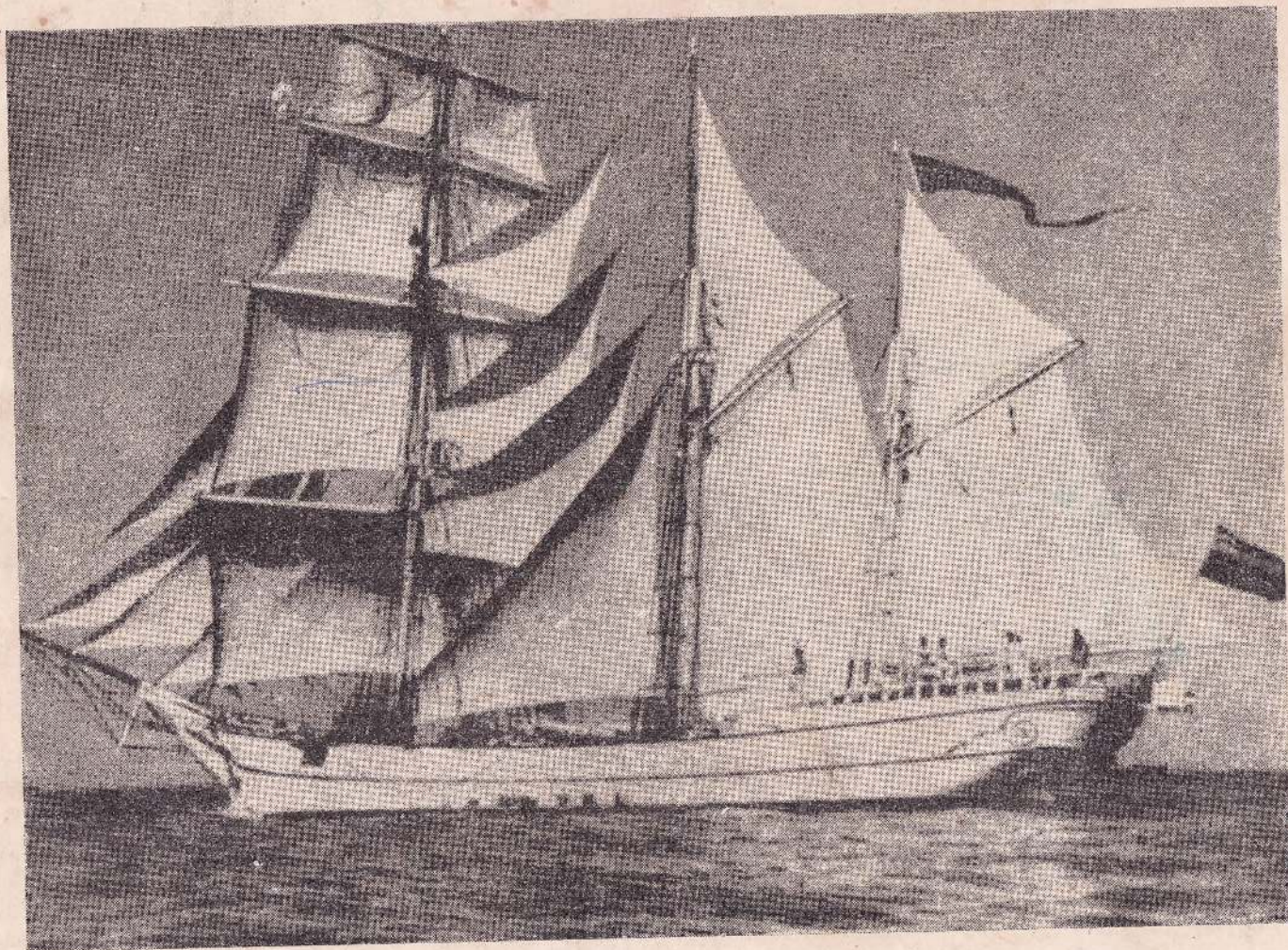


வல்வைக் கப்பலின் அமெரிக்கப் பயணம்



Finnish
VOYAGE TO AMERICA OF VALVAI SCHOONER

“தேமதுரத் தமிழோசை உலகமெலாம்
பரவும் வகை செய்தல் வேண்டும்” என்ற புரட்சிக் கவிஞர்

சுப்பிரமணிய பாரதியாரின் கனவு இன்று நனவாகிவிட்டது ஆம்! முதலாவது உலகத் தமிழராய்ச்சி மாநாடு மலேசியாவில் நடைபெற்ற பொழுது தமிழ் நெஞ்சங்கள் மட்டற்ற மகிழ்ச்சியில் பூரித்தன. தமிழ் உலகமெலாம் பரவ வேண்டுமென்ற பாரதியின் கனவு, நனவாக அம்மாநாடு முதல் மைல் கல்லாக அமைந்துள்ளது. அன்று சங்கம் வளர்த்த தமிழுக்கு ஆராய்ச்சிகள் நடத்துவதன் மூலம், எந்த மொழிக்குமே இல்லாத சிறப்பு இன்று தமிழுக்கு ஏற்பட்டிருக்கின்றது. இதை எண்ணும் பொழுது தமிழ் பேசும் ஒவ்வொருவரும் பெருமையடையவே செய்வர்.

4 வது உலகத் தமிழாராய்ச்சி மாநாடு இன்று யாழ்ப்பாணத்தில் நடைபெறுகின்றது. இம்மாநாட்டைச் சிறப்பிக்க “அன்னபூரணி அம்மாள்” என்ற சிறிய இரட்டைப் பாய் மரக் கப்பலின் மாதிரி உருவொன்றை அமைத்து அலங்கார ஊர்திப் பவனியில் பங்கு கொள்கின்றோம். இக் கப்பல் மரத்தினால் செய்யப்பட்டதும், 120 தொன் நிறையுடையதும், 1000 நெல் மூட்டைகள் மட்டுமே கொள்ளக்கூடிய இச் சிறிய மரக்கலம் தான் அன்று அமெரிக்காவுக்கு வல்வை மக்களால் 1938 ல் கொண்டு செல்லப் பட்டது.

அன்று வல்வை மக்கள் கடலோடி ஈட்டிய சாதனைகளைக் குறிக்கும் இந்த நினைவு மலரை மாநாட்டுக்கு வருகை தந்திருக்கும் அறிஞர்களிடம் கையளிப்பதில் நாம் பெருமகிழ்ச்சியடைகின்றோம். வல்வை மக்கள் உலகமெங்கும் கடலோடி இலங்கையின் புகழை நாட்டியுள்ளார். இதை இலங்கையின் முதலாவது பிரதமர் காலஞ் சென்ற திரு. உ. எஸ். சேனநாயக்காவும் குறிப்பிட்டுள்ளதை மறக்கமுடியாது.

“திரை கடலோடியும் திரவியம் தேடு” என்பதற் கிணங்க வல்வை மக்கள் அன்று தொட்டு, இன்று வரை சிறந்த கடலோடிகளாகவும், கப்பற் சொந்தக் காரர்களாகவுமே இருந்திருக்கின்றனர். “அன்னபூரணி அம்மாள்” போன்ற இன்னும் எத்தனையோ கப்பல்கள் அன்று இந்தியா, பாகிஸ்தான், பர்மா இந்தோனேஷியா, போன்ற நாடுகளுடன் வர்த்தகத் தொடர்புகளில் ஈடுபட்டு வந்தனர்.

எம்மவரின் திறமைகளை நினைவு கூரும் வண்ணம், இன்றைய மாநாட்டுப் பொருட்காட்சிப் பந்தலிலே “ஒரு மாதிரிக் கப்பலை”யும் வல்வை மக்கள் வைக்கின்றனர்.

வல்வெட்டித்துறை
1-1-1974

வல்வை வாசிகள்.

வெளியீடு:-

4வது உலகத் தமிழாராய்ச்சி மாநாட்டு வல்வைக் குழு,
வல்வெட்டித்துறை
தொகுப்பு ஆசிரியர்:- வல்வை. ந. அனந்தராஜ்

N.Anantharaj
B.A (Hons), M.A.
Dip-In-Edu, Dip-In Journ
SLPS, SLEAS

“தேமதுரத் தமிழோசை உலகமெலாம்
பரவும் வகை செய்தல் வேண்டும்”

The fore-going is a verse of the most re-nowned poet and patriot of South India, the late Subramaniya Bharathiyar. Literally it expresses his cherished desire that necessary measures must be taken to ensure that Tamil language be given due prominence all over the world.

True to his prayer and yearning, the inter-national Tamil Research Conference in Malaysia, to start with, was a step towards the realization of his objective. Thereby Tamil language has attained a unique place among the world languages, and every Tamil-speaking person will undoubtedly be proud of same.

The 4th International Tamil Research Conference is being held in Jaffna. The people of Valvettiturai take pride in including as an item in the Grand and Fancy Procession, arranged by the Conference, a small wooden-made schooner representing "Annapoorani Ammal", the famous vessel of a comparatively very small tonnage of only 120 - a capacity to hold a mere one thousand bags of paddy that sailed from Valvettiturai with **local crew** and reached **America** safely in 1938 thus evoking world interest in general and great sensation in the U. S. A. In this Souvenir we given prominence to the adventurous cruise made by the brave and determinate sailors of Valvettiturai and other rare achievements of the people as a whole so that the prominent and learned men of various countries, who have come here as visitors, will have an opportunity to appraise themselves of the existence of such a sea-faring tradition in this part of Ceylon thus contributing in great measure, to the reputation of the country as a whole, as was also passionately mentioned by the first Prime Minister of the country, the late Hon. D. S. Senanayaka.

"One should procure wealth even by braving the waves of the ocean is a proverb in Tamil that is mostly adhered to by the sea-faring community and the ship owners of Valvettiturai. There have been other ships not only of the category of "Annapoorany Ammal" but also big barques of considerable tonnages in the past that were playing between Ceylon, India, Pakistan, Burma, Indonesia, Africa, etc., engaged in the imports of Ceylon.

The people of Valvettiturai deem it a great opportunity to exhibit at this conference a 'model ship' with a view to refresh the memories of today's tradition with the marvellous achievements of their fore fathers.

Citizens Of Valvettiturai

Valvettiturai
1st January 1974.

Edited by: Valvai N. Anantharaj.

Published By

4th International Tamil Research Conference Committee Of Valvai
Valvettiturai

உங்கள் பார்வையில்.....

கிழக்கே ஆனையிறவையும், மேற்கே ஊர்காவந்துறையையும் சமதூரத்தில் கொண்டுள்ள வல்வெட்டித்துறை என்ற இந்தச் சின்னஞ்சிறிய நகரம் கிட்டத்தட்டக் காங்கேசன்துறைக்கும் பருத்தித்துறைக்கும் மத்தியில் அமைந்துள்ளது.

ஒவ்வொரு கிராமமும், ஒவ்வொரு நகரமும் தமக்கென்று சில பரம்பரைக் கோட்பாடுகள், ஆடம்பரமற்ற வாழ்க்கை, வரலாற்றுக் கதைகள் என்பவற்றைக் கொண்டிருக்கின்றன.

ஆம்!..... வல்வெட்டித்துறை மக்களும் அன்று தொட்டு என்றும் கடற் பிரயாணிகளாகவும் கப்பல் கட்டுபவர்களாகவும், ஏன் கப்பல் சொந்தக்காரர்களாகவே இருந்திருக்கின்றனர். வல்வெட்டித்துறைப் பகுதியில் கிட்டத்தட்ட பதினைந்து சைவ ஆலயங்களும், ஒரு கத்தோலிக்க தேவாலயமும் உண்டு.

Spot Light.....

Valvettiturai which lies equidistant between Elephant - Pass on the east, and Kayts on the west and almost mid - way between Kankesanthurai and Point Pedro.

Every town and every village has its own tradition - some homely, some fabulous and Valvettiturai is no exception. The people of Valvettiturai have traditionally been sea - farers, ship - builders and even ship - owners.

About fifteen Hindus' Temples and one Catholic Church are in the area of Valvettiturai-

செலுத்தப்பட்ட கப்பல்

இலங்கையின் மிகப்பழமை வாய்ந்த துறைமுகமான வல்வெட்டித்துறையில் 1930 ம் ஆண்டில் சுந்தரமேஸ்திரி யாரினால் கட்டப்பட்ட 'கப்பலுக்கு அன்ன பூரணி அம்மாள்' என்று பெயர் சூட்டப்பட்டது. இது உள்ளூர் வேப்ப மரத் தைக் கொண்டு அழகுற அமைக்கப்பட்டது. இந்த இரட்டைப் பாய்மரக் கப்பலின் அழகிய அமைப்பையும், அதன் உறுதியையும் எந்த நீரோட்டத்திலும் இலகுவாகச் செல்லும் தன்மையையும் கண்டவர்கள் வியப்படைந்தார்கள்.

அமெரிக்காவின் பிரபல நாவலாசிரியரும் ஆராய்ச்சியாளரும் கடலோடியுமென வர்ணிக்கப்பட்டவருமான திரு. வில்லியம் அல்பேட் ரெபின்சன் என்னும் ஒரு அமெரிக்கர் 1936ம் ஆண்டில் 'அன்ன பூரணி அம்மாளை விலைகொடுத்து வாங்கினார். அவர் இக்கப்பலை வல்வெட்டித்துறையைச் சேர்ந்த திரு. கே. தம்பிப்பிள்ளை என்பவரின் தலைமையின் கீழ் இன்னும் வேறு ஐந்து சகாக்களுடன் அமெரிக்காவுக்கு எடுத்துச் செல்லத் தீர்மானித்தார்.

அமெரிக்காவுக்குப் புறப்படுமுன் திரு. W. A. ரெபின்சன், 'வாக்கர்ஸ்' ஸ்தாபனத்தாரிடம் இருந்து பெற்றுக் கொண்ட 'டீசல்' இயந்திரமொன்றை முன்னேற் பாடாக அக் கப்பலுக்குப் பொருத்தினார். 'அன்னபூரணி' என்ற அக்கப் பலுக்கு திரு. ரெபின்சன் தன் மனைவியின் பெயரான பிறிகன்ரைன் புளோரென்ஸ் சீ. ரெபின்சன்!! என்னும் பெயரை சூட்டினார் இதைத் தொடர்ந்து அவர்களுடைய சரித்திரப் பிரசித்தி வாய்ந்த அந்த நீண்ட பயணம் ஆரம்பமாகியது.

திரு. W. A. ரெபின்சன், அமெரிக்காவில் தங்கி நின்ற பொழுது பிரபல கப்பல் தலைவரான 'டொனால்ட் ஏ. மக்குயிஷ்' என்பவரைச் சந்தித்து அன்னபூரணி அம்மாள் என்ற அக்கப்பல் 'கிறீட்டுக்கு (Crete) வரும் பொழுது அதைச் சந்திக்கும் படி கூறினார், கொந்தளிப்பும், புயலும் நிறைந்த பயங்கரமான மத்திய தரைக் கடலையும் அத்திலாந்திக் சமுத்திரத்தையும் தாண்டும் வரை அக்கப்பலை வழி நடத்து மாறு கூறினார். கப்பல் ஏடரில் இருந்து கிறீட் துறை முகத்தை வந்தடைந்ததும் கப்டன் மக்குயிஷ் அக்கப்பலில் ஏறிக் கொண்டார்.

காப்டன் மக்குயிஷ் நிராவிக்கப்பல்களில் 42 வருட அனுபவமுடைய சிறந்த கடலோடியும் குளோசெஸ்ரின் அதி சிறந்த தலைவர்களில் ஒருவருமாவார். ஆனால் இவர் பாய்க்கப்பலைச் செலுத்துவதில் அனுபவமில்லாதவராகவும் காலநிலை சீராக இருக்கும் பொழுதே எல்லாப் பாய்களையும் விரித்துக் கப்பலைச் செலுத்திய இலங்கை மாலுமிகளைப் பொறுத்த வரையில் பதட்டப்பட்டவராகவும் காணப்பட்டார்.

கப்பல் ஜிபிரேல்டரில் இருந்து புறப்பட்டதும், கப்பல் புறப்பட ஆரம்பிக்கும் பொழுதே அதற்கு அருகாமையில் ஓர் பயங்கரப் புயல் உருவாகியது. கப்பலையே முழுகடிக்கக் கூடிய அளவுக்குப் பெரும் புயல் காற்று பெரும் இரைச் சலுடன் கப்பலை அதன் வழியில் இருந்து 250 மைல்களுக்கு அப்பால் இழுத்துச் சென்றது. வல்வையின் ஆறு மாலுமி

கரும் ஆண்டவனைத் தொழுது கொண்டிருந்தனர். அவர்கள் மீண்டும் ஜிபிரேலர்ரை அடைந்த பொழுது, திரும்பவும் பயணத்தை தொடருவதற்கு அனுகூலமான காற்றெதுவுமில்லை கப்பலில் பொருத்தப்பட்டிருந்த இயந்திரம் பழுதடைந்ததனால் அவர்கள் முழுக்க முழுக்கக் காற்றின் உதவியையே நாடவேண்டியதாயிற்று ஓர் அமெரிக்கச் சரக்குக் கப்பலில் இருந்த மற்றைய அமெரிக்கமாலுமிகள் “அன்னபூரணி அம்மாளில் இருந்த கறுப்பரான இலங்கை மாலுமிகளைக் கண்ட மாத்திரத்தில் இனத்துவேஷ வார்த்தைகளால் கொட்டி ஆர்ப்பாட்டம் செய்தனர். இப்படி ஒரு நிலை இருந்தும் இழுவைக்காக “அன்னபூரணி அம்மாளை” அந்த அமெரிக்க கப்பலுடன் தொடுத்து விட்டனர். ஆனால் அவர்கள் ஜிபிரேலர் துறைமுகத்தை விட்டு அதிகதூரம் நீங்க முன்னரே சரக்குக் கப்பலின் பின் தளத்திற்கு அண்மையில் உள்ள கயிறு துண்டாகியது. இரண்டையும் இணைத்திருந்த தொடுவைக் கயிறு வேண்டு மென்றே வெட்டப்பட்டிருந்தது. அதைத் தொடர்ந்து “புளோரன்ஸ் சி. ரொபின்சன்” என்ற அந்த இரட்டைப் பாய் மரக் கப்பல் அங்கு வீசிய வர்த்தகக் காற்றின் உதவியுடன் அத்திலாந்திக் சமுத்திரத்தில் சிறிது காலம் தான் ஓடியது. இதே காலநிலை அவர்களுக்கு எவ்வளவு காலம் தான் இருக்க முடியும்? திரும்பவும் நடுச்சமுத்திரத்தில் காற்று அவர்களைக் கைவிட்டதனால் எத்தனையோ நாட்களை அவர்கள் வீணே கழிக்க வேண்டி இருந்தது. கப்பலில் வைக்கப்பட்டிருந்த உலோகப் பீப்பாக்களில் சேமித்து வைத்த நீர் கெட்டுக் குடிப்பதற்கு கூடாததாக இருந்தது. உணவு ஒழிந்து அங்கே பற்றுக்குறை நிலவத் தொடங்கியது. ஓரளவு காற்றின் வேகம் குறைய ஆரம்பித்தது 41 நாட்களின் பின் “புளோரன்ஸ் சி. ரொபின்சன்” என்னும் அக் கப்பல் “கெமில்ரனை” [HEMILTON] அடைந்தது. கெமில்ரனை அவர்கள் அடைந்த பொழுது அங்கு, என்றுமே மறக்கமுடியாத ஒரு வரவேற்பு அவர்களுக்குக் காத்திருந்தது.

ஒன்பது நாட்களின் பின் அவர்கள் குளோ செஸ்ரர் நோக்கிப் பயணமாணர்கள். அப்பொழுது இதமான காற்று வீசிக் கொண்டிருந்தது. இக் காற்று, முன்பு கப்பல் அசமந்த நிலையில் கழித்த நாட்களை ஈடு செய்தது. ஆனால் கடல் மட்டம் வரைக்கும் கீழே தொங்கி கொண்டிருந்த மூடு புகார்ப்படலம் ஒரு மாபெரும் ஆபத்தைக் கொண்டு வந்தது. இப் புகார் மண்டலத்தின் காரணமாக பிரிகன்ரைன் விரைந்து வந்து கொண்டிருந்த வேறு ஒரு பாரிய கப்பலுடன் மோதுண்டு நொருங்கக் கூடிய ஒரு நிலை ஏற்பட்டது. காப்டன் மாக்குயிஷ் தனது வளி ஊது குழல்னால் உரத்த சத்தமாக ஊனையிட்டார். கப்பலின் தளத்தில் நின்ற குழுவினர் தம்மால் இயன்ற வரைக்கும் தம் பல மெல்லாய் சேர்த்துக் கத்தினார்கள். ஆனால் எதையுமே உணராதது போல் அப்பாரிய கப்பல் விரைந்து வந்து கொண்டிருந்தது. அவர்களால் வேகமாக வந்து கொண்டிருக்கும் அப்பாரிய கப்பலின் உயரமான பாய் மரங்களையும், அதன் பக்கங்களையும் அவதானிக்க முடிந்தது. அப்படியிருந்தும் அந்த வேளையில் அவர்கள் ஒன்றும் புரிய முடியாத ஓர் அவல நிலையில் தவித்தனர் இரண்டாவது தடவையாக மீண்டுர் இலங்கைக் குழுவினர் ஆண்டவனைப் பிரார்த்தித்தனர். கண்ணிமைக்கும் நேரத்தில் சில அங்குல இடைவெளியில் அக்கப்பல் விலகிச் சென்றதால் தெய்வாதீனமாக “பிரிகன்ரைன்” மயிரிழையில் உயிர் தப்பியது.

இப்படிக் கடல் கொந்தளிப்பில் இருந்தும் எத்தனையோ அபாயங்களில் இருந்தும் தப்பிய “பிரிகன்ரைன் புளோரன்ஸ் சி. ரொபின்சன்”, அமெரிக்காவின் பிரசித்த வாய்ந்த குளோசெஸ்ரர் துறைமுகத்தை அடைந்தது.

திரு. வில்லியம் அல்பேட் ரொபின்சன் கப்பலில் வந்த இக் குழுவை அமெரிக்காவின் மிகப் பெரிய நகரங்களில் ஒன்றான ‘நியூயோர்க்’ நகருக்கு அழைத்துச் சென்றார். அங்கு அவர்களை மிக உயர்ந்த கட்டிடத்தில் அமைந்துள்ள

தான் “சென். மொறிற்ஸ் ஒன் தி பார்க்” என்ற நவீன வசதிகள் படைத்த ஹோட்டல் ஒன்றில் தங்குவதற்கு வசதிகள் செய்து கொடுத்தார். அங்கு அவர்கள் அரச விருந்தினர்களாகவே கௌரவிக்கப்பட்டனர்.

உள்ளூர் மரமான வேப்பமரத்தில் செய்யப்பட்ட அக்கப்பல் பலரின் கவனத்தை ஈர்த்தது ஆயிரக்கணக்கான அமெரிக்கர்கள் இரவென்றும் பகலென்றும் பாராது அதில் ஏறிப் பார்வையிட்ட வண்ணமே இருந்தனர். சில சமயங்களில் வேட்டியுடுத்த மாலுமிகள் தியானத்திலும் ஆழ்ந்திருப்பதை அவதானித்த மக்கள் ஆச்சரிய மடைந்தனர்.

அவர்கள் அங்கிருந்து நீராவிக்கப்பலில் சிங்கப்பூர் வழியாக இலங்கை திரும்பினர். பின் அவர்கள் இலங்கை அரசு கடற்படைப் பிரிவின் தொண்டர்களாகச் சில காலம் பணியாற்றினர்.



அத்திலாந்திக் அரசன்

கிட்டத்தட்ட 100 வருடங்களுக்கு முன்பு 12,000 தொன் நிறையுடைய “பிறிக் அத்திலாந்திக் அரசன் என்ற இக் கப்பல் இங்கிலாந்தில் செய்யப்பட்டது இது ஒரு ஆங்கிலேயே வர்த்தக நிறுவனத்திற்குச் சொந்தமானதாகும். இக் கப்பல் திருகோணமலைக்கு அருகாமையில் மூழ்கிய பொழுது, அதை மீண்டும் மிதக்க விடுவதற்காக அக் கப்பலின் ஆங்கிலேய உரிமையாளர்கள் தம்மால் இயன்ற மட்டும் முயற்சி செய்தனர். எவ்வளவோ முயன்றும் கப்பலை மீட்பதில் மாபெரும் தோல்வி அடைந்தனர். மனம் தளர்ந்து போய் இருந்த நிலையில் அவர்களுக்கு உதவ முன்வந்தார் ஒரு கனவான். வல்வெட்டித்துறையில் உள்ள கப்பற் சொந்தக் காரர்களில் ஒருவரான திரு. தி. வெங்கடாசலம் என்பவர் அக்கப்பல் மூழ்கிய நிலையிலேயே அவர்களிடம் இருந்து விலைக்கு வாங்குவதாக உறுதியளித்தார். அந்த ஆங்கிலேய நிறுவனமும் பெருமகிழ்வுடன் அவருக்கு அக்கப்பலை விற்றது. அக்கப்பலைத் தன் முயற்சியால் மீண்டும் மிதக்கவிட்டுத் தன் சொந்தச் செலவிலேயே அக்கப்பலைத் திருத்திப் புதுப்பித்து ஓடவிட்டார் அவற்றின் மூலம் கிடைத்த வருமானத்தையும் பொதுமக்கள் சிலரின் அன்பளிப்புக்களையும் கொண்டு வல்வெட்டித்துறையில் அவர் ஒரு சிவன் கோவிலைக் கட்டினார். அதுதான் இன்றுள்ள வைத்தீஸ்வரன் கோவில் ஆகும்.

1938 ஓகஸ்ட் 2ம் திகதி வெளியாகிய அமெரிக்கத் தினசரியான போஸ்ட்ரன் குளோப் என்ற பத்திரிகையின் முற்பக்க செய்தியாக வல்வெட்டித்துறை பற்றிய கதையை, அதன் நிருபர் திரு. நாட். ஏ. பரோஸ் என்பவர் எழுதியிருந்தார்.

போஸ்ட்ரன் குளோப் - ஓகஸ்ட் 2, 1938.

“யோசெப் கொண்டுட்” எழுதிய “மலாயா தேசத்துக் கடலோடிகள்” என்னும் கதையின் ஓர் அத்தியாயத்தில் வர்ணித்தது போல், ஆர்வமிக்க மாலுமிகள் 89 அடி நீளமுள்ள “புளோறன்ஸ் சி. ரெபின்சன்” என்னும் கப்பலில் இன்று வந்து, “போஸ்ட்ரன்” துறைமுகத்தையடைந்தனர். இந்த ரகக் கப்பல்களில் பாய்களின் உதவியுடன் மாத்திரம் மேற்குச் சமுத்திரத்தை கடப்பது இதுவே கடைசித் தடவையாக இருக்கும்.

ஏழு குளோசெஸ்ரர் நகர மாலுமிகளையும், ஐந்து இந்துக்களான இலங்கையரையும், தாடி வளர்த்த இளம் அமெரிக்கக் கடலோடி ஒருவரையும் கொண்ட பிறிகன்ரைன் ஆனது ஜிபிரோல்ரில் இருந்து 'பேர்முடா' வழியாகப் புறப்பட்டு ஐம்பது நாட்களின் பின் மதியவேளையில் இத் துறைமுகத்தை அடைந்தது.

பெருமை வாய்ந்த பல வருகைகளைக் கண்ட பிரசித்தி பெற்ற இத்துறைமுகமானது நூறு வருடங்களாகக் கண்டிராத அளவுக்குப் பெருந்தொகையான கப்பற் தலைவர்களையும், படகோட்டிகளையும் உல்லாசப் பிரயாணிகள் முதலானோரையும் கண்டு களிப்பதற்கெனத் தன் பால் கவர்ந்தது அக் கப்பல். அந்தப் பாய்மரக் கப்பல் தூரத்தில் நிற்கும் பொழுதே, அதனைக் கண்ணுற்ற கரைப்பாதுகாப்பு அவதானிகள் உடனே நகரத்திற்குச் செய்தி அனுப்பினர் வெறுங்காலுடன் பாய்மரங்களில் விரைவுடன் ஏறிடும் இந்துக்களை, அங்கு குழுமி நின்ற மக்கள் மிக வியப்புடன் அவதானித்தனர்.

அவர்கள் கதை:

அது தீவை விட்டுப் புறப்பட்டு உள் துறைமுகத்தை வந்தடைந்தது. வாழ்த்துத் தெரிவிப்பதற்காகச் சுமார் இருபது படகுகள் அப் புதிய கப்பலின் மருங்குகளைச் சென்றடைந்தன. 1840 ம் வருடத்து பிரித்தானிய சண்டைக் கப்பலை யொத்த இக் கப்பல் எட்டுவருடங்களுக்கு முன் இலங்கையில் செய்யப்பட்டு அங்கிருந்து புறப்பட்டு இரண்டு வருடங்களின் பின் இத்துறைமுகத்தை வந்தடைந்திருக்கின்றது. கடலோடிகளின் நகரான வல்வெட்டித்துறையில் இருந்து இக் கப்பலில் புறப்பட்ட ஆறு மாலுமிகளுள் ஒருவர் மாத்திரம் இடையில் வீடு திரும்பினார்.....”

The renowned Tamil and Sanskrit scholar and Poet, Srimath S. Sivaprgasa Pandithar of NeerVely has born spontaneous testimony to the ancient Religio - Cultural heritage of Valvettiturai in the “Kalaivenba” he had written in 1892 from which we quote the first few lines.

“செந்தமிழின் மங்கை சிறந்துகுடி கொண்டுமகிழ்
வந்தவியாழப் பாணம் வடபுடையில்—முந்துசிவ
புண்ணியமே யாசாரம் பூண்டு வழிவழியே
மண்ணில் விளங்கும் வளர்சைவ—நண்ணுகின்ற
வல்வை நகர்.....”



வல்வெட்டித்துறையின் கடலோடிகள்

'வல்வை' என்னும் அழகிய பெயருடைய "வல்வெட்டித்துறை" இன்று மக்களால் நன்கு பரிசீலிக்கப்பட்ட ஒரு இடமாகும். வல்வெட்டித்துறை மக்கள் அன்று தொட்டுப் பல நாடுகளுடன் தொடர்புடையவர்களாக இருந்தமையினால் பிறநாட்டு நாகரீகங்களை உடையவர்களாகவும், இவர்கள் இறை பக்தியிலும் குறையாதவர்களாய் இருப்பதையும் காணலாம்.

இற்றைக்கு 700 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு வல்வை வாசிகள் பல படகுகள், தோணிகள் அமைத்தும் அழகடல் ஓடியும் வியாபாரிகள் பலரும் வசித்து வந்தமையால் கப்பலோட்டிகளாயிருந்து வந்தார்கள்' இக்காரணங்களால் இந் நாட்டரசர்களும், இந்திய அரசர்களும், அதன் பின் ஒல்லாந்தர், போத்துக்கேயரும் பின்பு பிரித்தானியர்களும் எம் மவர்களைக் கௌரவித்து வந்ததுடன் பல இந்திய, பிரித்தானிய மாலுமிகளிடம் 'மாலுமி சாஸ்திரம், வான சாஸ்திரம்' நாவாய் சாஸ்திரங்களையும் கற்றுணர்ந்து காலப்போக்கில் பெரும் மரக் கலங்களையும் செய்து ஓடியதுமல்லாமல் இந்தியா, பர்மா, மலாயா, இலங்கையர் பலருக்குச் சொந்தமான பாய்க்கப்பல்களையும் எம்மவர்கள் பொறுப்பேற்று ஓடி வாணிபம் செய்து பொருளிட்டி கப்பல் சொந்தக்காரர்களுக்குப் பெரும் செல்வத்தை ஈட்டிக் கொடுத்திருக்கின்றார்கள்.

முதலாம் மகாயுத்தத்தின் முன், கணிசமான 300 தொன்னுக்குட்பட்ட மரக்கலங்கள் நூறு வரை ஓடியது. பின்னர் இரண்டாம் உலகமகாயுத்தம் ஆரம்பிக்கச் சில காலங்களுக்கு முன் 300 தொன் நிறைக்கு மேற்பட்ட கப்பல்களும், அதற்குக் குறைந்தவைகளுமாக 150 மரக்கலங்களை, எம்மவர்கள் வழிகாட்டிப் பல நாடுகளுக்கு யாத்திரை செய்து வந்துள்ளார்கள்.

எம் மூரவர்கள் எங்களுர் சொந்தக் கப்பல்களையும், இந்தியாவில் உள்ள அதிராம்பட்டினம், நாகப்பட்டினம், மதராஸ், பந்தேர், காக்கிநாடா, கல்கத்தா, சிட்டாகொங், இரங்கூன் மோல்மேன், பினாங்கு, இலங்கையிலுள்ள காலி, தொடந்துவை, வேருவலை ஆகிய ஊரைச் சேர்ந்தவர்களுடைய கப்பல்களையும் செலுத்தியுள்ளனர்.

எம்மூவரில் உள்ள கப்பல் முதலாளிகளில் திரு. வ. வ. இராமசாமிப்பிள்ளையும், ம. நடராசா உபாத்தியாயரும், தண்டையல்களில் சிவசுப்பிரமணியம், காத்தலிங்கம், சிங்காரவேல் இப்படியானவர்கள் இன்றும் உள்ளனர்.

இரண்டாம் உலக மகாயுத்தத்தின் பின் தொடர்ந்து வந்த அரசாங்கங்கள் வல்வெட்டித்துறையில் இருந்து வந்த கப்பல் கட்டும் தொழிலை ஊக்குவிக்காமல் இறக்குமதி, ஏற்றுமதி வர்த்தகர்களை வீழ்த்திய அரசு, கூட்டுத்தாபனங்களையும், அரசுக்கு ஆதரவான சிலரையும் வியாபாரத்தில் ஈடுபடுத்தியதுமன்றி, பிறநாட்டுக் கப்பல்களிலேயே ஈழத்துப் பொருட்களை ஏற்றி இறக்கியது. இதனால் வல்வெட்டித்துறை மக்கள் வாழ வழியின்றி வறுமையில் வாடினர். ஓடிக்கொண்டிருந்த கப்பல்களும் அழிந்து போக, சட்ட விரோத வியாபாரங்களில் ஈடுபடவேண்டி நேரிட்டது. பிழைப்

புக்கு வேறு வழியில்லாத கடல் தொழிலாளர்களும் இதே தொழிலை மேற்கொள்ள வேண்டியிருக்கின்றது. இக்காலங்களில் பலர் படித்து அரசாங்க உத்தியோகங்களிலும், சிலர் வெளிநாட்டுக் கப்பல்களிலும் வேலை செய்கின்றார்கள்.

வல்வை வாசிகள் கடலோடிகளாக இருந்தமையினால் வேறு பயிர், கமம் ஆகிய தொழில்களைச் செய்யப் பழகவில்லை. அத்துடன் நெருக்கமாக இருந்து பழகியவர்கள் ஊரை விட்டுப் பிரிந்து வாழவும் பழகவில்லை. ஆகவே கடலை அண்டி வாழ்ந்து அரசினரின் எதிர்ப்புக்கு ஆளாகின்றனர் இந்நிலை மாற வேண்டுமானால் அரசாங்கமும், வசதியுள்ள பெரும் செல்வர்களும், இன்றைய வல்வையின் கப்பலோட்டிய பரம்பரைக்கு நேர் வழியைக் காட்ட வேண்டும். இதற்குச் சில கப்பல்களை வாங்கி இவர்களிடம் கொடுத்தும், வல்வை வாசிகளை இலங்கைக் கப்பல் கூட்டுத்தாபனத்தில் வேலைக்கமர்த்தியும், வெளிநாட்டுக் கப்பல்களில் போக வசதிகளை ஆக்கிக் கொள்வதும் அவசியம். இதனால் எம்மூரவர்கள் செய்யும் சட்ட விரோத வியாபாரம் குறைந்து அற்றுப்போகும். இப்படிச் செய்வதால் அரசாங்கம் இதற்காகச் செலவிடும் பணத்தையும், வெளிநாட்டுக் கப்பல்களுக்குக் கொடுக்கப்படும் கூலிகளும், அன்னியச் செலாவணியும் மிச்சமாகும்.

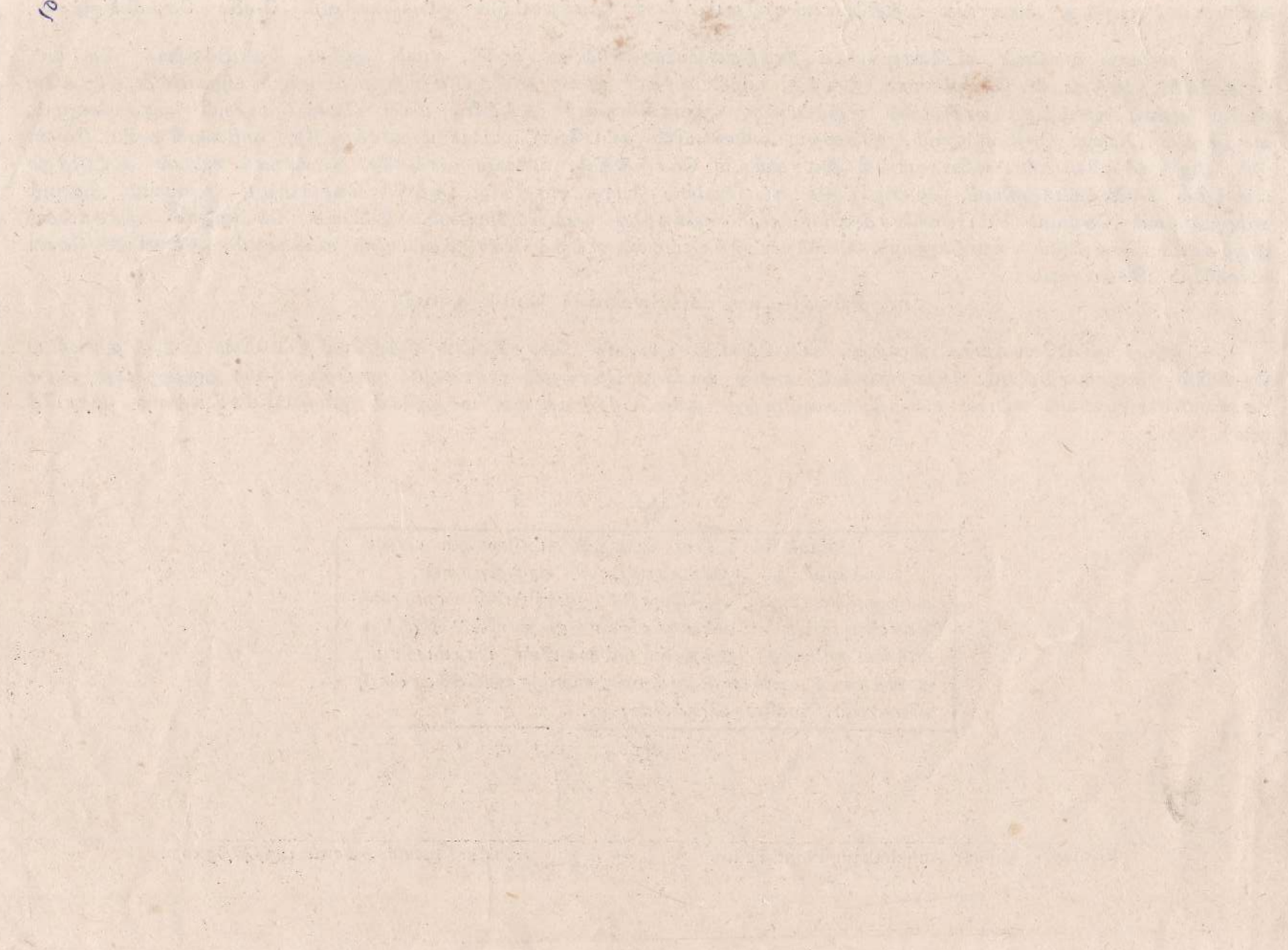
எழுதியவர்:- அரு. அம்பலவாணர் கப்பல் தளபதி.

இவர் கப்பலோடியாக இருந்து, கப்பலோட்டி பயிற்சிச் சோதனையில் சித்தியெய்திப் பின் பிரித்தானிய நேவியில் சேவையாற்றியும் 'ஆனந்தவல்லி' என்ற மரக்கல சொந்தக்காரராகவும், தளபதியாகவும் இருந்து பின் அரச சேவையில் இழுவைக் கப்பல் தளபதியாகவுமிருந்து இளைப்பாறி வல்வை மாலுமிகள் நலன்புரிச்சங்கத்தை ஸ்தாபித்தவர்.



இம்மலரில் உள்ள பொதுக் கட்டுரைகள் யாவும் வல்வை. ந. அனந்தராஜ், ச. காந்திதாசன், ந. நகுலசிகாமணி, ஆகியோரின் தயாரிப்பில் உருவாகிக் கொண்டிருக்கும் "வல்வை வரலாற்று நூலில்" இருந்து எடுக்கப்பட்டது. இந்நூல் வல்வையின் பாரம்பரியம், கலாச்சாரம், பண்பாடு ஆகியவற்றைத் தாங்கிக்கொண்டு விரைவில் வெளிவரவிருக்கின்றது.

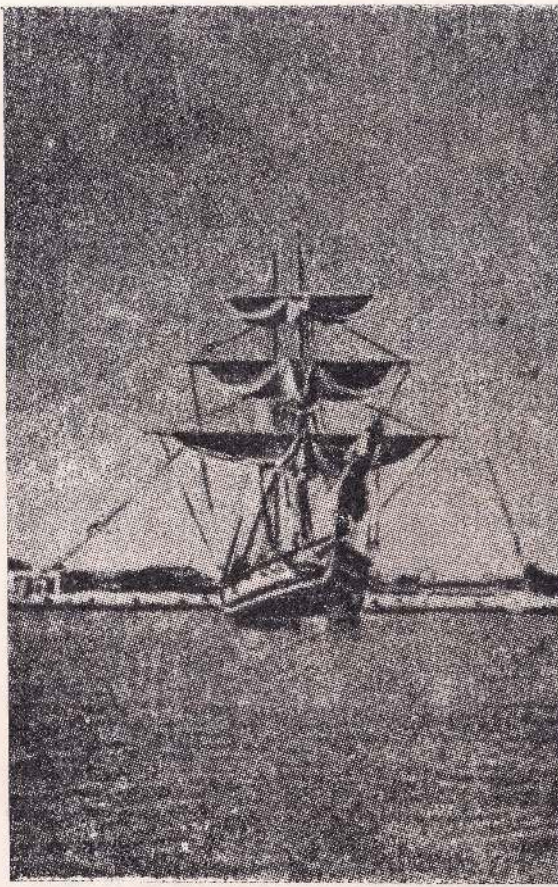






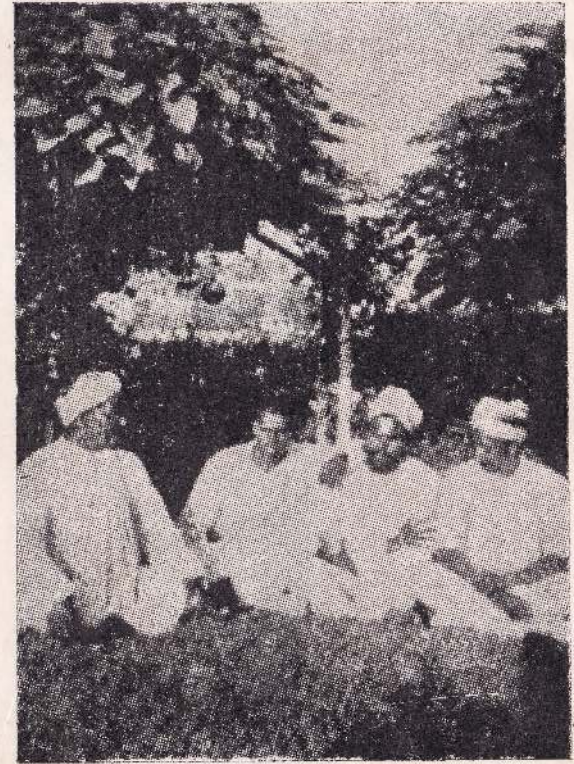
“ அன்னபூரணி அம்மாள் ” கப்பலை வாங்கிய அமெரிக்காவின் பிரபல
நாவலாசிரியரும் சிறந்த கடலோடியுமான
திரு. வில்லியம் அல்பேட் ரொபின்சன்.

**The Famed Author and Sea-Rover Mr. William Albert Robinson
of America who bought the schooner “ Annapoorani Ammal ”**



அன்னபூரணி அம்மாள் கப்பல் சூயஸ்
கால்வாயினூடாக அமெரிக்காவை நோக்கிச்
செல்கின்றது.

“ Annapoorani Ammal ”
in the Suez-Canal on its Voyage
to the U. S. A.



தண்டையல் திரு. கே. தம்பிப்பிள்ளையும்
அவரது வல்வெட்டித்துறைச் சகாக்களும்
நியூயோர்க்கில் உள்ள “ சென்ற். மொறிற்ஸ்
ஒன்-தி-பார்க்கில் ” உரையாடுகின்றனர்.

Tindal Mr. K. Thambipillai and his mates
of Valvettiturai are holding their oriental
Conference in The St. Meritz on the Park
at New York (Ipswich)

The Ship which Sailed From VALVETTITURAI to AMERICA

13

The ship named "**Annapoorany Ammal**" which was built by **Mr. Sundara Mestrai** of **Valvettiturai** in **1930**.

In 1936 **Mr. William Albert Robinson** of America who described as a famous auther, explorer and sea rover bought schooner "**Annapoorany Ammal**" and captained by **Mr. K. Thambipillai** and his five mates and decided to take her to America.

Mr. W. A. Robinson renamed the vessel "**Brigantine Florence C: Robinson**" after his wife, fitted a diesel engine from Messrs Walker & Sons as an Additional Precaution and set sail.

After she reached Aden the Schooner's voyage continued till Grete, where they were joined by captain Donald **A. Mccuish** who had flown out there to pilot the schooner through the treacherous mediterranean and the Atlantic

Caption Mccuish was a fine seaman with 42 years service in steamers and one of Gloucester's saltiest and best known skippers. But he had no experience of sailing ships and was too nervous for the Ceylonese Crew who, reached their ship with full sails when the wind was favourable. The captain in turn thought this was highly dangerous sailing.

Although Mr. K. Thambipillai continued to be the master of the ship he had to be guided by the advice of captain Mccuish but one of his racing mates found no adventure in such a journey and left the ship at Gibraltar. He was replaced by an American youth.

A terrific storm broke near Gibraltar and the ship was driven 250 miles off course. When they returned to Gibraltar again they found, they could not get a sport of wind to sail. The vessels "engine" was out of order and they had to depend entirely on the elements.

The skipper of a big American frighter agreed to give them a tow, but when the sailors saw the Ceylonese crew and the stars and strips flying, they shouted vile remarks at the "niggers". Eventually they got the tow alright, but they had not cleared the harbour when the hawser broke close to the freighters after-deck. The hawser had been deliberately cut.

Out in the Atlantic, they stayed with the trade winds. But after a few days the winds failed them again in mid-ocean and for days on end they idled. The water became too rusty for drinking and the food ran law.

Caption Mccuish made for Bermuda carrying every inch of sails to catch the whispers of wind. After 41 days they reached Hamilton and walked into a reception they could never forget.

They got under way for Gloucester nine days later and picked up a wind that did much to make up for the black days in the doldrums. But a soupy fog hanging low nearly landed them in disaster the brigantine having a narrow escape from being cut down by a trans Atlantic liner.

Captain Mccuish blew stentorian blast on his mouth foghorn and the crew in the yards shouted vigourously. They could see the towering masts, and even the sides of the liner cleared the Brigantine by inches and went her way without a sign of recognition.

Once in America, Mr. Robinson took the party to New York and found them lodging in a skyscraper hotel, "St. Moritz on the Park."

The ship which was built of the local timber "Margosa" attracted a great deal attention and thousands boarded it. Some times they found the Ceylonese crew (dressed in Verti) in meditation.

They returned to Ceylon by steamer, with their pockets full. Here they joined the Ceylon Royal Navel Volunteer Regiment and served for a few years.



In 1938 Valvettiturai hit the head lines of the "BOSTEN GLOBE" an American daily, which in its issue of August 2nd carried this front-page story reporter Nat A. Barrows.

The Bosten Globe August 2, 1938

Voyage Ended by Brigantine

Hare Spectacle Provided By Arrival From Ceylon.

By. Nat. A. Bartows

GLoucester Aug. 1. like a chapter straight from one of the Malay Sea Stories of Joseph Conrad, a picturesque crew of square vigger sailers came reaching into the Port before a quartering breeze to-day aboard the 89 feet brigantine Florance C. Robinson - Last windship of her kind in all probability, that will ever cross the Western Ocen under canvas alone.

Bringing a tale of storms, doldrums, thirst, short ration and near collision, the trim little brigantine's company of seven a grizzled old Gloucesterman, **five turbaned, beskirted Ceylonese Hindus** and a youthful bearded American adventurertied up alongside a waterfront dock at noon 50 days out of Gibraltar via Bermuda.

This famous port which has seen many a colourful arrival in its day, turned out skippers, doryman, 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.

Their Story

As she worked past the island and stood up for the inner harbour a score of boats reached out in greeting. She has been two years reaching her from Ceylon, where she was built eight years ago on the lines of a British brig-of-war of the 1840 period. Six Ceylonese from the sea fearing town of Valvettiturai came out with her, and only one has returned home



THE ATLANTIC KING

About 80 years ago Brig "Atlantic King" said to be 12000 tons, built in England and owned by an English Firm founderd near Trincomalee. The English owners tried their best to re-float it but failed in all their attempts. One of the ship-owners of Valvettiturai Sri. T. Vengadasalam of beloved memory, offered to purchase the ship in the founderd condition, the English firm gladly accepted the offer and sold the ship to him. He had it refloated. repaired it and made his money with it, supplemented with donations, he built the local Sivan Temple. He died only 58 years ago and his feat is described in one of the verses composed in his honour and sung at the time of the Anthieshty ceremony.



SEA - FARERS OF VALVETTITURAI

"Valvetiturai" popularly known its Pet name 'VALVAI'. Even in spite of its grandeur as a town with the ablert and daring seaman for ages due to lack of state patronage and recognition the experienced and able seaman have been driven to take smuggling as a vocation to eek out an exsistence. Valvai has the pride of being the only town in Sri Lanka which produced the best of Ocean faring vessals and had a large band of Thandaring (sea captain) and marieners till the end of the 2nd world war.

16 For over 700 years the Glorious men of Valvai were builders and owners of a variety of sailing vessels with sea routes to various parts in the Bay of Bengal, Arabian Sea, Indian Ocean, etc, and were the best mariners in this part of Sri Lanka. They were encouraged, patronised and honoured by Kings of Ceylon and India. The mariners of Valvai added to their by learning marine navigation, astronomy, ship building and other techniques from the better mariners of India and Britain. Not only did they man the vessels owned by merchants of Valvai but also commanded and named those belonging to merchants of many Indian Ports, Burma Ports, Malayan Ports and of Beruwala, Dodinduwana and Galle.

Before the first world war Valvai possessed more than one hundred schooners, Brigs, Barques and Barquentines of ocean faring up to a capacity of 300 tons.

After the first world war and just before the 2nd world war their fleet of vessels doubled itself, most of these vessels carried merchandise between ports of Sri Lanka and those of India, Burmah, Malayasia, Arabia and East-Indies.

Such able mariners are today uncared of by the state. They are so used to sea that they lack any experience in cultivation and are unable to take to farming. The idle brain because the workshop of the Devil these frustrated and unemployed mariners took to smuggling as a last resort to their acquaintance with the sea. This trade has in the course of time become so lucrative and prosperous that Valvai has become a smugglers port, latter so many smuggling ports have come up. Any form of smuggling in International but the members of Valvai had no other alternative but to take to it today the Government of Ceylon spending vast amount of foreign and local money to combat smuggling in the country this is the negative approach to eradicate smuggling.

The young and growing mariners should be encouraged by the Government. A small of mariners of Valvai have now joined foreign merchant vessels and are bringing into Sri Lanka a considerable foreign exchange.

The Government of Ceylon must encourage these young mariners and employ them in the vessels owned by the Shipping Corporation of Sri Lanka and absorb them open ways for them to get foreign ships.

The ship building talent, can even now be commended as the seafaring one of any built in other parts of Ceylon.

The author of this article started sea life as a seaman on a Barque passed mate exam and joined British admiralty then passed master mariner exam, while admiralty bought one admiralty vessel of Sch. "Anandavally". Then joined the Ceylon Government Service as mate and master of Port commission. He is president and Instructor of Valvai seamans welfare association.

Ar. Ambalavaner.

(Master Mariner)



The General Articles of this Souvenir are taken from the "Valvai Historical Magazene which is Being written by Valvai N. Anantharaj, S. S. Kanthithasan, N. Nagulasigamany. Contents of this Magazene are the own tradition, Culture and fabulous of Valvettiturai."



ஒரு சொல் கேளீர்.....!

யாழ்ப்பாணத்தில் நடைபெறும் 4-வது உலகத் தமிழாராய்ச்சி மாநாட்டுக்கு வருகை தந்த அறிஞர்களாகிய உங்களுக்கு வல்வை மக்களாகிய நாம் ஒரு தேநீர் விருந்தை அளிப்பதில் பெருமையடைகின்றோம். எமது அழைப்பை ஏற்று எம்முடன் சில மணிநேரம் உறவாட இயைந்த உங்களுக்கு வல்வை மக்களின் நன்றி என்றும் உண்டு!

இம்மலரைக் குறுகிய காலத்தில் சிறந்த முறையில் அச்சிட்டு உதவிய குமார் அச்சக உரிமையாளர், ஊழியர்கள் அனைவருக்கும் வல்வை மக்களின் சார்பில் நன்றியைத் தெரிவிக்கின்றோம்.

தெனியம்பை,
வவ்வெட்டித்துறை.

வல்வை மக்களுக்காக,
வல்வை ந. அனந்தராஜ்.
தொகுப்பாசிரியர்

A Word to You.....!

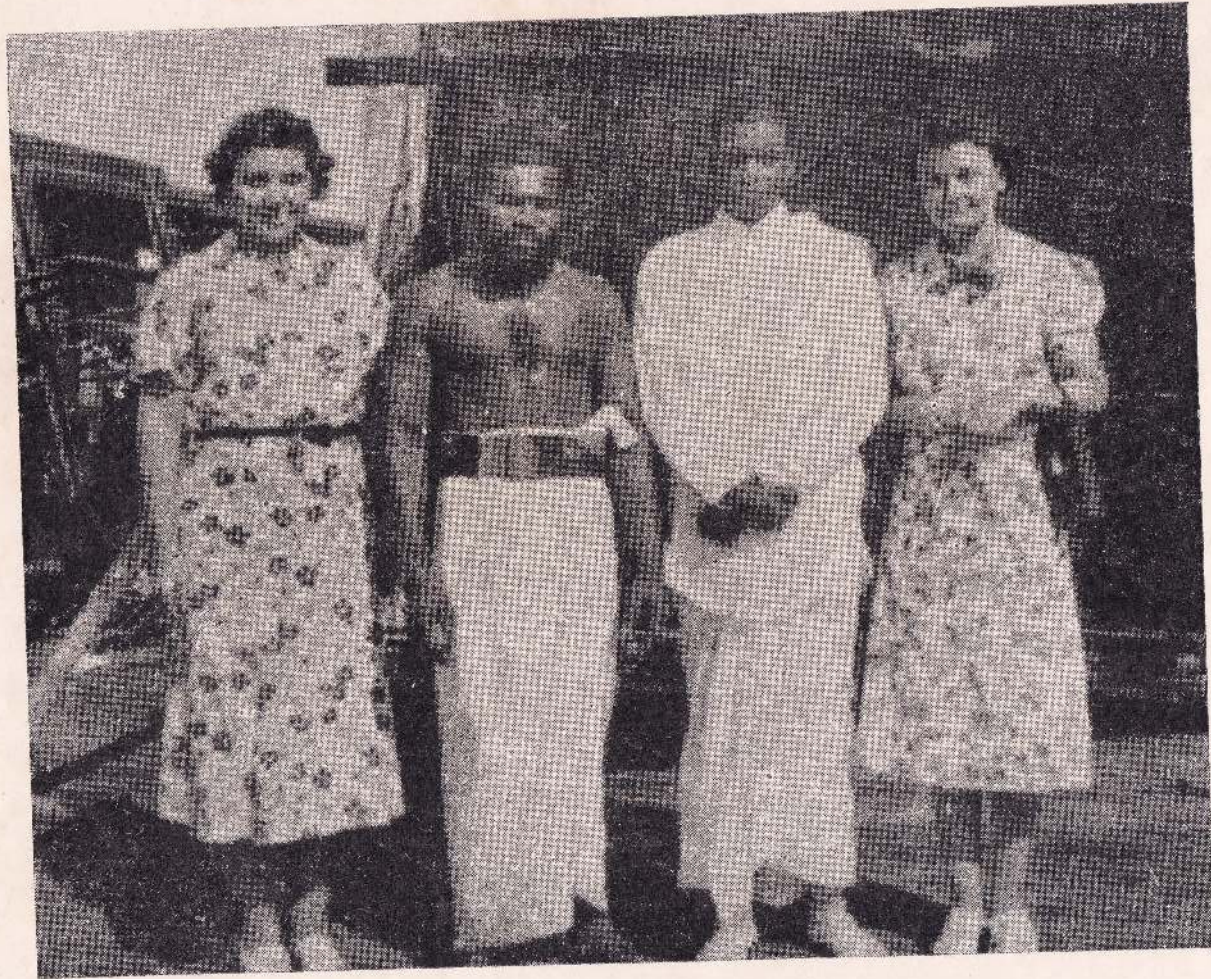
The people of Valvai is proud of entertaining you all learneds who took part in the 4-th International Tamil Research Conference held at Jaffna. People of Valvai are allways greatful to you for accepting our invitation and be present at our place

We thank on behalf of the people of Valvai the prop. Cumar Achchakam and the staff for printing this Souvenir in a very short time.

Theniambai,
Valvettiturai.

Valvai. N. Anantharaj
for the People of Valvettiturai.

நியூ யோர்க்கில் திருமதி. புளோரன்ஸ் சி. ரொபின்சன், செல்வி. டொனால்ட் மக்குயிஷ் ஆகியோருடன்
வல்வை மாலுமிகள்.



Valvettiturai Sailors with Mrs. Florence C. Robinson and Miss. Donald Mccuish at New York.

