் இல்லை.

கே:- உங்கள் கப்பல் வாழ்வில் கன்னிப்பயணம் பற்றி கூறுங்கள்

பதி:- நான் 1919ல் அதாவது எனது 10-வது வயதில் இங்கிருந்து மாட்டுவண்டியில் யாழ்ப்பாணம் ஊடாக ஊர்காவற்துறைக்குப் போய் அங்கிருந்து எனது மாமன் புண்ணியமூர்த்தித் தண்டையலுடன் தோணியில் தென்னிந்தியாவிலுள்ள அதிராம் பட்டினத்திற்கு போனேன். அங்கு ஒரு முஸ்லிம் முதாலாளிக்கு சொந்தமான “அகமட்குவரஜி” என்ற கப்பலில் நல்ல இன வடக்கன் மாடுகள் பலவற்றை ஏற்றிக்கொண்டு வந்தோம் தொடர்ந்து அக்கப்பல் அரக்கன் பர்மா போன்ற துறைகளுக்கு போய் நெல் அரிசி போன்றவற்றைப் கொண்டு வந்தது. நான் இக்கப்பலில் சமையல் செய்பவருக்கு எடுபிட வேலை

செய்பவராக வேலை செய்தேன். இதன் பின்னர்தான் மீண்டும் என்னை 1920ல் வல்வை சீதம்பராவில் படிப்பதற்குச் சேர்த்தார்கள்

கே: நீங்கள் அதன்பின் படிப்பை தொடரவில்லையா?

பதி: 1928இல் S.S.C பரீட்சை எடுத்தேன். ஆனால் சித்தியடைய வில்லை. இதன்பின் 3 வருடங்கள் சிங்கப்பூரில் வேலைக்காக அலைந்து மீண்டும் 1932ல் ஊருக்கு திரும்பி எமது ஊர்த்தண்டையல்களுடன் சேர்ந்து கப்பலில் கடலோடியாக எனது திறமையை வளர்த்து வந்தேன்

கே: நீங்கள் ஏதாவது சாதனை படைக்க வேண்டும் என நினைக்கவில்லையா?

பதி:- ஏன் இல்லை! கப்பலில் இந்த உலகத்தை சுற்றி வர வேண்டும் என்ற ஆசை. ஆனால் அது நிறைவேறுமா என்ற சந்தேகமும் கூடவே இருந்தது. 1936ல் ஜேர்மனியர் ஓருவர் கடற் பிரயாணம் செய்து திருகோணமலையை அடைந்து தனக்கு உதவியாக தனது வள்ளத்தில் என்னையும் கூட்டிச்செல்ல இருந்தார். நான் எல்லையில்லா ஆனந்தம் அடைந்தேன். ஆனால் அது பகற்கனவாகிவிட்டது. எனது உறவினர்களின் கடுமையான எதிர்ப்பினால் அது கைகூடாமல் போய்விட்டது.

கே:- நீங்கள் எப்படி அன்னபூரணியை அமெரிக்காவுக்கு கொண்டு போக நேர்ந்தது?

பதி:- இதற்கு நான் பதில் சொல்ல வேண்டுமானால் வல்வெட்டித்துறையினரது கப்பல் கட்டும் தொழிலையும் அவர்களது கடல்கடந்த வணிகத்தையும் சிறிது கூறியாக வேண்டும்

எமக்கு தெரிய அதாவது கர்ணபரம்பரையாக ஏறக் குறைய 7ஆம் 8ஆம் நூற்றாண்டுகளிலிருந்து நாம் கித்தொழிலில் ஈடுபட்டு வந்திருக்கிறோம். உலகத்தில் கப்பல் கட்டும் தொழிலில் வல்வெட்டித்துறை மக்கள் வல்லுனர்களாக திகழ்ந்தமைக்கு பல சான்றுகள் உள்ளன. 19ம் நூற்றாண்டின் பிற்பகுதியிலும் 20ம்

நூற்றாண்டின் முற்பகுதியிலும் எம்மவர் பல கப்பல்களை வைத்து தொழில் நடத்தி வந்தனர். இவர்கள் அதிராம் பட்டினம் நாகபட்டினம், காக்கிநாடா, கல்கத்தா, சீட்டகொங், ரங்கூன், பினாங்கு, பாகிஸ்தான், மலேசியா, சிங்கப்பூர், நிக்கோபார், யாவா, சமத்திரா போன்ற இடங்களுக்கு சென்று 3000 மூடை தொடக்கம் 11,000 மூடை வரை சரக்குகள் ஏற்றக்கூடிய கப்பல்களில் வியாபாரத்தில் **சுதந்திரமாக** ஈடுபட்டு வந்தனர். இக்காலகட்டத்தில் எமக்குச் சொந்தமானதும் இந்திய செட்டிமருக்கு சொந்தமானதுமாக இருந்த 113 கப்பல்களின் பெயர்கள் 1982இல் திரு. பூ. க. முத்துக்குமாரசாமி மற்றும் திரு. செ. வைத்திலிங்கம் பிள்ளை என்னும் ஊர்ப்பற்றாளர்களால் எழுதப்பட்ட “ **வல்வெட்டித்துறை ஊரின்னீசை** ” எனும் நூலில் காணப்படுகிறது. கப்பல் கட்டும் தொழிலில் ஒவ்வொரு நுணுக்கங்களையும் எம்மவர் அறிந்திருந்தனர். என்பதற்கு ஒரு சான்று வருமாறு: 1850ம் ஆண்டளவில் இங்கிலாந்திலிருந்து வந்த ‘**KING OF ATLANTIC**’ என்னும் ‘கெச்ரக’ (Ketch) பாரிய கப்பல் திருகோணமலையில் கடலில் அமிழ்ந்த போது அதை எடுக்க முடியாமல் அந்தக் கப்பலை அந்த நிலையிலேயே விற்றுவிட நேர்ந்தது. இது 12000 தொன் எடையுள்ளது. இதை அறிந்த வல்வைப் பெரியவராகிய **திருமேனியர் வெங்கடா சலம்பிள்ளை** என்பவர் கடலில் முழுகிய நிலையிலேயே இக்கப்பலை ஏலத்தில் வாங்கி, மீட்டெடுத்து மீதக்கச் செய்து வல்வைக்கு கொண்டு வந்து பழுதுபார்த்து அதனை சில வருடங்களாக கடல்கடந்த வியாபாரத்திலும் பயன்படுத்தினார். இதன் மூலம் பொருளீட்டி வல்வை வாலாம்பிகை சமேத வைத்தீஸ்வரர் ஆலயத்தினை (சீவன் கோவிலை) கட்டுவித்தார். எமது ஊரில் கட்டப்பட்ட கப்பல்கள் உலக ஸ்தாபனமாகிய **லொயிட்ஸ்** இல்பதிவு செய்யப்பட்டவையாகவே இருந்தன. 29-11-1990 ல் உதயன் பத்திரிகையில் வெளியான செய்தியை இங்கு குறிப்பிடுவது பொருத்தம்

தலைப்பு : கப்பல் கட்டும் துறை!

செய்தி

வல்வெட்டித்துறை பற்றியும் கொழும்பு மாநாட்டில் ஆராய்வு செய்து பண்டைக் காலத்தில் கப்பல் கட்டும் தொழிலில் வல்வெட்டித்துறையை சேர்ந்தோர் ஆற்றிய பங்கு குறிக்கும் கொழும்பில் டிசம்பர் 12, 14ம் திகதி நடைபெறவிருக்கும் மாநாட்டில் ஆராயப்படவிருக்கிறது. வடக்கில் வல்வெட்டித்துறையைச் சேர்ந்தோர் சிறப்பிடம் பெற்றிருந்தனர் என்றும் களனி பல்கலைக்கழக புதை பொருள் சம்பந்தமான பேராசிரியர் திரு. சேனக பண்டார நாயக்கா செய்தியாளர் மாநாட்டில் தெரிவித்தார். சுதந்திரமாக கடல் கடந்த வாணிபம் செய்த இவர்கள் சிங்கப்பூர், யாவா, சுமத்திரா ஆகிய இடங்களில் பல சைவக் கோயில்களையும் அமைத்துள்ளனர்



கே: கள்ளக்கடத்தல் கள்ளத்தோணி என்று எம்மை அழைக்கிறார் களே ஏன்?

ப: 1935ல் பர்மா இந்தியாவிலிருந்து பிரிக்கப்பட்டு இங்கிலாந்தினால் ஆளப்பட்டது. இதனால் தனிப்பட்டவர்களின் வர்த்தகம் அரசாங்க மயமாக்கப்பட்டது. இலங்கையும் அந்த நாடுகளுடன் அரசாங்கம் என்ற ரீதியிலேயே வர்த்தகம் செய்தது. இதனால் நூற்றுக்கணக்கில் எம்மிடம் இருந்த கப்பல்களும் அத்தொழிலில் ஈடுபட்டோரும் கதியற்றவர்களாக கைவிடப்பட்டனர். நீராவிக்கப்பல்களில் வர்த்தகம் நடைபெற்றது. அவற்றிற்குக் கொடுக்கும் கேள்வை (வாடகையை) எமது கப்பல்களுக்கு தரும்படி இலங்கை அரசுடன் வாதாடினோம். அவர்களோ பாய்மரக்கப்பல்களுக்கு பாதுகாப்பு இல்லை, காலத்துக்கு சரக்கு வந்து சேராது, காப்புறுதி செய்யமுடியாது போன்ற பல காரணங்களைக் காட்டி இது சாத்தியப்படாது என கைவிரித்து விட்டனர்.

இலங்கையில் உணவுப் பஞ்சம் ஏற்பட்டதைத் தொடர்ந்து வல்வைத் தொழிலாளர்கள் பலர் தமக்கு வேறு தொழில் தெரியாத காரணத்தால் இச்சந்தர்ப்பத்தை சரியாகப் பயன்படுத்திக் கொண்டு இரவிரவாக இந்தியக் கரைக்குப் போய் பெருந்தொகையான அரிசி மற்றும் உடுகுணிகளை கொண்டு வரத் தொடங்கினார்கள். இப்படியான செயல்களினால் எமது பசியை மட்டுமல்ல தென்னிலங்கை மக்களது பசியையும் நாம் போக்கினோம் என அன்று புகழப்பட்டோம். அதேபோல சேர்பொன் இராமநாதனை அன்று பல்லக்கில் தூக்கிய அதே தென்னிலங்கைச் சிங்கள மக்கள் இன்று எம்மவரை என்ன பாடுபடுத்துகிறார்கள் என்று எண்ணிப்பார்க்கிறேன் என்றும் வருத்தத்துடன் கூறிக்கொண்டார். அவர் மேலும் தொடர்ந்து கூறுகையில் இதே போன்று இந்தியாவில் தட்டுப்பாடுகளுள்ள பொருட்களை இங்கிருந்து அங்கு கொண்டுபோய் கொடுத்து பண்டமாற்று முறையில் தொழிலை புரிந்து வந்தனர். இலங்கை அரசாங்கம் இதைத் தடுப்பதற்காக அரச ஊழியர்களையும் கடல் ரோந்தையும் பயன்படுத்தியது. ஆரம்பத்தில் நேர்ப்பாதையால் போய் வந்த எம்மவர்கள் பின்னர் அரச ஊழியர்களுக்கு லஞ்சம்

கொடுத்து சமாளித்தும் பின்னர் கடல் ரோந்துக்கு ஒழித்தும் இத்தொழிலை செய்து வந்தனர். இதையே கள்ளக்கடத்தல் என்று பெயர் சூட்டி அழைத்தனர். எம்மவரை இந்த அரசாங்கம் சரியாகப் பயன்படுத்தியிருந்தால் இன்று எத்தனையோ கப்பல்களை சொந்தமாக வைத்திருப்பதுடன் பொருளாதாரத்தில் முன்னேறி பெரும் அந்நிய செலாவணியை சம்பாதித்திருக்கும்.

கே. அன்னபூரணி எத்தனையாம் ஆண்டு யாரால் கட்டப்பட்டது?

அதன் விபரங்களைக் கூறுவீர்களா?

வல்வையிலுள்ள ஆதிகோவிலடிக் கிராமத்தின் கிழக்குப் புறத்தில் உள்ள ஒரு கப்பல் கட்டுத்தளத்தில் (வாடியில்) கட்டப்பட்டது இந்த இடம் இன்றும் வாடியடி என அழைக்கப்படுகின்றது. இதன் கடலோரத்தில் அன்றைய கப்பல்களின் வீரக்காவியம் கூறும் சின்னங்களாக பல தொன்கள் எடையுள்ள இரு நங்கூரங்களை இன்றும் காணலாம். இந்நங்கூரங்களைக் கொண்டே அப்போது கட்டப்பட்ட கப்பல்களின் பருமனை ஊக்கக் கக்கூடியதாக இருக்கும். இக்கப்பல் உள்ளூர் வேப்பமரம் கொண்டு எமது ஊரைச் சேர்ந்த **சுந்தரீ மேத்திரியாரால்** கட்டப்பட்டது. இவர் **பொன்னி மேத்திரியின்** தந்தை இந்த இரட்டைப் பாய்மரக் கப்பல் 1930 ல் வெள் ளோட்டம் விடப்பட்டது. இதன் நீளம் 89 அடிகளாகும்.

இவை 60 தொடக்கம் 80 வருடங்கள் பாவிக்கக்கூடிய திறன் கொண்டவை. இக்கப்பலுக்கு உண்மையான பெயர் அன்னபூரணி அம்மாள். இதற்கு முதல் பொன்னுத் தண்டையலின் தந்தை உடையாமணலைச் சேர்ந்த முருகுப்பிள்ளை குமாரசாமித் தண்டையல் என்பவர் வைத்திருந்த அன்னபூரணி என்ற அதிஸ்டமுள்ள ஒரு கப்பல் மூலம் யாவா, சுமித்திராவரை பல காலம் கடலோடிப் பெரும் பொருள் சேர்த்துத் தந்தமையால் அதே பெயரில் இந்தக்கப்பல் கட்டப்பட்டது என்பதையும் சொல்லத் தான் வேண்டும்.

இக்கப்பலின் சிறப்பை அறிந்த தமிழ்நாடு தேவக்கோட்டையை சேர்ந்த **பி.கு. நாகப்பச் செட்டியார்** இதை விலைக்கு வாங்கித் தொழில் புரிந்து வந்தார். இக்கப்பல் பல துறைகளுக்குச் சென்றாலும் வல்வைத்துறையையும் முறைக்கு முறை தரிசிக்கத் தவறுவதில்லை. இப்படியான காலத்திலேதான் 1936ல் அமெரிக்க செல்வந்தரும் கடலோடியுமாகிய **றொபின்சன்** என்பவர் எம் ஊர் கப்பற் பெருந்தரகராகிய **கதிரவேலுப் பிள்ளையைக்** கூட்டிச் சென்று **நாகப்பச் செட்டியாரிடம்** அன்னபூரணியை விலை கொடுத்து வாங்கினார். அவர் இக்கப்பல் பாய் விரித்து பயணம் செய்த போது அதன் அழகில் மயங்கினார். உலகத்தை 32 அடி நீளமான ஒரு சின்ன வள்ளத்தில் உல்லாசப் பயணமாக சுற்றி வந்து கொண்டிருந்த அந்த பிரபு இதை ஒரு வினோதப் பொருளாக அமெரிக்காவுக்கு கொண்டு செல்ல ஆசைப்பட்டார். அதை பின்னர் செய்வித்தும் முடித்தார்.

கே. உங்களுக்கு எப்படி ரொபின்சன் பிரபுவின் அறிமுகம் கிடைத்தது?

பதி: பிரபுவினால் வாங்கப்பட்ட கப்பல் கொழும்புத்துறைமுகத்திற்கு வல்வெட்டித்துறை கடலோட்டிகளால் கொண்டு வரப்பட்டது. நான் அப்போது Mate Certificate எடுப்பதற்காகக் கொழும்பு சென்றேன். அந்தப்பரீட்சையில் சித்தியடைந்ததும் நேரடியாகவே உடன் **திரு ரொபின்சனை** சந்தித்து என்னையும் அன்னபூரணியம்மாளையும் கொண்டுபோகும் மாலுமிகள் குழுவில் சேர்க்கும் படி விண்ணப்பித்துக் கொண்டேன்.

கே: அந்தச்சிறிய கப்பலில் பல்லாயிரக்கணக்கான மைல்கள் தொலைவினுள்ள அமெரிக்காவிற்கு அதுவும் முன் பின் அனுபவமில்லாத பயங்கரக் கடல்களை கடந்து செல்லத் துணிந்தது ஒரு கண்முடித்தனமான செயலல்லவா?

பதி: அக்கப்பலை வாங்கிய ரொபின்சன் அதனை உவாக்கர் (Walkers) கம்பனி மூலம் ஒரு ஆங்கிலக் குடும்பம் வசிக்கக்

கூடிய வகையில் குளியலறை சாப்பாட்டறை போன்றன கொண்டதாக ஒரு நவீன கப்பல் போல சிறு மாறுதல்களை செய்வித்துக் கொண்டார். அத்துடன் காற்றில் பாய்விரித்து பயணம் செய்ய முடியாத சந்தர்ப்பங்களிலும் ஆபத்து நேரங்களிலும் உதவக்கூடியதாக 'என்ஜின்' உம் பூட்டப்பட்டது.

கே: அக் கப்பலில் படகோட்டிகளாக வந்தவர்களின் விபரங்களைக் கூறமுடியுமா?

பதி: இந்தக் கப்பலை அமெரிக்காவுக்கு பாய்கள் மூலம் செலுத்திச் செல்லக் கூடியவர்களாகிய வல்வை வாசிகளையே அவர் சேர்த்துக் கொண்டார்.

1. க. தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையல் (Master) இவர்தான் அன்னபூரணி அம்பாள் நாகப்பச் செட்டியாரிடம் இருந்த போதும் கப்பல் தலைவனாக இருந்தவர்.
2. தா. சபாரத்தினம் (Mate No. 1)
3. நான் (Mate No 2) அத்துடன்
4. சி. சிதம்பரப்பிள்ளை
5. பூ. சுப்பிரமணியம்
6. சேது நவரத்தினராசா
7. நடராசா
8. தில்லையம்பலம்
9. சாண்டோ சங்கரதாஸ் என்போரும் (sailors) மாலுமிகளாக இணைந்து கொண்டனர்.

கப்பலின் பெயரும் அச் செல்வந்தரின் மனைவி பெயரான 'Brigantine Florence C. Robinson' என மாற்றப்பட்டு பதிவு செய்யப்பட்டது. அத்துடன் ஏடன் (Aden) வரை செல்லக்கூடிய வேறு இரண்டு மாலுமிகளையும் றொபின்சன் (Robinson) நியமித்துக் கொண்டார்.

கே. உங்கள் பயணம் எப்போ ஆரம்பிக்கப்பட்டு எப்போ முடிக்கப்பட்டது என்பது பற்றியும் உங்கள் அனுபவங்கள் பற்றியும் சுருங்கக் கூறுங்கள்?

பதி: அந்த உன்னதமான பயணமானது எனது குறிப்பின்படி 3- 3 -1937 ஆரம்பமானது. இதன் அனுபவங்களை ஒவ்வொன்றாக சொன்னால் ஒரு பெரிய புத்தகமே எழுதிவிடலாம். எனவே மிக சுருக்கமாகச் சொல்கின்றேன்.

கொழும்பை விட்டுப் புறப்பட்ட எமக்கு முதன்முதலில் கடக்கும் துறைமுகமாக அமைந்தது மாலைதீவு ஆகும். எம்முடன் கூடவே செல்வப்பிரபு ரொபின்சனும் இருந்தார். சிறிது கொச்சையான தமிழ் கதைப்பதுடன் எமது உணவுகளையும் உண்ணப் பழகி இருந்தார். தனியே வள்ளத்தில் உலகத்தைச்சுற்றிய வீரன் அல்லவா? எமக்கு உற்சாகமூட்டும் வகையில் அந்த ஆழ்கடலில் குதித்து நீந்துவார். 8, 10 மைல் வேகத்தில் பயணம் செய்யும் எமது கப்பலை நீந்தி வந்து பிடிப்பார். இப்படியான வேலையில் எம்மவரான சாண்டோ சங்கரதாஸ் என்பவரும் அவருக்குச் சளைக்காமல் பலவிதசாகசங்களை கப்பலிலேயே செய்து காண்பித்து எம்மை மகிழ் வித்தார். கப்பலில் 6 மாதங்களுக்குப் போதுமான உணவு மற்றும் நீர் சேகரித்து வைத்திருந்தோம்.

ஏறக்குறைய 2000 மைல் தூரம் பயணம் செய்து ஏடன் துறைமுகத்தை வந்தடைந்தோம். எம்மிடம் அப்போ நவீன வசதிகள் கொண்ட கருவிகள் இருக்கவில்லை. எம்மிடம் இருந்ததெல்லாம் உலகப்படம் அதாவது முக்கிய துறைமுகங்களையும் திசைகளையும் தூரங்களையும் அறிவதற்கும் அதனை விட கொம்பாஸ் எனும் திசை அறி கருவி, கடலின் ஆழத்தை அளக்க ஒரு கருவி, அதைவிட ஒரு சிறிய படகு இவற்றைக் கொண்டுதான் நாம் பயணத்தை ஆரம்பித்தோம். ஆனால் எமது பயணத்திற்கு முக்கிய ஆயுதங்களாக இருந்தவை எம்மிடம் இருந்த துணிவும், இயற்கையைக் கொண்டு நேரத்

தையும் தூரத்தையும் அறியும் சக்திகளுமே. இயற்கையின் மாறுதல்களின் மூலம் அதாவது நிலவு நட்சத்திரங்களின் அசைவுகள் மூலம் திசைகளையும் எம்மவர் சரியாக கூறக்கூடிய திறன் பெற்றவராக இருந்தனர். இது மட்டுமல்ல பெரும்மழை, புயல் என்பவற்றின் அசைவுகளையும், அலை வீசப்போகும் திசையையும், எவ்வளவு நேரகாலத்தின் பின் நிகழப்போவது என்பதையும் பருவகாலக் காற்றுக்கள் பற்றியும் அறிந்திருந்த தாலும் முன்னேற்பாடாக பல பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகளை எடுக்கக்கூடிய திறன் பெற்றிருந்தனர்.

ஏடன் துறைமுகத்திற்கு வந்தடைந்த நாம் நன்றாக ஓய்வு எடுத்தோம். ஆனால் எம்மவரில் பலருக்கு எமது மண்ணை ஒரு முறை போய்பார்த்துவரும் மண்வாசனை பிடித்துவிடும். பல நாட்கள் ஏடன் துறைமுகப்பகுதியை சுற்றிப் பார்த்தபின் என்னையும் சபாரத்தினம் மற்றும் சீதம்பரப்பிள்ளை என் போரையும் கப்பலைபார்த்துக்கொள்ளும் பொறுப்பை ஏற்கும்படி கூறி ஏனையோர் ஒரு பிரான்ஸ் நாட்டு உல்லாசப்பயணக்கப்பல் மூலம் திரு றொபின்சன் அவர்களால் கடலோட்டத் திறமைக் காக நிறைய சன்மானங்கள் வழங்கப்பட்டு அனுப்பி வைக்கப் பட்டனர். இதன் பின்னர் திரு. றொபின்சனும் தனது மனைவியைக்காண அமெரிக்கா போய்விட்டார். நாம் கரைக்குப் போய் அந்த வறட்சியான துறைமுகப்பகுதியை எமது சிறிய படகில் சுற்றிப் பார்ப்பதும் நிறையப் பேரிச்சம்பழம் வாங்கிச்சாப்பிடுவதுமாக பொழுதைக்கழித்து வந்தோம். அங்கு சோமாலியர்கள் வாழ்ந்து வந்தனர். பலதேசத்தவரும் அங்குவந்து போயினர் நாம் இருவர் கரைக்கு போகும் போது ஒருவர் கப்பலில் காவலுக்கு இருப்பார். இப்படியாக 6 மாதங்கள் கடந்தபின் தம்பிப்பிள்ளை தண்டையலுடன் தில்லையம்பலமும் சுப்பிரமணியமும் மட்டும் வந்தார்கள். இதேநேரம் றொபின்சன் பிரபு தனது அன்பு மனைவியை அழைத்துக் கொண்டுவந்து சேர்ந்தார். மீண்டும் பயணத்திற்கு ஆயத்தமானோம்.

இப்போது நம்மவர் அறுவரும் றொபின்சன் தம்பதிகள் இருவரு
மாக எண்மர் பயணத்தை தொடர்ந்தோம். செங்கடல்வழியாக
ஏறக்குறைய ஒன்றரை மாதங்களின் பின் சூடானை அடைந்
தோம். அங்கு அரேபியர்கள் வாழ்ந்து வந்தார்கள். அத்துறை
முகத்திலும் சீல நாட்களைக்கழித்து சூயெஸ்கால்வாயை
நோக்கிப்பறப்பட்டோம். அங்குள்ள குளிரான காலநிலை
எமக்கு நல்ல இதமாக இருந்தது.

கே. சூயெஸ்கால்வாயைக்கடக்க எவ்வளவு காலம் சென்றது?

பதி. சூயெஸ் கால்வாயின் நீளம் 120 மைல்கள். இதை கடக்கும்
போது பலசீரமங்கள் ஏற்படும். ஒரே நேரத்தில் ஒரு பெரிய
கப்பல்தான் இதனுடாக போக்குவரத்துச் செய்யலாம்.
எதிர்த்திசையில் வரும் கப்பல் விலகிச் செல்வதற்கு 'ப' வடிவில்
இடையிடையே வெட்டப்பட்டிருக்கும் பகுதிக் குள்
செலுத்தப்பட்டு மீண்டும் பிரதான கால்வாய்க்கு
கொண்டு வரப்படும். இப்பகுதியில் அங்குள்ள ஒரு கப்பல்
தலைவர் எம்முடன் கூடவே இருந்து வழி நடாத்தினார்.
இப்போது இது நவீனமயமாக்கப்பட்டு ஒரே நேரத்தில் பல
கப்பல்கள் போகவும் வரவும் கூடியதாக உள்ளது. அத்துடன்
இதனை கடக்க 12 மணி நேரம் போதுமானது. நாம் சென்ற
போது இருமருங்கிலுமுள்ள அரும்பெரும் காட்சிகளை ரசித்த
வண்ணம் சென்றோம். சூயெஸ்கால்வாயின் நடுப்பகுதியில்
இஸ்மாலியா இருக்கிறது. உலகப் பிரசித்தி பெற்ற நைல்நதியின்
கரையோரத்தில் எகிப்தின் துறைமுகமாக இது உள்ளது.
திரு. றொபின்சன் எங்களை மகிழ்விக்கும் பொருட்டு
அங்கிருந்து 100 மைல்கள் தூரத்தில் உள்ள எகிப்தின்
தலைநகர் கெய்ரோவுக்கு அனுப்பி வைத்தார். அங்கு தங்கு
வதற்கு ஹொட்டேல் வசதிகளும் சுற்றிப்பார்ப்பதற்குரிய சகல
ஏற்பாடுகளையும் செய்திருந்தார். நாம் பல இடங்களைப்
பார்த்து பார்த்து மகிழ்ந்தோம் எல்லாவற்றிற்கும் சீகரம்

வைத்தாற்போல் இருந்தது... அந்த நைல்நதிக்கரையில் திரிந்து புரண்டு அதன் அழகை ரசித்தமையே! உலகில் இவ்வளவு அழகான காட்சிகளை ஆண்டவன் படைத்திருக்கின்றானே என பிரமிப்படைந்தேன். இதுபற்றி சொல்ல நான் ஒரு கவிஞனாக இல்லையே! இத்துடன் அப்போ எகிப்தை ஆண்ட மன்னர் பாருக்கின் திருமணத்தை நாம் நேரில் பார்க்கும் அரிய சந்தர்ப்பமும் எமக்கு கிடைத்தது.

சுயெஸ் கால்வாயைக் கடந்து சென்றபோது பயங்கரப் புயலில் சிக்குண்டோம். பாய் மூலமோ என்ஜின் மூலமோ கப்பலை செலுத்த முடியாத நிலை. பாய்களை இறக்கி வைத்தோம். நக்சுரம் இடவும் முடியவில்லை எனவே கப்பல் அலைகடலில் அடித்துச் செல்லப்பட்டது. செய்வதறியாது திகைத்து கடவுளை பிரார்த்தித்து ஒரு நாளைக்கழித்தோம் அலைகடல் ஓய்ந்தது. நாம் 'பெய்ரூட்' துறைமுகத்துக்கு சமீபமாக இருந்ததை அறிந்து அங்கு கப்பலைச் செலுத்தி பாய் முதலியவற்றை செப்பனிட்டு மீண்டும் பயணத்தை தொடர்ந்தோம். இது ஒரு மறக்க முடியாத பயங்கரமாகும் பெய்ரூட்டில் சிலதினங்கள் தங்கியபொழுது அங்குள்ள இடங்களை சுற்றிப் பார்த்தோம். மாணவர்கள் முதல் பல்கலைக்கழக விரிவுரையாளர்கள் வரை எம்மைப் பற்றி விசாரித்து எமது துணிவைப் பாராட்டியதுடன் தங்கள் குறிப்புகளிலும் பதிந்து கொண்டார்கள்.

இதன் பின்னர் (GIBRALTOR) ஜிப்ரோல்ரர் ஊடாக அத்திலாந்திக் சமுத்திரத்தைக் கடந்தே அமெரிக்காவுக்கு செல்ல வேண்டியிருந்தது. இப்பெருங்கடலை பாய்மரக்கப்பலில் கடப்பது மிகமிக கடினமான காரியம் என்று எமக்கு தெரியும். ஆனாலும் நாம் முன்வைத்த காலை பின்வைக்காமல் துணிவுடன் தொடர்ந்தோம்.

ஜிபிறோலர்ர் துறைமுகத்தில் றொபின்சனின் அனுமதியுடன் அமெரிக்க துதரக வேண்டுகோளின்படி ஒரு அமெரிக்க கைதியை எமது கப்பலில் ஏற்றிக்கொண்டோம். பயணம் தொடர்ந்தபோது பயங்கரமான ஸ்பெயின் கடற்படைக் கப்பலொன்று எமது கப்பலை நோக்கி பயங்கர ஓசையுடன் தாக்கத் தொடங்கியது. ஆனால் நாம் எமது நிலையை தெரிவிக்கும் வண்ணம் பாய்கள் அனைத்தையும் இறக்கி வெள்ளைக்கொடி அசைத்தோம். கிட்ட வந்த அவர்களுக்கு நாம் எமது பயணத்தின் நோக்கத்தை கூறி எம்மிடம் ஆயுதங்கள் எதுவும் இல்லை என ஆங்கிலத்தில் கூறி அந்த பேராபத்திலிருந்து மயிரிழையில் உயிர்தப்பினோம்.

இவ்வாறாக தொடர்ந்த எமது பயணம் அமெரிக்காவின் வட கோடியிலுள்ள மசேசூசெற்ஸ் (MASSASUETTS-STATE) மாகாணத்தில் அமைந்துள்ள குளோசெஸ்ரர் (GLOUCESTER) எனும் துறைமுகப்பட்டினத்திற்கு 01 - 8 - 1938 ல் அதாவது ஏறக்குறைய ஒன்றரை வருடங்களின் பின் சென்றடைந்தோம்.

பல பொதுமக்கள் மற்றும் பத்திரிகையாளர்கள் எம்மைச் சூழ்ந்துகொண்டு பெரும் வரவேற்பளித்தனர். வேட்டி கட்டி அரை நிர்வாணமாக இருந்த எம்மையும் தம்பிப்பிள்ளை தண்டையலையும் துருவித்துருவி பல கேள்விகள் கேட்டனர். அங்கு பத்திரிகைகள் **‘உத்தியோகப்பற்றற்ற தூதுவர்களாக’ தமிழர்கள் இலங்கையிலிருந்து வந்திருப்பதாக** தலைப்புச் செய்திகளும், கட்டுரைகளும் வெளியிட்டன. வல் வெட்டித்துறைக் கடலோடிகள் பற்றியும் அவர்கள் கப்பல் கட்டும் திறன் பற்றியும் பல செய்திகள் அமெரிக்கப் பத்திரிகைகளிலும் இலங்கைப் பத்திரிகைகளிலும் பிரசுரமானது.

எங்களுக்கு அமெரிக்காவின் பல இடங்களையும் சுற்றிப் பார்ப்பதற்கு திரு றொபின்சனும் மனைவியும் ஏற்பாடு செய்து

தந்தனர். சீலகாலம் அங்கு தங்கி இவற்றையெல்லாம் அனுபவித்த நாம் நீராவிக்கப்பல் மூலம் சிங்கப்பூரின் வழியாக வந்து வல்வெட்டித்துறையை அடைந்தோம்.

எமது பயணம் பற்றிய பல விபரங்கள் வல்வை சேவா சங்கத்தினால் பிரசுரிக்கப்பட்ட RE OPENING OF A NORTH _ CEYLON PORT என்ற ஆங்கில கையேட்டில் உள்ளது.

இரண்டு வருடங்கள் தொடர்ச்சியாக பாய்மரக்கப்பலில் உலகம் சுற்றிய ஒரு சாதனையாளனின், நீண்ட அனுபவத்தைச் சீல மணி நேரம் பகிர்ந்து கொண்டதில் எனது மனம் நிரம்பி வழிந்தது. தனது உள்ளத்தில் புதைந்து கிடந்த எண்ணங்களையும், சாதனை படைக்கத்தூண்டிய அபிலாசைகளையும் கொட்டித் தீர்த்து விட்டு நிம்மதிப் பெருமூச்சு ஒன்றை விட்ட படியே என்னைப் பார்த்த அந்தப் பெரியவரை ஒருகணம் மீண்டும் உச்சியில் இருந்து உள்ளங்கால் வரை ஏற இறங்க பார்த்துக்கொண்டேன் தனது தோளில் இருந்து துவாயை உதறி முகத்தைத் துடைத்தபடியே அவர்.

‘தம்பி!... எங்கடை பயணம் பற்றி எனக்குத் தெரிஞ்சவரையில் உங்களுக்கு தேவையான அளவு சொல்லிவிட்டேன் இப்பகுதியிலே எங்கடை ஊர்ப் பெடியளிட்டை ஏதேனும் சாதனை படைக்க வேண்டும் என்கிற உணர்வு இருக்கிறதைக் காணல்கலை. மெத்தத் திறமையும், வீரமும் இருக்கிற எங்கடை ஊர் இப்ப கொஞ்சம் சோர்ந்து போன மாதிரிக்கிடக்கு..

என்று கூறியதும், எனக்கும் ஒருமாதிரியாகத் தான் போய் விட்டது. அவர் கூறுவதும் எனக்குச் சரியாகவே பட்டது. வீரமும் நுண்ணறிவும் ஆற்றலும் படைத்த எம்மவர்கள் ஏன் இப்படிச் சோர்ந்து போக வேண்டும்....?

‘ஓம்’ ஐயா.... நீங்கள் சொல்லுறதும் சரிதான்... ஆனால் இந்தத் தேக்கம் நெடுக இப்படி இருக்காது... வெகு விரைவில் எங்கட ஊர் எல்லாத் துறையிலும், மீண்டும் சாதனை படைக்கத்தான் போகிறது என்றேன்.

உலகமே போற்றும் உன்னதமான எங்கள் தேசியத் தலைவரைப் பெற்றெடுத்த மண் சோர்ந்து போகக் கூடாது... அந்த மண்ணும், மக்களும் மீண்டும் எழுச்சி பெறுவார்கள் என்ற நம்பிக்கையை அந்தச் சாதனை படைத்த மனிதரிடம் தெரிவித்து விட்டு அவரிடம் இருந்து விடைபெற்றக் கொண்டு வெளியேறினேன்.

ஆமாம்.. அவர் எதிர்பார்த்தபடி அன்னபூரணி அம்மாளின் அமெரிக்க பயணத்தின் சாதனை மிக்க வரலாற்றை முழுமையாக ஆவணப்படுத்தாவிட்டாலும் ஒரு சிலவற்றையாவது எமது மக்களுக்குக் கொடுத்துவிட வேண்டும் என்ற உறுதியுடன் எனது வீட்டை நோக்கி நடந்தேன்..

நூலாசிரியர்
ஆதிகோவிலடி ஜெயம்
நடராசா சிவரத்தினம்



I find the great thing in this world is not so much where we stand, as in what direction we are moving - we must sail sometimes with the wind and sometimes against it - but we must sail, and not drift, nor lie at anchor.

Oliver Wendell Holmes, Jr.

அன்னபூரணியின் பாய் மரத்தினை நனைவுட்டவதும்
அமரர் ஐயாத்துரை இரத்தினசாமியை பேட்டி கண்ட
இடமுமான வல்வெட்டித்துறை தீருவில் எனும் இடத்தில்
அமைந்திருந்த சூபியை (நனைவாலயத்தை) இங்கு
காண்க.



2011 ஆம் ஆண்டு கனடாவில் பின்வருவோரால் (அவரது மகன் உட்பட) வல்வெட்டித்துறைப் பெரியார் சீற்றம்பலம் விஷ்ணுசுந்தரம் அவர்கள் நினைவாக வெளியிடப்பட்ட ‘வல்வெட்டித்துறை கடலோடிகள்’ (The Sailors of Valvettithurai) எனும் ஆவண நூலிருந்து எடுக்கப்பட்ட ஒரு பகுதி இத்துடன் இணைப்பாக கீழே தரப்படுகிறது.

Dr. K.D Selvarajagopal
(EELATHTHU POORADANAR)

Material collected by:
Arul Sundaram Vishnu Sundaram

Material compiled by
Ponnampalam Sivakumaran

இது ஓர் பூர்வ ஜென்ம பந்தம்

எல்லைப்புற மாநிலமாக இல்லாவிட்டாலும் மசாசுசெட்ஸ் அமெரிக்காவின் வட கிழக்கு மாநிலங்களில் ஒன்றாகும். இதற்கு வட, வடமேற்காகத்தான் கனடாவின் முக்கிய மாகாணங்களான கியூபெக், ஒன்ராறியோ ஆகிய இரண்டும் உள்ளன. அத்தகைய ஒரு இடத்துக்கே இலங்கையில் இருந்து வந்த அன்னபூரணி நுழைந்து விட்டாள். இது நடந்தது 1938ம் ஆண்டில் இதைப் போன்ற ஒரு செய்தி இப்போது இங்கு பரவுமானால், யார் இந்த அன்னபூரணி? அகதியாக வந்தவளா? எவரின் பொறுப்பில் குடிவரவு பெற்று வந்தவள் என்றுதான் கேட்போம். ஏனெனில் இந்தத் துறைமுகத்துக்கு அண்மையில் உள்ள கியூபெக், ஒன்றரரறியோ என்னும் கனடாவின்

இரு பெரிய மாகாணங்களில் ஈழத் தமிழர்கள் இலட்சக் கணக்கில் கனடியக் குடிகளாக வாழ்கின்றனர். இன்றும் தினந்தினம் ஈழத்தில் இருந்து பலர் புதுக் குடிவரவாளர் தகுதியுடன் வந்து கொண்டே இருக்கின்றனர்.

‘அழிவிலும் ஒரு ஆக்கம் உண்டு’, ‘கழிக்கப்பட்ட கல்லே மூலைக் கல்லாவது உண்டு’. அது போலவே இலங்கையில் வாழும் பேரினவாதப் பேயாட்டத்திற்கு அஞ்சி அகதிகளாக வான் வழியிலும் ,கடல் வழியிலும் 1983இல் இருந்து புலம் பெயர்ந்த இலங்கையர் சிறு துளி பெரு வெள்ளமாகிப் பல்கிப் பெருகிக் கனடியத் தமிழர் என்ற இலச்சினையுடன் வாழ்கின்றனர். இங்கு மட்டுமல்ல, உலகின் பல பாகங்களிலும் கடல் கடந்து புலம் பெயர்ந்து புகழ் பூத்த பல வகைத் திருவுடன் வாழ்கின்றனர்.

இதனைப் பார்க்கும் போது, தொன்று தொட்டு வாழும் ஈழத் தமிழ் மக்களுக்கு பல நெருக்கங்களைக் கொடுக்கும் கொடிய இயல்புடைய மும்மணித் தத்துவ முனிகளையும் அவர்தம் சொல்வழி மதம், இனம், மொழி ஆதீய காழ்ப்போடு முகம் காட்டும் பேரினவாதிகளையும் இருகரங்கூப்பி வாழ்த்தவே வேண்டும். எம்மைத் தாழ்த்தியவர்க்கு அதுதான் தக்க தண்டனை.

ஐயன்மீர்! நீங்கள் தொடர்ந்து துரத்தத் துரத்த, நாங்கள் பார் எங்கும் பரந்து சீறந்து வாழ்கின்றோம். உங்கள் கல்மனம் எங்களுக்கு காட்டிய நன்மைகள் இவை எனப் புகழா விட்டாலும் இகழ வேண்டும் போல் தோன்றுகின்றது. இலங்கை வல்வெட்டித்துறை துறைமுகத்தில் இருந்து புறப்பட்ட அன்னபூரணி தன் பயணத்தின் இறுதிக் கட்டத்தை முடித்து நுழைந்த குளொசெஸ்டர் துறைமுகம் அமைந்த அமெரிக்கா வட கிழக்கு மாநிலங்களில் ஒன்றும், புது இங்கிலாந்து எனப்படும் மசாசெட்சட்ஸூ க்கு அண்டை மாநிலமான நியூயார்க்கைத் தென் எல்லையாகக் கொண்டவைதான் கனடிய நாட்டு ஒன்ராறியோ, கியூபெக் மாகாணங்கள்.

ஒன்றாயோ மாகாணத்தின் முக்கிய நகரமான ரொறன்ரோ நகரை சுற்றி வளைத்து இருக்கும் மார்க்கம், ஸ்காபறோ, மிச்சாகுவா, பிறாமர்ன் நகரப்பிரதேசங்களில் மட்டும் இரண்டரை இலட்சம் புலம் பெயர்ந்த ஈழத்தமிழர் குடி உரிமையுடன் வாழ்கின்றனர். அத்துடன் பல மட்டங்களில் அரசியலில் பங்கேற்கும் அரசியல் உரிமையும் பெற்றுத் திகழ்கின்றனர். இந்த கடந்த முப்பது வருடகால ஈவுகள் எல்லாம் புத்தம், சங்கம், தர்மம் சரணத்தின் தயாளமோ! என நிந்தாத் துதி பாடவே தோன்றுகின்றது.

அன்னபூரணி பாய்மரக்கப்பல் இற்றைக்கு பல வருடங்களுக்கு முன் நுழைந்த துறைமுகம் உள்ள மாநிலத்திற்கும் ஈழத்தமிழருக்கும் அதன் பின்னர் 1980 களில் இருந்து தொடர்பையும் நாமும் அறிவோம் உலகும் அறியும். நிறத்தால், குலத்தால், மொழியால், சமயத்தால் முற்றும் வேறுபட்டவர் வாழும் இந்த மாநிலத்தின் அரசு வையில் ஈழத்தமிழர்களின் பாடுகள், துயரங்களை அறிந்து சுதந்திரத்தை இழந்த அவர்களுக்கு சுயாட்சி வழங்கப்படல் வேண்டும் என்று ஒரு பிரேரணை நிறைவேற்றப்பட்டது. அதன் பின்னர் தான் உலக நாடுகள் அவற்றின் இமைகளை இடுக்கியாவது ஈழத்தைப் பார்க்கத் தொடங்கின. இந்தப் பரிவுக்கும் அன்னபூரணி அந்த மாநிலத்தே நுழைந்த முன் நிகழ்வுக்கும் இடையில் ஏதோ **‘ஓர் புர்வ ஜென்ம பந்தம் உள்ளதோ’** என எண்ணத் தோன்ற வைக்கிறது.



A ship in the harbor is safe,
but that's not what ships are built for.

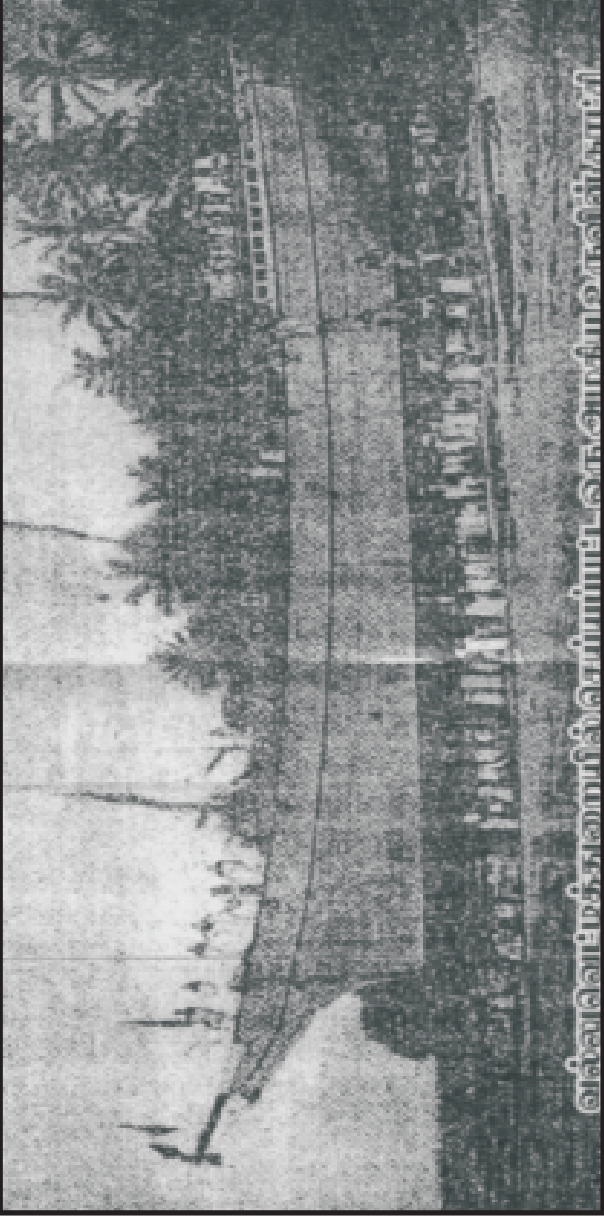
William Shedd



The pessimist complains about the wind;
the optimist expects it to change;
the realist adjusts the sails.

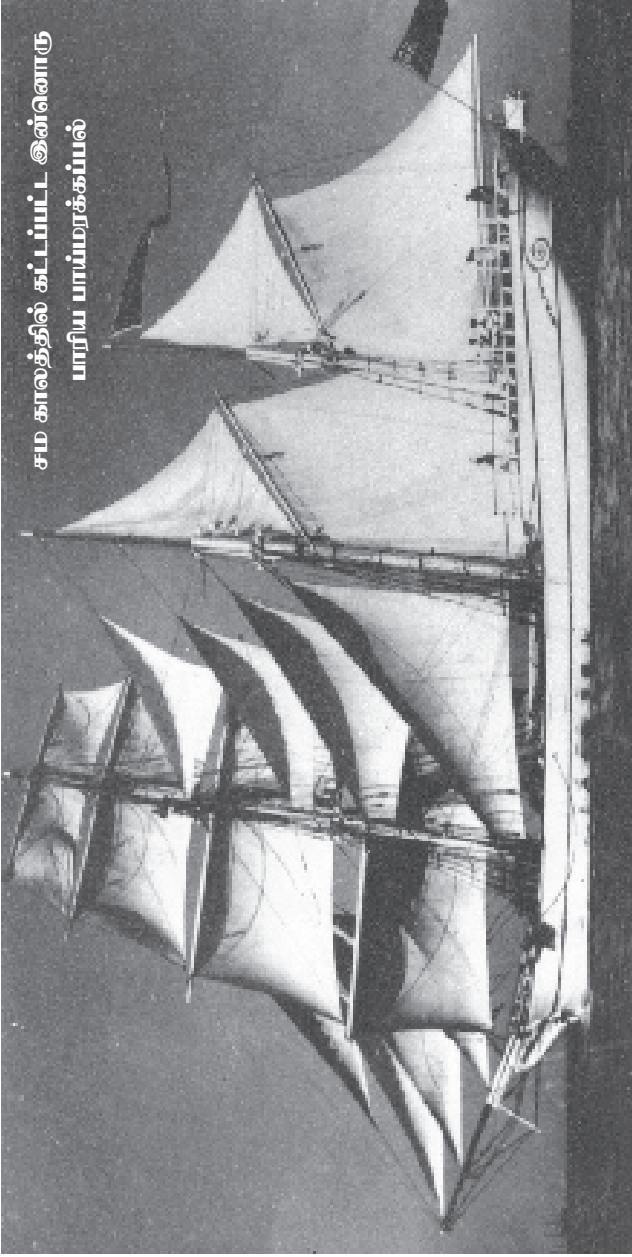
William Arthur Ward

வல்வையில் பிரமாண்டமான இன்னொரு கப்பல்



வல்வையிலிருந்து கட்டி முடிக்கப்பட்ட பிரமாண்டமானதொரு கப்பலின் உருவத்தையே இங்கு காண்கிறீர்கள்.

உள்ள மக்கள் எல்லோரும் ஒன்று கூடி அதன் வெள்ளோட்டத்திற்காக கடலில் இறக்கும் முயற்சியில் ஈடுபட்டிருப்பதையும் அவர்களின் தோற்றத்திலிருந்து கப்பலின் பருமனையும் அறிந்து கொள்ளுங்கள்.



சம காலத்தில் கட்டப்பட்ட இன்னொரு
பாரிய பாய்மரக்கப்பல்

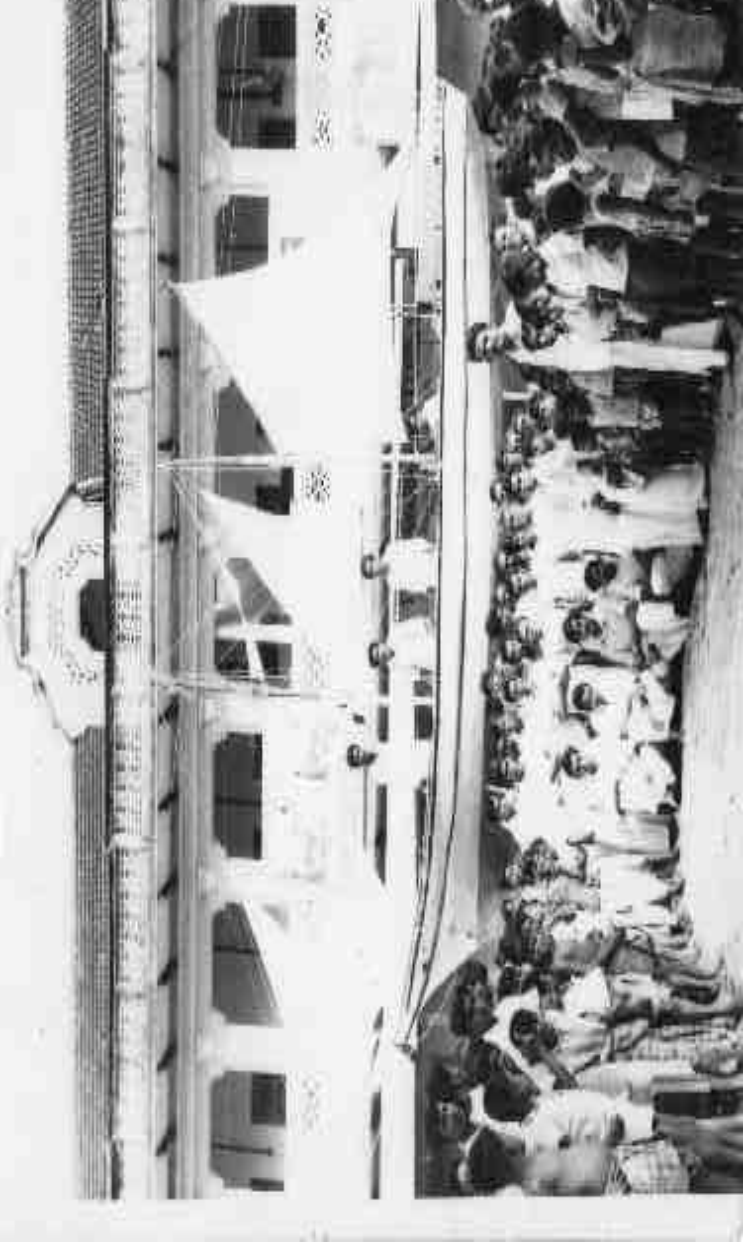
வல்வை பாலசுப்பிரமணியம் மோஸ்திரியாரால் கட்டப்பட்ட பர்வத பத்தினி என்னும் இக்கப்பல் 2500 - 3000 முடைகள் ஏற்றக்கூடிய வல்லமை கொண்டது. இது வெள்ளோட்டம் விடப்பட்ட ஆண்டு 1943 ஆகும். இதன் உரிமையாளராக சி. குமாரசாமி அவர்களும் தண்டையலாக திரு.தி. சீவசுப்பிரமணியமும் இருந்ததாக ஒறியக்கிடைக்கின்றது.

ஐக்கிய இராட்சியத்தில் அன்னாபுரணி



U.K ல் வாழும் வல்லை மக்களின் கோடை கால விடுமுறை ஒன்று கூடல் 2013ஆம் ஆண்டு June மாதத்தில் நடைபெற்றது. அதில் அன்னாபுரணியின் பவளவிழா நினைவாக இம்மாதிரி உருவம் எம்மவர்களால் செய்யப்பட்டு காட்சிப்படுத்தப்பட்டது.

உலகத்தமிழாராட்சி மகா நாட்டில் அன்னபுரணி



4 வது உலகத்தமிழாராட்சி மகா நாட்டில் அன்னியூணி

1974 ஆம் ஆண்டு யாழ் நகரில் நடைபெற்ற மேற்படி மகா நாட்டின் ஊர்தி வாகன பவனியில் வலம் வருவதற்காக வல்வை மக்களால் அப்புமேத்திரியாரின் கை வண்ணத்தில் உள்ளூர் மரத்தினால் உருவாக்கப்பட்ட இரட்டைப் பாய்மரக்கப்பலின் உருவத்தையே இங்கு காண்கிறீர்கள்.

ஊர் வலத் திற் காக எ டுத் துச் செ ல் லப் படு மு ன் வல்வெட்டித்துறைச் சந்தியில் கார்த்திகேச ஓவசியரின் மாடிக் கட்டிடத்துக்கு முன்பாக பொதுமக்களாலும் நலன் விரும்பிகளாலும் வழியனுப்பி வைக்கப்பட்ட போது இப்படம் எடுக்கப்பட்டது.

இதன் உருவத்தை பார்க்கும் போது இதன் நீளம் ஏறக்குறைய 30 அடிகளாக இருக்கும் எனத் தோன்றுகிறது. இம்மாதிரி உருவத்தை உருவாக்குவதில் முன்னின்று உழைத்த பந்தடியாதோர் சங்கத்தினரும் இதனை உறுதி செய்தனர்.



I wanted freedom, open air and adventure.

I found it on the sea.

Alaine Gerbault



There are some things you learn best in calm,
and some in storm.

Willa Cather



At sea, I learned how little a person needs,
not how much.

Robin Lee Graham



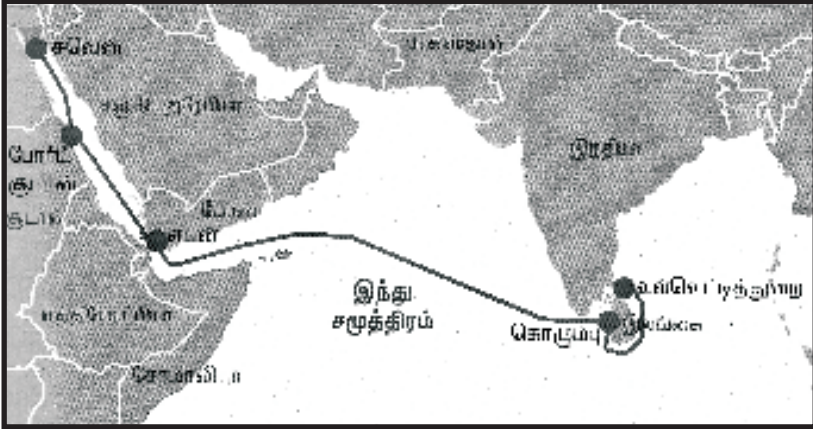
The wind and the waves are always
on the side of the ablest navigator.

Edmund Gibbon

அன்னபுரணியின்...

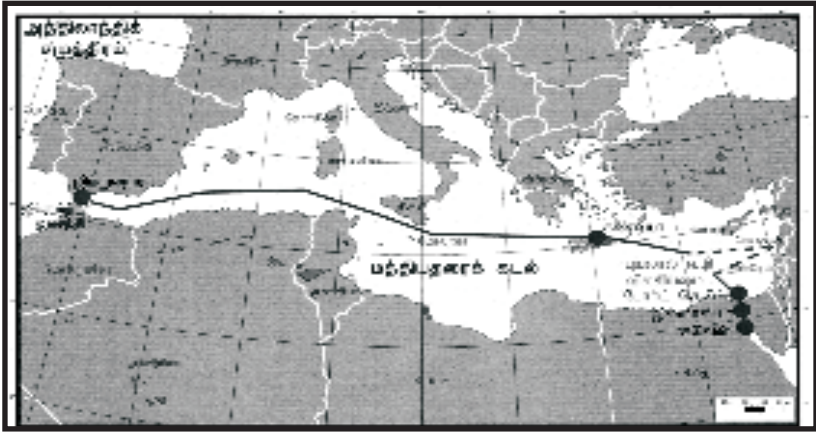
இந்து சமுத்திரப் பயணம்

| பயண இடைவெளி | பயணம் | தரிப்பு |
|--------------------------|---------|----------|
| 1. வல்வெட்டித்துறை | 3 நாள் | 4 நாள் |
| 2. கொழும்பு - ஏடன் | 23 நாள் | 8 மாதம் |
| 3. ஏடன் - போர்ட் சூடான் | 14 நாள் | 43 நாள் |
| 4. போர்ட் சூடான் - சவெஸ் | 13 நாள் | 13 நாள் |
| மொத்தம் | 53 நாள் | 300 நாள் |



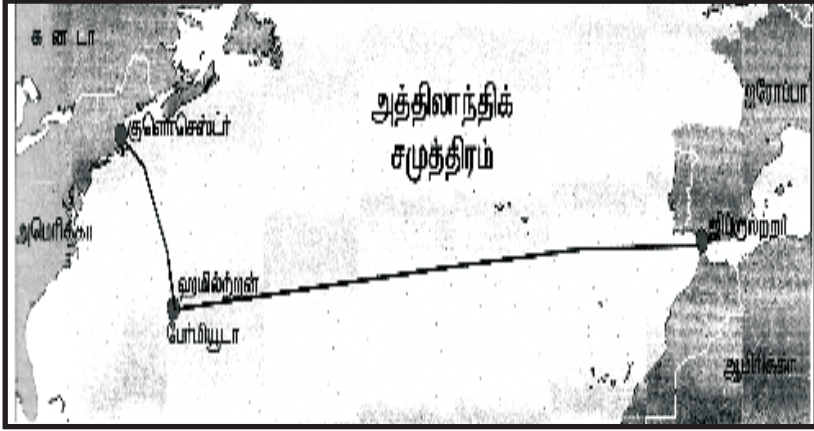
மத்தியதரைக் கடல் பயணம்

| பயண இடைவெளி | பயணம் | தரிப்பு |
|--|---------|---------|
| 1. சுவெஸ் - இஸ்மாலியா | 1 நாள் | 0 நாள் |
| 2. இஸ்மாலியா - போர்ட் செயிட் | 1 நாள் | 30 நாள் |
| 3. போர்ட் செயிட் - பேய்ஸூட் - கிறீற் கண்டியா | 30 நாள் | 30 நாள் |
| 4. கிறீற் கண்டியா - ஜிப்றால்ட்றர் | 36 நாள் | 8 நாள் |
| மொத்தம் | 68 நாள் | 68 நாள் |



அத்திலாந்திக் சமுத்திரப் பயணம்

| பயண இடைவெளி | பயணம் | தரிப்பு |
|------------------------------------|---------|---------|
| ஜிப்றால்தர் | 43 நாள் | 3 நாள் |
| ஹமில்தர், பேர்மியூடா - குளோசெஸ்டர் | 7 நாள் | |
| மொத்தம் | 50 நாள் | 3 நாள் |



SHE ALWAYS GOES FOR THE BUOYS

Ships are referred to as “ SHE “. If you want to know why-What we picked up from a B. O. C , magazine may be the answer.

- 1) Because there is usually a gang men around her.
- 2) She has a waist.
- 3) It takes lot of paints to keep her good looking.
- 4) It is not the original expense that worries its owner but the upkeep.
- 5) Most of the time she is all decked out.
- 6) She is not easy to handle.
- 7) On lookers speak of her trim lines and when sailing into ports she always goes for the buoys.

Unknown Author

**19ம், 20 ம் நூற்றாண்டுகளில் வல்வெட்டித்துறையில்
கடல் வணிகத்தில் ஈடுபட்டிருந்த பாய்மரக்கப்பல்கள்**

| கப்பலின் பெயர் | உரிமையாளர் | தண்டையல் |
|---------------------|---|--|
| அத்திலாந்திக் அரசன் | தி. வெங்கடாசலம் | நா. வேலுப்பிள்ளை |
| அன்னபூரணி | கு. முருகுப்பிள்ளை | மு. இளையபெருமாள் |
| ஆனந்த பூரணி | க. வேலுப்பிள்ளை இ. கதிரிப்பிள்ளை | க. பொன்னம்பலம் க. தாமோதரம்பிள்ளை |
| ஜெயலெட்சுமி | க. அருளம்பலம் | செ. இரத்தினவடிவேல் ஆ. ஆறுமுகம்பிள்ளை |
| சிறீ மகாலெட்சுமி | க. அருளம்பலம் | மு. சபாபதிப்பிள்ளை சின்னத்துரை பொ. துரைசாமி |
| முத்துலெட்சுமி | வாரித்தம்பியார் மக்கள் | சி. சீனித்தம்பி |
| சாராங்கபாணி | குமாரசாமி | சின்னத்துரை |
| கதிரேசன் | செட்டியார் மக்கள் சி. குமாரசாமி மக்கள் | கு. மாணிக்கவாசகம் கு. சின்னத்துரை கார்த்திலிங்கம் |
| ஆதிபூரணி | பொ. கணபதிப்பிள்ளை வீரகத்திப்பிள்ளை | தாமோதரம்பிள்ளை த, சண்முகம் |
| சிவகங்காபுரவி | குட்டிப்பிள்ளை கு. அப்பாதுரை | ஐ. அருணாசலம் செ. சின்னமணி த. செல்லத்துரை (சிறாப்பர்) |
| தையலெட்சுமி | கு. சோமசுந்தரம் கு. வைத்தியலிங்கம் | பொ. புண்ணியமூர்த்தி |
| நாகரித்துல்லா | திருமதி. ச. சின்னத்தங்கம் | கு. சுப்பிரமணியம் பொ. அண்ணாமலை |

| கட்பலின் பெயர் | உரிமையாளர் | தண்டையல் |
|---|--|--------------------------------------|
| மீசைக்காரன் படகு (சௌபாக்கிய லட்சுமி) | ச. செல்வநாயகம் சு. சோமசுந்தரம் | ஆ. காத்துமுத்து சு. சண்முகம் |
| திருப்பதி வெங்கடாசலபதி | சி. வீரகத்திப்பிள்ளை வெ. செல்வவிநாயகம் தம்பி | வீ. துரையப்பா சி. வேலுப்பிள்ளை |
| பருவதபாக்கியலட்சுமி | சி. வீரகத்திப்பிள்ளை வீ. செல்வவிநாயகமும் தம்பிமாரும் | வீ. துரையப்பா சி. வேலுப்பிள்ளை |
| காசி விசாலாட்சி | வெ. செல்வவிநாயகம் தம்பி | சி. வேலுப்பிள்ளை தம்பந் தண்டையல் |
| அலியார் | செட்டி வீடு | வீ. துரையப்பா |
| அமீது | கோ. வ. கந்தசாமி கோ. வடிவேலு | ச. கந்தசாமி இ. சிவகுரு |
| மதுரை மீனாட்சி | திருமதி. ச. சின்னத்தங்கம் | சி. சீனிமுத்து ச. நரசிம்மசாமி |
| காசி அன்னபூரணி | திருமதி. ச. சின்னத்தங்கம் மு. பொ., (பருத்திக்குறை) | ஆனந்தமயில் |
| பேரானந்தவல்லி | வி, கே. பொன்னுசாமி | வ. மாணிக்கவாசகம் ஆ. மயில்வாகனம் |
| விநாயக சௌபாக்கிய லட்சுமி | கோ. க. வடிவேல் நாகமுத்து செட்டியார் | செ. சுந்தரம் மு. பொன்னம்பலம் |
| பிள்ளையார் புரவி | சி. கந்தசாமி | அறியப்படவில்லை |
| ஐ. கந்தசாமி வாடா | ஐ. கந்தசாமி | மா. ராசா |
| பாயும் வாடா | அ. மாரித்து | ச. பொன்னுத்துரை வெ. சுப்பிரமணியம் |

| கப்பலின் பெயர் | உரிமையாளர் | தண்டையல் |
|--------------------|---|--|
| சீதாலட்சுமி | க. செல்லத்துரை ஆ. பொன்னுதுரை | செ. இரத்தினவடிவேலு ச. பொன்னுதுரை |
| சத் அப்துல் புகாரி | ச. பொன்னுதுரை | ச. பொன்னுதுரை நா. வேலும் மயிலும் |
| பார்வதி பத்தினி | சி. குமாரசாமி | தி. சிவசுப்பிரமணியம் |
| விஜயலட்சுமி | இ.வே. சிவசுப்பிரமணியம் சி. குமாரசாமி | அப்பாத்துரை க. கார்த்திலிங்கம் |
| வள்ளி பங்காளன் | த. சுப்பிரமணியம் | வடிவேலு தம்பர் பொன்னுசாமி |
| கல்யாண சுந்தரி | த. சுப்பிரமணியம் | சி. மயில் வாகனம் கு. தாமோதரம்பிள்ளை |
| வடிவேல் முருகன் | ஆ. நகாமுத்து | சி. மயில்வாகனம் பொ. வடிவேலு |
| ஆதிலட்சுமி | ஞா. சண்முகம்பிள்ளை ச. பாலசுப்பிரமணியம் ச. ஞானமூர்த்தி | பொ. புண்ணியமூர்த்தி சாமி செல்லத்துரை பொ. இரத்தினசாமி |
| மகாலட்சுமி | வ. இராமசாமிப்பிள்ளை | வ. இரத்தினசாமி க. கார்த்திலிங்கம் |
| நரசிம்மசாமி | வ. இராமசாமிப்பிள்ளை | செ. சின்னமணி ஆ. மயில்வாகனம் |
| திருநிலைநாயகி | வ. இராமசாமிப்பிள்ளை ம. நடராசா உபாத்தியாயர் | தி. சிவசுப்பிரமணியம் க. கார்த்திலிங்கம் |
| சண்முகசுந்தரி | வ. இராமசாமிப்பிள்ளை ஏரம்பமூர்த்தி | க. செல்வம் கு. தாமோதரம்பிள்ளை |

| கப்பலின் பெயர் | உரிமையாளர் | தண்டையல் |
|-------------------------|--|--|
| மதுரைச்சொக்கலிங்க புரவி | கு. சுப்பிரமணியம் வீடு | ச. நரசிம்மசாமி கா. மாணிக்கம் |
| வத்திக்கப்பல் | வி. கே. பொன்னுசாமி | சி. அருணாசலம் ஆ. அருளம்பலம் |
| சிவசுப்பிரமணிய புரவி | ச. வீரகத்திப்பிள்ளை | சரவணமுத்து ம. சிவக்கொழுந்து சுப்பிரமணியம் த. பொன்னுசாமி |
| வள்ளிநாயகி | சி. வீரகத்திப்பிள்ளை | தா. மாணிக்கவாசகம் க. சரவணமுத்து |
| தெய்வநாயகி | சி. வீரகத்திப்பிள்ளை | ஆ. செல்லதுரை சிவசாமி |
| கோக்கநாடா | சி. வீரகத்திப்பிள்ளை | ச. ஐயாத்துரை |
| பேரானந்தவல்லி | சி. வீரகத்திப்பிள்ளை | தா. மாணிக்கவாசகம் செ. துரைசாமி |
| ஆனந்தவல்லி | அரு. அம்பலவாணர் மா. மார்க்கண்டு | அரு. அம்பலவாணர் நடராசா |
| சிவசுப்பிரமணிய புரவி | ஏரம்பழூர்த்தி சிதம்பரப்பிள்ளை ஆ. நாகமுத்து | அ. ஆறுமுகம் கு. சரவணமுத்து |
| வடிவழகி | கு. சரவணமுத்து | கு. சரவணமுத்து |
| அன்னலட்சுமி | கு. சரவணமுத்து | கிட்டினசாமி தி. சிவசுப்பிரமணியம் |
| வேல்புரவி | நல்லூர் கந்தசாமி கோயில் | நா. கனகசுந்தரம் |

| கப்பலின் பெயர் | உரிமையாளர் | தண்டையல் |
|------------------|-----------------------------------|---|
| ஐதிறோய் | திருமதி. ச. சின்னத்தங்கம் | ஆ. சிவசுந்தரம் |
| முசலபாத் | கோ. வ. வடிவேல் | இ. துரைசாமி |
| காட்டுன் | கோ. வ. வடிவேல் கோ. வ. கந்தசாமி | ஐ. அருணாசலம் கு. சரவணமுத்து ம. சிதம்பரநாதர் |
| கைலாசநாயகி | கா. வைத்தியலிங்கம் | அ. சிவசுந்தரம் |
| தெண்டாயுதபாணி | வ. மார்க்கண்டு | ச. முத்துகுமாரு |
| தோற்சாய்ப்பு | வ. மார்க்கண்டு | ச. முத்துக்குமாரு |
| மதுரை மீனாட்சி 2 | வ. மார்க்கண்டு | க. பொன்னுசாமி |
| மரக்காயன் படகு | வ. மார்க்கண்டு | இ. சிவகுரு ந. நல்லபிள்ளை |
| சிவகுருநாதபுரவி | த. வடிவேல் மேஸ்தீர் | அறியப்படவில்லை |
| சண்முகநாதன் | கா. வயித்தியலிங்கம் | க. நாராயணசாமி பொ. ஐயாமுத்து |
| திருஞானசம்பந்தன் | அறியப்படவில்லை | க. நாராயணசாமி |
| மகாலெட்சுமி | அறியப்படவில்லை | கு. சரவணமுத்து தி. சிவசுப்பிரமணியம் |

| கப்பலின் பெயர் | உரிமையாளர் | தண்டையல் |
|-------------------|------------------------------|----------------------------------|
| திருத்தங்கம் | அறியப்படவில்லை | சிங்காரவேல் பொ. இராமசாமி |
| சின்னவெங்கடேசராவ் | வேருவளை முதலாளி | கா. வல்லிபுரம் கா. சின்னதம்பி |
| சண்முகவடிவு | கந்தசாமி, (பருத்தித்துறை) | க. துரைசாமி |
| காங்கேசுபுரவி | குமாரசாமி மேஸ்திரி | சி. சிங்காரவேல் |
| சாமிநாதபுரவி | மு.பொ., (பருத்தித்துறை) | ஆ. மயில்வாகனம் |
| சின்னப்பறுவதம் | மு.பொ., (பருத்தித்துறை) | நாகமுத்து |
| மா.த.தோணி | மு.பொ., (பருத்தித்துறை) | க. நடராசா நாகமுத்து |

வர்த்தகச் செட்டியார் வீட்டுக்கப்பல்கள்

| கப்பலின் பெயர் | உரிமையாளர் | தண்டையல் |
|----------------|------------------|-------------------------------|
| கொலம்பியா | அரு. சோ. ம. வீடு | வே. இராமசாமி |
| சோபியா | அரு. சோ. ம. வீடு | பொ. சதாசிவம் சின்னதம்பி |
| மகாராணி | அரு. சோ. ம. வீடு | க. வடிவேல் |
| கனக தூர்கா | அரு. சோ. ம. வீடு | வ. செல்லையா மு. சரவணமுத்து |
| குமரேசுபுரவி | அரு. சோ. ம. வீடு | இரத்தினசாமி |

| கப்பலின் பெயர் | உரிமையாளர் | தண்டையல் |
|--|--------------------|--|
| நத்தியகல்யாணி | பழ. சோ. ம | செ. துரைசாமி |
| சித்திவிநாயகர் | பழ. சோ. ம | இ. கணபதிப்பிள்ளை |
| ஜெயலட்சுமி | பழ. சோ. ம | த. செல்வமாணிக்கம் கு. தாமோதரம்பிள்ளை |
| டில்லிக்கப்பல் | பழ. சோ. ம | ஆ. அருளம்பலம் ஆ. மயில்வாகனம் |
| விநாயக சௌபாக்கியலட்சுமி | கு. நா. கடை | செ. சுந்தரம் கு. பொன்னம்பலம் |
| ஆஞ்சநேயர் | கு. நா. கடை | மு. சரணவமுத்து |
| சாமிநாதபுரவி | கு. நா. கடை | மு. இளையபெருமாள் சி. சீனிமுத்து |
| திருநடராசபுரவி | கு. நா. கடை | இ. கதிரிப்பிள்ளை |
| அன்னபூரணி (அமெரிக்கா சென்றது) | கு. நா. கடை | க. தம்பிப்பிள்ளை |
| பச்சைக் கப்பல் (மீனாட்சி) | கு. நா. கடை | கு. சுப்பிரமணியம் கொயிசர் பொன்னுத்துரை |
| மம்மி | கு. நா. கடை | மு. குமாரசாமி இ. கதிரிப்பிள்ளை |
| தக்கியா | கு. நா. கடை | சி. குமாரசாமி |

| கப்பலின் பெயர் | உரிமையாளர் | தண்டையல் |
|----------------------------|----------------------------|------------------------------------|
| சிறீ மகாலட்சுமி | கு.நா. கடை | வே. இராமசாமி |
| லட்சுமி கோவிந்தா | கு.நா. கடை | அந்தோனிப்பிள்ளை நிக்கலாப்பிள்ளை |
| செல்வநாயகி | அறியப்படவில்லை | கா. முத்துகுமாரு |
| மயூரவிஜயன் | நல்லூர் கந்தசாமி கோயில் | சுப்பிரமணியம் |
| ஜோன் மேரி | வேளாங்கண்ணி கப்பல் | தா. கந்தசாமி |
| பெரிய வெங்கடேசுவரர் | வேளாங்கண்ணி கப்பல் | நா. துரைசாமி |
| வெள்ளைப்பாக்கிய லட்சுமி | வேளாங்கண்ணி கப்பல் | பொ. அண்ணாமலை |
| வீரலட்சுமி (பழையது) | ஏரலக்கட்டு இரங்கநாயுடு | க. நல்லதம்பி |
| வீரலட்சுமி (புதியது) | ஏரலக்கட்டு இரங்கநாயுடு | ஆ. சுப்பிரமணியம் |
| பாக்கியலெக்சுமி | ஏரலக்கட்டு இரங்கநாயுடு | ஆ. சுப்பிரமணியம் |
| இராஜலெக்சுமி | ஏரலக்கட்டு இரங்கநாயுடு | இ. சிவகுரு |
| தனலெக்சுமி | ஏரலக்கட்டு இரங்கநாயுடு | சின்னமணி |

| கப்பலின் பெயர் | உரிமையாளர் | தண்டையல் |
|---------------------|----------------------------|-------------------------------------|
| தையலெலகூம் | இராமநாதபர ராசா | ஆ. மயில்வாகனம் |
| சீதாலெலகூம் | ஏரலக்கட்டு இரங்க நாயுடு | ச. மயில்வாகனம் பொ. ஐயாத்துரை |
| மகாலெலகூம் | ஏரலக்கட்டு முதலாளி | இ. கதிர்ப்பிள்ளை |
| நரசிம்மசாமி | ஏரலக்கட்டு முதலாளி | இரத்தினசாமி |
| வெங்கடேஸ்வரராவ் | ஏரலக்கட்டு முதலாளி | சித்திரவேல் |
| ராமமுர்த்தி | ஏரலக்கட்டு முதலாளி | வ. செல்லையா |
| சுனாத்தன் | இரங்கூன் பாய் | மு. சபாபதிப்பிள்ளை |
| மகாவீர் | இரங்கூன் பாய் | தா. மாணிக்கவாசகம் |
| ஆமடபாத் | இரங்கூன் பாய் | பொ. புண்ணியமுர்த்தி |
| ஐதரபாத் | இரங்கூன் பாய் | நா. மயில்வாகனம் |
| சப்பிகறா | இரங்கூன் பாய் | காத்தமுத்து |
| கையலெலகூம் | சீட்டிகாமம் முதலாளி | செ. தில்லையம்பலம் |
| யூன்சிலின் | இரங்கூன் பாய் | சி. சேதுநாராயணசாமி |
| ஸ்ரார் ஓவ் கல்கத்தா | செட்டி வீடு, பர்மா | மா. வேலும் மயிலும் பி. அப்பாதுரை |
| எலிஸ் | செட்டி வீடு, பர்மா | கா. சின்னத்துரை |
| வெள்ளை வாடா | தோப்புத்துறை | முத்துகுமாரு |

அக்காலத்தில் கப்பல் முதலாளியாராக எம்முர் பெண்களும் திகழ்ந்து பெரும் பொருள் ஈட்டி உள்ளனர் என்பதையும் நோக்குக.

*மேலே தரப்பட்ட தகவல்கள் எமக்குக் கிடைத்தவை மட்டுமே. மேலும் ஏதாவது தகவல்கள் இருப்பின் எமக்கு தந்துதவவும்.

புலம்பெயர் வாழ் தமிழர்களில் எமது புதிய
தலைமுறையினர் சிலர் தமிழ் மொழியை
வாசிப்பதில் பிரச்சினைகளை எதிர்
நோக்குவதாலும் பிறமொழி பேசுபவர்கள்
இந்நூலின் சுருக்கத்தையும், எம்மவரின்
சாதனைகளையும் இலகுவாக புரிந்து கொள்ளும்
நோக்கிலும் பின்வரும் நூல்களிலுள்ள
ஆங்கிலத்திலான சில செய்திப் பக்கங்கள்
பின்னிணைப்பாகத் தரப்பட்டுள்ளன.

1. வரலாற்றில் வல்வெட்டித்துறை
2. வல்வெட்டித்துறை கடலோடிகள்

மேலும் அன்னபுரணியுடன் தொடர்புடைய சில
படங்களும் தகவல்களும் இம்மீள் பதிப்பில்
சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.



DEPARTMENT OF STATE

THE FOREIGN SERVICE
OF THE
UNITED STATES OF AMERICA

AMERICAN CONSULATE

Calcutta, June 9, 1959.

Mr. T. Sivaprasanna,
Executive Secretary, Vaidyanathar
Unemployment Relief Association,
Vaidyanathar.

Sir:

I acknowledge the receipt of your letter of June 5, 1959, requesting the Consulate to send you a statement in regard to certain facts in connection with some seamen who were employed by Mr. Robinson on his yacht.

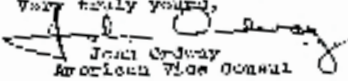
The only knowledge which the Consulate has in this connection is from a letter received from Mr. Robinson in which he seeks certain statements regarding the character and ability of the men who sailed with him. A copy of this pertinent paragraph from Mr. Robinson's letter appeared in the Times of India on March 28, 1959, and for your information are quoted below:

"At one time I had six men from Ceylon, and during the whole trip they were the only ones I had. One of them cooked, the rest were all able-seamen, but far more than that really. For they looked after every comfort of my wife and myself, looked a great deal about navigation, studied English, so that at the end of the trip, with the exception of two, they all spoke it excellently.

"They helped me with the rigging, carpentry, painting, and sail-making. I remember that everyone in Ceylon said that I was not to take such a crew. I never regretted it. They were all fine characters, and my wife took the best about them."

It is regretted that the Consulate cannot give you the statements which you desire, but you will appreciate the fact that the only definite information which the Consulate has is that given above.

Very truly yours,


Jean Ordway
American Vice Consul

**அமெரிக்க தூதராலயத்துடன் ஆங்கிலத்தில்
தொடர்புகொண்டு 05 ஜூன் 1939ல் எழுதிய கடிதத்திற்கு
ஜூன் 9ம் திகதி அவர்கள் ஆங்கிலத்தில் அனுப்பிய பதில்
கடிதம் இங்கு தமிழாக்கம் செய்யப்பட்டுள்ளது.**

திரு. ஏ. சீவப்பிரகாசம்

கௌரவ காரியதரிசி

வல்வெட்டித்துறை வேலையற்றோர் நிவாரணச் சங்கம்

வல்வெட்டித்துறை.

ஐயா

5ஜூன் 1939 என்ற திகதியிட்ட உங்கள் கடிதத்தைப்பெற்றுக் கொண்டேன் இக்கடிதத்தில் திரு றொபின்சன் தனது உல்லாசப் படகில் வேலைக்கமர்த்தியிருந்த சிலர் சம்பந்தமான உண்மைகள் பற்றிய ஒருஅறிக்கை கேட்டிருந்தீர்கள்.

எங்களுடைய அந்நிய நாட்டுப்பிரிவில் ஒரேயொரு தகவல் மாத்திரமே இருக்கிறது. இது சம்பந்தமாகத் திரு றொபின்சன் எழுதிய ஒரு கடிதத்தில் தன்னுடன் படகில் பிரயாணம் செய்தவர்களின் குணாதிசியங்கள் திறமைகள் பற்றிச் சில விபரங்கள் தந்துள்ளார். திரு றொபின்சனுடைய கடிதத்தில் இருந்து உங்களுடைய தேவைக்குரிய சில பந்திகள் மார்ச் 26-1939இல் வெளியான டைம்ஸ் ஒஃப் சீலோன் (Times of Ceylon) பத்திரிகையில் வெளிவந்துள்ளது. அது உங்களுடைய பர்வைக்காக கீழே தரப்பட்டுள்ளது.

‘ஒரு நேரத்தில் யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து ஆறு ஆட்களை என்னுடன் வைத்திருந்தேன். முழுப்பயணத்தின் போதும் இவர்கள் தான் நான் வைத்திருந்த ஒரே கப்பல் சிப்பந்திகள். அதில் ஒருவர் சமையல் வேலை பார்த்தார். மற்றவர்கள் திறமையான

கடலோடிகள். அதைவிடச் சிறப்பென்னவென்றால் எனக்கும் எனது மனைவிக்கும் தேவையான எல்லா வசதிகளையும் செய்து கப்பல் ஓட்டுதல் பற்றி அதிகளவு கற்றறிந்ததோடு ஆங்கிலமும் படித்தார்கள். பயணத்தின் இறுதியில் இருவரைத்தவிர மற்றவர்கள் ஆங்கிலம் சரளமாகப் பேசினார்கள்.

பணயத்திற்குத் தேவையான பாய்மர வேலை, தச்சவேலை, சாயம் பூசுதல், கப்பலைச் செலுத்துதல் ஆகிய வேலைகளில் அவர்கள் எனக்கு உதவினார்கள். இலங்கையிலிருந்த எல்லோரும் இப்படியான ஒரு கப்பல் சீப்பந்திகளை கூட்டிச் செல்வதற்கு எனக்குப் பைத்தியமென்று சொன்னது எனக்கு ஞாபகம் இருக்கிறது. நான் இதுபற்றி வருத்தப்பட்டது கிடையாது அவர்கள் எல்லோரும் சிறந்த குணமுடையவர்கள். என்னுடைய மனைவியும் இதே மாதிரியாகத்தான் உணர்கிறார்.'

நீங்கள் கேட்டுக் கொண்ட மாதிரியான அறிக்கையை எமது அந்நியநாட்டுக் காரியாலயத்தினால் தரமுடியாததையிட்டு வருத்தப்படுகிறோம். ஆனால் எமக்கு நிச்சயமாகத் தெரிந்த விபரத்தை மேலே தந்திருப்பது உங்களுக்கு உபயோகமானதாக இருக்கும்.

உங்கள் உண்மையுள்ள
ஒப்பம்

John Ordway
American vice consul

Voyage Ended by Brigantine

A Rare Spectacle provided by Arrival from Ceylon

By Nat. A Barrows

Boston Globe, August, 2, 1938

GLOUCESTER, Aug 1. Like a chapter straight from one of Malay sea stories of Joseph Conrad, a picturesque crew of square-rigger sailors came reaching into port before a quartering breeze today aboard the 89-foot brigantine Florence C. Robinson—the last windship of her kind that, in all probability, will ever cross the Western Ocean under canvas alone. Bringing a tale of storms, doldrums, thirst, short rations and near collision, the trim little brigantine's company of seven—a grizzled old Gloucester man, five turbaned, be-skirted Ceylonese Hindus and a youthful, bearded American adventurer—tied up alongside a waterfront dock at noon, 50 days out of Gibraltar via Bermuda. The famous old fishing port, which has seen many a colourful arrival in its day, turned out, skippers, dorymen, tourists, for a sight that had not been seen in a hundred years, if then. Coast Guard lookouts flashed the word to town even as the vessel stood in the offing, her Hindus climbing the yards with a bare-footed agility that left the old timers gasping in admiration.

Boats greet arrival

As she worked Ten-Pound Island and stood up for the inner harbor, a score of boats raced out in greeting. From his home at Ipswich her owner William Albert Robinson famed author explorer and sea rover hurried down with his wife in the Florence Crane. A steady slant on the inner quarter had sent the brigantine scudding up from Bermuda nearly a week ahead of the expected time. She has been two years reaching here from Ceylon where she was built eight years ago on the

lines of a British brig of war of the 1840 period. Robinson himself took her leisurely through the Indian Ocean and the Red Sea as far as Crete.

Six Ceylonese from the seafaring of Valvettithurai in Northern Ceylon, came out with her and only one has returned home. In March, Capt. Donald. A. MacCuish, of 5 Lookout st., one of Gloucester's saltiest and best - known skippers, went over to Crete to bring her across the Atlantic.

Bad storm near Crete

'I've had 42 years at sea man and boy, but that storm we hit in the Mediterranean, just after we cleared Candia (In Crete) was one of the worst I've ever pulled through' Capt Dan said today as he took his leisure on the poop deck, amid a salvo of greetings from ashore and harbor. "She's a tidy little vessel, built of honest workmanship and good hard - wood, or we'd not be here to tell the tale. There we were, running under bare poles, with the seas breaking white over the bow and the day inky black like night. We were driven 250 miles off our course." With him at that time were the six Ceylonese - " and a fine lot of men, too, if you treated them right and respected their religious beliefs".

At Gibraltar, Capt. Dan put in for water and supplies, and there he picked up a Connecticut youth of 20, Alexis Doster Jr. of Litchfield who had been roaming about Europe and the Near East for two years. At the instigation of the American Consul, Capt. Dan signed young Doster (on) as a workaway.

Becalmed at Gibraltar.

Doster told of the difficulty in getting away from Gibraltar. "We couldn't get a spot of wind, he related, " and there we were, becalmed. The vessel's kicker was out of order and we had to depend

entirely on our sails. The skipper of a big American freighter agreed to give us a tow but when some of the seamen saw our crew and saw we were flying the stars and stripes they shouted down vile remarks about a union crew. We got the tow all right, but we had not cleared the harbor when the hawser broke suddenly - close to the freighters after deck. It is my Opinion that this hawser was cut. We were four days drifting about the harbor before we could get a slant of wind to carry us out."

Out in the Atlantic, Capt. Dan tried to stay with the trade winds and, for a while, made a good passage, although the brigantine never reached the 18 - knot speed Robinson found one day in the Red Sea when he was coming out from Ceylon, The wind failed them in mid - ocean and for days on end they idled about.

"We were a painted brigantine on a painted ocean," said one of the Ceylonese, Sabaratnam who, with two others in the native crew, speaks English fluently. The water became too rusty for drinking. The food became low. Capt. Dan headed for Bermuda, carrying every inch of sail to catch whispers of wind. After 41 days, the Florence C. Robinson - which the owner named for his wife, and sailing companion - reached Hamilton, amid a reception that Capt. Dan will never forget. They got underway for Gloucester nine days ago and picked up a wind that did much to make up for the black days in the doldrums.

Making up for Nantucket light, with a soupy fog clinging low, the brigantine had a narrow escape from being cut down by a transatlantic liner. Capt. Dan blew blasts on his mouth foghorn and the crew in the yards, (Text couldn't be deciphered). They could see the towering masts and even the sides of the big liner and there was little they could do in the absence of wind. She cleared the brigantine by yards and went on her way without a sign of recognition.

Doster glad to be back

Doster was the first ashore today as the headline caught on the bollards. "What a glorious feeling, what a sensation, to get my feet on American soil again," he exclaimed. "I" ve been all over Europe, and in Asia and the Near East, and this is the best thing I've seen in two years a bit of the united states." The Ceylonese, first of their race to touch Gloucester in many years, glanced casually at the shore. They were more interested in making the brigantine ship - shape and in seeing their old friend and skipper, Robinson. When he appeared, they greeted him with the exultant excitement of children, shouting greetings long before he was aboard. Robinson took them ashore to see a lobster pound and they stared in fascination. But, they were eager to be back aboard their vessel. Robinson said the brigantine will 'stay for a while" here, while she is being repainted and overhauled. He was not certain just when he will make a cruise in her, he said.

Old salts amazed

Until the vessel hauled out into the stream, a steady line of old Gloucester salts stood in wonder, gazing at the lines and exclaiming at her ironwood planking teak and a native Ceylonese wood known as Margosa. 'She is built to last 100years, if not longer," said Robinson with a touch of pride. When he bought her two years ago she was named "Annapooranyamal" after a Hindu temple in Benares. This Name is still indented on her side. *She was originally schooner - rigged, but Robinson whose epic trip alone around the world in the ketch Sveep stamps him as an authority, had her changed over to the brigantine along the lines of the old British brigs of war.*

Doster, heavily bearded and bronzed by many suns hastened to Boston for a meeting with his parents. His luggage bore legends that revealed he had been in recently in Franco territory. But, he dismissed that phase of his adventure." I'm back in the states now and there is nothing like it nothing that means more to an American.".... Thats it....

Names of the crew that landed in Gloucester

Kanagaratnam Thampipillai (48)

Sinathamby Sithamparapillai (28)

Thamotharampillai Sabaratnam (28)

Pooranavelupillai Subramaniam (29)

Aiyadurai Ratnasamy (24)

The barge she sat in, like a burnish'd throne,
Burn'd on the water: the poop was beaten gold,

Purple the sails, and so perfumed, that.
The winds were love - sick with them: the oars were silver;

Which to the tune of flutes kept stroke, and made.

The water, which they beat, to follow faster,

As amorous of their strokes.

Shakespeare Antony Cleopatra. Act 2, sc.2.

பிற்கன்ரைனின் முடிவடைந்த கடற்பயணம் (அன்னபூரணியின்)

இலங்கையிலிருந்து வருகை - ஓர் அரிய காட்சி
நாற் ஏ பறோஸ் எழுதியது

பொஸ்ரன் க்ளோப் ஓகஸ்த் 2,

1938 க்ளோசெஸ்ரர் ஓகஸ்த் 1 ஜோஸப் கொன்றட்டின் மலாய்க் கதைகளுள் ஒன்றிலிருந்து எடுத்த ஓர் அத்தியாயம் போல மாலுமிகள் குழு ஒன்று இன்று மென்காற்றால் உந்தப்பட்ட 89 அடி நீளமான பிற்கன்ரைன் - ஃப்ளோறன்ஸ் C றொபின்சன் க்ளொஸ்ரர் ரைம்ஸ் துறை முகத்தினுள் நுழைந்தது. கன்வஸ் கோலும் காற்று வலுவை நம்பி மேலைச்சமுத்திரத்தைக் கடக்கும் கடைசிக் கப்பல் இதுவாகலாம். புயல், அமைதிவலயங்கள், தாகம், உணவுப் பற்றாக்குறை, மோதல் நேரும் ஆபத்து முதலிய கதைகளைக் கொண்ட, குளொசெஸ்ரரைச் சேர்ந்த முக்கால் அழும் முதியவர், தலைப்பாகையும் அரையில் துண்டும் அணிந்த இலங்கை இந்துக்கள் ஐவர் மற்றும் தாடிவைத்த அமெரிக்க சாகஸக்காரர் எல்லோருடனும் பேமுடா ஊடாக ஜிப்றோல்ரர் ஜலசந்தியைத் தாண்டி 50 நாள் பயணஞ் செய்து வந்து இறங்குதுறையை அடைந்தது. தன் காலத்தில் எத்தனையோ வருகைகளைக் கண்ட புகழ் பெற்ற அம்மீன் பிடித்துறைமுகத்தைச் சேர்ந்த மீகாமன்கள், ஓடக்காரர் சுற்றுலாப் பயணிகள் எல்லோரும் கடந்த நூறு ஆண்டுகளுக்குள் கண்டிருக்கமுடியாத அக்காட்சியைக் காண வந்தனர். கரையோரக் காற்படையினரின் நிலைகளிலிருந்து நகரத்துக்குச் செய்தி பறந்தது. கலம் தரித்து நின்றதும் இந்து மாலுமிகள் வெறுங்கால்களோடு தாவி ஏறியதை அங்கு நின்ற அனுபவசாலிகள் பார்த்து வாய் பிளந்தவர்களாய் வியப்புடன் நின்றனர்.

கப்பலின் வருகை (Boats greet arrival)

கப்பல் பத்துப் பவுண் தீவைக் கடந்து உள்துறை முகத்தை நெருங்க, இருபது வள்ளங்கள் வரவேற்க விரைந்தன. புகழ் பெற்ற நூலாசிரியரும் நாடுகாண் ஆர்வலரும் கடலோடியும் இக்கப்பலின் சொந்தக்காரருமான வில்லியம் அல்பேர்ட் றொபின்ஸன் இப்ஸ்விச்சில் உள்ள தம் வீட்டிலிருந்து தம்மனைவியுடன் ஃப்ளோரென்ஸ் க்ரேன் என்ற கப்பலில் விரைந்து வந்தார்.

உட்புறத்தில் ஒரு சாய்வு இருந்ததால் பெர்முடாவிலிருந்து எதிர்பார்த்ததிற்கு ஒரு வாரம் முன்னதாகவே பிறிகன்ரைன் வந்து சேர்ந்துவிட்டது.

1840 ஆம் ஆண்டளவில் கட்டப்பட்ட பிரிட்டிஷ் போர்க்கப்பலின் அமைப்பில் எட்டு ஆண்டுகளுக்கு முன் இலங்கையில் கட்டப்பட்டு இரண்டு ஆண்டுகள் பயணஞ்செய்து இங்கு வந்திருக்கின்றது. றொபின்ஸன் தானே சாவகாசமாக அதை இந்து சமுத்திரம் மற்றும் செங்கடல் ஊடாக க்ரீற் வரை செலுத்தினார்.

கப்பலில் வந்த வட இலங்கையிலுள்ள கடலோடிகளின் பட்டினமாகிய வல்வெட்டித்துறையைச்சேர்ந்த ஆறு இலங்கையருள் ஒருவர் மட்டுமே நாடு திரும்பினார். மார்ச் மாதத்தில் 5 லுக்அவுற் தெருவைச்சேர்ந்த க்ளொஸ்டரின் புகழ்பூத்த கப்பல் தலைவர் டொனால்ட் ஏ. மக்குயிஷ், க்ரீற்றுக்குப்போய், கப்பலை அத்திலாந்திக் சமுத்திரத்தின் ஊடாகக் கொண்டு வந்தார்.

க்ரீற்றுக்கருகே மோசமான புயல் (Bad storm near Crete)

‘பையனாகவும் மனிசனாகவும் கடலில் 42 வருட அனுபவம் எனக்குண்டு, ஆனால் க்ரீற்றின் கண்டியாவைத்தாண்டியபோது நான்

சந்தித்ததுதான் வாழ்க்கையிலேயே நான்கண்ட மிக மோசமான புயல். கப்பலின் மேல் தளத்தில் சற்று ஆறுதலாக நின்றபடி கரையிலிருந்தும் துறைமுகத்திலிருந்தும் வந்து வாழ்த்துக்களால் தம்மைத் திணறடித்தோரைப் பார்த்து கப்பற்தலைவர் டான் சொன்னார். ‘நல்ல உறுதியான மரத்தில் நேர்மையான தொழிலாளர்களால் கட்டப்பட்ட செம்மையான அழகிய மரக்கலம் இது. இல்லாவிட்டால் இன்று எங்கள் கதையைச் சொல்ல நாம் இருக்க மாட்டோம். வெட்ட வெளியில் துருவங்களுக்கிடையில், பகலில் கடலலைகள் வெண்மையாக மோதிச்சீதறவும் இரவில் மையிருட்டிலும் நாங்கள் ஓடிக் கொண்டிருந்தோம். எங்கள் பாதைக்கப்பால் 250 மைல் உந்தப்பட்டோம்!’ அவ்வேளை அவருடன் ஆறு இலங்கையர் இருந்தனர். முறையாக அவர்களோடு பழகி அவர்களுடைய சமய நம்பிக்கைகளை மதித்தால் அற்புதமான மனிதர்கள்’

ஜிப்றோல்ரரில் தண்ணீருக்கும் பண்டங்களுக்குமாகத் தரித்தபோது, கப்பற்தலைவர் டான் ஐரோப்பாவிலும் அண்மைக்கிழக்குப் பிரதேசங்களிலும் இரண்டு வருடங்களாக அலைந்து கொண்டிருந்த அலெக்ஸிஸ் டொஸ்ரர் என்ற 20 வயது கொனெக்ரீக்கற் இளைஞனைச் சந்தித்தார். அமெரிக்கத் தூதுவரின் ஆலோசனைப்படியும் வேண்டுகோளின்படியும் அவ் விளைஞனுடன் உடன்படிக்கை செய்து அவனைப் பணிக் கமர்த்தினார்

ஜிப்றோல்ரரில் முடக்கம் (BeCALmed at Gibraltar.)

ஜிப்றோல்ரரைவிட்டுப் புறப்படுவதில் பட்ட கஷ்டங்களை டொஸ்ரர் சொன்னார். ஒரு துளிக்காற்றுக்கூட இல்லை. நாங்கள் முடங்கிக் கிடந்தோம். கலத்தில் உதைப்பான் பழுதாக்கிட்டது. நாங்கள் பாயை மட்டும் நம்பவேண்டி இருந்தது. ஒரு பெரிய

அமெரிக்க சரக்குக் கப்பலின் தலைவர் எங்களைக் கட்டியிருக்கச் சம்மதித்தார். ஆனால் அவருடைய மாலுமிகள் எங்கள் ஆட்களையும் நட்சத்திரங்களையும் வரிகளையும் கொண்ட எங்கள் கொடியையும் கண்டதும் கேலிசெய்து சத்தமிட்டனர். ஆனாலும் வாக்களித்தபடி இழுவை கிடைத்தது. இருந்தும் துறைமுகத்திற்கு வெளியே வருவதற்கிடையில் ஹோஸர் அறுந்து கப்பல் வேறானது. இணைக்கும் ஹோசர் வெட்டப்பட்டிருக்க வேண்டும் என்று கருதுகின்றேன். நாலுநாள் துறை முகத்தைச் சுற்றி அலைந்து கொண்டிருந்தோம். அதன்பிறகு தான் சிறிது காற்றுக்கிளம்பி எம்மை வெளியே கொண்டு வந்தது.

அத்திலாந்திக் கப்பல்தலைவர் டான் வியாபாரக் காற்றோடு இசைந்து போகப்பார்த்தார்; சிறிது நேரம் முன்னேறவும் செய்தார். இலங்கையிலிருந்து புறப்பட்டு செங்கடலை அடையும் வரை 18 கடல்மைல் வேகத்தைத் தொட்டதில்லை என அவர் உணர்ந்தார். நடுச்சமுத்திரத்தில் காற்று விழுந்துவிட்டதால் பலநாளாக அவர்கள் சோம்பிக் கிடக்க நேரிட்டது.

சுதேச மாலுமிகளில் சரளமாக ஆங்கிலம் பேசும் சபாரத்தினம் சொன்னார். 'வண்ணம் பூசிய சமுத்திரத்தில் நாங்கள் ஒரு வண்ணம் பூசிய ப்றிகன்ரைன்'. தண்ணீர் துருவேறி குடிக்கத்தகுதியற்றதாய் இருந்தது. உணவும் குறைந்து வந்தது. தலைவர் டான் காற்றின் மெல்லிய உயிர்ப்பைக் கூட விடாது பாய்களில் ஏந்திக் கொண்டு பெர்முடாவை நோக்கி ஊர்ந்தார். 41 நாட்களின் பின் ப்ளோறன்ஸ் C றொபின்ஸன் ஹம்லர்னை அடைந்தது. அங்கு கிடைத்த வரவேற்பை கப்பற் தலைவர் டான் ஒருநாளும் மறக்க மாட்டார். ஒன்பது நாள் முன்னதாக ஒரு காற்றைப்பிடித்துக் கொண்டு அமைதி வலயங்களில் இழந்த கருநாள்களுக்கு ஈடுசெய்து, க்ளோஸ்ரரைநோக்கி நகர்ந்திருந்தனர்.

செறிவான புகாருக்கூடாக நன்றுக்கெற் (Nantucket light) லைற்றை நெருங்குகையில் அந்திலாந்திக் ஊடாக பொருட்களை எடுத்து செல்லும் பாரிய கப்பலால் மோதி நொறுக்கப்படாமல் ப்றிகன்ரைன் மயிரிழையில் தப்பியது. தலைவர் டான் தன் ஃபொக்ஹோர்ணை (ஊது குழலை) ஊதினார். உயர்ந்த பாய்மரங்களையும் அப்பாரிய கப்பலின் பக்கங்களையும் கூட அவர்கள் கண்டார்கள். காற்றில்லாத நிலையில் அவர்களால் செய்யக்கூடியதேது மில்லை. நல்ல வேளையாக அக்கப்பல் சில யார் தூரத்தில் ப்றிகன்ரைனை எந்த அசுமாத்தமும் இல்லாமல் தாண்டிச் சென்றது.

திரும்ப வந்ததில் டொஸ்ரருக்கு மகிழ்ச்சி (Doster Glad to be Back)

கப்பலைப்பற்றிய செய்திகள் வந்த அதே நேரத்தில் டொஸ்ரர்தான் முதன்முதலில் கரையில் இறங்கினான்.

அமெரிக்க மண்ணை மீண்டும் மிதிப்பதில் எந்தளவு பிரகாசமான மன உணர்வுகள், எப்படியான விரும்பத்தகுந்த கிளர்ச்சிகள், கூக்குரலிட்டுச் சொன்னான் 'நான் ஐரோப்பாவில் உள்ள எல்லா இடங்களுக்கும், ஆசியாவிற்கும் அண்டைய கிழக்குப் பகுதிகளுக்கும் போயுள்ளேன். ஐக்கிய அமெரிக்காவின் ஒரு சிறிய துண்டான இந்தப் பகுதியைப் பார்க்கும் இந்தத் தருணம்தான் கடந்த இரண்டு வருடங்களில் நான் அனுபவித்த சிறப்பான அம்சமாகும்.

அவர்களுடைய இனத்தைப் பொறுத்தவரையில் பலவருட்காலத்திலே முதல் முறையாகப் குளோசெஸ்ரரை வந்தடைந்த இலங்கையர், கரையை மேம்போக்காகப் பார்த்தனர். தங்களுடைய ப்றிகன்ரைன் கப்பலைச் சிறந்த முறையில் வைத்திருப்பதற்கும் தங்களுடைய பழைய நண்பனான றொபின்சனைப் பார்ப்பதிலுமே

அதிக ஆர்வம் உள்ளவர்களாக இருந்தார்கள். அவரைக் கண்டவுடனேயே சிறுவர்கள் போன்று ஆனந்தமயமான உத்வேகத்துடன் அவர் கப்பலில் ஏறுமுன்பே சத்தம் போட்டு வரவேற்றனர். றொபின்சன் அவர்களைக் கரைக்கு அழைத்துச் சென்று சிங்கிநண்டு வளர்க்கும் ஒரு பண்ணையைக் காட்டினார். அவர்கள் அதை வியப்புடன் பார்த்தார்கள். ஆனால் தமது கப்பலுக்குத் திரும்புவதிலேயே ஆர்வமாக இருந்தார்கள். நன்றாகப் பழுது பார்த்து வண்ணம் பூசம் வேலைக்காக, அந்த பிறிகன்ரைன் கப்பல் சில நாட்களுக்கு அந்த இடத்திலேயே இருக்குமென்று றொபின்சன் கூறினார். தான் அந்தக் கப்பலில் மீண்டும் எப்போது பிரயாணம் செய்வெனன்று அவரால் நிச்சயமாகச் சொல்ல முடியவில்லை.

அனுபவமுள்ள மாலுமிகளின் வியப்பு (Old salts amazed)

குளோசெஸ்ரரின் அனுபவசாலிகளான பழைய மாலுமிகள் வரிசையாக நின்று கப்பல் சிற்றாறுக்குள் செல்லும் வரை அதைப் பார்த்து ஆச்சரியத்தில் முழுகினார்கள். கப்பலினுடைய வடிவடைப்பையும் இலங்கையில் வளரும் மார்கோசா என்ற மரத்தோடு தேக்கு மரத்தையும் சேர்த்து இரும்புடன் இணைத்து உருவாக்கிய மரச்சட்டத்தையும் பார்த்து வியந்தார்கள் 'நூறு வருடமோ அதற்கு மேலாகவோ நின்று பிடிக்கக்கூடியதாக இது கட்டப்பட்டுள்ளது' என்று றொபின்சன் மிகுந்த பெருமையுடன் கூறிக் கொண்டார். இரண்டு வருடங்களுக்கு முன்பு றொபின்சன் இந்தக் கப்பலை வாங்கிய போது பெனாரிசிலுள்ள ஒரு இந்துக் கோயிலின் பெயரை ஒட்டி வைக்கப்பட்ட 'அன்னபூரியம்மாள்' என்ற பெயருடன் இருந்தது. கப்பலின் ஒரு பக்கத்தில் இந்தப் பெயர் இப்பொழுதும் பதிக்கப்பட்டுள்ளது.

ஆரம்பத்தில் இது ஒரு ஸ்கூனர் ரகக் கப்பலாகக் கட்டப்பட்டிருந்தது. Ketch svaap என்ற உல்லாசப்படகில் தனியே உலகை வலம் வந்து வரலாறு படைத்ததன் மூலம் கப்பல் பற்றிய அறிவில் தனக்கென்று முத்திரை பதித்திருந்த றொபின்சன் பழைய காலத்து பிரித்தானிய போர்க்கப்பல்கள் போன்று பிறிகன்ரைன் வடிவத்திற்குக் கப்பலை மாற்றி அமைத்திருந்தார்.

பல காலமாக சூரிய வெப்பத்தின் தாக்குதலால் வெண்கல நிறத்திற்கு மாறியும் அடர்ந்த தாடியையும் வளர்த்திருந்தவருமான டொஸ்ரர் தனது பெற்றோர்களைப் பார்ப்பதற்காகப் பொஸ்ரன் நகருக்கு விரைந்து சென்றார். அவர் பிரான்ஸ் பிரதேசத்திற்குச் சென்றிருந்ததற்கான அடையாளங்கள் அவரது பொதிகளில் காணப்பட்டன. அந்தக் காலகட்டத்திற்கான தனது சாகசச் செயல்களைப் பற்றிப் பேசாமல் ஒதுக்கிவிட்டார்.

‘நான் இப்பொழுது அமெரிக்காவிற்குத் திரும்பி வந்துள்ளேன். இதைப் போன்ற சிறந்த உணர்வு வேறொன்றுமில்லை..... ஒரு அமெரிக்கனுக்கு இதைவிட அர்த்தம் மிகுந்தது வேறொன்று மில்லை... அவ்வளவுதான்’

குளோசெஸ்ரரில் கரை சேர்ந்த மாலுமிகளின் பெயர்கள்

1. கனகரட்ணம் தம்பிப்பிள்ளை (48)
2. சின்னத்தம்பி சிதம்பரப்பிள்ளை (28)
3. தாமோதரம்பிள்ளை சபாரட்ணம் (28)
4. பூரணவேலுப்பிள்ளை சுப்பிரமணியம் (29)
5. ஐயாத்துரை இரத்தினசாமி (24)

Ceylon Brig Arrives After Long Voyage Gloucester Times, August 2,1938

Capt. Mac Cuish with Hindu Crew Presents Rare Spectacle - Light Winds Ex-tended Trip to 80 Days

A strange boat a crew but a well Known skipper Capt Duncan A Mac- Cuish local master skipper, rounded Eastern point Yesterday noon, when the her- maphorodite brig Florence C Robinson ,with five Hindus handling sail completed her 80- day passage from Candia Isle of Crete a distance of some 5000 miles Her new owner William Robinson of Ipswich and the wife for whom the boat is re- named were at the Walen Wharf to greet her Before a half hour had passed hundreds had gathered to catch a glimpse of what resembles the ghost of His Majestya Ship Bounty returning to the seas to haunt Cape Ann As she passed the sch.(i.e."schooner ") Ger - trude L. Thebaud it was as if east had met west in scooner design.design.lumbersome as she looks however Capt Norman A Rose of the marconi - rigged sch Blue Dolphin (who) is (an) authority that the stranger can sail

The long trip

There 'was a long. crawling (trip) hindered by lack of wind days of endless calm when the Atlantic was like a mill pond ,a mirrored surface without a sign of any breeze Capt MacCuish left here by steamer for the island port to get the craft and bring her here .Her crew consisted of five Hindus from Jaffna northrern Ceylon that little Tea island south of India. The craft itself a 90- foot affair, was built at Jaffna

some nine years ago on the (lines of) whichever British man-of-war (that) hit into that area at the beginning of the 19th century. That model was the much the same as the Bounty on which a crew mutinied and became white settlers of Pitcairn Island. The natives have never changed the mould and though larger ones are built, the schooner Annapoorani as it was known is the popular (size for) cargo ship (s) plying their trade in the Indian Ocean. Her crew of Hindus has manned her from Ceylon to Burma and to ports of India since her launching. She had dodged all manner of monsoons and stood the strong winds of those waters. Capt Macuish and his dusky quintet sailed from Candia May 3 and were 31 days before touching at Gibraltar.

Here they took on an extra helper Alexis Doster Jr., of Litchfield Conn. 20 years old, who had just completed a first-hand course of two years in European politics and was glad to greet the Goddess of Liberty again. He had rubbed elbows with Nazi conquerors of Austria, had met self-assured fascists of Italy and had swapped bullets with the Spanish Communists to the point that he was wearied of the whole mess and saw the wisdom in returning home again to get some more "book-learning". The boat hardly touched at Walens Warf before he reached over the rail, planked down his fist hard on the piles and gleefully remarked "America it is really you!"

Left Gibraltar June 8

Leaving Gibraltar June 8 they were 41 days reaching Hamilton Bermuda. It was a slow passage with not enough wind stirring most of the time to ruffle a sail. They were equipped with a 50-horsepower Belinda marine engine but the engine had gone out of commission six

months before Capt MacCuish had provisioned for 30 days believing that would be plenty. The first month slipped by, however, and America was still on the horizon. The skipper then headed the craft for Bermuda and rationed out the food and drinking water. The Hindus cooperated by foregoing their daily habit of anointing their heads with fresh water in carrying out religious rites and instead substituted salt water. It was a great sacrifice to them but they knew their God would understand. That helped solve the water problem. The grub difficulties were much harder. Finally they fell back on rice. They had Hindu cook named Manian who knew rice inside and out. It became rice for breakfast, more rice for dinner and still more rice for supper until yesterday. Capt MacCuish vowed that if ever Mrs Mac-Cuish placed rice before him he would "go off the handle." They landed safely at Hamilton even though ravenously hungry. Doster could not get to the Princess hotel fast enough to surround himself with a thick juicy steak splashed with onions. Capt MacCuish himself soon got acquainted with some good food and Saturday July 23 (and) the voyage was resumed to this port.

A first rate crew

(The) Capt has had many experiences afloat in his long day. (He) had been in Bering waters in the south seas, globe trotted several summers in fine yachts, been skipper of craft during taking of moving pictures especially for the filming of the famed "Captain Courageous," and man and boy has wrung countless gallons of sea water from his oilskins. He has had all manner of crews both good and bad, both those who can and do obey to a smattering of "sea-lawyers."

so when he says the Hindus made him a first -rate crew they must have been capable. None of the five ever bothered about shoes or stockings, marking the run of the ship in bare feet, even to climbing the rigging into the cross - trees of the top masts.

The skin between their toes had become hardened, yet flexible. None ever heard of oilskins or 'sou' westers," and contented themselves with their native turbans as headgear and "shorts" or pants with sweaters. They appeared to have one boss, a husky bearded sailor who answered to the name of pullai. He speaks English and of course, more fluently, his native tongue, Tamil, in which he would relay the skippers orders to the crew. proud of his esteem, he saw to it that the other boys promptly obeyed orders. A rigid discipline could easily be observed aboard yesterday

The sacred ash

Some of the Hindus sported a yellow dab on the forehead. The inquirer was informed that bad was called the "sacred ash," and its presence brought their god, Siva, closer to them. Siva knew all personally who wore that mark, they said. A spot on the forehead is whitewashed, and then powdered, and the dab stuck on that spot. The Hindus who belong to a high caste in Ceylon held their weekly worship on Friday night, their Sunday, by the way. Friday evening, they would gather in the fore peak of the vessel, scooch (?) around a lighted lamp, and chant their prayers of thanksgiving to Siva in a weird rite was the more sincere in its emphasis.

The trip was their first voyage west of the Suez Canal. They were baffled by the fogs encountered in crossing the Atlantic. They had experienced light fogs in northern areas of the Indian Ocean, according to pullai, but this fog was so thick that they felt as if 'life was shutting' its doors to them, and lifting them to another world amid the clouds.' Capt. MacCuish's presence reassured them there was little danger. The Hindus are all British subjects and were allowed to land under custody of Robinson who was responsible.

A "Hermaphrodite Brig."

The dictionary gives the definition of a 'hermaphrodite brig' as a 'two - masted vassel square - rigged forward and schooner - rigged aft' which fits the description of the Florence C. Robinsin to a 'T'; In Great Britain, this type of vessel is called a 'brigantine' The same dictionary in speaking about Tamils, as these Hindus call them selves, says 'the Tamils are members of the most enterprising branch of the Dravidian race, mostly Hindus , though a few still are animists. They are numerous throughout south India and northern Ceylon. The language is the oldest, most cultivated and best known of the Dravidian languages. Modern Tamil uses an alphabet descended from the Brahmi character. The typical Dravidian is short, very dark, with plentiful and often wavy hair and broad nose. Jaffna, the part from which these Hindus sail, and where the craft was built, is the northern tip of Ceylon, separated from the south west tip India by the Gulf of Mannar.

Greeted by Tug

The first to sight the craft here was Carl. D. Hill, light keeper at Eastern point. who relayed the news to the waterfront at 12:45. A short while later, the tug Mariner, Capt. Loren A. Jacobs, steamed out to take the vessel in tow to the wharf as the sails were furled. Those who caught a glimpse of her as she rounded the point were treated to an unusual sight. Another craft to speed out to her was of Joseph Mellow's party boats, having aboard Mrs. MacCuish, the skipper's wife and their son. Capt. MacCuish received a thrill to once more greet his family after a three months' absence. Vouching for her speed was Capt. Norman A. Ross of this port, skipper of the marconi - rigged auxiliary sch. yacht Blue Dolphin.. Capt. Ross was in Massachusetts bay yesterday with the yacht owner and others aboard and happened to come abreast of the strange craft. The Dolphin using auxiliary power was unable to keep up with the brig even though the latter had only sail. Capt. MacCuish declared he would be willing to put the Robinson up against Canadian champion Blue Nose in a race.

க்ளொஸ்ரர் ரைம்ஸ் ஓகஸ்ட் 2, 1938

கப்பந்தலைவர் மக்குயிஷ் தம் இந்து மாலுமிகளுடன்
பிரசன்னமான அரிய காட்சி - மென்காற்றால் 80 நாட்கள்
நீடித்த பயணம்

விசித்திரமான தோணி, விசித்திரமான மாலுமிகள், ஆனால் நன்கு அறியப்பட்ட மீகாமனாகிய டங்கள் ஏ. மக்குயிஷ் உடன் அது நேற்று நண்பகல் கீழை முனையைச்சுற்றிவந்தது. ஃப்ளோறன்ஸ் றொபின்ஸன், ஐந்து இந்துக்கள் பாய்களைக் கவனிக்க க்றீற்றிலுள்ள கன்டியாவில் தொடங்கிய தனது 5000 மைல் வரை நீண்ட 80 நாள் பயணத்தை நிறைவுசெய்தது.

இப்ஸ்விச்சைக் சேர்ந்த வில்லியம் றொபின்ஸன்தான் அதன் புதிய உரிமையாளர். அவருடைய மனைவியின் பெயர்தான் இந்தோணிக்குத் திரும்பச் சூட்டப்பட்டுள்ளது. இக்கப்பலை வரவேற்க தம்பதியர் வாலன் துறைமுகத்துக்கு வந்திருந்தனர். அரை மணிநேரம் கழியுமுன் மாட்சியை தங்கிய மன்னரின் Ship Bounty இன் பிசாசு கப்பல் போன்று தோற்றமளித்த அந்த கம்பீரமான கப்பலை காண்பதற்கு நூற்றுக்கணக்கானோர் குழுமி விட்டனர். கப்பல் ஷ்ஷூனர் ஜெற்றூட் எல் தெபோட்டைக் கடந்த போது வடிவமைப்பில் கிழக்கு மேற்கைச் சந்தித்தது போலிருந்தது. கலம் மெருகற்றதாய்த் தென்பட்ட போதும், நோர்மன் ஏ. றொஸ் என்ற நிபுணர் அது பாயிழுக்கத் தகுதியுடையது எனத் தெரிவித்தார்.

நீண்ட பயணம் (The long trip)

காற்றுப் போதாமாலும் முடிவில்லாத அமைதியினாலும் அத்திலாந்திக் சமுத்திரம் ஒரு குளம்போலவும் அதன் மேற்பரப்பு ஒரு கண்ணாடி போலவும் அமைந்த ஒரு நீண்ட பயணம் அது. கப்பந்தலைவர் மக்குயிஷ் நீராவிக்கப்பலில் இலங்கைத் தீவுக்குச்

சென்று அக்கலத்தைக் கொண்டு வந்தார். தென்னிந்தியாவுக்குத் தெற்கே தேயிலை விளையும் சிறு தீவிலுள்ள வடபகுதியில் யாழ்ப்பாணத்தைச் சேர்ந்த ஐந்து இந்துக்களே மாலுமிகள். 19 ஆம் நூற்றாண்டின் தொடக்கத்தில் அப்பகுதிக்கு வந்து கரை தட்டிய பிரித்தானிய போர்க்கப்பலை மாதிரியாகக் கொண்டு ஒன்பது ஆண்டுகளுக்கு முன் 90 அடி நீளமான இக்கலம் கட்டப்பட்டது. கலகம் விளைவித்து பிற்காண் தீவில் குடியேறிய வெள்ளை மாலுமிகள் பயன்படுத்திய பெளன்ரி என்ற கப்பலின் மாதிரியே அது. சுதேசிகள் கட்டமைப்பில் மாற்றம் செய்யவில்லை. பெரிய கப்பல்கள் கட்டப்படுவதுண்டெனினும் அன்னபூரணியின் அளவே (Size) இந்து சமுத்திரத்தில் ஓடும் சரக்குக் கப்பல்களுக்கு ஏற்றதும் பெரிதும் விரும்பப்படுவதும். அன்ன பூரணியின் இந்து மாலுமிகள் அவளை இலங்கையிலிருந்து. பர்மாவுக்கும் இந்திய துறைமுகங்களுக்கும் ஏற்கனவே கொண்டு போயுள்ளார்கள். அக்கடல்களில் அடித்த பலமான காற்றுக்களையும் பருவ மழைகளையும் அவள் எதிர்கொண்டு தாக்குப்பிடித்திருக்கின்றாள். கப்பற்தலைவர் மக்குயிஷ்டம் அவருடய குழுவும் கண்டியாவிலிருந்து மே 3இல் புறப்பட்டு ஜிப்ரோல்ரை அடைய 31 நாள் பிடித்தது.

அங்கே லிச்சீபீல்டைச் சேர்ந்த, 20 வயதின்னான அலெக்ஸிஸ் டோஸ்ரை மேலதிக உதவியாளாரகச் சேர்த்துக் கொண்டனர். அவர் ஐரோப்பிய அரசியலில் ஈராண்டு முதந்தர பயிற்சி பெற்றிருந்தார். மீண்டும் சுதந்திரதேவியை வணங்கச் சீத்தமாயிருந்தார். அவர் ஆஸ்திரியாவை வெற்றிகொண்ட நாஜிகளோடு முரண்பட்டிருந்தார். இத்தாலிய பாஸிஸ்டுகளைச் சந்தித்திருந்தார். ஸ்பானிய கொம்யூனிஸ்டுகளோடு தோட்டாக்கள் பரிமாறியிருந்தார். இவையெல்லாம் அலுப்புத்தரவே, நாடுதிரும்பி மேலே படிப்பது புத்தசாலித்தனம் என முடிவு செய்திருந்தார். தோணி வாலென்ஸ் வார்ஃபைத் தொட்டதுமே, அவர் மகிழ்ச்சியால் துள்ளி ‘உண்மையில் நீயா, அமெரிக்கா?’ என்று குதூகலித்தார்.

ஜிப்ரோல்ரரிலிருந்து ஜூன் 8இல் புறப்பாடு (Left Gibraltar June 8)

ஜிப்ரோல்ரரிலிருந்து ஜூன் 8இல் புறப்பட்டவர்கள் பெர்முடாலிலுள்ள ஹம்லர்னை அடைய 41 நாள் பிடித்தது. பாயை அசைப்பதற்குப் போதுமான காற்றின்றி அது ஒரு மெதுவான பயணம். 50 குதிரைவலுக்கொண்ட பெலின்டா கடல்சார் இயந்திரம் பொருத்தப் பட்டிருந்த போதும், அது ஆறு மாதத்துக்கு முன்பே செயலிழந்துவிட்டது. மக்குயிஷ் 30 நாளுக்கான உணவைச் சேமித்த பொழுது அது தாராளம் என்று கருதியிருந்தார். ஆனால் ஒரு மாதம் கழிந்தபோதும் அமெரிக்கா தொடுவானுக்கப்பால் தான் இருந்தது. அந்நிலையில் தலைவர் கலத்தை பெர்முடா நோக்கிச் செலுத்தினார். உணவையும் நீரையும் பங்கீடு செய்து வழங்கினார். தம் சமய அனுஷ்டானங்களுக்காக தினமும் தலையில் சுத்தநீர்வார்க்கும் இந்துக்கள், உப்புநீரைப்பயன்படுத்தி ஒத்துழைப்பு நல்கினர். அவர்களைப் பொறுத்த வரை அது ஒரு பெரிய தியாகம்; ஆயினும் அவர்களுடைய கடவுள் புரிந்து கொள்வார் என நம்பினார். தண்ணீர்ப்பிரச்சினை தீர்ந்தது. உணவுப்பிரச்சினை அதைவிடக் கடினமானது. இறுதியில் அரிசியையே தஞ்சமடைந்தனர். அரிசி பற்றி எல்லாம் அறிந்த மணியன் என்ற இந்து சமையற்காரன் இருந்தான். பிறகென்ன? காலை சோறு, மதியம் சோறு, இரவும் சோறு! தலைவர் மக்குயிஷ் சொன்னார்: இனி என் மனைவி என் முன் சோற்றை வைத்தால் எனக்கு அடக்க முடியாத கோபம் வரும் அவர்கள் அகோர பசியோடு ஹம்லர்னை அடைந்தார்கள். பிறின்ஸெஸ் ஹோட்டலுக்குப் போய் வெங்காயம் போட்ட ஸ்ரீக்கைச் (மாட்டு இறைச்சியை) சாப்பிடும் வரை டொஸ்ரருக்குப் பொறுதியில்லை. மக்குயிஷ் நல்ல உணவு கிடைத்த மகிழ்ச்சியில் ஜூலை 23 சனிக்கிழமை பயணத்தைத் தொடர்ந்தார்.

முதல்தர மாலுமிகள் (A First rate Crew)

கப்பந்தலைவருக்கு நீண்ட பயணங்களால் பல அநுபவங்கள் கிடைத்திருந்தன. அவர் பேறங்கடலிலும் தென்கடலிலும் கப்பலோட்டியிருக்கின்றார். அருமையான கப்பல்களில் உலகை வலம் வந்திருக்கின்றார். சலனப்படங்கள் எடுக்கப்பட்ட போது குறிப்பாக புகழ்பெற்ற Captain Courageous படம் பிடிக்கப்பட்ட போது கப்பலோட்டியிருக்கிறார். நல்லவர் கெட்டவர், கட்டளைகளுக்குப் பணியக் கூடியவர்கள் என பலவிதமான மாலுமிகளோடு பணியாற்றியிருக்கின்றார். அத்தகைய ஒருவர் இந்துக்கள் முதல்தரமாலுமிகளாய் விளங்கினர் என்று சொல்வாரானால் அவர்கள் உண்மையில் ஆற்றல் வாய்ந்தவர்களாய் இருந்திருக்க வேண்டும். அவர்கள் ஐவரும் சப்பாத்துக்கள் பற்றியோ காலுறைகள் பற்றியோ அலட்டிக் கொண்டதில்லை. கப்பலுக்குள் மட்டுமன்றி, பாய்மரத்தின் உச்சியில் உள்ள குறுக்கு மரங்களில் கூட வெறுங்காலுடன் ஏறுவார்கள். அவர்களுடைய கால்விரல்களுக்கீடையிலுள்ள தோல் கடினமாயிருந்தபோதும் இசைந்து கொடுத்தது. அவர்கள் கேள்விப்பட்டிராத 'ஒயில்ஸ்கினுக்குப்' பதில் தலையில் சுதேசிய தலைப் பாகை, அத்துடன் அரைக்காற்சட்டையும் ஸ்வெற்றேர்ஸம். (கம்பளியினாலான மேற் சட்டையும்) அணிந்திருந்தார்கள் அவர்களுக்குத் தலைவர் போலத் தென்பட்ட தாடிக்காரர் பெயர் பிள்ளை. அவர் ஆங்கிலம் பேசுவார். தன் சொந்த மொழியாகிய தமிழைச் சரளமாகப் பேசுவார். கப்பந்தலைவரின் கட்டளைகளை மாலுமிகளுக்குத் தமிழில் சொல்வார். தன் சுயகௌரவம் பற்றி பெருமைப்படும் அவர் மற்றையவர்கள் தன் கட்டளைகளுக்குக் கீழ்ப்படிவதை உறுதிசெய்து கொள்வார். கப்பலில் ஓர் இறுக்கமான ஒழுக்கம் நிலவுவதைக் காணக் கூடியதாக இருந்தது.

திருநீறு (The sacred ash)

சில இந்துக்கள் தம் நெற்றியில் ஒரு சாம்பல் பூச்சப் பூசியிருந்தார்கள். விசாரித்த போது அது திருநீறு என்றும் அது அவர்களுடைய கடவுளாகிய சிவனை தமக்கு அருகில் கொண்டு வருவதாகவும் சொன்னார்கள். அச்சின்னத்தை அணிந்தவர்கள் எல்லோரையும் சிவன் அறிவார் என்றும் சொன்னார்கள். நெற்றியில் வெள்ளைப் பூச்சு, பூச்சின் மீது ஒரு பொட்டு. இலங்கையில் உயர்சாதி இந்துக்கள் வாராந்தம் வெள்ளிக்கிழமை மாலை வழிபாடு செய்வார்கள். வெள்ளி மாலை கப்பலில் முன்பகுதியில் விளக்கேற்றி வைத்து சுற்றியிருந்து பிரார்த்தனை செய்வார்கள். இது சிவனுக்கு நன்றி செலுத்தும் ஒரு சடங்கு.

அந்த பயணம் சுயஸ் கால்வாயின் மேற்குப் பகுதியில் அவர்களது முதலாவது பயணமாக இருந்தது. அதைக் கடக்கும் போது முடு பனியோடும் குளிரோடும் பேராடவேண்டி இருந்தது. இந்து சமுத்திரத்தின் வட பகுதியில் இவர்கள் இப்படியானதொரு ஆனால் இதனிலும் குறைந்த தாக்கமுடைய நிலைமையை ஏற்கனவே சந்தித்திருந்தனர். ஆனால் பிள்ளையின் கூற்றுப்படி இது மிக கடும் தாக்கத்தை ஏற்படுத்துவதாகவும் அவர்களது வாழ்வின் கதவுகளை முடக்கூடிய அபாயகரமாக இருந்ததுடன் அவர்களை கருமேகங்கள் ஊடாக இன்னொரு உலகிற்கு தூக்கி செல்லக்கூடிய கொடுமை யானதுமாக இருந்தது. ஆனால் கப்டன் மக்குயிஷ் அவர்களுக்கு தைரியமுட்டி இது ஒரு சீறிய அபாய நிலை மட்டுமே என உறுதிப்படுத்தினர்.

அந்த எல்லா இந்துகளும் பிறிட்டிஷ் பிரஜைகளாக மதிக்கப்பட்டு அவர்களுக்கு பொறுப்பாக இருந்த றொபின்சன் பிரபுவின் பாதுகாப்பிலும் பொறுப்பிலும் அமெரிக் காவில் கால் பதிக்கத் தடையேதும் இருக்கவில்லை.

இருபால் ப்றிக் (A "Hermaphrodite Brig.")

இருபால் ப்றிக் என்பதற்கு இரண்டு பாய்மரங்கள் கொண்ட கலம் என அகராதி பொருள்தருகிறது. இவ்விபரிப்பு ஃப்ளோரென்ஸ் ரொபின்ஸனுக்கு அச்சொட்டாகப் பொருந்துகிறது பெரிய பிரித்தானியாவில் இந்த வகைக் கலம் ப்றிகன்ரைன் என்று அழைக்கப்படுகின்றது. அதே அகராதி தமிழர்களைப் பற்றி இவ்வாறு கூறுகிறது. திராவிட இனத்தில் மிகவும் முயற்சியாளர்களான ஒரு பிரிவினர். இவர்களுள் பெரும்பான்மையினர் இந்துக்கள். இவர்கள் தென்னிந்தியாவிலும் வட இலங்கையிலும் பெரும் எண்ணிக்கையில் வாழ்கின்றனர். இவர்களுடைய மொழி திராவிட மொழிகளுள் மிகவும் புரதானமான பண்பட்ட நன்கு அறியப்பட்ட மொழி. அது பயன்படுத்தும் வரிவடிவம் பிராமியிலிருந்து வந்தது. திராவிடன் குள்ளமாக, கறுத்து சுருண்ட தலைமயிருடன் அகலமான முக்குடனும் இருப்பான். இக்கலம் கட்டப்பட்ட இவர்கள் புறப்பட்ட துறைமுகமாகிய யாழ்ப்பாணம் இலங்கையின் வடமுனையில் இந்தியாவின் தென்மேற்கு முனையிலிருந்து மன்னார் வளைகுடாவால் பிரிக்கப்பட்டிருந்தது.

இழுவைக் கப்பல் வரவேற்பு (Greeted by tug)

கப்பலை இங்கு முதலில் கண்டவர் கிழக்கு முனையின் வெளிச்சக்காப்பாளர் கார்ல் D ஹில். செய்தியை 12.45 அளவில் அவர் நீர்முனைக்கு அனுப்பினார். சிறிது நேரத்தின் பின் இழுவை மாலுமி லோறன் A ஜேக்கப்ஸ். பாய்கள் சுருட்டப்படும் போது கலத்தை இழுத்துக் கொண்டு வருவதற்காகப் புறப்பட்டுப் போனார். முனையைச் சுற்றி கப்பல் வருங்காட்சி, அசாதாரணமானதாக இருந்தது. ஜோஸஃப் மெல்லோவின் தோணி ஒன்று கலத்தை நோக்கி விரைந்தது. அதில் தலைவருடைய மனைவி திருமதி மக்குயிஷ் மற்றும் மகனும் இருந்தார். முன்று மாதத்தின் பின் தன்

குடும்பத்தினரைக் கண்ட மக்குயிஷ் களிப்புற்றார். உல்லாசப்படகான மார்க்கோனி நீல டொல்பின் தலைவர் நோர்மன் A றொஸ் இந்தக்கப்பலின் வேகத்துக்குச் சான்று பகர்ந்தார். அவர் முதல்நாள் மஸ்ஸாச்சூசெற்ஸ் குடாவில், தமது கப்பலில் கப்பற்சொந்தக் காரருடன் நின்ற சமயம் இந்த வீசித்திரமன கப்பலைக் கண்டிருக்கிறார். மேலதிக சக்தியைப் பயன்படுத்திய போது ஒரேயொரு பாயைக் கொண்ட ப்றீக்கின் வேகத்துக்கு அதனால் ஈடுகொடுக்க முடியவில்லை. றொபின்ஸனை கனேடிய சாம்பியனான ப்ளூநோஸ் உடன் போட்டியிட விட தாம் தயாராக இருப்பதாக மக்குயிஷ் தெரிவித்தார்.

நேர்மையுள்ள நாடு மேன்மை அடையும்:

பாவம் நிறைந்த எந்த நாடும் இழிவடையும்.

ஒரு நாட்டில் அறிவும் விவேகமுமுள்ள தலைவர்கள் இருந்தால், அதன் ஆட்சி வலிமை வாய்ந்ததாய் நிலைத்திருக்கும்: ஆனால் அந்நாட்டினர் தீவினைபுரிவார்களாயின், ஆளுகை அடுத்தடுத்துக் கைமாறிக் கொண்டேயிருக்கும்.

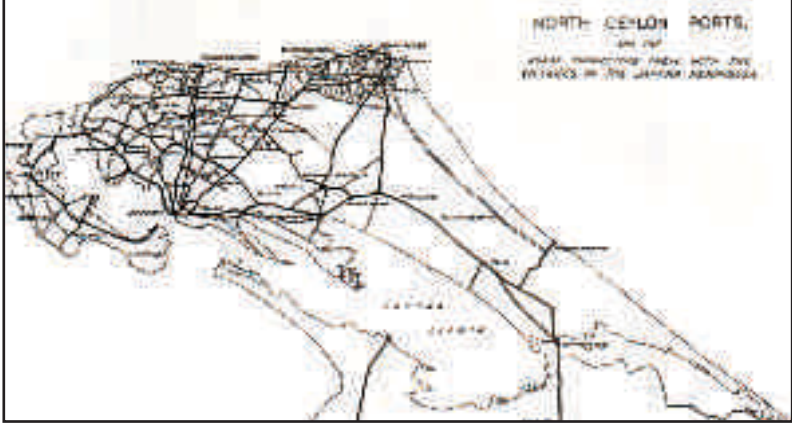
நேர்மையானவர்கள் ஆட்சிசெலுத்தினால், குடிமக்கள் மகிழ்ச்சியுடனிருப்பார்கள்:

பொல்லார் ஆட்சி செலுத்தினால் அவர்கள் புலம்பிக் கொண்டிருப்பார்கள்.

நியாயம் வழங்குவதில் அரசன் அக்கறை காட்டினால் நாடு செழிக்கும்:

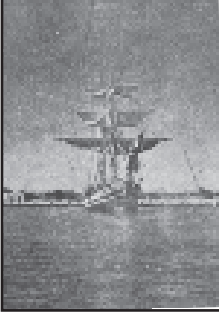
அவன்வரி சுமத்துவதில் அக்கறை காட்டினால் நாடு பாழாய்ப் போகும்.

- நீதி மொழிகள், பரிசுத்த வேதாகமம் -



Map of the Jaffna Peninsula and the Islands KAYTS is in the extreme West and the goods imported there have to be transported by ferry - boats and over a two -miles -long causeway which is liable to floods KANKESANTURAI and point pedro jut out into the sea and are fully exposed to the winds VALVETTITURAI is in a dent in the land and it is the only Port which is almost equidistant from Elephant pass in the East and Kayts in the West.

வரைபடத்தில், யாழ் குடா நாட்டுக்கும் மேற்குக் கோடியிலுள்ள காரைநகருக்கும் இறக்குமதி செய்யப்படும் பொருட்கள் படகு மூலமாகவே கொண்டு வரப்பட வேண்டியிருந்தன. ஏனெனில் இடைப்பட்ட மேட்டுப் பாங்கான நிலப்பகுதி வெள்ளத்தால் பாதிக்கப்படுவதற்கான வாய்ப்புக்கள் இருந்தன. காங்கேசன்துறை ஒரு நெருக்கமான நிலப்பகுதியில் அமைந்திருந்ததோடு கிழக்கில் ஆனையிறவுக்கும் மேற்கில் காரைநகருக்கும் இடையில் சமதூரத்தில் அமைந்திருந்த துறைமுகம் வல் வெட் டித் துறையாகவே காணப்பட்டது.



The ship annapoorani is at Ismaila in the Suez Canal on its voyage

அன்னபூரணி கப்பல் சுயஸ் கால்வாயில் இஸ்மெய்ய்லா எனும் இடத்தில் தனது கடற்பயணத்தை மேற்கொண்டிருந்த போது

The Eastren Point of the Port of Gloucester in the U.S.A the final destination of the ship

அமெரிக்காவின் கிழக்கு Gloucester துறைமுகம் - கப்பல் இறுதியாகப் போய்ச் சேர்ந்த இடம்



Four of the Ceylonese who had braved the perils of the seas with some of the Americans who lionized them for their daring "agility "and "fine character".

கடலில் எதிர்கொண்ட ஆபத்துக்களின் போது வீரமாகச் செயற்பட்ட நான்கு இலங்கையர்களும், அவர்களை, அவர்களின் சுறுசுறுப்புக் காகவும் நன்னடத்தைக் காகவும் கௌரவித்த அமெரிக்கர்களும்



.....do.... .with another set of American; the art of sitting cross-legged

காலைக் குறுக்காக வைத்துக் கொண்டு இன்னொரு அமெரிக்க குழுவுடன்.



The Ceylonese sailors had taught this young American the art of sitting cross-legged

இந்த இளம் அமெரிக்கருக்கு காலைக் குறுக்காக வைத்துக்குக் கொள்ளும் கலையைப் பயிற்றுவித்த இலங்கை மாலுமிகள். (இரத்தினசாமி - அலக்சீஷ்-தண்டையல் சீதம்பரப்பிள்ளை)

Mr. William Albert Robinson, 'famed - Parents', Mr. and Mrs. Robinson, had placed this residential mansion at their disposal during their four months' stay in U.S.A.



பிரசித்தி பெற்ற தம்பதிகளான திரு. திருமதி ரொபின்சன் அவர்களின் மகனான திரு. வில்லியம் அல்பேட் ரொபின்சன் 4 மாத காலம் அமெரிக்காவின் மாளிகை வாசஸ்தலத்தில் தங்கி விட்டுக் கிளம்பும் போது (அன்னபூரணியை நோக்கி)



Mrs. Florence C. Robinson, their
திருமதி ஃப்ளோறின்ஸ் சி. ரொபின்சன் (பின்
புலத்தில் அன்னபூரணி)

The skyscraper Hotel, St. Moritz - on - the Park ' where Mr. Robinson had arranged lodging for the Ceylonese sailors during their stay in New York

சென் மொரிட்ஸ் பூங்காவில் உள்ள ஸ்கைஸ்கிரேப்பர் விடுதி. இலங்கை மாலுமிகள் நியூயார்க்கில் நின்ற போது திரு. ரொபின்சன் அவர்களுக்காக ஒழுங்கு செய்திருந்த பூங்காவுடன் கூடிய இடம்





The Ceylonese sailors holding their oriental Conference in this occidental Park at Ipswich, U.S.A

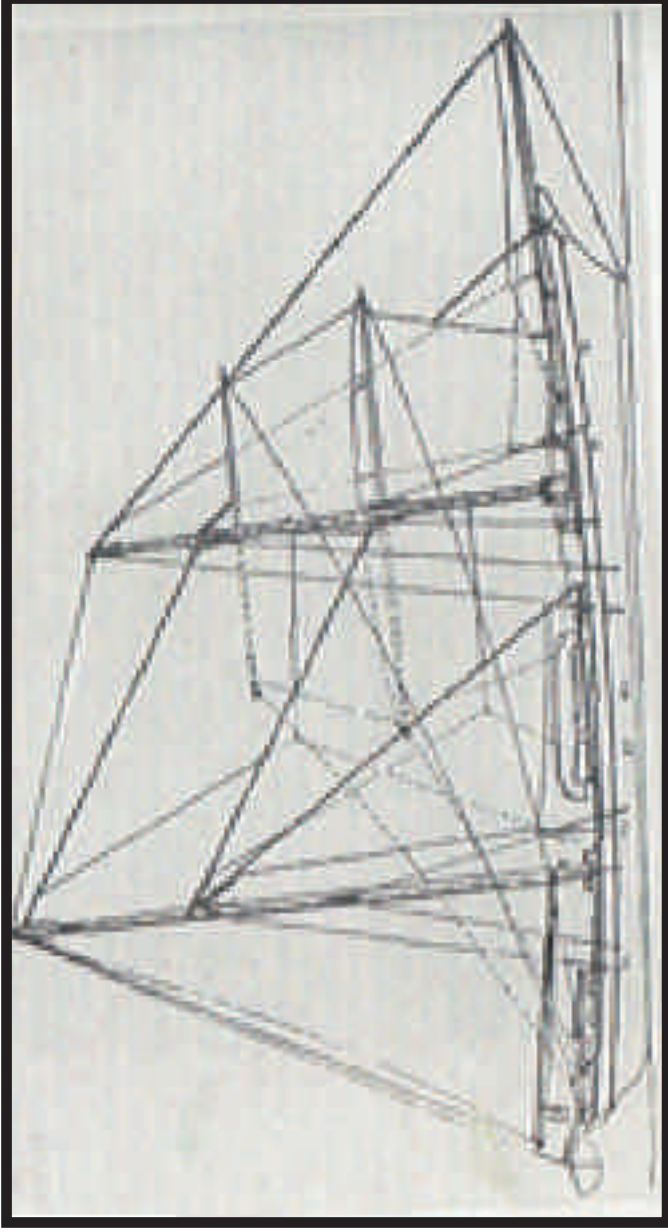
அமெரிக்காவின் இப்ஸ்விக் யூங்
காவில் இலங்கை மாலுமிகளின்
வழமையான கீழைத்தேச பண்
பாட்டின் படியான சம்பாசனையின்
போது

Snapped unawares while he was in his customary meditation. These intrepid sailors were true to their heritage even while they were in the New World.



தான் படம் பிடிக்கப்பட்டதைக் கூட அறியாமல்
வாடிக்கையான தியானத்தில்... இந்தத் துணிவுள்ள மாலுமிகள்
புதிய உலகத்தில் இருக்கும் போதும் தங்கள் மரபுகளில்
உண்மையாக இருப்பார்கள். (தியானத்தில் ஆழ்ந்திருக்கின்றார்)

**அன்னபூரணியுடன் தொடர்புடைய சில
படங்களும் தகவல்களும் இம்மீள் பதிப்பில்
சேர்க்கப்பட்டுள்ளன.**



The sail plan of the Brigantine, designed by Robinson with the help of such prestigious designers at Starling Burgess and L . Francis Herreshoff.(W, A .Robinson in to the Great Southern Sea)

அன்னபூரணி தனது அமெரிக்காப் பயணத்தை தொடங்கும் முன் றொபின்சன் பிரபுவினால் இலகுவாக பறக்கக்கூடிய பறவைபோல வடிவமைக்கப்பட்ட பாய்களின் பெற்றிமுறைகள்.

சமுத்திரத்தில் அன்னபூரணியின் ஒரு அழகுத்தோற்றம்



அலைகடல் நடுவே பாய்விடுத்து பவனி வரும்
இன்னொரு கம்பீரக்காட்சி



மாலுமிகள் மணி அடித்து சங்கு ஊதி யுஜை வழிபாடு செய்வர். பாய்மரங்களிலிருந்து பாய்களை ஏற்றும் போதும் இறக்கும் போதும் மற்றும் வெள்ளிக்கிழமை தோறும் மாலை வேளைகளிலும் நடைபெறும் காட்சி.



அன்னபூரணி பற்றி மேலும் சில செய்திகள்

1957 ல் வரலாற்றுப்புக்ஷம் பெற்ற நாகர்கோவில் நாகதம்பிரான் கோவிலில் நடைபெறும் 7ஆம் திருவிழாவான 'கப்பல் திருவிழா' வில் பயன்படுத்துவதற்காக ஒரு அன்னபூரணி உருவாக்கப்பட்டாள்

இத்திருவிழாவின் உபாயகரராகிய வல்வெட்டித்துறை நெடிய காட்டைச் சேர்ந்த சீத்திவிநாயகம் குடும்பம் இதற்கான பொருட் செலவை ஏற்றுக் கொண்டது. இதை உருவாக்குவதற்கு முன்னின்று உழைத்தவர்கள்

வித்தனையை சேர்ந்த ஆறுமுகம் மேத்திரியார்
கொத்தியாலைச் சேர்ந்த சாமிக்கண்டு மேஸ்திரியார்
ஊறணியை சேர்ந்த துரை மேத்திரியார்
(இவரின் தந்தையார்தான் அமெரிக்கா சென்ற அன்னபூரணியை கட்டிய சுந்தரமேத்திரியார்)

இம் மாதிரியுருவின் நீளம் $8\frac{3}{4}$ அடிகளாகும். இது ஒரே ஒதிய மரத்தில் செதுக்கப்பட்டது.

தகவல்:

ஆறுமுகம் மேஸ்திரியாரின் மகன் பழனி மேஸ்திரியார்.

24-07-2013

குறிப்பு:

நீண்ட நெடுங்காலமாக திருவிழாவிற்கு பாவிக்கப்பட்ட கப்பல் வலுவிறந்ததாலும் போரினால் ஏற்பட்ட இடைவெளியாலும் மீண்டும் வல்வை மண்ணின் பாரம்பரியத்தைக் காக்கவென 2012 ம் ஆண்டு சீத்தி விநாயகம் குடும்பத்தினரால் ரூபா 3 லட்சம் செலவில் பழனி மேத்திரியார் அவர்களால் $11\frac{1}{4}$ அடி நீளமான மாதிரிக்கப்பல் உருவாக்கப்பட்டு அர்ப்பணிப்பு செய்யப்பட்டது. இதுவே இன்றும் திருவிழாவில் உபயோகப்படுத்தப்படுகின்றது.

இது ரங்கூன் தேக்கமரத்தினால் செய்யப்பட்டதாக பழனி மேத்திரியார் கூறியதுடன் (மரங்கள் வல்வை சீவன் கோவில்ல் பெறப்பட்டவையாம்) அது மேலும் நூறு ஆண்டுகளுக்கு பழுதுபடாமலிருக்குமெனவும் அபிப்பிராயம் தெரிவித்தார்.

இதை உருவாக்கிய பழனி மேத்திரியாரையும் பாய்களுடன் கூடிய அன்னபூரணியின் தோற்றத்தையும் படங்களில் காணலாம்.

இவ்வரலாற்றுக்கடமை புரிந்தவர்களை எமது மண் என்றும் மறக்கக்காமலிருப்பது எமது பண்பமாகும்.



2012 இல் செய்யப்பட்ட 11 ¼ அடி நீளமான மாதிரி உருவம்



இதனைச் செய்த பழனி மேத்திரியருடன்

பிந்திய செய்தி

‘வல்வெட்டித்துறை பொது நூலகத்தில் அன்னபூரணி’

1974 ல் தமிழாராய்ச்சி மகா நாட்டில் ஊர்தி பவனிக்காக செய்யப்பட்ட மாதிரி அன்னபூரணிக்காக முன்னின்று உழைத்தவரும் வல்வை மண்ணின் பெரும்நலன் விரும்பியுமாகிய திரு. அதிருப சிங்கம் மாஸ்டர் அவர்களின் இரு புதல்வர்களான திருவாளர்கள் ஆதவன் மற்றும் ஆசுதன் என்போர் தமது அயரா முயற்சியினால் இன்று கப்பல் தலைவர்களாக (Captains) தம்மை தம் உழைப்பினால் உயர்த்திக் கொண்டவர்கள்.

இவர்கள் வல்வைப் பொதுநூலகத்தில் கண்ணாடிப் பேழையில் வைப்பதற்காக அன்னபூரணியின் 4 ½ அடி அளவான ஒரு மாதிரி உருவத்தை பழனி மேத்தியார் அவர்கள் மூலம் உருவாக்கிக் கொண்டிருக்கிறார்கள்.

இது காலத்தின் தேவையே
வாழ்க இவர்களது பணி



You can't change the wind,
you can, however, adjust your sails.

Unknown



Hoist your sail when the wind is fair.

Proverb



The cure for anything is saltwater —
sweat, tears, or the sea.

Isak Dinesen

பாலவனக் கப்பல்களும் அன்னியுரை கப்பலும்



பாலைவனக் கப்பலில் எமது மாலுமிகள்

கடல் ஆராய்ச்சியாளர்கள் என வர்ணிக்கக்கூடிய எமது மாலுமிகள் எகிப்திய நாட்டிலே உலகப் பிரசித்தி பெற்ற பிரமிட்டுக் களை (பின்புறத்தில் கீற்றாக தோன்றுகின்றது) பார்வையிட்ட பின் பாலைவனக் கப்பல் ஆகிய ஓட்டகங்களில் திரும்புகையில் ...

மிகவும் சாதாரியமான ஆனால் வினோதமான ஒரு மாலுமி தானே, ஓட்டகங்களின் சொந்தகாரர் போல காட்சி அளிக்கின்றார்.

அன்னபூரணிக் கப்பலை அமெரிக்க வரை செலுத்திச் சென்ற கடலோடிகள் கொழும்பு திரும்பிய பின்னர் அவர்களில் இருவருக்கு இலங்கை ரோயல் கடற்படையில் வேலை வாய்ப்பு கிடைத்தது. படத்தில் வேட்டியுடன் அவர்கள் இருவரும் காணப்படுகின்றார்கள்.



நன்றி

நூலாசிரியர் குறிப்பு

கலைக்கேசரி

திரு சபாரட்ணம் திரு. இரத்தினசாமி ஆகியோர் கொழும்பு துறைமுகத்தில் இழுவைக் கப்பலில் (TUG)இல் வேலை செய்ததாக தெரிய வருகிறது.

இளைய தலைமுறையினரின் தேடலுக்கு...

அன்னபூரணி 1. 8. 1938ல் அமெரிக்காவைச் சென்றடைந்த பின் அதற்கு என்ன நடந்தது? என்பதைப் பற்றி இளம் தலைமுறையினர் ஆராய்ந்து செய்தி சேகரித்தல் அவர்களுக்கான வரலாற்றுக் கடமையாகும்.

1. 8. 2013 இல் அதாவது பவளவிழாவான இன்று கனடாவிலிருந்து திரு பொன் சீவகுமாரன் அவர்களால் எனக்கு அனுப்பப்பட்ட பிந்திய தகவல் வருமாறு

அமெரிக்கா சென்ற முன்றாவது மாதத்தில் அன்னபூரணி 22 November 1938 இல் தென் Pacific சமுத்திரத்தில் உள்ள Tahiti தீவைநோக்கி ஒருதுணிகரப் பயணத்தை மேற்கொண்டது. இம்முறையும் மீண்டும் முன்று நாட்கள் கடும்புயலில் சிக்கிக் கொண்டது. அத்திலாந்திக்கடலில் 100மைல் வேகத்தில் வீசியகாற்றையும் 40அடி உயரத்திற்கு எழுந்த அலைகளையும் அன்னபூரணி அனாசயமாக வெற்றிகொண்டவாறு தனது பயணத்தைத் தொடர்ந்தது. வல்வெட்டித்துறையின் உறுதியான வேப்பமர கட்டுமானமும் அதன் செய்வினைத்திறனும் இவ்வெற்றிக்குக் காரணங்களாகின. இறுதியில் 8196 மைல் களைக் கடந்து 15February 1939 இல் Pacific சமுத்திரத்தில் உள்ள Tahiti தீவை அடைந்து தனது இரண்டாவது உலக சாதனைப் பயணத்தையும் வெற்றிகரமாக முடித்துக்கொண்டது.

**சரித்திரம் கூறும் எம்மவரது கப்பலின்
உதிர்ப்பாகங்கள் இன்றும் காணப்படுகின்றன.**

இலங்கை அரசாங்கத்தின் சீவில் நிர்வாக நடைமுறையினால் கப்பல் கட்டிய தளமான வாடியடியிலேயே (வெளிநாடுகளுடன் தொழில் புரிய முடியாத காரணத்தினால்) எமது கப்பல்கள் பிரிக்கப்பட வேண்டிய துர்ப்பாக்கிய நிலை ஏற்பட்டது. அதன் எச்சங்களான அப்போதைய கப்பலில் உபயோகப்படுத்தப்பட்ட நங்கூரங்கள் (ஒவ்வொன்றும் 10 - 12 அடிகள்) மற்றும் அவற்றை இலகுவில் கையாள்வதற்கு பாவிக்கப்பட்ட Wind Lass எனும் வீஞ்சு போன்றவை வாடியடியில் நூதனப் பொருட்களாக இன்றும் காட்சி தருகின்றன. அவற்றின் சில தோற்றங்களை இப்படங்களில் காணலாம்.

அற்ற குளத்தி னறுநீர்ப் பறவைபோல்
உற்றுழித் தீர்வா ருறவல்லர் - அக்குளத்தில்
கொட்டியும் ஆம்பலும் நெய்தலும் போலவே
ஓட்டி யறுவா ருறவு.

- ஓளவையார் அருளிய
வாக்குண்டாம்.

சரீத்திரம் கூறும் எம்மவரது கப்பலின்
உதிரிப்பாகங்கள் இன்றும் காணப்படுகின்றன.









நன்றிகள்

ஏற்கனவே இந்நூலின் 'என்னுரை' என்ற பகுதியில் எனது நன்றிகள் தெரிவிக்கப்பட்டுள்ளன.

1

ஒவ்வொரு வல்வைப் பிரஜைக்கும் அவர்கள் எங்கு வாழ்ந்தாலும் எனது நன்றிகளை வெளிப்படுத்துவதுடன் இச்சிறிய நூலை நலன் விரும்பிகள் முடிந்தளவு தக்க முறையில் பயன்படுத்த வேண்டுமென்றும் இந்நூல் அச்சேறுவதற்கு முன்னரே மானசீகமாக எனது மனங் கனிந்த நன்றிகளையும் கடப்பாடுகளையும் தெரிவித்து கொள்வதில் மகிழ்வறுகின்றேன்.

வழமையாக இருந்தாலும், இம்மீள்பதிப்பு பணியில் நான் ஈடுபட்டிருந்த காலப்பகுதியில் எனக்காக குடும்பப்பொறுப்புக்களை மேலதிகமாக சுமந்து உதவிய எமது மனைவி மற்றும் குடும்ப அங்கத்தவர்களுக்கும் இத்தருணத்தில் நன்றி கூறாமல் இருப்பது நன்றன்று.

காலத்திற்கு காலம் நான் எதிர் கொண்ட கணனித் தொழில்நுட்ப (IT) பிரச்சனைகளை தீர்க்க உதவிய வல்வெட்டித்துறையிலுள்ள V₂ Travels & Tours ஸ்தாபனத்தைச் சேர்ந்த செல்வி விசாந்தினி அவர்கட்கும் எனது விசேடமான நன்றிகள் உரித்தாகட்டும்

பெயர் குறிப்பிடப்படாத விடத்தும் பலர், மறை முகமாக இவ்வாக்கத்திற்கு பல உதவிகளையும், ஆலோசனைகளையும், புகைப்படங்களையும், மொழி பெயர்ப்பு உதவிகளையும் வழங்கி உள்ளனர். இவர்கள் அனைவர்க்கும் ஏனைய உணக்குவிப்பாளர்கட்கும் எனது இதய பூர்வமான நன்றிகள்.

- நூலாசிரியர்

