



இனம்

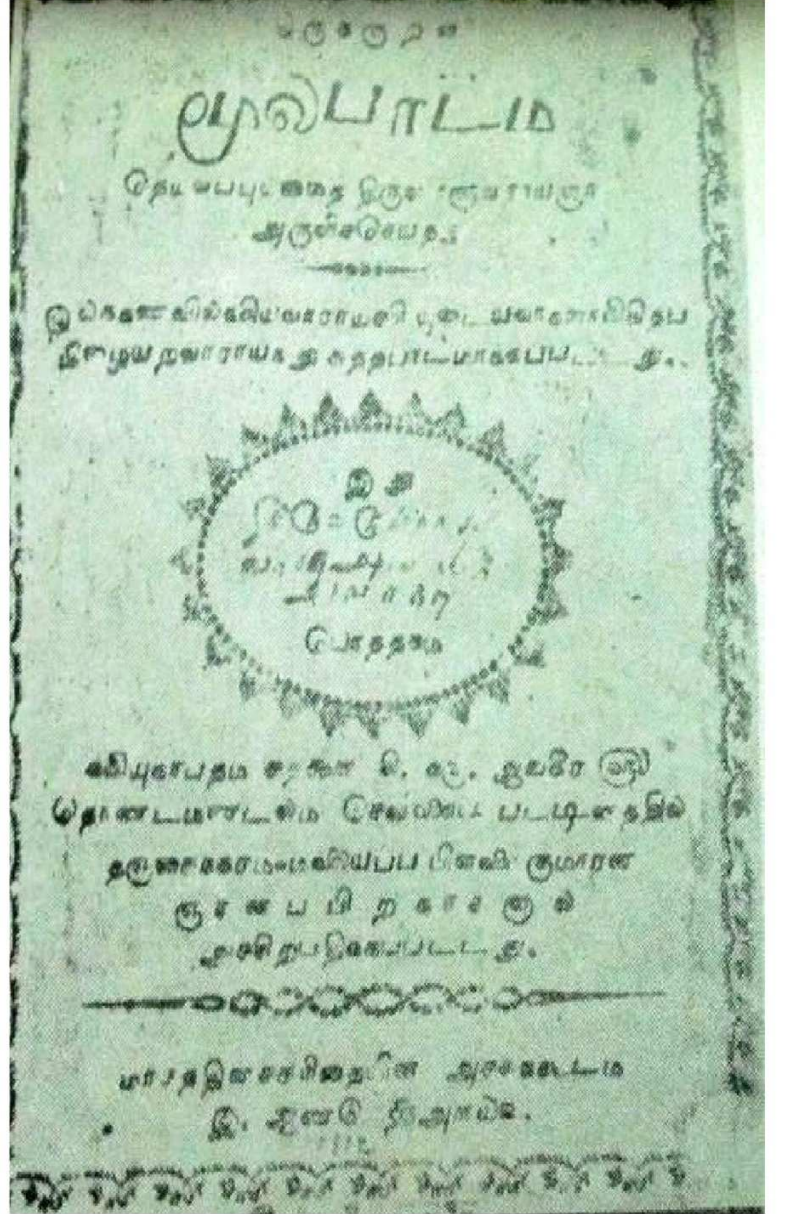
இனம் இனத்தைச் சேரும்!

பன்னாட்டு இணையத் தஞ்சாய்வுத் துறை

இலக்கணம், இலக்கியம், கலை, பண்பாடு, அறிவியல், கணினிசார் ஆய்வை இனங்காண!

மலர் : 1 இதழ் : 4, பிப்ரவரி 2016

Vol. I Issue 4, February 2016



இரா. சங்கீதா அடையாளம் ச. வையாபுரிப்பிள்ளை ஆ. மணி

சி. நவீன்குமார் ப. சிவமாருதி இரா. தமிழ்ச்செல்வன்

நா. பரமசிவம் த. சத்தியராஜ் மதிப்புரை

inam:International Research E Journal Tamil Studies

இனம்

பன்னாட்டு இணையத் தமிழாய்விதழ்
An Internationally Refereed e_Journal of
Tamil Studies

பதிப்பாசிரியர்

முகனவர் மு.முன்ஸ்ஸுர்தீதி
முகனவர் ந.சந்தியராஜ்

ஆசிரியர்குழு

முகனவர் சிலம்பு நா. செல்வராஜ் (புதுச்சேரி)
முகனவர் ஆ. மணி (புதுச்சேரி)
முகனவர் க. பாலாஜி (கோவை)
முகனவர் ந. இராஜேந்திரன் (பெருந்துறை)
முகனவர் சி. இரவிசங்கர் (மதுரை)
முகனவர் ப. சிவமாருதி (நாய்லாந்து)
முகனவர் ச. முத்துச்செல்வம் (கோவை)

வெளியிடுபவர்

முனைவர் த.சத்தியராஜ்
கோவை
9600370671
inameditor@gmail.com
www.inamtamil.com

பிப்ரவரி 2016 மலர் : 1 இதழ் : 4
February 2016 Volume I Issue 4

உள்ளே ...

- நீலகேசியில் அரவானிகள் சித்திரிப்பு
இரா. சங்கீதா 3
- அடையாளம் : வாரியார் நூலகம்
மணி. தமிழரசன் 7
- தொல்காப்பியர் காலம்
ச. வையாபுரிப்பிள்ளை 12
- திருக்குறளின் முதற்பதிப்பாசிரியர் யார்?
முனைவர் ஆ. மணி 19
- ஓவையார் பாடல்களில் பெண்ணியம்
முனைவர் சி. நவீன்குமார் 24
- தாய்லாந்தின் வாட் டாய் சுதீப் (Wat
Doi Suthep) கோயில் வரலாறு
முனைவர் ப. சிவமாருதி 30
- தொல்காப்பியரின் திணைப் பாகுபாடும்
இளம்பூரணர் உரையின்
யொருத்தப்பாடும்
இரா. தமிழ்ச்செல்வன் 38
- புறநானூற்றுப் போரியலில் இயற்கைச்
சிதைப்பு
முனைவர் நா. பரமசிவம் 43
- இடைச்சொல் உறவு
(நன்னூல் - கேரள பாணினீயம் -
பாலவியாகரணம்)
முனைவர் த. சத்தியராஜ் 52
- கண்மணி குணசேகரனின்
“நெடுஞ்சாலை”
சேற்றில் புதைந்த பேருந்தை
இழுக்க உதவும் இழுவைக் கயிறாய்...
முனைவர் இரா. இராஜா 62

கண்மணி குணசேகரனின் “நெடுஞ்சாலை” சேற்றில் புதைந்த பேருந்தை இழக்க உதவும் இழுவைக் கயிறாய்...



முனைவர் இரா.இராஜா
உதவிப் பேராசிரியர்
தமிழாய்வுத்துறை
பிஷப் ஹீபர் கல்லூரி
திருச்சிராப்பள்ளி - 17
9865767721
sengolan84@gmail.com

மனித வாழ்க்கையில் பயணங்கள் தவிர்க்க முடியாதவை. வரலாற்றுக் காலந்தொட்டு மனிதர்கள் இடப்பெயர்வுக்கு ஆளாகி வருகின்றனர். கடல்வழி, வான்வழிப் பயணங்களை விடத் தரைவழிப் பயணங்கள் தொன்மையானவை. தொடக்க காலங்களில் பொதுமக்கள் யாவருக்குமான பொதுப்போக்குவரத்து ஊர்திகள் இருந்ததாகத் தெரியவில்லை. அதற்கான ஒரு தேவையும் அன்று இருந்திருக்க வாய்ப்பில்லை. ஆனால், தொழிற்புரட்சி ஏற்பட்ட பின்னர், பயணங்கள் பெருக்கமடைந்தன. குறிப்பாக, ஐரோப்பியர்களின் கடல்பயணங்கள், உலகின் பல பகுதிகளில் காலனியாதிக்கத்தை நிலைநாட்டக் காரணமாக விளங்கின. இந்தியாவிடம் கடல்வழியாக வந்த ஆங்கிலேயர்கள், தங்கள் வணிக நலன்களுக்காகத் தரைவழிப் பயணத்தில் பல புதுமைகளைக் கொண்டுவந்தனர். அதனால், இரயில், கார், பஸ் போன்றவை இங்குள்ள மக்களுக்கு அறிமுகமாயின. இந்திய விடுதலைக்குப் பிந்தைய நூற்றாண்டுகளில் மேற்சொன்ன வாகனங்கள் எதிலும் பயணம் செய்யாத குடிமக்கள் இருப்பது அரிதினும் அரிது. அந்த அளவிற்குத் தரைவழிப்பயணம் எல்லோர் வாழ்விலும் இரண்டறக் கலந்துள்ளது.

தமிழில் பயண இலக்கியங்கள் பல உண்டு. ஆனால், பயணத்தை நிகழ்த்துவதற்குக் காரணமான பொதுப்போக்குவரத்து நிறுவனங்கள் / அதன் அங்கங்கள் குறித்த நுட்பமான பதிவுகள் மிகவும் குறைவு. அதுவும் பேருந்து போக்குவரத்துக் குறித்துத் தனிச்சிறப்பான படைப்புகள் ஏதும் இதுவரை தமிழில் வெளிவந்துள்ளனவா எனத் தெரியவில்லை. அவ்வகையில் 2009 டிசம்பரில் வெளிவந்த கண்மணி குணசேகரனின் ‘நெடுஞ்சாலை’ நாவல் தனித்துவம் மிக்க ஒரு படைப்பு.

இன்றைய சிறந்த தமிழ்ப் படைப்பாளிகளுள் கண்மணி குணசேகரனும் ஒருவர். அவர் எளிமையான மொழியில் செறிவான கதைகளை எழுதுவதில் வல்லவர். அவரின் முதல் நாவலான அஞ்சலையே தமிழ் அறிவுலகினரை அவர்பக்கம் திரும்பிப் பார்க்கும்படிச் செய்தது. அதுவரை தமிழ் எழுத்தாளர்கள் / படைப்பாளர்கள் பெரிதும் கவனிக்காமல் விட்டிருந்த தமிழகப் பகுதிகளில் ஒன்றான விருத்தாசலம், நெய்வேலி, சிதம்பரம், திட்டக்குடிவட்டார மக்களின் வாழ்வியலைக்

கண்மணி, துல்லியமாகவும், நேர்த்தியாகவும் வெளியுலகிற்குப் படைத்துக் காட்டினார். அதற்கு மேலாக அவரின் மொழிநடையும், யதார்த்தமுறையிலான கதைப்பின்னலும் பல தரப்பினரையும் கவர்ந்திழுத்துக் கொண்டன. அவரின் படைப்பாளுமை குறித்த பல தகவல்கள், ஏடுகளிலும் தளங்களிலும் வலம் வந்தன; இன்றும் வருகின்றன. இங்குப் பேசப்படும் நெடுஞ்சாலை நாவல் பற்றிய அறிமுகம், விமர்சனங்களைத் தாங்கிப் பத்திற்கும் மேற்பட்ட வலைப்பூப்பதிவுகள் காணப்படுகின்றன (பார்க்க : துணையன் பகுதி).

நெடுஞ்சாலை : கதைக்களமும் பாத்திர வார்ப்பும்

கதைப்பொருளைப் பற்றி முகாமிட்டும் கண்டும் கேட்டும் படித்தும் ஆராய்ந்தும் எழுதும் படைப்பாளர்கள் பலர் உள்ளனர். ஆனால், அனுபவ பூர்வமாக நெடுங்காலம் உணர்ந்த தம் துறை சார்ந்த பொருண்மையை நுட்பமாக எழுதும் படைப்பாளிகள் மிகச் சிலரே. அவர்களுள் கண்மணி குணசேகரனும் ஒருவர். அவர் விருத்தாசலம் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் கம்மியராகப் (மெக்கானிக்) பணியாற்றி வருபவர். அவரின் பல்லாண்டு கால பணியனுபவமும் கலைமனமும் தாம் இந்நாவல் உருவாவதற்கு அடிப்படையாக இருந்துள்ளன. போக்குவரத்துத் துறை ஊழியர்களின் அவலத்தை – குறிப்பாக, தற்காலிகப் பணியாளரின் பேரவலத்தை இந்நாவல் குறுக்குவெட்டுத் தோற்றம் போல் காட்டுகிறது. சக்கரங்களுக்கு அடியில் நசுங்கும் எலுமிச்சைப் பழங்களைப்போல் வதைபடும் ஊழியர்களின், வேர்வையையும் இரத்தத்தையும் இயன்றவரை நாவல் பக்கங்களில் ஆசிரியர் மணக்கச் செய்துள்ளார்.

நாவலாசிரியர், தாம் பணியாற்றும் விருத்தாசலம் பகுதியை மையமாக வைத்தே கதையை உருவாக்கியுள்ளார். விருத்தாசலம் சுற்று வட்டாரத்தில் இருக்கும் கடைகள், பள்ளிகள், கோயில்கள், மருத்துவமனைகள், பாலங்கள், சந்துபொந்துகள், ஓடும் பேருந்துகளின் பெயர்கள் என இடக்குறிகள் (Land marks) எல்லாவற்றையும் உள்ளது உள்ளவாறே பதிவுசெய்துள்ளார். நாவலின் முதன்மைக் கதைமாந்தர்களான அய்யனார், ஏழைமுத்து, தமிழரசன் ஆகிய மூவரும் அதே வட்டாரத்தைச் சார்ந்தவர்களாகச் சித்திரிக்கப்பட்டுள்ளனர். அவர்கள் முறையே கம்மியர், ஓட்டுநர், நடத்துநர் என்னும் பிரிவுகளின்கீழ்ப் பணியாற்றும் தற்கால ஊழியர்களாக இடம்பெறுகின்றனர். அம்மூவரின் கதையைச்சரடாக வைத்துத்தான் அப்பகுதி மக்களின் வாழ்வியலையும் அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் நிலைப்பாட்டையும் ஆசிரியர் புனைந்துள்ளார்.

கதைமாந்தர்கள், எளிய குடும்பப் பின்னணி கொண்டவர்களாகப் படைக்கப் பட்டுள்ளனர். முதன்மை மாந்தர் மூவருக்கும் பெரியார் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நிரந்தரப் பணி பெறுவதே இலக்கு. அதற்கான போரட்டமாகவே கதைநகர்த்தப்பட்டுள்ளது. இந்நாவல், வீடு, நாடு என இரு பகுதிகளாக 39 அத்தியாயங்களைக் கொண்டு 384 பக்கங்களில் அமைகிறது. கதையில் அய்யனார், ஏழைமுத்து, தமிழரசன் ஆகிய மூவரின் வாழ்க்கையையும் இணைக்கும் பாலமாகப் போக்குவரத்துக் கழகப் பணிமனையே அமைகிறது. ஓட்டுநர், நடத்துநர்கள் அன்றாடம் வந்துசெல்லும் இடமாகப் பணிமனை இருக்கிறது. அதனால், போக்குவரத்துத் துறை பற்றிய

நுட்பமான புனைவுக்கு ஓடும் பேருந்தை விடவும், பணிமனையே சிறந்த களமாக அமைகிறது. அதற்கேற்றவாறு கதையின் பெரும்பகுதி, தடத்தில் ஓடும் பேருந்தை விடப் பணிமனைப் பின்புலத்தில் வைத்துத்தான் சொல்லப்பட்டுள்ளது. இயல்பாக இந்நாவலாசிரியர் ஒரு கம்மியர் என்பதால், அது கதையாடலுக்கு ஒரு கூடுதல் வாய்ப்பாக அமைந்து கதைக்குச் சிறப்பைப் பெற்றுத் தந்துள்ளது. கதையிலும் கம்மியராக வரும் அய்யனார் பாத்திரம், பிற பாத்திரங்களை விடச் சற்று மெருகுடன் யாக்கப்பட்டுள்ளது. அய்யனாரை மட்டும் முன்னிறுத்தும் தனி அத்தியாயங்கள் பதின்மூன்று. ஏனையோர் ஒவ்வொருவருக்கும் தலா ஐந்து அத்தியாயங்களே அவ்வாறு ஒதுக்கப்பட்டுள்ளன.

இது, போக்குவரத்துத் துறை சார்ந்த நாவல் என்பதால் அவ்வட்டார ஊர்ப்பெயர்கள், தனியார் பேருந்துப் பெயர்கள், பணிமனையில் உள்ள ஊழியர்களின் பதவிப்பெயர்கள், அவர்களின் ஆள் பெயர்கள், பிற கோட்டங்களின் பெயர்கள் ஊர்கள், பேருந்தின் தடம் எண்கள், பேருந்து எண்கள், பேருந்தின் உதிரிபாகங்கள், பழுதுநீக்கு கருவிகள், நீக்கும் முறைமைகள், போக்குவரத்து நடைமுறைகள், தொழில்சார் கலைச்சொற்கள் என அடையாளக் குறிகள் ஏராளம் உண்டு. எல்லாவற்றையும் நாவலைப் படித்து முடிக்கும்வரை கூட வாசகர்கள் நினைவில் இருத்திக்கொள்வது கடினம். ஆனால், நாவலின் கதையோட்டத்தை உயிர்ப்புடையதாக்க இத்தரவுகள் மிக முக்கியப் பங்காற்றியுள்ளன. நாவலின் பின்பகுதியில் சில கலைச்சொற்களுக்கு ஆசிரியரே விளக்கமளித்துள்ளார். அதனை இன்னும் கூடுதலாகக் கூடத் தந்திருக்கலாம். மேலும், பணிமனையில் உள்ள அதிகாரிகள், தொழிற்பிரிவினர்களின் படிநிலையைக் காட்டும் விளக்கப்படம் ஒன்றையும் சேர்த்திருக்கலாம். கட்டிடத் தொழில் பற்றிய சிலநுண்தகவல்களும் நாவலில் இடம்பெற்றுள்ளன. நாவலில் முழுநீளப் பாத்திரங்களை விட ஒரே முறை வந்துபோகும் அல்லதுசுட்டப்படும் பாத்திரங்கள் மிகுதி. கதையின் பிற்பகுதியில் வரும் TN 31 / N 0064 என்னும் பேருந்து ஒரு கதாபாத்திரத்திற்குரிய முக்கியத்துவத்தைப் பெறும்படிக் கண்மணி படைத்துக் காட்டியுள்ளார். அரசுப் பேருந்துகளைக் குறிப்பிடும்போது 263, 32, 23, 259, 16 முதலான எண்ணுப்பெயர்களைச் சுட்டும் ஆசிரியர், தனியார் பேருந்துகளைக் குறிப்பிடும்போது சாஸ்தா, நவீன், ராஜேஸ்வரி, கடல்புறா, நாட்டியக் குதிரை, தேன்சிட்டு முதலான பெயர்களைச் சுட்டுகிறார். இது யதார்த்தத்துடன் கூடிய அழகியலாக விளங்குகிறது.

இந்நாவலின் கதைக்களமே பெண்பாத்திரச் சித்திரிப்பிற்குப் பெருவாய்ப்பை நல்காத வகையில் அமைந்துள்ளது. தமிழ் நாடு அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பெண் ஊழியர்கள் மிகக் குறைவாகவே பணியாற்றுகின்றனர். இது கர்நாடகம் போன்ற மாநிலங்களை ஒப்பிட்டுப் பார்க்கும்போது நன்கு விளங்கும். பெங்களூரு போன்ற மாநகரங்களில் ஓடும் பல பேருந்துகளில் பெண்களே நடத்துநராக உள்ளனர். இந்நாவலில் பெண்பாத்திரங்கள் குறைவு. அவர்களும் முதன்மை மாந்தர்களின் குடும்பப் பின்னணியில்தாம் காட்டப்படுகின்றனர். ஏழைமுத்து, தமிழரசன் ஆகியோர் பணியிழப்பதற்கு முறையே கனகா, கலைச்செல்வி என்னும் அவர்களின் பழைய, புதிய காதலிகளே காரணமாகக் காட்டப்படுகின்றனர். கதையோட்டத்திற்கு அதுதான்

இனிமையக்கும் என்பது படைப்பாளியின் எண்ணம். கண்மணியின் பெண்பாத்திரச் சித்திரிப்புத் திறனை அஞ்சலை நாவல் அழகுறக் காட்டும். 'கதையின் பொருட்தெரிவிற்கு ஏற்பவே பாத்திர வார்ப்பு இருக்க வேண்டும்' என்பதை இயல்பாகக் கண்மணி கடைபிடித்துள்ளார்.

கதை நிகழ்வின் காலம்

புனைகதையாக்கத்தில் காலத்தைப் புலப்படுத்துதல் இன்றியமையாத ஒன்று. ஆசிரியரின் முதல் படைப்பான அஞ்சலையை வெளியிடக் கருதியபோது, அதில் காலக்குறிப்புச் சரிவரக் காட்டப்படாததை நண்பர்கள் சுட்டிக்காட்டியதையும், பின்னர் அதனைத் தாம் சரிசெய்ததையும் வலைப்பக்கமொன்றில் அவரே குறிப்பிட்டுள்ளார். 2009 இல் வெளியான இக்கதையும் எந்த காலத்தையொட்டி நிகழ்ந்தது என்பதை அறிய வேண்டும். பொதுவாகக் கதையாசிரியர்கள், காலத்தை நேரடியாகச் சுட்டுவதும் உண்டு; குறிப்பாக உணர்த்துவதும் உண்டு. கண்மணி இந்நாவலில் இரண்டாம் வழிமுறையைக் கையாண்டுள்ளார். நெடுஞ்சாலையின் காலப்பின்னணி குறித்து ச. முத்துவேல்,

இந்நாவல் நடைபெறும் காலக்கட்டம், நாவல் வெளியாகியிருக்கும் 2010லிருந்து குறைந்தது 10 ஆண்டுகள் பின்னோக்கிய காலக்கட்டம் என்று அறியமுடிகிறது. எனில் இந்த நாவலை ஆசிரியர் எப்போது எழுதத்துவங்கினார் என்ற ஆச்சரியம் ஏற்படுகிறது. செல்பேசிகள் இல்லாத காலக்கட்டம். தீரன், பெரியார், நேசமணி JJTC என்று போக்குவரத்து வட்டாரங்கள் நிலவிய காலக்கட்டம். ஹீரா, தேவயானி, ரம்பா ஆகியோர்களுக்கு நட்சத்திரத்தகுதி உச்சத்திலிருந்து கட் அவுட்டுகள் வைக்கப்பட்டிருந்த காலக்கட்டம். இந்த நாவலில் கிரிக்கெட் ரசிகர்களையும் சினிமா ரசிகர்களையும் நையாண்டி செய்யும் கட்டங்கள் பதிவாகியிருக்கிறது.

எனக் குறிப்பிடுகின்றார் (http://thooralkarvithai.blogspot.in/2011/02/blog-post_20.html). இக்கணிப்புச் சரியானது என்பதை நாவலை வாசிக்கும்போது உணரமுடியும். அதற்கு,

நான்கு பில்டர் ஆறு ரூபாய் (ப.53)

நீ ஒரு அசப்புல பாத்தா ஆசை சினிமாவுல வற்ற அஜீத் மாதிரியே இருக்க.. (ப.87)

ஒரு முழு செங்கல்லு ரெண்டு ரூவா (ப.179)

கொத்தனார் வேலதான. அதையே போயி செய்யி. சம்பயந்தான் நூத்தி அம்பதுரூபாய்க்கு மேலயாமே.. (ப.199)

"வாழ்க்கைய எட்டு எட்டா பிரச்சிக்கோ.." பாடல் ஒலிபெருக்கியில் அதம் பரப்பிக் கொண்டிருந்தது. (ப.303)

போன்ற நாவல் பகுதிகளைச் சான்று காட்டலாம். இவற்றில் காணப்படும் பொருளியல் மற்றும் பொழுதுபோக்குக் குறிப்புகளைக் கொண்டு கதைநிகழ்விற்கான கீழ் மேல் எல்லைகளை ஒருவாறு உய்த்துணரலாம். அது முத்துவேலின் கணிப்போடு ஒத்துப்போகிறது.

அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகமும் அதன் ஊழியர்களும்

ஒரே பேருந்து நிலையத்தில், அரசு மற்றும் தனியார் பேருந்துகள் அருகருகே நின்றுகொண்டிருக்கும். தனியார் வண்டிகள் எடுப்பானவையாகவும், தனியார் நிருவாகமே சிறந்ததைப் போலவும் தோற்றமளிக்கும். ஆனால், அதுவொரு மேலோட்டமான புரிதல்தான். அதற்குப் பின்னால் இருக்கும் உள் அரசியல் பற்றியெல்லாம் பொதுமக்களுக்குத் தெரியாது. பல படித்த மேதாவினர்களுக்கே புரியாது. தனியார் வண்டிகள் எந்தெந்தத் தடங்களில் எந்தெந்த

நேரங்களில் மட்டும் இயங்குகின்றன? அரசு வண்டிகளின் இயக்கமென்ன? என்பதை விரிவாக உணர்ந்துகொண்டால்தான், போக்குவரத்துச்சேவை என்பதற்கும், வணிகம் என்பதற்கும் இடையிலான வேறுபாடு தெற்றென விளங்கும். நெடுஞ்சாலை என்பது இருவகை வண்டிகளும் ஊர்ந்து போக இடம்தருவதுதானே. இக்கதையிலும் அரசு மற்றும் தனியார் வண்டிகளுக்கு இடையிலான ஒப்பீடுகள் பல இடங்களில் உண்டு. முதல் அத்தியாயத்திலேயே தனியார் வண்டிகளைப் புகழ்ந்து பேசிக்கொண்டிருக்கும் பயணிகளிடம்,

ஓட்டுவான் ஓட்டுவான். ராத்திரி பத்தரைக்கி கடைசிசங்கிளு ஒண்ணு எடுக்கணும். போயி கேட்டு, ஓட்டச்சொல்லம் பாப்பும். நொள்ள நாலு பேருக்கு பத்து லட்ட ரூவா வண்டி கேக்குதான்னு, ஓனரு நாய அலுத்துவட்டு தொறத்துவான். பெரியார்னா தொட்டுதான், வட்டம் பேசுறன், மாவட்டம் பேசுறன்னு போனு மேல போனு. வைனுக்கு வண்டி வல்லன்னா, கொளுத்திடுவன்னு மெரட்டல் மயிரு வேற. செத்தாதாந் தெரியும் செட்டியார் வாழ்வுங்க மாதிரி, இந்த கெவுருமண்டு வண்டிவோ இல்லன்னாதான் தெரியும், இந்த தனியார்க்காரனுவோ வேகமா போறதும், கைய காட்ற எடத்துல நிறுத்தற கதையும் ... (ப.12)

என ஓட்டுநர் ஒருவர் கடிந்து சொல்வதாகக் கண்மணி குறிப்பிடுகிறார். இக்கூற்று அந்த இரு பயணிகளுக்கு மட்டுமல்ல; விசயம் புரியாத எல்லா வாசகர்களுக்கும்தான். ஆனால், அதே நேரத்தில் அரசு வண்டிகளை அவர் மிகைப்படுத்தியும் கொண்டாடவில்லை.

டவுன் வண்டியில ஒரு சிலது இப்படித்தான். பிரேக் வைச்சா புடுச்சிக்கும். வேசா லூஸ் வைச்சா சுத்தமா புடிக்காது. இத வைச்சியும் ஓட்டி பேர் சொல்லிதான் ஆவணும். கெவுருமெண்டுன்னா அப்படிதாம் இருக்கும். (ப.66)

ஃப்ரீஸ்ட் எய்டு பாக்க இல்லன்னு கொண்டாந்து வுட்டுட்டு என்னாய்யா வேடிக்கைக் காட்ற! கார்ப்பரேஷனல் எந்த வண்டியில ஃப்ரீஸ்ட் எய்டு பாக்கஸ் இருக்கு? (ப.282)

இந்த வண்டிய ரூட்ல ஓட்டுமன்னா டிரைவர் கண்டக்டரோட ஒரு மெக்கானிக்கலும் வேணும் போல்டுக்கு ... (ப.305)

இப்படி நாவலின் ஏராளமான பகுதிகளைக் கண்மணி இயல்பு நவீனசியாகப் படைத்துக் காட்டியுள்ளார். உதிரி பாகங்களையும் தொழிலாளர்களையும் பற்றாக்குறையில் வைத்துக்கொண்டே அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் உருண்டுகொண்டிருப்பதை வாசகர்கள் உணர முடியும். ஒரு வண்டி டயரைக் கழற்றி இன்னொன்றில், இன்னொன்றைக் கழற்றி மற்றொன்றில் என எப்படியோ உருண்டுகொண்டுதான் இருக்கிறது. இதனை நினைத்து மகிழ்வதா? துக்கப்படுவதா? என்று முடிவு செய்வதைக் கண்மணி, வாசகர்கள் பொறுப்பிலேயே விட்டுவிடுகிறார்.

போக்குவரத்துக் கழகம், அரசின் நேரடியான கட்டுப்பாட்டிற்கு உட்பட்டதாக இல்லாமல், மின்வாரியம் போலக் கழகம் என்னும் தன்னாட்சி அமைப்பின் கீழ் இயங்கி வருகிறது. அது இன்று சீர்கெட்டுப்போய் இருப்பது கண்கூடான உண்மை. போக்குவரத்துக் கழகம் மட்டுமல்ல. தொலைத்தொடர்பு (BSNL), தூர்தர்ஷன், மின்வாரியம், ஆவின்பால் என அரசின்கீழ் இயங்கும் பல சேவைத்துறைகளின் வீழ்ச்சிக்குரிய காரணங்கள் எண்ணிப்பார்க்க வேண்டியவை. அவற்றைத் தற்செயலானவையாகக் கருதிவிட முடியாது. நெடுஞ்சாலை நாவலில் ஓரிடத்தில்,

ஒரு குடும்பத்த வச்சி சண்ட சாடி இல்லாம நம்பளாவ ஓட்ட முடியிவ. ஆயிரம் சிக்கல் முக்கலு இருக்கு. அதே மாதிரிதான் கெவருடுமண்டும். ஆயிரக்கணக்கான வண்டி. வட்சக்கணக்கான தொழிலாளர். எல்லாத்தையும் வைச்சி மேய்க்கறதுங்கறது அம்மாஞ்சாமானியம் இல்ல. அதிகாரியா இருக்கறவன் ஆயிரம் சட்டத்தீட்டம் போடுவான், பேசுவாந்தான். எதுக்க வேண்டியத எதுக்கணும். கேக்க வேண்டியத கேக்கணும்.

என்று கதாபாத்திரத்தின் குரலில் கண்மணி பேசுகிறார். இப்படிக்கடைக்கோடியில் இருக்கும் தொழிலாளிகளுக்கான நன்னடத்தைகளை நயமாகப் பேசும் படைப்பாளி, மேல் மட்டத்தில் நடக்கும் தில்லுமுல்லுகளை மெளனமாகவே பேசுகிறார். போக்குவரத்துக் கழகத்தில் நடக்கும் அரசியல் குறுக்கீடுகளைப் பற்றி விரிவான பதிவுகள் இல்லை. ஆளுங்கட்சித் தொழிற்சங்கத் தலைவர், தம் சங்க ஊழியர் ஒருவருக்காகச் சிபாரிசு செய்ய வருவதை மட்டும் ஓரிடத்தில் ஆசிரியர் காட்டுகிறார்(அத்தியாயம் 12). ஆனால், ஆளுங்கட்சி மாநாடுகளுக்குப் பல அரசுப் பேருந்துகளை எடுத்துக்கொண்டு போதல், கட்சி மற்றும் சாதிய அடிப்படையில் தொழிலாளர்களைப் பிளவுபடுத்தி வைத்திருத்தல், பல ஆண்டுகளாகப் போக்குவரத்துக் கழகங்களைக் கடன்காரக் கழங்களாக – நட்டப்பட்டுக்கொண்டிருக்கும் கழகங்களாக வைத்திருக்கும் அல்லது காட்டும் 'கழக' ஆட்சிகளின் பின்னணிகள் போன்றவை கதைக்களத்திற்கு உள்ளும், உரையாடல்களுக்கு இடையும் வரவே இல்லை. எல்லாவற்றையும் ஒரே நாவலில் சொல்லிவிட முடியாதுதான். ஆனால், குறிப்பாகவேனும் காட்டியிருந்தால் இன்னும் சிறப்பாக அமைந்திருக்கும். போக்குவரத்துக் கழகம் சார்ந்த இத்தகைய அரசியல் நாடகங்களைக் கண்மணி போன்றோரே வெளியுலகிற்குக் கலைநயத்துடன் அம்பலப்படுத்த முடியும். அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகத்தின் அவல நிலையைப் பாவெல் இன்பன்,

தினந்தோறும் மொத்தமாக 80 லட்சம் கி.மீ. பயணிக்கும், சுமார் 1,40,000 பேர் பணிபுரியும், நாளைக்கு 1 கோடிக்கும் மேலான மக்களுக்கு பயன்படும் மக்கள் பயணாளனான அரசுப் போக்குவரத்துக் கழகம் கண்முன்னால் சிதைவது கண்டு உள்ளம் பதைக்கிறது. அரசின் பாராமுகமும், சமூக பிரக்ஞையற்ற, உண்டு கொழுத்த உயரதிகாரிகளின் அவட்சியப் போக்கும் அதிர வைக்கின்றன...

தனியார் பேருந்துகள் ஆண்டுதொன்றுக்கு சுமார் 1 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு லாபமீட்டுப்போது அரசுப் பேருந்துகளில் உள்ள 8 மண்டலங்களையும் சேர்த்து நாளைக்கு சுமார் 5 கோடி ரூபாய் அளவுக்கு நட்டமடைவதாக குறிப்பிடுவது ஆச்சர்யமே.....எல்.எஸ்.எஸ், எக்ஸ்பிரஸ், பாயின்ட் டூ பாய்ன்ட் என விதவிதமான பேருந்துகளும், தாறுமாறான கட்டணங்களும் வந்தும் கூட நட்டக் கணக்கு மட்டும் ஆண்டுதோறும் கூடிக்கொண்டே போகிறது. 2012ம் ஆண்டு 750 கோடியாக இருந்த நட்டக் கணக்கு 2013ல் 850 கோடியாகவும், 2014ல் 1000 கோடி எனவும் உயர்ந்து நம்மைத் தலைசுற்ற வைக்கிறது. கடந்த 2014 ஏப்ரல்வரை 3860 கோடியாக இருந்த அரசுப் போக்குவரத்தின் மொத்தக் கடன் தொகை நடப்பாண்டில் 5000 கோடியையும் தாண்டிவிட்டது.

8 மண்டலங்களுக்கு உட்பட்ட 19 உட்கோட்டங்களிலும் உள்ள நூற்றுக்கணக்கான பணிமனை நிலங்களையும் வங்கிகளில் அடகு வைத்து வாங்கிய கடனைத் திருப்பிக் கட்ட முடியாமல் தவிக்கும் போக்குவரத்துக் கழகம், நிலங்களின் மதிப்பைக் கூட்டி மேலும் மேலும் கடன் வாங்கிக் குவித்துக் கொண்டிருக்கிறது. லிபுத்துக்களில் இழப்பீடு வழங்காததால் நீதிமன்ற உத்திரவுபடி நூற்றுக்கணக்கான பேருந்துகள் ஐந்தியில் உள்ளன.

எனப் பதிவுசெய்துள்ளார் (<http://keetru.com/index.php/2014-03-08-04-35-27/2014-03-08-12-18-14/28666-2015-06-12-13-32-17>).

போக்குவரத்துக் கழகத்தில் பணியாற்றும் ஊழியர்களின் பணிச்சுமை குறித்து மிக விரிவாக ஆசிரியர் பதிவுசெய்துள்ளார். இந்நாவலைப் படித்து முடித்த பிறகு, போக்குவரத்துக் கழக ஊழியர்களின் மீது ஓர் இனம்புரியாத அன்பும் மரியாதையும் இரக்கமும் வாசகர்களிடம் தொற்றிக்கொள்ளும். அதுதான் இப்படைப்பின் மகத்தான வெற்றி.

ஓட்டுநர்களுக்கு டீசல் கணக்கும் (KMPL), நடத்துநர்களுக்கு வசூல் கணக்கும் (EPKM) மேலதிகாரிகளால் கடுமையாக வரையறுக்கப்படுகின்றன. அதாவது, குறைவாக டீசல் பிடிக்கவும் மிகுதியாக வசூல் செய்யவும் இலக்குகள் நிர்ணயிக்கப்படுகின்றன. தவறும் ஊழியர்கள் மீது கடும நடவடிக்கைகள் பாய்கின்றன. கம்மியர்கள், தங்கள் வேலையைச் சரியாகச் செய்ய, போதுமான உதிரிபாகங்களும் ஊழியர்களும் இல்லாததால் மிகுந்த உழைப்புச் சுரண்டலுக்கு உள்ளாக்கப்படுகின்றனர்.

மிகுதியாக டீசல் பிடித்ததாகச் சொல்லி, “பார்க்கிங் டீட்டிக்குப் போட்டுடுவன்” என மிரட்டும் மேலதிகாரியிடம், அனுபவமும் நேர்மையும் மிக்க ஓட்டுநர் ஒருவர்,
பார்க்கிங் என்ன சார். என்ன வாஷிங்குல போடுங்க சார்... இன்னம் மூணு மாசத்தான் டீட்டையருக்கு. மீலிட்டிரியில பாஞ்சி வருசம், இங்க பாஞ்சி வருசம். முப்பது வருசத்துல ஓட்டி சிக்கனமா புடிக்காததையா இனிமே இந்த மூணு மாசத்தல புடிக்கப் போறன். என்ன வாஷிங்குல போடுங்க சார். (ப.20)

எனச் சொல்வது வாசிப்பவர் மனதை நெருடுகிறது. செய்யாத குற்றத்திற்காகத் தண்டிக்கப்பட்டு நிற்கும் அய்யனாருக்கு,

இதுலாம் மோட்டார்ல சகஜம் அய்யனாரு. தப்பு செய்றவன் ஒருத்தனா இருக்கும், தண்டன அனுபவிக்கிறவன் இன்னொருத்தனா இருக்கும். இன்னம் சொல்லப் போனா, தப்பு செய்ய வைச்சவனே தண்டனையும் குடுப்பான்....என்னாதான் நம்ப மேல குத்தம் இல்லன்னாலும், கடைசியில நம்ப மேலதான் நிர்வாகத்துல ஆக்சன் எடுப்பான். கார்ப்பரேஷன் நெலம் இதன்னு போக வேண்டியது தான். (பக்.187-188)

எனப் பச்சமுத்து ஆறுதல் கூறுவதாகக் கண்மணி படைத்துக்காட்டுகிறார். நாவலாசிரியர் ஒரு கம்மியராக இருந்தபோதும், சக ஊழியர்களான ஓட்டுநர், நடத்துநர்களின் துன்பங்களை நன்றாகப் புரிந்துகொண்டவர் என்பதற்கு,

டெப்போவுல நாலு காம்பவுண்டு செவுத்துக்குள்ள வேல செய்ற நம்பளே இப்படி நெனச்சா, லைன்ல போற டிரைவர், கண்டக்டர் பாரு. டீசல் அதிகம், கலகூண் இல்லன்னு ஏயிலே குடுக்குற கொடைச்சல தாங்கிகிட்டு, லைன்ல பப்ளிக் குகிட்டயும் வாங்கிக் கட்டிக்கிட்டு...அவுங்கல நெனச்சிப் பாரு.(ப.188)

என்னும் நாவல் பகுதியே சான்று. இந்நாவலை,

*ராப்பகலாய் கண்ணோராது
தன்னுயிராய்
பயணியர் உயிர் பேணும்
பேருந்து ஓட்டுநர்களுக்கு ...*

எனக் கண்மணியார் படையல் செய்திருப்பது எவ்வளவு பொருத்தமானதென்பதைச் சொல்லில் விளக்குவது அரிது. இப்படிப் போக்குவரத்து ஊழியர்களின் தியாகத்தைச் சிறப்பாக வெளிப்படுத்தியுள்ளார். இந்நாவலைப் படித்து முடிக்கும்போது, போக்குவரத்து ஊழியர்கள் மீது கழிபேரிரக்கம் மிஞ்சி நிற்கிறது. ஊழியர்களின் ஒற்றுமை உணர்வு, போராட்டக் குணம் போன்றவற்றையும் இன்னும் கொஞ்சம் அழுத்தமாகப் பதிவுசெய்திருக்கலாம். அப்படிச்

செய்திருந்தால் மட்டும் என்ன விளைவு ஏற்பட்டுவிடும் என்ற வினாவிற்கு இதே நாவலைப் பற்றிநாஞ்சில் நாடன் கூறியிருக்கும் கீழ்க்காணும் விளக்கம் ஆறுதல் விடையாக அமையக் கூடும்.

ஒருமுற்போக்கு முகாம் எழுத்தாளனைப் போல, பொறுப்பைக் கைமாற்றிவிட, நிர்வாகத்தின் மீது காரசாரமான குற்றப்பத்திரிகை வாசிக்க அவர் முயலவில்லை. ஊழல் பேசப்படுவதில்லை, உணர்த்தப்படுகிறது. யாரோடும் பகையின்றி, காப்பின்றி, சூழலின் அவலம் உணர்த்தப் பெறுகிறது. சீர்கெட்டுப்போன, இனி சீர்திருத்தவே முடியாதோ எனும் அச்சம் துளிர்க்கும் உணர்வும் எழுப்பிக் காட்டப்படுகிறது. அரசுத்துறை ஒன்றின் இயந்திரத்தின் திருகாணி ஒன்றை மட்டும் கழற்றி வாசகனுக்குக் காட்டிவிட்டு திரும்பப் பொருத்திவிட்டு நகர்ந்து விடுகிறார், யானறியேன் பராபரமே என. இன்றைய சூழலில் படைப்பாளி என்ன செய்வான் பாவம்? போராடும் எழுத்து, யுத்தகால எழுத்து எனக் கெட்டகனவு மயக்கத்தில் எத்தனை நாள் ஆழ்ந்திருப்போம்? பேனாவால் புரட்சி சமைக்க எல்லோருக்கும் ஆசை இருக்கிறது, ஆனால் பேன் குத்துவதுதான் சாத்தியமாகும் இன்று. (<http://nanjilnadan.com/2010/11/03>)

நகைச்சுவைப் பாங்கு

இடுக்கண் வருங்கால் நகுக என்பதற்கு இணங்க, தொழிலாளர்களின் அவலங்களைப் பேசும் இந்நாவலில் ஆங்காங்கு நகைச்சுவைத் தெரிப்புகள் கொட்டிக்கிடக்கின்றன. உண்மையில் அவை தாம் இப்படைப்பைக் கலைத்தன்மை கொண்டதாக ஆக்குகின்றன. இல்லையென்றால் இது வெறும் தொழில்நுட்ப ஆவணப் பதிவாக மட்டும் சுருங்கிப் போயிருக்க வாய்ப்புண்டு. இயல்பாகவே கண்மணி குணசேகரன் ஒரு நகைச்சுவை உணர்வு நிரம்பிய படைப்பாளி என்பதற்குப் பல பக்கங்கள் கட்டியும் கூறுகின்றன.

“கடைசியில நீ நம்ப செட்டியார் மொவனா...” என்றொருவர் கேட்பதற்கு “கடைசியில இல்ல. நா...ஆரம்பத்திலிருந்தே செட்டியார் மொவந்தான்” எனத் தமிழரசன் பதிலளிக்கிறான் (ப.17). சரியாக பஸ் ஓட்டிக் காட்டாத ஏழைமுத்துவை நல்ல பையன் என சிபாரிசு செய்யும் பெரியசாமியிடம், “பையன் நெல்ல பையனா இருந்து என்னா புண்ணியம்? நாம என்னா பொண்ணா குடுக்கப் போறம். ஓடறது சரியில்ல..” என ஏ.இ. பதிலளிக்கிறார் (ப.38).

அங்கமுத்து என்னும் ஓட்டுநர் லாக் சீட்டில், ‘பிரேக் அடித்தால் முன்னால் போய் நிற்கிறது’ என எழுவதற்குப் பதிலாக, “பிரேக் அடித்தால் முன்னால் பேய் நிற்கிறது” என எழுத்துப்பிழையுடன் எழுத, அய்யனார் அதிர்ந்துபோக, விஷயத்தைப் புரிந்துகொண்ட ஏ.இ., “வேப்பிலைக் கொத்து ஒன்றை வண்டிக்கு முன்னால் தொங்கவிட்டுக் கொள்ளவும்னு இங்காண்ட எழுது” எனச் சொல்கிறார் (ப.257).

கண்டமான வண்டியை மாற்றிக்கொண்டு, ஏதாவது புதுவண்டி கிடைத்தால் எடுத்துக்கொண்டு லைனுக்குப் போகலாம் என்ற உள்நோக்கத்துடன், டி.எஸ்.சுப்ரமணி என்னும் ஓட்டுநர் வந்து, பிரேக் சரியில்லை என்ற காரணத்துடன்பணிமனைக்கு வண்டியைக் கொண்டு வருகிறார். புதுவண்டி ஏதுமில்லை. அய்யனாரிடம், வந்த வண்டிக்கு பிரேக் வைக்கும்படி

பி.எம்.சொல்கிறார். பிரேக் சரியாகவே இருக்கிறது. சூழலைப் புரிந்துகொண்ட அய்யனார் ஏதும் செய்யாமல், சத்தம் கேட்கும்படி வெறுமனே தட்டிவிட்டு ஓட்டுநரைச் சரிபார்க்கச் சொல்ல, அவரும் பிரேக் அடித்துப் பார்த்துவிட்டு “நச்சுன்னு புடிக்குதுப்பா” என்கிறார். வண்டி போன பிறகு பி.எம்.,

ஏம்பா, இம்மாம் சூறாவளி பிரேக் வைக்கறது? பாரு எனுமா டயர் தேய்ஞ்சிருக்குன்னு. இதுமாதிரி பிரேக் அடிச்சா அந்த டயர் எத்தினி நாளைக்கு வாழும்? (ப.264)

என அய்யனாரைச் சத்தம் போடுகிறார். ஸ்டார்ட் ஆகாத பஸ் ஒன்றைத் தள்ளிக்கொண்டிருக்கும் தேவேந்திரன்,

ஏர் இருக்காணு பாத்துக்க அண்ண. நீ பாட்டுக்கும் ஸ்டார்ட் பண்ணி நேரா செலுத்த தள்ளட்டு, அங்காண்ட டான்காஃபுல போயி நின்னுடாதீங்க. நின்னுக்கிட்டு இருக்கிற வண்டிய தள்ளி ஸ்டார்ட் பண்ணுதுக்குதான் நம்பகிட்ட சக்தி இருக்கு. ஸ்டார்ட் ஆன வண்டிய இழுத்துப்புடிச்சி நிறுத்துறதுக்கு சக்தி இல்ல. முட்டறத வேடிக்கதான் பாக்கலாம்.(ப.324)

எனக் கூறுகிறார். குண்டாக இருக்கும் ஒரு பையனை அறிமுகப்படுத்த வந்த கண்மணி பின்வருமாறு எழுதுகிறார்.

தாண்டிய வயதில் முயன்றிருக்க வேண்டும். குண்டானை வழித்து ஊற்றிய கடைசி தோசையைப் போல சற்று உப்பலாகத் தெரிந்தான்.(ப.332)

மழை நேரத்தில் கண்டமான அரசுப் பேருந்தில் பயணிக்கும் ஒருவர், “சரி சரி, நாளைக்கு இந்தக் கூரையிலாவது நாலு செத்தைய வைக்கச் சொல்லு” எனக் கூறுகிறார் (ப.360). இப்படி நாவலின் பல இடங்களில் நகைச்சுவைகள் காணக்கிடைக்கின்றன. தேவேந்திரன் என்னும் பாத்திரம் முழுக்க முழுக்கக் குசும்பு பிடித்ததாகப் படைக்கப்பட்டுள்ளது. இரண்டாம் பாகத்தில் நடக்கும் கதையின் இறுக்கத்தைத் தளர்த்தி, வாசகர்களை முழுவதுமாகப் படிக்கச் செய்ய, ஆசிரியருக்கு நகைச்சுவை என்னும் அஸ்திரமே கைகொடுத்திருக்கிறது.

மொழிநடையும் குறியீடும்

தங்கர்பச்சான், கண்மணி குணசேகரன், இமையம் போன்ற வெகுசிலரே கடலூர் மாவட்ட மக்களின் பேச்சுமொழியைக் கலைப்படைப்புகளில் நேர்த்தியாகக் கையாள்கின்றனர். அதிலும் ‘நடுநாட்டுச் சொல்லகராதி’ என்னும் சிறந்த ஆவணப்பதிவைச் செய்த பெருமை கண்மணி குணசேகரனையே சாரும். அவ்வகராதி பலரின் பாராட்டுதல்களைப் பெற்றது. பல்கலைக்கழகங்கள் மற்றும் கல்லூரிகளில் நடைபெறும் பல முனைவர்பட்ட ஆய்வுகளின் தரமே கேள்விக்கும் கேலிக்கும் உள்ளாகித் தவிக்கும் சூழலில், கண்மணி போன்றோரின் பணிகள் வணக்கத்திற்கு உரியன. அதற்காகவே ஏதேனும் ஒரு பல்கலைக்கழகம் அவருக்கு முனைவர் பட்டம் கொடுத்துத் தங்களுக்குக் கௌரவம் தேடிக்கொள்ளலாம். நெடுஞ்சாலை நாவலிலும் நடுநாட்டு வட்டார மொழி, சிறப்பாகக் கையாளப்பட்டுள்ளது. அதனைச் சொற்கள் மற்றும் சொல்லுருபுகள் நிலையில் விரிவாகப் பகுத்தாராய முடியும். நாவலின் மொழிநடைக்குப் பதச்சோறாகச் சில சான்றுகள் வருமாறு.

பூரா - முழுவதும் (39), கெடாசிட்டு - விட்டுடறிந்துவிட்டு (40), ஒண்ணையாச்சும் - உண்ணையாவது (77), மள்ளாட்ட - மணிலாக்கொட்டை (77), திரும்புகல்ல - திரும்பும்போது (77), போறங்காட்டியும் - போவதற்குள் (77), பிரிகட்டிக்கிட்டு -

விடாப்பிடியாக (78), இவனாட்டம் - இவனைப் போல் (85), அங்காண்டையும் இங்காண்டையும் - அங்கும் இங்கும் (88), சேர்மானம் - வைப்பாட்டி (120), தெறவுசி - ஒழுங்கு? (147), பூட்டுது - போய்விட்டது (149), இட்டுகிட்டு - அழைத்துக்கொண்டு (149), பங்கப்பல - அவமானப்பட (159), ரவ - கொஞ்சம் (163), மொண்டாம்மா - முகந்து வா அம்மா (213), சாத்திட்டானுவோ - ழடிவிட்டார்கள் (240), மின்ன - முன்னர் (268)

பாமர மக்களின் பேச்சுமொழியைக் கையாள்வதில் மட்டுமல்ல, இலக்கிய நயமான குறியீடுகளைப் படைத்துக்கொள்வதிலும் தேர்ச்சி மிக்கவராகக் கண்மணி விளங்குகிறார். 1967 முதல் தமிழகப் பேருந்துகளில், பணிமனைகளில் திருக்குறளைப் பதிந்து வைக்கும் வழக்கம் நிலவி வருகிறது. இக்கதையும் பேருந்துகளை மையமிட்டு அமைவதால் பல இடங்களில் குறட்பாக்கள் காட்டப்படுகின்றன. மொத்தம் ஆறு குறட்பாக்கள் கையாளப்பட்டுள்ளன. அவை கதையின் சூழலுக்கு ஏற்பப் பொருள்வீச்சுடன் பயன்படுத்தப்பட்டுள்ளன. முதல் நாள், சீட்டு போடத் தெரியாமல் தவிக்கும் தமிழரசன் வேலை பார்க்கும் வண்டியில்,

*இதனை இதனால் இவன்முடிக்கும் என்றாய்ந்து
அதனை அவன்கண் விடல்*

என்னும் குறள் (517) இடம்பெறுவதாகக் காட்டப்பட்டுள்ளது (ப.17). வேலை செய்துவிட்டுத் தூங்கும் உழைப்பாளிகளும், இரவுப்பணியில் ஏய்ப்பதற்காகத் தூங்கும் பணியாளர்களுக்கும் பொருந்தும் வகையில் ஓய்வறையில் இடம்பெற்றிருக்கும்,

*தூங்குக தூங்கிச் செயற்பால தூங்கற்க
தூங்காது செய்யும் வினை*

என்னும் குறளைக் (672) காட்டுகிறார் (ப.100). காதல் மயக்கத்தில், கவனமின்றித் தமிழரசன் வேலை பார்த்துக்கொண்டிருக்கும் வண்டியில்,

*பெரியாரைப் பேணாது ஒழுகின் பெரியாரால்
பேரா இடும்பை தரும்*

என்னும் குறள்(892) எழுதியிருப்பதாகச் சித்திரித்துள்ளார் (ப.106). இங்குப் பெரியார் என்பது டெப்போ பெயருடன் பொருந்தி, அதன் பேருந்துப்பணியைச் சரியாகச் செய்யாமல், பின்னால் அவன் படவிருக்கும் இடும்பையைக் குறிப்புமொழியாக உணர்த்தி நிற்கிறது. இந்நாவலின் இரண்டாம் பகுதியான 'நாடு' என்பதைப் பற்றி சாம்ராஜ்,

நாவலின் "வீடு" பகுதியில் இருக்கும் செறிவு, "நாடு" பாகத்தில் குறிப்பாக அந்த பேருந்தின் சென்னை நோக்கிய பயணத்தில் வெகுவாக குறைகிறது. நம்மை மிகவும் பதற்றத்துக்குள்ளாக்க வேண்டிய பகுதி அது. ஒரு அறுபது எழுபது பயணிகளின் உயிரோடு விளையாடும் பயணம் அது. ஆனால் அந்த பதற்றம் பின் தள்ளப்பட்டு நகைச்சுவையே முன் வந்து நிற்கிறது. பெரும் மனநெருக்கடியை உருவாக்கும் வகையில் கண்மணி அதை சித்தரித்து இருக்க வேண்டும். நிச்சயமாக இது ஒரு பெரும் குறையே. (http://kanmanigunasekaran.blogspot.in/2011/03/blog-post_11.html)

என்னும் குற்றச்சாட்டை முன்வைக்கிறார். ஆனால், இதற்கான பதிலை நாவலுக்கு உள்ளேயே கண்மணி வைத்திருக்கிறார். அது நுட்பமாகப் பார்க்கும்போது புலப்படும். மிகவும் கண்டமான அப்பேருந்தில் ஏராளமான நகைச்சுவைகள் நடக்கின்றன. அப்பேருந்திலேயே,

*இடுக்கண் வருங்கால் நுகு அதனை
அடுத்தார்வது அஃதொப்பது இல்*

என்னும் குறட்பா (621) இடம்பெறுவதாகவும், அதனை ஒரு குடிகாரன், ஓட்டுநருக்குப் படித்துக் காட்டுவதாகவும் ஆசிரியர் படைத்துமொழிந்துள்ளார் (ப.331). இதுதான் படைப்பாளியின் திறமை. தரமற்ற தடத்தில் ஓடும் பேருந்திற்கு, நேர்வதற்கு வாய்ப்பான ஆபத்துகள் விளங்கக் கூடியவை. அவற்றிற்காக நாம் பதட்டப்படலாம். ஆனால், அரசின் மெத்தனத்தால் கண்ணுக்குத் தெரியாத எத்தனை எத்தனை ஆபத்துகளை நாம் பல துறைகளிலும் அன்றாடம் உணரக் கூடத் திராணியற்றுக் கடந்து போய்க்கொண்டு இருக்கிறோம். 'அறிவுக்கு எட்டினால் பதட்டம், இல்லையென்றால் வழக்கம்' இதுதான் நம் பலரின் யதார்த்த நடைமுறை.

நாவலின் தலைப்பு எத்தகைய குறியீட்டுறயம் மிக்கது என்பதை ச.முத்துவேலின் கீழ்க்காணும் வலைப்பூப் பதிவு உணர்த்தும்.

இந்த நாவலின் மையமாக இருப்பது பேருந்தா? ஓட்டுனர், நடத்துனர், கம்யியர் எனப்படும் தொழிலாளர்களா? போக்குவரத்துத் துறையா? தனியார் வாகனங்களா? இவை எல்லாவற்றிற்கும் பொதுவாக இருக்கும் நெடுஞ்சாலைதான். பொருத்தமான தலைப்பை இட்டிருக்கிறார் ஆசிரியர் (http://thooralkavithai.blogspot.in/2011/02/blog-post_20.html).

நாவலின் மிக முக்கியமான அழகியல் கூறுகளில் ஒன்று அதன் முடிப்பு. இந்நாவலின் கதை முடிவை இதை விட வேறெந்தப் படைப்பாளியும் சிறப்பாகச் செய்திருக்க முடியாது. அத்தகைய ஓர் நேர்த்தியான முடிவு. ஆசிரியர்,

அய்யனாரும், தமிழரசனும் பின்னே தொடர், ஏழை தனது தோளில் இருக்கும் கனத்த இரும்புத் தண்டான ரியர் ஜாயிண்டால், சரிந்து கிடக்கும் இந்த நாட்டையே நெம்பித் தூக்கி நிறுத்திவிடுகிற மாதிரியான உற்சாகத்தில் ரோட்டை நோக்கித் திரும்பினான். பளீர் என்று விளக்கிற வெளிச்சத்தோடும் வண்ண வண்ண அலங்கார விளக்குகளின் ஆரவாரங்களோடும் தனியார் சொகுசுப் பேருந்து ஒன்று வீச்செனக் கடந்து போனது. எதிரே ரோட்டுக்கும் அந்தாண்ட, இருட்டில் பரிதாபமாக நின்றுகொண்டிருந்தது 0064. இடையே காலநேரம் கடந்த இருட்டில் கருப்பு நதி போல ஓடிக்கொண்டிருந்தது நெடுஞ்சாலை.

எனக் கதையை முடித்துள்ளார். பொதுவாகப் பல சிறுகதை முடிவுகள்தாம் நெஞ்சைக் கவ்விக்கொள்ளும். அவற்றுக்கு இணையானது இம்முடிவும். கண்மணி குணசேகரனின் நெடுஞ்சாலை நாவல், தமிழ்ப் படைப்பிலக்கிய உலகிற்குப் புதுத்தடம் ஒன்றை அமைத்துக் கொடுத்துள்ளது. வாசகர்கள் மறக்க முடியாத இலக்கிய அனுபவத்தை நிச்சயம் நெடுஞ்சாலை ஏற்படுத்தும்.

துணையன்கள்

1. கண்மணி குணசேகரன், நெடுஞ்சாலை, தமிழினி, சென்னை. இரண்டாம் பதிப்பு - 2012
2. http://thooralkavithai.blogspot.in/2011/02/blog-post_20.html
3. <http://nanjilnadan.com/2010/11/03>
4. http://kanmanigunasekaran.blogspot.in/2011/03/blog-post_11.html
5. <http://vidhyascribbles.blogspot.in/2011/05/blog-post.html>
6. <http://maduraivaasagan.wordpress.com/tag/கண்மணி-குணசேகரன்/>
7. <http://yalisai.blogspot.in/2012/12/blog-post.html>
8. <http://vasagarkoodam.blogspot.com/2014/05/blog-post.html>
9. <http://puthu.thinnai.com/?p=30361>
10. http://vaz.hippokkann.blogspot.in/2015/01/blog-post_23.html
11. <http://keetru.com/index.php/2014-03-08-04-35-27>