



வல்லிவட்டித்துறையிலிருந்து  
இவெரிக்காவரை

கப்பலோட்டிய  
தமிழர்கள்

ராஜகோபால்

ச.எ.எ.



வல்வெட்டித்துறையிலிருந்து  
அமெரிக்கா வரை  
கப்பலோட்டிய தமிழர்கள்

லண்டனிலிருந்து  
ராஜகோபால்

தமிழன் பப்ளிஷர்ஸ்

THAMILAN PUBLISHERS  
38, MOFFAT ROAD  
LONDON SW17 7EZ  
ENGLAND.

First Published in Great Britain  
November 1991 by E.K. RAJAGOPAL

© ALL RIGHTS RESERVED

FRONT COVER BY **MANIAM SELVEN** (MADRAS)

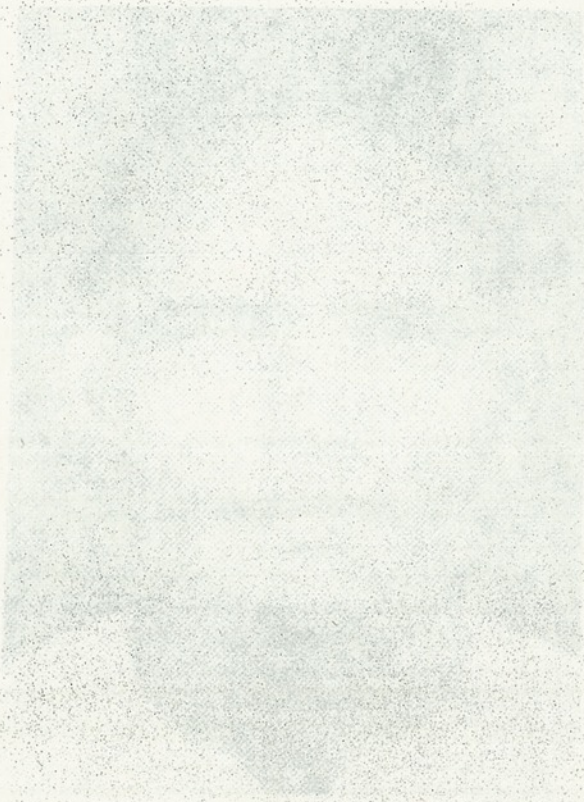
தமிழ்நாடு  
பாபாசுவிஜா

- ★ VALVETTITURAI SEA FARERS SAIL  
FOR US. (வல்வெட்டித் துறையிலிருந்து  
அமெரிக்கா வரை கப்பலோட்டிய தமிழர்கள்)  
BY E.K. RAJAGOPAL ★ 38, MOFFAT ROAD, LONDON SW17 7EZ, U.K.
- © Published by THAMILAN PUBLISHERS 38, MOFFAT ROAD,  
LONDON SW17 7EZ.
- ★ TYPESET: VERSATILE FOTOSSET PTE. LTD. MADRAS - 34.
- ★ PRINTED BY **KAANTHALAKAM**, 834, ANNA SALAI, MADRAS-2. Phone: 834505

THAMILAN PUBLISHERS  
38, MOFFAT ROAD  
LONDON SW17 7EZ  
ENGLAND



நான் பிறந்து  
 தவழ்ந்து எழுந்து  
 விழுந்து அளைந்து  
 விளையாடி  
 சொந்தங்களோடும்  
 பந்தங்களோடும்  
 வாழ்ந்த  
 அந்தத் தமிழீழச்  
 சிற்றுாரான  
 வல்வெட்டி என்ற  
 மண்ணுக்கு  
 என்னை மைந்தனாக்கி  
 என் மனதில்  
 மெளனமாக நிலைத்திருக்கும்  
 என் தந்தை  
 வ.இ. குமாரசாமி  
 என்ற நான் வணங்கும்  
 தெய்வத்துக்கு  
 இந்நூல்  
 சமர்ப்பணம்



தலைநகரம்  
 கி.மு. 3000  
 கி.மு. 2000  
 கி.மு. 1000  
 கி.மு. 500  
 கி.மு. 0  
 கி.மு. 500  
 கி.மு. 1000  
 கி.மு. 1500  
 கி.மு. 2000  
 கி.மு. 2500  
 கி.மு. 3000

## ராஜகோபால்

இருபத்தைந்து ஆண்டுகளாகின்றன.

நெஞ்சம் மறக்காத அந்த நினைவுகள்...

பள்ளிப் பையனொருவன் அரைக்காற்சட்டையுடன் “ஈழநாடு” அலுவலகத்துக்கு வந்து ஒரு கடிதத்தை நீட்டுகிறான்.

எனது முக்கிய நண்பர்களில் ஒருவரான “தாமையடி” சபாரத்தினம் கொடுத்த கடிதம் அது.

பிரித்துப் படிக்கின்றேன்.

“இக்கடிதம் தரும் தம்பி எழுத்துத் துறையில் பிரகாசிக்க விரும்புகிறார். அவருக்கு ஆதரவு அளிக்க வேண்டும்” - என்று எழுதியிருந்தார். கடிதத்தைப் படித்து முடிக்கவும், இன்னொரு என்வலப்பை நீட்டுகிறான் பொடியன்.

அது ஒரு சிறுகதை. பெயர்: “மொட்டை மரம்”

அடுத்த வாரமே அந்தச் சிறுகதை “ஈழநாடு” வார மலரில் வெளியானது.

விட்டானா பின்னே?

சிறுகதை, கட்டுரை என்றெல்லாம் எழுதித் தள்ளினான்.

படித்துக் கொண்டு இருக்கும் போதே “விவேகி” என்ற சஞ்சிகையின் பொறுப்பை ஏற்றார். ராஜகோபாலின் வேகத்துக்கு “விவேகி” ஈடு கொடுக்காது போகவே (விவேகி மாத ஏடு) “ஈழநாடு” ஆசிரியர் குழுவில் ஒருவராகச் சேர்ந்து கொண்டார்.

செய்திகளை எடுப்பதிலும், செய்திகளைத் தயாரிப்பதிலும் அவரிடம் ஒரு தனித்துவம் இருந்தது.

“ஈழநாடு” வாரமலர் ஆசிரியராக இருந்த எனக்கு, உதவியாக இருந்து “கலையரங்கம்” பகுதியைச் செய்தார். “நம் நாட்டுக் கலைஞர்கள்” என்ற அவரது வாரா வாரம் வெளி வந்த பகுதியினால், தலைநிமிர்ந்தார்கள் ஈழக் கலைஞர்கள்!

எந்த எந்தச் செய்தியை எப்படி எப்படி எழுத வேண்டும் என்ற வித்தை கைவரப் பெற்ற பத்திரிகையாளர் ராஜகோபால். வாசகர்களோடு அந்தரங்கமாக உறவாடும் சக்தி அவர் பேனாவுக்குண்டு. அவர் எழுதிய ஒரு செய்தி, என்னை ஒரு பெண்ணைப் போலக் கேவிக் கேவி அழவைத்து விட்டது! அந்தச் செய்தி குறிப்பிட்ட சம்பவத்தை என் நெஞ்சம் இறுக்கமாகப் படம் பிடித்து விட்டதால், இன்றும் கூட அதனை நினைக்கும் போது என் கண்கள் கலங்கும். இரணைமடுக்குளத்தில் யாழ். திருக் குடும்ப கன்னியர் மடத்தைச் சேர்ந்த அந்தப் பிஞ்சுச் சிறுமி பலியாகி விட்டாள். கடைசியாக நீரின் மேல் அவளது ஒரு கையின் விரல்கள் தெரிகின்றன. இது அழியாத காட்சியாக என் மனதில் பதிந்து விட்டது. அந்தச் செய்தியைப் படித்த அத்தனை பேரும் அந்தச் சின்னஞ்சிறு பெண்ணின் ஆத்ம இளைப்பாறுதலுக்காக நிச்சயம் வேண்டுகல் செய்திருப்பார்.



தமிழ் அமைச்சர் ஒருவர் கொடி கட்டிப் பறந்து கொண்டிருந்த காலம் அது.

“ஏழுவயதில் தாய்” என்ற தலைப்பில் “ஈழ நாடு” வாரமலரில் அவர் எழுதிய உணர்ச்சி வசமான உண்மைச் சம்பவம் என் நினைவில் இன்னமும் நிற்கிறது.

தாய், தந்தையை இழந்த மூன்று சின்னஞ்சிறு அனாதைப் பெண் குழந்தைகள்... மூத்தவளுக்கு வயதோ ஏழு... உறவினர் வீட்டில், ஒரு குடிசைக்குள்... அந்த ஏழு வயதுச் சிறுமியே “தாயாக” இருந்து, தன் சகோதரங்களைப் பேணும் காட்சியை... ஓ! இந்தக் “கதை”யின் இறுதியில் ஒரு கேள்வி: “கருணையே வடிவாக, ஈவிரக்க முள்ளவர்களாகப் “போட்டோவுக்குப் போஸ்” கொடுக்கின்ற அரசியல் தலைவர்கள், அமைச்சர்கள் — வறுமையோடு போராடும் இந்த அனாதைச் சிறுமியர்களுக்கு உதவுவார்களா?”

அடுத்த நாளே தமிழ் அமைச்சர் குறிப்பிட்ட அனாதைச் சிறுமியர்களுக்கு நிதி உதவி ஒன்றை ஆரம்பிக்கும்படி கேட்டு, ஆயிரம் ரூபாய் “செக்” ஒன்றை “ஈழநாடு”க்கு அனுப்பியிருந்தார். ராஜகோபாலின் எழுத்து அந்த நிதி மூலம் அனாதைச் சிறுமியர்களுக்குச் சேர்த்துக் கொடுத்த தொகை: ரூபாய் 25,000.

“ஈழநாடு” நிர்வாகிகளோடு, அவர் கருத்து வேறுபாடு கொண்டு வெளியேறியபோது நான் மட்டுமல்ல, அங்கு பணியாற்றிய அத்தனை பேரும் கண்கலங்கி விட்டார்கள்! கொழும்பு “லேக் ஹவுஸ்” நிறுவனத்தின் “தினகரன்” பத்திரிகையில் திரு.ஆர்.சிவகுருநாதனின் கீழ் துணை ஆசிரியராகச் சேர்ந்து பல புதிய அம்சங்களைச் செய்தார்.

ஆறு ஆண்டுகள் அங்குப் பணியாற்றிய அவர் விடுமுறையில் 1980ஆம் ஆண்டு லண்டனுக்குச் சென்று ஒரு வருடத்தின் பின் நாடு திரும்பினார். அதன்பின் மீண்டும் “ஈழநாடு” அவரை அணைத்துக் கொண்டது. எந்தக் கருத்து வேறு பாடுகள் ஏற்பட்ட போதிலும், மறைந்த தமிழ்ப் பெரியார், “ஈழநாடு” நிர்வாகி உயர்திரு. கே.ஸி. தங்கராஜா அவர்கள் ராஜகோபாலின் திறமைக்கு மதிப்புக் கொடுத்தவர் என்பதைப் பலரும் அறிவார்கள்.

யாழ்ப்பாணம் முத்திரைச் சந்தைப் பகுதியில் ஆறுமாத இளம் கர்ப்பிணிப் பெண் ராணுவ வெறியர்களால் கற்பழிக்கப்பட்ட போது, வெகுண்டு எழுந்து தன் பேனாவால் போர் தொடுத்தார். இதனால் ஏற்பட்ட பிரச்சினைகளைத் தொடர்ந்து 1985 மே மாதம் குடும்பத் தோடு லண்டனுக்குத் தப்பிப் போனார். இவருக்கும், இவரது குடும்பத்துக்கும் பிரிட்டிஷ் அரசு அரசியல் புகலிடம் அளித்தது.

“கடலையும், கடற்கரையையும் தரையையும் கட்டி ஆண்டவர்கள். எவரையும் அடிமைப் படுத்தாமல், யாருக்கு அடிமைப்படாமல், தன்மானத் தோடு வாழ்ந்தவர்கள் வல்வெட்டித்துறை மக்கள். வீரத்தின் விளைநிலம் அது. அந்த மண்ணின் அயல் கிராமமான வல்வெட்டியில் பிறந்தவன் நான்!” என்று ராஜகோபால் நண்பர்களிடம் சொல்லிப் பெருமைப்படுவார். அவ்வப்போது “ஈழநாடு”, “தினகரன்” பத்திரிகைகளில், வல்வெட்டித்துறை கப்பலோட்டிகள் பற்றிப் பல கட்டுரைகள் எழுதியுள்ளார். ஆனால், இப்போது அவர் செய்துள்ள பெரும் விஷயம் — லண்டனிலிருந்து சரித்திரம் படைத்திருக்கிறார்.

பரந்து பட்ட பசுபிக் சமுத்திரத்தைத் தாண்டிப் பனை உயரத்துக்கு மேலாக, அலை அடித்து

எழுந்து கொந்தளித்துக் கொண்டிருக்கும் 'அத்திலாந்திக்' சமுத்திரத்தினூடாக ஐந்து மைல் ஆழமுள்ள தண்ணீருக்குள் வீரசாகசப் பயணம் செய்த அந்த வரலாற்று நாயகர்களின் "கதை" யைப் படிக்கும் போது மெய் சிலிர்க்கிறது.

ராஜகோபாலின் எழுத்துத் திறமை தனித்துவமானது.

ஐரோப்பிய தமிழ் மக்களை மனத்திற் கொண்டு தம்பி 'மாலி'யோடு சேர்ந்து 'தமிழன்' என்ற முழுமையான, நிடுநிலைச் செய்திப் பத்திரிகையொன்றை லண்டனிலிருந்து ராஜகோபால் நடத்துகிறார் என்று அறிகிறேன்.

பத்திரிகைத் துறை ராஜகோபாலுக்குக் கைவந்த கலை.

— திருச்சியிலிருந்து  
சசிபாரதி

ஈழத்தின் முதுபெரும் எழுத்தாளர்  
முற்போக்குச் சிந்தனையாளர்

**எஸ். அகஸ்தியர்**

வழங்கிய

**அணிந்துரை.**

பல்லாண்டு போர்த்துக்கீஸ், ஒல்லாந்து மேலாதிக்கத்தைத் தொடர்ந்து பிரிட்டிஷ் முதலாளித்துவச் சக்ராதிபத்தியத்தின் கலோனிய ஆதிக்கத்தில் அடிமைப்பட்டிருந்த இலங்கையில், இன்று வரை அதன் ஆட்சிப் பீட அதிகாரம், கொடிய சுரண்டும் முதலாளித்துவ அமைக்குள் சிக்குண்டு இருக்கிறதேயன்றி, புதிய ஜனநாயக சோஷலிச சமுதாய அமைப்புக்கான வாய்ப்பினைப் பெறாமலே இருந்து வருகின்றது.

முதலாளித்துவ அமைப்பைக் கொண்ட இலங்கையின் வரலாறு, 1956இல் தேசிய மறுமலர்ச்சியினூடாக இடதுசாரி முற்போக்குச் சக்திகளின் துணையோடு திசை திருப்பப்பட்டு, வளர்ந்து வரும் சோஷலிச முகாமுக்கு இட்டுச் செல்ல அத்திவாரமிடப்பட்ட போதும், அவ்வத்திவாரம் பிற்போக்கு இனவாத - முதலாளித்துவச் சதிகார நாச சக்திகளால் பின்னுக்குத் தள்ளப்பட்டு, மீண்டும் 1977இல் ஏகபோக முதலாளித்துவ அமைப்புக்குள் சிக்குண்டு தவிக்கிறது. இலங்கை அரசாங்கங்களில் வரலாறு காணாத மிகப் பயங்கரமான ஏகாதிபத்தியத்தின் கொடிய சுரங்கள் பதிந்த இலங்கை 1977 லிருந்து 'ரத்தக்களரி'யாக மாறிவிட்ட வரலாறு இன்றைய கட்டமாகும்.

இவ்விதம் நான்கு கட்ட வரலாற்றினைக் கொண்ட இலங்கையில் நிகழ்ந்ததாகச் சொல்லப்படும் நமது கடலோடித் தமிழர் சாதனைகள் குறித்த சம்பவங்கள் பிரிட்டிஷ் சாம்ராஜ்யத்தின் கால கட்டமாதலால், அதன் நுகத்தடியில் சிக்குண்டிருந்த இலங்கையின் நிர்வாகத்தினூடாகவே அவற்றை அணுக வேண்டும்.

முதலாளித்துவ அமைப்பில் வழக்கம் போலவே தனிமனித வழி பாடும், வீர சாகசங்களும், தன்னாதிக்க முறைமைகளும், விதந்து கொள்ளப்படுவது இயல்பாகவிருப்பினும், உண்மையில் அவை வரலாற்றினை நிர்ணயிக்கும் 'வர்க்கசக்தி'களாக இருப்பதில்லை. 'வர்க்கப் போராட்டத்தின் நிகழ்வுகளே வரலாறாகின்றன' என்னும் மெஞ்ஞானத்தினூடாக அதன் தாற்பரியம் புரியக்கூடியதே. எந்த வோர் செயற்பாடுகளும் ஏதாவதோர் 'வர்க்க அணி' சார்ந்திருப்பதைக் காணலாம். சமுதாயங்களோ சமுதாய மாற்றங்களோ யாவும் 'வர்க்கப் போராட்ட'ங்களினால் தோற்றம் பெற்றுப் பரிணாமம் அடைந்தனவேயன்றி, தனிமனிதர்களாலல்ல.

புராதன ஆதிக்கப் பொதுவுடைமைச் சமுதாயத்திலிருந்து அடிமைச் சமுதாயம், பிரபுத்துவ சமுதாயம், முதலாளித்துவ சமுதாயம், சோஷலிஸ சமுதாயம் என ஒன்றுக்கொன்று முரண்பட்ட சமுதாய அமைப்புக்கள், அந்தந்தச் சமுதாய மாற்றத்துக்கான 'வர்க்கப் போராட்டங்கள்'களாலேயே நிர்ணயிக்கப்பட்டன. இதுவே வரலாறாகின்றது. ஒவ்வோர் நாடுகளில் நிகழும் அரசியற் போராட்டங்களும் இத்தகையதே. சாதாரண கிராமங்களில் நிகழும் சிறுசிறு சச்சரவுகளும் சண்டைகளும் 'இருகன்னை' யான முரண்பாட்டினாலேயே உண்டாகின்றன.

இவற்றில் எந்த வர்க்கம் நீதியானது, எந்த வர்க்கம் அநீதியானது என்பதைக் கூறுவது இக்குறிப்பின் நோக்கமல்ல. இன்று மனித குலம் 'முதலாளித்துவ சமுதாயம், சோஷலிஸ சமுதாயம்' என இரண்டு முகாம்களின் போராட்ட மையத்தில் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிறது.

பிசுகற்ற இந்தக் கண்ணோட்டத்தோடு 'அமெரிக்கா வரை கப்பலோட்டிய தமிழர்' நூலைப் பார்க்கும் போது இதில் கூறப்படுகின்ற சாதனைகள் எந்த வர்க்க நலன்களுக்காகப் புரியப்பட்டன என்பதற்கான சான்றுகளைத் தரிசிக்க முடியாதிருப்பினும், எந்தக் கருமத்திலும் ஈடுபடுவோர் முறையான அனுபவசாலிகளாகவும் துணிச்சல் காரர்களாகவும், தியாக உள்ளம் கொண்டவர்களாகவும் திகழ வேண்டும் என்பதனைக் காணக் கூடியதான சம்பவங்கள் மனங்கொள்ளத் தக்கவை.

நவீன இயந்திர சாதனங்களற்ற அந்தக் காலத்தில் வல்வெட்டித்துறையிலிருந்து அமெரிக்கா வரை நம் தமிழர் கப்பலோட்டி

யமையைச் சாதனையாகக் கொண்டு மெய்யாகவே பெருமிதங் கொள்ளும் நாம், நமது இலங்கைத் தீவில் 1958 தொடக்கம் கொழும்பிலிருந்து யாழ்ப்பாணம் வரை 'கப்பலேறிய தமிழர்' களாகி விட்ட சோக வரலாற்றை எப்படி அழைப்பது? இன்றோ தமிழினம் திக்குத் திசை தெரியாமல் கடலில் தத்தளிக்கும் மரக்கலங்கள் போல் நாடெல்லாம் அலைகிறது. இதற்கு யார் காரணம் என்று வியாக்கியானம் செய்வது இங்கே என் நோக்கமல்ல. ஆனால், இதனை நம்பிக்கையூட்டும் சோகமுடிவாகவோ, சோகமுடிவாகி விட்ட நம்பிக்கையூட்டும் சாதனையாகவோ கொள்ளலாமா? சாதனை என்று எது கருதப்படுகிறதோ, அது குறித்த சமுதாய முன்னேற்றத்துக்கு அல்லது மாற்றத்துக்கு எவ்வாறு பங்களித்துள்ளது என்பதைப் பொறுத்தே அதற்குச் சரியான அர்த்தம் உண்டாகின்றது. அத்தகைய அர்த்தம் இதிற் புலப்படவில்லையெனின், அதற்கு இதன் ஆசிரியரல்ல, அக்கால அமைப்பின் அன்றைய நிலை தழுவிய சம்பவங்களே காரணம் என்றாகின்றது.

அமெரிக்கா வரை கப்பலோட்டிய நம் தமிழர் ஆற்றலும் தியாகமும் கொண்ட சாதனையாளர்கள் என்பது உண்மையே. இச்சாதனைகள் எந்தக் கருதுகோள் சுட்டும் வர்க்க நலனுக்குப் பயன்பட்டன என்பது புலப்படாதவிடத்து அவை ஒற்றைக் கன்னையாகத் தொக்கி நிற்கின்றன.

வரலாறுகளை எப்போதும் கற்பனைக்கு இடமில்லாமலும் மெருகூட்டப்படாமலும் சித்தரிக்க வேண்டும். அதுவே உண்மை வரலாறு. ஆனால், இலங்கையின் பல வரலாற்றாசிரியர்கள் மட்டுமல்ல, இந்திய வரலாற்று இலக்கிய ஆசிரியர்கள் பலரும் இதனைக் கவனத்திலெடுக்காமல், தங்கள் கற்பனைத் திறமைகளையும் ஆசைகளையும் கொட்டி விட்டிருக்கிறார்கள். 'மகாவம்சம்' என்ற பௌத்த நூலையும், அதனைத் தழுவிய எழுதிய இலங்கை நூல்களையும், 'கல்கி', சாண்டில்யன், போன்ற பிரபல இந்திய எழுத்தாளர்களின் சரித்திர நாவல்களையும் இதற்குச் சான்றாகக் குறிப்பிடலாம். கல்கி, சாண்டில்யன், போன்ற ஆசிரியர்கள் தங்கள் அபிலாட்சைகளையும், கற்பனைத் திறத்தையும் வர்ணனைக் கோலங்களாகச் சித்தரித்தமையால் வரலாற்றுச் சம்பவங்கள் மெருகூட்டப்பட்டன. இவர்கள் போன்றல்லாது பிரபல எழுத்தாளர் ஜெகசிற்பியன் சற்று வேறு

பட்டவராயிருந்தார் என்பதற்கு 'ஆலவாயழகன்' என்ற அவர் நாவல் சான்று.

'வரலாற்றுக் குறிப்புகள்' கற்பனைப் புனைவுகளால் ஆக்கப்படும் நாவலோ, ஆசிரியர் தன் கருத்தினைப் புகுத்தும் சிருஷ்டியோ, சிருஷ்டித்த பாத்திரங்களின் குணவியல்பான சித்தரிப்போ அல்லவென்பதை மனசிருத்தி இந்நூலை ஆக்கியமை, நூலுக்கு எடுப்பாகவுள்ளது.

இந்நூலில் ஆசிரியர் கையாண்ட ஒப்புமையும், சம்பவங்களை நகர்த்திச் செல்லும் உத்தியும், அவற்றைச் சொல்கின்ற விதமும், கட்டுரை வடிவத்திற்குப் புதிய பாணியாகவிருப்பதால், அவை நூலுக்கு மேலும் வலுவூட்டியுள்ளன. இச்சம்பவங்களை மையமாக வைத்து ஒரு பெரிய வரலாற்று நாவல் எழுதின் அதற்குத் தமிழ் இலக்கிய உலகில் அழியா இடம் கிடைக்கும் என்று கருதுகிறேன். அந்தளவிற்கு இச்சம்பவங்களின் ஊடகங்கள் நேர்த்தியாக அமைந்திருக்கின்றன.

ஆரம்பத்தில் சரியான கணிப்போடு தொடங்கிய நூலினுள்ளே பல கட்டங்களில் இக்கணிப்பீடு பிறழ்ந்தும் நெகிழ்ந்தும் செல்வதால், ஆசிரியர் எந்தக் கருத்துருவத்தைத் தன்பால் ஏற்றுக் கொண்டு சொல்ல விழைந்தார் என்பதும், எந்தக் கருதுகோளை இதனூடாகச் சொல்ல வந்தார் என்பது சுட்டப்படவில்லையாதலால், ஆசிரியர் 'வர்க்கம்' சாராத பிரசாரத்தைக் கொள்ள முனைந்து, அதற்கு ஆளாக நேரிட்டதோ' என்று சொல்லத் தோன்றுகின்றது. சந்தர்ப்ப சூழலுக்கேற்ப இடம் பொருள் ஏவலாகவன்றி, நேரிடையாகவே ஆவேசத்தோடு சொல்ல வந்த இதன் ஆசிரியர், அதனைக் கருத்திற் கொள்ளாமலே குறிப்புக்களை மட்டும் கவடு பதிக்க எண்ணினார் என்றே இதனை நுணுகி வாசிக்கும் போது தோன்றுகின்றது.

'இருள் சூழ்ந்த வியாபகத்திலிருந்து ஞான வெளிச்சங் காட்டும் கலங்கரை விளக்கமாக நமது இலக்கியங்கள் திகழ்வதுபோல் வரலாற்றுக் குறிப்புகள் இரா' என்னுங் கூற்று எவ்வாறாயினும், இதில் ஆசிரியர் சம்பவங்களைக் கோவைப் படுத்திச் சித்தரித்த விதமும், அவற்றைச் சித்தரித்தபோது கையாண்ட நடை கனகச்சிதமாக விளங்குகின்றது.

இந்நூல் பூராவும் பல வினோதங்கள் பரவி, வாசிக்கும் ஆவலைத் தூண்டி நிற்கின்றன. இவற்றைப் படிக்கின்றபோது நமக்கும் இப்படி ஒரு கப்பலில் பகல் பயணம் வைத்து உலக வலம் வர ஒரு வாய்ப்புண்டாக மாட்டாதா என்ற ஆவல் உண்மையாகவே மனசை நெருடச் செய்கின்றது. அப்படி ஒரு சந்தர்ப்பம் இப்பவாவது கிட்டாதா என்ற ஆசையும் கூடவே எழச் செய்கிறது.

இவ்வகைத்தான சிறப்புகளோடு இந்த வரலாற்று மிக்க சாதனையாளர்களான நம் தமிழர் பற்றிய இந்நூலை நிச்சயம் இக்காலத்தின் எமது சந்ததியினர் படித்துப் பயன்பெற வேண்டும். மேலும் இது போன்று ஏனைய துறை சார்ந்த நூல்களை ஆசிரியர் வெளியிட வேண்டும். பயனுள்ள இந்நூலை ஆக்கியருளிய அன்பர் ராஜகோபால் பாராட்டுக்குரியவர்.

-எஸ். அகஸ்தியர்.

180, RUE LAFAYETTE  
75010 PARIS  
FRANCE.





1

“இரண்டாம் உலக மகாயுத்தம்” என்றதும் மக்கள் மனதில் இப்போதும் திகில் உண்டாகும்.

ஹிட்லரின் நாஜிப்படைகளும், பாஜிஸ வெறியாட்டங்களும் கூடவே ஞாபகத்துக்கு வரும். இதனோடு மனிதகுல ரட்சகரான மகாபுருஷர் லெனினும் நினைவில் தோன்றுவார்.

அது ஒரு பூத கண காலம்.

பிரிட்டிஷ் முதலாளித்துவமும், அமெரிக்க ஏகாதிபத்தியமும் தோற்றுவித்த யுத்தங்களுக்கு இரையான மக்களின் எலும்புக் கூடுகளின் நாற்றம் மேற்குக் கிழக்கு ஐரோப்பிய நாடுகளில் இன்றும் ஆங்காங்கே வியாபித்து நிற்கிறது.

ஒரு காலத்தில் இந்த உலகத்தையே ஒரு கொடியின் கீழ் கட்டியாண்ட பிரிட்டிஷ் சாம்ராஜ்யமும், அமெரிக்க ஏகாதிபத்தியமும், இரண்டாம் உலக மகாயுத்தத்தின் போது ஹிட்லரின் படையெடுப்பைக் கண்டு கிலி கொண்டன. தங்களால் ஏவிவிடப்பட்ட பிசாசு தங்களையே அழித்து விடும் என்று நடுநடுங்கின.

அந்த யுத்தத்தில் தாங்கள் சுளுவாகத் தப்பித்துக் கொள்ளப் பார்த்த போதும், சோவியத் ரஷ்யாவின் உதவியின்றி, ஹிட்லரை-ஜெர்மானிய நாஜிப்படைகளைத் தோற்கடிக்க முடியாதென்று கண்டு கொண்டன. ஈற்றில் இந்த முதலாளித்துவ ஏகாதிபத்தியங்கள் சோவியத் தயவை நாடித் தப்பித்துக்கொண்ட வரலாறு உலகம் அறிந்ததே.

ஹிட்லரின் படையெடுப்பையும், நாஜிப்படைகளையும் ரஷ்யா தோற்கடித்து, உலக மக்களை அழிவிலிருந்து காப்பாற்றியது.

அந்த இரண்டாம் உலக யுத்தத்தின் கதாநாயகர்களான ஹிட்லர், முசோலினி போன்ற நரவெறியர்களைத் துவம்சம் செய்த சோவியத் மக்களும், அவர் தம் வீரம் செறிந்த செஞ்சேனைப் படைகளும் இன்றும் மக்களால் தோழமையோடு நினைவு கூரப்படுகின்றனர்.

அந்த இரண்டாம் உலக யுத்தத்தில் ஐந்து கோடி மக்கள் அழிந்தார்கள். சோவியத் மண்ணில் மட்டும் மூன்று கோடியே முப்பது லட்சம் மக்கள் மாண்டனர்.

—உலக அரசியற் களத்தில் இது ஒரு கறை படிந்த சோகமான வரலாறு.

இது போன்று அரசியற் களத்தில் மட்டுமன்றி, கலை, இலக்கியம், களியாட்டம், வணிகம் போன்ற எத்தனையோ துறைகளிலும் பல வரலாற்றுச் சுவடுகள் பொறிக்கப்பட்டுள்ளன.

தமிழ் இலக்கிய உலகில் பாரதி, புதுமைப்பித்தன், பாரதிதாசன், வ.ரா, கண்ணதாசன் போன்ற எழுத்தாளர்கள், கவிஞர்கள் எக் காலத்தும் அழிக்க முடியாத வரலாற்றைப் பதிப்பித்து விட்டிருக்கிறார்கள்.

கலையுலகில் என்.ஜி. பாலசுப்பிரமணியம், எம்.எம். தண்ட பாணி தேசிகர், எம்.கே. தியாகராஜ பாகவதர், எம்.எஸ். சுப்பு லட்சுமி, கே.பி. சுந்தரரம்பாள், ஜி. கிட்டப்பா, சீர்காழி கோவிந்த ராஜன், போன்ற கலைஞர்கள் சங்கீத மேதைகளாக--வரலாற்று நாயகர்களாகத் திகழ்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள்.

தனித்துவத்தைப் பேணும் இக்கலைஞர்கள் போன்று நமது ஈழத் திலும் நம் காலத்தில் தனித்துவமாகப் பெருஞ்சாதனைகளையீட்டி வரலாறு படைத்திருக்கிறார்கள்.

அந்த வரிசையிலே வல்வெட்டித்துறை நவரத்தினசாமி, ஆழிக்குமரன் ஆனந்தன் போன்ற நீச்சல் வீரர்கள் மாபெரும் சாதனைகளைச் செய்து, ஈழத்தில் புதிய வரலாறு படைத்துள்ளனர்.

1950 ஆம் ஆண்டுவாக்கில் இலங்கைக்கு விஜயம் செய்த இங்கிலாந்து எலிசபெத் மகாராணியால் “உலக நீச்சல் வீரர் நவரத்தினசாமி” என்று பாராட்டப்பட்டுத் தங்கப் பதக்கம் வழங்கப் பட்டமையும் இதற்குச் சான்று.

பல்வேறு உலகசாதனைகளை நிகழ்த்தி, ஆங்கிலக் கால்வாயில் தன் உயிர் நீத்த ஆழிக்குமரனின் வீரசாகசங்கள் மற்றொரு சான்று.

இந்த வகையில், இலங்கையின் வடபாகத்தில் அமைந்த வல் வெட்டித்துறை இத்தகைய தனித்துவங்களால் முக்கியமடைகின்றது.

“சுப்பலோட்டிய தமிழர்கள்” சிதம்பரத்தில் மட்டுமல்ல, வல் வெட்டித்துறையிலும் இருந்தார்கள் என்பது பலருக்குத் தெரியா திருக்கலாம்.

இங்குக் குறிப்பிடப்படும் சம்பவம், 1930 ஆம் ஆண்டளவில் நிகழ்ந்தது.

நேஷனல் ஷேர்டும், வெள்ளை வேட்டியும் கட்டிய தமிழர் களைப் பண்டிதர்கள் என அழைக்கப்பட்ட அந்தக் காலத்தில், வேட்டி கட்டிய இதே இலங்கைத் தமிழர்களைக் கண்டு களிகூர, அன்று அமெரிக்க மக்களே திரண்டிருந்தார்கள்.

பத்திரிகையாளர்கள், புகைப்படப் பிடிப்பாளர்கள், வானொலிப் பேட்டியாளர்கள் என்றெல்லாம் இந்தக் சுப்ப லோட்டிய தமிழர்களின் வீரதீரச் சாகசங்களின் தனித்துவங்களைப் பார்க்கவும் கேட்கவும் பிரச்சாரம் செய்யவும் குதூகலத்தோடு கூடி நின்றார்கள்.

—இது கட்டுக்கதையல்ல; கற்பனைக் கதையுமல்ல.

உண்மையில் நிகழ்ந்த சம்பவம்.

இந்த வரலாற்றுச் சம்பவம், இந்தியாவில் மட்டுமல்ல, இலங்கை யிலும் முழு இருட்டடிப்புக்குள்ளானதால், இந்த உண்மை வரலாறும் இருளில் மூழ்கியது.

இந்த இருளை நீக்கவும், தமிழலகம் முழு வரலாற்றை அறியவும் அந்த உண்மைச் சம்பவங்கள் இங்கே மீட்கப்படுகின்றன.

அன்று அப்படியெல்லாம் “புதினம்” பார்க்க வந்த அமெரிக்க மக்கள், அமெரிக்காவின் பிரசித்திபெற்ற “குளோசெஸ்ரா” என்ற துறைமுகத்தில் நின்ற போது, அந்த அமெரிக்கா வரை கப்பலோட்டிய சாதனையாளர்களான இந்த ஈழத் தமிழர்களாம் வல்வெட்டித் துறை வீரர்களுக்கே வியப்பாகப் போய்விட்டது.

கீழைத் தேசத்தவர்களின் ஒப்பரிய சாதனையைக் கண்ட அமெரிக்கர்களோ, பெரும் வியப்போடு பார்த்தார்கள்.

புதிதான நல்ல செய்தி; கேட்பானேன். விளாசிவிட்டார்கள்:

“இலங்கைத் தீவின் உத்தியோகப் பற்றற்ற முதல் தூதுவர்கள் அமெரிக்க நாட்டுக்கு வந்துள்ளார்கள். வல்வெட்டித்துறையிலிருந்து அமெரிக்காவரை கப்பலோட்டி வந்த இவர்கள் இலங்கையைச் சேர்ந்த தமிழர்கள்!”

—நியூயோர்க்கிலிருந்து வெளியாகிக் கொண்டிருந்த “பொஸ்ரன் குளோப்” என்ற தினசரிப் பத்திரிகைதான் இவ்வாறு செய்தியைக் கொட்டை எழுத்தில் பிரசுரித்தது.

எங்கும் ஒரே பரபரப்பு; எங்கும் இதே பேச்சு.

அமெரிக்க மக்களையும், பத்திரிகைச் செய்தியாளர்களையும் இப்படியெல்லாம் பரபரப்படையச் செய்வதென்றால், சுமட்டுலேகப் பட்ட காரியமா?

இத்தனைக்கும் இந்தத் தமிழர்கள் என்ன செய்தார்கள்?

பரந்து பட்ட பசுபிக் சமுத்திரத்தைத் தாண்டி பனை உயரத்துக்கும் மேலாக அலை அடித்து எழுந்து கொந்தளித்துக் கொண்டிருக்கும் அட்டலாண்டிக் சமுத்திரத்தினூடாக ஐந்து மைல் ஆழமுள்ள சமுத்திரங்களில் வீரசாகசப் பயணம் செய்த அந்த வரலாற்று நாயகர்களான நந்தமிழர்களுடைய வீரதீரத்தை—அஞ்சா நெஞ்சத்தை அவர்கள் தம் கதையை நமது காலத்தில் மறந்தாலும், அந்தக் கடந்த காலச் சரித்திரம் நிகழ்காலத்தின் ஊற்றுக்கண்ணாகத் திகழும் இந்த மாசமுத்திரங்கள் மறைக்க மாட்டா—மறுக்கவும் மாட்டா.

கொந்தளிக்கும் கடல். அதோ தெரிகிறது. வெளியே தலை நீட்டிப் பார்த்தால் மயிர்க் கூச்சல் எடுக்கிறது. நெஞ்சுகள் விவரிக்க முடியாத கரீரிப்பு உண்டாகிறது.

அன்று அமெரிக்காவில் ராஜமரியாதையுடன் இந்த வல்வெட்டித் துறைக் கப்பலோட்டிகள் வரவேற்கப்பட்டார்கள் என்றால் யார்தான் வியக்காமல் இருக்க முடியும்?

இலங்கையின் வடபுலத்தில் கரையோரப் பகுதியான வல் வெட்டித்துறை என்ற சிற்றூரில் உள்ள இந்தக் கப்பலோட்டிகள், சிற்றூரில் பிறந்தவர்களாயினும், தம் பிறந்த நாட்டின் பெருமைக்கும், கீர்த்திக்கும் அன்றே வழி சமைத்துவிட்டார்கள். இதன்பால் இலங்கைத் தமிழினமே பெருமிதமடைகின்றது.

விஞ்ஞான யுகம் வளர்ந்தவிட்ட இன்றைய கால கட்டத்திலும் வங்களா விரிகுடாவில் மிகச் சக்தி வாய்ந்த நவீன ராட்சதக் கப்பல்களும், நீர்மூழ்கிக் கப்பல்களும், நவீன ஆயுதங்களோடு சண்ட மாருதம் செய்து கொண்டு பெரும் அபாயங்களோடு சிக்குண்டு கடலோடு சங்கமித்துவிடுகின்றன- அமுங்கிவிடுகின்றன.

கோடிக் கணக்கான ரூபாய்கள் செலவில் நவீன யந்திரங்களைக் கொண்டு பிரமாண்டமாக உருவாக்கப்படுகின்ற போர்க் கப்பல்களும் இந்தக் கதிக்குள்ளாகின்றன.

இப்படியெல்லாம் நிலைமைகளிருக்கும்போது, 1930 ஆம் ஆண்டில் உள்ளூரில் விருட்சமான சீவப்ப மரங்களில் உருவான அந்த வல்வெட்டித் துறைக் கப்பல், இந்த அபாயங்களையெல்லாம் தாண்டி அமெரிக்காக் கண்டம் சென்றடைந்திருக்கின்றது—கண்டம் விட்டுக் கண்டம் சென்றடைந்திருக்கின்றது.

இந்தக் கப்பலை உருவாக்கியவர் மேல் நாட்டிலிருந்து இறக்குமதி செய்யப்பட்ட மேதைகளோ, நிபுணர்களோ அல்லர். வல்வெட்டித் துறையில் பிறந்து வளர்ந்த சுந்தர மேஸ்திரியாரால் அழகாக—நேர்த்தியாக அமைக்கப்பட்டதே இந்த இரட்டைப் பாய்மரக் கப்பல்.

இந்தக் கப்பல்தான் அன்று அமெரிக்கா வரை ஓயாத நீண்ட பயணம் செய்தது.

இந்தப் பெரும் சமுத்திரங்களில் கப்பல் செலுத்திய வல்வெட்டித் துறைத் தமிழர்கள் தங்கள் வயிற்றுப் பிழைப்புக்காக இதை மேற்கொண்டார்களா? அதுதான் இல்லை.

இதை ஒரு பரிசோதனையாக நடத்தியிருக்கிறார்கள்—ஆழ்கடலில் மூழ்கியே பிராப்தம் செய்திருக்கிறார்கள்.

இப்படியாக அடலேறுகளாகப் பவனி வந்த அந்தக் கதை—அந்தச் சரித்திரம் இன்றும் வியந்து கூறப்படுவதற்குக் காரணம், தமிழர் எந்த வாய்ப்பினையும் முறையாகப் பயன்படுத்தக்கூடிய திறமை வாய்ந்தவர்கள் என்பதை நினைவில் கொள்வதற்கேயன்றி வேறில்லை.

வாஸ்கொடகாமா, கொலம்பஸ் போன்ற மாவீரர்களின் பயணம் அமெரிக்காக் கண்டங்களைக் கண்டுபிடிக்க உதவியது. இன்று அமெரிக்காவில் ராஜாங்கம் நடாத்தும் அதிபர்களுக்கு வழிசமைத்தவர்கள் வாஸ்கொடகாமா, கொலம்பஸ் போன்ற தியாகச் சீலர்கள்—மேதாவிகள்—அந்த மேதாவிகளின் நாமங்களை இன்றைய உலகம் மறந்துவிட்டது. ஆனால், வரலாறு மறைக்கவில்லை: மறந்துவிடவுமில்லை. அது போன்று இந்த வல்வெட்டித்துறை மேஸ்திரியர்கள், கப்பலோட்டிகள் வரலாறுமாகும்.



விஞ்ஞானத்தின் துணைகொண்டு உலகில் முதன்முதலாகப் பூமியை வலம் வந்த விண்வெளி வீரர் யூரிக்காரின் உலகத்தோரால் பாராட்டப்பட்டதல்ல முக்கியம். இதில் சோவியத் ரஷ்யாவின் சாதனைதான் முக்கியம். அந்தச் சாதனை, மாவீரர் யூரிக்காரினால் வெளிப்படுத்தப்பட்டது.

இதனையடுத்து அமெரிக்கா சந்திரனுக்கு மனிதனை முதன்முதல் அனுப்பி இன்னோர் சாதனையை நிலை நாட்டியது.

இவையெல்லாம் அழிக்க முடியாத சரித்திரங்கள்.

இந்த வரலாற்று உண்மைகள் யாவும் விஞ்ஞான யுகத்தின் வளர்ச்சிப் படிகளின் முக்கிய வளர்ச்சிகள்.

ஆனால், வல்வெட்டித்துறைத் தமிழர்களின் சாதனை வளர்ச்சியைப் பூரணமாகப் பாவிக்கத் தெரியாத காலத்தில் நிகழ்ந்திருக்கின்றது. இதனால்தான் இந்தச் சாதனை முக்கியத்துவம் பெறுகின்றது. இயல்பாகவே நிலவும் சீர்நிலையை அறிந்து அதற்குத் தக்க முறையில் பாய்மரக் கப்பலை அமெரிக்காவரை ஓட்டிய இந்தத் தமிழர்கள் சிறந்த மாலுமிகளாகவும், வான நிலைகளை ஆகாயத்தைப் பார்த்து அறியும் யுக்தியையும் தெரிந்து கொண்டிருந்தார்கள். வடக்கே காற்றுக் கிளம்பினால் தெற்குப் பக்கமாக மாலுமி கப்பல் முகத்தைத் திருப்பும் வல்லமையைப் பெற்றிருந்தார்கள்.

இப்படியாக மாலுமிகள் தெரிந்திருக்க வேண்டிய உத்திமுறைகளையும், வானத்தைப் பற்றிய நுண்ணறிவுகளையும் வெற்றி கொண்டு, கப்பலோட்டுவதிலும் 'தனிக்காட்டு ராஜாக்கள்' போல் திகழ்ந்தார்கள். இவர்களின் வழி வந்த கப்பலோட்டிகள் பாய்மரக் கப்பல்களுடன் ஆழ்கடலைத் தாண்டிப் பயணம் செய்வதை நாம் அன்றாடம் அவதானித்திருக்கலாம்.

சமுத்திர அலைகளையும் ஊடறுத்து ஆழ்கடலை மேற்கொண்டு பயணம் செய்யும் வித்தையை இன்று பல நாடுகள் ராஜாங்க மட்டத்தில் செயற்படுத்துவதிலிருந்து கப்பலோட்டிகளின் மகத்துவத்தைப் பற்றி அதிகம் கூறத் தேவையில்லை.

அக்காலம் இவ்வாறு, கப்பலோட்டிய வல்வெட்டித்துறை வாசிகளை இந்திய மன்னர்களும் வரவேற்றுக் கௌரவித்து வழியனுப்பினார்களென்றால், இந்தப் பிரயாணத்தின் தகைமையை ஓரளவு புரிந்து கொள்ள முடியும்.

இது இன்று நேற்று நிகழ்ந்த சம்பவம் அல்ல.

சுமார் எழுநூறு ஆண்டுகளுக்கு முன்னமே இப்படியான கௌரவத்தை இவர்கள் இந்திய மன்னர்களாலும் பெற்றிருக்கின்றனர்.

இந்திய மன்னர்கள் மாத்திரமின்றி, ஒல்லாந்தர், போர்த்துக்கேயர், பிரித்தானியர் என்றெல்லாம் இந்தக் கடலோடிகளுக்குத் தனித்துவ மதிப்பளித்துக் கௌரவித்திருக்கிறார்கள்.

இது மட்டுமல்ல. முதல் உலக மகாயுத்தத்துக்கு முன்பே இந்தியாவுக்கும், மலாயாவுக்கும், பர்மாவுக்கும் வல்வெட்டித்துறையிலிருந்து வெவ்வேறு நாட்டவர்களின் பாய்மரக் கப்பல்களில் படை படையா கப் பயணம் செய்த சம்பவங்களும் உண்டு.

இத்தகைய பிரயாணங்கள் இரண்டாம் உலக மகாயுத்தம் முடியும் வரை தொடர்ந்துள்ளன.

அரிசி, நெல்லு, முத்துச்சம்பா, குரக்கன், கறிச்சரக்கு இவை போன்ற தானிய வகைகளை அங்கெல்லாம் சென்று ஏற்றிக்கொண்டு வந்து தமது கிராமத்து மக்களுக்கு மிகக் குறைந்த விலையில் வாரி வழங்கிய பெருமை வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகளையே சாரும்.



சுமார் இருபது வருடங்களுக்கு முன் இலங்கையில் சுதந்திரக் கட்சி அதிகாரத்திலிருந்த போது நாட்டில் ஏற்பட்ட தற்காலிக உணவுத் தட்டுப்பாடு இருந்த வேளையிலே வடபுல மக்களுக்குத் தேவையான அரிசி, மா போன்ற உணவு வகைகளை நாலா பேருக்கும் தெரியாமல் கொண்டு வந்து வழங்கி யாழ்ப்பாண மக்களின் உணவுப் பற்றாக்குறையைச் சமாளித்தவர்களும் இந்த வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகள் என்பதை யாரும் எளிதில் மறந்துவிட முடியாது.

இவை மட்டுமின்றி, அதிராம்பட்டினம், நாகப்பட்டினம், காக்கி நாடா, கல்கத்தா, சிட்டிகொங், ரங்கூன், பினாங்கு போன்ற பிரதேசங்களுக்கெல்லாம் இந்த வல்வெட்டித்துறை வாசிகள் கப்பலோட்டிய சம்பவங்கள் ஏராளம்.

அந்த நாடுகளில் இவர்கள் செய்த வாணிபம் ஏராளமான பொருட்களையீட்ட உதவியாயிருந்தது. இப்படியாக இவர்கள் இயங்கிக் கொண்டிருந்த காலத்தில்தான், இரண்டாம் உலக மகாயுத்தத்தின் போது அமெரிக்காவரை கப்பலோட்டிய அந்தச் சம்பவமும் நிகழ்ந்தது.



இரண்டாம் உலக யுத்தத்திற்கு முன்பே சுமார் அறுபது பெரிய பாய்மரக் கப்பல்கள் திரைகடலோடிக் கொண்டிருந்தன. மூவாயிரத்திலிருந்து, பதினொராயிரம் வரை அரிசி மூடைகள் ஏற்றக் கூடிய பெரிய பாய்மரக் கப்பல்கள் அக்காலத்தில் கடலைக் கிழித்துக் கொண்டு வாணிபம் செய்துகொண்டிருந்தன.

—இதில் சிறப்பு என்னவென்றால், அந்தக் கப்பல்களில் “தண்டையல்”களாக இருந்து செயற்பட்டவர்கள் இந்த வல்வெட்டித் துறை வாசிகள்தான்.

“தண்டையல்”கள் என்றால், கப்பல் செலுத்துவதில் நன்கு தேர்ச்சியும் அனுபவமும் பெற்றவர்களையே குறிக்கும்.

வல்வெட்டித்துறை வாசிகள் கப்பல் செலுத்துவதில் மாத்திரமின்றி, வள்ளம், தோணி, கட்டுமரம், படகு, பாய்மரக் கப்பல் போன்ற மரக்கலங்களை ஒட்டுவதிலும், மாலுமிகளின் அத்தனை திறமையையும் கைவரப் பெற்றவர்களாதலால் அவர்களையே தண்டையல்களாக அமர்த்திக் கொண்டார்கள். இத்தகைய திறமை சாலிகள் பலர் மைலிட்டி, பருத்தித்துறை, இளவாலை, சேந்தாங்குளம், ஊறணி ஆகிய கிராமங்களிலும், யாழ்ப்பாணம், மன்னார், முல்லைத்தீவு, திருகோணமலை, மட்டக்களப்பு, அம்பாறை போன்ற பிரதேசங்களிலும் இருந்தார்கள்.

—இவர்களில் பலர் கட்டுமரம், தோணி, படகு ஆகிய அணிகலன்களை நுட்பமாக ஒட்டுவதில் வல்லமை பெற்றிருந்தார்கள் என்பதும்

குறிப்பிடக்கூடிய அம்சமாகும். இதுபோன்று யாழ்ப்பாணத்தை மருவிய ஆணைக்கோட்டையில் அந்தோணி முத்து, சவரிமுத்து என்பவர் கடலைக் கிழித்து நீச்சலாடுவதிலும், மரக்கலம் ஒட்டுவதிலும் வல்லாளராக விளங்கியிருக்கிறார்.

கப்பல் ஒன்றின் காப்டனுக்கு என்னென்ன அதிகாரங்கள் உண்டோ அத்தனை அதிகாரங்களும் இந்தத் “தண்டையல்” களுக்கும் உண்டு. எனவே, தண்டையல்களைக் கப்பல் “காப்டனுக்கு” ஒப்பிட்டுக் கொள்வார்கள்.

இத்தகைய திறமைகளைக் கொண்டிருந்த வல்வெட்டித்துறை வாசிகளில் முக்கியமாகக் குறிப்பிடத்தக்கவராக நாராயணப்பிள்ளை என்பவர் விளங்கினார். இவரை மக்கள் “நாராயணப்பிள்ளைத் தண்டையல்” என்றே பொதுவாக அழைப்பர்.

—இந்த நாராயணப்பிள்ளைத் தண்டையல் பர்மாக்காரருக்குச் சொந்தமான பாய்மரக் கப்பலில் பணியாற்றியிருந்தமை குறிப்பிடத்தக்கது.

அந்தப் பெரிய கப்பலில் இவர் மேற்பார்வையில் இருபத்துநான்கு பர்மாக்காரர்கள் கடலோடிகளாகப் பணியாற்றினார்கள். தமிழர் ஒருவர் மட்டும் இவரின் உதவியாளராகப் பணியாற்றினார். கணக்குப் பகுதிக்கு ஒரு சீன இளைஞர் இருந்தார்.

நாராயணப்பிள்ளைத் தண்டையல் திடீரென அதிர்ச்சிக் நாட்டைச் சேர்ந்த கப்பல் ஒன்றைச் செலுத்திக் கொண்டிருந்தார்.

இவர் செல்லும் இடத்திலிருந்து பதினாறாவது மைல் தூரத்தில் ஒரு மணல்திட்டி தெரிந்தது.

கப்பலை அங்கேயே தரைதட்ட விட்டு விட்டார்—நங்கூரமிடப்பட்டது.

கப்பல் புறப்படுவது தொடக்கம், கடலோடிகளின் ஏனைய பணிகள் வரையான சகல விஷயங்களும் தண்டையலின் உத்தரவின் பேரில்—அவரின் மேற்பார்வையில்தான் நடைபெற வேண்டும். இது அக் கப்பலில் பணியாற்றிய சகலரும் அறிந்த விஷயம்.

நாராயணப் பிள்ளைத் தண்டையல் திடீரென அதிர்ச்சிக் குள்ளானார்.

நங்கூரமிடப்பட்ட கப்பல் இவரையும் அறியாமல் அசைந்தாடத் தொடங்கியது.

என்ன காரணம் என்று அடுத்த நிமிடமே புரிந்து கொண்டார்.

நங்கூரம் எடுக்கப்பட்ட விபரம் தெரிய வந்ததும்—

அந்த மனிதருக்கு ஆத்திரம் பீறிட்டுக் கொண்டு வந்தது.

தனக்குக்கீழ் பணியாற்றும் பர்மாக்காரன் ஒருவன் அசட்டுத் தனமாக இந்தக் காரியத்தைச் செய்திருக்கிறான். ஆயினும்—

அடுத்த நடவடிக்கைக்கு அவன் இவர் கட்டளையை எதிர்பார்த்து அவர் முன்னே விழித்து நின்றான்.

அடுத்த கணம்—

நாராயணப்பிள்ளை தண்டையலின் மிடுக்கான குரல் அங்கே ஒலித்தது. நங்கூரத்தை மீண்டும் போடும்படி உத்தரவிட்டார்.

—இருந்தும் அவருக்கு ஆத்திரம் அடங்கவில்லை. குறிப்பிட்ட பர்மாக்காரனை உடனடியாக மறுகரையில் கொண்டு போய் விடும்படி உத்தரவிட்டார்.

கப்பலுக்குள்ளே இருந்த சிறிய படகு ஒன்று வெளியே எடுக்கப் பட்டுக் கடலில் விடப்பட்டது. ஏனைய இருபத்துமூன்று பர்மாக்காரர்களும் இந்த நாராயணப்பிள்ளைத் தண்டையலை எதிர்த்து ஒரு வார்த்தை கூடப் பேசவில்லை.

—அவரின் உத்தரவு நிறைவேற்றப்பட்டது.

ஒரு தண்டையல் எப்படிச் கட்டுப்பாடாகக் கப்பலைச் செலுத்து வதற்குத் தகுதியாக இருக்க வேண்டியவர் என்பதற்கு இது ஒரு எடுத்துக்காட்டு.

இவ்வாறு வல்வெட்டித்துறை மக்கள் கப்பல் கட்டி உருவாக்கு வதிலும், கப்பலோட்டுவதிலும் சிறப்புள்ளவர்கள் என்பதைப் பல

நாடுகள் அனுபவபூர்வமாகக் கண்டு இந்த மக்களைப் பயன்படுத்தி யுள்ளன.

இவற்றில் இந்தியா, பாகிஸ்தான், மலாயா, இந்தோனேஷியா, அரேபியா, மாலைத் தீவு போன்ற நாடுகளைக் குறிப்பிடலாம். இவற்றினூடாக நிகழ்ந்த சம்பவங்களை இங்கே ஆதாரபூர்வமாகக் குறிப்பிடலாம். அப்படிக் குறிக்கின், பாரதம் மாதிரி விரியும் என்ப தற்காக அவை இங்குத் தவிர்க்கப்பட்டுள்ளன.



4

அந்தக் காலத்தில் உலகின் எந்த ஒரு நாட்டிலாவது கட்டி முடிக்கப்பட்ட கப்பலை முழு நாடுகளாலும் அங்கீகரிக்கப்பட்ட “லோயிட்ஸ்” என்ற உலக ஸ்தாபனத்தில்தான் கட்டாயம் பதிவு செய்ய வேண்டும். வல்வெட்டித்துறையில் கப்பல்கள் யாவும் அந்தக் காலத்தில் அப்படிப் பதிவு செய்யப்பட்டவையே. இன்றைய கால கட்டத்தைப்போல் நவீனப் போக்குவரத்துச் சாதனங்கள் இல்லாத அக்காலத்தில் இப்படிப் பதிவு செய்துகொள்வதும் ஒரு சாதனைதான்.

இதனாற் போலும் வல்வெட்டித்துறையை ஒரு விசேஷத் துழைக மாகவும், கப்பல் கட்டும் தளமாகவும், கடலோடிகளின் வசிப்பிட மாகவும் வர்ணித்து, “வே ஒவ் பெங்கோல் பைலட்” என்ற சரித்திரப் பிரசித்தி பெற்ற நூலில் குறிப்பிடப்பட்டுள்ளது என்று கருத வருகிறது. இந்த நூலின் பிரதிகளைக் கொழும்பு “சிப்பிங்”

அலுவலகத்திலும், துறைமுக அதிகார சபை அலுவலகத்திலும், சுங்க இலாகாத் தலைமைப் பீடத்திலும் இன்றும் காணலாம்.

இந்நூலில் வல்வெட்டித் துறைக் கப்பலோட்டிகள் மாத்திரமின்றி, இலங்கையின் ஏகப்பெருவாரியாகப் பரந்துபட்டு வாழும் கடலோடிகள் பற்றியும், கப்பலோட்டிகள் பற்றியும், அவர்களின் தனித்துவமான சாதனைகள் பற்றியும் குறிப்பிடப்பட்டிருப்பதை அவதானிக்கலாம்.

இந்தக் குறிப்புகளிலிருந்து இந்த வழிவழி வந்த வம்சத்து மக்களே ஜனத்தொகையில் அதிகமாகவும், நாகரிகத்திலும், மேம்பாட்டிலும், தனித்திறமையில் வல்லாளர்களாகவும் விளங்குவதுடன், கடலையும் கரையையும் ஆண்டு கொண்டு வந்தார்கள் என்ற பாங்கில் குறிப்பிட்டிருப்பதையும் பார்க்கலாம்.

“அத்திலாந்திக் கிங்” என்ற கப்பல்— பன்னீராயிரம் தொன் எடையுள்ள பெரிய கப்பல்.

ஆங்கிலேய நிறுவனமொன்றுக்குச் சொந்தமான இந்தக் கப்பல், ஒரு நாள்—சரக்கு வகைச் சாமான்களை ஏற்றிக்கொண்டு வந்தபோது, எதிர்பாராத ஒரு விபத்தில் சிக்கியது.

—சிக்கிய சொற்பவேளையில் அக்கப்பல் திடீரென்று திருகோண மலைத் துறைமுகத்துக்குச் சம்பமாக—இந்துமா சமுத்திரத்தில் மூழ்கி விட்டது.

அந்தக் கப்பலை மீட்க முயன்று பகீரதப்பிரயத்தனத்தில் ஈடுபட்ட சகல ஊழியர்களும், உரிமையாளரும் மனம் தளர்ந்து சோர்ந்து போய் விட்டனர். அவர்களின் சகல பிரயத்தனங்களும் படுதோல்வியில் முடிந்தன.

அந்தரமான அந்த வேளையிலே அவர்களுக்குக் கைகொடுத்து உதவியவர்கள் யார் தெரியுமா?

—இந்த வல்வெட்டித் துறைக் கப்பலோட்டிகள் தாம்.

வல்வெட்டித்துறையில் அன்று பிரபல்யம் பெற்றுத் திகழ்ந்த திரு. வெங்கடாசலம் என்பவர் கப்பல் கட்டும் கலையிலும், மாலுமி

கள் சாஸ்திரத்திலும், வான சாஸ்திரத்திலும், ஆற்றல் பெற்றவர். இந்த மனிதரே அப்படி மூழ்கிய கப்பலை—மூழ்கிவிட்ட அந்த நிலையிலேயே விலை கொடுத்து வாங்கினார்.

கடலில் மூழ்கிப் போன கப்பலை எந்தப் பைத்தியக்காரன் விலை கொடுத்து வாங்குவான்?

இந்தப் பைத்தியக்காரன் வாங்கியே விட்டார்!

அப்படித்தான் அப்போது சிலர் முணுமுணுத்தார்கள். உண்மையில் இவர் பைத்தியக்காரனா?—அல்ல, காரியக்காரன்.

பொருளை இழந்தவனுக்குப் பரோபகாரமாகவும், தன் தேவைக்கு நிறைவு தேடும் விதத்திலும் இந்தக் காரியத்தைத் துணிந்து செய்தே விட்டார்.

மூழ்கிய கப்பலை இப்படித் துணிந்து யார்தான் விலை கொடுத்து வாங்குவார்கள்? என்றவர்கள் வாயடைத்துப் போய் நின்றார்கள்.

ஆங்கிலேயரால் மீட்க முடியாத அந்தப் பெரிய ராட்சதக் கப்பலை இந்த வல்வெட்டித் துறைவாசி மீட்டு, கடலில் மிதக்கவிட்டு, அலைகடலின் ஊடே மீண்டும் ஓட்டிய இந்தச் சாதனை—

நூறு ஆண்டுகளுக்கு முன் நிகழ்ந்த சம்பவம்.

கப்பலோட்டிய வீரத்தமிழர் பரம்பரைக்கு இப்படி எடுத்துக் காட்டுகள்—சம்பவங்கள் நிறைய உண்டு.



5

**வல்வெட்டித்துறை என்ற பெயர் எப்படி வந்தது?**

—இதுவும் ஒரு வரலாற்றோடு இணைந்த பெயர்தான்.

ரோமுக்கும், கிரேக்கத்துக்கும், எகிப்துக்கும் இலங்கையின் வடபுலமான இந்தத் துறைமுகங்களிலிருந்து “வெல்வெட்” என்ற உயர் தரப்பட்டு வகைகள் ஏற்றுமதி செய்யப்பட்ட காரணத்தால் அக் காலத்திலிருந்தே இந்தத்துறை ‘வல்வெட்டித்துறை’ என்று அழைக்கப்படுகிறது. இதன் பின் பல்வேறு நாடுகளிலிருந்து ஏற்றுமதி செய்யப்படுகிற “வெல்வெட்” வல்வெட்டித்துறைக் களஞ்சியங்களில் நிறைத்து வைக்கப்பட்டு, ரோம், எகிப்து, கிரேக்கம் ஆகிய நாடுகளுக்கு எடுத்துச் செல்லப்படுவதால், இதன் முக்கியத்துவம் அதிகமாயிற்று. காலகதியில், தரமான “வெல்வெட்”களை எடுத்துக் கொண்டு வருவதில் கைவரப்பெற்றவர்களாக இவர்கள் விளங்கினார்கள்.

“இந்தக் கதை ஐதீகமாக இருக்க முடியுமா?” என்று சிலர் எண்ணக்கூடும்.

வல்வெட்டித்துறை வழித்தோன்றல்களின் ஆதாரபூர்வமான வரலாற்றுக் குறிப்புகள் இவற்றைச் செப்பமாகப் பேணி வருவதால், இதனை உண்மை என்றே சொல்ல வேண்டியிருக்கிறது. அந்தக் காலம் அப்படி நிகழ்ந்திருக்கும் என்று உறுதிப்படுத்துவதற்கு இந்தக் காலநடைமுறைகள் காரணமாகவுள்ளன.





அந்தக் காலத்தில் பிற நாடுகளுக்குப் பயணம் செய்வதென்றால், “பாஸ்போர்ட்” எடுத்துக் கொண்டு விமானத்திலோ, பிரயாணிகள் கப்பலிலோ அமரவேண்டியதுதான். இந்தக் காலம் போன்று “விசா” கெடுபிடியில்லை.

சிங்கப்பூர், பிரிட்டன், இத்தாலி, ஜெர்மன், கனடா, ஆபிரிக்கா போன்ற எந்த நாடுகளுக்கும் ஒரு விதத் தடையுமின்றி-சங்கடமுமின்றி மிக இலகுவாகவே போய்ச் சேர்ந்து விடலாம்.

“அமெரிக்காவுக்கு எப்படிப் போகலாம்?” என்று யாராவது கேட்டால் “இப்படித்தான்” என்று சடாரென்று எவரும் அன்று பதில் கூற முடியும். ஆனால், பாய்மரக் கப்பலில் அமெரிக்கா செல்வது எப்படியென்று கேட்டால் யார்தான் பதில் கூறமுடியும்?

நிலமை அப்படி இருக்க—

இந்த வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகள் பாய்மரக் கப்பலில் அமெரிக்காவுக்குச் சென்ற பயணத்தைக் கேட்க வியப்பாகவிருக்கு மல்லவா?

இந்தப் பயணக் கதையை அறிவதற்காக அந்தப் பாய்மரக் கப்பலில் சாகசப் பயணம் நடத்திய சிலரைச் சந்தித்து உரையாடியபோது தான் எல்லாம் வெளிச்சமாகின.

அவர்களில் பலர் இன்று உயிரோடு இல்லை. ஆயினும் அவர்களுடைய வீரதீரச் சாகசங்களைக் கேட்டறியும் வாய்ப்புக் கிடைத்தமை வெகு பயனுள்ளதாயிற்று.

“வளரும் பயிரை முளையில் தெரியும்” என்று ஒரு மொழியிண்டு.

சந்தித்த அந்த மனிதர் வாழ்க்கையைப் பொறுத்தவரை அது முற்றிலும் உண்மை. திரை கடலில் மரக்கலம் ஓட்டும் கலையில் வல்லவர்களில் முன்னோடியாகத் திகழ்ந்தவரான வல்வெட்டித் துறை வாசி திரு.புண்ணியமூர்த்தியும் ஒரு தண்டையலாகப் பணியாற்றியவர்.

ஒருநாள்—

இந்தப் புண்ணியமூர்த்தித் தண்டையலுக்கு அதிராம் பட்டினக் கப்பல் முதலாளியிடமிருந்து அழைப்பு வந்தது.

கப்பலோட்டிப் பொருளீட்டித் தரவல்லவர்கள் வல்வெட்டித் துறைத் தண்டையல்கள் என்பதைத் தென்னிந்தியக் கப்பல் முதலாளிகள் நன்கு தெரிந்து வைத்திருந்தார்கள்.

அதனால், நேரடியாக இந்த அழைப்பு வந்தது.

அழைப்புக்கு மதிப்புக் கொடுத்த புண்ணிய மூர்த்தித் தண்டையல்—

ஊர்க்காவற்றுறையிலிருந்து தோணியொன்றிலே அதிராம் பட்டினத்துக்குச் சென்றார்.

ஒடுங்கிய நீர் பாய்ந்து ஓடும் நாற்பது மைல்களுக்கு இடைப்பட்ட தூரக் கடலுக்குத் தோணியில் பயணம் செய்வதென்றால் சும்மாவா? சும்மாவா?

—இதற்கெல்லாம் அசாதாரணத் துணிச்சல் வேண்டும்.

ஊர்க்காவற்றுறையிலிருந்து, தென்னிந்தியாவிலுள்ள நாற்பது மைல் தூரமுள்ள அதிராம் பட்டினம் பின்பு ஏதோ பக்கத்து வீட்டுச் சொந்தக்காரன் போலாயிற்று இந்த வல்வெட்டித்துறை வாசிகளுக்கு.

காலைச் சாப்பாடு வல்வெட்டித்துறையிலென்றால், மதிய உணவு இந்தியாவில்!

இப்படியாக இவர்களின் தோணிப் பயணங்கள் பெரிய இடைவெளியைக் கூடக் குறுக்கிவிட்டன.

இதில் ஒரு வேடிக்கை நடந்தது.

புண்ணிய மூர்த்தித் தண்டையல் அதிராம் பட்டினம் நோக்கித் தோணியில் பயணம் செய்து கொண்டிருந்தபோது—

அந்தத் தோணியிலே ஒன்பது வயது கூட ஆகாத சிறுவன் ஒருவனும் மிகச் சாதாரணமாக ஏறித் தொற்றிக் கொண்டான்.

ஆழ்கடலின் அலைகளைக் கண்டு அவன் பயப்படவில்லை.

அவனும் அதனை ரசித்துக் கொண்டே குஷியாகப் பிரயாணம் செய்தான்.

அது மட்டுமா?

ஆழ்கடலிலே அந்தரப் பவனி செய்து கொண்டிருக்கிறோம் என்ற அச்சம் கொஞ்சமுமின்றிக், குமுறிவரும் கடல் அலைகளைக் கிழித்துக் கொண்டு பேரிரைச்சல் போட்டுப் போய்க் கொண்டிருக்கிற இந்தச் சிறு தோணிக்குள் இருந்த இச்சிறுவன் வேடிக்கை பார்த்துக் கொண்டிருக்க வேண்டாமா?

அதுதான் இல்லை.

அவனும் ஒரு தண்டையல்போல், அணிகலன்களைச் சீராக்குவதில் முகறு போல் பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தான்.

அந்தச் சிறுவன் வேறு யாரும்ல்ல.

சாட்சாத் புண்ணியமூர்த்தித் தண்டையலின் மருமகனே அவன்.

அந்தச் சிறுவன் ஒருகால் இப்படி ஆவான் என்று அவரே கற்பனை பண்ணியிருக்கமாட்டார்.

ஒரு காலத்தில் பெரிய பாய்மரக் கப்பலில், வல்வெட்டித்துறையிலிருந்து அமெரிக்காவுக்கு அந்தச் சிறுவன் இப்படியெல்லாம் சாகசப் பயணம் செய்யும் தீரனாகத் திகழ்வானென்று யார்தான் எண்ண முடியும்?

பாய்மரக் கப்பலில் அமெரிக்காவுக்குச் சென்ற இந்த இரத்தின சாமியின் முழுப்பெயர் ஐயாத்துரை இரத்தினசாமி.

வல்வெட்டித்துறையின் 'வித்தனை' என்ற பகுதியில் உள்ள அவரது இல்லத்தில் அவரை நேரில் சந்திக்கும் வாய்ப்புக் கிடைத்தமை இன்றும் மனதில் பசுமரத்தாணி போல் பதிந்துள்ளது. சுமார் பதினைந்து ஆண்டுகளுக்கு முன் இச்சந்திப்பு நிகழ்ந்தது.

இப்போது அவருக்கு எண்பதுக்குச் சற்றே கூட இருக்கலாம்.

வல்வெட்டித் துறையைக் காவு கொண்ட அரசுக்கர்கள் இன்று இவரையும் வைத்திருப்பார்களோ என்பது சந்தேகம்தான்.

நேரிற் சென்று பார்த்த போது தூய வெள்ளை வேட்டி கட்டி யிருந்த இரத்தினசாமி வெறும் மேலுடன் ஆஜானுபவனாக நின்ற தோற்றமும், நறுக்குத் துண்டாக அவர் பேசும் பாவனையும் எத்தகைய மனோதிடமுள்ள மனிதர் இவர் என்பதைத் துல்லியமாகக் காட்டின.

அவர் தனது மாமனாரான புண்ணியமூர்த்தித் தண்டையலுடன் இணைந்து, சீறி எழுந்து குமுறும் சமுத்திர அலைகளோடு விளையாட ஆரம்பித்த காலத்தின் சுவடுகளை நினைவுபடுத்தித் தனது ஒன்ப தாவது பிராய வாழ்க்கையிலிருந்து விவரிக்கத் தொடங்கினார்.

அவர் சொல்கின்றார்:

“அதிராம் பட்டினத்தில் முதலாளியிடமிருந்து கப்பலைப் பொறுப்பேற்றுக்கொண்ட எனது மாமனார் அங்கிருந்து பிடி கரணையும், அண்ணாமலையில் உள்ள நூறு நாம்பன் மாடுகளையும் அந்தக் கப்பலில் ஏற்றிக்கொண்டு யாழ்ப்பாணம் ஊர்க்காவற்றுறை வந்தார்...”

“அந்தக் கப்பலின் பெயர் என்ன?” என்று இடை மறித்துக் கேட்டேன்.

“முகமட் ஹாஜி” என்றார்.

“முஸ்லீம் பெயராக இருக்கிறதே?” என்றேன்.

“ஆமாம், முஸ்லீம் பெயர்தான். அந்தக் கப்பல் முஸ்லீம் முதலாளி ஒருவருக்குச் சொந்தமானது. ஆகையால், அதற்கு 'முகமட் ஹாஜி' என்று நாமம் சூட்டிவிட்டார்.

“சரி ஐயா, மேலே சொல்லுங்கோ” என்றேன்.

அவர் விட்ட இடத்திலிருந்து தொடர்ந்தார்:

“சமையல் செய்கிறவருக்கு உதவியாக ‘எடுபிடி’ வேலையும் செய்து கொள்வேன். இதெல்லாம் சகஜம். சமையலும் வாழ்க்கைக்கு இன்றியமையாத பெருங்கலைதானே?”

“ஆமாம்! அது பெரும் உண்மைதான்” என்று நான் ஆமோதிக்க—  
அவருக்குச் சிரிப்பு வந்துவிட்டது.

சிரிப்பின் அதைப்பில் எழுந்த செருமலை முனகி வெளியேற விட்ட பின்னர், அவர் தொடர்ந்து சொல்கிறார்:

“எனது பதினொராவது வயதில் என் மாமாவுடன் கொக்கோ நாடாவுக்குச் சென்று வந்த நினைவுகள் என் மனத்திரையில் இப்போதும் பளிச்சிடுகின்றன. கச்சான், எள்ளு, பருப்பு, கடலை, பயறு போன்ற தானிய வகைகளையும் கொக்கோ நாடாவிலிருந்து ஏற்றிக் கொண்டு வந்து இந்தக் கப்பல் பறிக்கும் ஊர்க்காவற்றுறை, காங்கேசன் துறை, மயிலிட்டி, சேந்தாங்குளம், வல்வெட்டித்துறை, பருத்தித்துறை, ஆகிய பிரதேசங்களின் துறைகளிலும் சரக்குகளைக் கொண்டு வந்து இறக்குவோம்...”

இந்தக் கட்டத்தில் எதையோ நினைத்தவராக ‘கலகல’த்துச் சிரித்தார்.

சிரித்த சுவட்டோடு சொன்னார்:

“பாடசாலைக்குச் செல்லாமல் கடலோடியாகத் திரிவதிலேயே ஆர்வம் காட்டிக்கொண்டிருந்த நான் கல்வியில் கவனம் செலுத்த விரும்பினேன். கடல் வணிகத்துக்குக் கல்விதான் முக்கியம். ‘கற்க கசடறக், கற்பவை கற்றபின் நிற்க அதற்குத் தக’ என்ற வள்ளுவர் பெருமான் வாக்கைத் தழுவி வாழும் பழக்கம் எமது மூதாதையர் காலத்திலிருந்தே உண்டு. எனவே, வல்வெட்டித்துறை சிதம்பராக் கல்லூரியில் கல்வி கற்கலானேன்.

“இதில் ஒரு சங்கடம் என்னவென்றால், எனது பள்ளிக்கூட வாழ்க்கை பன்னிரண்டாவது வயதில் ஆரம்பமானதுதான்...”

“1929 ஆம் ஆண்டுவாக்கில், அப்போது எனக்கு இருபது வயது. ‘சின்ன முளையானிலேயே கடலோடுவதில் பெரிய காளானாகி விட்ட நான், கல்வியிலும் அப்படியான ஒரு திருப்தியுடன் மேல்படிப்புக்கு முற்றுப்புள்ளி வைத்து விட்டு, மலாயாவுக்குச் சென்று விட்டேன்.

“அந்தக் காலத்தில் கல்வி கற்றுப் பெரிய பெரிய உத்தியோகம் பார்க்க வாய்ப்பிருந்தபோது, ஏன் அதைப் பயன்படுத்தாமல் இடையில் நிறுத்தினீர்கள்” என்று கொஞ்சம் ஆதங்கமாகவே கேட்டு விட்டேன்.

அதற்கு அவர் இவ்வாறு விளக்கம் தந்தார்:

“மேல் கல்வியைக் கற்றுப் பெரிய பதவியை வகிப்பதால் பரந்த அறிவைப் பெற்றுவிட முடியாது. ஒரு துறைக்குத்தான் அது உதவும். ஆனால், இது அப்படி அல்ல. எத்தனையோ உலக அனுபவங்களைப் பெற்றுக் கொள்ள முடியும். அனுபவங்கள்தானே அறிவின் உரைகல். அப்படியிருக்க அதை இழப்பாகக்கொள்ள முடியாது. உலகத்திலேயே தோன்றிய பெரும்பான்மையான அறிஞர்கள் உயர்கல்வி கற்றவர்கள் அல்லர். ஆனால், அந்த மேதைகளின் அறிவுரைகளையே உயர்கல்விப் பாடங்களாக மாணவர்கள் பயில்வதை அவதானித்துக் கொள்ளலாம்.”

எனக்குத் தூக்கி வாரிப் போட்டது.

இவ்வளவு பெரிய உண்மையை எவ்வளவு லாவகமாகச் சொல்லுகிறார்.

நான் அவர் கூற்றை ஆமோதிக்கும் தோரணையில் தலையசைத்துக் கொண்டு அவரைப் பார்த்தேன். அவர் தொடர்ந்து சொன்னார்:

“அந்தக் காலத்தில் மலேஷியா, சிங்கப்பூர், பிலிப்பைன்ஸ் போன்ற நாடுகளில் ஆட்களைத் தேடி வேலை வரும். ஆனால், எனது நிலை அப்படியிருக்கவில்லை. வேலை தேடி அலையனானேன். எனது பொல்லாத காலம், அப்போது அங்கெல்லாம் ஆட்குறைப்பு

நடந்துகொண்டிருந்தது. மூன்று வருஷம் ஒரு மாதிரிச் சமாளித்து எப்படியோ காலத்தைக் கழித்துவிட்டுப் பிறந்த ஊரைத் தேடி ஓடி விந்துவிட்டேன். பிழைப்புக்கு வல்வெட்டித்துறையிலா பஞ்சம்?"

“வல்வெட்டித் துறைக்கு வந்த என்னை மீண்டும் கப்பல் அழைத்தது என்று சொல்வதை விட, கப்பல் மீது நான் காதல் கொண்டாவிட்டேன் என்று சொல்வதுதான் பொருத்தம்!...” என்று சொல்லிவிட்டுச் சிரித்தார்.

அந்தச் சிரிப்பில், அவர் ஏதோ சொல்லப் போகிறார் என்பதை உணர்ந்தேன்.

“இந்தக் கடல் இருக்கிறதே, இது உலகத்தின் நிலப்பரப்பை விட இரண்டு மடங்கு பெரியது. உலகத்தின் முக்கால் வாசிப் பேர்-முக்கிய மாக மேல்நாட்டு ஐரோப்பியர்கள் தொட்டுக் கீழ்நாட்டு ஆசியாக்காரர்கள் வரை அதிகமான மக்கள் கடலோடிகளாக வாழ்ந்தே திரவியம் தேடுகின்றவர்கள். அப்படி இருக்கும்போது கடல் சூழ்ந்த இலங்கையனான எனக்கா பிழைக்க முடியாமல் போய்விடும்?”...

“எனவே, என்னைக் கடலோடியாக்கிக் கொள்ள முடிவு செய்தேன். அதன் விளைவாக மலபார், கொச்சி ஆகிய நாடுகளுக்கு என் பயணம் தொடர்ந்தது. இங்கிருந்து சுருட்டு, புகையிலை, மீன், கருவாடு ஆகியவற்றை எடுத்துக் கொண்டு செல்வோம். கள்ளிக் கோட்டையிலிருந்து வீடுகள் வேய்வதற்கான ஓடுகளையும் ஏற்றுமதி செய்து கொண்டு வருவோம்..”

—இரத்தினசாமி ஐயா தனது பழைய அனுபவங்களை இப்படியெல்லாம் ஒன்றன்பின் ஒன்றாக விளக்கிக் கொண்டிருந்தார்.

எப்படியேனும் கடலில் மரக்கலம் விட்டு உலகத்தைச் சுற்றிப் பார்த்துவிட வேண்டும் என்ற ஆவல் அவரின் அடி மனதில் ஊறுகாய் போல் பனித்துவிட்டது.

இதை யாரிடம் சொல்வது என்று நீண்ட நாட்களாக யோசித்துக் கொண்டிருந்தபோது, ஜெர்மானியர் ஒருவர் அகப்பட்டுக்கொண்டார்.

இவருக்கு யோகம் அடித்தேவிட்டது.

அந்த ஜெர்மானிய நண்பருடன் நவீன 'பிளாஸ்டிக்' வள்ளத்தில் பிரயாணம் செய்து உலகத்தையே வலம் வர இருந்த ஆசை இவர் உறவினர்களால் மண்ணாகியது. இவர் எவ்வளவோ சொல்லிப் பார்த்தார். அந்த உறவினர் பலதும் பத்தும் சொல்லித் தடுத்தே விட்டார்கள்.

அந்தச் சோகமான சம்பவத்தை ஏதோ ஒரு வேதனை கலந்த குரலில் இரத்தினசாமி ஐயா நினைவுபடுத்திக் கூறிய விதம் வெகு நேர்த்தியானது.

அவர் சொன்னார்:

“ஒரு மனிதனின் அல்லது சமுதாயத்தின் முன்னேற்றத்துக்கு அவனின் அல்லது அவன் சார்ந்த சமுதாயத்தால் அதிக இடையூறு ஏற்படுகிறதே தவிர, பெரும்பாலும் எதிரிகளாலல்ல. என் வாழ்க்கையிலும் அப்படித்தான் நடந்தது. என்றாலும் நான் சோர்ந்து விடவில்லை.”

ஒஸ்கார் என்ற அந்த ஜெர்மானியர் திருகோணமலைத் துறை முகத்துக்கு வள்ளத்தில் வந்திருந்தார். அவர் பார்த்துப் பழகியவர்களில் இரத்தினசாமியே திறமைசாலியாகவும், துணிச்சல்காரனாகவும் தெரிந்தார். எனவே, தான் திரும்பிச் செல்லும் போது தனக்கு உதவியாளராக இவரைக் கூட்டிச் செல்ல விரும்பினார்.

இப்படித்தான் அவர் நட்பு இரத்தினசாமிக்குக் கிடைத்தது.

இரத்தினசாமியின் துடிப்பு மிகுந்த செயல்கள் அந்த ஜெர்மானிய நண்பரை மலைக்கச் செய்துவிட்டன.

ஜெர்மனி நாட்டு ஒஸ்காருடன் வல்வெட்டித்துறை இரத்தினசாமி செல்வதற்குத் தயாராகி விட்டார். கடைசியில்தான் அந்த உறவினர்கள் ஒற்றைக் காலில் நின்று தடுத்துவிட்டார்கள்.

இந்த வாய்ப்பை இழந்தது, இவர் வாழ்க்கையில் ஒருவிதக் கசப்பை—கவலையை உண்டாக்கியது.

மனம் உடைந்தே போயிருந்தார்.



கொஞ்சக் காலம் இந்தச் சஞ்சலம் இவரை வாட்டி எடுத்தது.

ஆனால்-இந்தத் தடைகள்தான் இவர் மனத்தில் தீராத ஆவலையும் தூண்டிவிட்டது.

இதன் விளைவு—எப்படியும் கப்பலில் உலகம் சுற்றியே தீருவது என்ற முடிவுக்கு வந்துவிட்டார்.

இப்படி முடிவு எடுத்துக் கொண்டாலும், அந்தச் சந்தர்ப்பம் வர நீண்ட காலம் எடுக்கும் என்று மனம் உள்ளூர அடித்துக் கொண்டே யிருந்தது.

ஆனாலும், அதிக நாள் செல்லவில்லை.

இவர் நினைத்ததற்கு எதிர்மாறாகவே விஷயம் முடிந்தது.

உலகம் சுற்றும் அந்தச் சந்தர்ப்பம் இவ்வளவு விரைவாக வந்து சேரும் என்று கொஞ்சம் கூட எதிர்பார்க்கவில்லை. கேட்பானேன். இவர்பாடு ஒரே கொண்டாட்டம்தான்.

இவர்தம் ஆவலைப் பூர்த்தி செய்த அந்தக் கப்பலின் பெயர்—  
அன்னபூரணி.



### அன்னபூரணி.

இந்தப் பொன்மயிலாளின் அழகையும் வனப்பையும் எப்படி வர்ணிப்பது?

தூரத்துக் கடலில் அது அன்னம் போலப் பூரணப் பொலிவு கொண்டு வந்த காட்சி கண்கொள்ளாக் காட்சி, கண்கொள்ளாக் காட்சி என்று அமெரிக்கர்களே வர்ணித்தார்களென்றால், அதன் அழகை - ரம் மியத்தை - எடுப்பான தோற்றத்தை மேலும் வர்ணிக்கத். தேவையில்லை.

எடுப்பாகவும், கவர்ச்சியாகவும் இருந்த அன்னபூரணியின் அழகில் யார்தான் மயங்க மாட்டார்கள்.

அமெரிக்காவிலிருந்து இலங்கைக்கு வந்த கோடீஸ்வரரான திரு.வில்லியம் அல்பேர்ட் ரொபின்சன் அக்காலத்தில் உலகத்தில் பிரசித்தி பெற்றவர்.

கடலோடியான அவர் ஒரு பத்திரிகையாளரும் கூட.

1930 ஆம் ஆண்டளவில் வல்வெட்டித்துறை துறைமுகத்துக்கு விஜயம் செய்திருந்தார்.

இந்த வல்வெட்டித்துறை துறைமுகத்தில் அடுக்கடுக்காக நங்கூர மிடப்பட்டிருந்த சூமார் அறுபது கப்பல்கள் அப்போது அவர் கண்களில் வெகு கம்பீரமாக நிமிர்ந்து நின்று காட்சி தந்துகொண்டிருந்தன.

‘அன்னபூரணியில் இவர் கண் விழுந்தது.

அன்ன நடையழகி  
அவளாம் தகுந்த ஜோடி  
ஆரணங்கோடு சுகம்  
அனுபவிக்கலாம் கூடி’

என்று அவர் மனதுக்குள் கவிதை ஒன்று சுரீரித்து இசை மீட்டிப் பாட்டாகக் கிளர்ந்தது.

—இந்த மனக் கிளர்வின் வேக உணர்ச்சியோடு மேலும் ஒவ்வொரு கப்பலையும் மிக நுணுக்கமாகப் பார்த்துக்கொண்டே சென்றார் றொபின்சன்.

றொபின்சன் ஒரு கட்டத்தில் திகைத்துப் போய்விட்டார்.

அவரைத் திகைக்க வைத்த அந்தக் கப்பல்தான் ஏற்கெனவே சொக்க வைத்த அன்னபூரணி.

அன்னபூரணியில் மையல் கொண்ட அந்த மனிதர் அதை அணு அணுவாக ரசித்தார்.

‘அன்னபூரணி, அன்னபூரணி’ என்று மீண்டும் மீண்டும் வாய் விட்டே முணுமுணுத்தார்.

உண்மையில் இதன் முழுப்பெயர் அன்னபூரணியன்று. ‘அன்னபூரணியம்மாள்’ என்றே அழைக்கப்பட்டது. ஆயினும், றொபின்சன் அதை ஓர் இளமைக் கோலத்தில் பார்க்க ஆசைப்பட்டு, ‘அன்னபூரணி’ என்றே அழைக்கலானார்.

இந்த அன்னபூரணியைத் தனது உடமையாக்க விரும்பினார். தனியுடைமை நாட்டு மனிதரல்லவா? ஆகையால், இந்த ஆதிக்கம் இங்கே தலை காட்டிற்று.

அதன் விளைவு—

‘அன்னபூரணி’க்குப் பேரம் பேசப்பட்டது.

நமது நாட்டுப் பெண்களைச் சிலர் சந்தையில் விற்கும் பண்டம் போலச் சீதன விலை பேசுகிறார்களல்லவா?

அதுபோல் இந்த மனிதரும் விலை பேசத் தொடங்கிவிட்டார்.

கோடீஸ்வரன் நினைத்ததை முடிக்கும் வல்லமை படைத்தவன் என்பது கை வந்த கலை.

நினைத்ததைக் கனகச்சிதமாக முடித்தேவிட்டார்.

எப்படியாவது அந்தக் கப்பலைச் சொந்தமாக வாங்கி விடுவது என்று தீர்மானித்தே விட்டார்.

அது மட்டுமல்ல, அன்னபூரணியைத் தனது சொந்த நாடான அமெரிக்காவுக்குக் கொண்டு செல்லவும் திட்டமிட்டார்.

அவர் கோடீஸ்வரராக இருக்கலாம். ஆனால், அந்தக் கப்பலை எப்படித் தனியே அமெரிக்காவுக்குக் கொண்டு செல்வது?

றொபின்சன் என்ன செய்தார்?

வல்வெட்டித்துறை வாசியான இந்தக் கப்பலின் தண்டையல் தம்பிப் பிள்ளையைச் சந்தித்து உரையாடலானார்.

தம்பிப் பிள்ளைத் தண்டையல் மிகவும் கண்டிப்பான பேர்வழி.



எதையும் விட்டுக் கொடுக்க மாட்டார். தனக்குச் சரியென்று பட்டதைத் துணிந்து செய்பவர்.

றொபின்சனோ அமெரிக்காவில் உள்ள பெரும் செல்வச் சீமான் களில் ஒருவர். கடலோடும் கலையிலும் முடிதூடா மன்னனாக விளங்கியவர்.

—பசிபிக் சமுத்திரத்தில் மணல் திட்டு ஒன்றைக் கண்டுபிடித்து, அங்குத் தன் பாதங்களைப் பதித்து, அமெரிக்க அரசின் பல கோடி ரூபாய்களைப் பரிசாகப் பெற்றவர்.

‘கொடுக்கிற தெய்வம் கூரையைப் பிய்த்துக் கொண்டு கொடுக்கும்’ என்பார்கள். இவர் மட்டில் இந்த ஐதீகம் சரியாகி விட்டது.

அது மட்டுமா?—

றொபின்சனின் கடலோடும் ஆற்றலில் மயங்கி அவர் காலடியில் தன்னை ஒப்புவித்த புளோறின் என்ற செல்வச் சீமாட்டி மூலம் அவருக்கு மேலும் செல்வம் குவிந்தது.

குபேர அமெரிக்க நாட்டின் இந்தக் குட்டிக் குபேரன் இலங்கைத் தீவின் ‘அன்னபூரணியம்மாளை’ வாங்கித் தரும்படி விடாக்கண்டன் பிடியில் நின்றார். ஆனால், கொடாக் கண்டனான தம்பிப் பிள்ளைத் தண்டையலோ கையை விரித்துவிட்டார். அந்தப் பெரிய குபேரனான ரொபின்சனுக்கும் மசிந்து கொடுக்காத இந்தக் குசேலரான தண்டையலின் கீர்த்தி இதனால் எங்கும் பரவியது.

முறையான அணிகலன்களோடு வல்வெட்டித்துறையில் வெகு நேர்த்தியாகக் கட்டி முடிக்கப்பட்ட இந்த 'அன்னபூரணி' இப்படியாகக் கீர்த்திக்குள்ளாகியிருந்தது.

கப்பல் கட்டும் கலையில் அகில உலகமுமே வியக்கத்தக்க முறையில் மிக நுணுக்கமான வேலைப்பாடுகளைக் கலாமூலமாகச் செய்வதில் வல்வெட்டித்துறையில் உள்ள மேஸ்திரிகளே வல்லுநர்களாக விளங்கினார்கள் என்பதைக் கீழைத் தேசத்தவர்கள் மட்டுமன்றி மேலை நாட்டவர்களும் ஒப்புக்கொண்ட சங்கதியாகும்.

அன்னபூரணி மீது உண்டான தீராக் காதல் இதனை மேலும் உந்தி வளர்த்தது.

இந்தக் காதல் குபேரனான றொபின்சனைப் பைத்தியமாக்கி விட்டது.

காதல் பணக்காரர்களைச் சும்மா விடுமா?

இந்த அன்னபூரணியில் அவர் மையல் கொள்ளக் காரணமாக இருந்தவர் வல்வெட்டித் துறையைச் சேர்ந்த சுந்தர மேஸ்திரியார்.

அவர் கைவண்ணமே இந்த 'அன்னபூரணி'யில் ஜொலித்துக் கொண்டிருந்தது.

பிளவாத ஒரு பணைமரக் குத்தியைச் செதுக்கி முழு நாற்காலி ஒன்றைப் பூர்த்தி செய்தவர் இந்தச் சுந்தர மேஸ்திரியார்.

யாழ்ப்பாணத்துக் கடலோடி மேஸ்திரி பரம்பரையைச் சேர்ந்த வரான சுந்தர மேஸ்திரியாரின் கைவண்ணத்தில் உருவாக்கப்பட்ட "அன்னபூரணி" இந்த மேல் நாட்டுக் குபேரனைப் பைத்தியமாக்கி விட்டதில் வியப்பில்லை.

பிரான்ஸ் நாட்டுக்கு அடுத்தபடியாக அகில உலகிலும் கப்பல் கட்டும் கலையில் — அந்தக் கலை நுட்பத்தினை வியக்கும் வண்ணம் செய்பவர்கள் வல்வெட்டித்துறைக் கலைஞர்கள்தாம் என்பதை றொபின்சன் 'அன்னபூரணி' மூலம் முற்றாகப் புரிந்துகொண்டார்.

ஆனால், அவர் நம்மவர் சிலரைப் போலப் பொறாமைப்படவில்லை.

மனிதனின் ஆற்றல் அவருக்குப் பெரிதாகத் தெரிந்தது.

பசிபிக் சமுத்திரத்தின் தெற்கே பனி உறையும் குளிர்ப் பிரதேசத்தின் பகுதியில் திமிங்கிலத்தையே வளைத்துப் பிடித்து, அதன் மூலம் பெரும் வியாபாரமொன்றினையே நடத்த வேண்டுமென்ற ஆசை நீண்ட காலமாக றொபின்சனின் நெஞ்சத்தைக் கிளர்த்திக் கொண்டிருந்தது.

அந்த ஆசை 'அன்னபூரணி' மூலம் நிறைவேறும் வாய்ப்புண்டு என்றும் கற்பனை பண்ணியதால் இந்த மோகம் ஏற்படவும் காரணம், எனலாம்.

உலகத்தின் பெரும் திரவியங்களைத் தேடித் தரும் பெறுமதி வாய்ந்தது திமிங்கிலம் என்பதை எவரும் அறிவர். கடல்படு திரவியங்களில் முன்னணி வகிப்பதும் இந்தத் திமிங்கிலம்தான்.

அந்தக் கனவுக்கு 'அன்னபூரணி' ஈடுகொடுப்பாள் என்ற ஆசையாத நம்பிக்கை றொபின்சனுக்கு உண்டாயிற்று.

ஆசை யாரைத்தான் விட்டது?

பெண் ஆசை, பொன் ஆசை, மண் ஆசை இல்லாத மனிதன் யார்?

அமெரிக்கருக்கும் பெண் ஆசையை விடப் பொன் ஆசை, மண் ஆசையே அதிகம்.

இந்த ஆசை அன்னபூரணி உருவில் வந்து மனத்தை அல்லும் பகலும் ஆட்டிப் படைத்தது.

இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் ஒரு திருப்பு முனையான சூழ்நிலை ஒன்று உண்டாயிற்று.

எண்ணியபடி எல்லாம் நடக்காதல்லவா?

அப்போது கப்பல் சம்பந்தமான விஷயங்களில் முக்கியஸ்தராகத் திகழ்ந்தவர் வல்வெட்டித்துறையைச் சேர்ந்த கதிரவேற்பிள்ளை அவர்கள்.

கப்பல்களை வாங்கவும் விற்கவும் இவர் ஒரு பாலம் போன்று விளங்கியவர்.

இவரை அணுகினால் காரியத்தை முடித்துவிடலாம் என்று றொபின்சன் சிந்திக்கலானார்.

இதன் விளைவாக, ஒருநாள் கதிரவேற்பிள்ளையை றொபின்சன் சந்தித்துக்கொண்டார். 'அன்னபூரணியை' எப்படியாவது வாங்கித் தர வேண்டுமென்று கேட்டுக்கொண்டார்.

கதிரவேற்பிள்ளை இணக்கம் தெரிவித்தபோது றொபின்சன் அடைந்த ஆனந்தத்திற்கு அளவே இல்லை. கடைசியில், கதிரவேற்பிள்ளை றொபின்சனுக்கு இவ்வாறு கூறினார்:

“தேவகோட்டையிலுள்ள நாகப்பச் செட்டியாருக்குச் சொந்தமானது அந்தக் கப்பல். எனவே, அந்தக் கப்பலைப் பற்றிப் பேசுவதற்கு நாம் அங்கே செல்ல வேண்டும். இதற்கு நீங்கள் தயாராக வேண்டும்”

—றொபின்சன் ஒப்புக் கொண்டார்.

இந்தக் கருமம் வெறும் கதையோடு நிற்கவில்லை. அடுத்த நாளே நடைமுறைச் சாத்தியமாயிற்று. கதிரவேற்பிள்ளை றொபின்சனை அழைத்துக்கொண்டு தேவகோட்டைக்குச் சென்றே விட்டார்.

கல்யாணத்தைப் பேசி முடித்துவிடலாம். ஆனால், கப்பல் ஒன்றை விலைக்கு வாங்கிக் கொள்வதாயின் அது அந்தக் காலத்தில் சிம்ம சொப்பனம். கப்பல்களுக்குப் பேரம்பேசி வாங்கிக் கொடுப்பதோ, விற்றுக் கொடுப்பதோ ஒரு மாபெரும் கலை என்றே சொல்லலாம்.

அந்தக் கலை கதிரவேற்பிள்ளைக்குக் கைவந்த சரக்கு.

நாகப்பச் செட்டியாருக்கு ஏற்கெனவே கதிரவேற்பிள்ளையுடன் பழக்கமுண்டு.

அன்னபூரணியை “நல்ல விலை”க்குக் கொடுக்கச் செட்டியாருக்கு காதோடு காதாக விளக்கினார் கதிரவேற்பிள்ளை. இந்தச் சந்தர்ப்பத்தைப் பயன்படுத்திக்கொண்டு அந்தக் கோடீஸ்வரனிடம் ‘கறக்க’ வேண்டியதை முறையாகக் கறக்க விழைந்தார் நாகப்பச் செட்டியார்.



முதலாளிகள் என்றால் ஆளை ஆள் விழுங்கும் திமிங்கலங்கள் தானே?

அதுவும் வட்டிக்கு வட்டி வேண்டிக் குட்டிக் குபேரன்களாகும் செட்டிமார் விடுவார்களா?

கதிரவேற்பிள்ளையும் இதில் இலேசுப்பட்டவர் அல்லர்.

இந்த விஷயத்தில் கதிரவேற்பிள்ளையின் கண்ணும் பேசும், காதும் பேசும்.

‘பணம் என்றால் பிணமும் வாய் திறக்கும்’ என்பார்களே, அது இந்தக் கோடீஸ்வரர்களுக்கு மிகமிகப் பொருத்தம்.

அறுபதினாயிரம் ரூபாய்க்கு அந்தக் கப்பலை விற்பதற்குச் சம்மதித்துவிட்டார் நாகப்பச் செட்டியார். அந்தக் காலத்தில் அறுபதினாயிரம் ரூபாய் இந்தக் காலத்தில் அறுபதினாயிரம் லட்சத்துக்குச் சமம்.

கதிரவேற்பிள்ளை றொபின்சனுக்கு இந்தக் காரியத்தை வெகு இலகுவாக முடித்துக் கொடுத்துவிட்டார்.

அப்பாடா. ஒருவாறு காரியம் ஒப்பேறியாயிற்று.

இப்போது கப்பல் நாகப்பச் செட்டியாரிடமிருந்து றொபின்சனுக்குக் கைமாறிவிட்டது.

எல்லாம் கடவுள் செயலல்ல.

இந்த வாய் விடாச் சாதியான பணம் செய்த வேலை.

இத்துடன் அந்தக் ‘கதை’ முடிந்தது.

இனி அடுத்த கட்டத்துக்கு வருவோம்.



‘சுந்தர மேஸ்திரியாரினால் கட்டப்பட்ட வல்வெட்டித்துறை அன்னபூரணியம்மாள் அமெரிக்கா செல்லப் போகிறாள்’ என்ற செய்தி இப்போது பரவலாக எங்கும் அடிபடத் தொடங்கிவிட்டது.

ஆனால், இது செய்தியாக அல்ல, ஒரு வினோதமாகவே தெரிந்தது.

இந்த வினோதச் செய்தி கடலில் உலகம் சுற்றத் துடித்துக் கொண்டிருந்த இளைஞன் இரத்தினசாமிக்குத் தேனாக இனித்தது.

அந்தக் கப்பலில் தானும் ஒரு பணியாளராகச் சேர்ந்து கொள்வதெனத் தீர்மானித்த இரத்தினசாமி, கப்பலை வாங்கிய றொபின்சனுக்கு அவரது கொழும்பு முகவரிக்குத் தன்னைப் பற்றியும், தன் கடல் அனுபவங்கள் பற்றியும் குறிப்பிட்டு நீண்ட ஒரு கடிதம் எழுதினார்.

ஒருவாரம் சென்றது. பதில் இல்லை.

இரண்டு வாரம், மூன்று வாரம் என்று ஒரு மாதம் சென்றது. பதிலே இல்லை.

‘ஒரு வேளை அந்தக் கோடஸ்வரன் அமெரிக்காவுக்கே போய் விட்டாரோ?’ என்று சந்தேகப்பட்டார்.

‘எதற்கும் ஒரு தடவை கொழும்புக்குச் சென்று பார்த்து விடுவோமே’ என்று யோசித்த இரத்தினசாமி, அதற்கு முன்னும் சளைக்காமல் மீண்டும் கடிதம் எழுதினார்.

‘அடிக்குமேல் அடி அடித்தால் அம்மியும் நகரும்’ என்ற பழமொழியும் இவர் மட்டில் பொய்த்துவிட்டது. என்றாலும் ‘முயற்சி திருவினையாகும்’ என்ற வாக்கில் நம்பிக்கை கொண்ட இரத்தினசாமி, கடைசிவரை விட்டுவிடவில்லை.

றொபின்சனைச் சந்திக்கக் கொழும்புக்கே பயணமானார்.

என்ன ஆச்சரியம்.

றொபின்சன் கல்லுப்பிள்ளையார் மாதிரி உட்கார்ந்திருந்தார்.

முன்னர் தான் எழுதிய கடிதங்களைப் பற்றியும், தன் விருப்பங்களைப் பற்றியும் முறையாக எடுத்துச் சொன்னார்.

“மன்னிக்க வேண்டும். கை நிறைய வேலைகள். அதனால் உடன் பதில் போடவில்லை.” என்று றொபின்சன் சொன்னபோது—

இரத்தினசாமிக்கு ஒரு நம்பிக்கை பிறந்து விட்டது.

ஒரு மணி நேரமாகச் சம்பாஷித்ததன் விளைவாக றொபின்சனுக்கு இரத்தினசாமியைப் பிடித்துவிட்டது.

—சொல்வானேன், ‘அன்னபூரணி’யில் இரத்தினசாமியும் அமெரிக்கா செல்வதற்கு வழி திறக்கப்பட்டது—அது உறுதியாகியும் விட்டது.

இத்துடன் றொபின்சன் திருப்தியடையவில்லை.

வல்வெட்டித்துறையில் ‘அன்னபூரணி’ப் பாய்மரக் கப்பலை வாங்கிய இந்த றொபின்சன் தன்னுடையதாக்கிவிட்ட பின்னரும், அங்குள்ள பழைய தண்டையல்களையே அந்தக் கப்பல்களில் நியமித்தார்.

—தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையலும் இதற்குச் சம்மதித்து விட்டார்.

இதன் இன்னொரு முக்கிய அம்சத்தைக் குறிப்பிடாமல் இருக்க முடியாது.

தனது ‘சுதந்திரத்தில் கை வைக்காத’ அளவுக்கு நிர்வாகம் நடந்தது— ஏற்கெனவே நாகப்பச் செட்டியாரிடம் பணியாற்றிய அனுபவமும் திறமையும் மிக்கவர் தம்பிப் பிள்ளையார்.



வல்வெட்டித் துறையிலிருந்து கொழும்புத் துறைமுகத்துக்குக் கப்பல் சென்றது.

தம்பிப் பிள்ளைத் தண்டையல் கப்பலை ஓட்ட, ரொபின்சன் அந்த அழகை ரசித்துக்கொண்டிருந்தார்.

இதனையொட்டி, ஏனைய தடபுடல்கள் ஆரம்பமாகின. 'அன்னபூரணி' அமெரிக்கா செல்வதற்கான சகல நடவடிக்கைகளையும் மேற்கொள்ளத் தொடங்கினார் ரொபின்சன்.

கொழும்பில் இப்போது அன்னபூரணி புதுமெருகு பெற்றுப் பொலிவு கொண்டிருந்தாள்—சகலகலா நாட்டிய சிகாமணி போல் அவர் கண்களுக்கு அவள் தெரிந்தாள்.

அந்தப் புதிய பொலிவான தோற்றத்தை அவளுக்கு அளித்தவர்கள் 'வோர்க்கஸ்' என்ற நிறுவனத்திலுள்ள தொழில் நுட்பக் கலைஞர்களாவர். அந்தக் கலைஞர்களின் கைவண்ணம் இந்த அன்னபூரணியிலும் அங்கே 'பளிச்' சிட்டது.

இலங்கையில் உள்ள வல்வெட்டித்துறையிலிருந்து அமெரிக்காவுக்குப் பயணம் செய்யப் போகின்ற காரியம் சாதாரணமான விஷயமா?

எத்தனை ஆயிரம் மைல்கள்— எத்தனை ஆழ்கடல்கள்—எத்தனை சமுத்திரங்கள்?

அத்தனையும் தாண்டி அன்னபூரணி பயணப்படப் போகிறாள்.

இரட்டைப் பாய்மரக்கப்பலான அன்னபூரணிக்குப் புதிய இஞ்சினும் துணையாகப் பூட்டப்பட்டது.

காற்றிலே அசைந்தாடிச் செல்வதற்குப் 'பாய்கள்' தாம் அன்னபூரணிக்கு இயக்க வலுவுள்ள சாதனங்கள்.

ஆனாலும், சில துனியப் பிரதேசங்களில் சமாளித்து அவற்றை வெற்றி கொள்ள அந்த 'இஞ்சின்கள்' தாம் உதவும் என்பதை இந்த அன்னபூரணியின் தண்டையல் தம்பிப்பிள்ளை ரொபின்சனுக்கு விளக்கியதை அடுத்தே இப்படி ஏற்பாடு செய்யப்பட்டது.

மதிபு புகழிசையுண்டுகூட அன்பாய்க்கருவாய்ப்புப்பைப்பாடி  
 துபாய்ப்புபுடையணைகூட மலூகிக்குடி  
 ஈங்கு வாத ஈங்காய் புகுளும்க்கெ கதாதுகூட மலூகிக்குடி  
 ஈங்குநாடு ஈங்குநாடு ஈங்குநாடு ஈங்குநாடு  
 மூலமுடி மூலமுடி மூலமுடி மூலமுடி மூலமுடி  
 தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி  
 தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி  
 தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி  
 தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி தக்டி



11

இருந்தாற்போல் றொபின்சன் அவசர அவசரமாக அமெரிக்கா  
 வுக்குப் பறந்து செல்ல வேண்டுமென்று துடிதுடித்தார்.

அவர் திடீரென்று இந்தக் கோலம் கொள்வார் என்று எவரும்  
 எதிர்பார்க்கவில்லை.

அசந்து போனார்கள்.

இதற்குப் பிரமாதமான காரணம் அப்படியொன்றுமில்லை.

தன் இதயக் காதலி புளோறினை நினைத்துவிட்டார்.

அவ்வளவுதான்; ஆள், அந்தரக்காரரானார்.

இதன்பின் அவருக்கு இருப்பே கொள்ளவில்லை.

பித்துப் பிடித்துவிட்டது.

பித்துத் தெளிய புளோறினைத் தவிர வேறொரு மருந்தும்  
 றொபின்சனுக்குச் சரிப்படாது.

அது அவர் மனதுக்குத் தெரிந்துவிட்டது.

செல்வத்தில் புரளும் அவருக்கு உடனே அமெரிக்கா சென்று  
 வருவது சிரமமான காரியமல்ல.

அந்த வாரமே அவர் புளோறினைத் தேடிப் புறப்பட்டுவிட்டார்.

அன்னபூரணியின் அழகில் மயங்கி, அதன் அரவணைப்பில் ஆழ்ந்து போயிருந்த றொபின்சனுக்குத் தன் காதல் ராணியின் அரவணைப்புத்தான் இப்போது அவசியம் தேவைப்பட்டது.

ஆனால், தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையலுக்கு ஒரு பயம்.

அமெரிக்காவில் தன் அன்புக்குரிய இன்பக் காதலியின் அரவணைப்பில் ஒரேயடியாக றொபின்சன் ஒப்புக்கொடுத்து விடுவாரோ என்று ஒரு சந்தேகம்.

ஆனால், றொபின்சன் அப்படியொன்றும் செய்துவிடவில்லை.

அன்னபூரணியின் காதல் றொபின்சன் இதயத்தை மீட்டிக் கொண்டே இருந்தது. எனவே, சில நாட்களில் இலங்கை திரும்பி விட்டார்.

திரும்பி வந்த றொபின்சன் அமெரிக்காவுக்குப் புறப்படுவதற்கான ஏற்பாடுகளைத் தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையலின் ஆலோசனைப்படி செய்ய ஆரம்பிக்கலானார்.

...புத்தகங்கள்...  
...புத்தகங்கள்...  
...புத்தகங்கள்...

...புத்தகங்கள்...  
...புத்தகங்கள்...  
...புத்தகங்கள்...



அன்று 1937 ஜனவரி 27 ஆம் திகதி.

யாருமே நினைத்துக்கூடப் பார்க்க முடியாத - நெஞ்சத்தைத் துவள வைக்கும் அந்தப் பயணம் ஆரம்பமாகியது.

வல்வெட்டித்துறையில் பிறந்து தவழ்ந்து வாழ்ந்து கடலோடுவதில் தனிக்காட்டு ராஜாவாகத் திகழ்ந்த தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையல் தலைமையில் கொழும்புத் துறைமுகத்திலிருந்து ஆரம்பமாகியது.

வல்வெட்டித் துறைக் கடலோடிகளான தா.சபாரத்தினம், ஐ.இரத்தினசாமி, க.நடராசா, சேது நவரத்தினராசா, சி.சிதம்பரப் பிள்ளை, சுப்பிரமணியம், தில்லையம்பலம் ஆகியோர்கள் சகிதம் சாண்டோ சங்கரதாஸ் உட்பட இந்த இரட்டைப் பாய்மரக் கப்பலான பூங்கோதை 'அன்னபூரணியம்மாள்' இந்துமா சமுத்திரத்தில் இறங்கி அசைந்து ஆடி ஒரு கோலமயில் தோகைபோல் செல்லத் தொடங்கினாள்.

கப்பல் உரிமையாளர் றொபின்சனுக்குப் புளுகம் தாங்க முடியவில்லை.

ஆனந்தப் பரவசத்துடன் ஆரவாரித்துக் கொண்டு தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையலின் முதுகில் தட்டிக் கொடுத்து ஆசுவாசப்படுத்தினார்.

இப்போது கடல் பரந்து தெரிந்தது.



எந்த அலைமோதலுக்கும் காற்றின் வேகமான சீறலுக்கும் வகை சொல்லும்படியாக இந்த 'அன்னபூரணியம்மாள்' வெகு அமைதியாகத் தன் பயணத்தை ஆரம்பித்தாள்.

இன்னொரு முக்கிய அம்சம், அன்னபூரணியில் பயணம் செய்த வர்களில் மிகவும் வயது குறைந்த கடலோடி சேது நவரத்தினராசா ஆவார். அவருக்கு அப்போது வயது இருபத்தொன்று.

நவரத்தினராசாவின் தந்தையார் சேது நாராயணப் பிள்ளை அவர்கள் பெருங்கடலோடியாக அக்காலத்தில் விளங்கியவர்.

புலிக்குப் பிறந்தது பூனையாகுமா?

தந்தையுடன் சேர்ந்து கடலோடியாகத் தன் வாழ்வை ஆரம்பித்தவர் இவர். இவரது தந்தையின் தலைமையில் சென்ற கப்பலில் இவர் ரங்கூன், பர்மா, பினாங் முதலிய இடங்களுக்குச் சென்று வந்தவர்.

'பர்மா-2' என்ற சரக்குக் கப்பலில் பணியாற்றிய அனுபவமும் இந்தச் சேது நவரத்தினராசாவுக்கு உண்டு.

இந்த அனுபவங்களே இருபத்தொரு வயது இளைஞரான இவருக்கு இத்தகைய துணிச்சலை உண்டாக்கின.

இனி நாம் கொழும்புத் துறைமுகத்திலிருந்து புறப்பட்ட 'அன்னபூரணி'யின் கதையைச் சேது நவரத்தினராசா வாயிலாகக் கேட்போமா?

இங்கே அவர் வாய்மொழியாகச் சொன்னவற்றை வகைப்படுத்துவோம்.

அவர் சொல்கின்றார்:

“நாலா பக்கமும் திரும்பிப் பார்க்கிறேன். எங்கும் காரிருள் சூழ்ந்து விட்டது போலிருந்தது. கப்பல் கிளம்பிய சற்று நேரத்துக்குள் கொழும்புத் துறைமுகத்தை மட்டுமல்ல, இலங்கை மாதாவைக் கூடச் சரியாகப் பார்க்க முடியவில்லை. பெருமைக்குரிய எங்கள் அழகிய இலங்கைத் தீவு ஒரு சிறு 'குண்டு வெளிச்சப் பொட்டு' வாகத் தெரிந்தது. காற்றின் வேகத்தில் பாய்மரக் கலங்கள் 'கடகட'த்தன.

பாய்ப் படகுகள் 'படபட'த்தன. மரக்கலம் தன் பாட்டுக்கு இறைந்து சீறிய வண்ணம் விரைந்து கொண்டிருந்தது.

“அப்போது வாடைக் கொண்டற் காற்று வீசும் பருவ காலம். அது வடகிழக்கிலிருந்து 'புகபுக'த்து வரும் சீரான காற்று. எங்கள் திசை மாற வேண்டியிருந்தது. சுமார் நூறு, நூற்று ஐம்பது மைல்களைத் தாண்டியிருப்போம் என நினைக்கிறேன். மாலைத் தீவு கலங்கரை விளக்கத்தின் வெளிச்சக் கூடு - அதன் கண்ணாடி 'பளபள' எனத் தெரிந்தது. ஒருவாறு கலங்கரை விளக்கத்தை மருவியதோடு மாலைத் தீவைத் தாண்டிவிட்டோம்...”

இதை அவர் சொல்லிக் கொண்டிருக்க, நான் வாயை 'ஆ' வென்று பிளக்கக் கேட்டுக் கொண்டிருந்தேன். இதைக் கவனித்த அவர், “என்ன தம்பி, கதையைக் கேட்கப் பயமாக இருக்கிறதா?” என்று கேட்டார்.

நான் “இல்லை, அங்கலாய்ப்பாயிருக்கிறது. சரி, மேலே சொல்லுங்கள்” என்றேன்.

அவர் தொடர்ந்து சொல்லலானார்:

“மாலைத் தீவைத் தாண்டினோமா? அதையடுத்துக் கப்பல் குதிரைப் பாய்ச்சலில் செல்ல ஆரம்பித்தது. இந்தக் கட்டத்தில் கப்பல் தொழிலின் இரகசியங்கள் சிலவற்றைச் சொல்ல வேண்டும். அப்போதுதான் இதன் உண்மையான தாற்பரியம் புரியும்...”

“சரி சொல்லுங்கோ”

“சீறிப் பாய்ந்து எழுந்து எதிர்கொள்ளும் துறைக் காற்றினாலும், புயற் காற்றினாலும் தாக்குப் பிடிக்க முடியாது தத்தளிக்கும் நேரிடும். அந்த வேளைகளில் நாங்கள் அனைவரும் எதற்கும் தயாராக நிற்போம்...”

“நடுக்கடலில் செறிந்திருக்கும் பெரும் பெரும் கற்பாறைகளில் கடலின் பேரலைகள் முட்டி மோதி அலை எழும்பும் பயங்கரத்தைப் பார்க்கவோ, கேட்கவோ, சக்தியற்றவர்கள் கப்பலுக்குள்ளே மூர்ச்சையாகி விடுவார்கள். ஆனால், நாங்கள் அப்படியல்ல. எதற்கும் துணிந்து நிற்போம்.”

“கப்பலை எங்கள் பாட்டுக்கு ஆட்டிப் பிடித்துக் கொந்தளித்து ஆர்ப்பரிக்கும் கடல் அலைகளுக்கு ஈடுகொடுக்க முடியாதவர்கள் கடலோடிகளாக இருக்கத் தகுதியற்றவர்கள். ஆனால், நாங்கள் சகல திறமைகளையும் பெற்றிருப்பதால் எதற்கும் அஞ்சத் தேவையில்லை.

“அஞ்சி அஞ்சிச் சாகும் கோழை நெஞ்சம் படைத்தவர்கள் கப்பல் ஓட்டிகளாக இருக்க முடியாது.

“வாழ்வா, சாவா என்ற வேள்வியிலும் நெஞ்சில் வீரம் இருக்க வேண்டும். சுறுசுறுப்பும், துரிதமாகச் செயற்படும் தன்மையும் இல்லா விட்டால் அவன் சிறந்த கடலோடியாகவோ, கப்பலோட்டியாகவோ இருக்க முடியாது. வார்த்தைகளில் எப்படி நேர்மை வேண்டுமோ, அப்படியே செய்காரியங்களிலும் இருக்க வேண்டும்—இதெல்லாம் எந்த ஒரு மனிதனுக்கும் முக்கியம்.

“சரி, மீண்டும் பயணக் கதைக்கு வருகிறேன். பகல் பொழுது முழுதும் கப்பல் காற்றின் வேகத்துடன் சீறிக் கொண்டு சென்றதால், விரைவாக மாலைத் தீவைத் தாண்டினோம். மாலைத் தீவைத் தாண்டிய பின்பே எச்சரிக்கையாக இருக்க வேண்டும். எதற்கும் தயாராகவும் இருக்க வேண்டும். எந்தப் பயங்கரமும் — அதாவது காற்று, இடிமுழக்கம், மின்னல், கடற் கொந்தளிப்பு எம்மை எந்த நேரத்திலும் எதிர்கொள்ள நேரிடும். றொபின்சன் பலே கெட்டிக் காரன். அவர் எங்களுக்கு உற்சாகம் ஊட்டிக் கொண்டிருந்தார். எங்களுடன் சேர்ந்து சில சமயம் உணவு அருந்துவார் — குடிப்பார் — ஆடுவார் — பாடுவார் —கும்மாளம் அடிப்பார் —

“இத்தனைக்கும் அவருக்கு ஒரு துண்டுத் தமிழும் தெரியாது. எங்களில் பலருக்கு இங்கிலீஷ் பூஜ்ஜியம்...

“அப்போது கப்பலில் ஆறு மாதங்களுக்குத் தேவையான அரிசி மற்றும் தானிய வகைகளும் இருந்தன. எங்களுக்கு உணவைப் பற்றிப் பிரச்சனையே இல்லை. சில சமயங்களில் தோன்றும் தூன்யப் பிரதேசங்களைச் சமாளிக்கவே பாய்மரக் கப்பலில் ‘இன்ஜின்’ களைப் பூட்டியிருந்தோம். கருங் கற்பாறைப் பிரதேசத்தில் இந்த தூன்யப் பகுதி கடலில் தென்படுவதுண்டு. தூரியனின் ஒளிக்கதிர்கள் நேரடி

யாகக் கடலைத் தாக்கும் போது, காற்று வீசுவது குறைவாகிவிடும். இப்படியான வேளைகளில் மட்டும் 'இஞ்சினை' இயக்கித்தான் கப்பலை ஓட்ட வேண்டும்....

“இப்படியான சந்தர்ப்பங்களில் பாவிப்பதற்கே இஞ்சின் முன்னெச்சரிக்கையாகப் பொருத்தப்பட்டது. தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையலின் ஆலோசனையை ரொபின்சன் ஏற்று அதைப் பொருத்தியிருந்தார்.

“தூறாவளியும் இப்படியான தூய்ப் பிரதேசத்தில்தான் உண்டாகிறது. சமுத்திரத்தில் தன்னந்தனியனாக நிரக்கதியின்றி ஓடும் கப்பலுக்குத் துணை செய்வது என்ன? இப்படியான சில உபகரணங்கள் தாம்...

“கப்பல் ஓட ஆரம்பித்தவுடன் அது எப்படி எங்கே எந்தத் திசை நோக்கிச் செலுத்த வேண்டும் என்பதைத் தெரிந்து கொள்வதற்கு உலக வரை படம் ஒன்று எப்போதும் கப்பலுக்கு உள்ளே மேசை ஒன்றில் விரிக்கப்பட்டிருக்கும். இது போன்று பல இடங்களில் வரை படங்கள் வைக்கப்பட்டிருக்கும். கடல் மார்க்கமாகச் செல்லும் கப்பல் களுக்கு என்றே அந்த வரை படங்கள் தயாரிக்கப்பட்டுள்ளன...

“இந்த உலக வரைபடம் எந்த நேரமும் அந்த மேசையில் இருக்கும். நகரங்களைப் பற்றிய விபரங்கள் மட்டும் அந்தச் 'சாட்' டில் இருக்காது. உலகத் துறைமுகங்களைக் கொண்ட வரை படங்களாகவே அந்த வரைபடம் அமைந்திருக்கும். 'கொம்பாஸ்' என்ற 'திசையறி கருவி' கப்பலுக்கு வழி காட்டும். நமது கப்பல் நகர ஆரம்பித்தவுடனேயே நாம் கடந்து செல்லும் தூரத்தை அறியக் கூடியதாக ஒரு கருவி கப்பலிலும், கப்பலை மருவிப் பொருத்திச் சமுத்திரத்திலும் விடப்பட்டிருக்கும்...

“அந்தக் கருவி சூரியனை அளந்து ஒரு சில கணக்கு முறைகளைக் கொண்டு காண்பிக்கும் போது நாம் சமுத்திரத்தில் எங்கே நிற்கிறோம்-எந்தத் தேசத்தினூடாகக் கப்பல் செல்கிறது-எத்தகைய ஆழ் கடல்-அல்லது சமுத்திரத்தில் போய்க் கொண்டிருக்கிறோம் என்பதை உறுதி செய்து கொண்டு, மேசையிலே உள்ள உலக வரைபடம் 'சாட்' டிலே, கப்பல் நிற்கும் இடத்தைப் புள்ளி இட்டுக் கொள்வோம்...

“சில சமயங்களில் நாம் செல்ல வேண்டிய இடத்தில் ஏதும் மாற்றம் செய்ய வேண்டி இருந்தால் திசையை மாற்றிப் பயணத்தை மேற்கொள்வோம். மதி நுட்பத்தோடு செய்ய வேண்டிய காரியங்கள் இவை.

“இவை மட்டுமின்றிக் கால நிலையை அறிவிக்கும் கருவிகளும், இணைக்கப்பட்டிருக்கும். மழை, தூறாவளிக் காற்று-கடற்கொந்தளிப்பு நேருமாயின் அந்தக் கருவி ஏற்கெனவே சமிக்கொ செய்து அறிவித்துவிடும். இவற்றில் ஒன்று பழுதானாலும் கப்பல் பயணம் அப்படியே ஒத்தி வைக்கப்பட்டு, அதற்காவன செய்தே புறப்படுவோம்...



தும்பிப் பிள்ளைத் தண்டையல் தலைமையில் 'அன்னபூரணியம் மாள்' தனது பயணத்தைத் தொடர்ந்து கொண்டிருந்தாள். ஏனைய கடலோடிகள் தண்டையலுக்கு உதவியாகத் தங்கள் தங்கள் பணிகளைச் செவ்வனே செய்து கொண்டிருந்தார்கள்.

இப்படியான வேளைகளில் சாண்டோ சங்கரதாஸ், அடிக்கடி தனது பயில்வான் விளையாட்டுகளைச் செய்து காட்டிக் கொள்வார்.

வேலையோடு வேலையாகத்தான் இந்தச் சாகஸ விளையாட்டுகள் நிகழும். இவரின் சாண்டோ விளையாட்டு ஏனையவர்களுக்கு உற்சாகத்தையளித்துக் கொண்டிருக்கும். எத்தனையோ கடினமான பயணமென்றாலும், இதனால் பொழுது போவதே தெரியாமல் கப்பல் விரைந்து கொண்டிருந்தது.

றொபின்சன் இருக்கிறாரே, அவர் இதற்கெல்லாம் சளைத்த வரல்லர்.

அவர் கடலோடுவதிலும் ஒரு வீரர்; பெரும் சாதனைக்காரர்; மிகவும் துணிச்சல் பேர்வழி.

அன்னபூரணியைத் தனதாக்கு முன்பே, அவர் பத்துத் தொன் நிறையுள்ள படகில் உலகத்தை வலம் வந்து சாதனை நிகழ்த்தியவர். பத்துத்தொன் எடையுள்ள படகில் உலகத்தைத் தன்னந்தனியனாக வலம் வந்த றொபின்சனுக்கு இந்த ஒன்பது பேருடன் பயணம் செய்வது ஒன்றும் பெரிய காரியமாக இருக்கவில்லை.

கருங்கடலில் ஏழு எட்டு மைல் வேகத்தில் கப்பல் சென்று கொண்டிருந்தது.

இப்படியான நேரத்தில் கப்பலின் அணியகத்திலிருந்து றொபின்சன் கடலுக்குள் குதித்துக் கப்பலுடன் இணைந்து நீந்துவார். நீச் சலடித்து விளையாடிக் குதித்துவிட்டு மீண்டும் கப்பலில் தாவி ஏறிக் கொள்வார்.

மயிர்க்கூச்செறியும் இந்த மாதிரி விளையாட்டுகளை வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகளும் செய்து காட்டுவார்கள்.

கடலுக்குள் குத்துக் கரணமடித்துக் கொண்டே குதித்து நீச் சலடித்து விளையாடுவதும், மீண்டும் கப்பலில் தாவி ஏறுவதும் பயணத்தின்போது சகஜமாகவிருந்தது.

உலகம் சுற்றும் வாலிபனான றொபின்சனுக்குக் காலகதியில் ஓரளவு தமிழும் பேசத் தெரிந்துவிட்டது. இவர் தமிழ் பேசும்போது குழந்தைகள் பேசும் மழலை தமிழாக இருப்பதால் அவருடன் இவர்கள் வெகு 'குஷி' யாகச் சம்பாஷிப்பார்கள். இதற்காக ஏனைய கடலோடிகள் இவருடன் வேண்டுமென்றே ஆங்கிலத்தில் சம்பாஷிக் காமல் தமிழிலேயே உரையாடுவார்கள். இவரும் தனக்குத் தெரிந்த தமிழிலேயே பதில் சொல்லுவார்.

கோலாகலமாகப் பயணம் தொடர்ந்து கொண்டிருந்தது.

ஒருநாள்—

ஒரு காலைப் பொழுதில்—

அன்னபூரணி ஏடன் துறைமுகத்தை வந்து சேர்ந்துவிட்டாள்.

மழையே கண்டிராத வறட்சிப் பூமி ஏடன்.

இதுவரை இரண்டாயிரம் மைல் தூரத்தைக் கடந்துவிட்டது கப்பல்.

அன்றைய தினம் ஏடனில் அலுப்புத் தீர் நன்றாக உணவு கொண்டு விட்டு உறங்கினார்கள்.

குகையும், மலையுமாகத் திட்டுத்திடலாக வறண்டு போய்க் கிடந்த ஏடன் துறைமுகப்பகுதியில் இப்போது வல்வெட்டித்துறை அன்ன பூரணி நங்கூரமிட்டு நிமிர்ந்து நின்றாள்.

பகல் பொழுதை அப்பகுதியைச் சுற்றி வேடிக்கை பார்ப்பதிலும், சாப்பாட்டுக்கும் தூக்கத்துக்கும் கப்பலுக்கு வருவதுமாகவே தம்பிப்பிள்ளை தண்டையலின் கோஷ்டியின் நேரம் போய்க் கொண்டிருந்தது.

இந்த நேரத்தில் மீண்டும் றொபின்சனுக்கு ஒரு 'தவிப்பு'.

“மானங் குலங் கல்வி வண்மை அறிவுடைமை, தானம் தவம் முயற்சி தாளாண்மை — தேனின், கசி வந்த சொல்லியர் மேல் காழுறு தல் மனித இயல்பு” என்பது ஆன்றோர் வாக்கு.

இந்த இயல்பு மனம் இப்போது இவரை உருக்கியது.

மீண்டும் தன் அன்பிற்கினிய காதலியைக் கண்டு களிக்க வேண்டும் என்ற 'தவிப்பே' அது.

இந்தப் பெண் மான் நினைவு அவர் கண்களை மயக்கிவிட்டது.

ஏடன் வரை தன் இதயம் கவர்ந்தவள் இல்லாமல் தனித்துப் பிரயாணம் செய்தமை ஒருவித சலிப்பை அவருக்குத் தந்தது.

இப்போது அவருக்குத் தேவைப்படுவது எல்லாம் உணவோ, உறக்கமோ அல்ல—அன்புக் காதலி, சுகமான அந்த அரவணைப்பு...

ஏடனிலிருந்து அன்னபூரணியில் தன் பயணத்தைத் தொடர வேண்டுமாயின் முதலில் அவருடைய புளோறின் தேவைப்பட்டே விட்டாள்.

காதல் என்பது 'பைத்தியம்' என்று இலக்கியங்களில் படித்திருக்கிறோம். இல்லாவிட்டால், இந்தக் கடுமையான பயணத்தின் இடைப்பட்ட நேரத்தில் இப்படியெல்லாம் அவஸ்தைப் படுவாரா?

ஒரு சில மணி நேரம் தனது வல்வெட்டித்துறை நண்பர்களுடன் ஆலோசித்தார்.



ஏடனிலிருந்து அமெரிக்காவுக்கு விமானத்தில் பறந்து சென்று தன்னுடையவளை அழைத்து வர முடிவு செய்தார் றொபின்சன்.

அமெரிக்காவுக்குச் சென்று திரும்பும்வரை அன்னபூரணியைப் பக்குவமாகப் பார்த்துக் கொள்ளும்படி தம்பிப்பிள்ளையைத் தண்டையலிடமும், அவர்தம் கோஷ்டியினரிடமும் ஒப்படைத்து விட்டுப் புறப்பட்டார்.

தன்னை நம்பி வந்தவர்கள், தான் இல்லாத போது தவிக்கக் கூடாதென்பதனை மனத்தில் கொண்ட றொபின்சன், தேவையான வசதிகளையெல்லாம் தன் சொந்தச் செலவில் செய்து கொடுத்து விட்டே அமெரிக்காவுக்குப் பறந்து சென்றார்.

கடலோடிகள் எவர் தயவிலும் வாழ விரும்பாத இயல்பினர்.

தன்மானத்தோடு வாழ்ந்து காட்டியவர்கள். எவரையும் அடிமைப் படுத்தியோ, யாருக்கும் அடிமைப்பட்டோ வாழ்ந்தவர்கள் அல்லர்.

அவர்கள் கடலையும், கடற்கரையையும், தரையையும் கட்டி ஆண்டவர்கள். எனவே றொபின்சனின் சொந்தப் பணத்தில் இவர்கள் அங்கே காலத்தைக் கழிக்க விரும்பாமல், அதனை அவரின் நஷ்ட ஈடாக உறுதி செய்து, தங்கள் உழைப்பின் ஊதியமாக ஏற்றுக் கொண்டபோது, யாழ்ப்பாணக் கடலோடிகளின் தன்மான உணர்வைக் கண்டு றொபின்சன் மலைத்தே போனார்.

நேர்மையான தன்மானத் தமிழர்களைக் கண்டு றொபின்சன் இதயம் பூரித்தது.

தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையல் கோஷ்டி கடைசிவரை றொபின் சனுக்கு நேர்மையாகப் பணியாற்றியவர்கள் என்பதை இந்தச் சம்பவம் உணர்த்திவிட்டது.

றொபின்சனோ திறமைக்கு முதலிடம் அளிப்பவர்.

மற்றவர்களின் சொந்த விவகாரங்களில் தலையிட மாட்டார்.

மேலை நாட்டு ஐரோப்பியர்களிடமிருந்து நாம் படிக்க வேண்டிய பாடங்களில்-பண்புகளில் இதுவும் ஒன்று.

குறிப்பாக நமது மக்கள் இந்த விஷயத்தை நன்கு கற்றுக் கொள்ள வேண்டும்.

நமக்குள் எத்தனையோ பண்பற்ற தன்மைகள் இருக்கின்றன.

ஒருவன் கொஞ்சம் தலைநிமிர்ந்ததென்றால், நல்லாயிருக்கிறா னென்றால்-அடுத்தவன் பொறுக்க மாட்டான்.

காட்டிக் கொடுப்பதே கைங்கரியமாக இருக்கும்.

இதனால்தான் நமக்குள் (காக்கை வன்னியர்களும், எட்டப்பன் களும், 'திறீஸ்ரார்'களும் அழிவுக்காரரும்) தோன்றினார்கள்.

இந்த இழிவான பண்பு எமக்குள் இனி வேண்டாம்.

வாழ்ந்தால் எல்லாரும், சமத்துவமாக—நீதியாக— சுதந்திரமாக வாழ்வோம். இன்றேல் எல்லாரும் சமத்துவமாக வீழ்வோம்.

“தனக்கு முக்குப் போனாலும் பரவாயில்லை. அடுத்தவனுக்கு சகுனப்பிழை வர வேண்டும்.” என்ற பாங்கில் நாம் நடந்து கொள்ளவே கூடாது.

இத்தகைய 'சமுத்தறுப்புகள்' நீங்கினால்தான் நாம் உயர்வோம். நமக்கென்று ஒரு நிலத்தை மீட்போம்; இல்லாவிட்டால் இருந்த வனாலும், வந்தவனாலும் நாம் கொடுமைப்படுத்தப்பட்டு அழிந்து கொண்டேயிருப்போம்.

—முதலாளித்துவ சமூக அமைப்பில் வாழ்ந்து பழக்கப்பட்டுப் போனவர்களாதலால், இந்தப் பண்புகள் கீழைத் தேசங்களில் இருக்கத்தான் செய்யும். ஆனால், இவற்றைப் புரிந்து கொண்ட நாம் இவற்றை நிராகரித்தே ஆக வேண்டும்.

முதலாளித்துவ சமுதாய அமைப்பாயினும் மேலை நாட்டவர் களின் வேகமான முன்னேற்றத்துக்கு அவர்களிடமுள்ள பரந்த நோக்கமான பண்பே காரணம்.

தனக்குள் ஒருவன் முன்னேறினால் பொறாமைப் படமாட்டான்; பெருமைப்படுவான்.

இந்தப் பண்புகள் மட்டும் நமது மக்களிடம் வேருன்றினால் நமது வாழ்வு நிச்சயம் சிறக்கும்.

—றொபின்சனிடமுள்ள சிறந்த பண்புகளைப் பற்றி இரத்தின சாமியும், சேது நவரத்தினராசாவும் என்னிடம் சொல்லிக் கொண்டிருந்தபோது என் உள்ளத்தில் மேற்கூறிய எண்ணங்களே அலை மோதின.

சரி, இனி நமது 'அன்னபூரணி அம்மாள் 'கதைக்கு' வருவோம்.

றொபின்சன் அமெரிக்காவுக்குப் பறந்து சென்று விட்டாரல்லவா?

றொபின்சனின் உணர்வலை தட்டியதோ என்னவோ, தம்பிப் பிள்ளைத் தண்டையலும் 'ஒருக்கா' இலங்கைக்கு -அதாவது வல்வெட்டித்துறைக்குச் சென்று வர விரும்பினார்.

போதாக்குறைக்கு இவருடன் சேது நவரத்தினராசா, நடராசா, சாண்டோ சங்கரதாஸ் ஆகியோரும் சேர்ந்து கொண்டார்கள்.

'இல்லக் கிழத்தி'களை விட்டு வெகு தூரம் போனால் இப்படியான சங்கடங்கள் வரும் என்பது உண்மைதான்.

இரத்தினசாமி, சபாரத்தினம், சிதம்பரம் பிள்ளை, ஆகியோர்களிடம் தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையல் அன்னபூரணியை ஒப்படைத்தார்.

இடை நடுவில் பறதியாகப் பறந்த இவர்கள் பற்றிய 'கதை'யை நிறுத்திவிட்டு அடுத்த கட்டத்துக்கு வருவோம்.

ஏடனிலிருந்து 'அன்னபூரணி' புறப்படுவதற்குச் சில காலம் பொறுத்திருக்க வேண்டியதாயிற்று.

அமெரிக்காவிலிருந்து றொபின்சன் தம்பதியர் வந்து சேர வேண்டியிருந்தது. தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையல் கோஷ்டியும் இலங்கையிலிருந்து வந்து சேர வேண்டும்.

அதுவரை வல்வெட்டித்துறைத் துறைமுகப் பக்கம் ஒரு முறை சென்று திரும்புவோமாக.



1918 ஆம் ஆண்டுவாக்கின் நிலை இது.

வல்வெட்டித்துறைத் துறைமுகத்தில் அறுபது, எழுபது கப்பல்கள் வரை நங்கூரமிடப்பட்டிருப்பதைப் பொதுவாகக் காணக் கூடியதாக விருக்கும்.

மக்கள் சாரை சாரையாகச் சென்று கடலோரம் நின்று வினோதம் பார்ப்பார்கள். சரியாகச் சொல்லப் போனால், வல்வெட்டித்துறை மக்களின் வாழ்வே இந்தக் கப்பல்—கடல் தொழிலில்தான் தங்கியிருந்தது.

திரைகடலோடித் திரவியம் தேடும் கீர்த்தி இவர்களுக்கானதாகிற்று என்றும் சொல்லலாம்.

யாழ்ப்பாணத்து மாம்பழம், புகையிலை என்றால் சிங்கள மக்களுக்கு அப்பொழுது கொள்ளை ஆசை.

வாய் ஊறுவார்கள்.

யாழ்ப்பாணத்துப் பனங்கொட்டையில் சிங்களப் பலாக் கொட்டைகளுக்கு அவ்வளவு மோகம்.

இந்த மோகம் வேறு நாட்டவர்களுக்கும் உண்டு.

யாழ்ப்பாணத்துப் புகையிலை, மீன், கருவாடு திருவனந்தபுரத்திலும், ஆலைப்பள்ளியிலும் அப்போதென்ன, இப்போதும் நல்ல கிராக்கி உண்டு.

கப்பல்கள் யாழ்ப்பாணத்து மீன், கருவாடு புகையிலையைப் பெருவாரியாகக் கொண்டு சென்றன.

மன்னாருக்கும், தாவடியாருக்கும் நல்ல எழுப்பம்.

மன்னார் மீன் கருவாடும், தாவடிப் புகையிலையும் பேர் போனவை.

இம்மட்டன்று.

வேப்பூர், மங்கலபுரம் போன்ற பல்வேறு இடங்களிலிருந்து ஓடுகள் ஏற்றிக்கொண்டு கொழும்பு, காலி, வல்வெட்டித்துறை ஆகிய துறைமுகங்களில் இறங்கினார்கள்.

—இப்படியான பல வேடிக்கை நிறைந்த சுவையான அந்தக் காலப் பெருமைகளை எல்லாம் 'வ.இ.' என்று வல்வெட்டித் துறை மக்களால் அன்பாக அழைக்கப்பட்ட இராசாமிப் பிள்ளைதான் என்னிடம் கூறினார்.

1925 ஆம் ஆண்டு தொடக்கம், 1958 ஆம் ஆண்டு வரை சிறிய கப்பல்களுக்கும், பெரிய கப்பல்களுக்கும் அதிபதியாக இருந்தவர் தான் இந்த 'வ.இ' அவர்கள்.

இவர் 'சிலோன் மாஸ்டர்' என்ற நற்சான்றிதழும், மெற்றியாஸ் இரண்டாவது காப்டனின் நற்சான்றிதழும், பெற்றுக் கப்பலோட்டியாக விளங்கியவர்.

கட்டுக் கோப்பான திடகாத்திரமுள்ள உடலும், சுறுசுறுப்பான அசைவுகளும், உறுதியான பேச்சும், அவர் நிமிர்ந்த பார்வையும் என்னை வியப்பிலாழ்த்தின.

இவரது கப்பல்கள் சென்ற தேசங்களை ஒரு பட்டியல் போட்டுத் தான் சொல்ல வேண்டும்.

பாம்பன், தேவபட்டினம், தொண்டி, முத்துப்பேட்டை, அதிராம் பட்டினம் என்றும் கோடிக்கரையூடாக நாகப்பட்டினம், காரைக்கால், பறங்கிப்பேட்டை, கடலூர், பாண்டிச்சேரி, தமிழ்நாடு ஆகிய பட்டினங்களுக்கும் பதிந்த இவரது பாதங்கள் — கப்பற் பயணங்கள்

தெலுங்கு நாடு, கொத்த பட்டணம், காக்கி நாடா, விசாகப் பட்டினம், வங்காள விரிகுடா, கல்கத்தா, சிட்டி காமம், அரிக்கன் ஆகிய நாடுகள் — பட்டினங்களுக்கெல்லாம் சென்று வந்துள்ளன. இப்படியெல்லாம் திரைக் கடலோடித் திரவியம் தேடி இவரது கப்பல்கள் பல வெற்றியீட்டியுள்ளன.

இவை மட்டுமா?

சிவகாம சுந்தரி, ஆதிலட்சுமி, சண்முக சுந்தர லட்சுமி, திருநிலை நாயகி, ஸ்ரீமகாலட்சுமி, நரசிம்மசாமி என்கின்ற கப்பல்கள் இவருக்குப் பெருமை தேடிச் கொடுத்திருக்கின்றன.

இவரால் அக்கப்பல்களும், அக்கப்பல்களால் இவரும் பெருமை தேடிச் கொண்ட சம்பவங்கள் அனேகம் உண்டு. அவற்றை இங்கே குறிப்பிடின் 'மாகடல் மாண்மியம்' போல் நீண்டு விடும். எனவே, அவை தவிர்க்கப்படுகின்றன.

சுமார் 40 தொன் முதல் 300 தொன் எடை வரையிலான பெரிய கப்பல்கள் வைத்து ஓட்டிப் பெரும் வியாபாரங்கள் நடாத்திப் புகழீட்டியவர் இவர். இங்கே 'வ.இ.' அவர்களே உங்களுடன் சில வார்த்தை பேசுகிறார்:

“ஆவணி புரட்டாசி மாதங்களில் பெரிய பாய்மரக் கப்பல்கள் புறப்பட்டு, அரிக்கனிலிருந்து லட்சக்கணக்கான நெல்முடைகளை ஏற்றிக் கொண்டு வல்வெட்டித்துறை, பருத்தித்துறை, யாழ்ப்பாணம் ஆகிய துறைமுகங்களில் பறிக்கப்பட்டு வந்தன. இத்தோடு நின்று விடுவதில்லை.

“பர்மா, ரங்கூன், மோல்மீன், அந்தமான், நிக்கோபார், யாவா, சுமத்திரா, போர்னியோ, பினாங்கு, சிங்கப்பூர் போன்ற இடங்களிலும் நம்மவர்கள் பலவிதமான சாமான் ஏற்றுமதி இறக்குமதி செய்தார்கள்...

“இலங்கை அரசாங்கங்கள் செய்ய முடியாத ஏற்றுமதி இறக்குமதியை வல்வெட்டித்துறை மக்கள் வெற்றிகரமாகச் செய்து காட்டியிருக்கிறார்கள். இன்னும் நிறையச் சொல்லலாம்...

“அந்தக் காலத்தில், அப்போது பிரதான துறைமுகமாக வல்வெட்டித்துறை, பருத்தித்துறை, காங்கேசன்துறை, ஊர்க்கா வற்றுறை, யாழ்ப்பாணம் றக்கிளைமேசன்துறை, சாவகச்சேரி, கச்சாய்த் துறை ஆகிய பிரதேசங்கள் விளங்கி வந்தன. அக்காலத்தில் பாய்மரக் கப்பல்கள் கட்டுவதில் கை தேர்ந்த கலைஞர்களாகத் திகழ்ந்தவர்கள் பலர். அவர்களில் சிலரையாவது குறிப்பிட்டுச் சொல்லத்தான் வேண்டும்...

“அந்த வகையில் வேலுப்பிள்ளை மேஸ்திரியார், வடிவேலு மேஸ்திரியார், சின்னத்தம்பி மேஸ்திரியார் போன்றவர்கள் முக்கிய மானவர்கள். இந்தக் கலா மேதாவினை என்னால் மறக்கவே முடியாது. சரித்திரத்திலிருந்து இந்த மேதாவினை மறைக்கவும் கூடாது. நவீன முறையில், மிக நுணுக்கமாகக் கப்பல்களை உருவாக்கிய பெருமையும் இவர்களையே சாரும்...

“இவை மட்டுமா? 150 தொன் முதல் 250 தொன் எடை வரை நிறையுள்ள மூன்று பாய்மரக் கப்பல்கள் பிரசித்தி பெற்றவை. இந்தக் கப்பல்களில் நற்சான்றிதழ் பெற்ற காப்டன், இரண்டாவது காப்டன், கப்பல் செலுத்தும் சுக்கானியார், கிலாசு, சமையற்காரர் போன்ற முக்கியஸ்தர்களும் கடமையாற்றுவார்கள். இந்தக் கப்பல்களில் பணியாற்றுபவர்கள் அனைவரும் வல்வெட்டித் துறையைச் சேர்ந்தவர்கள் என்பது குறிப்பிடத்தக்க அம்சமாகும். இவர்கள் சகல வேலைகளையும் துணிகரமாகவும், பொறுப்புணர்வோடும் செய்வார்கள்.

—இந்த மனிதர் இவற்றையெல்லாம் நாவாலாசிரியர் விவரிப்பது போலக் கூறிய விதம் என்னை மெய்சிலிர்க்க வைத்தது.



இரண்டாவது உலக மகாயுத்தத்தின் போது ஜப்பான்காரன் குண்டுகளைப் பொழிந்த வேளை, நீர்மூழ்கிக் கப்பலால் பாய்மரக் கப்பல்களைச் சிதறடித்தபோது கடலுக்கு அர்ப்பணமான வல் வெட்டித்துறை வீரர்கள் பலர், சுவடே தெரியாமல் மறைந்துபோன வரலாறும் உண்டு. சிதறடிக்கப்பட்ட கப்பலின் துண்டு துணுக்கு களைத் தாவிப் பிடித்துக் கொண்டு தப்பிய வல்வெட்டித்துறை சாமிக்கண்டு மேஸ்திரி என்பவரை நான் சந்தித்து உரையாடிய போது இதுபற்றிய திகிலூட்டும் பயங்கர அனுபவங்களை எனக்கு எடுத்துக் கூறினார்.

சமையற்காரராகக் கப்பலில் சென்ற ஒருவர், பயங்கரத் தாக்கு தலின்போது ஒரு காலை இழந்து உயிருடன் வல்வெட்டித் துறைக்குத் திரும்பிய கதையைக் கேட்டபோது உண்மையில் என் கண்களில் நீர் வழிந்து கொண்டிருப்பதை உணர்ந்தேன்.

இது போன்ற பல சம்பவங்கள் ஏராளம் உண்டு.

மறைந்த தண்டையல்கள் பலரின் வீரதீரச் சாகசங்களைக் கேட்டறிந்து மெய்யாகவே வியப்படைந்தேன்.

அவற்றுள் சிலவற்றை இங்கே உங்களுடன் பகிர்ந்து கொள் கிறேன்.

அந்தக் கப்பலில் இருபத்திரண்டு பேர் பணியாற்றிக்கொண் டிருந்தார்கள். பொன்னையா கந்தசாமிப்பிள்ளை, சிவசுப்பிர மணியம் ஆகியோர் தண்டையல்களாகப் பணியாற்றினார்கள்.



அப்போது 'எச்.ஏ.காட்டுன்' என்ற அந்தக் கப்பலில் சிறு பழுது உண்டாயிற்று. எனவே, கப்பலைத் திருத்தி அமைப்பதற்காக ஆந்திராவிலுள்ள காக்கி நாடாவுக்குச் செலுத்தப்பட்டது.

ஒருநாள் வெள்ளிக்கிழமை.

சென்னைப் பட்டினத்துக்கு மேல் எண்பத்தைந்து மைல் தூரத்தில், ஒரு பயங்கரச் சூறாவளி தோன்றி அந்தப் பாய்மரக் கப்பலின் பாய்களைச் சுக்கு நூறாகக் கிழித்தது.

சற்று வேளைக்குள், கப்பல் நொறுங்குண்டு சின்னாபின்னமாகியது.

அப்போது கப்பலுக்குள் இருந்த ஒரே படகில் அந்த இருபத்திரண்டு பேரும் ஏறி இருந்து கொண்டு, அதையே தஞ்சமெனப் பிடித்துக் கொண்டார்கள்.

அவர்களில் சிலரது உடம்புகளில் ஆடைகளே இல்லை — கடலோடு அள்ளப்பட்டுவிட்டன.

மூன்று நாட்கள்...

உடல்கள் தொய்ந்து, அறிவு மயங்கிய நிலையில் கடலுக்குள் தத்தளித்து...

அந்தக் கதையைக் கேட்ட எனக்கே பீதி மேற்கொண்டது.

வல்வெட்டித்துறை அம்மன் கோவிலடியில் அப்போது வசித்துக் கொண்டிருந்த திருச்சிற்றம்பலம் சீனிவாசகம் என்கின்ற சீனியம் மாணைச் சந்தித்து அவரது அனுபவங்களைக் கேட்டறிந்தேன். அவரே இக்கதையைச் சொல்லிக் கொண்டிருந்தார்.

சீனியம்மான் கதை சொல்கிற விதமே தனிப்பாணி.

பத்து வயதில் அவர் கப்பலில் ஒரு 'சின்னப் பொடி'யனாக — எடுபிடி வேலையாளாகப் பணியாற்ற ஆரம்பித்தார்.

ஐம்பது வயது வரை கப்பலிலேயே அவர் தன் காலத்தைக் கழித்திருக்கிறார்.

பண்டிதர் ஜவஹர்லால் நேரு, மகாத்மா காந்தி, ராஜகோபாலாச்சாரியார், ஜயப்பிரகாச நாராயணன், காமராஜர், அறிஞர் அண்ணாதுரை போன்ற இந்தியத் தலைவர்களை — அறிஞர்களை — தியாகிகளை நேரிற் சந்தித்தவர் இந்தச் சீனியம்மான்.

“அந்தக் காலத்தில் பர்மா, பினாங்கு, இந்தியா என்றெல்லாம் பாய்மரக் கப்பல்களில் பயணம் செய்து, கடலிலேயே வாழ்ந்து அனுபவப்பட்டவன்” என்று வெகு கம்பீரமாகப் பெருமிதத்தோடு, நெஞ்சை நிமிர்த்தி சீனியம்மான் சொன்ன விதம், இன்றும் என் கண்களுக்குள் நிற்கின்றன.

சீனியம்மான் பேசுகிறார்:

“எங்களுக்கோ அறிவு மயங்கி, மங்கிக் கொண்டிருந்தது. மரணம் எம்மை அண்மிக் கொண்டிருக்கிறது என்பதைத் தவிர, வேறு எந்த உணர்வுமே எங்களுக்குத் தெரியாது. எங்கிருந்தேனும் ஏதாவது ஒரு கப்பல் அந்த வேளையில் வந்து எங்களைக் காப்பாற்ற மாட்டாதா என்ற ஏக்கம் கடைசி வரை தேங்கித் துடித்தது. கடைசி ஒரு துரும் பாவது கிடைத்து விட்டால் போதும் என்றிருந்தது. அது கூடக் கண்களுக்குத் தென்படவில்லை. ஒருவரையொருவர் பார்த்துப் பேசவும் சக்தியற்று இருந்தோம்....

“அந்த வேளையாகப் பார்த்து ஒரு புகைக் கப்பல் கண்ணுக்குத் தெரிந்தது. ஆனால், அது வெகு தூரத்தில் போய்க் கொண்டிருந்தது. இந்தக் கோலத்தில் எங்களைக் கண்டால் அவர்கள் வந்து மீட்பார்கள் என்ற நம்பிக்கை பிறந்தது.

எங்களின் பொல்லாத காலம்...

ஓ, அந்த நம்பிக்கையும் மூழ்கடிக்கப்பட்டுவிட்டது.

— அந்தக் கப்பல் எங்கள் பக்கம் முகம் வைத்துப் பார்க்காமலே போய்விட்டது.

“இனி என்ன செய்வது...

“மரணம்தான்....

“இந்த முடிவுக்கு இறுதியில் வந்து விட்டோம். ஒருவரை ஒருவர் — வளர்த்த நாய் முகத்தைப் பார்த்த மாதிரிப் பார்த்தபடி மனசுக்குள் அழுதவாறு தத்தளித்துக் கொண்டிருந்தோம்...”

“அப்போது ஒரு மாலை நேரம். தூரியன் அஸ்தமித்துக் கொண்டிருந்தது.

“நாம் எதிர்பார்க்கவேயில்லை. அந்த வேளையிலே கீச்சிட்டபடி சீனக்கப்பல் ஒன்று இரைந்து கொண்டு அங்கே வந்தது...”

“அப்பாடா கடவுள் இரங்கிவிட்டார்”... என்றேன்.

“அது என்னவோ எனக்குத் தெரியாது. ஆனால், சீனாக்காரன் தான் கருணை காட்டிவிட்டான்.

“எங்களை நோக்கிக் கம்பாங் கயிறுகள் வீசப்பட்டன. தூண்டில் போட்டு மீன்களைப் பிடிப்பது போல் அந்தப் புண்ணியவான்கள் கம்பாங் கயிறுகளை எறிந்து எங்களை மீட்டார்கள்.

“சீனாக்காரனின் மனிதாபிமானத்தை — மிக எளிமையாகப் பழகும் சபாவத்தை அன்றுதான் நேரிற் கண்டேன்.

“ஒரு விதமாக அவர்கள் புண்ணியத்தால் தப்பிவிட்டோம். ஆனால், எங்களால் எழுந்து நிற்கவே சக்தியில்லை. கால்கள் நீரில் உப்பி ஆனைக்கால்கள் போன்று பருத்துவிட்டன. கண்கள் பஞ்சடைந்துவிட்டன. வாய்கள் ஊமையாகிவிட்டன. நரம்புகள் விறைத்துவிட்டன...”

“அந்தச் சீனாக்காரர் எங்களைக் காப்பாற்றியதோடு நின்று விடவில்லை. மருத்துவ சிகிச்சை அளித்தார்கள். பிஸ்கற் தந்தார்கள் தூடான பானம் தயாரித்துப் பருக்கினார்கள். பிஸ்கற்றுக்களை முழுமையாக உட்கொள்ள எங்களால் முடியவில்லை. எனவே, அவற்றை அரைத்து மாவாக்கித் தந்தார்கள். தண்ணீரைத் தொண்டைக்குள் ஊற்றி அருந்தினோம்.

“இத்துடன் எங்களை அவர்கள் விட்டு வைக்கவில்லை. தங்களுடன் சென்னை வரை பாதுகாப்பாகக் கொண்டு சென்று போய், அங்குச் சேர்ந்தார்கள். அங்குச் சென்ற பின் மறு பிறவி எடுத்தவர்.

களாக, அங்கிருந்து ஊர் சேர்ந்தோம். இன்னும் அந்தச் சீனா தேசத்துப் புண்ணியவான்களை மறப்பதற்கில்லை.

“பொதுவுடைமை வாதிகள் மனிதாபிமானம் மிக்கவர்கள்” என்பதை அந்தச் சீனா தேசத்து மனிதர்கள் காட்டியே விட்டார்கள் என்று நினைத்தேன். ஆனால், அவர்கள் அப்படியும்ல்ல... அந்தப் பண்பு அத்தேசத்தின் மண்வாடை போலும்....

“இப்படியாகத் தப்பி வந்த நான் கணபதித் தண்டையல், பொன்னுசாமித் தண்டையல் ஆகியோருக்குக் கீழ் பணியாற்றி னேன்” என்று ஒரு பெருமூச்சோடு கதையை நிறுத்திக் கொண்டார்.

அந்தளவுக்கு அந்தப் பெரியார் சீனியம்மான் கூறிய கதை என் நெஞ்சத்தைத் தொட்டது.

இதுவரை காலமும் கப்பல்களுக்கோ, மரக்கலங்களுக்கோ முதல்வராக விளங்கியவர்கள் ஆடவர்கள் என்றே தெரிந்திருக்கிறோம். ஆனால், வல்வெட்டித் துறையில் பெண்மணிகளும் இந்த ஸ்தானங்களில் இருந்து புதுமைப் பெண்களாகத் திகழ்ந்திருக்கிறார்கள்.

அப்படி ஒரு பெண்மணி கப்பல் முதலாளியாக வல்வெட்டித் துறையில் ஒரு காலம் கொடி கட்டிப் பறந்திருக்கிறார்.

அது மட்டுமன்று, அந்த பெண்மணி பல கப்பல்களுக்குச் சொந்தகாரராகவும் இருந்தார். அவர் பெயரளவில் மட்டுமன்று, எத்தனையோ கப்பல்களை வைத்து வியாபாரம் செய்து, அவற்றையெல்லாம் நிர்வகித்த திறமையும், ஆற்றலும் மிக்கவராக வாழ்ந்து காட்டியுள்ள பெருமை அந்தப் பெண்மணிக்குரியது.

சின்னத்தங்கம் என்பதுதான் அந்தப் பெண்மணியின் பெயர்.

இவரது தகப்பனார் வைரமுத்து முதலாளி.

இவர் பெரும் பெரும் கப்பல்களுக்குச் சொந்தக்காரர். சரவணமுத்து என்ற வாலிபருக்குத் தனது மகள் சின்னத் தங்கத்தைத்

திருமணம் செய்து வைத்தபோது, கப்பல்களையே சீதனமாகக் கொடுத்தார், இந்த வைரமுத்து முதலாளி.

சரவணமுத்து - சின்னத்தங்கம் தம்பதிகள் கப்பல்களை வைத்து வியாபாரத்தை வெற்றிகரமாக நடாத்தி வந்தனர்.

அப்போதுதான் இந்தப் பெண்மணி சின்னத்தங்கத்தின் வாழ்வில் ஒரு பேரிடி விழுந்தது.

இருந்தாற்போல் அவரின் ஆருயிர்க் கணவர் சரவணமுத்து இறந்து போனார்.

இந்தப் பேரிடியைத் தாங்காமல் அம்மணி சின்னத்தங்கம் பட்ட பாடு வர்ணிக்க முடியாத ஒன்று.

தனது ஆருயிர்க் கணவர் இறந்த பின்னர் நாளடைவில் சின்னத்தங்கம் கப்பல்களையும், வியாபாரத்தையும் தானே தனித்து நின்று நடாத்த வேண்டிய நிலைக்குள்ளானார்.

வெகு சொற்ப நாட்களுக்குள்ளேயே மதுரை மீனாட்சி, சுபத்திரையம்மா, விநாயக பாக்கிய லட்சுமி ஸ்கூனர், கருங்கடல் வெற்றி வேலாயுதம், சோமசுந்தரம், நாகரிகத்துல்லா, மதுரை சொக்கலிங்கம் என்கின்ற நாமங்களைக் கொண்ட இவ்வளவு கப்பல்களையும் வெளி நாடுகளுக்கு அனுப்பி முழு ஏற்றுமதி இறக்குமதிகளையும் திறமையாக நடாத்தி வந்த பெருமை சின்னத்தங்கம் என்ற இந்தப் பெண்மணிக்குரியது.

—பாரதி கண்ட புதுமைப் பெண்ணாகத் திகழ்ந்தார் இந்தப் பெண்மணி என்னும் போது நமக்கெல்லாம் பெருமிதம் உண்டாகின்றது.

அது மட்டுமல்ல.

இந்தியாவிலுள்ள செட்டி நாட்டு முதலாளிகள் பலரும் வியாபாரம் சம்பந்தமாகக் கொடுக்கல் வாங்கல் 'கணக்கு வழக்கு'களைப் பற்றிப் பேச்சுவார்த்தை நடாத்த, வல்வெட்டித்துறைச் சின்னத்தங்கத்திடம் வந்து போவார்கள்.

இதனால், இந்தப் பெண்மணி இளிச்சவாயாக இருக்கவில்லை.

தனிக்காட்டு வீராங்கனை போல் தன் கற்பு நெறி தவறாமல் ஒரு கண்ணகி போல் கடைசி வரை வாழ்ந்தார்.

வியாபாரத் தந்திரங்களை இவர் நன்கு கற்றுத் தேர்ந்தவர் இதனால், இவரை எவரும் இலகுவில் ஏமாற்றிவிட முடிவதில்லை.

அக்காலத்தில் வல்வெட்டித்துறை சுந்தரலிங்கம் பெயர் பிரசித்தமானது. அவரின் பேத்தியாரான இந்தச் சின்னத்தங்கம் பெயரும் காலகதியில் வல்வெட்டித் துறையில் பிரசித்தமாயிற்று. இந்தச் சுந்தரலிங்கத்தின் தந்தையின் தாயாரான இப்பெண்மணி சின்னத்தங்கம் இரண்டு தலைமுறைகளைக் கண்டு கழித்த சீமாட்டியாகும்.

—சீனியம்மான் தொடர்ச்சியாகக் கூறிய இந்தச் சமாச்சாரங்கள் எனக்கு வியப்பாகத் தெரிந்தன. அவர் சொன்ன மலைக்கத்தக்க கதைகளைக் கேட்டுப் பெரிய வரலாற்று நூலே எழுதலாம்.

சீனியம்மான் என்ற சீனிவாசகம் ஒரு பாட்டைப் பாடிக் காண்பித்தபோது, நான் வெகுவாக ரசித்துச் சுவைத்தேன்.

அந்தப் பாட்டை இப்படித்தான் பாடினார்:

“பெண்சாதி பிள்ளையை வீட்டில் விட்டு  
தங்கள் பேரையும் ரேவுத்துறையில் இட்டு  
எண்சாண் உடம்பு வளர்க்கிறது தொட்டு  
கொடுமையால் யமனுக்கு ஒலை எழுதிவிட்டு  
ஏறுறார் கப்பலில் ஜோராகப் போட்டு  
வந்தவுடன் வாங்கினார் ஒரு பற்றுச் சீட்டு”

சந்தத்தோடு அமையாத அர்த்தமுள்ள இந்தப் பாடலை அவர் ராகமிழுத்துச் சுருதியோடு பாடிய விதம் — அந்தச் சிம்மக் குரல் என் செவியில் இன்றும் ரீங்காரம் செய்து கொண்டேயிருக்கிறது. இது அந்தக் காலத்துக் கப்பல் வாழ்க்கையைப் படம் பிடித்துக் காட்டிய பாடலல்லவா?



ராமசாமித் தண்டையல் பற்றிச் சில வார்த்தைகள் குறிப்பிட்  
டேயாக வேண்டும்.

இவர் செட்டி நாட்டுக்குச் சொந்தமான 'அ.கு.அ.கு.சோ.கா'  
என்னும் கல்யாணி என்ற கப்பலுக்குத் தண்டையலாக இருந்தபோது  
செய்த சாதனைகள் பல.

சுமார் ஐம்பது ஆண்டுகளுக்கு முன்னர் தண்டையலாக இருந்த  
ராமசாமி வல்வெட்டித்துறைக் கப்பலோட்டிகளுக்கு முன்னோடியாக  
இருந்தவர்களுள் ஒருவராக விளங்கினார்.

இவரைப் போல முருகுப்பிள்ளை, சின்னையாத் தண்டையல்,  
வடிவேல் தண்டையல், செல்வமாணிக்கத் தண்டையல் என்றெல்  
லாம் புகழ்பெற்ற தண்டையல்கள் நெஞ்சத்தில் நிழலாடுகிறார்கள்.

—எத்தனையோ துன்ப துயரங்களுக்கு மத்தியில் பயண வாழ்க்கை  
நடாத்தியவர்கள்.

அந்தத் துன்பியல் நிகழ்ச்சிகளில் சிலவற்றை நினைத்தால் இப்  
போதும் பயங்கரமாகத் தெரிகின்றது.

மலபாரிலிருந்து செட்டி நாட்டுக்குச் சொந்தமான ஒரு கப்பலைச்  
செல்வமாணிக்கத் தண்டையல் கொழும்புத் துறைமுகம் நோக்கிச்  
செலுத்திக்கொண்டிருந்தார்.

அந்தப் பயங்கரச் சம்பவம் அப்போதுதான் நடந்தது.

அப்போது அந்தக் கப்பலில் வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகளே பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தார்கள்.

அந்தச் சமயத்தில், மின்னாமல் முழங்காமல் திடீரென்று எழுந்த தூறாவளி கப்பலை மூழ்கடித்துவிட்டது.

அவ்வளவுதான்.

கடலோடி வந்தவர்கள் கடலோடு சங்கமித்துக் கொண்டார்கள்.

இந்தச் சம்பவத்தினை விவரிப்பதாயின் ஒரு சோக காவியமாகவே முடியும்.

இப்பொழுது நினைத்தாலும் நெஞ்சைக் கலக்குகின்றது.

கண்கள் பனிக்கின்றன.

மாண்டுபோன அத்தனை பேரும் மிகச் சிறந்த கப்பலோட்டிகள்; மகாதூரர்கள். அப்படி இருந்தும் தூறாவளி அவர்களைக் காவு கொண்டுவிட்டது.

மாணிக்க வாசகம் தண்டையல், சிவகுருமூர்த்தித் தண்டையல், பொ.யோகமுத்துத் தண்டையல், ஆ. சுப்பிரமணியம் தண்டையல், செ.தில்லையம்பலம் தண்டையல், முத்துக்குமாருத் தண்டையல் என்று மரணித்துப் போன தண்டையல்களின் பட்டியல் நீண்டு கொண்டேபோகிறது.

இவர்களுக்குப் பிந்திய காலத்தில் கடைசியாக வாழ்ந்த சில தண்டையல்களைச் சந்தித்துப் பேசும் வாய்ப்புக் கிடைத்தமை ஒரு நற்பேறாகும்.

அந்தச் சந்திப்பின்போது சிவசுப்பிரமணியம், காத்திலிங்கம், பொன்னுசாமி போன்ற தண்டையல்களின் உரையாடல்களால் இதயத்தை விட்டு நீங்காத சம்பவங்களை அறிந்து கொள்ள முடிந்தது.

காலமெல்லாம் கடலோடு கலந்து விளையாடிய அந்தக் கடலோடிய தமிழர் சிவசுப்பிரமணியம் தண்டையல் வாழ்வு சுவையானது.



அவர் காதுகளில் அணிந்திருந்த அழகிய சிவப்புக் கடுக்கன்கள் இன்றும் மனக்கண்ணில் பளிச்சிடுகின்றன.

இராமசாமிப் பிள்ளையும், நடராசா வாத்தியாரும் இணைந்து கட்டி எழுப்பிய 'திருநிலைநாயகி' என்ற கப்பல் மிகப் பிரமாண்டமான தோற்றத்தைக் கொண்டிருந்தது.

1937ஆம் ஆண்டு வாக்கில் கட்டப்பட்ட இந்தக் கப்பலின் தண்டையலாக அவரே விளங்கினார்.

'கமாண்டிங் அப்பியரன்ஸ்' என்பார்களே, அதுதான் சிவசுப்பிரமணியத்தின் தனித்துவம்.

'திருநிலைநாயகி' என்ற கப்பலைக் கட்டுவித்தவர்களில் ஒரு முக்கியஸ்தர் நடராசா வாத்தியார். இந்த வாத்தியாரிடமும் பல தகவல்களை அறியும் வாய்ப்பு எனக்குக் கிடைத்தது. அந்தத் தகவலின் படி சிவசுப்பிரமணியம் தண்டையல் பதினைந்து ஆண்டுக் காலம் 'திரு நிலைநாயகி' கப்பலில் பணியாற்றியிருக்கிறார்.

நேர்மை என்பது அவர் உடன்பிறப்பு. நீண்ட காலம் ஒரு கப்பலில் தண்டையலாகப் பணியாற்றியதன் ரகசியமே இந்த நேர்மை ஒன்று தான்.

1956ஆம் ஆண்டு இவர் மகாலட்சுமி என்ற கப்பலில் தண்டையலாகப் பொறுப்பேற்றார்.

அரேபியா போன்ற தேசங்களுக்கும் இவர் கப்பலோட்டியிருக்கிறார்.

மலைபாரிலிருந்து அரேபியத் துறைமுகத்துக்குப் பதின்மூன்று நாட்களில் கப்பலோட்டி சாதனை புரிந்திருக்கிறார். மீண்டும் அரேபியா விலிருந்து வல்வெட்டித் துறைக்குத் திரும்பி வர அறுபத்திரண்டு நாட்கள் எடுத்திருக்கின்றன. இது போன்ற பல சம்பவங்களை அடுக்கடுக்காகச் சொல்லிக் கொண்டே போகலாம்.

அவற்றில் முக்கியமான சம்பவங்கள் குறிப்பிடத்தக்கவை. அவையாவன:

பதினைந்து லட்சம் ரூபாய்க்கு வல்வெட்டித்துறையைச் சேர்ந்த தங்கவடிவேல் மீன்பிடி 'ரோலர்' ஒன்றை இங்கிலாந்தில் வாங்கி வல்வெட்டித்துறையில் ஓடவிட்டார்.

அந்த வெளிநாட்டு ரோலருக்குச் சில காலம் 'காப்டனாக'ப் பொறுப்பு வகித்து அதனை இயக்கியவர் இந்தச் சிவசுப்பிரமணியம் தண்டையல் என்றால் பாருங்களேன்.

அது மட்டுமா?

பாக்கு நீரிணையை நீந்திக் கடந்து உலக சாதனை செய்த வீரர் நவரத்தினசாமி அந்தச் சாதனையைப் புரிந்தபோது, அவருக்கு வழி காட்டியாக - கப்பலில் பிரதான 'பைலட்'டாகச் சென்றவரும் இந்தச் சிவசுப்பிரமணியம் தண்டையல் அவர்களாவார்.

கொழும்புத் துறைமுகத்தில் பல ஆண்டுகளுக்கு முன் கடமை யாற்றிய திரு. குணசுந்தரம் என்ற வல்வெட்டித்துறையைச் சேர்ந்த வரைப் பற்றி இந்தச் சந்தர்ப்பத்தில் குறிப்பிடாமல் இருக்க முடியாது.

இவர் 'காப்டன்' தரத்தில் இருந்து கப்பல் ஓட்டுவதிலும், செப் பனிடுவதிலும் பல நுணுக்கங்களை முற்று முழுதாகக் கற்றுத் தேர்ந்த வித்தகர்.

'கப்பல் ஓட்டும் கலையில் இவர் மிகவும் நிபுணத்துவம் வாய்ந்தவர்' என்று பல சான்றிதழ்களும் இவருக்கு வழங்கப்பட்டிருக்கின்றன.

திரு. குணசுந்தரம் கொழும்புத் துறைமுகத்திலிருந்து ஓய்வு பெற்ற பின்னர் 1967இல் வல்வெட்டித்துறை தங்கவடிவேலுவுடன் இணைந்து செயற்பட்டார். குணசுந்தரத்தின் அபார திறமையில் அளவு கடந்த நம்பிக்கை கொண்டிருந்த தங்கவடிவேல் இவரைத் தன்னுடன் வைத்துக்கொண்டார்.

தங்கவடிவேல் குணசுந்தரத்தையும் கூட்டிக் கொண்டு இங்கிலாந்து வந்து, மீன்பிடித் தொழிலைப் பாரிய பெரியதாகச் செய்ய வேண்டுமென்ற நீண்ட கால எண்ணத்தைச் செயற்படுத்த 'ரோலர்' வாங்கினார். 'லிவர்பூர்' என்ற இடத்தில் கப்பல் கம்பனி ஒன்றிட

மிருந்து இந்த ரோலரை வாங்கியபோது, சிலர் நகைத்து வேடிக்கை செய்தார்கள். தன்னந்தனியனாக நின்று - அரசின் எந்தக் கடன் உதவியுமின்றி இந்த ரோலரை ஏன் துணிந்து வாங்கினார் தெரியுமா?

வேறு ஒன்றுமில்லை.

குணசுந்தரத்தின் திறமையிலுள்ள நம்பிக்கை ஒன்றே முக்கிய காரணம்.

இலங்கையில் தனிநபர் ஒருவர் இப்படியான ரோலரை இவ்வளவு விலை கொடுத்து வாங்கிய பெருமை தங்கவடிவேல் அவர்களையே சாரும். இந்தக் கப்பலில் குணசுந்தரமே காப்டனாகப் பணியாற்றினார்.

இங்கிலாந்திலிருந்து கொண்டு வரப்பட்ட இந்த 'ரோலர்' ஆழ் கடலில் மீன்பிடித்தது சுமார் ஓராண்டுக் காலம் சோதனை நிறைந்த காலமாக அவருக்கு இருந்தது. ஆனால், தங்கவடிவேலு மனம் தளரவில்லை.

உலகத்தின் பல்வேறு இடங்களுக்கும் சென்று வந்தவர் தங்கவடிவேலு.

'எத்தனையோ' லட்சம் ரூபாய்களை முடக்கி விட்டோமே!' என்ற கவலை கொஞ்சம் கூட இல்லாமல் 'சோதனை' ஒன்றை நடத்திய திருப்தியுடன் ரோலரின் கதையை முடித்துக்கொண்டார்.

இதன்பின் குணசுந்தரம் கிரேக்கக் கப்பல் ஒன்றில் காப்டனுக்கு அடுத்த ஸ்தானத்தில் சேர்ந்து பணியாற்றலானார்.

இப்படியாகப் பணியாற்றிக் கொண்டிருக்கும் போது எதிர் பாராத விதமாக ஒரு பயங்கரம் அவரை ஆட்கொண்டது.

எண்ணெய் ஏற்றிக்கொண்டு வந்தபோது, கனடாவுக்குச் சமீபமாகவுள்ள ஆழ்கடலில், அந்தக் கப்பலின் 'கிராஸ்' என்ற முக்கிய பாகம் உடைந்துவிட்டது.

அது உடைந்ததே தாமதம்—

கப்பல் இரண்டாகப் பிளந்தது.

அபாய அறிவிப்பு ஒலிபெருக்கிகள் கீச்சிட்டுக் கூச்சலிட்டன.

ஆனால், அந்தக் கூச்சல்கள் எவர் காதிலும் விழவில்லை.

இரண்டாகப் பிளந்த கப்பல் ஆழ்கடலில் மூழ்கிக் கொண்டிருந்தது.

“எப்படித் தப்பினார்கள்” - என்று ஆச்சரியப்படுகிறீர்களா?

அப்படி ஒரு அதிசயமும் நிகழ்ந்துவிடவில்லை.

அந்தச் சாதனை வீரர் குணசுந்தரம் உட்பட அந்தக் கப்பலில் பணியாற்றிய அனைவருமே இறந்தேவிட்டார்கள்.

கடலோடு மாரடித்து விளையாடிய குணசுந்தரத்தின் ‘கதை’ கடலலைகளோடு முடிந்தது.

இந்தச் சோகமான சம்பவம் நிகழ்ந்து மூன்று ஆண்டுகள் கூட ஆகவில்லை - அவர் பெற்ற புதல்வர்கள் இருவரும் தந்தை வழி வந்த சாதனைகளை நிலை நாட்டும் இலட்சியத்துடன் வெளிநாட்டுக் கப்பலில் பணியாற்றப் புறப்பட்டார்கள்.

குணசுந்தரத்தைப் போலவே கப்பல் துறையில் பெரும் சாதனைகளை வல்வெட்டித்துறையில் இருந்துகொண்டு செய்ய வேண்டுமென்று துடித்தவர் காப்டன் மோகனதாஸ்.

கடந்த காலங்களில் தனது வழிகாட்டிகளான தண்டையல்களின் கனவுகளை நனவாக்க வேண்டுமென்ற லட்சியத்தோடு காங்கேசன் துறைமுகத்தில் ‘காப்டன்’ பதவியை ஏற்று, உள்ளூரில் கப்பல் துறையில் புதியவற்றைச் செய்ய வேண்டுமென்ற எண்ணத்தோடு பணியாற்றிக் கொண்டிருந்தபோது இலங்கை ராணுவ வெறியர்களின் குண்டுகளுக்குப் பலியானார்.

வல்வெட்டித்துறைக் கப்பல் துறையை நினைக்கிறபோது என்னுள் வரும் முக்கியமான மற்றொருவர் அம்பலம் மாஸ்டர். இவர் கப்பல் துறையில் பல நுணுக்கங்களைக் கற்றுத் தேர்ந்தவர். பல இளம் சந்ததியினருக்கு வழிகாட்டியாக விளங்கியவர். அடிக்கடி இவரைச் சந்தித்துப் பேசுகிற சந்தர்ப்பம் எனக்குக் கிடைத்திருக்கிறது.

இன்னுமொருவர் மணிவாசகர். கப்பல்துறையில் பல இளைஞர்கள் சேர்ந்து, அத்துறையில் முன்னேற வாய்ப்பளித்தவர்.

இப்படியாக வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகளின் கீர்த்தி நாளொரு தியாகமும், பொழுதொரு சாதனையுமாக வளர்ந்து கொண்டேயிருந்தது.



17

சுதையை எங்கோ தொடங்கி எங்கோ வந்துவிட்டேன்.

வாசகர்கள் என்னை மன்னிப்பார்களாக.

சரி, இனிக் கதைக்கு வருவோம்.

‘நமது அபிமானத்துக்கும், மதிப்புக்குமுரிய ‘அன்னபூரணிக்கு’ என்ன நடந்தது?’ என்று அறிய நீங்கள் ஆவலாக இருக்கிறீர்கள்.

உங்களுக்கு மட்டுமல்ல, ஏடனில் ஆறு மாதங்கள் எப்படிக்கழிந்தன என்று இரத்தினசாமி அவர்களுக்கே ஆச்சரியமாக இருக்கிறது.

றொபின்சன் அமெரிக்காவுக்குச் சென்றார் அல்லவா?

அவர் தன் காதலி புளோறினைச் சந்தித்துவிட்டு மட்டும் வரவில்லை - தன் கூடவே அந்தக் காதல் கிழத்தியை அழைத்துக் கொண்டு ஏடன் வந்து சேர்ந்தேவிட்டார்.

கேட்பானேன்.

அவருக்கு இப்போது தனி உற்சாகம் — புதிய புதிய உணர்வலைகள் பாயத் தொடங்கின.

தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையலும் இலங்கையில் நீண்ட நாட்களைக் கழித்துவிட்டு - தன் தனைவி பிள்ளைகளோடு இன்ப சுகம் அனுபவித்துவிட்டு ஏடன் வந்து சேர்ந்துவிட்டார்.

தில்லையம்பலமும், சுப்பிரமணியமும் இவரைப் போலவே வந்து சேர்ந்துவிட்டார்கள்.

எல்லாரும் வந்துவிட்டார்கள்.

இனி என்ன? பயணம் தொடர வேண்டியதுதான் பாக்கி.

வட்டி குட்டி எல்லாம் சேர்த்து எல்லாரும் கறுசுறுப்பாக இயங்கத் தொடங்கினார்கள்.

இறக்க வேண்டிய இடங்களில் இறக்கி, ஏற்ற வேண்டிய இடங்களில் தங்கள் மனச்சுமைகளை ஏற்றியாகிவிட்டது.

இனி வேறு சோலிகள் இல்லை.

ஏடன் துறைமுகத்திலிருந்து ஒன்றரை மைல் தூரத்தில் 'அன்னபூரணி' நங்கூரமிடப்பட்டிருந்தாள்.

அவள் தலைநிமிர்ந்து நின்ற கோலம், ஒரு கண் கொள்ளாக் காட்சி.

நீலக்கடல் ஓரத்திலே செண்பகப் பட்டுடுத்து நிற்கின்ற ஆரணங்கு போல் அன்னபூரணி நின்ற காட்சி இவர்கள் கண்களை மையல் கொண்டன.

கடலோடுவதில் சாதனை புரிந்த வீரர் இரத்தினசாமியே இனி இந்தக் கதையைத் தொடர்கிறார்:

“சுமார் ஆறு மாதங்களை ஏடனில் எப்படிச் சுழித்தோம், எப்படிப் பொழுதைப் போக்கினோம் என்பதெல்லாம் பெரிய கதை. அவற்றை இங்கே விஸ்தரிக்கவில்லை. முக்கியமான சம்பவங்களை மட்டும் சொல்கிறேன்.

“நானும், சபாரத்தினமும், சிதம்பரப்பிள்ளையும் கூட்டாகச் சமைப்போம். கப்பலுக்குள் இருக்கின்ற சிறு படகை வெளியே எடுத்துக் கடலில் மிதக்கவிட்டுக் கரைக்குச் செல்வோம். தரையில் வேளாண்மை செய்யும் மனிதர்களைச் சந்திப்போம்.

“சிறு வள்ளத்தில் இப்படிச் செல்லும்போது மூவரில் யாராவது ஒருவர் கப்பலில் இருந்துகொள்வோம். பெரும்பாலும் அங்குச்

சோமாலியர்கள் தான், நாம் சுற்றிச் சென்ற இடங்களில் வாழ்ந்து கொண்டிருக்கிறார்கள். சிறு சிறு வியாபாரிகள் பேரீச்சம்பழத்தைக் குவித்து வைத்து விற்பார்கள். இவற்றை நாங்கள் நிறைய வாங்கிச் சென்று வயிறு புடைக்க ஆசை தீரச் சாப்பிடுவோம்....

“ஆறு மாதங்கள் தாக்குப் பிடிக்க வேண்டுமல்லவா? பாயும், குந்தானும், மற்றும் மரக்கல உபகரணங்களும் வெயிலின் வெப்பத்துக்கு வெடித்து உடைந்து பழுதடைந்து போகாவண்ணம் அவற்றைக் கழற்றிப் பக்குவமாக வைத்திருந்தோம். ‘ரென்ற’ என்னும் கூடாரத்தைக் கப்பலுக்குள் பாதுகாப்பாக விரித்துப் போட்டிருந்தோம்.

“பதினைந்து நாட்களில் பயணத்தைத் தொடர்வதற்குக் கப்பலைத் தயார்படுத்தினோம். குந்தானும், பாயும், பறுவானும் ஏற்றப்பட்டன. இப்போது அன்னபூரணி தனது கடற் பிரயாணத்தை மேற்கொள்ளத் தொடங்கிவிட்டாள்.

எல்லாரது முகங்களிலும் புத்துயிர்ப்புத் தெறித்தது.

“நம்மவர்கள் தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையல் தலைமையில் ஆறுபேர் - றொபின்சனும் அவரது மனைவி புளோறினுமாக - எட்டு நபர்களுடன் ‘அன்னபூரணி’ தனது நீண்ட கால ஓய்வுக்குப் பின்னர் புறப்படலானாள்.

“செங்கடலூடாகச் சில வாரங்களில் தூடான் தேசத்தைச் சென்றடைந்தோம். இதற்கு முன்பே தூடானைப் பற்றியும் கேள்விப்பட்டிருக்கிறோம். ஆனால், அந்நாட்டைப் பற்றி முழுமையாகத் தெரியாத பலர் இன்றும் இருக்கின்றனர். ஆகையால், தூடானைப் பற்றியும், இரண்டொரு வார்த்தைகள் குறிப்பிட்டுவிட்டு நகர்வோமாக.

“தூடான் நமது இலங்கையைக் காட்டிலும் அதிக உஷ்ணம் நிறைந்த பிரதேசம். சுமார் நான்கு கோடி மக்கள் வாழ்கிறார்கள். களவு, கற்பழிப்பு மருந்துக்கும் கிடையாது. இந்த இரண்டு குற்றத்துக்கும் மரண தண்டனை நிறைவேற்றப்படுகிறது. அங்கே றொட்டியும், பேரீச்சம்பழமும், கொண்டல் கடலையும் வேண்டியளவு கிடைக்கின்றன. உணவுக்குப் பஞ்சமே கிடையாது...



“பெரும்பாலும் அரேபியர்களே இந்த நாட்டில் வசிக்கிறார்கள். சிலுவை - துப்பாக்கி யுத்த முனைகளால் எப்படி ஐரோப்பிய நாடுகளில் கிறித்தவ மதம் பரப்பப்பட்டதோ, அவ்வாறே பிறை - ஈட்டி யுத்த முனைகளால் மத்திய நாடுகளில் இஸ்லாமிய மதம் பரப்பப்பட்டதாக வரலாறுகள் கூறுகின்றன. இங்கேயும் மக்கள் மதத்தாலும் இஸ்லாமியர்களாக - முஸ்லீம்களாகவே இருக்கிறார்கள்...

“அந்தக் குபேர நாட்டிலும் பெரும் செல்வச் சீமான்களையும், வறுமையில் வாடி வதங்கும் லட்சக் கணக்கான மக்களையும் பார்க்கலாம். இஸ்லாமிய மதம் ஏனைய மதங்களைப் போலவே சகோ தரத்துவத்தையும், சமத்துவத்தையும் போதித்த போதிலும், அங்கேயும் மக்கள் மத்தியில் வழக்கம் போலவே சமத்துவத்தையோ, சகோ தரத்துவத்தையோ மருந்துக்கும் காண முடியாது. உற்பத்திச் சாதனங்கள் அனைத்துமே முதலாளித்துவ அமைப்பு முறையில் தனி நபர்கள் ஆதிக்கத்தில் இருப்பதால், “பணக்காரன் - ஏழை” என்ற இரண்டு வர்க்க மக்களே வாழ்கிறார்கள். இந்த நிலையே முதலாளித்துவ நாடுகளின் வாழ்க்கை முறை. எனவே, - அந்தக் குபேர நாட்டிலும் அதிகமாக ஏழை மக்களே காணப்படுகிறார்கள்.

இந்தக் கட்டத்தில் எனக்கு ஒரு சந்தேகம் வந்தது.

“அந்த நாட்டின் ‘முதலாளித்துவ வாழ்க்கை முறை - இரண்டு வர்க்க மக்கள்’ என்றெல்லாம் சொல்லுகிறீர்களே, இதையெல்லாம் அங்கே கற்றுத் தெளிய உங்களுக்கு நேரம் - வசதி இருந்தனவா?” என்று கேட்டேன்.

இதற்கு அவர் சிரித்துக்கொண்டே, “இங்கே பாடும் தம்பி, ஏழை - பணக்காரன் உள்ள நாடு என்றால், அது சமத்துவமற்ற முதலாளித்துவ நாடு என்பது ஒரு குழந்தைப் பிள்ளைக்கும் தெரியும்....” என்றார்.

“அது உண்மை என்பது எனக்கும் தெரியும். சரி தொடர்ந்து சொல்லுங்கோ” என்றேன்.

திருப்தியான தோரணையில் அவர் முகத்தை வைத்துக் கொண்டே சொல்லத் தொடங்கினார்:

“தூடானில் நாற்பது நாட்களைக் கழித்தோம்...

“அதையடுத்து சுயெஸ்...

“சுயெஸ் கால்வாயைப் பற்றிச் சொல்வதானால் ஒரு பெரிய நீண்ட காவியமே எழுதலாம். காவியம் எழுதும் திறமையோ, தகுதியோ எனக்கு இல்லை. சுயெஸ் கால்வாய் பற்றிய தேசவுடைமைப் பிரச்சனையில் சோவியத் ரஷ்யாவின் உதவியுடன் அந்தக் கால்வாய் பொது வழி மார்க்கம் ஆக்கப்பட்டது. இந்தச் சுயெஸ் கால்வாய் போய்ச் சேர்வதற்கு எவ்விதச் சிரமமும் இருக்கவில்லை..

“தூடானில் வெப்பமான சுவாத்தியத்தை அனுபவித்து அலுத்துப் போன எங்களுக்கு இந்தச் சுயெஸ் நாடு உடலுக்கும் உள்ளத்துக்கும் இதமான குளிர்ச்சியைத் தந்தது. அப்படிப்பட்ட அழகிய அற்புதமான பிரதேசம் அது. ஆறு வாரங்கள் நாங்கள் சுயெஸ் பிரதேசத்தைச் சுற்றிக் கழித்தோம். அந்தக் கழிப்பில் - அந்தக் குளிர்ச்சியில் எம்மையே மறந்திருந்தோம்.

“இப்படியாகச் சுயெஸிலிருந்து எமது தொடர் பயணம் ஆரம்பமாகியது. அங்கிருந்து இஸ்மாலியா என்ற துறைமுகத்துக்கு அது நீண்டது. சுயெஸிலிருந்து செல்வதானால் சுயெஸ் கால்வாய்க் குள்ளாகவே நுழைய வேண்டும். சுமார் நூற்று இருபது மைல் நீளம் கொண்ட கால்வாயில் உள்ள சுகானுபவமே வேறு எந்த நாட்டிலும் கிடையாது. ஒரே நேரத்தில் ஒரு பெரிய கப்பல் மட்டுமே செல்ல முடியும். அவ்வளவு குறுகிய அகலம் கொண்ட அந்தச் சுயெஸ் கால்வாய் உலகத்திலேயே மிகப் பிரசித்தமானது என்பதை எவரும் அறிவர். இன்னொரு கப்பல் விலத்திச் செல்ல வேணுமாயின் ஒவ்வொரு சில மைல் தூரத்துக்கம் ‘ப’ என்ற எழுத்து வடிவில் வெட்டப்பட்ட இடத்திலேயே செல்லலாம்..

“இந்தக் கால்வாயின் அழகே ஒரு தனி ரகம். கால்வாயின் இரு பக்கங்களும் பச்சைப் பசேலென்று இருக்கும். இரு மருங்கிலும் வயல்கள் ஜனங்கள் வேலை செய்து கொண்டிருப்பதையும், ஆங்காங்கே குன்றும் குகையுமாகவுள்ள மரத் தோப்புகளையும், இவை போன்ற இயற்கை - செயற்கைக் காட்சிகளையும் பார்த்து ரசித்துக்கொண்டே எங்கள் பயணம் அங்கே நிகழ்ந்தது...

“சுயெஸ் கால்வாய்க்குள் நுழையும்போதே ஒரு ‘பைலட்’ கப் பலில் ஏறிக்கொள்வார். கால்வாய் கடந்து முடியும் வரை அவர் கப்பலுக்குள்ளேயே இருப்பார்.

“இந்தப் பெரிய தேசத்தில், குறுகிய அகலம் கொண்டதாக இந்தக் கால்வாய் அமைந்திருப்பதால், பலத்த பாதுகாப்பு நடவடிக்கைகள் இப்படியெல்லாம் பலப்படுத்தப்பட்டுக் கண்காணிக்கப்படுகின்றன.

“இஸ்மாலியாத் துறைமுகம் இந்தச் சுயெஸ் கால்வாயின் மையத்தில் தான் இருக்கிறது. இந்த இஸ்மாலியா ஆயிரமாயிரம் சவையான கதைகளையும், சரித்திரச் சுவடுகளையும், காதற் காவியங்களையும் பேசுகின்ற நைல் நதியைத் தனதாக்கி வைத்திருக்கிற எகிப்து தேசத்தின் அழகிய துறைமுகமாகும்.

“அந்த நாட்களில் பாருக் மன்னன் ஆட்சியில் எகிப்து இருந்தது. மன்னன் பாருக்கின் திருமணத்தை நேரிற் பார்க்கின்ற பேறும் அந்தப் பயணத்தின்போது எங்களுக்குக் கிடைத்தது. பிற்காலத்தில் அங்கு மன்னர் ஆட்சி ஒழிக்கப்பட்டுத் தேசிய ஜனநாயக வாதியான நாஸர் அவர்களின் தலைமையில் மக்கள் ஆட்சி தோன்றியதை வாசகர்கள் அறிவார்கள்...

“இஸ்மாலியாவிலிருந்து எகிப்து நாட்டின் தலைநகரான கெய் ரோவுக்கு ரயிலில் பிரயாணம் செய்ய வேண்டும்...

“ஒரு நாள் றொபின்சனும் புளோறினும் கெய்ரோவுக்கு ரயிலில் சென்று இஸ்மாலியா திரும்பினார்கள். திரும்பிய றொபின்சன் தம்பதிகள் கப்பலில் தாங்கள் தங்கியிருப்பதாகவும், எங்களையும் ரயிலில் கெய்ரோ சென்று பார்த்துவிட்டுத் திரும்பும்படி சொன்னார்கள். அப்படிச் சொன்னதோடு நில்லாமல், கெய்ரோவுக்கு எங்களைப் பயணம் அனுப்பி வைத்தார்கள்.

“கெய்ரோவை நாம் சுற்றிப் பார்த்து வசதியோடு தங்குவதற்கு சகல ஏற்பாடுகளையும் றொபின்சன் அங்கிருக்கும்போதே ஒழுங்கு பண்ணியிருந்தார். புதுமையான நல்ல மனிதர் அவர்.

“றொபின்சனின் ஏற்பாட்டின்படி ரயில் நிலையத்தில் அவரது நண்பர்கள் எங்களை வரவேற்று அழைத்துச் சென்றார்கள்.

“நாங்கள் அங்கே ஒரு பெரிய ஹோட்டலில் தங்கினோம். அப்போதுதான் மன்னன் பாருக்கின் திருமணத்தை நேரிற் பார்க்க நேர்ந்தது.

“அப்போது மன்னன் பாருக்கும், அவர்தம் காதற் புறாவான அரசியும் ஜோடியாக வீதியில் பவனி வந்துகொண்டிருந்தார்கள். அப்படி அற்புதமான காட்சியை நான் என்றுமே கண்டதேயில்லை.

“அது போன்று எகிப்து நாட்டில் எங்களை மயங்க வைத்த இன்னோர் அற்புதக் காட்சி, அந்த நைல் நதிப் பிரதேசம்.

“நைல் நதியைப் பற்றிப் பாடாத கவிஞர்கள் அந்த நாட்டில் இல்லை என்றே சொல்லலாம். எமது நாட்டுக் கவிஞர்களும், எழுத்தாளர்களும் கூட அந்த நைல் நதியின் வனப்பையும் ரம்மி யத்தையும் பாடியும் எழுதியிருக்கிறார்கள். மேல் நாட்டவர்களும் எழுதி இருக்கிறார்கள். இந்த நைல் நதியைப் பார்த்த போது நானும் சகுந்தலையைக் கண்ட துஷ்யந்த அரசன் போன்று அதன் அழகில் என்னையே பறிகொடுத்தேன். நான் ஒரு கவிஞனாக இருந்திருந்தால், ஓராயிரம் கவிதைகளைப் பாடித் தள்ளியிருப்பேன்..

“உண்மையிலேயே இந்த நைல் நதியை என்னால் வர்ணிக்க முடியவில்லையே என்று கவலையாக இருக்கிறது. மன்னன் பாருக்கின் திருமணத்தையொட்டி அப்போது அந்த நைல் நதி புதிய தோற்றமும், பொலிவும் பூண்டிருந்தது. ஓர் இரவு அந்த நதி ஓரத்திலே நாங்கள் ஆறுபேரும் ஆறச் சோர அமர்ந்து கதைத்த கதைகள் - கண்ட காட்சிகள் - அந்த நினைவுகள் பசுவையாக இருக்கின்றன. அங்கே நாம் ஏதோ ஒரு தனி இன்ப உலகத்தில் இருந்தோம் என்றே கூற வேண்டும். ‘இந்த இன்பமே சொந்தமானால், வானுலகம் வேண்டாம்’ என்று அம்பிகாபதியாக நடித்த தியாகராஜபாகவதர், அமராவதியாக நடித்த சந்தானலக்ஷ்மியைப் பார்த்துப் பாடினார் அல்லவா? அது போலவே அங்கே எங்கள் நிலையும் இருந்தது.

“வல்வெட்டித்துறையில் பிறந்து வளர்ந்த நாம் இந்த நைல் நதி ஓரத்திலே, பசுந்தரையில் அமர்ந்திருந்து அந்த அழகை ரசித்தோம் - ரசித்தோம் - ரசித்துக் கொண்டே இருந்தோம். இன்னும் என் மனக் கண்ணில் நைல் நதி ஓடிக்கொண்டேயிருக்கிறது.

“இந்தக் காட்சி மட்டுமா? எகிப்தில் இன்னோர் அற்புதத்தையும் கண்டோம். உலக அற்புதங்களில் ஒன்றான ‘பிரமிடுகள்’ எகிப்தில் தான் இருக்கின்றன என்பதைச் சிறு வயதிலே புத்தகத்தில் படித்திருக்கிறேன். நேரில் எத்தனை பேர் கண்டு களித்திருப்பார்களோ தெரியாது. ஆனால், அந்த அற்புதத்தைக் கண்ணால் கண்டோம்...

“கெய்ரோவில் மகிழ்ச்சிக் கடலில் ஆழ்ந்திருந்த நாம் மீண்டும் இஸ்மாலியாவுக்கு வந்து சேர்ந்தோம். நைல் நதியின் அழகில் மயங்கி, அதன் ஓரத்திலேயே காலமெல்லாம் இருந்து விடலாமே என்ற ஏக்கம் இருந்து கொண்டேயிருந்தது. என்ன செய்வது? எங்கள் ‘அன்ன பூரணி’ அமெரிக்கா போய்ச் சேர வேண்டுமல்லவா? ஒரு சுகத்திற்காக இன்னோர் சுகானுபவத்தைத் தவிர்க்கத்தானே வேண்டும்? அது தான் வாழ்க்கை முறை.... எங்கள் குறிக்கோளும் அதுவாகத்தான் இருந்தது.



இஸ்மாலியாவிலிருந்து சுயஸ் கால்வாய் முடியும் பகுதியில் உள்ள 'போட்செயிட்'டை அன்னபூரணி சென்றடைந்தாள்.

'போட் செயிட்'டிலிருந்து புறப்பட்ட மூன்றாம் நாள் அன்னபூரணிக்கு எதிர்பாராத ஆபத்து ஒன்று காத்துக் கிடந்தது.

இப்படியான ஒரு பயங்கரச் சம்பவம் எம்மை வந்து துழும் என்று யாரும் எதிர்பார்க்கவில்லை.

அந்தப் பயங்கரச் சம்பவத்தை விவரிக்கும்போதே இரத்தினசாமியின் முகம் பேயறைந்தாற்போல் கறுத்துவிட்டது.

உண்மையில் நாங்கள் இன்றுடன் முடிந்தோம். அந்த முடிவைத் தவிர வேறொன்றையும் நினைக்க முடியவில்லை — என்னுமளவிற்கு நிகழ்ந்ததாகக் கூறிய அந்தச் சம்பவத்தை நினைவுபடுத்தி இராமீட்டார் இரத்தினசாமி.

புயற் காற்றினால் கடல் கொந்தளிப்பதும், அந்தக் கொந்தளிப்புக்கு ஆளாகி மீள்வதும் எதிர்பார்க்கப்படுவதுதான்.

ஆனால் —

மின்னாமல் .கொள்ளாமல் வருகின்ற தூறாவளி இருக்கின்றதே அதை எவரும் எதிர்பார்ப்பதில்லை.

—அப்படித்தான் ஒரு பெரிய தூறாவளி நம்மைச் சூழ்ந்து கொண்டது.

தூறாவளியின் வேகம் போர்க்கோலமாகியது.

கடல் அலைகள் கெம்பிக் கொந்தளித்துக் கப்பலையே விழுங்கி விடுவது போல் அம்மாறு போட்டு மூசி இரைந்தன.

கடலேறுபோல் விரைந்து கொண்டிருந்த திசையிலிருந்து அன்ன பூரணி எதிர்த்திசை நோக்கி முகம் வைத்து மின்னல் வேகத்தில் அது சுட்டுக்கடங்காமல் மீறி எகிறிப்பாயத் தொடங்கியது. ஆவேசம் எழுந்த சனாதினிபோல் அதன் தோற்றமே ஒரு பயங்கரக் கோபமாகத் தெரிந்தது.

கப்பலில் இருந்து அனைவரும் பயபீதியால், அதிர்ந்து போனார்கள்.

செய்வது இன்னதென்று தெரியாமல் ஆளையாள் பார்த்து முழிக்கத் தொடங்கினார்கள்.

நெஞ்சுகள் 'படப்படக்'கென்று இடித்தன.

—நாற்றிசைகளிலிருந்தும் பயங்கரமான காற்றும் மழையும் வேகமாக மூசிமூசி வீசிக்கொண்டிருந்ததை மட்டும் உணர முடிந்தது.

அடுத்து என்ன நடக்கப்போகிறதோ? என்பதை அறுதியிட்டுச் சொல்லமுடியாதவர்களாக-தெரிந்து கொள்ள முடியாதவர்களாக-மனமும் உடலும் அயர்ந்து போய்விட்டன.

—உயிரைக் கையில் பிடித்துக்கொண்டு என்ன செய்வதென்று தெரியாமல் பதறிக்கொண்டிருந்தார்கள்.

இரத்தினசாமி இதை விவரித்தபோது அதை அனுபவித்துக் கொண்டிருக்கிற உணர்ச்சியோடுதான் கூறினார். அவர் கூறியவற்றை அவரது வாய்மொழியாகவே அப்படியே இங்கே தரப்பகிறது.

“அன்னபூரணி காற்றோடு காற்றாகத் தனது போக்கின்படி போய்க் கொண்டிருந்தது. பாய்களைச் சுருக்கிக் குறுக்கினோம். ஆனாலும், காற்றின் வேகத்துக்கு ஈடுகொடுக்க முடியாமல், பாய்கள் சுக்கு நூறாகக் கிழிந்துகொண்டிருந்தன. எழும்பிய தூறாவளி அன்னபூரணியை மூழ்கடித்து எம்மையும் சாகடித்துவிடுமோ என்ற அச்சம் ஒவ்வொருவர் மனத்திலும் ஆழப்பதிந்துகொண்டு வந்தது...

“இப்படியாக இதே பீதியோடு ஒரு பகலும் ஓர் இரவும் ‘கப்பல் போகிற திசையில் போகட்டும்’ என்று சும்மா ஆடாமல் அசையாமல் இருந்துவிட்டோம். அலைகளால் அடித்து வரப்பட்டோம்...”

“கொஞ்சநேரத்தில் இயற்கையின் கோரத்தாண்டவம் ஓரளவு குறைந்துவிட்டது. அப்போது ஓரிடத்தில் ‘லெட்’ ஒன்றில் கயிற்றைக் கட்டி அதன்மூலம் கடலின் ஆழத்தைப் பார்த்தோம். பின் அதன் உயரத்தைக் கணித்துப் பார்த்தபோது, சரியாக 84 அடி ஆழம் இருந்தது...”

“கப்பலை நங்கூரமிட்டுக் குறிப்பிட்ட இடத்தில் நிறுத்துவதற்கு அதுதான் ஏற்ற இடம் என்பதையும் கணித்துக் கொண்டோம். எனவே, அந்த இடத்தில் நங்கூரத்தைப் போட்டு நிறுத்துக் கொண்டோம். இப்பொழுதான் போன உயிர் மீண்டது.

“அது, கையா என்ற இடம். ‘பெய்ருட்டிலிருந்து சுமார் இருபத்தைந்து மைல் தூரமிருக்கும்.

“அப்போது பொழுது விடிந்து கொண்டு வந்தது. கடல் அலையும், கொந்தளிப்பும், இரைச்சலும் ஓரளவு ஓய்ந்துவிட்டன. எனவே, ‘பெய்ருட்’ துறைமுகத்துக்கு அன்னபூரணியை மெல்ல நகர்த்திச் சென்றோம்.

“கிழிந்துபோன பாய்கள் சகிதம் பலத்த சேதங்களின் மத்தியில் பெய்ருட் துறைமுகத்தில் தலைவிரி கோலத்திலே, தாரமிழந்த பெண்போல் அன்னபூரணி நின்றுகொண்டிருந்தாள். நாங்களும் திகில் பட்டுப்போயிருந்தோம்.

“கப்பற்பயணத்தின்போது நாங்கள் போதியளவு ‘கன்வல்’ படகுகளைக் கொண்டு செல்வது வழக்கம். இவற்றால் கிழிந்த பாய்களை மாற்றி அமைத்து, கிழிந்து போன பகுதிகளைச் செப்பனிட்டுக் கொண்டு மீண்டும் புறப்படலானோம்.

“புறப்பட்டோமா? துறைமுகத்திலிருந்து புறப்பட்ட நாங்கள் சில மைல்கள் தூரம் சென்ற பின் தான் கால நிலை இன்னும் சீராகவில்லை என்பதைத் தெரிந்துகொண்டோம். ஆகையால், பல சிரமங்கள் மத்தியில் ‘பெய்ருட்’ துறைமுகத்துக்கே மீண்டும் சென்றோம்.



“பெய்ருட் துறைமுகத்தில் இறங்கிய நாங்கள், பெய்ருட் நகரத்தைச் சுற்றிப் பார்க்கத் திட்டமிட்டோம்.

“பெய்ருட்டில் ஒரு புதுமையைக் கண்டோம். ‘அமெரிக்க யூனிவர்சிடீ ஒவ் பெய்ருட்’ என்ற பல்கலைக் கழகத்தைப் பார்த்தோம். அங்குப் பயில்கின்ற மாணவர்கள் எங்களுக்கு அந்த இடங்களைச் சுற்றிக் காண்பித்தார்கள்.

“கதை வாக்கில் நாங்கள் இலங்கையர் என்பதையும், இலங்கையின் வடபுலத்தைச் சேர்ந்த வல்வெட்டித் துறை வாசிகள் என்றும், நாங்கள் வல்வெட்டித்துறையிலிருந்தே நேராக இங்கே வந்திருக்கிறோம் என்பதையும் அவர்கள் காதில் போட்டு வைத்தோம்.

“இதைக் கேட்டு அவர்கள் வியந்தே போனார்கள். இவ்வளவு தூரம் வல்வெட்டித்துறையிலிருந்து கப்பலில் பிரயாணம் செய்கிற துணியைப் பாராட்டினார்கள். அந்தப் பல்கலைக் கழகத்தின் விரிவுரையாளர்கள் சிலரையும் சந்தித்து உரையாடினோம். எங்கள் நாட்டைப் பற்றி எங்களிடம் துருவித் துருவிக் கேட்டார்கள்.

“உண்மையில் கிழக்காசிய நாட்டில் எங்கள் இலங்கைத் தீவே சகல சீதோஷ்ண நிலைகளையும் ஒரே வாகில் கொண்ட அற்புதமான நாடு. பெய்ருட்டும் அப்படித்தான்.

“இப்படியாகக் கழித்த பெய்ருட் சுற்றுலா முடிந்ததும், அங்கிருந்து ஆரவாரத்தோடு புறப்பட்டோம்.

“கப்பல் ‘போட் செட்’ டிலிருந்து புறப்படும் போது கப்பலில் நன்கு பழக்கப்பட்டவரான ‘பைலட் சக்கலியா’ என்பவர் ஏலவே றொபின்சனின் பிரகாரம் எங்களுடன் வந்திருந்தார். அவர் திடீரென நோய்வாய்ப்பட்டு சிகிச்சை அளிக்கப்பட்டு, ஒருவாறு தேறி விட்டார். தூறாவளியின்போது அவர் உடல் வெகுவாகப் பாதிக்கப்பட்டது. ஆனாலும், ‘கிறீட்’ துறைமுகம் சேர்ந்ததும், அவரை ஆஸ்பத் திரியில் சேர்த்தோம்.

“சக்கலியா இனிமே கடல் பிரயாணம் செய்யக் கூடாது’ என்று டாக்டர்கள் கண்டிப்பாக உத்தரவு போட்டார்கள்.

“சக்கலியாவுக்கு முற்றாக ஓய்வு கொடுத்து விட்டு டொனால்ட் மக்கூஸ் என்பவரை அவருக்குப் பதிலாக அழைத்துச் சென்றோம்.

“கிறீட் துறைமுகத்திலிருந்து ஜிபிறோல்டருக்குச் செல்வதென்பது முடிவு. அத்திலாந்திக் சமுத்திரத்தைக் கடந்தே செல்ல வேண்டும். அது மிகவும் சோதனையான கட்டம்.

“பாய்மரக் கப்பலான அன்னபூரணி இந்தப் பாய்களின் உதவியுடன் அத்திலாந்திக் சமுத்திரத்தைக் கடப்பது சுலபமான காரியமல்ல. “ஜிபிறோல்டர்” துறைமுகத்தைச் சென்றடைந்துவிட்டோம்...

“அப்போது அங்கேயும் எங்கள் நாட்டின் ‘தொற்று நோய்’

“அதுதான் இனக்கலவரம்....”

“அதாவது ‘ஸ்பானிஷ் - பிராங்கோ’ மக்களுக்குள் அந்த வேண்டாத இனக்கலவரம் நடந்துகொண்டிருந்தது.

“இந்தக் கட்டத்தில் தில்லையம்பலம் ஜிபிறோல்டரிலிருந்து இலங்கைக்குத் திரும்பினார். இதனால் எங்களில் ஒருவர் குறைந்து விட்டார்.

“அன்னபூரணி ஜிபிறோல்டரிலிருந்து புறப்படும்போது ‘ஸ்பானிஷ் - பிராங்கோ’ கலவரத்தில் மும்முரமாக ஈடுபட்ட அமெரிக்கன் ஒருவன் ‘அன்னபூரணி’யில் ஏறிக்கொண்டான்.

“கலகக் கைதியாக இருந்து அவர்கள் பிடியிலிருந்து தப்பி ஓடி வந்தவன் இவன். ஜிபிறோல்டரிலுள்ள அமெரிக்கத் தூதரகத்தின் அதிகாரிகள் மூலமாக எங்கள் கப்பலுடன் தொடர்புகொண்டான். ரொபின்சன் சம்மதத்தோடு அந்த அமெரிக்கக் கலகக்காரனை நமது தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையல் கப்பலில் ஏற்றிப் பாதுகாப்பாக வைத்துக்கொண்டார்.

“அப்போது பயங்கரமான வெடிச்சத்தம் ஒன்று கேட்டது.

“திரும்பிப் பார்த்தோம். அங்கே ஸ்பெயினுக்குச் சொந்தமான ‘பிளீட்’ ஒன்று வந்துகொண்டிருந்தது.

“அந்தப் ‘பிளீட்’ டுக்கு அன்னபூரணியைச் சுக்கு நூறாக்கித் தூள் தூளாக்குவதற்கு ஒரே ஒரு வினாடி போதும். இருந்தும், அன்னபூரணி தன் கொடியை மேலே இழுத்துக் காண்பித்து மரியாதை செலுத்தினாள்.

“ஒரு தடவையன்று, பல தடவை கொடியை இழுத்து அசைத்து ‘சலூட்’ செய்யப்பட்டது.

“அண்மி வந்தது ஸ்பெயின் ‘பிளீட்’. ‘இந்தக் கப்பலில் எதற்காகப் பிரயாணம் செய்கிறீர்கள்? ஆயுதங்கள் ஏதும் கொண்டு செல்கிறீர்களா?’ என்று கேட்டார்கள்.

அப்போது அன்னபூரணியின் மேல்தளத்தில் வெகு கம்பீமாக ஒருவர் நின்றுகொண்டிருந்தார்.

அவர் வேறு யாரும்ன்று, உங்களுக்குக் கதையைச் சொல்லிக் கொண்டிருக்கும் இரத்தினசாமி அவர்கள்தான்.

அவர்கள் ஆங்கிலத்தில் கேட்ட அத்தனை கேள்விகளுக்கும் சுத்தமான ஆங்கிலத்திலேயே இரத்தினசாமி பதில் அளித்தார்.

அன்னபூரணியின் பிரயாண நோக்கம் பற்றி முறையாக இரத்தினசாமி விளக்கினார். எனவே, கப்பலுக்கு வழி விட்டுக் கொடுத்து விட்டு விலகிக்கொண்டார்கள்.

அடுத்த கண்டமும் அன்னபூரணிக்குக் கழிந்துவிட்டது.

இப்போது கனேரியாத் தீவுகளைத் தாண்டிக்கொண்டிருந்தது கப்பல்.



19

‘குபேர நாடு’ என்று ஒரு சில பேர்வழிகளால் வர்ணிக்கப்படும் அமெரிக்காவின் பிரசித்தி பெற்ற நகரங்களைக் கேள்விப்பட்டிருக்கிறீர்களல்லவா?

—அந்த அமெரிக்கச் செல்வந்தர்களின் சுக போகத்துக்கான சொர்க்க பூமியில் ‘பேர்மியூடா’வும் ஒன்று.

அமெரிக்காவில் உள்ள செல்வந்தர்கள் தங்கள் ஓய்வுப் பொழுதுகளைக் கழிப்பதற்காகத் தங்கள் தங்கள் இதயம் கவர்ந்த காதலிகள்— அவர்தம் பிள்ளைகளுடனும் அங்கே களித்துச் செல்வார்கள்.

‘பேர்மியூடா’—

அது ஒரு குளிர்ச்சியான பிரதேசம்.

அமெரிக்கச் செல்வந்தர்கள் அங்கே மாட மாளிகைகள் கட்டியும் வைத்திருக்கிறார்கள்.

இந்தப் பிரதேசத்தில் இருப்பவர்கள் பல்லாண்டுகளுக்கு முன் இஸ்மாலியாவிலிருந்து அடிமைகளாகக் கொண்டு வரப்பட்டவர்கள் என்று சொல்லப்படுகிறது. அவர்கள் தமது முதாதையரின் பிரதேசம் இதுதான் என்பதை நன்கு தெரிந்தும் வைத்திருக்கிறார்கள்.

இந்தப் பிரதேசம்தான் அன்னபூரணியின் பிரயாணத்தின் இறுதிக் கட்டமாக வந்திருக்கிறது.

இஸ்மாலியாவிலிருந்து அன்னபூரணி புறப்படும்போது, அது கடலில் ஆட்டம் காணாத விதத்தில் போதியளவு நிறையுள்ள மண் மூடைகளைக் கட்டிப் போட்டிருந்தோம்.

இஸ்மாலியா மண் என்பதை அவர்கள் அறிந்தபோது, ஆனந்தப் பரவசத்துடன் ஆடிப்பாடிக் கூத்தாடினார்கள்.

—கை நிறைய அந்த மண்ணையும் எடுத்துச் சென்றார்கள்; முத்த மிட்டார்கள்.

‘பெற்ற தாயும் பிறந்த பொன்னாடும் நற்றவ வானினும் நனி சிறந்தனவே’ என்ற பாரதியின் பாடல்தான் நினைவுக்கு வருகிறது.

பிறந்த மண்ணைப் பொன்னாகப் போற்றாதவன் யாரா?

அழகும் ரம்மியமும் நிறைந்த நூற்றுக் கணக்கான சிறுசிறு தீவுகளைக் கொண்டது பேர்மியூடா.

பேர்மியூடாவிலிருந்து அன்னபூரணியின் பயணம் தொடர்ந்தது.

அன்னபூரணி அமெரிக்கா சென்றடைய இன்னும் இருக்கிற இடைவெளி தூரம்—

அறுநூறு மைல்கள்.

இதற்கிடையில்—

எத்தனை துன்பங்கள் — துயரங்கள் — அவலங்கள் — இழப்புகள் — அவள் அனுபவித்தாள் தெரியுமா?

றொபின்சன் மகிழ்ச்சியில் துள்ளிக் குதித்தார்.

அவருக்கு இரட்டிப்பு மகிழ்ச்சி.

ஒன்று அமெரிக்காவுக்குச் சென்றடையப் போகிறோம் என்பது.

மற்றது, தன் இன்பக் காதலி ஒரு குழந்தைக்குத் தாயாகிவிட்டாள் என்ற செய்தி.

இந்த இரண்டுமே அவருக்குத் தேனாக இனித்தன.

றொபின்சனின் இந்த மகிழ்ச்சிக் கடலில் வல்வெட்டித் துறைக் கடலோடிகளும் மிதந்துகொண்டார்கள்.

அமெரிக்காவில் அன்னபூரணியைக் குதூகலத்தோடு வரவேற்கும் ஏற்பாடுகளைச் செய்வதற்காக ரொபின்சன் ஏற்கெனவே தனது

மனைவியுடன் 'போட்செட்' டிலிருந்து விமானத்தில் பறந்துவிட்டார்.

ஒன்றரை ஆண்டுக் காலத்துக்கு மேலான நீண்ட பயணம்—

கடலோடிகளான அனுபவ முனிவர்களால் வெற்றிகரமாக நிறைவேற்றப்பட்டுவிட்டது.

றொபின்சன் செய்த ஏற்பாட்டின் பிரகாரம் அமெரிக்காவின் பிரசித்தி பெற்ற 'குளோசெஸ்ரர்' துறைமுகத்தில் எக்கச்சக்கமான வரவேற்பு.

இந்தத் துறைமுகத்தில், அன்னபூரணி ஒரு நடையலங்கார நளினச் சிங்காரி போல் ஒயிலாக மிதந்து வந்து நங்கூரமிடப்பட்டிருந்த இடத்திற்கு ஏராளமான அமெரிக்க மக்கள் - பல பிரமுகர்கள் சகிதம் வந்து சேர்ந்தார்கள்.

ஏராளமான ஜனக்கூட்டம் சாரை சாரையாக வந்து அன்னபூரணியின் தளத்தில் ஏறி நின்று அவள் அழகை ரசித்த வண்ணமிருந்தனர்.

தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையல் வலு கம்பீரமாக, மிக உற்சாகத் துடன் நின்றனுகொண்டிருந்தார்.

அமெரிக்கர்களோ இவரையும் ஏனைய இவர்தம் கூட்டாளிகளான கடலோடிகளையும் கேள்விமேல் கேள்வி கேட்டு 'அன்புத் தொல்லை' கொடுக்கலானார்கள்.

பத்திரிகை நிருபர்கள் வேறு.

அடுத்த நாள் பத்திரிகைகளில் சுவையான பேட்டிகளாக வெளிவந்தன.

றொபின்சன் செல்வத்தில் புரளும் கோடிச் சீமான். அவர் மனதும் அப்படி. எனவே, பணத்தைத் தண்ணீர் போல் இறைத்தார். அதாவது, அவரும், அவர் மனைவியும் அன்னபூரணியை அமெரிக்காவரை கொண்டு வந்து சேர்த்த வல்வெட்டித் துறைக் கடலோடிகளுக்கு ராஜமரியாதை அளித்துக் கௌரவித்தார்.

இத்தோடு அவர் விட்டுவிடவில்லை.

அமெரிக்காவின் முக்கிய இடங்களையெல்லாம் அவர்கள் பார்த்து ரசிக்க ஏற்பாடுகள் செய்தார்.

அமெரிக்காவின் இதயமான நியூயோர்க் நகரத்தை மூன்று தினங்கள் சுற்றிப் பார்த்து வல்வெட்டித்துறை வீரர்கள், அமெரிக்காவில் இருவாரங்கள் கழித்துவிட்டு, மீண்டும் தாயகத்துப் பயணத்தை மேற்கொள்ளத் திட்டமிட்டனர்.

வல்வெட்டித் துறைக் கடலோடிகளின் வரலாற்றுச் சுவடு நிறைந்த இந்தப் பயணம், நெஞ்சத்தை விட்டகலாத அமெரிக்க தேசத்தின் பசுமையான நினைவுகளுடன் நிறைவேறிவிட்டது.

எல்லோர் கண்களிலும் ஆனந்தக் கண்ணீர் பொங்கி வழிந்தது.

றொபின்சன் தம்பதிகளை அவர்களும்—

இவர்களை றொபின்சன் தம்பதிகளும்—

ஆரத்தமுவி முத்தம் சொரிந்துகொண்டனர்.

தம்பிப்பிள்ளைத் தண்டையல் சகிதம் ஏனைய வல்வெட்டித் துறைக் கடலோடிகளும் நீராவிக்கப்பல் ஒன்றில் சிங்கப்பூர் வழியாக அமெரிக்காவிலிருந்து நாடு திரும்ப விடை பெற்றபோது, றொபின்சன் தம்பதிகள் கண்களிலிருந்து கண்ணீர் மல்கி வழிந்துகொண்டே யிருந்தது.

அப்போது—

‘அன்னபூரணி’ குயில் கூவுவது போல், ஓசை எழுப்பி, வல்வெட்டித்துறைக் கடலோடிகளுக்குத் தனது அன்பு வணக்கத்தை நெஞ்சாழ்ந்து தெரிவித்துக்கொண்டாள்.

அந்தக் காட்சி—

‘என் அன்புக்குரியவர்களே! சென்று வாருங்கள்’ என்று சொல்வது போல் இருந்தது.

நகர்ப்பகுதி... மகிழ்ச்சி... கருணை...

மகிழ்ச்சி... கருணை... மகிழ்ச்சி... கருணை...

கருணை... மகிழ்ச்சி... கருணை... மகிழ்ச்சி...

கருணை... மகிழ்ச்சி... கருணை... மகிழ்ச்சி...

—மகிழ்ச்சி... கருணை...

—மகிழ்ச்சி... கருணை...

...கருணை... மகிழ்ச்சி...

கருணை... மகிழ்ச்சி... கருணை... மகிழ்ச்சி...

—கருணை...

கருணை... மகிழ்ச்சி... கருணை... மகிழ்ச்சி...

—கருணை...

கருணை... மகிழ்ச்சி... கருணை... மகிழ்ச்சி...









