

திரைகடலோடியும் திரவியம் தேடிய “வல்வை”நகர்

பொன்.மேகவர்ணசாமி

வல்வெட்டித்துறை கடலோர நகராய் இருந்ததினாலே வல்வைவாசிகளில் பெரும்பாலானோர் யாழ்ப்பாணத்திற்கும் தென்னிந்திய கரையோரப்பட்டினங்களிற்கும் படகுகளிலும் தோணிகளிலும் சென்று பண்டமாற்று வியாபாரம் செய்து பெரும்பொருள் ஈட்டினர்.

பாம்பன். தேவிபட்டினம். தொண்டி. முத்துப்பேட்டை. அதிராம்பட்டினம். நாகபட்டினம். காரைக்கால். பறங்கிப்பேட்டை. கடலூர். பாண்டிச்சேரி. ஆகிய பட்டினங்களிற்குச் சென்று அரிசி. நெல். முத்துச்சம்பா மற்றும் கறிச்சரக்குகளும் உடுத்துணிகளும் யாழ்ப்பாணத்திற்கு கொண்டுவந்து பெரும்வியாபாரம் செய்து வந்தார்கள்.

ஆங்கிலேயர் ஆட்சியேற்பட்டு “பாம்பன்”ஊடாக கால்வாய் வெட்டப்பட்டதும் நம்மூர் மரக்கலங்கள் மலபாரிலுள்ள கொச்சி. கள்ளிக்கோடு போன்ற துறைமுகங்களில் இறக்கிவிட்டு அங்கிருந்து கூரையோடுகளை ஏற்றிக்கொண்டு வந்து யாழ்ப்பாணத் துறைமுகங்களில் இறக்குவார்கள். இப்படியாக கப்பலோட்டி வாணிபம் செய்து கொண்டிருக்கும் வேளையில் ஆங்கிலேய நிறுவனமொன்றிற்கு சொந்தமான “அட்லாண்டிக் கெச்”(atlantic ketch) என்ற 12000 தொன் எடையுள்ள பாயக்கப்பல் வங்காளவிரிகுடாவிலுள்ள துறைமுகமொன்றிற்கு வரும்பொழுது முல்லைத்தீவிற்கு கிழக்குப்புறமாக கடலினுள் இருந்த மண்மேட்டில் பொறுத்து விட்டது. மீட்கமுயன்ற அக்கப்பல் ஊழியர்களும் கப்டனும் மீட்கமுடியாமல் மனம்தளர்ந்தார்கள்.

அந்தநேரத்தில் வல்வெட்டித்துறை கப்பல் உரிமையாளரும் கப்பல்கட்டும் கலையிலும். வானசாஸ்திரத்திலும் அறிவும் ஆற்றலும் பெற்ற வல்வை சிவன்கோவில் ஸ்தாபகரான திருமேனியார்வெங்கடாசலம் மூழ்கிய அக்கப்பலை விலைகொடுத்து வாங்கினார்.

ஆங்கிலேயரால் மீட்கமுடியாத கப்பலை கப்பல் கட்டும் தொழிலில் வல்லவர்களான வல்வை வாசிகளின் உதவியுடன் மீட்டெடுத்து வல்வெட்டித்துறைக்கு கொண்டு வந்து மீண்டும் ஓடவிட்டு பெரும்பணம் சம்பாதித்தார். இது நடந்தது 1850ம் ஆண்டில்.

இக்கப்பல் ஓட்டி பெரும் பணம் சம்பாதித்த வெங்கடாசலம் அவர்கள் “அற்றிலான்றிக்கேச்” உருவமைப்பை வல்வைக்கப்பல் கட்டும் மேஸ்த்திரியார்களுடன் ஆராய்ந்து அவரது பிள்ளைகளான வேலுப்பிள்ளை இராமசுவாமி சின்னத்துரை அருணாசலம் ஆகிய இவர்கட்கும் நாலு கப்பல்கள் வல்வெட்டித்துறையிலேயே கட்டப்பட்டு (சிவன்கோவில் தென்னங்காணியிலுள்ள வாடியில்) அவர்களும் கப்பல் சொந்தக்காரராக இருந்து வல்வெட்டித்துறைக்கும் றங்கூன் அக்கியாப் கல்கத்தா விசாகபட்டினம் முதலிய துறைமுகங்களுக்கு பொருட்கள் ஏற்றி இறக்கி பெரும் பணம் சம்பாதித்தார்கள்.

இதன் பின்பே வல்வெட்டித்துறையிலுள்ள செல்வந்தர்களும் யாழ்ப்பாணம் பருத்தித்துறை தென்னிந்தியாவிலுள்ள நாட்டுக்கோட்டைச்செட்டியார்களும், தெலுங்குதேசம் காக்கிநாடாவிலுள்ள செல்வந்தராகிய “றங்கனாயுடுகுலுகர்” அவர்களும் வல்வை மேஸ்த்திரியார்களைக் கொண்டு கப்பல் கட்டிவித்து கப்பல் தொழில்கள் சிறப்பாக நடந்தது.

திருமேனியார் வெங்கடாசலத்தின் உதவியுடன் கப்பல் கட்டிவித்த “றங்கனாயுடுகுலுகர்” 1905ம் சிவன்கோவில் முன் கோபுர அடித்தளத்தையும் வட்டுக்கோட்டை கா.வைத்திலிங்கம்பிள்ளை வசந்தமண்டபத்தையும் பொழிகல்லால் கட்டிவித்தார்கள்.” இவற்றை இன்றும் பொழிகல்லில் செதுக்கியிருப்பதைக் காணலாம்.

1850ம் ஆண்டுக்குப் பின் கட்டிய பெரும் கப்பல்கள் யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து பர்மாவுக்குச் சென்று அரிசி, தேக்கமரம், மற்றும் வியாபாரப்பொருட்களை ஏற்றி இலங்கையிலுள்ள துறைமுகங்களிலும் இந்தியாவின் மேற்குக் கரையிலுள்ள கொச்சின், பம்பாய், காராச்சி, போன்ற துறைமுகங்களும் இறங்கி பெரும் வாணிபத்தில் ஈடுபட்டிருந்தார்கள். கப்பல் முதலாளிமார் வேறு நாட்டவர்களாயிருந்தாலும் கப்பலை செலுத்தும் தண்டையலும் (captain) மாலுமிகளும் வல்வை வாசிகளாகவே இருந்தார்கள்.

இலங்கையிலும் இந்தியாவிலும் ஆங்கில ஆட்சி நிலவிய போதே பெரும் கப்பல்களில் தண்டையல்களாக (captain) இருப்பவர்களுக்கு மாலுமி சாஸ்த்திரம் கற்பித்து கொழும்பு துறைமுகத்தில் சோதனை வைத்து அதில் சித்தியடைந்தவர்களுக்கே தண்டையலுக்குரிய சான்றிதழ் வழங்கினார்கள். கொழும்பு துறைமுகத்தில் இழவைக்கப்பல்களில் (Tugboat) வல்வை வாசிகளே தலைவர்களாயிருந்தார்கள். (இரண்டாவது மாகாயுத்தம் முடியும் வரை)

1850ம் ஆண்டு தொடக்கம் இரண்டாம் மாகாயுத்தம் முடியும் வரை (1939-1945) வரை இந்தியாவிற்கும் பர்மாவுக்கும் மலாயவிற்கும் பாய்மரக்கப்பல்களில் வல்வெட்டித்துறையிலிருந்து சென்று வாணிபம் நடத்தினார்கள். இக்காலத்தில் சுமார் அறுபது பெரிய பாய்மரக்கப்பல்கள் இயங்கிக் கொண்டிருந்தன. ஒரு கப்பலில் சராசரி இருபது மாலுமிகள் வீதம் பார்த்தாலும் 1200 போ தொழிலில் ஈடுபட்டிருந்தார்கள். இக்கப்பல்கள் வெளியூர்களிலிருந்து சரக்கையேற்றி யாழ் துறைமுகங்களில் இறக்கும் தொழிலிலும் பெரும் எண்ணிக்கையான தொழிலாளர்கள். ஈடுபட்டிருந்தார்கள்.

கப்பல் கட்டுவதிலும் கப்பலோட்டுவதிலும் வல்வெட்டித்துறை மக்கள் சிறப்புமிக்கவர்கள் என்பதை பலவெளிநாடுகளே ஒப்புக் கொண்டுள்ளன. உலகத்தின் எந்தவொரு நாட்டாலும் கட்டப்பட்ட கப்பலையும் “லொயிட்ஸ்” உலகஸ்தாபனத்தில் அப்போது பதிவு செய்ய வேண்டும். வல்வெட்டித்துறையில் கட்டப்பட்ட கப்பல்கள் எல்லாமே அந்தக்காலத்தில் பதிவுசெய்யப்பட்டுள்ளன. வல்வெட்டித்துறை ஒரு விசேட துறைமுகமாகவும். கப்பல்கட்டும் தளமாகவும் கடலோடிகளின் வசிப்பிடமாகவும் பேஓ.பெங்கோல் பைலற் (bay of Bengal) என்ற நூலில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது. இந்த நூலின் பிரதிகள் கொழும்பு “ஷிப்பிங்” அலுவலகத்திலும் இருக்கிறது.

கப்பல்கள் துறைமுகத்திலிருந்து சில மையில் தூரம் போனதும் நாலுபக்கங்களிலும் தெரிவது கடல்தான் தன்னந்தனியாகவே நிற்பது பொல இருக்கும். கப்பலுக்கு வழிகாட்டி யார்? சில உபகரணங்கள் தான் கப்பல் நகர ஆரம்பித்தவுடன் எங்கிருந்து எங்கு போக வேண்டும். என்பதைத் தெரிந்து கொள்வதற்கு உலக வரைபடம் ஒன்று கப்பலுக்குள்ளே மேசை ஒன்றின்மீது விரிக்கப்பட்டிருக்கும் கப்பல்களுக்கென்றே அந்த வரை படம் தயாரிக்கப்பட்டிருக்கிறது. அந்தப்படத்தில் (chait) உலக துறைமுகங்களும் கடல் ஆழங்களும் சிறிய தீவுகளும் நீர்மட்டத்திற்கு கீழ்லுள்ள பாறைகளும் காட்டப்பட்டிருக்கும். ஒரு திசையறி கருவியும் chart பக்கத்தில் இருக்கும்.

நமது கப்பல் நகர ஆரம்பித்தவுடனேயே நாம் கடந்து செல்லும் தூரத்தை அறியக்கூடிய ஒரு கருவி சமுத்திரத்திலும் கப்பலிலுமாக பொருத்தவிடப்பட்டிருக்கும். இக்கருவி கப்பலோடும் போது சுழன்று சுழன்று சென்ற தூரத்தைக் காட்டிக் கொண்டிருக்கும். சமுத்திரத்தில் நாம் எங்கிருக்கிறோம் என்பதையறிந்து சொல்வதற்கான “கமான்” (sextant) என்ற கருவி இதன் மூலம் சாட்டில் புள்ளியிட்டு நாம்

புறப்பட்ட இடத்திலிருந்தும் சேரவேண்டிய இடத்திலிருந்தும். எங்கிருக்கிறோம் என்பதை அறியலாம்.

பெரிய கப்பல்கள் ஓடத்தொடங்கிய பின் கப்பலோட்டம் முக்கியமாக யாழ்ப்பாணத் துறைமுகங்களுக்கும். பர்மாவிலுள்ள றங்கூன், அக்கியாப், துறைமுகங்களிற்குமிடையில் தான் நடந்தது. யாழ்ப்பாணத்தில் இருந்து பர்மாபோகும்பொழுது. கப்பல்களில் ஞானப்பாரத்திற்காக தீவுப்பகுதியில் இருந்து மணல் தான் ஏற்றிக்கொண்டு போவார்கள். சில கப்பல்கள் தமிழ் நாட்டிலிருந்து மண்சட்டிகளும் பாணைகளும் ஏற்றிக்கொண்டு போவார்கள். அங்கிருந்து திரும்பும் பொழுது நெல், அரிசி, தவிடு, தேக்கமரம், மண்சாடி, ஏற்றிக்கொண்டு வருவார்கள். தவிடு மூட்டைகள் ஏன் பெருமளவில் கொண்டுவர வேணும் என்று நீங்கள் நினைக்கலாம் முதலதவது உலகமாகா யுத்தத்திற்கு பின் 1918ம் ஆண்டு தான் கார் பஸ் லொறிகள் இலங்கையில் ஓடத்தொடங்கின.

மோட்டார் வாகனங்கள் பாவனைக்கு வருமுன் குதிரை வண்டிகளும் மாட்டு வண்டிகளும் தான் முக்கிய போக்குவரத்து சாதனங்கள். குதிரைகளை வளர்ப்பதிலும் பார்க்க மாடுகளை வளர்ப்பத சுலபம். ஆகையினால் வண்டியிழுக்கும் நாம்பன் மாடுகள் பெருமளவில் வளக்கப்பட்டன. இந்த நாம்பன் மாடுகளும் நாகபட்டினம், பறங்கிப்பேட்டை கடலூர், முதலிய இடங்களில் இருந்துதான் ஒரு வத்தையில் 50 60 மாடுகள் என ஏற்றிக்கொண்டு வந்துயாழ் துறைமுகங்களில் இறக்குவார்கள்.

கப்பல்கள் புரட்டாதி மாதத்தில்யாழ்குடாநாட்டிலிருந்து புறப்பட்டு பத்துப்பன்னிரண்டு நாட்களில். றங்கூன் அக்கியாப் சென்றடையும் பின் அங்கேயே இரண்டு மாசம் தங்கித்தான் கார்த்திகை மார்கழியில் சாமான் ஏற்றிக் கொண்டு திரும்புவார்கள். இரண்டு மாசம் அங்கு தங்குவது காற்றுத்திசை திரும்பி கப்பல் ஓடுவது சுலபமாவதற்காகவே கப்பல் இங்கே வந்தவுடன். சாமான்களை இறக்கிவிட்டு உடன் திரும்புவார்கள். இங்கும் சாமான்கள் இறக்கப்பட்டதும். திரும்பவும் பர்மா போய் சாமான் ஏற்றிகொண்டு உடன் திரும்புவார்கள். சாமான்கள் இங்கு இறக்கப்பட்டதும் மூன்றாம் முறையாகவும் திரும்பவும் பர்மா போவார்கள். பர்மாவிலிருந்து வந்ததும் கப்பல்களையெல்லாம் ஊர்காவந்துறைக்கு கொண்டுபோய் நங்கூரமிடப்பட்டு அடுத்த புரட்டாதி மாதம் வரையும் அங்கேயே தரித்து நிற்கும்.

கப்பல்கள் பிரயாணம் செய்யும் பொழுது காற்றின்மையாலும் புயற்காற்றினாலும் பாதையைவிட்டு விலகிச்செல்லும் பொழுது மணல் மேடுகளிலும் (sand banks) நீர்மட்டத்தின் கீழ்லுள்ள கற்பாறைகளில் உராய்வதால் நீரினுள் அமிழ்ந்திருக்கும் பாகங்களில் சேதம் ஏற்படும். சேதம் ஏற்படும் செப்புத் தகடுகளையும். பலகை இடுக்குகளில் உள்ள கித்தா பஞ்சையும் நீக்கி புதியனவற்றை பெருத்துவார்கள். நீர்மட்டத்திற்கு மேற்பட்ட பலகைகளுக்கு மைபூசுவார்கள். பாய்மரம் பறுவான், சுக்கான், முதலியன மாற்றவேண்டியிருந்தால் அவற்றையும் மாற்றுவார்கள். பெரும் புயலில் கப்பலின் பாய்கள் (eanvas sails) சிக்கும் பொழுது கிழிந்தும் அவற்றின் ஓரங்களில் பெருத்தப்பட்ட கயிறுகளும் தேமடையும்.

பாய்கள் பொருத்தப்பட்ட பறுவாளை காற்று வளத்திற்கும். திருப்புதற்காக கம்பிகளும் கயிறுகளும் பாவிப்பார்கள் இவற்றையும் திருத்தி அல்லது புதுப்பாய்கள் போட்டும். வேலை செய்வார்கள்.

இவ்வளவு வேலைகளையும் சித்திரை மாதத்திற்கும் ஆவணி மாதத்திற்கும் இடையில் செய்து முடிப்பார்கள். கப்பல்தொழில் சிறப்பாக நடந்தபொழுது இவ்வேலையில் ஈடுபடுபவர்கள் 300 பேர்வரையிலிருப்பார்கள். கப்பல்களிற்கு தேவையான பலதரப்பட்ட கயிறுகளும் சிவன் கோவில் வடக்கு வீதியல் திரிப்பார்கள். இரண்டு இரண்டரை மாதம் இதே வேலையாக 100பேர் வரையில் வேலை செய்வார்கள். இவ்வாறாக வேலை செய்பவர்களைவிட புதுக்கப்பல்கள் சிவன்கோவில் வாடியிலும் கொத்தியால் வாடியிலும் செய்யும் பொழுதும். பெரும் எண்ணிக்கையானோர்க்கும் வேலையுண்டு.

வல்வெட்டித்துறையில் ஓடியபெரும் கப்பல்கள் (5000 – 8000 மூடைகள் ஏற்றக்கூடிய) எல்லாம்தெலுங்கு தேசத்திலுள்ள காக்கிநாட்டில் தான் கட்டப்பட்டவை. பர்மாவிலிருந்து தேக்கமரத்தை காக்கி நாடாவிற் குகொண்டு வரும் செலவு குறைவு. பெரும்கப்பல் முதலாளிமாரும் செட்டிநாடு, விசாகபட்டினம் சட்டிகாமம், (citagong) இடங்களைச் சேர்ந்தவர்கள்.

வயர்லெஸ் (wireless) சாதனம் இல்லாத காலத்தில் இக்கப்பல் தொழில் நடந்ததால் பல கப்பல்கள் புயலில் சிக்கியும் கடலில் அமுங்கியும் பாறைகளில் மோதி உடைந்தும் சிலகப்பல்கள் வங்காள விரிகுடாவிலிருந்து இந்துசமுத்திரத்திற்குள் (indian ocean) இழுத்துச்செல்லப்பட்டும் காணமலும் போயின.

பொன்னையா கந்தசாமித் தண்டையல் H . A காட்டுன் கப்பலை திருத்த வேலைகள் செய்வதற்காக ஆந்திராவிலுள்ள காக்கிநாடாவிற்கு மேல் 85மையில் தூரத்தில் சென்று கொண்டிருக்கம் பொழுது பயங்கர சூறாவளி தாக்கியது.

பாய்கள் கிழிந்து கப்பலும் நெருங்கி கடலில் மூழ்கத் தொடங்கியது. இருந்த ஒரே சிறுபடகில் (மைச்சுவாய்) 22பேரும் ஏறி கடலில் தத்தளித்துக் கொண்டிருந்தார்கள். சிலரது உடலில் ஆடையே இல்லை. ஆண்டவனே அபயம் என்றிருந்தார்கள். மூன்று நாட்கள் உடல் தொய்ந்து அறிவு மயங்குகின்ற நிலை. அந்தநேரத்தில் நீராவிக் கப்பலொன்று தூரத்தே போய் கொண்டிருந்தது. எல்லோரும் அக்கப்பல் தங்களைக் காப்பாற்றும் என்று எதிர்பார்த்தார்கள். அந்த நம்பிக்கையும் சிதறடிக்கப்பட்டது. இனி சாவுதான் என்றிருந்த போது மாலை நேரம் ஒரு சீனக் கப்பலொன்று எம் அருகே வந்தது. கயிறு எறிந்து எங்களைக் மீட்டார்கள். எங்களுக்கு நிற்கவே முடியவில்லை. பிஸ்கற் தந்தார்கள். பிஸ்கற்றை மாவாக அரைத்து தரும்படி கேட்டோம். வாயில் தண்ணீரை ஊற்றி அரைத்த பிஸ்கற்றையும் வாயில் போட்டு மென்று தின்றோம். சென்னையில் கொண்டு போய் சேர்த்தார்கள். மறுபிறவிகளாக அங்கிருந்து ஊர்வந்து சேர்ந்தோம். இந்த விபரத்தை அக்கப்பலில் கப்பலோட்டியாகச் சென்ற திருச்சிறும்பலம் சீனிவாசகம் சொன்னார்.

இன்னொரு கப்பல் 1925ம் ஆண்டு அக்கியப்பிலிருந்து வல்வெட்டித்துறை நோக்கி வந்து கொண்டிருந்தது. அப்பொழுது சித்திரை 28 குழப்பத்தில் அகப்பட்டு பருத்தித்துறைக்கு மேலாக வரும் பொழுது பாய்கள் எல்லாம் புயற்காற்றினால் கிழிக்கப்பட்டு முல்லைத்தீவுவரை இழுத்துச் செல்லப்பட்டது. அவ்வேளையில் கப்பல் உடைந்து கப்பல் சிப்பந்திகளும் கடலில் தத்தளித்தனர். இது நடந்தது இரவு நேரம் கப்பல் சிப்பந்திகளில் ஒருவரான 20வயது வாலிபன் செல்லகண்டுவுக்கு நீந்தத்தெரியாது. நீந்தத்தெரிந்தவர்கள் உடைந்ந கப்பல் பலகை ஒன்றை பிடித்துக்கொடுத்து நீ இதைப்பிடித்துக் கொண்டிரு நாங்கள் கரைபோய் உன்னைக் கூட்டிக்கொண்டு போக கட்டுமரம் கொண்டு வருவோம் என்று சொல்லி இருட்டில் ஆழ்கடலில் நீந்திச்சென்றனர். போகும் பொழுது செல்லக்கண்டுவிடம் உன்னைக் கடவுள் காப்பாற்றுவார் என்று சொல்லிச் சென்றனர். செல்லக்கண்டு “என்னைக் கடவுள் காப்பாற்றுவார் என்னைக்கடவுள் காப்பாற்றுவார்” என்று சொல்லி அழுது கொண்டே இருந்தார். அவர் அழுது கொண்டே நாலாபக்கமும் திரும்பிப்பார்க்கும் பொழுது கரையோரமுள்ள தென்னைமரங்கள் கிட்டடியில் தென்பட்டன.

அவருக்கு உசார் வந்து கடவுள் என்னைக் காப்பாற்றுவா. என்று பலமுறை சத்தம் போட்டு சொல்லிக் கொண்டிருக்கும் பொழுது அவரது கால்கள் தரையைத் தட்டியதும் நடந்து சென்று அக்கரை ஏறினார் பொழுது விடிய ஆரம்பித்தது மிகுந்த களைப்பினால் மணலில் படுத்து உறங்கிவிட்டார். விடியற்காலையில் கரைவலைவீசி மீன்பிடிக்க வந்த மீனவர்கள் கண்டு அவரைகண்டு தங்களது குடிசைக்கு தூக்கிச் சென்று நெருப்பு மூட்டி சூடு காட்டினார்கள். சிறிது நேரத்தில் செல்லக்கண்டு கண்விழித்து அவர்களுடன் பேசி மகிழ்ந்தார் சிறிது நாட்கள் மீனவர்களே அவரைப் பாராமரித்து உடல்நிலை தேறியதும் வல்வட்டித்துறைக்கு அனுப்பி வைத்தனர். இவற்றை செல்லக்கண்டுவிடமிருந்து நானே கேட்டறிந்தேன். நடுக்கடலை நோக்கி நீந்திய அனைவரும் மாண்டனர்.

வல்வைக் கப்பல்தொழில் முடிவுற்றுக்கொண்டிருந்த 1942ம் ஆண்டிலும் ஒரு கப்பல் விபத்து நடந்தது. 1942ம் ஆண்டு றங்கூனிலிருந்து அரிசி மூட்டைகள் ஏற்றிக்கொண்டு “வெள்ளைப் பாக்கியலெட்சுமி” என்னும் கப்பல் அண்ணாமலைத் தண்டையலின் தலைமையில் வல்வை நோக்கி வந்து கொண்டிருந்தது. கப்பல் சென்னைத் துறைமுகத்திற்கு வடகிழக்காக 50 -60 மைல் தூரத்தில் வந்துகொண்டிருக்கும் பொழுது யப்பானிய நீர்மூழ்கிக்கப்ப் பலென்று எமதுகப்பல் சென்று கொண்டிருந்த இடத்திலிருந்து சிலமையில் தூரத்தில் வெளிப்பட்டது. நீர்மூழ்கிக் கப்பல் பாய்மரக்கப்பலை நோக்கி விரைந்து வந்தது. அண்ணாமலைத் தண்டையல் முதலில் பிரிட்டிஸ் கொடியை காண்பித்தார். நீர்மூழ்கிக்கப்பல் அதன் பின்பும் இவர்களை நோக்கி வர பிரிட்டிஸ்கொடியை இறக்கி வெள்ளைக் கொடியை ஏற்றினார். யப்பானியர் உடனே பீரங்கியால் கப்பலைத் தாக்கினார்கள். கப்பல் நீரில் மூழ்கியதும் நீர்மூழ்கிக் கப்பலும் மறைந்து விட்டது. கப்பல் மூழ்கிய போது காம்பறா (கப்பல்சிப்பந்திகளின் அறை) கூடாரம் மிதந்தது. அண்ணாமலைத் தண்டையலும் கடற் சிப்பந்திகளும் அதில் ஏறி உட்காந்தனர் இவர்கள் எல்லோரையும் தாங்கமுடியாமல் தண்ணீர் மட்டத்திலிருந்து. ஒன்றரையடி (கூடாரம்) தாழ்ந்தது. இரவு வேளையில் இப்படியாக தத்தழித்துக் கொண்டிருக்கும் பொழுது காம்பராக்கூடாரத்தின் ஓரமாக இருந்தவர்களில் 7,8 பேரை சுறா மீன்கள் இழுத்துச் சென்றுவிட்டன.

இதனால் கூடாரம் மிதந்தது. மிஞ்சிய ஆட்கள் நீர்மட்டத்திற்கு மேல் இருக்கக்கூடியதாக இருந்தது. மறுநாட் காலை இவர்கள் அலைகளினால் அங்கும் இங்கும் அலைக்கப்பட்டுக் கொண்டிருந்தனர். அப்பொழுத சென்னைத் துறைமுகத்திலிருந்து வந்த பிரிட்டிஸ் யுத்தக்கப்பல் இவர்களை தமது ஏற்றி சென்னைக்கு கொண்டு போய்

வைத்தியசாலை ஒன்றில் சேர்த்தனர். இவர்கள் தேகநிலை தேறிய பின் அரசாங்கச் செலவில் வல்வட்டித்துறைக்கு அனுப்பி வைக்கப்பட்டனர். கப்பலில் சென்ற 18 பேரில் எட்டுப்பேர் மட்டும் ஊர்திரும்பினர். வல்வட்டித்துறை தீருவிலில் வாழ்ந்து புட்டணிப்பிள்ளையார் கோவில் மணியமாகவிருந்த பாலசுந்தரம் அவர்களும் தப்பியவர்களில் ஒருவர். இவர் ஊர்மக்களுக்கு இச்சம்பவம் பற்றிக்கூறிய பொழுது நானும் கேட்டேன்.

ஒரு பெண் கப்பல்முதலாளி வல்வெட்டித்துறையில் கொடிகட்டிப் பறந்திருக்கிறார். மதுரைமீனாட்சி, சுபத்திரையம்மா, நகரித்துல்லா, மதுரைக்கொக்கலிங்கம், என்ற நாலுகப்பல்கவைத்து திறம்படவியாபாரம் நடத்தியிருக்கிறார். அவர்தான் சின்னத்தங்கம் முதலாளி. இவரது தகப்பனார் வைரமுத்து முதலாளி. இவரும்கப்பல் சொந்தக்காராக இருந்து பெரும் பணம் சம்பாதித்துள்ளார். சரவணமுத்து என்பவரை தனது மகள் சின்னத்தங்கத்திற்கு திருமணம் செய்து வைத்த போது கப்பல்களைச் சீதனமாகக் இவர்கொடுத்தார். கணவனும் மனைவியுமாகக் கப்பல்களை வைத்து வியாபாரத்தை வெற்றிகரமாக நடத்தி வந்தனர். ஆருயிர்க்கணவன் திடீரென்று இறக்கவே சின்னத்தங்கம் கப்பல்களையும் வியாபாரத்தையும் தனித்துப் பொறுப்பேற்று நடத்தினார்.

இந்தியாவிலுள்ள செட்டிநாட்டு முதலாளிகள் பலரும் வியாபாரம் சம்மந்தமாக பேச்சுவார்த்தை நடத்த வல்வெட்டித்துறைக்கு சின்னத்தங்கத்திடம் வந்து போவார்கள். சின்னத்தங்கம் இறந்தபின் அவரது மக்கள் செல்வநாயகம் முதலாளி, சோமசுந்தரம் முதலாளி, என்பவர்கள் கப்பல் தொழிலை நடத்திக்கொண்டிருந்தார்கள். இரண்டாவது உலகமாக யுத்தம் ஆரம்பமாகும் வரை சோமசுந்தரம் முதலாளியார் தொழிலை நடத்திக் கொண்டிருந்தார்.

இராமசாமியும் (வ.இ) நடராசா வாத்தியாரும் இணைந்து கட்டிய அந்தக்கப்பலின் பெயர் “திருநிலைநாயகி.” 1930ம் ஆண்டு கட்டப்பட்ட இக்கப்பலின் தண்டையலாக சிவசுப்பிரமணியம் நியமிக்கப்பட்டார். இவர் 15ம் ஆண்டுகள் இக்கப்பலில் சேவை செய்தார். மலபாருக்கு கப்பலைக் கொண்டு சென்று அங்கிருந்து அரேபியாவுக்கு இரண்டு தடைவ கப்பலோட்டிச் சென்றுள்ளார். மீண்டும் அரேபியாவிலிருந்து வல்வட்டித்துறைக்கு 62 நாட்களில் வந்துவிட்டார்.

1927 – 1928 ம் ஆண்டில் சுவாரஸ்சியமான சம்பவம் சின்னத்தங்கம் முதலாளிக்கு சொந்தமான “கதிரேசபுரவி” றங்கூனிலிருந்து வல்வெட்டித்துறை நோக்கி வந்து கொண்டிருந்தது. பகல் வேளை கப்பல் கப்டன் “பிறைசூடிஅருணாசலம்” கப்பல் பின்பக்கமாக

உள்ள சோலிக்கூட்டிற்குள். (lavatory) போகிறார். இதை சுக்கான் திருப்பிக்கொண்டிருந்த இரண்டு சுக்கானிமாரும் கவனித்தார்கள். சோலிக்கூட்டுக்குள் போன தண்டையல் வெகுநேரமாகியும் வராததைக் கவனித்த சுக்கானிகளில் ஒருவர் மற்றவரைப்பார்த்து சோலிக்கூட்டுக்குள் தண்டையல் என்ன செய்கிறார். பார்? என்று சொன்னார். பார்த்தமற்றவரும் அதிர்சியுடன் “மச்சான் சோலிக்கூட்டையே காணவில்லை என்றார். உடனே மற்றைய கடலோடிகளும் வந்து கடற்பரப்பை உற்றுப் பார்த்தனர். தண்டையலையொ சோலிக்கூட்டத்தையே காணமுடியவில்லை. கப்பல் வெகுதூரம் வந்துவிட்டது.

உடனே பாய்களை இறக்கி கப்பல் வந்தபக்கமாகத் திருப்பி பாய்களைச் சரிப்படுத்தி கப்பலை ஓட்டினர். 3.4 மைல் சென்றதும் கப்டன் சோலிக்கூட்டைப் பிடித்தபடி தண்ணீரில்மிதந்து கொண்டிருந்தார். உடனே கயிற்றைவீசி அவரைப்பிடிக்கச் செய்து கப்பலுக்குள் சேர்த்தனர். ஊர்திரும்பியதும் இச்சம்பவத்தையறிந்த கப்டனின் மனைவி பிள்ளைகள் அவரை கப்பல் தொழில் செய்வதை நிறுத்திவிட்டார்கள்.

கப்பல் சீராகவும் சிறப்பாகவும் நடக்கவேண்டும் என்றால் கப்பலுக்குரிய அனைத்தரக கயிறுகளும் ஒவ்வொரு கப்பலிலும் குறைவு இல்லாமல் இருக்கவேண்டும்.

ஆகையினாலேயே கயிறு திரிக்கும் தொழிலை செய்வதற்கென்றே 300 தொழிலாளர்கள் இத்தொழிலையே எப்பொழுதும் செய்து கொண்டிருந்தார்கள். சிவன் கோவில் வடக்கு வீதியில் கயிறுதிரிப்பதால் கயிறு திரிப்பதற்காக வேண்டிய உபகரணங்கள் அத்தனையும் சிவன் கோவில் நிர்வாகத்தினரே செய்வித்து பராமரித்து வந்தனர். கயிறு திரிப்பவர்கள் இச்சாதனங்களுக்கு வாடகை செலுத்த வேண்டும். இவ்வாறு கயிறு திரிக்கும் தொழிலை திறம்பட செய்வித்து தலமை தாங்கியவர்கள். ஞானமூர்த்தி, சிவப்பிரகாசம், தரகர் கந்தசாமி, சேவரெத்தினா, ஆகியோர் ஆவார்.

நங்கூரம் கட்டும் கயிறு (4”விட்டம்) திரிக்கும் பொழுது ஒருபிரி திரிப்பதற்கு ஒருபக்கம் நாலுபேர்தேவை 2பக்கமும் சேர்த்து 8பேர் சாவியை சுழற்றுவார்கள். 4பிரிக்கும் 32 சேர்ந்து பேர் சாவியை சுழற்றுவார்கள். ஒவ்வொரு பிரிக்கும் சாவிசுழற்றிய சுற்று சமமாக இருத்தல் வேண்டும். இதைக்கணிக்கும் கருவி அந்த நாட்களில் கிடையாது. ஒவ்வொரு பக்கத்திலும் இரண்டுபேர் பாட்டு (அம்பாபாட்டு) பாடுபவர்கள். மற்றப் 14 பேரும் ஏலோ ஏலோ என்று சொல்லுவார்கள்.

இந்த “ஏலேலோ” செல்லும் பொழுது. ஒரு சுற்று சுற்ற வேண்டும். இப்படியே அம்பாப்பாட்டுப் பாடி 4பிரியும் ஒன்றாகச் சேர்ந்து திரிப்பார்கள். இந்த அம்பாப்பாட்டை பக்கத்தில் நின்று கேட்டால் ரொம்ப தமாசாக இருக்கும்.

பாய் தைப்பதும் பழைய பாய்களைத் திருத்துவதும் “அம்மன்” கோவில்வீதியில் வைத்துத்தான் செய்வார்கள். பாய் தைப்பது திருத்துவது. “நெடியகாட்டுப் பிள்ளையார்” வீதியிலும் செய்வதுண்டு. பாய்களுக்குரிய ரெட்டு நவிண்டிலிலும் கரவெட்டியிலும் குடிசைக்கைத்தொழில் மூலம் செய்வார்கள். இந்தியாவிலிருந்தும் ரெட்டுக்கள் கொண்டு வருவார்கள். புதுப்பாய்கள். வெட்டித்தைக்கும் பொழுது பாய்க்கேற்ற உருவங்களில் வெட்டும் பொழுது மிஞ்சும் துண்டுகளை வீசுவதில்லை. நூல்களை வேறாகப் பிரித்து. குத்து விளக்கு சட்ட விளக்கு, தீபாரதனைக்குரிய தீபங்களுக்கு பாவிப்பதற்காக சிவன் கோவில், அம்மன் கோவில், பிள்ளையார் கோவில், மற்றும் சிறிய கோவில்களுக்கும் குறைவுபடாமல் கொடுத்துக் கொண்டிருப்பார்கள்.

கப்பல்ஓடும்பொழுதிலும் புயலில்சிக்கித்தவிக்கும் பொழுதிலும் கப்பல் சிப்பந்திகளில் பெரும்பாலோர் தங்களைக் காப்பாற்றும்படி வல்வை முத்துமாரியம்மனை வேண்டி கரகம் எடுப்பதாகவும். அங்கப்பிரதட்சனை செய்வதாகவும் நேர்த்திக்கடன் செய்வார்கள். டுகளிக்கலாம். இக்காலங்களில் பிள்ளையார் கோவில் தொடக்கம் முத்துமாரியம்மன் கோவில் வரையும். பலர் வழிநெடுக கரகம் ஆடுவதையும் பக்திப்பாட்டின் ஒலியும் கேட்டபடியே இருக்கும்.

பர்மாவில் இருந்து இறக்கப்படும் பொருட்களில் சாடிகளும் மூங்கில்களிலிருந்த தயாரிக்கப்படும் சட்டாப்பாய்களும் முக்கியமானவை. யாழ்ப்பாணத்தில் உள்ள கோவில்களில் திருவிழாக்காலங்களில் மோர், மற்றும் தேசிக்காய்த்தண்ணீர் என்பனவற்றை பக்தர்களுக்கு விநியோகிக்க இந்த சாடிகள் பாவிக்கப்படுகின்றன. மற்றும் தற்காலிககடைகள் பக்தர்கள் தங்குவதற்கான பந்தல்கள் போடுவதற்கும் வீடுகளில் விசேடகொண்டாட்டங்கள் நடக்கும் பொழுது பந்தல்கள் போடுவதற்கும் மூங்கில்களும் சட்டாப்பாய்களும் பாவிப்பார்கள்.

இரண்டாவது உலகமகாயுத்தம் முடிந்து இலங்கைக்கு சுதந்திரம் கிடைத்தபின்பு பாய்க்கப்பல்கள் ஓடமுடியாத நிலை ஏற்பட்டது. இலங்கை அரசாங்கத்தால் அரிசி இறக்குமதி செய்ததினால். தனியார் கப்பலோட முடியாது போய் விட்டது. இதனால் வல்வைக் கப்பலோடும் தொழிலும். கப்பல் கட்டும் தொழிலும். முடிவுக்கு வந்தது.