

கடல்க நூதனசாலை



இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை

வணக்கம்

2500 ஆண்டுகால பழமைவாய்ந்த செழுத்து வடிவ வரலாற்றிற்கு உரிமை கோரும் இலங்கையில் தன்வசம் இருக்கும் அல்லது முகம் கொடுக்க வேண்டியேற்பட்ட இன்று முதல் நூற்றாண்டு காலங்களுக்கு அப்பால் செல்லும் ஓர் சந்தர்ப்பம் அல்லது ஓர் நகழ்வை எதர்கால சந்ததியினருக்காக பாதுகாத்து / வரைந்து வைப்பது தொல்பொருள் துறையின் மாபெரும் பண்பாகும்.

அவ்வாறான செயல்பாட்டின் மூலப்பலனாக நீண்ட வரலாறுடைய துறைமுகத்துடன் இணைந்த பல விஷேட சந்தர்ப்பங்களை பொது மக்கள் அறிந்துகொள்ளும் நோக்கில் பார்வையிடுவதற்கு முடியுமானவாரும் ஒரே சூறையின் கழி பாதுகாத்து வைத்துள்ளோம்.

இவ்வாறு உங்களுக்காகவே நிறுவப்பட்ட கொழும்புத் துறைமுகத்தின் கபலக நூதனசாலைமீனை மனமாற ரசத்து மகழ்ச்சியடைவதுடன் அறிவையும் பெற்றுக்கொள்வீர்கள் என நாம் எதர்பார்க்கின்றோம்.

வாழ்த்துக்கள்

இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை



கடலக நூதனசாலை கட்டிடத்தின் வரலாறு

அரைவட்ட வடிவமுடைய கூரையுடன் கூடிய இந்த கட்டிடம் கி.பி.1676 மட்டில் இந்த நாட்டை ஆண்டு வந்த ஓல்லாந்தர்களினால் நிர்மானிக்கப்பட்டதாகும். கிழக்குத்திசையில் அமைந்திருக்கும் வாயிலொன்றின் மரவேலைகள் அதற்கு சான்றளிக்கின்றன. இதை அவர்கள் களஞ்சியமாக உபயோகித்து உள்ளார்கள் என தகவல்கள் உள்ளது. சீஸ், பட்டர், இறைச்சி மற்றும் ஏனைய பொருட்கள் அவ்வாறே வைன், ஜின் போன்ற மதுபான வகைகளும் பலசரக்கு பொருட்களும் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டிருந்தது என்பதற்கு சான்றுகள் உள்ளது.

இதில் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டிருந்த வாசனைத் திரவியங்களை இவர்கள் அம்ஸ்ட்டர்டேம் நகருக்கு கப்பலில் ஏற்றியதுடன் இந்துனேஷியா, மலபார் மற்றும் கொரமெண்டல் கரையை அன்மித்த துறைமுகங்களுக்கும் அனுப்பப்பட்டுள்ளது. மேலும் கட்டிடத்தின் இன்னுமோர் பகுதியில் இலங்கைக்கு வரும் கப்பல்களுக்கு தேவையான பாய்மரம், ஆணிகள் கப்பல் பாய்கள் மற்றும் பலகைகள் போன்றவைகள் களஞ்சியப்படுத்தப்பட்டிருந்துள்ளது. இதன் மேற்கில் அமைந்திருக்கும் சுவரில் தெரியும் பாரிய ஓட்டை நீண்ட பாய்மரங்களின் தடயங்கள் என நம்பப்படுகின்றது.

ஆர். எல். ப்ரோஉறியரினால் படைக்கப்பட்ட (Changing Face of Colombo) என்ற நூலில் குறிப்பிடப்பட்டிருக்கும்வாறு 1951ம் ஆண்டு காலப்பகுதியில் இலங்கையை ஆண்ட ஆளுனரான விஸ்கவுண்ட் சோல்பரிசாமி அவர்கள் ஒருநாள் காலையில் நடந்து செல்லும் போது இக்கட்டிடம் உடைக்கப்படுவதற்கு தீர்மானிக்கப்பட்டிருந்ததை அறிந்து அதன் பின் கலந்தாலோசனை செய்து இக்கட்டிடத்திற்கு எவ்வித சேதமும் ஏற்படாதவாறு பாதுகாக்குமாறு கட்டளையிட்டுள்ளார்.

இவ்வாறு பழமை வாய்ந்த மற்றும் கலாச்சார பெறுமதிக்க இக்கட்டிடத்தை துறைமுக மற்றும் புனர்வாழ்வு அமைச்சர் காலஞ்சென்ற எம்.எச்.எம். அஷ்ரஃப் அவர்களின் எண்ணக்கருவிற்கு கமைய 1998ல் இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரவையின் - ல் புனர் நிர்மானம் செய்யப்பட்டு எதிர்கால சந்ததியினரின் நன்மைகருதி முழுமையான கடலக நூதனசாலையாக அமைக்கப்பட்டுள்ளது.





வரலாற்றில் அின்றும் இன்றும் கடல் கடந்து இலங்கைக்கு வருகை தந்தவர்கள்.....

அக்கால இலங்கையை வெவ்வேறு
இனத்தவர்களினால் வெவ்வேறு பெயர்களினைக்
கொண்டு அழைக்கப்பட்டது.

சியம் இனத்தவர்கள்	- கிழக்குத்திசையின் சுவர்க்கம்
சீன இனத்தவர்கள்	- இரத்தினதீவு
கிரேக்க இனத்தவர்கள்	- ரெப்ரொபோன்
போர்துக்கேயர்கள்	- சய்லான்
ஆங்கிலேயர்கள்	- சிலோன்
சிலர்	- கிழக்குத் திசையின் முத்து, கிழக்குத் திசையின் தானியசாலை



விஜயனின் வருகை

(கி. மு. 5ம் நூற்றாண்டு)



இத் தீவின் கடல்சார் சுற்றுலா வரலாற்றுடன் தொடர்புடைய மிக முக்கியமான நிகழ்வாக அமைவது கி. மு. 5ஆம் நூற்றாண்டில் வட இந்தியாவிலிருந்து இங்கு வருகை தந்த ஆரிய இன இளவரசரான விஜயனின் வருகை ஆகும். அவர் சிங்கள இராஜாவலியவின் ஆரம்பமானவரும் ஆவார்.

விஜய இளவரசர் தனது 700 சகாக்களுடன் இந்தியாவின் லாட்ட நாட்டிலிருந்து மரத்தினால் நிர்மாணிக்கப்பட்ட பாரிய பாய்மரச் கப்பலொன்றின் மூலம் தனது பயணத்தை ஆரம்பித்தார். இக் கப்பல் இடி மின்னல் மழையுடன் கூடிய புயலில் சிக்கியதுடன் அது அறிமுகமற்ற ஓர் தீவிற்கு மிதந்து சென்றது. தனது சகாக்களுடன் அத்தீவில் இறங்கிய இளவரசர் விஜயனும் சகாக்களும் அதனை "தம்பண்ணி" எனப்பெயரிட்டனர்.

சிங்களவர்களின் மஹாவம்சம் இதனுடன் தொடங்குகின்றது. இத்தீவில் இறங்கிய இளவரசர் விஜய குவேனி என்றழைக்கப்பட்ட இந்நாட்டு இளவரசியை மணம் முடித்தார். இந் நாட்டவர்களை தோல்வியடையச் செய்து தீவின் முழு பலத்தையும் கைபற்றி முதலாவது ஆரிய இன அரசர் ஆனார். இரண்டு குழந்தைகள் கிடைத்த பிறகு குவேனியை அவரது இராட்ச வம்சத்துடன் அனுப்பி வைத்தார். இலங்கையின் வேடர் இனம் இந்த இரு குழந்தைகளிலிருந்து உண்டான பரம்பரை எனக் கருதப்படுகின்றது.



சங்ககைக்குரிய சங்கமித்தா பிக்குள் அவர்களின் இலங்கை வருகை (கி. மு. 3ம் நூற்றாண்டு)



இலங்கையின் கடல்சார் வரலாற்றின் அடுத்த முக்கிய நிகழ்வாக அமைவது மஹிந்த தேரரின் தங்கையான பிக்குனி

சங்கமித்தா அவர்கள் தனது சகாக்களுடன் புனித அரசமரத்து கிளையை எடுத்து இலங்கைக்கு வருகை தந்தமையாகும். புனித அரசமரக் கிளையுடன் மிகவும் சொகுசாக ஜம்பிதீவிலிருந்து இலங்கை வருவதற்கு தனது தந்தையான தர்மாஷோக சக்ரவர்த்தி விசேட கப்பலொன்றை மரத்தினால் தயாரித்தார். அந்தக் கப்பல் யாழ்ப்பாண குடாதீவின் தம்பகொலபட்டுன என்றழைக்கப்பட்ட பழைய துறைமுகத்தை வந்தடைந்தது.

தேசத்தின் 2500 ஆண்டுகளின் நூலாக வடிவ வரலாற்றில் பௌத்த தர்மத்தினை குறிப்பிடும் மிக பெறுமதிமிக்க வெகுமதியாக புனித சிறிமா போதியானவை கருத முடியும். கோடிக்கணக்கான மனிதர்களின் நல் ஆதரவிற்கும் வணக்க வழிபாடுகளுக்கும் உள்ளான புனித அரசமரம் இன்று அனுராதபுரம் மஹமேவுனா பூங்காவை ஒளிமயமாக்கிய வண்ணம் உள்ளது.



சுற்றுலா பயணி சங்கைக்குரிய பாஹியன் ரோரின் இலங்கை வருகை (க. பி. 412)



இலங்கையின் முதலாவது அரசனாக இளவரசர் விஜய ஆட்சிக்கு வந்த பின்னர் பலவித கடல் பயணிகள் மற்றும் ஆய்வாளர்கள் வர்த்தக கலாச்சார மத நடவடிக்கைகளுக்காக இந்நாட்டிற்கு வருகை தர ஆரம்பித்தனர்.

சங்கைக்குரிய பாஹியன் அவர்களும் அவ்வாறான ஓர் சீன இன பிக்கு ஒருவராவார். அவாடிகள் கி. பி. 412ல் தர்மம் தொடர்பான ஆய்வினை மேற்கொள்வதற்காக இங்கு வருகை தந்தார்கள். விஷேடமாக அவர்கள் வருகை தந்தது பௌத்த பிக்கு ஒருவரினால் கடைபிடிக்கப்பட வேண்டிய வினய பிடகத்தினை கற்று எழுதுவதற்கே ஆகும்.

அனுராதபுரத்தை நோக்கி பயணம் மேற்கொண்ட அவர்கள் வட்டகாமினி அபய அரசரினால் நிர்மாணிக்கப்பட்ட அபயகிரி விகாரையின் அதிபதி சங்கைக்குரிய மஹதிஸ்ஸ பிக்கு அவர்களைச் சந்தித்து அந்த பணியை ஆரம்பித்தார் என குறிப்பிடப்படுகின்றது.

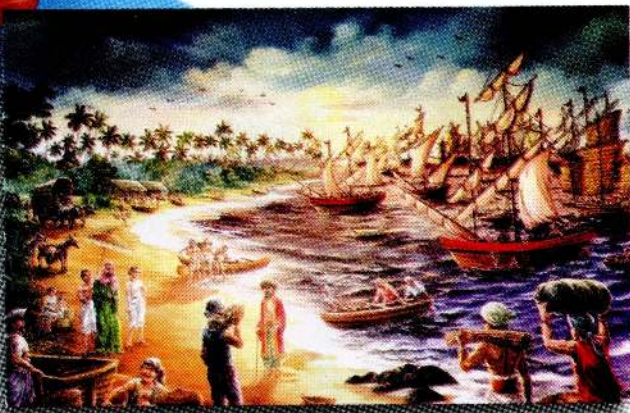
நிபுணத்துவம் வாய்ந்த பௌத்த பிக்குகள் மற்றும் பண்புதர்களுடன் கலந்தாலோசித்ததன் பின் பௌத்த புத்தகங்களையும் ஆவணங்களையும் சீன மொழிக்கு மாற்றுவதில் ஈடுபட்டார்கள். புலத்திங்கள பிரதேசத்தில் தற்போதும் காணக்கூடியதாக உள்ள பிரசித்தி பெற்ற பாஹியன் கல் அவர்கள் அப்போது தங்கியிருந்த இடமென நம்பப்படுகின்றது.

மேலும் 28000 வருடங்களை விட பழமை வாய்ந்த இலங்கையின் ஆதிமனிதனின் எலும்புக்கூடு இந்த பாஹியன் குகைக்குள் இருந்தே கண்டெடுக்கப்பட்டுள்ளது.



உல்லாசப் பயணி இப்னுபதுதா அவர்களின் இலங்கைப் பயணம் (க. ப. 1344)

கி. வ. 1304 இல் மெரோக்கோவின் ரென்கியர்ஸ் (Trangriyas) எனும் நகரில் பிறந்த மதிப்பிற்குரிய முஸ்லிம் தேச ஆராச்சியாளர் மற்றும் சுற்றுலா பயணியான இவர் ஆசியா ஆபிரிக்கா உட்பட பல நாடுகளுக்கு சுற்றுலா பயணம் மேற்கொண்டவராவார்.



இவர் அக்காலத்தில் வசித்த வயதில் குறைந்த தலைசிறந்த ஒரே முஸ்லிம் இன ஆராச்சியாளராக இருந்தார். அவர் கண்ணால் கண்ட சரித்திர முக்கியத்துவம் வாய்ந்த பல விடயங்கள் நமக்கு கிடைக்கவில்லை யெனில் உலகம் தொடர்பான எமது அறிவு குறைந்த அளவிலேயே இருந்து இருக்கும்.

இலங்கை தொடர்பான இப்னுபதுதா அவர்களின் வர்ணனை சிறப்பாக அமைகின்றது. அவர் இங்கு வருகை தந்தது முஸ்லிம்களுக்கும் முக்கியத்துவம் வாய்ந்த ஆதம் (அலை) அவர்களின் பாதச் சுவடு என நம்பப்படும் சிங்களவர்கள் ஸ்ரீ பாதய என்றழைக்கப்படும் இடத்தை நரிசிப்பதற்கே ஆகும்.

ஸ்ரீ பாதய (சீவனொள்பாதமலை) உச்சிக்கு செல்லும் பாதையை வர்ணித்த அவர் மலை ஏறுபவர்களின் வசதிக்கு ஏற்றவாறு கைச்சங்கிலியுடன் கூடிய ஒரு படிக்கட்டு இருந்ததாகவும் குறிப்பிட்டுள்ளார்.

தீவின் மேற்கு திசையில் செழிப்பான கறுவா செய்கை இருந்தது என குறிப்பிடும். இவர் அதனால் சிறந்த முறையில் வாத்தக கொடுக்கல் வாங்கல்கள் இடம் பெற்றன என்றும் குறிப்பிடுகின்றார். இவர் கொழும்பு துறைமுகத்தை பலவித நாடுகளின் பாய்மரக் கப்பல்களில் சேவையில் ஈடுபட்டிருக்கும் அரேபியர்கள் 500 மட்டில் சுறுசுறுப்பாக இயங்கும் ஓர் இடம் என விபரித்துள்ளார். அவர்களின் தலைவர் "ஜலஸ்தி" என்று அழைக்கப்பட்டதாகவும் குறிப்பிட்டுள்ளார்.



போர்த்துக்கேயர்ன் முற்றுக்கை (க. பி. 1505)



இலங்கை மண்ணில் தடம் பதித்த முதலாவது போர்த்துக்கேயர் கப்பல் நிறைய படைகளுடன் வருகை தந்த கப்டன் லொரெஸ் த அல்மேதா ஆவார்.

அவர்களின் வருகையுடன் எவ்வித ஐரோப்பிய நாட்டினதும் முற்றுக்கைக்கு இலக்காகாத இந்த நாட்டில் பாரிய மாற்றங்கள் ஏற்பட்டன. போர்த்துக்கீசர் இந்நாட்டை "செய்லான்" என்றழைத்தார்கள்.

கி. பி. 1505ல் ஏற்பட்ட போர்த்துக்கேயர்களின் வருகையுடன் 2300 ஆண்டு காலம் தொடர்ச்சியாக நிலவிய சிங்கள அரசு நிர்வாகத்தின் சுதந்திரம் மற்றும் தேசத்தின் பெருமைக்குரிய முன்னேற்றம் தொன்மை மிகுந்த தன்மை மற்றும் மாசற்ற நடைமுறை பாரிய சவாலுக்கு முகம் கொடுத்து. போர்த்துக்கேயர்கள் இங்கு வரும் போது இங்கு ஆட்சி புரிந்தது ஸ்ரீ ஜயவர்தனபுர கோட்டையின் அரசனாகிய வீரபராக்கிரமபாகு ஆகும். அவர்களின் தேவையானது நாட்டுடன் வாத்தக நடவடிக்கைகளை மேற்கொள்ளுதல் மாத்திரமே என அரசரிடம் குறிப்பிட்டார்கள் எனினும் தீவின் கரையேர மாகாணங்களில் படிப்படியாக நடைமுறைப்படுத்திய முற்றுக்கை செயல்பாடுகளில் இருந்து அவர்களுக்கு வேறுநோக்கம் இருந்தமை தெரிய வந்தது. இலங்கையில் போர்த்துக்கேயர்களின் நிர்வாக செயற்பாடுகளை நடைமுறைப்படுத்திய முதல் போர்த்துக்கீசர் கெப்டன் பெட்ரோலோபஸ் தசொய்சா ஆவார்.

போர்த்துக்கேய கடற்படையினர் கொழும்பு துறைமுக நிர்வாகத்தை தன்வசமாக்கி கொண்டதுடன் கொழும்பு காலி நீர்கொழும்பு மற்றும் திருகோணமலை போன்ற கடல்சார் நகரங்களில் அரண்கள் அமைத்தார்கள். இந்த காலகட்டத்திற்குள் நாடு பூராவும் நிர்மானிக்கப்பட்ட கட்டிடங்களின் மூலம் அவர்களின் கட்டிடக் கலைகள் தெளிவாகத் தெரியவந்ததுடன் அவர்கள் அவர்களது கலாச்சாரத்தையும் மதத்தையும் நடைமுறைகளையும் சிங்களவர்கள் மத்தியில் திணிப்பதில் ஈடுபட்டார்கள். எனினும் மக்கள் மத்தியில் இவர்கள் மீது இருந்த வெறுப்பு அதிகரித்தது. அவர்கள் நம்நாட்டு கரையேர பிரதேசங்களை 150 ஆண்டுகள் (1505-1658) ஆண்டு வந்தனர்.



ஓல்லாந்தர்களின் முற்றுக்கை

(க. ப. 1658)



மலைநாட்டு அரசன் விமலதர்மகுரிய போர்த்துக்கேயர்களுக்கு எதிராக எழுகையில் ஓல்லாந்து அத்மிரால் ஜோரிஸ்வேன் ஸ்பில்ப்ரஜன் 07 கப்பல்களில் படைகளுடன் கி. பி. 1658ல் மட்டகளப்பை நோக்கிச் சென்றான் தீவின் கரையேர பிரதேசங்கள் இதன் பின்னர் ஓல்லாந்தர்களின் ஆட்சிக்கு அடிமையானது.

மேலும் ஓல்லாந்தர்கள் மலையக அரசன்மனைக்குச் சென்று சிங்கள மன்னனை சந்தித்து போர்த்துக்கேயர்களை விரட்டியடிக்கும் பணிக்கு ஒத்துழைப்பு வழங்குவதாக உறுதி மொழி அளித்தார்கள். அதன் பிறகு போர்த்துக்கேயர்களுக்கும் ஓல்லாந்தர்களுக்கும் இடையில் தரை மற்றும் கடல்மார்க்க போர்கள் பல நிகழ்ந்ததுடன் இறுதியில் போர்த்துக்கேயர்கள் நாடு கடத்தப்பட்டனர். 1658ஆம் ஆண்டு முதல் 1796ஆம் ஆண்டு வரையிலான ஓல்லாந்தரின் ஆட்சிக்காலம் இன்றும் பொன்னான ரூபகங்களைப் பதித்துள்ளது. இரு நாடுகளுக்கும் இடையிலான வரலாற்று ரீதியான தொடர்புகளை பலவித தூரிகளும் நூதன பொருட்களும் பறைசாற்றுகின்றன. இந்த நூதனசாலைக்கு உரிய கட்டிடமும் அவர்களின் கட்டிட நிர்மான கலைஞர்களிடமிருந்து நமக்குக் கிடைத்த கொடையாகும். அதுமட்டுமின்றி நாட்டின் சட்டமுறை சிங்களமொழி மற்றும் சமூக நடைமுறை ஆகியவைகளும் ஓல்லாந்தர்களினால் போஷிக்கப்பட்டது.



இலங்கையை பிரித்தானியர்கள் கைப்பற்றுதல் (கி. பி. 1796)



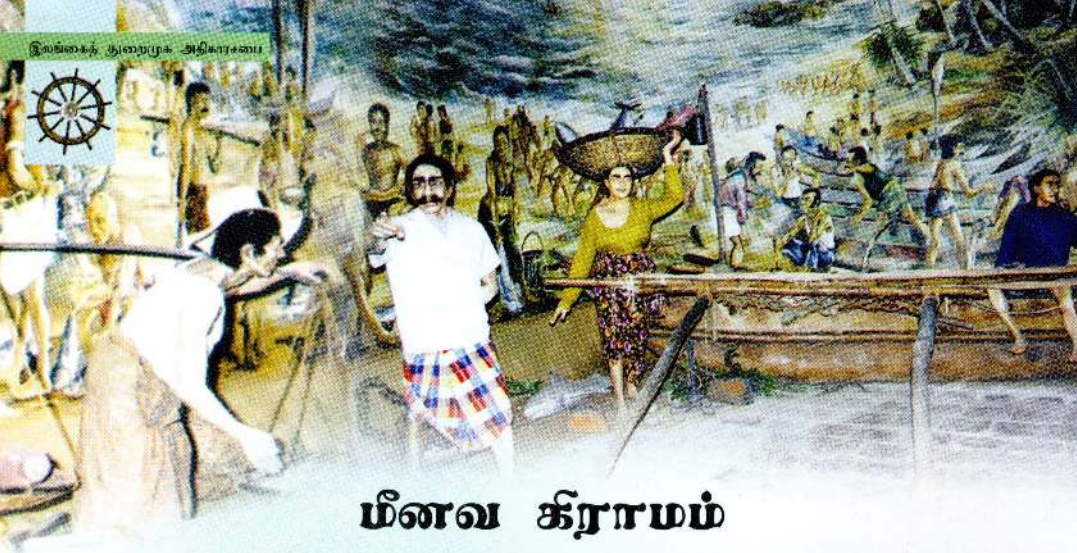
இலங்கையில் ஒல்லாந்தர்களின் ஆட்சி கி. பி. 1796ல் பிரித்தானியர்களின் ஆட்சியின் கீழ் வந்தது. நவீன

முறையிலான பிரித்தானிய யுத்தக் கப்பல்கள் கரையை அண்மித்தவுடன் ஒல்லாந்தர்கள் புறமுதுகு காட்டி ஓடினர். அத்துடன் முழு நாடும் பிரித்தானிய ஆட்சியின் கீழ் வந்தது. அரச நிர்வாக மற்றும் மக்களின் மனதிலும் புரட்சிகரமான மாற்றங்கள் ஏற்பட்டது.

இங்கிலாந்து அரசினால் நியமிக்கப்பட்ட ஆளுனரினால் நாடு ஆளப்பட்டது. அவ்வாறு நியமிக்கப்பட்ட முதல் ஆளுனர் சேர் பெட்ரிக் நோத் ஆவார். 18 நூற்றாண்டுகள் தொடர்ச்சியாக இருந்த சிங்கள அரச நிர்வாகம் கி. பி. 1815ல் கைச்சாத்திடப்பட்ட மலைநாட்டு ஒப்பந்தத்துடன் துரதிஷ்டவசமாக முடிவடைந்தது.

பிரித்தானியா மற்றும் மலைநாட்டு ஆட்சித் தலைவர்களுக்கு இடையில் கைச்சாத்திடப்பட்ட இந்த ஒப்பந்தம் எதிர்பார்க்கப்பட்ட படி மக்களுக்கு நற்பயன் அளிக்கவில்லை. தாங்கள் ஏமாந்து விட்டதை மலை நாட்டு அரசர்கள் ஆட்சி ஆரம்பித்து இரண்டு வருடங்களின் பின் உணர்ந்தார்கள். இதன் பிரதிபலனாக வரலாற்று முக்கியத்துவம் வாய்ந்த 'வெல்லஸ்ஸே' கலகம் உண்டானது. 1818ல் ஆரம்பிக்கப்பட்ட இந்த கலகத்தை நிறுத்துவதற்காக பிரித்தானியர்கள் மாஷல் லோ என்றழைக்கப்படும் போர் நிறுத்த ஊர் அடங்கு சட்டத்தை அமுல் படுத்தினர். இது நாட்டு மக்களுக்கு பெரும் பாதிப்பை ஏற்படுத்திய ஒரு சட்டமாகும்.

இந்த சுதந்திர போராட்டத்திற்கு கலகங்கள் போர் வாத விவாதங்கள் உரையாடல்கள் மற்றும் மரண தண்டனை அரசியல் யாப்பின் திருத்தங்கள் போன்றவை உள்ளடக்கப்பட்டிருந்தது. அதன் பிரதிபலனாக 1948 பெப்ரவரி 04ம் திகதி இலங்கை சுதந்திரம் அடைந்தது.



மீனவ கீராமம்

வரையறையற்ற கடல் வளங்களுடன் கூடிய மிக நீண்ட கரையுடனும் 53000ம் கிலோ சதுர மீட்டர் கொண்ட வடிவத்துடன் கூடிய கடற்கரைக்கு உரிமை கோரும் இந்த ரம்மியமான தீவில் கடற்கரையில் வாழும் மீன்பிடி தொழிலில் வாழ்க்கை நடத்தும் மக்களை நாம் அழைப்பது மீனவர்கள் என்ற நாமம் கொண்டேயாகும்.

அதிக குடும்பச் சமையை சமக்கும் இவர்கள் உறுதியானவர்கள். எதிர்காலம் பற்றிய எண்ணமற்ற இவர்கள் உல்லாசமாக வாழ்கின்றவர்கள் ஆவார்கள்.

ஆதிகாலத்தில் இவர்கள் கட்டுமரத்தை உபயோகப்படுத்தினார்கள். அவை மரத்தினால் தயாரிக்கப்பட்ட ஒருவகை பாய்மரக் கப்பலாகும். எனினும் தற்போது அதிசக்தி வாய்ந்த இயந்திர படகுகளைப் பயன்படுத்துகின்றனர். மீன்பிடித்துறை தற்போது அரசு நிர்வாகத்துறையின் செழிப்பான ஓர் கைத்தொழிலாக அமைந்துள்ளது.



முற்காலத்தில் கையாளல் நடவடிக்கைகளுக்கு பயன்படுத்தப்பட்ட கருவிகள்

1. கயிறு ஏணி

கப்பல் நீரில் மீது நங்கூரமிடப்பட்டதன் பின்னர் கப்பலில் இருந்து சிறு படகுகளுக்குள் இறங்குவதற்கு மரபுரீதியான சரக்குக் கப்பல்களில் கயிறு ஏணி பயன்படுத்தப்படுகின்றது. அது மாத்திரமின்றி கப்பல் ஹெச் களுக்குள் இறங்குவதற்கும் இக்கயிறு ஏணி பயன்படுத்தப்படும்.



2. வலை சிலிங்கைகள்

கயிறுகளால் பின்னப்பட்டுள்ள இச்சிலிங்கைகள் மரபுரீதியான கப்பற்சரக்கு கப்பல்களில் இருந்து சரக்குகள் மற்றும் பெட்டிகளில் அடுக்கப்பட்டு வரும் பொருட்கள் இறக்குதறைகளில் இறக்கப்படுகையில் பயன்படுத்தப் பட்டுள்ளது. ஒரே தடவையில் 1 தொன் நிறை கொண்ட பொருட்கள் இறக்கப்படுவதற்கு பயன்படுத்தப்பட முடியும்.

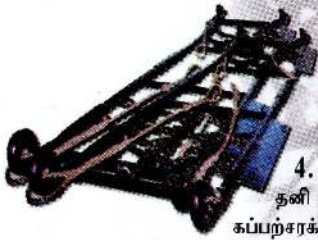


3. மனிலா சிலிங்கைகள்

மனிலா கயிறுகளினால் செய்யப்பட்டுள்ள இச்சிலிங்கைகள் மரபுரீதியிலான கப்பற் சரக்குகளை ஏற்றிச் செல்லும்

கப்பல்களிலிருந்து ஒரு தடவையில் 50-60 மூடைகள் வரை இறக்குவதற்குப் பயன்படுத்தலாம்.

தொன் அளவு கருதப்படுகையில் ஒரே தடவையில் 2 ½ தொன் ஆகக் கூடிய நிறையாக இருக்கலாம்.



4. லீவர்

தனி நபரொருவரினால் எடுக்கப்பட முடியாத கப்பற்சரக்கு பெட்டி அல்லது பெட்டிகள்

குதங்களிலிருந்து வெளியே கொண்டு வருவதற்கும் குதங்களினுள் அங்கும் இங்கும் நகர்த்தப்படுவதற்கும் இவ்வகையான லீவர்கள் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளன. இந்த லீவர்கள் பயன்படுத்திய காலங்களில் தற்போதுள்ள போக்லிட்ட் இயந்திரங்கள் இருக்கவில்லை.



6. ரோலர்

ஆரம்ப காலங்களில் வெளிநாட்டு ஏற்றுமதிக்கென துறைமுகங்களினுள் களஞ்சியப்படுத்தப்படும் தேயிலைப் பெட்டி போன்ற கப்பற்சரக்குகள் அடுக்குவதற்கு இந்த ரோலர் பொருத்தப்பட்ட BOOMCONVEYER சாதனம் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளது. இந்த BOOMCONVEYER சாதனத்தின் தொகுதியொன்றாக இந்த ரோலர் குறிப்பிடலாம்.

5. கை வண்டிகள்

லீவர்களை விட கூடிய நிறையளவு குதங்களினுள் அங்கும் இங்கும் நகர்த்தப்படுவதற்கு லீவர்களின் பின்னர் இக் கைவண்டிகள் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளன.



7. வாகன சிலிங்கைகள்

கப்பல்களிருந்து இறங்குதுறைக்கு வாகனங்கள் இறக்கப்படுவதற்கு பயன்படுத்தப்பட்ட இரும்பு மற்றும் கம்பிகளிலான பலமான சோடி சிலிங்கைகளை இங்கு காணலாம்.



8. பாணைகள் ஏற்றுவுதற்கு பயன்படுத்தப்பட்ட சிலிங்கைகள்

பாணைகள் போன்ற உயிருள்ள பாரிய மிருகங்கள் கப்பலில் ஏற்றுவுதற்கும் இ கப்பலில் இருந்து இறக்குவதற்கும் அவைகளுக்கு வேதனை மற்றும் தொந்தரவு ஏற்படாதவாறு பாதுகாப்பாக இறக்குவதற்கும் மெத்தைகளிலான சிலிங்கைகள் உபயோகப்படுத்தப்பட்டுள்ளன.

9. போயா லாம்புகள்

துறைமுகத்தினுள் நீரின் மீது கப்பல் நங்கூரிடப்பட்டதன் பின்னர் அக்கப்பலை பாதுகாப்பாகக் கட்டி வைப்பதற்கு போயா பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளது. போயாவை இலகுவில் அடையாளங் காண்பதற்கு இவ்வகையான போயா லாம்பு போயா மீது பொருத்தப்பட்டிருந்தது.



10. கடல் விளக்குகள்

ஆரம்ப கடற்பயணங்களில் மின்சாரம் இருக்காத காரணத்தினால் தொடர்ச்சியாக கடல் விளக்குகள் பயன்படுத்தப் பட்டுள்ளது. கடல்க நடவடிக்கைகளுக்கு பயன்படுத்தப்பட்ட பல விளக்கு வகைகள் இங்கு காணப்படுகின்றது. இவைகளில் சில கலன்களிலும் சிறிய கப்பல்களிலும் பொருத்தப்பட்டிருந்தது.

11. சுழியோடி அங்கித் தொகுதி

1926 இல் இருந்து துறைமுகத்தினுள் நீர்மூழ்கி வேலைகளுக்குப் உபயோகப்படுத்தப்பட்ட நீர்மூழ்கி அங்கித் தொகுதி இப்படத்தில் காட்டப்படுகின்றது. இச் சகல உபகரணங்களும் அதிக நிறை கொண்டதாகவுள்ளன விசேடமாக கவனிக்கக் கூடியதாகும். இதன் நீர்மூழ்கி தலைக்கவசம் மாத்திரம் 65 இராத்தல் கொண்டது. பாதுகாப்புத் தொகுதி 56 இராத்தல் நிறையுடையது. சமநிலையினைப் பேணுவதற்கு முன்னும் பின்னும் கவனம் ஈர்க்கப்பட்டிகள் முறையே 28 மற்றும் 32 இராத்தல் நிறைகளைக் கொண்டுள்ளன. இக்கால கட்டத்தில் சுழியோடிகளுக்குத் தேவையான ஓட்சிசன் நீரின் மீது உள்ளொருவரினால் சிறிய அளவிலான துருத்தி மற்றும் குழாய் உதவியுடன் வழங்கப்பட்டுள்ளது. நீர்மூழ்கித் தொகுதி தொடர்பில் தேவையப்படும் நீர்மூழ்கிக் கண்ணாடி கத்தி இரும்புப்பட்டி இ ஈயக்கட்டிகள் மற்றும் நீருக்கடியில் இருந்து வெட்டுவதற்கு பயன்படுத்தப்படும் டோச் ஆகியவை இதனுள் அடங்கும். தகவல் பரிமாற்றத்திற்குப் பயன்படுத்தப்பட்ட கேபல் மற்றும் தொலைபேசிப் பெட்டியும் இங்கு காணப்படுகின்றது.



12. உயிர்காப்பு உபகரணத் தொகுதி



கப்பலொன்றில் வேலை செய்யும் போது அல்லது கலமொன்றில் பயணம் செய்யும் போது தவிர்க்க முடியாத காரணமொன்றினால் ஒருவர் கடலில் விழ்கையில் நீர் லுழுகாமல் இருப்பதற்கு இந்த உபகரணம் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளது.



கொழும்புத் துறைமுகம் அன்றும் இன்றும் (ஒவியங்களினூடாக)

போத்துக்கீசர் வருவதற்கு முன் கொழும்பு துறைமுகம் - கி. பி. 1300



துறைமுகமொன்று அமைக்கப்படும் சகல சந்தர்ப்பங்களிலும் அதற்குச் சாமாந்தரமாக கோட்டையொன்றும் அமையப் பெற்றதாக வரலாறு குறிப்பிடுகின்றது. ஆக்கிரமிப்பாளர்களினால் தமது வர்த்தகத்தினைப் பாதுகாப்பதே இதன் நோக்கமாகும். துறைமுகம் மற்றும் வர்த்தகம் வெளிப்படையொன்றினால் ஆக்கிரமிப்புச் செய்யப் படலாம் என்ற அச்சம் அவர்களின் உள்ளங்களில் சதா குடி கொண்டிருந்தது.

போத்துக்கீசர் வருவதற்கு முன் கொழும்பு துறைமுகத்தின் தோற்றம் இப்படம் சித்தரிக்கின்றது. அப்போது இது வர்த்தக பொருட்கள் பரிமாற்ற கேந்திர நிலையமாக விளங்கியது.

விசேடமாக கொழும்புக்கு அன்மித்ததாக பெருவாரியாக பயிரிடப்பட்டு வந்த கருவா அரேபிய வர்த்தகர்களினது பிரதான வர்த்தகப் பண்டமாக இருந்தது.

போத்துக்கீசர் கோட்டையுடனான துறைமுகம் கி. வ. 1518

நீங்கள் இப்போது கி. வ. 1518 - 1519 இடையில் போத்துக்கீசர்களால் அமைக்கப்பட்ட கொழும்புத் துறைமுகத்தின் தோற்றத்தை காண்கிறீர்கள். அவர்கள் கி.வ. 1505 இல் முதலில் காலியில் தரையிறங்கியதாகவும் இது தற்செயலாக நடைபெற்றதொன்றென்றும் வரலாறு கூறுகின்றது.



15 நாட்களின் பின்னர் அவர்கள் கொழும்பை அடைந்தனர். போத்துக்கீசர் ஆட்சியின் சின்னமாக போத்துக்கலின் அரசு ஆதிக்கத்தை குறித்து நிற்கும் கிறிஸ்தவ இலட்சணை கொண்ட பாரிய கற்சிலை மாத்திரம் எஞ்சியுள்ளது.

பிரித்தானியர்களினால் கொழும்புத் துறைமுகத்தின் தென்கிழக்கு அலை தடுப்புச் சுவர் நிர்மாணிக்கப்படுகையில் இது கண்டு பிடிக்கப்பட்டது.



ஒல்லாந்த கோட்டையுடனான கொழும்புத் துறைமுகம் கி.வ.1656



கொழும்புத் துறைமுகத்தை பின்னியாகக் கொண்டுள்ள இப்படத்தில் கொழும்பு போத்துக்கீச கோட்டை யானது 1656 இல் ஒல்லாந்தர்களினால் கைப்பற்றப்பட்ட பின் போத்துக்கீச கட்டக்கலைகள் தங்களது தேவைக்கேற்ப மாற்றம் செய்யப்பட்டுள்ளமையினை இங்கு காண்கிறீர்கள்.

தென்மேற்கு அலை தடுப்புச் சுவர் அமைக்கப்படுவதற்கு முன்னர் பிரித்தானிய காலப் பகுதியின் கொழும்புத் துறைமுகம் கி. வ. 1803

பிரித்தானியர்கள் முதன் முதலாக 1782 ஒன்டோப் 12 ஆந் திகதி திருகோணமலையில் தரையிறதரையிறங்கினர் 1796 இல் அவர்கள் ஒல்லாந்தர்களைத் தோற்கடித்து கொழும்புக் கோட்டையினைக் கைப்பற்றி அதனை தமது நலமையகமாக மாற்றிக் கொண்டனர். இப்படத்தில் தென்கிழக்கு அலைதாங்கிச் சுவர் அமைக்கப்படுவதற்கு முன்பிருந்த கொழும்புத் துறைமுகத்தினைக்



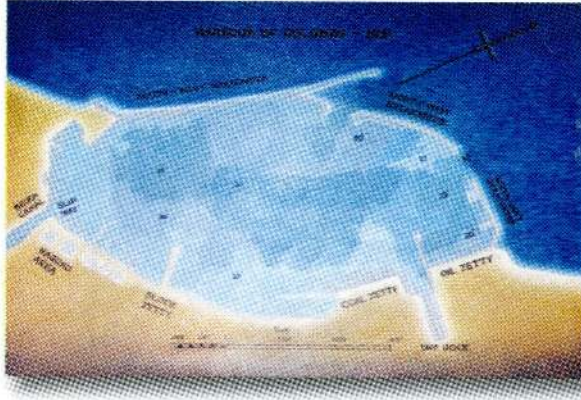
தென்மேற்கு அலை தாங்கிச் சுவர் அமைக்கப்பட்ட பின்னரான பிரித்தானிய காலத்தின் கொழும்புத் துறைமுகம் கி. வ. 1892



1570 மீட்டர் நீளம் தென்மேற்காக அமைக்கப்பட்ட அலைதாங்கிச் சுவரினை காண்கிறீர்கள். 1872 இல் இலங்கையின் ஆளுனர் பதவிக்கு நியமனம் பெற்று வந்த சேர் விலியம் ஹென்றி கிரகரி அவர்களினால் இது உத்தியோக பூர்வமாக ஆரம்பித்து வைக்கப்பட்டது. ஆனால் அலைதாங்கிச் சுவர் 1875-1884 காலப்பகுதியிலேயே உத்தியோக பூர்வமாக செயலாக்கம் பெற்றது.



தென்மேற்காக மற்றும் வடமேற்காக அலை தாங்கிச் சுவர் அமைக்கப்பட்டதன் பின்னரான பிரித்தானிய காலப் பகுதியின் கொழும்புத் துறைமுகம் கி. வ. 1931



இந்த ஓவியத்தில் காணப்படும் வடமேற்கு அலைதாங்கிச் சுவர் 330 மீட்டர் நீளம் கொண்டது. இதுவும் 1894 - 1898 இற்கு இடைப்பட்ட காலப்பகுதியில் பிரித்தானியர்களினால் மேற்கொள்ளப்பட்ட ஒன்று சேர்த்தலாகும்.

பழைய துறைமுக ஆணைக்குழுக் கட்டிடத்தினைக் கொண்ட கொழும்புத் துறைமுகம் கி. வ. 1913

1913 ஆம் வருட பழைய துறைமுக ஆணைக்குழுக் கட்டிடம் மற்றும் கோட்டைப் பகுதியில் அமைந்துள்ள குதங்கள் உள்ளடங்கலாக பழைய கொழும்புத் துறைமுகத்தின் படம் இங்கு சித்தரிக்கப்படுகின்றது.



எலிசபெத் கிராணி இறங்குதுறையைக் கொண்ட கொழும்புத் துறைமுகம் கி. வ. 1954



கிராணி இறங்குதுறை அமைக்கப்பட்டதன் பின்னர் அதை நோக்கிச் செல்கையிலான சாலை மற்றும் அதன் சுற்றுப்புற கட்டிடங்கள் இப்படத்தில் காணப்படுகின்றது.



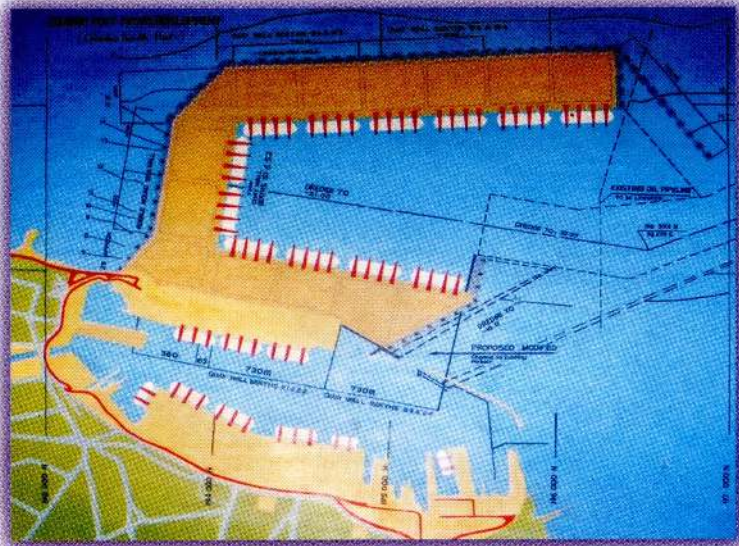
கொழும்புத் துறைமுகத்தின் தோற்றம்

இது சகல நங்கூரதளங்கள் மற்றும் அலை தடுப்புச் சுவர்களைக் கொண்ட கொழும்புத் துறைமுகத்தின் தோற்றமாகும்.



உத்தேச கொழும்பு தெற்கு துறைமுகம்

கொழும்புத் துறைமுகத்தின் எதிர்கால அபிவிருத்தி இப்படத்தில் காணப்படுகின்றது. நவீன ரக கொள்கலன் கப்பல்களைக் கையாளக் கூடிய வகையிலான துறைமுகமொன்றினை அமைப்பதே இதன் நோக்கமாகும்.





கொழும்பு துறைமுக அன்றாட தேவைகளுக்கெற்பு
பாங்குமும் உபகரணம்

நகரும் பாரமுயர்த்தியொன்றின் மாதிரி



றான்ஸ்பர் (நிலையில் நகரும்)
பாரமுயர்த்தியொன்றின் மாதிரி



கண்ட்ரி (நிலையில் மேற்பகுதி நகரும்)
பாரமுயர்த்தியொன்றின் மாதிரி



நடமாடும் பாரமுயர்த்தியொன்றின் மாதிரி



பிரைம் முவர்
வண்டியொன்றின் மாதிரி



மேலும் புதிய பத்தாயிரமாம் ஆண்டின் எதிர்கால சவால்களுக்கு முகம் கொடுக்கும் வண்ணம் தெற்காசியாவின் வர்த்தக கடல் பாதைக்கு உதவும் முகமாக அந்த வலையத்தில் போட்டியுடனான கப்பற் சரக்ககுகளின் போக்குவரத்து மத்திய நிலையமாக கொழும்பு துறைமுகத்தை அமைக்கும் நீண்டகால திட்டங்களை இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரப்பை கொண்டுள்ளது என்பதை இங்கு குறிப்பிடுதல் வேண்டும்.

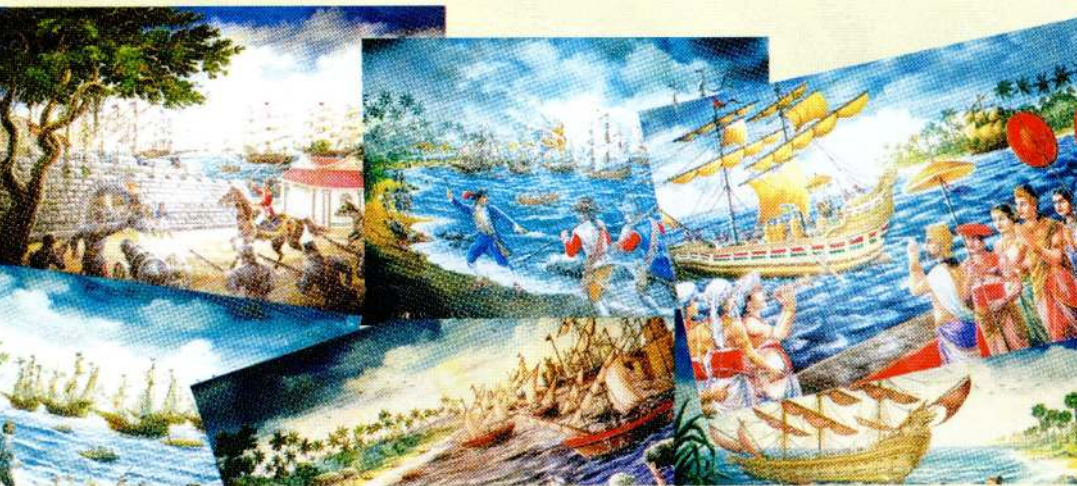
நன்றி-

தயாரிப்பு

நலன்புரி மற்றும் கைத்தொழில் உறவுகள் பகுதி

கொச்சிக்கடை கொழும்பு - 13.

தொலைபேசி இல: 2321387



கடலக நூதனசாலையில் பழமை வாய்ந்த காட்சிகள் அடங்கிய தபால் அட்டை இங்கு பெற்றுக்கொள்ளலாம்



கடலக நூதனசாலை தீர்ந்து வைக்கப்படும்

வாரநாட்களில்

வார இறுதி நாட்களில்

பிரசித்த அரசாங்க விடுமுறை நாட்களில்

10.00 மணிமுதல் 19 மணிவரை

மேலதிக தகவல்களுக்கு

பிரதான முகாமையாளர்

(நலன்புரியும், கைத்தொழில் உறவுகளும்)

இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை

இல - 19, சேர்ச் வீதி,

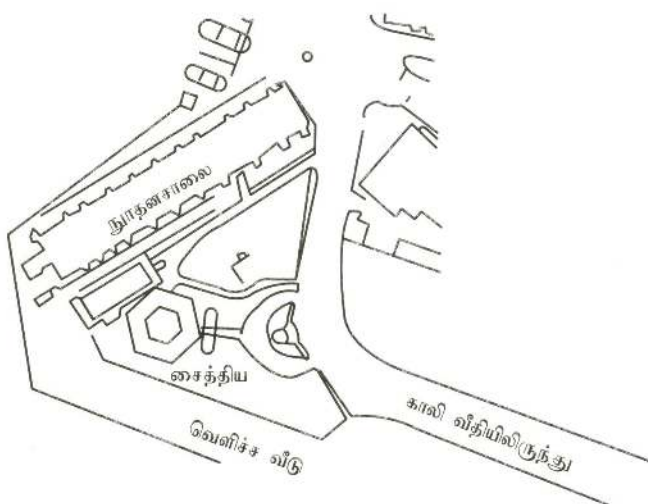
கொழும்பு - 01.

தொலைபேசி இல - 011-2321387

பெக்ஸ் இல - 011-2321387

நூதனசாலை பொறுப்பாளர் - 011-2483538

நூதனசாலைக்கு பிரவேசக்கும் பாதை



இலங்கைத் துறைமுக அதிகாரசபை

இல. 19, சேர்ச் வீதி - கொழும்பு - 01

தொலைபேசி - 94-1-2421201, 2421231

பெக்ஸ் - 94-1. 2440051

வெப்தளம். www.slpa.com/<http://www.slpa.lk>



ශ්‍රී ලංකා මහල බලකොටුව
ශ්‍රී ලංකා තුறைமுக அதிகாரசபை
SRI LANKA PORTS AUTHORITY