



# நல்லையா நினைவுப் பேருரை தொடர் - 04



## தமிழ்ச் சூழலில் புகையிரதம்

சமூக வரலாற்று இலக்கிய நோக்கு

கலாநிதி க. இரகுபரன்  
முதுநிலை விரிவுரையாளர்  
மொழித்துறை  
கலை கலாசார பீடம்  
தென்கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம்  
இலங்கை

ஒழுங்கமைப்பு  
கலை கலாசார பீடம்  
கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம், இலங்கை

10.09.2024

# நல்லையா நினைவுப் பேருரை தொடர் - 04

**தமிழ்ச் சூழலில் புகையிரதம்**

சமூக வரலாற்று இலக்கிய நோக்கு

**கலாநிதி க. இரகுபரன்**

முதுநிலை வீரவுரையாளர்

மொழித்துறை

கலை கலாசார பீடம்

தென்கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம்



கலை கலாசார பீடம்

கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம், இலங்கை.

10.09.2024

## நினைவுப் பேருரைச் செயற்குழு – 2024

இணைப்பாளர் : திருமதி. து.சத்தியஜித்  
முதுநிலை விரிவுரையாளர்  
நுண்கலைத்துறை  
கலை கலாசார பீடம்

செயற்குழு உறுப்பினர்கள் : கலாநிதி. த.மேகராசா  
விரிவுரையாளர்  
தமிழ் கற்கைகள் துறை  
கலை கலாசார பீடம்

திரு. பா.சுமன்  
விரிவுரையாளர்  
தமிழ் கற்கைகள் துறை  
கலை கலாசார பீடம்

திரு. வி.சசீகரன்  
விரிவுரையாளர்  
நுண்கலைத்துறை  
கலை கலாசார பீடம்

## வாழ்த்துரை



மும்மொழிப் புலமையுடையவராக, உச்சநீதிமன்ற வழக்கறிஞராக, நாடாளுமன்ற உறுப்பினராக, ஆசிரியப் பெருந்தகையாக, பன்முகத் திறமைகொண்ட முத்தமிழையும் போற்றி வளர்த்து வரும் கிழக்கின் பெருமையை உலகமேயறிந்து பாராட்டிட வைத்த கிழக்கிலங்கைப் பெருந்தகை வல்லிபுரம் நல்லையா அவர்களின் நினைவுப் பேருரைக்கு வாழ்த்துரை வழங்குவதில் மிகவும் மன நிறைவு அடைகின்றேன்.

இத்தகைய பெருமை மிக்க ஒருவர் பற்றிய நினைவுகளை மீட்கும் இந்நிகழ்வானது ஒவ்வொரு வருடமும் கலை கலாசார பீடத்தினால் ஏற்பாடு செய்யப்பட்டு நடாத்தப்படும் இந்நாளானது சமூகத்தில் பெரும் பொறுப்பு வகிக்கும் எமக்கெல்லாம் ஊக்கமாகவும் உரமாகவும் அமைகின்றது.

சமூகவியலாளரும் சிறந்த அரசியல் ஆளுமையாளருமாக தனது பணிகளைத் திறம்பட ஆற்றிச் சென்ற மாமனிதரான நல்லையா அவர்களின் இந்நினைவு நாளில் கலாநிதி க. இரகுபரன் (முதுநிலை விரிவுரையாளர், தென்கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம்) அவர்களினால் “தமிழ்ச் சூழலில் புகையிரதம் - சமூக வரலாற்று இலக்கிய நோக்கு” எனும் தலைப்பில் இப்பேருரை நிகழ்த்தப்படவிருப்பதும் சிறந்ததொரு விடயமாகும்.

அபிவிருத்தியின் அடிப்படைகளான கல்வி, சுகாதாரம், பொருளாதாரம் ஆகியவற்றின் இரண்டாம் மூன்றாம் நிலைகளிற்கான அத்திவாரத்தை மிகத்துல்லியமாக உருவாக்கியதில் அவரின் ஆளுமையும் அரசுகளினுள் அவரின் செல்வாக்கும் சிறப்பானது என்பதில் ஐயமில்லை. அதிலும் கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம் உருவாவதற்கான சிந்தனையின் ஊற்றாகவும் தற்போதுள்ள பல பிரபல பாடசாலைகளுக்கு வித்திட்டவராகவும் அவர் செயற்பட்டுள்ளமை அவரது சமூக அபிவிருத்தி சிந்தனைக் குவியத்தின் கூர்மையைக் கோட்டுக் காட்டுகின்றது.

இத்தகைய சிறப்புமிகு ஆளுமையைப் போற்றி நிகழ்த்தவிருக்கும் இந்நினைவுப் பேருரை யாவர்க்கும் தெளிதேனாய் மாற மனமார வாழ்த்துவதோடு, இந்நிகழ்வைத் திறம்பட ஒழுங்குபடுத்தியுள்ள நுண்கலைத்துறையின் தலைவி மற்றும் ஏற்பாட்டுக் குழுவினருக்கு எனது பாராட்டுக்களையும் வாழ்த்துக்களையும் தெரிவித்துக்கொள்வதில் பெருமகிழ்வு கொள்கின்றேன்.

பேராசிரியர் வ. கனகசிங்கம்  
உபவேந்தர்  
கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம்  
இலங்கை  
10.09.2024

## முன்னுரை



சமூகப் பிரக்ஞையும் தூர நோக்குச் சிந்தனையும் கொண்ட உயர்திரு வ.நல்லையா அவர்களின் நினைவாக வருடந்தோறும் நிகழ்த்தப்பட்டு வருகின்ற நினைவுப் பேருரை இந்த வருடமும் சிறப்பாக நிகழ்வதையிட்டு கலை கலாசார பீடத்தின் பீடாதிபதி என்ற வகையில் பெரும் மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

உயர்திரு வ.நல்லையா அவர்கள் அன்று நிறுவிய வந்தாறுமுலை மத்திய கல்லூரியே இன்றைய கிழக்குப் பல்கலைக்கழகமாக வளர்ச்சியுற்று சாதனையில் நிமிர்ந்துநிற்கின்றது. ஆசிரியர், அதிபர், அரசியல்வாதி என்று பல்வேறு பணிநிலைகளினூடாகச் சமூகத்திற்குப் பங்காற்றிய ஒரு மகான், அவர். சமூக விருத்திக்குக் கல்வியே சிறந்த ஆயுதம் என்று கருதி பல்வேறு பாடசாலைகளை நிறுவிய அவர், மிகவும் திட்டமிட்ட வகையிலேயே அன்று வந்தாறுமுலை மத்திய கல்லூரியை நிறுவியிருப்பார் என்பதில் ஐயமில்லை. நாட்டின் பல்வேறு பாகங்களிலிருந்தும் மாணவர்கள் கல்வி கற்கின்ற புகழ்பூத்த கல்விக் கல்லூரியாக வந்தாறுமுலை மத்திய கல்லூரி மிளிர்ந்தது. இன்றும் கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம் கிழக்கிலங்கையின் அடையாளமாக இலங்கினாலும் நாட்டின் அனைத்துப் பிரதேசங்களைச் சேர்ந்த மாணவர்களும் தமிழர், சிங்களவர், முஸ்லிம் என்ற இனத்துவ வேறுபாடுகளின்றி உயர்கல்வியைப் பெறுகின்ற இடமாகத் திகழ்கின்றது.

கிழக்குப் பிராந்திய கல்வி விருத்திக்கும் சமூக முன்னேற்றத்திற்கும் பெரும்பங்காற்றிய உயர்திரு வ.நல்லையா அவர்களின் நாமம் துலங்க கிழக்குப் பல்கலைக்கழகத்தால் நடத்தப்பட்டுவருகின்ற நினைவுப் பேருரையில் இவ்வருடம் தென்கிழக்குப் பல்கலைக்கழக கலை கலாசார பீடத்தின் முதுநிலை விரிவுரையாளர் கலாநிதி க.இரகுபரன் அவர்கள் நினைவுப் பேருரையாற்றுகின்றார். 'தமிழ்ச் சூழலில் புகையிரதம்' என்ற வித்தியாசமான நோக்கும் போக்கும் கொண்ட தலைப்பிலே அவர் உரை அமைகிறது. அவ்வுரை நூலாகவும் வெளியிடப்படுகின்றது. அவ்விதத்தில் காத்திரமான இச்செயற்பாட்டை முன்னெடுக்கும் நல்லையா நினைவுப் பேருரைக் குழுவினருக்கு எனது நன்றியையும் பாராட்டுக்களையும் தெரிவித்துக்கொள்கிறேன்.

கலாநிதி வ.குணபாலசிங்கம்  
பீடாதிபதி  
கலை கலாசார பீடம்  
கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம்  
இலங்கை  
10.09.2024

## வெளியீட்டுரை



கல்வியியலாளரும் அரசியல் ஆளுமையுமான வல்லிபுரம் நல்லையா அவர்களின் நினைவுப் பேருரை கிழக்குப் பல்கலைக்கழகத்தில் நடைபெறுவது வழக்கம். இதனை நடாத்துகின்ற பாரிய பொறுப்பு கிழக்குப் பல்கலைக்கழகத்திற்கு உள்ளது. ஏனெனில், இன்றைய கிழக்குப் பல்கலைக்கழக வளாகம் முன்னர் வந்தாறுமுலை மகா வித்தியாலயமாக காணப்பட்ட பொழுது மிக நேர்த்தியான திட்டமிடலுடன் மட்டக்களப்பு மண்ணிற்கு இப்பெரும் பாடசாலையினை முன்னின்று அமைத்துக் கொடுத்தவர் நல்லையா ஆவார். எனவே, கிழக்கிலங்கையின் நீண்டகால நலன்களைக் கருத்தில் கொண்டு தூரநோக்குடன் அரசியல் பணியாற்றிய நல்லையா அவர்களை நினைவுச்சூறும் கடமை பல்கலைக்கழகத்திற்கு உள்ளது. அந்த வகையில் இம்முறையும் (2024) கிழக்குப் பல்கலைக்கழக கலை கலாசார பீடம் இந்நாளினை சிறப்பிக்க ஆவண செய்துள்ளது.

இந்நினைவு நாள் இந்த வருடம் நான்காவது முறையாக செப்டெம்பர் 10ஆம் திகதி நினைவுசுரப்படுகின்றமை மன நிறைவினைத் தருகிறது. இம்முறை பேருரையினைத் தென்கிழக்குப் பல்கலைக்கழக மொழித்துறை முதுநிலை விரிவுரையாளர் கலாநிதி க. இரகுபரன் அவர்கள் நிகழ்த்துகின்றமை மகிழ்ச்சிக்கூரியது.

மேற்கத்தேய வரலாற்றில் கைத்தொழில் புரட்சியினூடாக ஏற்பட்ட சிந்தனை மாற்றங்களினால் பல புதிய கண்டுபிடிப்புகள் தோற்றம் பெற்றன. இதன் நீட்சியாக காலனித்துவ காலத்தில் எமக்கு அறிமுகமாகியவற்றுள் புகையிரதம் எனும் சாதனம் முக்கியம் வாய்ந்தது. ஒரு நாட்டில் போக்குவரத்து என்பது அத்தியாவசிய சேவையாகும். புகையிரதமானது தனிநபருடைய தேவை இலகுபடுத்தலுக்கு மாத்திரமன்றி, நாட்டின் பொருளாதார அபிவிருத்தியிலும் (வணிக ரீதியாக) மிக முக்கிய பங்கினை வகிக்கின்றது. இந்நிலையில், புகையிரதம் என்பதனை குறிப்பாக தமிழ்ச் சூழலின் சமூக, வரலாற்று, இலக்கிய நோக்கினூடாக உரையாளர் நிகழ்த்தவுள்ளமை சிறப்பாகும்.

கலை கலாசார பீடம் முன்னெடுத்து நடாத்தும் பல்கலைக்கழகத்தின் நிகழ்வான இந்நினைவுப் பேருரையினைச் சிறப்பாக நடாத்துவதற்கு உறுதுணையாக இருந்த உபவேந்தர் அவர்கட்கும், பீடாதிபதி அவர்கட்கும், பேருரையினை வழங்கிய கலாநிதி க. இரகுபரன் அவர்களுக்கும் மற்றும் இந்நிகழ்விற்காக ஒத்துழைத்த அனைவருக்கும் நினைவுப் பேருரைச் செயற்குழு சார்பில் நன்றிகளை தெரிவித்துக்கொள்கின்றேன்.

திருமதி து.சத்தியஜித்

இணைப்பாளர்

நல்லையா நினைவுப் பேருரை - 2024

05.09.2024.

## தமிழ்ச் சூழலில் புகையிரதம் சமூக வரலாற்று இலக்கிய நோக்கு

கலாநிதி க. இரகுபரன்  
முதுநிலை விரிவுரையாளர்  
மொழித்துறை  
கலை கலாசார பீடம்  
தென்கிழக்குப் பல்கலைக்கழகம்  
இலங்கை



உலக வரலாற்றில் பதினெட்டாம் நூற்றாண்டு, எதிர்கால நவீன தொழில்நுட்ப உலகுக்கு அத்திவாரம் இட்ட காலப்பகுதி. அக்காலப்பகுதியில்,

நிலம், தீ, காற்று, நீர் என்பவைகளின் இரகசியங்களைக் கண்டுபிடிப்பதற்கு, சோதனைச் சாலைகளில் முயன்று வந்தார்கள். அதே சமயத்தில், கடைகளிலும் சுரங்கங்களிலும் வேலை செய்துவந்தவர்கள் வேறு சில நடைமுறைப் பிரச்சினைகளைத் தீர்க்க முயன்றுகொண்டிருந்தார்கள்.

எஞ்ஜினை ஓட்டுவதற்று நீராவியைப் பயன்படுத்துவது எப்படி?

துணிகளை மலிவாக நெய்வது எப்படி?

சுரங்கங்களிலிருந்து தண்ணீரை வெளியே இறைப்பது எப்படி? குதிரை இழுக்க வேண்டியிராத வண்டிகளைக் கட்டுவது எப்படி?

இந்த மனிதர்கள்தான் புத்தமைப்பாளர்களும் எஞ்ஜினியர்களும். இவர்கள் நீராவி எஞ்ஜின்களையும் ரயில்களை இழுக்கும் எஞ்ஜின்களையும் நூற்புக்கதிர் எஞ்ஜின்களையும் மனித இனத்தின் வாழ்க்கையை வேறு ஒரு புதிய வழியில் மாற்றிச் செலுத்தப்போகும் வேறு பல இயந்திரங்களையும் உருவாக்கினார்கள்.<sup>1</sup>

இவ்வாறான புதிய கண்டுபிடிப்புகள், மனித சமுதாயம் அதுவரை வாழ்ந்து வந்த முறைமையில் பெரிய மாற்றத்தை ஏற்படுத்தியது. குடிசைக் கைத்தொழில் புரிந்தவர்கள் தொழிற்சாலைகளில் வேலை செய்ய வேண்டி ஏற்பட்டது. சிறு வேளாண்மை போய், பெரும் பண்ணைகளும் பெருந்தோட்டங்களும் பெருகின. நகரங்கள் அபிவிருத்தி கண்டன. அங்கே மக்கள் தொகை அதிகரித்தது. நகரங்களிடையேயும் நாடுகளிடையேயும் போக்குவரத்தும் தொடர்பாடல்களும் விருத்திகண்டன. சுருக்கமாகக் கூறின் முதலாளித்துவம் தோற்றம்கண்டது. மேலைத்தேயத்தில் இத்தகைய மாற்றங்களுக்கு எல்லாம் வித்திட்டது கைத்தொழிற் புரட்சியே.

கால்நடையாகவும் பழக்கப்படுத்திய விலங்குகளின் மேலும், விலங்குகளைக் கொண்டு இழுக்கும் வண்டிகள் மேலும் தான் ஏறியும், தனது பண்டங்களை ஏற்றியும் பயணம் செய்த மனிதன், இயந்திர வண்டிகள் மூலம் பயணம்செய்யக் கிடைத்தமை கைத்தொழிற் புரட்சியின் பெரும் சாதனைகளுள் ஒன்று. இன்றும் பொதுப் பயன்பாட்டில் உள்ள இயந்திர வண்டிகளில் காலத்தால் பழையையானது புகையிரதமே. ஒரே வேளையில் குறைந்த செலவில், ஆகக்கூடிய மனிதர்களையும் பண்டங்களையும் தரைமார்க்கமாகக் கொண்டு செல்லத்தக்க தன்மையிலும் இன்றுரை முதல் நிலையில் உள்ளது புகையிரதமே. நின்றும் இருந்தும் கிடந்தும் நடந்தும் சாகவாசமாகப் பயணிக்கத்தக்க வசதியும் அதிலேயே கிடைத்தது. அறிமுகமான காலம் முதல் இன்றுவரை காண்பவரை - குழந்தைகள் முதல் பெரியவர் வரை - வைத்த கண் வாங்காமல் பார்க்கவைக்கும் கவர்ச்சியும் அதற்கே உண்டு.

இதற்கு என்றே பிரத்தியேகமாக அமைக்கப்பட்ட தண்டவாளப் பாதையில் (Railway) தொடர்ச்சியாக இணைக்கப்பட்ட (தனித்தனி இயந்திரமற்ற) பல வண்டிகளை (compartments - பெட்டிகள்) வலுவும் உரிய தொழில்நுட்பமும் கொண்ட இயந்திரம் ஒன்றின்மூலம் இழுத்துச் செல்லும் தன்மை கொண்ட போக்குவரத்துச் சாதனமே புகைவண்டி எனப்படுகிறது. ஆரம்ப காலத்தில் இச்சாதனம் இயந்திரம் மூலமாகவன்றி குதிரைகள் மூலமாகவே இழுத்துச் செல்லப்பட்டது. 19ஆம் நூற்றாண்டின்



தொடக்கத்தில் நிலக்கரியை எரித்துப் பெறப்படும் வெப்பத்தால் உண்டாகும் நீராவியில் இயங்கும் இயந்திரம் மூலம் இவ்வண்டி ஓடத் தொடங்கியது. இருபதாம் நூற்றாண்டின் முதல் தசாப்தத்தில் டீசல் இயந்திரங்களும் காலவோட்டத்தில் மின்சார இயந்திரங்களும் பயன்பாட்டுக்கு வந்தன.

தென்னாசிய நாடுகள் பலவும் மேலைநாடுகளால் கைப்பற்றி ஆளப்பட்ட காலம் முதலாக அம் மேலைநாடுகளின் கலாசார, பொருளாதார முறைமைகளின் தாக்கத்துக்கு உள்ளாகின. பிரித்தானியரின் ஆட்சிக்காலம் அவ்வகையிலான வலுவான தாக்கங்களை ஏற்படுத்தியது. வீதி, போக்குவரத்து முதலானவற்றிலான விருத்தி அத்தகைய தாக்கங்களின் உப விளைவுகளுள் ஒன்றாக அமைந்தது. இலங்கையிலும் இந்தியாவிலும் இருந்த அரசியல் நிலைமை பிரித்தானியர் ஆட்சிக் காலத்தில் பெருமாற்றத்துக்கு உள்ளானது. அதுவரையில் பல இராச்சியங்களும், சிற்றரசுகளும், உள்ளூர்த் தலைமைகள் ஆட்சி செய்த பிரதேசங்களுமாகப் பிளவுண்டிருந்த நிலைமைக்கு மாறாக, தேசம் முழுமைக்குமான ஒரே ஆட்சி என்ற நிலை முதன்முதல் உருவானது அக்காலகட்டத்திலேயே. காலனித்துவ இராணுவ விஸ்தரிப்பு, மையநிலைப்பட்ட நிர்வாகக் கட்டமைப்பு, வர்த்தகம் முதலானவற்றின் நிமித்தம், தேசம் அடங்கலான வீதி அபிவிருத்தியிலும் போக்குவரத்து இணைப்பிலும் கவனம் செலுத்த வேண்டிய தேவை ஆட்சியாளருக்கு இருந்தது. தம் தேவைக்கு ஏற்றவகையில் அவர்கள் அவற்றில் கவனம் செலுத்தினார்கள்.

இந்தியாவைப் பொறுத்தவரையில் புகையிரதப் போக்குவரத்துக்கான திட்ட வரைபு முதன்முதல் 1832இல் பரிந்துரைக்கப்பட்டது. எனினும், 1837இலேயே இந்தியாவின் முதலாவது புகையிரதம் சென்னையில் செங்குன்றம் முதல் சிந்தாதிரிப்பேட்டை வரையில் ஓடியது. ஆனால், அது பயணிகள் போக்குவரத்துக்கானதாக அமையவில்லை வீதி அபிவிருத்திப் பணிக்கான கற்களை ஏற்றி இறக்கவே பயன்பட்டது. இந்தியாவின் முதல் பயணிகள் புகையிரதம் 1853இல் மும்பைக்கும் தானேவுக்கும் இடையே தொடங்கப்பட்டது. 1880 காலப்பகுதியில் இந்திய புகையிரத சேவையின் வலையமைப்பு ஏறக்குறைய 14,500 கி.மீ. நீளம் கொண்டதாய், பிரதானமாக

மும்பை, கொல்கத்தா, சென்னை ஆகிய இடங்களிலிருந்து நாட்டின் உட்பகுதிகளை இணைப்பதாய் விரிவடைந்தது. காலகதியில் இந்திய புகையிரத சேவை அத்த வளர்ச்சியைக் கண்டது.

இலங்கையில் - குறிப்பாகத் தமிழ்ப் பிரதேசங்களில் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் நடுப்பகுதி முதலாகவே புதிய வீதிகள் அமைக்கப்படலாயின. 1844இல் போக்குவரத்துக் கட்டளைச் சட்டம் நிறைவேற்றப்பட்டதைத் தொடர்ந்தே இந்த அபிவிருத்தி நிலைமை ஏற்பட்டது. அதுவரையில் இலங்கையின் வடக்குக் கிழக்கு மாகாணங்களுக்கு இடையிலான தரைவழித் தொடர்பு சீரானதாக இருக்கவில்லை. வன்னி நிலப்பரப்பு இலங்கையின் ஏனைய பகுதிகளுடன் தொடர்பற்றதாகக் காணப்பட்டது. யாழ்ப்பாணம், கண்டி என்பவற்றுக்கு இடையிலான மத்திய வீதி திறக்கப்படும்வரை, மன்னார் ஊடான பாதையே யாழ்ப்பாணத்தை ஏனைய பிரதேசங்களுடன் தரைவழியாக இணைத்தது. வீதிகளும் மோட்டார் வாகனப் போக்குவரத்தும் அபிவிருத்தி அடையும் வரையில், மட்டக்களப்பு, திருகோணமலை, யாழ்ப்பாணம், மன்னார், புத்தளம், கொழும்பு முதலான கரையோரப் பகுதிகள் கடல் வழிப் பிரயாணத்தாலேயே தொடர்புபட்டன. அவற்றுக்கிடையிலான தரை வழிப் போக்குவரத்து சிரமம் மிகுந்ததாகக் காணப்பட்டது. பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் இறுதிக் காற்பகுதியின் தொடக்கத்தில், யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து திருகோணமலைக்குப் பயணித்த கிறிஸ்தவப் பாதிரியார் ஒருவரின் அனுபவம் இது:

“1876 பெப்ரவரி 19ஆம் திகதி எனது மனைவியும் நானும் யாழ்ப்பாணத்திலிருந்து மாட்டுவண்டியில் புறப்பட்டு, எட்டு நாள் பயணத்தின் பின்னர், திருகோணமலையை அடைந்தோம். 100 மைல்களுக்கும் அதிகமான தூரம் வீதி ஓரளவு நன்றாக இருந்தபோதும், இறுதி ஐம்பது மைல்கள் மிகவும் கரடுமுரடாக இருந்தது.”<sup>2</sup>

காலம் அதிகம் என்பது போக, காடுகள் மண்டிய, சனசஞ்சாரம் அற்ற பாதையில் மேற்கொள்ளும் பிரயாணம் எத்துணை ஆபத்தானது என்பதும் எண்ணிப் பார்க்கத்தக்கது.

வடக்குக் கிழக்குப் பிரதேசங்களுக்கு இடையிலான போக்குவரத்துக்கு, இருபதாம் நூற்றாண்டின் ஆரம்ப தசாப்தங்களிற்கூட கடல்வழிப் பாதையே உகந்ததாகக் கருதப்பட்டது. 1917இல் தமிழ்க் கல்விக்காக மட்டக்களப்பிலிருந்து யாழ்ப்பாணம் சென்ற ஏ. பெரியதம்பிப் பிள்ளை (பின்னாளில் புலவர்மணி)யின் பயண அனுபவம் இது:

“அந்தக் காலம் மட்டக்களப்பில் பஸ் வண்டியுமில்லை புகைவண்டியுமில்லை. மட்டக்களப்பு முகத்துவாரத் துறைமுகத்திலிருந்து பாய்க்கப்பலில் அல்லது புகைக் கப்பலில் பயணம் பண்ண வேண்டும்.

மார்க்கண்டு முதலாளிக்குச் சொந்தமான சின்னப் பருவதம், பெரிய பருவதம் என்னும் பாய்க்கப்பல்களும் லேடி மக்கலம், லேடி விளேக் என்னும் புகைக் கப்பல்களும் இலங்கையைச் சுற்றி ஓடிக்கொண்டிருந்தது ஞாபகம்..... இரவு எட்டு மணிக்கு லேடி மக்கலம் மூலமாகப் புறப்பட்டேன். விடிய ஐந்து மணியளவில் கப்பல் திருகோணமலையை அடைந்தது..... அன்று அன்னாரின் விருந்தாளியாய் இருந்துவிட்டு இரவு எட்டு மணிக்குக் கப்பலேறினேன். விடிய ஐந்து மணிக்குக் கப்பல் பருத்தித்துறையை அடைந்தது.”<sup>3</sup>

மட்டக்களப்பிலிருந்து புறப்பட்டு முப்பத்துமூன்று மணித்தியாலத்தில் யாழ்ப்பாணத்தை அடைந்து, அங்கே உள்ள மட்டுவில் என்னும் ஊரில் தங்கிய ஏ. பெரியதம்பிப்பிள்ளை, அங்கிருந்து யாழ்ப்பாண நகரை அடைந்த வகையை இவ்வாறு விவரிக்கிறார்:

“இரண்டொரு நாள் மட்டுவில் இருந்து, பயணம் பண்ணிய இளைப்பைத் தீர்த்துக்கொண்டு நடராசாவுடன் சாவகச்சேரிக்கு

வந்தேன். அங்கிருந்து புகையிரதத்திற் புறப்பட்டு யாழ்ப்பாண நன்னகரை அடைந்தோம்.”<sup>4</sup>

அக்காலப் பகுதியில் யாழ்ப்பாணத்திற்கும் கொழும்பிற்கும் இடையிலான புகையிரதப் போக்குவரத்து இடம்பெற்று வந்தது. ஆனால், அந்த முன்னேற்றகரமான போக்குவரத்து வசதி யாழ்ப்பாணத்துக்கு இலகுவான முறையில் கைகூடவில்லை.

பொருளாதார ரீதியில் இலாபம் ஈட்டுவதையே பிரதான நோக்கமாகக் கொண்ட காலனிய அரசு, தனக்கு அதிக இலாபம் ஈட்டித்தந்த கோப்பிப் பயிர்ச்செய்கையின் அபிவிருத்தியைக் கருத்திற்கொண்டே புகையிரதப் போக்குவரத்தை அறிமுகம் செய்ய முற்பட்டது. இந்தியா உட்பட உலகின் பல நாடுகளில் பத்தொன்பதாம் நூற்றாண்டின் முன்னரைக் கூறிலேயே புகையிரத சேவை அறிமுகமாகி வழக்குக்கு வந்துவிட்ட நிலையில், இலங்கையில் 1845இல் புகையிரதக் கம்பனி ஒன்று உருவாக்கப்பட்டது.

1864இன் இறுதியிலேயே அதன் பயன் நாட்டுக்குக் கிட்டியது. அதுவும் கொழும்பிலிருந்து அம்பேபுசை வரையான குறுகிய தூரத்துக்கே அது சாத்தியமானது. முதலிலேயே திட்டமிட்டபடி கண்டி வரையிலான சேவை 1867இல் சாத்தியமானது. பின் காலி வரையிலான கரையோரப் பாதை 1894இல் தொடங்கப்பட்டது. அது இலாபகரமான தெங்குப் பயிர்ச்செய்கையையும், வேறு பெரும் கைத்தொழில்களையும் ஊக்குவிப்பதை நோக்கமாகக் கொண்டது. யாழ்ப்பாணத்தில் அதிக சனத்தொகை, குறிப்பாக வெளியூர்த் தொடர்புகளோடு கூடிய அரசு உத்தியோகத்தர் தொகை அதிகமாக இருந்தபோதிலும் காலனிய அரசு யாழ்ப்பாணத்துக்கான புகையிரத சேவையை ஆரம்பிப்பதில் சிரத்தை காட்டவில்லை. அதை முதலுக்கு நட்டமான முயற்சியாகவே கருதியது:

“யாழ்ப்பாணத்துக்குப் புகையிரத சேவை அத்தியாவசியம் என வலியுறுத்திய மக்கள், தேசாதிபதி சேர் ஆர்தர் கோடனுக்கு ஒரு மனுவை அனுப்பினர். புகையிரத ஆணைக்குழுப் பொறியியலாளரின், இந்த வேலைக்கான விரிவான வரவு

செலவு அறிக்கையின் விளைவாக அவர் இறுதியாக இவ்  
விண்ணப்பத்தை நிராகரித்து விட்டார்.”<sup>5</sup>

புகையிரதப் போக்குவரத்தை யாழ்ப்பாணத்துக்குக் கொண்டுவருவது  
தொடர்பில் அப்பிரதேசத்து மக்கள் எடுத்த முயற்சிகள் பலவும், மீண்டும்  
மீண்டும் பலராலும் தோற்கடிக்கப்பட்டன. அச்செயல்திட்டத்துக்கு எதிராக  
இயங்கிய இலங்கைத் தேசாதிபதிகளும், புகையிரத ஆணைக்குழுவின்  
உறுப்பினர் சிலரும், பெருந்தோட்ட முதலாளிகளும் தமிழ்ச் சமூகத்தின்  
வெறுப்புக்கு ஆளாகினர். இந்தியா, சிங்கப்பூர், மலேசியா முதலான  
நாடுகளில் செல்வாக்குடன் விளங்கிய இலங்கைத் தமிழர்களுடன் இணைந்து  
தீர்மானங்கள் நிறைவேற்றப்பட்டன. விண்ணப்பங்கள்  
அனுப்பிவைக்கப்பட்டன. இருபது வருடத்துக்கு மேற்பட்ட தொடர்ச்சியான  
போராட்டத்தின் பலன் யாழ்ப்பாணத்துக்குக் கிட்டியது.

சேர். ஆர்தர் கோடன், சேர். ஆர்தர் ஹவ்லொக் ஆகியோரால் தட்டிக்  
கழிக்கப்பட்ட திட்டம் அவர்களின் பின் தேசாதிபதியாக வந்த சேர். ஜே.  
றிட்ஜ்வேயின் தீர்க்கமான முடிவினால் 1900ஆம் ஆண்டில் நடைமுறைக்கு  
வந்தது. புகையிரதப் பாதை நிர்மாண வேலைகள் ஆரம்பமாயின.

சேர். ஜே.றிட்ஜ்வேக்கு முன்னர் தேசாதிபதிகளாக  
இருந்தவர்களிடத்தில் புகையிரத சேவைக்காக யாழ்ப்பாண சமூகம்  
உத்தியோகபூர்வமாக விண்ணப்பித்து நின்ற காலப் பகுதியில், அத்தகைய  
விண்ணப்பம் இலக்கிய வாயிலாகவும் வெளிப்படத் தவறவில்லை. சேர்.  
ஆர்தர் கோடன் தேசாதிபதியாக இருந்த காலத்தில் வடக்கிற்கான புகையிரத  
சேவையின் சாதக பாதகங்கள் பற்றி ஆராய நியமிக்கப்பட்ட  
ஆணைக்குழுவினரும் அவரை அடுத்து தேசாதிபதியான சேர். ஆர்தர்  
ஹவ்லொக் அவரது உத்தியோகத்தர்கள் முதலானோரும் நிலைமைகளை  
ஆராய்வதற்காக 1990 செப்டெம்பரில் யாழ்ப்பாணம் வந்திருந்தனர்.

அக்காலப்பகுதியில் வெளிவந்த ‘சன்மார்க்க போதினி’  
பத்திரிகையில் இடம்பெற்ற இலக்கியப் படைப்பு அந்தவகையில்  
குறிப்பிடத்தக்கது.<sup>6</sup> ஒன்றுக்கு மேற்பட்ட பாத்திரங்களின் உரையாடலாக

இசைப் பாக்களால் ஆன அந்தப் படைப்புக்கு 'தூமரத நாடகம்' என்று தலைப்பிடப்பட்டுள்ளது. அந்தப் படைப்பின் முதற்பகுதி 'ஓர் கிழவனுக்கும் பேரனுக்கும் நடந்த சம்பாஷணை'யாக அமைந்துள்ளது. அந்தச் சம்பாஷணையின் தொடக்கத்தில் சிறுவன், புகையிரதசேவையாழ்ப்பாணத்துக்கு அனாவசியமான - இலாபகரம் அற்ற - விடயம் என்னும் பாங்கில் கருத்துகளை முன்வைக்க, விடயம் அறிந்த கிழவன் காரண காரிய விளக்கங்களோடு, யாழ்ப்பாணத்துக்கான புகையிரத சேவையின் அத்தியாவசியத்தையும், அதனை ஆரம்பிப்பதால் ஏற்படக்கூடிய இலாபங்களையும் எடுத்துரைத்து ஈற்றில், சிறுவனையும் தன் கருத்துக்கு உடன்படச் செய்கிறான். சிறுவனின் குரல் யாழ்ப்பாணப் புகையிரத சேவைக்கு எதிராக நின்ற ஆட்சியாளர்கள் அல்லது அதிகாரிகளையும், கிழவனின் குரல் அச்சேவையை அவாவிப் போராடி நின்ற சமூகத்தையும் பிரதிபலித்தன எனலாம்.

நாடகத்தின் இரண்டாம் பகுதி 'வண்டிக்கார நொண்டி விருத்தம்' என்று அமைந்துள்ளது. மாட்டு வண்டில் ஓட்டிப் பிழைப்பு நடத்தும் ஏழையான நொண்டி ஒருவனுக்கும், மேற்படி கிழவனுக்கும் இடையிலான உரையாடலாக அப்பகுதி அமைகிறது. புதிதாக வரவுள்ள இயந்திர வண்டியாகிய புகையிரதத்தால் தன் வயிற்றுப் பிழைப்புக்கு ஆதாரமான வண்டி ஓட்டும் தொழில்மீது மண் விழப்போகிறதே என்று அங்கலாய்க்கும் நொண்டிக்கு, புகையிரதத்தால் அவனுடைய தொழிலுக்கான வாய்ப்புகள் அதிகரிக்குமே அன்றிக் குறையாது என்பதைக் காரணகாரிய விளக்கத்தோடு அவன் ஏற்றுக்கொள்ளும் வகையில் உணர்த்தப்படுகிறது.

மேற்படி ஆக்கத்தின் முன்றாவதும் இறுதியுமான பகுதி, கிழவனின் தனிக்கூற்றாய் - யாழ்ப்பாணத்துக்கான புகையிரத சேவையை ஆரம்பிக்க வேண்டும் என்று, தேசாதிபதியால் அனுப்பிவைக்கப்பட்ட ஆணைக்குழுவிடம் நியாயங்கள் காட்டி விண்ணப்பிப்பதாய் அமைகிறது. வடஇலங்கைக்கான புகையிரதப் போக்குவரத்து ஏற்படுத்தப்பட்டால் இந்தியாவுக்கும் இலங்கைக்குமான தொடர்பு அதிகரிக்கும், பயன்படுத்தப்படாது வீணே

கிடக்கின்ற வன்னிப் பகுதியில் மக்களைக் குடியமர்த்தலாம், அதன்மூலம் அங்கே அதிக நெல்லை விளைவிக்கலாம், இந்தியாவிலிருந்து நெல்லை இறக்குமதி செய்ய வேண்டிய தேவை அற்றுப்போகும் என்பன கிழவனால் முன்வைக்கப்பட்ட முக்கிய நியாயங்கள்.

‘தூமரத நாடகம்’ என்ற இந்த ஆக்கத்தின் ஆசிரியர் யார் என்ற பதிவு இல்லை. ஆயினும், இது வெளிவந்த பத்திரிகையாகிய ‘சன்மார்க்க போதினி’யின் ஆசிரியர், அச்சுவேலி எஸ். தம்பிமுத்துப்பிள்ளையாதலால், இது அவரால் எழுதப்பட்டது என்று கருத இடமுண்டு. ஏனெனில், அவர் பத்திரிகை ஆசிரியராக மாத்திரம் அன்றி இலக்கிய ஆசிரியராகவும் விளங்கியவர்.

‘தூமரத நாடக’த்தின் முதற்பகுதியில் இடம்பெறும் சிறுவன், புகையிரத சேவைக்கு எதிராக முன்வைத்த காரணங்கள் சமூக பொருளாதார நோக்கிலானவை. அது அக்காலத் தமிழ்ச் சமுதாயத்தில் இருந்த ஒரு சாராரின் மனநிலையின் இலக்கியப் பிரதிபலிப்பாக அமைந்தது எனலாம். வேறு சில காரணங்களுக்காகவும் அக்காலத்தில் எதிர்ப்புகள் கிளம்பி இருந்தன.

அவற்றுள் முக்கியமானது புகையிரதப் பாதை அமைப்பதால் தனியார் பலர் தங்கள் காணிகளை இழக்க நேரிடும் என்பது. சுற்றுச்சூழல் பாதிப்பும் ஓரளவில் கருத்திற் கொள்ளப்பட்டது. உதாரணத்துக்கு ஒன்றைச் சொல்லலாம்:

“1873ஆம் ஆண்டில், தேசாதிபதி ஸேர். வில்லியம் கிரெகரி சட்டசபையில் உரை நிகழ்த்துகையில், கொழும்பிலிருந்து களுத்துறைக்கு புகையிரத வீதி அமைப்பது சம்பந்தமாக தாம் சில காலமாக யோசித்து வருவதாகத் தெரிவித்தார். அந்தப் பாதையின் வழியே உள்ள, செல்வாக்கும் செழிப்பும் வாய்ந்த பிரதேசங்களின் முன்னேற்றத்துக்கு அது வழி வகுக்கும் என்று அவர் காரணம் காட்டினார். நில அளவையாளர்களின் மாதிரிப் படங்களில்

இந்தப் பாதை கொள்ளப்பிடிடயில் இருந்து கடற்கரை வழியே செல்வதாகக் குறிப்பிடப்பட்டது. ஆனால், அப்போதிருந்த வீதிகள், தனியார் நிலங்கள் ஆகியவற்றில் புகையிரதப் பாதை குறுக்கிடுவதைத் தவிர்க்க, காலிமுகத்துக்கூடாகப் பாதையை அமைப்பதென்பது? அரசாங்கம் தீர்மானித்தது.

இந்தத் தீர்மானத்தையிட்டு பொதுமக்கள் பலமாக ஆட்சேபனை தெரிவித்தார்கள். கொழும்பு நகர மாதர்கள், சிறுவர்களின் பிரதிநிதிகள் என்று கூறிக்கொண்டு திருவாளர்கள் ஆர்.வி. டன்லப், ரி. ஹல்மர், எச். குறொஸ் புச்சன், டேவிட் வில்சன் ஆகியோர் கோஷ்டியாகச் சேர்ந்து 1875ஆம் ஆண்டு பெப்ரவரி மாதம் 24ஆம் திகதி தேசாதிபதியைப் பேட்டிகாணச் சென்றார்கள். காலிமுக வெளியைக் கொழும்பு நகர மாதர்களுக்கும் சிறுவர்களுக்கும் ஸேர் ஹென்றி வாட் நன்கொடையாக அளித்திருந்தார் என்று கூறி, குழலூதிக் கொண்டும் சத்தமிட்டுக் கொண்டும் செல்லும் புகையிரதத்தின் புகையினால் அந்தப் பிரதேசம் அபாயகரமாகத் தாக்கப்பட அனுமதிக்கப்படாது என்பது அவர்களின் கோரிக்கையாக இருந்தது.”<sup>7</sup>

இவ்வாறான எதிர்ப்புகள் வடபகுதியிலும் எழாமல் இல்லை. புகையிரதத்தால் உண்டாகும் சத்தத்தாலும் அதிர்வினாலும், அடைவைக்கப்படும் கோழி முட்டைகள் குஞ்சு பொரிக்காதபடி பழுதடைந்துவிடும் என்பது போன்ற காரணங்களும் எதிர்ப்பாளர்களால் முன்வைக்கப்பட்டன.

இவ்வாறான சிறு சிறு எதிர்ப்புகளுக்கு மத்தியிலும் வடபகுதிக்கான புகையிரதப் போக்குவரத்துக்கான அங்கீகாரம் கிடைத்துவிட்டது. முன்னிருந்த தேசாதிபதிகளால் மறுதலிக்கப்பட்ட மக்களின் கோரிக்கைக்குச் செவிசாய்த்து அதை நடைமுறைப்படுத்திக் கொடுத்தார் என்றவகையில் யாழ்ப்பாண மக்கள் அன்றைய தேசாதிபதி சேர் ஜே.றிட்ஜ்வேமேல் பெருமதிப்பும் நன்றியும் பாராட்டினார்கள். அவர் மேலான தமது நன்றி உணர்வின் அடையாளமாக,



நகர மத்தியில் ஒரு மண்டபத்தை அமைத்து அதற்கு ‘றிட்ஜ்வே மண்டபம்’ என்று பெயரும் சூட்டினார்கள். இவற்றையெல்லாம் ‘யாழ்ப்பாண வைபவ கௌமுதி’ இவ்வாறு விவரிக்கின்றது:

“பிஷர்த்துரை வடமாகாண அதிகாரஞ் செலுத்திய பொழுது தேசாதிபதி றிச்சவே பிரபுவினது காருண்ணிய செவியில் யாழ்ப்பாணப் புகையிரதப் பாதை விண்ணப்பம் ஏறுவதாயிற்று. அவர் தேசாதிபதியாய் வராதிருந்தால் யாழ்ப்பாணப் புகையிரதப் பாதையைக் காண்பதரிது. அவர் சீமையில் இலங்கை மந்திரியோடு யாழ்ப்பாணப் புகையிரதப் பாதை விஷயமாகப் பெரும் வாதப்போராடி அனுமதி பெற்றனர். அதன்மேல் யாழ்ப்பாணப் புகையிரதப் பாதை தொடங்கப்பட்டு 1902-ல் உள்ளூர்ப் புகையிரதப் பாதையும், 1905-ம் வருஷாரம்பத்தில் கொழும்புப் புகையிரதப் பாதையும் திறக்கப்பட்டன. இந்தப் புகையிரதப் பாதையைத் தமதாக்கிக் கொடுத்த நன்றிக்கு றிச்சவே தேசாதிபதியின் பேரால் யாழ்ப்பாணத்தார் ஒரு மகாமண்டபம் நகரமத்தியில் அமைத்திருக்கின்றார்கள். முன்னாளில் கரைமார்க்கமாக ஒரு மாசத்திற் சென்றடையும் கொழும்பு இப்போது ஒரு பகலில் அடையப்படுகிறது.”<sup>8</sup>

புகையிரதப் பாதை அமைப்பால் யாழ்ப்பாணத்துக்கும் வெளியிடங்களுக்கும் இடையிலான போக்குவரத்தில் ஏற்பட்ட பெருமுன்னேற்றம் எத்தகையது என்பதை இந்த மேற்கோளின் இறுதிப்பகுதியில் உணர்ந்துகொள்ளலாம்.

தேசாதிபதி சேர் ஜே. றிட்ஜ்வே மேலதான யாழ்ப்பாண மக்களின் நன்றியுணர்வு இலக்கியம் வாயிலாகவும் வெளிப்பட்டது. சான்றாக, ஈழத்தின் மரபுக் கவிதைக்கும் நவீன கவிதைக்கும் பாலமாய் அமைந்தார் என வர்ணிக்கப்பெறும் பாவலர் துரையப்பாபிள்ளை ‘யாழ்ப்பாணத்துக்குப் புகையிரதம் தந்த இலங்கைத் தேசாதிபதியும் மகா தளபதியுமான கௌரவ

சேர் யோ. உவெஸ்ற் றிஜ்வே அவர்களுக்கு நன்றி கூறல்' என்ற தலைப்பிலே எழுதிய 'பதம்' நோக்கத்தக்கது. இதில் நன்றியுணர்ச்சியோடு, எத்தனையோ அதிகாரிகளின் எதிர்ப்புக்கு மத்தியில் சாதிக்கப்பட்ட ஒரு முயற்சியே இது என்னும் வரலாற்றுணர்ச்சியும் வெளிப்படக் காணலாம்.

“இராகம்: கமாஸ் ரூபகதாளம்

### பல்லவம்

இந்த நன்மைக் கென்ன பதில்  
இயற்றுவோம் யாழ்ப்பாணத்தார் நாம்.

### அருபல்லவம்

சிந்தை வைத்தே எங்கள் தேசம்  
திருந்தப் புகைரத வீதியைப் பரிந்தே மிகப் புரிந்தீர் ஐயா  
இந்த...

### சரணங்கள்

உத்தம் மகத்துவ ஸ்ற்  
ஜோசெவ் உவெஸ்ற் றிட்ஜ்வே மன்னா  
இத்தரையில் உம் நாமம்  
என்றும் எமது இதயம்தன்னில் நின்று வளரும் நன்றியாய்  
இந்த...

கண்ணில்லாத அந்தகர்க்குக்  
கண்ணளித்த தண்ணளியாய்  
வண்மைசேர் புகைரதம் அருளினீர்  
மண்ணும் விண்ணும் தரினும் எண்ணும் ப்ரதிபலன் அலவே  
இந்த...

செல்வம் கனம் செல்வாக்கு இவை  
சேர் துரைமார் சீறினாலும்  
வல்லவரையும் நீர் வென்று  
இருள் சேரும் இத்தேசம் தனக்கு அருள்செய் தயரத மாக்கினீர்.  
இந்த...

போதிய பிரதி நன்றி  
புரிய இயலாது எம்மாலே  
நீதி சேரும் ராஜசேகரா  
நிதியும் சுகஸ்திதியும் உயர் பதியாம் பரம் அதிகம் தரும்.

இந்த...”<sup>9</sup>

புகையிரதப் போக்குவரத்தானது மலையகத்துக்கும் தென்பகுதிக்கும் ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலத்தோடு ஒப்பிடுகையில், வடபகுதிக்கு மிகப் பிற்பட்ட காலத்திலேயே ஆரம்பிக்கப்பட்டது. கிழக்குக்கோ எனில் மேலும் காலம் கடந்தது.

“1925இல் தான் மட்டக்களப்புக்குப் புகையிரதம் வந்தது. அப்போதைய சட்டசபைப் பிரதிநிதி திரு. ஈ.ஆர். தம்பிமுத்து அவர்களே ரயிலை மட்டக்களப்புக்குக் கொண்டு வந்தார்.”<sup>10</sup>

இன்று, இலங்கையில் தமிழ் பேசும் மக்கள் செறிந்த பகுதிகளுக்கான புகையிரதப் பாதைகள் என்று பார்த்தால், அவை மலையகத்தில் மாத்தளை, பதுளை, நுவரெலியா ஆகிய இடங்களிலும் வடக்கில் காங்கேசன்துறை, தலைமன்னார் ஆகிய இடங்களிலும் கிழக்கில் திருகோணமலை, மட்டக்களப்பு ஆகிய இடங்களிலும் மேற்கில் புத்தளத்திலும் முடிவடைகின்றன.

இலங்கையில் புகையிரத சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலங்களில் அதுவே அதி நவீனமானதும் வெகுஜனங்களின் பாவனைக்கு – குறிப்பாக தூர இடங்களுக்கான பிரயாணத்துக்கு ஏற்றதுமான போக்குவரத்துச் சாதனமாக அமைந்தது. மோட்டார்கார், பஸ் எதுவும் அறிமுகமாகியிருக்கவில்லை. 1902இல் ஜே.ஜி. மணி என்பவர் இலங்கையில் முதலாவது மோட்டார் காரை இறக்குமதி செய்திருந்தார். 1935ஆம் ஆண்டிலேயே இலங்கையின் முதலாவது விமானம் இரத்மலானையில் தரையிறங்கியது.

புகையிரதம் அறிமுகமாவதற்கு முன், பல நூற்றாண்டுகளாகப் பல்லக்குகளும், மாடுகள் பூட்டிய பலதரப்பட்ட வண்டிகளும் போக்குவரத்துச் சாதனங்களாக விளங்கின. இவற்றுள் பல்லக்கு என்பது பல மனிதர்களால் சுமக்கப்படுவது பல கூலியாட்களை வேண்டி நிற்பது பிரபுத்துவத்தார்க்கே சாத்தியமானது. காலனிய காலத்தில் குதிரை பூட்டிய வண்டிகள் பரவலாக அறிமுகமாயின. குதிரைகளால் இழுக்கப்படும் வண்டிகளுள் ஒரு வகையானவை கோச் (coach) எனப்பட்டன. உள்ளூர் வாசிகள் அவற்றைத்

தங்கள் மொழியின் ஒலி மரபுக்கு ஏற்ப கோச்சு என்றும், கோச்சி என்றும், கோஜ் என்றும் பலவாறு உச்சரித்தனர். அந்த வண்டி வகை அக்காலத்தில் இருந்த வாகனங்களுள் அதிக தொழில்நுட்பமும் வசதிகளும் கொண்டதாய் விளங்கியது. நெடுந்தூரப் பயணங்களுக்கும் பயன்பட்டது. அக்காலத்தைய கோச் வண்டிச் சேவை தொடர்பாக, இலக்கியம் ஒன்றில் காணக்கிடக்கும் விவரிப்பு வருமாறு:

“இன்றிருப்பதுபோல் அந்தக் காலத்தில் புகைவண்டிகளோ மோட்டார்காரோ எந்தவித யந்திர சாதனங்களோ இல்லாத காலம். வேலுப்பிள்ளையரின் தூரத்து உறவினரான வண்ணார்பண்ணை ஆசைப்பிள்ளையர் யாழ்ப்பாணத்துக்கும் கண்டிக்கும் இடையில் கோஜ் வண்டிப் போக்குவரத்தை நடத்திக் கொண்டிருந்தார். யாழ்ப்பாணப் பட்டினத்திலிருந்து இரட்டைக் குதிரைகள் பூட்டப்பட்ட கோஜ் வண்டி தகுதியான பிரயாணிகளை ஏற்றிக்கொண்டு புறப்படுமாக இருந்தால், அதன் அடுத்த தங்குமிடம் கொடிகாமமாக இருந்தது.

கோஜ் வண்டி கொடிகாமத்தை அடைந்ததும், அங்கு தங்கிவிட்டு மறுநாளோ அல்லது சிலமணி நேரங்கள் கழித்தோதான் புறப்படுவது வழக்கம். யாழ்ப்பாணம் இருந்து புறப்பட்டுவந்த குதிரைகளுக்குப் பதிலாக வேறிரு குதிரைகள் கொடிகாமத்திலிருந்து புறப்படும். அங்கிருந்து புறப்படும் கோஜ் வண்டி பளை, பரந்தன்... இப்படியே இடையிடையே உள்ள லாயங்களில் தங்கித்தங்கி கண்டியை வந்தடைய ஒரு வாரத்துக்கு மேலாகிவிடும்.”<sup>11</sup>

இந்த மேற்கோளில் இடம்பெற்றுள்ள ‘கோஜ் வண்டி தகுதியான பிரயாணிகளை ஏற்றிக் கொண்டு புறப்படுதல்’தொடர்பான விவரிப்பு அவதானிக்கத்தக்கது. இங்கு தகுதி என்பது சாதி அடிப்படையிலோ வர்க்க அடிப்படையிலோ அல்லது இரண்டினதும் அடிப்படையிலோ அமைந்திருக்கலாம்.

இந்தியச் சூழலில் - குறிப்பாகத் தமிழ்ச் சூழலில் சாதி ஏற்றத் தாழ்வை முதன்முதலில் தகர்த்த போக்குவரத்துச் சாதனமாக அமைந்தது புகையிரதம் என்றே கொள்ளலாம். சமூகத்தில் சாதிப் பாகுபாடு என்னும் பழக்கம் எவ்வளவு தூரம் மண்டிக் கிடந்தாலும், புகையிரதப் போக்குவரத்துச் சந்தர்ப்பத்தில் மாத்திரம் அது பற்றி எவராலும் சிந்திக்க முடியாது போய்விட்டது. சாதி ஒடுக்குமுறை தலைவிரித்தாடிய அந்தக் காலத்துச் சூழலில் முற்போக்காக இயங்கிய யாழ்ப்பாண மாணவர் காங்கிரஸ், அதற்கு எதிராகக் குரல் கொடுத்து வந்தது. எனினும், சமுதாயத்தின் மத்தியில் இறங்கி சாதி ஏற்றத்தாழ்வுக்கு எதிரான செயல்திட்டங்களை அந்த அமைப்பால் பெரிய அளவில் நடைமுறைப்படுத்த முடியவில்லை. இயன்ற அளவில் தம் மாநாடுகளில் மாத்திரம் முன்னேற்றகரமான செயல்திட்டங்களை நடைமுறைப்படுத்தியது. மாணவர் காங்கிரஸ் விடுத்த அறிக்கை ஒன்றில் சாதி ஒடுக்குமுறைக்கு எதிரான தனது போராட்டத்தின் இயலுமையின் எல்லையைப் பொருத்தமான உவமைகள் மூலம் எடுத்தியம்பியது. ‘புகையிரதப் பயண’மும் அந்த உவமைகளுள் ஒன்றாக இடம்பெறுதல் அவதானிக்கத்தக்கது:

“காங்கிரஸ் தனது விவகாரங்களில் சாதி, மத, இன பேதம் எதையும் கணக்கில் எடுப்பதில்லை. எந்தவொரு அங்கத்தவர் அல்லது வேறு எவரிடமிருந்தாவது அவர் எந்தச் சாதியைச் சேர்ந்தவர் என்பதை வினவுவது கிடையாது. சமபந்தி போசன முறை என்பது மிக வித்தியாசமானதொன்றாகும். அத்தகைய வைபவங்களில் பல்வேறு சாதியைச் சேர்ந்த ஆட்கள் தெரிவுசெய்யப்பட்டு ஒன்றாய் இருந்து உணவருந்துவதற்கு ஏற்பாடு செய்யப்படவேண்டும். எனவே, காங்கிரஸ் உணவறையில் எல்லாச் சாதியினரும் சேர்ந்து உணவருந்துவது என்பது இலங்கை அரசாங்க புகையிரதத்தில் பயணம் செய்வது அல்லது ஒரு பகிரங்க உணவகத்தில் அல்லது ஒரு களியாட்டு விழாவில் உணவருந்துவது போன்றதாகும்.”<sup>12</sup>

புகையிரதப் போக்குவரத்தில் சாதி அடிப்படையிலான ஏற்றத்தாழ்வுகள் கருத்தில் எடுக்கப்படவில்லையாயினும், பொருளாதார ரீதியிலான ஏற்றத்தாழ்வு இல்லை என்று கூற முடியாது அது சர்வதேச ரீதியில் அங்கீகரிக்கப்பட்ட பாகுபாடாக அமைந்தது. பல நாடுகளில் அது இன்றும் உள்ளது. அந்தக் காலத்து நிலைமை சற்று மோசமானது:

“அந்தக் காலத்தில் ரயில் வண்டியில் மூன்று வகுப்புகள் இருந்தன. முதல் வகுப்பு என்பது பலருக்கும் எட்டாக்கை. அதாவதுமிகப் பெரும்பாலானோருக்கு அப்பாற்பட்டதொரு சங்கதி. வெள்ளைக்காரத் துரைகளும் ஐ.ஸி.எஸ். அதிகாரிகளும் இந்தியாவில் ஜமீந்தார்களும் அதில் பிரயாணம் செய்தார்கள். இரண்டாம் வகுப்பு என்பதும் (கடந்த பத்தாண்டுகளில் ஏறக்குறைய காணாமலேயே போய்விட்ட இன்றைய முதல் வகுப்பின் முந்தைய அவதாரம்) அன்றைய ரூபாய் மதிப்பின்படி மிகவும் விலை உயர்ந்ததாகக் கருதப்பட்டது. செல்வந்தர்கள் மற்றும் உயர் மத்திய வகுப்பினரில் சிலருமே அதில் பயணித்தனர்.

மூன்றாவது வகுப்புத்தான் ஜனதா வகுப்பு. டிக்கெட் இல்லாத பஞ்சை பனாதைகளில் இருந்து மத்தியதர வகுப்பினர் வரை எல்லோராலும் உபயோகிக்கப்பட்டது. இதன் நிலைமை, இன்று நினைத்துப் பார்க்க முடியாத அளவு மோசமாக இருந்தது. மூன்றாவது வகுப்புப் பெட்டி என்பது எவ்வளவு பேர் வேண்டுமானாலும் ஏறக்கூடிய ஒரு சங்கப் பலகை. எந்தவிதமான ரிசர்வேஷனும் கிடையாது. உட்கார இடம்கூட அதிர்ஷ்டத்தைப் பொறுத்தது என்றால் தூங்கும் வசதியைப் பற்றிப் பேசவேண்டியது இல்லை...

மூன்றாவது வகுப்பைப் பற்றி இன்னொரு விஷயம். அதில் மின்சார விசிறிகள் கிடையாது என்பது. கோடையில் பயணிகள் பனையோலை விசிறிகளைக் கொண்டு வந்து வீசிக்கொள்வார்கள். அதே சமயம் ஒன்று சொல்ல வேண்டும்.

இன்றுபோல் இல்லாமல் பெட்டிகளில் பெரும்பகுதி மரத்தினால் ஆனது. அதனால் இப்போதைய பெட்டிகள் போல் அத்தனை சூடாகவில்லை.”<sup>13</sup>

புகையிரதம் அறிமுகமாவதற்கு முன் கோச் வண்டிகளிலேயே அக்காலத்துப் பிரமுகர்களின் நெடும் பயணங்கள் இடம்பெற்றன எனக் கண்டோம். இங்கு அதற்கான சான்று ஒன்றினைக் காண்பது நல்லது. சிக்காகோவில் நடந்த சர்வமத மாநாட்டில் கலந்து அங்கு நிகழ்த்திய சொற்பொழிவால் பெரும்புகழ் எய்திய நிலையில், அமெரிக்காவிலிருந்து கடல் மார்க்கமாக தன் தாய்நாடு திரும்பும் வழியில், 1897 ஜனவரி 15இல் கொழும்புத் துறைமுகத்தில் வந்திறங்கிய சுவாமி விவேகாநந்தர், கொழும்பில் இடம்பெற்ற பெரும் வரவேற்பு நிகழ்ச்சியில் கலந்துகொண்டபின் கண்டி, மாத்தளை ஆகிய இடங்களுக்கும் அங்கிருந்து அநுராதபுரத்துக்கும் விஜயம் செய்து, நிறைவாக யாழ்ப்பாணத்தை அடைந்தார். இந்த விஜயம் கோச் வண்டி மூலமாகவே இடம்பெற்றது.

யாழ்ப்பாணத்துக்கான புகையிரதசேவை ஆரம்பிக்கப்பட்ட காலத்தின் பின்னரான பிரமுகர்களின் விஜயம் புகையிரதம் மூலமாகவே இடம்பெற்றது. அவ்வகையில் குறிப்பிட்டுச் சொல்லத்தக்க விஜயம் காந்தியடிகளுடையது. அது மாணவர் காங்கிரஸின் ஏற்பாட்டில் 1927 நவம்பரில் இடம்பெற்றது:

“யாழ்ப்பாணம் தபால் வண்டியில், தேசாதிபதிக்காக விசேடமாக நிர்மாணிக்கப்பட்ட புகையிரதப்பெட்டியில் அவர் யாழ்ப்பாணம் வந்து சேர்ந்தார். புகையிரத நிலையத்துக்கு வெளியே அமைதியற்றுத் தவித்துக்கொண்டிருந்த மாபெரும் மக்கள் திரளினால் அவர் வரவேற்கப்பட்டார்.”<sup>14</sup>

காந்தியடிகளின் யாழ்ப்பாண விஜயத்தின்போது அவர் வந்த புகையிரதம் அநுராதபுரத்தில் நிறுத்தப்பட்டு கிழக்கிலங்கை மக்களால் அவருக்கு வழங்கப்பட்ட வந்தனோபசாரம் இங்கு குறிப்பிட்டாக வேண்டியது. அதன்போது திருகோணமலை மக்கள் சார்பில் வாழ்த்துப்பா ஒன்று பாடிக்கொடுக்கப்பட்டது என்பதையும், அந்தப் பாவை இயற்றியவர்

ஏ. பெரியதம்பிப்பிள்ளை என்பதையும் அறிய முடிகிறது. அந்த நிகழ்ச்சியை ஏ. பெரியதம்பிப்பிள்ளை இவ்வாறு விவரிக்கிறார்:

“வரவேற்புச்சபை அதிகாலையிலேயே அனூராதபுரம் புகையிரத நிலையத்தை அடைந்துவிட்டது. நிலைய அதிபரின் அனுமதியுடனும் அன்பர்களின் ஆதரவுடனும் நிலைய முன்றிலில் இயற்கை அழகு மிளிர் அலங்கார மேடை அமைக்கப்பட்டது. ஆடம்பரமற்ற முறையில் சுற்றிவரச் சோடிப்பும் செய்யப்பட்டது.

நேரம் ஆக ஆகச் சனசமுத்திரம் அலை அலையாகக் கூடிவிட்டது. சரியான நேரம் வந்ததும் கை காட்டியின் பச்சை விளக்கு மகாத்துமாவின் வருகையை எல்லார்க்கும் அறிவித்தது. ஓசை ஒலி எல்லாம் அடங்கிவிட்டது. ஆர்வம் பெருக்கெடுக்கிறது. புகையிரதம் வந்து நின்றதும் “வந்தே மாதரம்! மகாத்மாவுக்கு ஜே!” என்னும் கோஷங்கள் வாணைப் பிளந்தன.

மகாத்மாஜீ புகையிரதத்தை விட்டு இறங்கவில்லை. வெளியே தலையை நீட்டிப் புன்னகை செய்து கைகாப்பி எல்லார்க்கும் வணக்கம் செலுத்தினார். வரவேற்புச் சபையினர் அனுமதியுடன் உள்ளே சென்று மகாத்துமாவுக்கும் கஸ்தூரி தாய்க்கும் முதல் வணக்கம் செலுத்தி விட்டு மகாதேவ தேசாய், இராஜ கோபாலாச்சாரியார் முதலிய பிரமுகர்களுக்கும், பரிவாரங்களுக்கும் முறையே அஞ்சலி செலுத்தி முடிந்ததும், நான் வரவேற்புப் பத்திரத்தை ஆங்கில மொழிபெயர்ப்புடன் மகாத்மாவுக்குச் சமர்ப்பித்து அஞ்சலி செலுத்தி நின்றேன். அச்சிட்ட பிரதிகள் எல்லார்க்கும் வழங்கப் பெற்றன.”<sup>15</sup>

இந்திய விடுதலைக்காகக் காந்தியடிகளோடு இணைந்து போராடியவரும் சுதந்திர இந்தியாவின் முதலாவது பிரதம மந்திரியாய் விளங்கியவருமான ஜவகர்லால் நேருவும் புகையிரத மார்க்கமாகவே



1931இல் யாழ்ப்பாணம் வந்தார். அங்கு தமக்கு அளிக்கப்பட்ட வரவேற்புக் குறித்து நேரு தனது சகோதரி கிருஷ்ணா நேரு ஹுத்தீசிங் என்பவருக்கு எழுதிய கடிதத்தில் பின்வருமாறு விவரித்தார்:

“வடமுனையிலிருந்த யாழ்ப்பாணத்துக்கு நாம் புகையிரதம் மூலம் சென்றோம். அங்கு பிரமாண்டமான வரவேற்பு அளிக்கப்பட்டது. யாழ்ப்பாணம் தமிழினதும் மிக ஆக்ரோசமான இளைஞர் குழுக்களினதும் மையமாக விளங்குகின்றது. அங்கே எங்களுக்கு நிறைய கருமங்கள் செய்யவிருந்தன. அயல் பிரதேசங்கள் எங்கும் மோட்டார் வாகனத்தில் சுற்றித் திரிந்து, கடலில் குளித்து இந்தியாவை நோக்கி நீந்தினோம். இந்தியா 16 மைல் தொலைவிலேயே உள்ளது.”<sup>16</sup>

மேற்படி மேற்கோளின்படி நேருவின் உள்ளூர்ப் பிரயாணங்கள் மோட்டார் வண்டி மூலமாகவே இடம்பெற்றது என்பது அவதானிக்கத்தக்கது.

இந்திய தேசியவாதியும், மகாகவியும், தன் ‘கீதாஞ்சலி’ நூலுக்காக நோபல் பரிசு பெற்றவரும், பல்துறை ஆற்றலாலும் செயற்பாடுகளாலும் உலகளாவிய நிலையில் உயர் மதிப்பினைப் பெற்றவருமான இரவீந்திரநாத் தாகூரின் யாழ்ப்பாண விஜயமும் புகையிரதம் மூலமே 11.06.1934இல் இடம்பெற்றது.

தாகூரின் வருகை தமிழ் மக்களிடையே குறிப்பாகக் கல்விமாண்களிடையே பெரும் ஏக்கத்தை – எதிர்பார்ப்பை ஏற்படுத்தியிருந்தது. அவர் எப்படி வரவேற்கப்படுவார் என்ற கற்பனைப் பாங்கான எண்ணத்தைக்கூட அக்காலப் பத்திரிகை ஒன்றில் காணமுடிந்தது. அந்தக் கற்பனையிலும் யாழ்ப்பாணப் புகையிரத மேடையும் அந்த மேடையில் ஏழு வருடங்களுக்குமுன் காந்தியடிகளுக்கு வழங்கப்பட்ட மகத்தான வரவேற்பும் இடங்கொள்ளத் தவறவில்லை. அத்த எதிர்பார்ப்பினை வெளிப்படுத்தி நிற்கும் அந்தச் செய்தி இவ்வாறு அமைந்தது:

“11ஆம் திகதி கொழும்பு புகையிரத நிலையத்திலிருந்து தபால் புகையிரதத்தில் யாழ்ப்பாணம் நோக்கிப் புறப்படுவார். இதன்போது இந்தியாவினதும் உலகத்தினதும் அதி உன்னதமான, உயிர்வாழும் கவியை நேரில் காணும் வாய்ப்பினை யாழ்ப்பாணத்து மக்கள் முதல் தடவையாகத் தமது வாழ்நாளில் பெறுவார்கள். யாழ்ப்பாணப் புகையிரத மேடையில் பலர் திரளும்போது, ஏழு வருடங்களுக்கு முன்னர் இதே இடத்தில் குழுமியதை, புகையிரதம் நின்றபோது அந்த கபில நிற மனிதர் தனது ஆசனத்திலிருந்து எழுந்து பொதுப் பார்வைக்கு வந்ததை, மகாத்மா காந்தியின் காட்சியால் அந்த இடத்தில் கரைபுரண்டோடிய உற்சாகத்தை நினைவு கூர்வார்கள். இதையொத்த உற்சாகம், உயர்ந்த உருவமும் பனி போன்ற தாடியும் தீட்சண்யமான கண்களும் கொண்டவரைக் காணும்போதும் கரைபுரண்டோடக் கூடும்.”<sup>17</sup>

தாசுரின் யாழ்ப்பாண வருகை மேற்குறித்த பத்திரிகை எதிர்பார்த்தபடியும் யாழ்ப்பாணப் புகையிரத நிலையத்துக்குப் பொலிவு சேர்ப்பதாயும் அமைந்தது என்பதை மற்றொரு பத்திரிகை உறுதிப்படுத்துகிறது:

“உலகம் போற்றும் உத்தமப் பெரியாரும் வங்கக் கவியுமான டாக்டர் ரவீந்திரநாத் தாசுர் அவர்களும் அவர் மாணவர்களும் சென்ற 11.06.1934 திங்கட்கிழமை காலையில் புகையிரத மார்க்கமாக யாழ்ப்பாணம் வந்து சேர்ந்தனர். யாழ்ப்பாணப் புகையிரத ஸ்தானத்தில் பெருந்தொகையான சனங்கள் பெரியார் வருகையை எதிர்நோக்கி நின்றனர். நகரசபையார் செய்திருந்த ஒழுங்கின்படி, புகையிரத ஸ்தான மேடையில் ஆசனங்கள் போடப்பட்டு அலங்கரிக்கப்பட்ட இடத்தில் கவியரசரை வரவேற்று உபசரணைச் சபைத் தலைவர் டாக்டர் ஐசக் தம்பையா அவர்கள் மாலை சூட்டினார். நகர சங்கத் தலைவர் வரவேற்புப் பத்திரம் வாசித்துக் கொடுத்தபின்

கவியரசர் அவர்கள் மாகாணத் தலைவரின் மாளிகைக்கு அழைத்துச் செல்லப்பட்டார்.”<sup>18</sup>

பிரமுகர்களின் விஜயங்கள் மாத்திரம் அல்ல, இறுதிப் பயணங்களும் புகையிரதம் மூலமாக நிகழ்ந்துள்ளது. அவற்றுள் குறிப்பிட்டுச் சொல்ல வேண்டியது சுவாமி விபுலாநந்தருடையது. அது 1947ஆம் ஆண்டு ஜூலை மாதம் நிகழ்ந்தது. சுகவீனமான நிலையில் கொழும்பில் சிகிச்சை பெற்றுவந்த சுவாமிகள் வைத்தியசாலையிலேயே காலமானார். அவருடைய திருவுடலை மட்டக்களப்புக் கல்லடியில், அவர் உருவாக்கிய சிவாநந்த வித்தியாசாலைக்கு அருகிலே சமாதரிநிலைப்படுத்த முடிவானபோது, அதனைப் புகையிரத மார்க்கமாக மட்டக்களப்புக்கு எடுத்துச் சென்றனர். பூதவுடலோடு கூடச் சென்றவர்கள் பாராளுமன்ற உறுப்பினர் இராஜவரோதயம் அவர்களும் பேராசிரியர் க. கணபதிப்பிள்ளை அவர்களும் ஆவர். சுவாமியின் திருவுடலைத் தாங்கிவந்த புகையிரதத்தை எதிர்பார்த்தபடி மட்டக்களப்புப் புகையிரத நிலையத்தில் பெருந்தொகை மக்கள் திரண்டு நின்றவாற்றை ‘ஈழகேசரி’ இவ்வாறு விவரித்தது:

“ஈழத்து ஞானக் கொழுந்தெனத் திகழ்ந்த விபுலாநந்த அடிகளாரின் திருவுடலைத் தரிசிப்பதற்காகத் திங்கட்கிழமை காலை மட்டக்களப்பு மக்கள் பல்லாயிரக் கணக்கிற் புகையிரத ஸ்தானத்தை நோக்கிச் சென்றனர்.... யாழ்ப்பாணத்திலும் கொழும்பிலும் உள்ள பல தமிழ்அன்பர்கள் தங்கள் குருவின் இறுதிச் சடங்கிற் பங்குபற்றுவதற்காக அங்கு குழுமியிருந்தனர்... மட்டக்களப்பு முன்னொருபோதும் இத்தகைய உணர்ச்சி மிகுந்த ஜனத்திரளைக் கண்டதில்லையென்றே கூறவேண்டும்.

கொழும்பிலுள்ள பிரத்தியேக வைத்தியசாலையொன்றில் 19.07.47 இரவு 1.10 க்கு சுவாமிகள் இறைவனடி எய்தினார்கள். அவர் பிறந்த இடமான மட்டக்களப்புக்கு அன்று மாலை வண்டியிற் சுவாமிகளது பூதவுடல் பிரயாணமாயிற்று. குறித்த நேரத்துக்கு இரண்டு மணி பிந்தி மறுநாட்காலை 10 மணிக்குப்

புகைவண்டி மட்டுநகர் நிலையத்துக்கு வந்துநின்றது. மண் தெரியாத பெருங்கூட்டங் காரணமாகச் சுவாமிகளின் திருவுடலைக் கீழே இறக்கி எடுத்தலே சிரமமாயிருந்தது.....”<sup>19</sup>

புகையிரத சேவை இல்லாதிருந்திருக்குமானால், எங்கேனும் ஒரு பகுதியில் இறந்த ஒருவரின் உடலைத் தூரப் பிரதேசம் ஒன்றுக்குக் கொண்டு சென்று இறுதிக் கிரியைகளைச் செய்வதென்பது அந்தக் காலப்பகுதியைப் பொறுத்தவரையில் கனவிலேனும் சாத்தியப் பட்டிருக்கும் என்பது ஐயத்துக்கு உரியதே.

நெடிதுயர்ந்த மலைகளையும் மரங்கள் அடர்ந்த காடுகளையும் மேடுகளையும் பள்ளங்களையும் வெட்டிச் செம்மைப்படுத்தியும், குறுக்கறுத்தோடும் காட்டாறுகளுக்கும் பள்ளத்தாக்குகளுக்கும் மேலாகப் பாலங்களைக் கட்டியும், பாறைகளை உடைத்துக் குறுணிக் கற்களாக்கிப் பரவியும் அவற்றின்மேல் பாரிய இரும்புத் தண்டவாளங்களை அடுக்கியும் தொழில் புரிந்த ஏழைத் தொழிலாளர்களின் கடின உழைப்பின் பெறுபேறாகவே இந்தப் புகையிரதப் பாதைகளும் அவற்றின் மேலான போக்குவரத்துச் சேவைகளும் சாத்தியமாகின. இந்தக் கூலித் தொழிலாளர்களில் கணிசமானவர்கள், இந்தியாவிலிருந்து தருவிக்கப்பட்ட தமிழர்களே. அவர்களின் அடுத்த அடுத்த தலைமுறையினர் கோப்பித் தோட்டங்களுக்காகவும் பின் தேயிலைத் தோட்டங்களுக்காகவும் கூலிகளாகக் கொண்டு வரப்பட்டார்கள்.

பெருந்தோட்டக் கூலித் தொழிலாளர்களாக இந்தியாவிலிருந்து வந்தவர்கள் தனுஸ்கோடி முதலான துறைமுகங்களிலிருந்து வள்ளங்கள் மூலம் மன்னாரை அடைந்து, அங்கிருந்து காட்டுப் பாதைகள் ஊடாக மாத்தளைக்கும், அப்பால் கண்டிக்கும் அதற்கு மேலேயும் நடந்தே சென்று சேர்ந்தார்கள். கொழும்புக்கும் கண்டிக்கும் இடையிலான புகையிரத சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்ட பின், இப்படியான உயிராபத்தும் காலவிரயமும் மிக்க வழியைத் தவிர்த்துக் கொள்வதற்காகத் தொழிலாளர்களைத் தமிழ்நாட்டுத் துறைமுகங்களிலிருந்து நீராவி இயந்திரப் படகுகள் வழியாகக் கொழும்புத் துறைமுகத்துக்குக் கூட்டிவந்து, அங்கிருந்து புகையிரத மார்க்கமாகக்

கண்டிக்கு அழைத்துச் செல்லலாம் என்று திட்டம் தீட்டப்பட்டது. ஆனால், கூலித் தொழிலாளர்கள் புகையிரதம் மூலம் பயணிக்காது பழைய படியான காட்டுவழி நடை பயணத்தையே மேற்கொண்டார்கள். ஏனெனில், போக்குவரத்துச் செலவு கூலித் தொழிலாளர் தலையிலேயே சுமத்தப்பட்டது. அதையேனும் வழங்குவதற்குப் பெருந்தோட்ட நிருவாகம் முன்வரவில்லை.

“கூலித் தொழிலாளர்களின் இந்த நடத்தையால் ஆச்சரியப்பட்ட அரசாங்கம் இது தொடர்பில் ஆராய்ந்து அறிக்கை சமர்ப்பிக்க குழு ஒன்றையும் நியமித்தது. அவர்களின் கண்டுபிடிப்பின்படி, சில சதங்களை மிச்சப்படுத்தவே அவர்கள் அப்படிச் செய்கிறார்கள் என்பது தெரிய வந்தது. அக்காலத்தில் கொழும்பிலிருந்து ரயிலில் கண்டிக்குச் செல்ல 75 சதம் கட்டணமாக அறவிடப்பட்டதுடன், 4 மணி நேரம் பயணிக்க வேண்டியிருந்தது. மறுபுறத்தில், நடந்து செல்வதாயின் நான்கு நாட்களுக்கு நடக்க வேண்டியிருந்ததுடன், உணவுக்காக ஒரு நாளைக்கு ஒரு வேளைக்கு 16 சதம் செலவிடவேண்டியிருந்தது. அதன்படி நான்கு நாட்களுக்கான உணவுச் செலவு 64 சதம். எனவே, அவர்கள் 11 சதத்தைச் சேமிக்கிறார்கள். அவர்கள் இந்த நான்கு நாட்களும் வேலை செய்தால் 11 சதத்தைவிட அதிகம் உழைக்கலாம் என்று கருதுகிறார்கள் இல்லை.

மொத்தத் தொழிலாளர்களில் எட்டு சதவீதத்தினர் மாத்திரமே ரயில் சேவையைப் பயன்படுத்துகிறார்கள். ரயில் சேவையைப் பயன்படுத்துவதால் பண ரீதியான நன்மை உண்டு என்பதை அவர்களால் விளங்கிக்கொள்ள முடியவில்லை என்று அவ்வறிக்கையில் தெரிவிக்கப்பட்டிருந்தது.”<sup>20</sup>

புகையிரத சேவையைப் பயன்படுத்துவதால் பொருளாதார ரீதியான நன்மை உண்டு என்பதைக் கூலித் தொழிலாளர்களால் விளங்க முடியாது போனது போலவே, மேல் மட்டத்தில் இருப்பவர்களால் அடிமட்ட மக்களின் மனநிலையையும் புரிந்துகொள்ள முடியவில்லை.

தொடக்கத்தில் இலங்கைப் புகையிரதப் பாதை நிர்மாணிப்பில் அடிமட்டத் தொழிலாளர்களாக அமைந்தவர்கள் இந்திய நாட்டின் ஏழைத் தமிழ்த் தொழிலாளர்களே என்று கண்டோம். இலங்கையில் மாத்திரம் அல்ல, காலனிய ஆட்சி நிலவிய நாடுகள் பலவற்றிலும் புகையிரதப் பாதை நிர்மாணத்தில் உயிரைக் கொடுத்துப் பணியாற்றியவர்கள் பெரும்பாலும் தமிழர்களே. அந்த வகையில் பெரியதொரு வரலாற்றுத் துயரினை உலகின் தென்கிழக்குப் பகுதியிலே ஏழைப் பரதேசிகளான கூலித் தமிழ்ச் சமூகம் அனுபவித்தது.

இருபதாம் நூற்றாண்டின் நாலாம் தசாப்தத்தின் முடிவில் இரண்டாம் உலகப்போர் ஆரம்பித்தது. பாசிச நாடுகளின் கை ஓங்கியது. பிரித்தானியாவும் அதன் நட்பு நாடுகளும் பெரும் இழப்புகளைச் சந்தித்தன. ஆசியக் கண்டத்தில் தாய்லாந்து, மலேசியா, சிங்கப்பூர் ஆகிய நாடுகளைக் கைப்பற்றிய ஜப்பான் ஈற்றில் பர்மாவையும் கைப்பற்றியது. அதன் அடுத்த இலக்கு இந்தியாவாக அமைந்த நிலையில் அதற்கான படைகளை தரைமார்க்கமாகக் கொண்டு வருவதே இலகுவானது என உணர்ந்த ஜப்பான், சயாமிலிருந்து (தாய்லாந்து) பர்மா (மியன்மார்) வரை புகையிரதப் பாதை ஒன்றை அமைக்கத் திட்டமிட்டது. இந்தப் பாதை ஏற்கனவே ஆங்கிலேயர்களால் திட்டமிட்டு ஆரம்பிக்கப்பட்டு, கடினமானது என்று கண்டு கைவிடப்பட்டிருந்தது. ஜப்பான், தன்வசம் கைதிகளாக இருந்த ஆயிரக்கணக்கான ஆங்கிலேய படைவீரர்களைக் கொண்டு அந்த வேலையை ஆரம்பித்தது. ஆயினும், அவர்கள் தொழில்நுட்ப வேலைகளுக்கே அதிகம் பயன்படுத்தப்பட்டனர். அத்தோடு, அந்த வேலைக்கு இலட்சக்கணக்கான தொழிலாளர்கள் தேவைப்பட்டனர். இத்தகைய நிலையில் ஜப்பான், தான் கைப்பற்றியிருந்த மலேசியா, சிங்கப்பூர் ஆகிய நாடுகளில் கூலித் தொழிலாளர்களாக வாழ்ந்த இலட்சக்கணக்கான தமிழர்களை ஏமாற்றி அவர்களது விருப்பத்தோடும், பின் பலாத்காரமாகவும் சயாமுக்குக் கொண்டு சென்று மிகக் கடினமான வேலைகளில் ஈடுபடுத்தியது. அமைக்கப்படும் புகையிரதப் பாதை ஓரமாக, வேலை செய்வோருக்கான முகாம்கள் அமைக்கப்பட்டன சற்றுத் தொலைவான இடங்களில் வேலையின்போது இறந்தவர்களின் பிணங்களைப்

போட்டுப் புதைப்பதற்கான கிடங்குகள் அமைக்கப்பட்டன. இலட்சக்கணக்கான உயிர்களின் - குறிப்பாகத் தமிழர்களின் - இழப்புக்குக் காரணமான அந்த ரயில் பாதை அமைப்பு வேலை, 'சயாம் மரண ரயில்' என்றே வரலாற்றில் பதிவாகியது. அந்த அவலம் மண்டிய வரலாறு இலக்கியமாகவும் பதிவாகியுள்ளது. மலேசியாவைச் சேர்ந்த கோவை சண்முகம் வரலாற்று நாவலாக எழுதிய அந்தப் படைப்புக்கும் பெயர் 'சயாம் மரண ரயில்' என்பதே.<sup>21</sup>

இந்த நாவல் பற்றிப் பேசும்போது நினைவுக்கு வரக்கூடிய மற்றொரு படைப்பு, இலங்கை மலையக மக்களின் துயரத்தைச் சமந்த 'ஓப்பாரிக் கோச்சி' என்னும் சிறுகதை.<sup>22</sup> அது புகையிரதப் பாதை அமைப்போடு தொடர்புபட்ட அவலங்களின் வெளிப்பாடாக அமைந்தது அல்ல. கோப்பி, தேயிலை முதலான பெருந்தோட்டப் பயிர்ச்செய்கைக்காக, இந்தியாவில் இருந்து கூலித் தொழிலாளர்களாக இலங்கைக்கு அழைத்து வரப்பட்டு, நூற்றாண்டுக்கு மேலாக இந்த மண்ணிலே தம் சந்ததியையும் உறவுகளையும் விருத்தி செய்து வாழ்ந்த அந்த மக்களில் ஒரு சாரார் - இலட்சக்கணக்கானவர்கள் - 1960களில் இந்திய இலங்கை அரசுகள் செய்துகொண்ட உடன்படிக்கையின்படி பலவந்தமாக நாடு கடத்தப்பட்டபோது, தாம் வாழ்ந்த பூமியையும் தம் உறவுகளையும் பழகிய நண்பர்களையும் விட்டுப் பிரியும் அவல உணர்வை வெளிப்படுத்துவது. அச்சிறுகதை மு. சிவலிங்கம் எழுதியது. அதற்கு 'ஓப்பாரிக் கோச்சி' என்ற பெயர் எவ்வகையில் அமைந்தது என்பது சிந்திக்கத்தக்கது.

பலவந்தமாக நாடு கடத்தப்பட்ட அந்த மக்கள், அவர்கள் வாழ்ந்த தோட்டங்களுக்கு அண்மையில் உள்ள புகையிரத நிலையங்களுக்குச் சென்று அங்கிருந்து புகைவண்டி மூலம் மன்னார் சென்று, மன்னாரிலிருந்து கடல் மார்க்கமாக இந்தியாவுக்குச் சென்றார்கள். புகையிரத நிலையங்களில் தங்களை வழியனுப்ப வந்த தங்கள் உறவுகளிடம் விடைபெறும் நிலையில், கட்டுப்படுத்த முடியாது வெளிப்பட்ட அவர்களது துயரம் பேரழகையாக - ஓப்பாரியாகவே வெளிப்பட்டது. கேட்பவர் உள்ளத்தை நொருக்கவல்ல அந்த

அழகையை, ஒப்பாரியை ஏற்படுத்திய அந்தப் புகையிரதங்களுக்கு அழகைக் கோச்சி அல்லது ஒப்பாரிக் கோச்சி என்ற காரணப் பெயரும் நிலைத்துவிட்டது.

அந்தக் காலத்தில் இலங்கை - இந்தியாவுக்கு இடையிலான போக்குவரத்து பெரும்பாலும் மன்னார், தனுஸ்கோடி என்பவற்றுக்கு இடையிலான கடலை கப்பல் மூலம் கடந்தே மேற்கொள்ளப்பட்டது. கொழும்பில் பெறப்படும் பிரயாண அனுமதிச் சீட்டு மூலமே இந்தியாவின் எந்தக் கோடிக்கும் புகையிரதத்தில் பயணம் செய்யத்தக்க நிலை பிரித்தானியர் ஆட்சிக் காலத்தில் இருந்தது என்பதும் இங்கு மனங்கொள்ளத்தக்கது. நாம் முன்பு பார்த்த 'தூமரத நாடகம்' வடபகுதிக்கான புகையிரத சேவை ஆரம்பிக்கப்பட்டால் ஏற்படக்கூடிய நன்மைகளை எடுத்துரைத்தபோது 'இந்தியாவுடன் நாங்கள் இணைக்கப்படுவதற்கு இந்த றெயில் மிகு உபாயம்' என்று கூறியமை இங்கு மனங்கொள்ளத்தக்கது. தமிழ் நாட்டையும் இலங்கையையும் சார்ந்த பிரமுகர்கள் பலர், இந்த வழியால் தாங்கள் மேற்கொண்ட பயணத்தின் அனுபவங்களைக் கட்டுரைகளிலும் நூல்களிலும் விரிவாக வெளிப்படுத்தியுள்ளமையும் குறிப்பிடத்தக்கது.

புகையிரதத் துறைசார் அடிமட்டத் தொழில்களில் ஈடுபட்ட ஒரு பகுதித் தமிழ்ச் சமூகம் பட்ட சொல்லொணாத் துன்பங்கள் பற்றி மேலே நோக்கப்பட்டது. அத்துறைசார் உயர்மட்டத் தொழில்களில் தமிழர் எத்தகைய நிலைகளில் இருந்தார்கள் என்பதையும் நோக்குதல் நன்று.

தென்னிந்தியத் தமிழ்த் தொழிலாளர்கள் சயாம் புகையிரதப் பாதை அமைப்பில் அடிமட்டத் தொழிலாளர்களாக ஈடுபடுத்தப்பட்டது போலவே, மற்றொரு தென்கிழக்காசிய நாடான மலேசியாவிலும் அவ்வாறான தொழில்களில் ஈடுபடுத்தப்பட்டார்கள். அங்கே பாதை அமைப்பு வேலைகள் முடிவுக்கு வந்து புகையிரத சேவை ஆரம்பிக்கப்படும் நிலையில், புகையிரத நிலைய அதிபர், எழுதுவினைஞர் முதலான இடைநிலைத் தொழில்களுக்கு ஆங்கிலம் கற்றவர்கள் பெருமளவில் தேவைப்பட்டார்கள். அதற்குக்



கல்வியில் உயர்நிலையில் இருந்த பெருமளவிலான இலங்கைத் தமிழர்கள் உள்வாங்கப்பட்டமை குறிப்பிடப்பட வேண்டியது.

“1867ஆம் ஆண்டிலிருந்தே இலங்கை அரசிடம் இருந்து, பிரித்தானிய மலாய அரசாங்கம் தனது நிர்வாகத்தைக் கொண்டு நடத்துவதற்குப் போதிய அனுபவம் உள்ள அலுவலரைத் தந்துதவுமாறு வேண்டுகோள் விடுத்திருந்தது. மலாய அரசாங்கம் விடுத்த அழைப்பையும் ஊக்குவிப்பையும் ஏற்றுப் பெருமளவினராக இலங்கையில் இடைநிலைப் பதவிகளிலிருந்த அலுவலர் - பெருமளவிற்கு யாழ்ப்பாணத் தமிழர் - பெருந்தெருக்கள், நில அளவை, எழுதுவினைஞர் சேவை, மற்றும் வைத்தியத்துறை போன்றவற்றில் பதவிகளைப் பெற்றுக்கொண்டனர். ஏறத்தாழ 25 வருடங்களுக்கு முன்பாக இடைநிலைத் தரத்திலான அரச அலுவலரில் 50 வீதத்திற்கு மேற்பட்டோர், பொது எழுதுவினைஞர் சேவை, புகையிரத சேவை, தபால் தந்திப் பகுதி, மருத்துவ சுகாதாரப் பகுதி, பொது வேலைப் பகுதி என்பவற்றில் அரச அலுவலராக இருந்தோர் இலங்கைத் தமிழராகவே காணப்பட்டனர். இவர்கள் தங்கள் வேலைத் திறனாலும், நம்பிக்கையினாலும் நல்ல பெயரைச் சம்பாதித்துக் கொண்டனர். இத்தகைமைகள் அனைத்தும் அரச அலுவலகங்களிலும் அவர்களுக்கு நல்ல பெயரையும், அந்தஸ்தையும் பெற்றுக்கொடுத்தன. காலத்துக்குக் காலம் புகையிரதப் பகுதியின் பொது முகாமையாளர் வேலைக்கு அலுவலரைச் சேர்க்கும்போது மேலும் மேலும் இலங்கைத் தமிழரையே சேர்த்துக் கொண்டனர். ஐக்கிய மலாய அரசின் பல புகையிரத நிலையங்களில் அனேகமாக எல்லாப் புகையிரத நிலைய அதிபர்களாக அல்லது எழுதுவினைஞர்களாக, தலைமை நிலையத்தில் பெருமளவிலான எழுதுவினைஞர்களாக, புகையிரதப் பகுதித் தொழிற்சாலைகளில் ஊழியர்களாக இலங்கைத் தமிழர்களே காணப்பட்டனர். 12000 மொத்த ஊழியர்களைக் கொண்ட

புகையிரதப் பகுதியில் 50 – 60 வீதத்துக்கு இடைப்பட்டவராக இலங்கைத் தமிழர் விளங்குகின்றனர் என அறிகிறோம்.”<sup>23</sup>

அக்காலத்து (1938) புள்ளிவிபரப் பட்டியல் ஒன்று, மலேசியப் புகையிரதத் துறையில் தமிழர் மிக அதிக அளவில் இருந்தார்கள் என்பதற்கு ஆதாரமாய் அமைகிறது. அதன்படி அத்துறையில் சீனர் 302 பேர், மலாயர் 485 பேர், தமிழர் 1277 பேர், ஏனையோர் 263 பேர் என்று அறியமுடிகிறது. அக்காலத்தில் மலாய புகையிரத சேவையில் இலங்கைத் தமிழர் இவ்வளவு தொகையில் இடம்பெற்றதற்கான காரணத்தை ஐக்கிய மலாய் அரசில் பிரதம செயலாளராக இருந்த சேர் ஜோர்ஜ் மக்ஸ்வெல் 1931இல் எழுதிய கடிதம் ஒன்றில் கண்டுகொள்ள முடிகிறது:

“பிரித்தானிய பாதுகாப்பின்கீழ் மலாய அரசுகள் கொண்டு வரப்பட்ட முதல் 25 வருட காலப்பகுதியில், கற்ற மிகச் சில சீனரும், கற்காத அனேக மலாய் மக்களுமே காணப்பட்டனர். அதனால் அரச சேவை நியமனங்களில் மலாயரை அமர்த்த முடியாதிருந்தது. இத்தகைய நியமனங்கள் இல்லாது அரச நிர்வாகத்தை நடத்த முடியாதிருந்தது. உண்மையில் அரச தன் நிர்வாகத்தைக் கொண்டு நடத்த யாழ்ப்பாணத்தவரையே நம்பியிருந்தது. அந்த ஆரம்ப நாட்களில் யாழ்ப்பாணத்தில் இருந்து இங்கு வருவது மிகத் துணிச்சலான விடயமாக இருந்தது என்பதை வற்புறுத்திச் சொல்ல வேண்டும். இங்கு வந்ததும் முற்றிலும் அந்நியமான நாட்டில் பெருங்காடுகளின் நடுவில் புகையிரதப் பாதை, மற்றும் வீதிகளை அமைக்கும் வேலைகளில் ஈடுபட வேண்டியிருந்தது. இந்த வேலைகளை இந்த நாட்டில் பிறந்து வளர்ந்தவர் ஏற்க மறுத்தனர். மலாய் அரசுகள் முழுவதிலுமே இந்த மனிதர்களது மரணப்படுக்கைகள் அந்த ஆரம்ப நாட்களில் மட்டுமல்ல இப்போதும் எமது காலத்திலும் இருக்கின்றன.”<sup>24</sup>

புகையிரதத் துறையைப் பொறுத்தவரையில் அடிநிலைத் தொழிலாளர்களான தமிழர்கள் போலவே, தொடக்கக்காலங்களில் இடைநிலைத் தொழில் பார்த்த தமிழர்களும் மரணப் படுக்கைகளிலேயே பணி புரிந்தார்கள் என்பதை இந்த மேற்கோள் உணர்த்தி நிற்கிறது.

இவ்வாறாகப் பலவகையிலும் பெரும் சிரமங்களுக்கு மத்தியில் புகையிரத சேவை உருவான போதிலும் வேறு எந்தப் போக்குவரத்துச் சாதனத்தை விடவும் சகல தரப்பு மக்கள் மத்தியிலும் அதிக கவர்ச்சி காட்டிய போக்குவரத்துச் சாதனமாக இன்றுவரை அதுவே விளங்குகிறது. அந்த உண்மையைச் சிறுவர் முதல் முதியோர் வரை, நாட்டுப்புற மக்கள் முதல் பெரும் பிரமுகர்வரை பெரும்பாலும் எல்லோரும் உணர்ந்துகொள்வர்.

தமிழ் இலக்கியப் பரப்பைப் பொறுத்தவரையில், பண்டைய காலங்களில் அதிகம் பேசப்பட்ட வாகனமாகத் தேர் அமையலாம் நவீன காலத்தைப் பொறுவத்தவரையில் அதிகம் பேசப்பட்ட வாகனம் புகையிரதமே. சிறுவர் இலக்கியங்கள் முதல் பெரிய பெரிய பிரமுகர்களின் பயண இலக்கியங்கள் வரையில் அதுவே அதிகம் பேசப்பட்டுள்ளது. நாட்டுப்புற மக்களது கவனத்தையும் அதிகம் ஈர்த்த வண்டி அதுவே. மாடு, குதிரை பூட்டி இழுத்த வண்டிகளையே கண்ட நாட்டுப்புற மக்களுக்குப் புகையிரதங்கள் அவை எனையும் இழுக்காமலே ஓடுவதும், ஒன்றன்பின் ஒன்றாகப் பல வண்டிகள் இழுப்பது ஓடுவதும் பெரும் சத்தமிட்டு ஓடுவதும் மலைமேடுகளில்கூட எந்தச் சிரமமும் இல்லாதபடி ஓடுவதுமெல்லாம் ஆச்சரியத்தை அளித்தன.

“ஆழ நீளம் உள்ள  
அறுபத்தடிப் பாலத்திலே  
மாடுகட்டி ஓடாமல் - வண்டி  
மாயமாய்ப் பறக்குதடி

ஆறு வண்டி நூறு சத்தம்  
அறுபத்தாறு ரெயிலு வண்டி  
ஏறுதடி நீலகிரி  
எவ்வளவு லேசாக...”<sup>25</sup>

மலைப்பாங்கான இடங்களிலே வளைந்து நெளிந்து செல்லும் புகையிரதப் பாதையில் இடையிடையே குகைகளை – சுரங்கங்களைப் புகையிரதம் ஊடறுத்துச் செல்வதும் அவ்வாறான வியப்பையே அவர்களுக்கு ஏற்படுத்தியது.

“கோச்சியும் பாதையம் கோணலும் மாணலும்  
குறுக்கே பொந்துகள் கூடாரமாம்  
வீச்சு வீச்சென்று சத்தங்கள் போடவே  
வேடிக்கை என்னடி தோழிப் பெண்ணே  
வேடிக்கை பார்க்காமல்  
தேயிலைக் காட்டிலே  
விட்டு இறங்கடி டேசனிலே”<sup>26</sup>

புகையிரதத்தின் இத்தகு இயல்புகள் நாட்டுப்புற மக்களை மாத்திரம் அன்றி நன்கு படித்த புலவர்களையும் வியப்படையவே செய்தன. இலங்கையின் வடக்குக் கிழக்குப் பகுதிகளில் அக்காலத்தில் வாழ்ந்த புலவர்களைப் பொறுத்தவரையில் மலைநாடும் மலைச் சாரல்களில் புகையிரதம் ஓடுவதும், இடையிடையே இருண்ட குகைகளை அவை ஊடறுத்துச் செல்வதும் முற்றிலும் புதிய அனுபவங்கள். பிரித்தானியர் ஆட்சி இலங்கையில் நிலைபெற்று, வீதி, போக்குவரத்து முதலியன விருத்தியுறும் வரையில் அவர்கள் அத்தகையவற்றை அனுபவித்திருக்க மாட்டார்கள். ஆகையால் அதுவரையில் அவர்களது படைப்புகளில் இடம்பெறாத புதிய அம்சங்கள் பல, முதன்முதலாக வெளிப்படத் தொடங்கின. உதாரணமாக சோமசுந்தரப் புலவரின் ‘இலங்கை வளம்’ என்ற கவிதையைக் குறிப்பிடலாம். அதில், இலங்கையின் மழை வளம் பற்றி விவரிக்க முற்பட்ட அவர், மழை பெய்வதற்குத் தயாரான மேகங்கள் வானில் இருண்டு திரண்டு உருண்டு தோற்றமளிப்பதை விவரிப்பதற்கு உவமைகள் சிலவற்றை அடுக்குகிறார். அந்தக் கவிதைப் பகுதி வருமாறு:

“கல்லாதவர் மனம்போல – அன்றிக்  
கடுகணைக் குகைவரு கணையிருள் போல

அல்லாது அழுக்காறு கொண்டோர் - மனம்  
ஆமெனவே இருண்டு அங்கு சூல்கொண்டே”<sup>27</sup>

மேகங்கள் கல்லாதவருடைய (அறிவற்றவருடைய) மனம் போல இருண்டது, அழுக்காறு கொண்டோருடைய மனம் போல இருண்டது என்னும் உவமைகள் இரண்டும் மரபு ரீதியானவை வழக்கத்தில் உள்ளவை. ஆனால், ‘கடுகணைக் குகைவரு கணையிருள் போல இருண்டது’ என்பது கடுகண்ணாவை மலை முகட்டில் உள்ள இருண்ட குகைக்கு ஊடாகப் புகையிரதத்தில் பயணம் செய்த புதிய அனுபவத்தால் உருவானது.

போக்குவரத்தில் விபத்துக்கள் எப்போதாவதுதான் ஏற்படுவதுண்டு. ஆனால், அவற்றால் ஏற்படும் சேதம் மிகப் பெரிதாகவே பெரும்பாலும் அமைந்து விடுகிறது. அத்தகைய விபத்துக்களும் புலவர்களைக் கவிதை படைக்கத் தூண்டியிருக்கிறது. அவ்வகையில் ‘இலங்கைப் புகையிரதப் பெருவிபத்து 1923’ என்ற தலைப்பில் புலவர்மணி ஏ. பெரியதம்பிப்பிள்ளை பாடியவற்றுள் சில பாக்கள் வருமாறு:

“பொன்னிலங்கை மன்னர் புகையிரதம் போயுடைந்து  
மன்னுயிர்கள் மாண்டு மடிந்த கதை - சொன்னிகழ்ச்சி  
மங்காத கீர்த்தனமாய் மண்ணுலகிற் பாடுவன்மா  
தங்க வினாயகன்தாள் சார்ந்து.

சீரிலங்கு தூந்துவிதைத் தேதியொரு பன்னிரண்டிற்  
போரிலங்கை மன்னர் புகையிரதம் - சீரியகாங்  
கேயன் துறைநீங்கி யேகுதற்கு நின்றதே  
சாயுந் தரமறிந்து தான்.

சில்லொடு வில்லும் வேறாய்ச் சேர்ந்திடு வெளிச்சம் வேறாய்  
நல்லபெட் டிகளநேகம் நாசமாய்ப் போனபோது  
அல்லிருள் மழைக்காலத்தில் அந்தகர் போலெல்லோரும்  
சொல்லலாம் வகையொன்றிற்றித் துன்புறு கின்றோமிங்கே.

நாட்டை யிழந்து நல்லசுற்றத் தானிழந்து

வீட்டை யிழந்து மிகுபொருளைத் தானிழந்து  
காட்டை யிழந்து குலப்பறவை யானவெந்தன்  
பாட்டை அறிந்து கண்ணாற் பாடும் பராபரனே.”<sup>28</sup>

புலவர்மணி ஏ. பெரியதம்பிப்பிள்ளையின் இந்தச் செய்யுள்களில் அரைவாய்மொழிப் பாடல்களின் தாக்கம் சற்றே உள்ளதுபோலப் புலப்படுகிறது. புலவர் தன்னுடைய பாடலை ‘கீர்த்தனம்’ என்று குறிப்பிடுவது அவதானிக்கத்தக்கது. புகையிரதம் தொடர்பில் நிகழ்ந்த விசேட சம்பவங்கள் அரைவாய்மொழிப் பாடல்களின் கவனத்தைப் பெற்றுள்ளன. அவ்வகையில் குறிப்பிடத்தக்கது ‘மடராஸ் ரெயில் கலகம்’ என்னும் தலைப்பிட்டு ‘இ.:து சூளை முனுசாமி முதலியாரால் எழுதப்பட்டு சென்னை சூளை தனலக்ஷ்மி நர்த்தனம் பிரஸிற் பதிப்பிக்கப்பட்டது” என்ற குறிப்போடு 1913-ஆம் ஆண்டில் 6 பைசா விலையில் வெளியிடப்பட்ட சிறு பிரசுரம். அது சற்று நீண்டது. அதன் தொடக்கப்பகுதி வருமாறு:

“இராகம்: நாதநாமக்கிரியை - ஆதிதாளம்  
பல்.

விந்தையைப் பாரீர் மடராஸ் ரெயில் கலகம்  
விளம்புவன் கேளீர்.

**அனுப.**

விந்தையென்றால் விந்தை உலகிற் காணாத விந்தை  
விளம்புவன் கேளீர்.

**சரணம்.**

ஆயிரத்துலாயிரத்தி பதின்முன்றா மாண்டாமே  
ஆனதோர் மே மாதம் யிருபத்தியே ழாமே  
சூழப் பெங்களுரில் நேர்ந்தக் கலகமாமே  
துலங்கும் போட்டர் பயிண்டர் யிவரால் வந்ததாமே  
.....”<sup>29</sup>

இவ்வாறு தொடங்கி குறித்த கலக சம்பவத்தை விவரிப்பதாக முடிகிறது இந்தப் பாடல். இவ்வாறே ‘இராயபுரம் ரெயில்வே ஸ்டேஷன் கும்பி’ என்ற பேரிலான அரைவாய்மொழிப் பாடல், வேறும் சில அத்தகைய பாடல்களோடு சேர்த்து ‘சென்னை திருவொற்றியூர் ஸ்ரீ ராமானுஜம்

அச்சுக்கூடத்தில் பதிப்பிக்கப் பெற்றது - 1925' என்ற குறிப்போடு வெளிவந்துள்ளது. அது,

“புகை பூண்டுயோடும் புகைவண்டி கும்மி  
வகையுடனே யான்பாட வரமருளும் - தேசந்தன்னிலே  
அதிசக்தி பாலகனே அன்புடனே யென்னாவில்  
நீதியுடனே காத்தருளும் நின்று.”<sup>30</sup>

என்னும் காப்போடு தொடங்கி, புகையிரதப் பாதை அமைத்தல், புகையிரதத்தின் அமைப்பு, அது இயங்கும் முறை, ஓடும் வகை முதலானவற்றை ஆச்சரியத்தொனி ததும்ப விவரிக்கின்றது.

நவீன கவிதையும் புகையிரதம் சார்ந்த வகையில் அமைந்துள்ளமையை அவதானிக்கலாம். புகையிரதம் தொடர்பான விவரிப்புகளை அதிகம் முன்வைத்த கவிஞராக ‘மஹாகவி’யைக் குறிப்பிடலாம்.

கவிதையிற் போலவே, தமிழ்ப் புனைகதைகளிலும் புகையிரதம் கணிசமான செல்வாக்குச் செலுத்தியுள்ளது. அதற்குச் சான்றாக ‘சயாம் மரண ரயில்’ என்ற நாவலும் ‘ஓப்பாரிக் கோச்சி’ என்ற சிறுகதையும் ஏலவே நோக்கப்பட்டன. அவ்வகையிலான புனைகதைகள் தமிழ் நாட்டிலும் இலங்கையிலும் பெருமளவில் எழுதப்பட்டுள்ளன. இலங்கை எழுத்தாளர்களில், எஸ். பொன்னுத்துரை, முத்துலிங்கம், சாந்தன், நவம் முதலியோர் அவ்வாறான புகையிரதப் பயணத்தையும் புகையிரதம் ஓடும் கிராமத்துப் பின்னணிகளையும் அடிப்படையாகக் கொண்டு தம் கதைகளை நகர்த்தியுள்ளனர். தமிழ்நாட்டில் அவ்வாறான கதைகளைக் கொண்டதாகத் ‘தமிழில் இரயில் கதைகள்’ என்ற ஒரு தொகுதிகூட வந்துள்ளது. சா. கந்தசாமி என்பவர் தொகுப்பாசிரியர்.

கலைப்படைப்புகள் என்று நோக்குவோமானால், தமிழ்ச் சினிமாக்களில் புகையிரதம் பெற்றுக்கொண்ட இடத்தையும் நோக்கலாம். அது தொடர்பில் ‘திரையில் ஓடிய ரயில்’ என்ற தலைப்பில் எஸ்.

ராமகிருஷ்ணன் கட்டுரை ஒன்றை எழுதியுள்ளார். புகையிரதத்தைப் பின்னணியாகக் கொண்ட பாடல் காட்சிகளையும் அவர் அக்கட்டுரையில் விவரித்துள்ளமை குறிப்பிடத்தக்கது. தமிழ்ச் சினிமாப் பாடல்கள் சில, புகையிரதம் ஓடும்போது எழும் 'கடகட' ஓசையை அடிப்படையாகக் கொண்டு மெட்டமைக்கப்பட்டிருப்பதும் அவதானிக்கத்தக்கது.

புகையிரதம் தொடர்பான கலை இலக்கிய ஆக்கங்கள் தொடர்பில் விரிவாக நோக்குவதற்கு இந்தச் சொற்பொழிவுக்கான கால அவகாசம் இடந்தரப் போவதில்லை. பிறிதொரு சந்தர்ப்பத்தில் அவை தனியாக நோக்குதற்கு உரியன.

இறுதியாகப் புகையிரதம் குறித்துத் தமிழில் வழங்கும் சொற்கள் தொடர்பிலான சில கருத்துக்களை முன்வைக்கும் அளவில் இந்த உரையை நிறைவுசெய்யலாம்.

எந்த மொழியிலும் அந்த மொழி பேசும் சமூகத்துக்குப் பரிச்சயமான பொருள்களுக்கே அவற்றைக் குறிப்பனவான சொற்கள் தோன்றும். பொருள் இல்லாமல் சொற்கள் தோன்றுவதில்லை. 'எல்லாச் சொல்லும் பொருள் குறித்தனவே' என்பார் தொல்காப்பியர்.

புகையிரதம் என்கிற பொருள் நவீன யுகத்தின் தொடக்கத்திலேயே தமிழ்ச் சூழலுக்கு அறிமுகமானது. அது அறிமுகமான தொடக்க காலத்தில் ஆங்கிலத்தின் வழி அறிமுகமான ரெயின், ரெயில் முதலான சொற்களே தமிழிலும் வழக்குக்கு வந்தன. தமிழ் மொழியின் இலக்கணம் றகரத்தை, மொழிமுதலாக ஏற்காத காரணத்தால் இரெயில், இரெயின் என்றவாறு இகரத்தை முன்னே அமைத்து (ராம என்ற சமஸ்கிருதச் சொல்லை இராமன் என்று வழங்குவது போல) வழங்கினார்கள். எவ்வாறாயினும், இரெயின், இரெயில் என்பன தமிழ் பேசும் மக்களால் அன்னியத்தன்மை வாய்ந்த சொற்களாகவே உணரப்பட்டனவாதல் வேண்டும். அந்த நிலையில் 'வண்டி' என்ற தமிழ்ச் சொல்லையும் இணைத்து 'இரெயில் வண்டி' எனக் குறிப்பிட்டார்கள்.



வேறொரு சாரார் அந்த வாகனத்தின் தன்மையைக் கருத்திற் கொண்டார்கள். மக்கள் வழக்கமாகப் பிரயாணம் செய்யும் வாகனங்கள் வண்டியென்றே குறிப்பிடப்பட்டு வந்தன. ஆனால், இந்த வண்டி அவற்றைப் போல் அல்லாது, புகைவிட்டுக் கொண்டு செல்வதைக் கண்ட தமிழர்கள் புகை என்ற அடைமொழியைக் கொடுத்து ‘புகை வண்டி’ என்றார்கள். சாதாரண மக்கள் அவ்வாறு பெயர் சூட்ட, சற்றே படித்தவர்கள், அந்த வாகனத்தின் தரத்தை உயர்த்தும் வகையில் ‘புகைரதம்’ அல்லது ‘புகையிரதம்’ என்றார்கள். புகையிரதம் என்ற வழக்கே இலங்கையின் தராதர வழக்கில் நிலைபெற்றுவிட்டது. ரகரம் மொழி முதலாகாது. ஆதலால் ‘ரதம்’ என்ற சமஸ்கிருதச் சொல் தமிழுக்கு வரும்போது ‘இரதம்’ என்றே வழங்கும் என்ற இலக்கண அறிவின் நிமித்தமே ‘புகையிரதம்’ என்று கூறமுற்பட்டார்கள் எனலாம். ஆனால், அது தவறான விளக்கத்தின் அடிப்படையில் வந்தது ரகரம் மொழி முதலில் வராது என்ற விதி தமிழில் இருத்தல் உண்மையே. ஆயினும், ரகரத்தை முதலாக உடைய சொல் ஒன்று கூட்டுப் பெயராக்கத்தின்போது முதலில் நில்லாது இரண்டாவதாகவோ அதற்கு அப்பாலோ நிற்கும்போது அச்சொல்லின் முதல் எழுத்து ‘மொழிமுதல்’ என்ற நிலையை இழந்துவிடுகிறது. உதாரணமாக ‘ராமாயணம்’ என்ற சமஸ்கிருதச் சொல்லின் முதல் எழுத்து ரகரம். அது தமிழ் மரபுக்கு ஏற்ப ‘இராமாயணம்’ என்றே வழங்குகிறது. ஆனால், கம்பன் என்ற பெயரும் இராமாயணம் என்ற பெயரும் இணைந்து புதியதொரு பெயராக - கூட்டுப்பெயராக ஆகும்போது ‘கம்பராமாயணம்’ என்றே வழங்கும் ‘கம்ப இராமாயணம்’ எனப்படுவதில்லை.

தமிழர்கள் மத்தியில் படித்தவர்களுள் கணிசமானவர்கள் அந்தக் காலத்தில் சமஸ்கிருத விசுவாசிகளாக விளங்கினார்கள். புகையென்ற தமிழ்ச் சொல்லை விடுத்து அதற்குப் பதிலாக புகை என்ற அதே பொருளைத் தருகின்ற ‘தூம’ என்ற சமஸ்கிருதச் சொல்லையும் ஏலவே தமிழில் நல்ல புழக்கத்தில் இருந்த ‘ரதம்’ என்ற சமஸ்கிருதச் சொல்லையும் இணைத்து ‘தூமரதம்’ என்ற கூட்டுப் பெயரை உருவாக்கினார்கள். ஆனால், காலம்

அச்சொல்லைத் தமிழ் வழக்கிலிருந்து புறந்தள்ளிவிட்டது. சிங்களத்தில் அச்சொல் அம்மொழியின் ஒலி மரபுக்கு ஏற்ப ‘தும்ரீம்’ என்று இன்றும் வழக்கில் உள்ளது. புகைவண்டிக்குத் தமிழில் சிலர் ‘தூமசகடம்’ என்றும் பெயர் வைத்திருக்கிறார்கள். சகடம் என்ற சமஸ்கிருதச் சொல்லுக்கு வண்டி என்று பொருள். அதுவும் முற்றாக வழக்கொழிந்து விட்டது.

புகையிரதம் இலங்கைத் தமிழில் அல்லாமல் தமிழ்நாட்டுத் தமிழில் சாதாரண புழக்கத்தில் இல்லை. அதுபோலவே புகையிரதம் குறித்து வழங்கும் அல்லது வழங்கிய மற்றொரு சொல் ‘கோச்சி’ என்பது. புகையிரதம் வருவதற்கு முன்பு நெடுந்தூரப் பயணங்களுக்கு உகந்ததாக இருந்த, ஓரளவு நவீனமான வாகனமாக விளங்கியது உழயஉா என்ற வாகனமே என்பது முன்பே குறிப்பிடப்பட்டது. புகையிரதம் அறிமுகமாகி, அது வழக்கற்றுப் போன நிலையில் புகையிரதம் கோச்சு / கோச்சி என்ற பெயரைப் பெறலாயிற்று. அதை மேலும் விளக்கமாகக் குறிப்பிட விரும்பியவர்கள் அதனுடைய இயல்பை விளக்கும் அடைமொழி ஒன்றைச் சேர்த்து ‘கரிக்கோச்சி’ என்றனர். நிலக்கரியை எரித்து நீராவியை உண்டாக்கி அதன் சக்தியில் ஓடிய வாகனம் ஆகையால் அப்பெயர் பெற்றது. நிலக்கரியும் அதை எரிப்பதால் உண்டாகும் புகையும் அந்தப் புகை படிந்த இயந்திரமும் எல்லாம் கரிமயமாய் (கருப்பு நிறமாய்) காணப்படுவதும் அதற்குக் காரணமாயிருந்திருக்கலாம். ஏனெனில், இலங்கையில் உள்ள தமிழ் பேசுவோர் மத்தியில் அதிக கருமை நிறம் கொண்டவர்களை ‘கரிக்கோச்சி’ என்று சுட்டும் வழக்கம் உள்ளது. கோச்சி என்ற சொல் முன்பு யாழ்ப்பாணத்தவர் மத்தியில் புழக்கத்தில் இருந்தது இன்று இருப்பதாகத் தெரியவில்லை. எனினும், மலையகத் தமிழர் மத்தியிலும் சிங்கள சமூகத்திலும் அது இன்றும் புழக்கத்தில் உள்ளது. புலவர்மணி ஏ. பெரியதம்பிப்பிள்ளையின் கருத்துப்படி மட்டக்களப்பில் ஒரு காலத்திலும் கோச்சி என்ற சொல் புகையிரதத்தைக் குறிப்பதற்கு வழங்கவில்லை.<sup>31</sup> நிலக்கரியால் தீ மூட்டி ஓட்டும் வண்டியாதலால் மலையாளத்தில் புகையிரதத்தை ‘தீ வண்டி’ என்று வழங்குவதும் இங்கு குறிப்பிடத்தக்கது.

மிக அண்மைக் காலமாகத் தமிழ்ச் சூழலில் புகையிரதத்தைக் குறிப்பதாக 'தொடர் வண்டி' என்ற தூய தமிழ்ச் சொல் புழக்கத்துக்கு வந்துள்ளது. அச்சொல் வசயடை என்ற சொல்லின் மூலப்பொருளை – தொடராக வண்டிகளை இழுத்துச் செல்வது என்னும் பொருளை அனுசரித்து உருவாக்கப்பட்ட கலைச்சொல். எவ்வாறாயினும், இலங்கைத் தமிழரின் எழுத்துத் தமிழில் 'புகையிரதமே' இன்றுவரை இடம்பிடித்துக் கொண்டது.

நிறைவாக, புகையிரதத்தின் அறிமுகத்தால் தமிழில் உருவான மரபுத்தொடர் ஒன்றையும் கவனத்தில் எடுப்பது நல்லது. இடையிலே தோன்றி, தொடராது, இடையிலேயே விட்டுப்போகும் தொடர்பைக் குறிப்பதற்கு வழங்கும் 'ரயில் சினேகம்' என்ற தொடரே அது.

## அடிக்குறிப்புகள்

1. ஆர்தர் எஸ். கிரிகர் (2012) *அறிவியல் வரலாறு*, முகம், கோவை, ப.12
2. Wesleyan Mission Report, Trincomalee, 25<sup>th</sup> March 1856 (மேற்கோள்) முருகர் குணசிங்கம் (2003), *இலங்கை தமிழ் தேசியவாதம் - அதன் ஆரம்ப தோற்றம் பற்றியதோர் ஆய்வு*, எம்.வி.வெளியீடு, தென்னாசியவியல் மையம், சிட்னி, ப.235
3. ஏ.பெரியதம்பிப்பிள்ளை (2015) *உள்ளதும் நல்லதும்* (இரண்டாம் பதிப்பு), புலவர்மணி பெரியதம்பிப்பிள்ளை நினைவுப் பணிமன்றம், மட்டக்களப்பு, ப.25
4. மேற்படி ப.26
5. முருகர் குணசிங்கம் (*மு.கு.நா*) ப.236 (மேற்கோள்)
6. சன்மார்க்கபோதினி - 1890 புரட்டாதி, பக். 35, 36
7. எச்.ஏ.ஜே. ஹூலுக்கல் (1965) *கொழும்பு மாநகர சபை நூற்றாண்டு நிறைவு மலர்*, கொழும்பு மாநகர சபை, கொழும்பு, ப.181
8. க. வேற்பிள்ளை (1918) *யாழ்ப்பாண வைபவ கௌமுதி, ஜயஸ்ரீ சரதா பீடேந்திர சாலை, வயாவிளான்* ப.314
9. பாவலர் துரையப்பாபிள்ளை, *சிந்தனைச் சோலை*, பக். 143,144
10. ஏ.பெரியதம்பிப்பிள்ளை (*மு.கு.நா*) ப.41
11. டானியல் வசந்தன் (ப.ஆ) (2005), *கே.டானியல் படைப்புக்கள் - தொகுதி ஒன்று* அடையாளம், புத்தாந்தம், ப.424
12. *Hindu Organ*, 29 April 1929 - (மேற்கோள்) சாந்தசீலன் கதிர்காமர், *யாழ்ப்பாண இளைஞர் காங்கிரஸ்* (2012) குமரன் புத்தக இல்லம், கொழும்பு, ப.82
13. எஸ்.வி.ராமகிருஷ்ணன், *ரயில் பிரயாணத்தின் கதை*, உயிர்மை செப்டெம்பர், 2004.
14. சாந்தசீலன் - கதிர்காமர் (*மு.கு.நா*) ப.49
15. ஏ.பெரியதம்பிப்பிள்ளை (*மு.கு.நா*) ப.109
16. சாந்தசீலன் கதிர்காமர் (*மு.கு.நா*) ப.121 (மேற்கோள்)
17. Morning star 8.6.1934 (மேற்கோள்) த. சனாதனன் (2021), *தாசுரின் யாழ்ப்பாண வருகை*, குமரன் புத்தக இல்லம், கொழும்பு, ப.30
18. ஈழசேகரி 17.06.1934 (மேற்கோள்) த.சனாதனன் (*மு.கு.நா*) ப.34
19. ஈழசேகரி 27.7.1947

20. இரா.சடகோபன் (2014) *கண்டிச் சீமையிலே*, எக்ஸ்பிரஸ் நியூஸ் பேப்பர்ஸ் - லிமிடெட், கொழும்பு, பக். 86,87.
21. *கலைமுகம்* - இதழ் 60, பக். 36 - 38
22. *வீரசேகரி வாரமலர்* 2008.
23. *சமாதிலிங்கம்* சத்தியசீலன் (2006) மலாயக் குடிபெயர்வும் யாழ்ப்பாணச் சமூகமும், அயோத்தி நூலகசேவை, ஐக்கிய இராச்சியம், ப.104,105.
24. மேற்படி, பக். 105,106
25. டி.எஸ்.ராஜு, *மக்கள் மறுவாழ்வு* ஏப்ரல் - மே 1984
26. மேற்படி.
27. சோ. இ. பாரதி (பதிப்பாசிரியர்) (2006), *செந்தமிழ் அமிழ்தம்*, யுனி ஆர்ட்ஸ் (பி) லிமிட்டெட் கொழும்பு, ப.164
28. *புலவர்மணி கவிதைகள்* (1980) புலவர்மணி நினைவுப் பணிமன்றம், மட்டக்களப்பு, ப.106
29. ஆ.இரா.வேங்கடாசலபதி (2004), *முச்சந்தி இலக்கியம்*, காலச்சுவடு பதிப்பகம், நாகர்கோவில் பக். 175 - 180
30. மேற்படி, பக். 142 - 143
31. ஏ.பெரியதம்பிப்பிள்ளை (2015) (*மு.கு.நா*) ப.41

**நல்லையா நினைவுப் பேருரை விபரம்**

தொ. இல	பேருரைத் தலைப்பு	பேருரை நிகழ்த்தியவர் விபரம்	பேருரை நிகழ்த்திய ஆண்டு
01	பின்நவீனத்துவ நோக்கில் தற்காலக் கல்வி முறை	ஓய்வுநிலைப் பேராசிரியர் கலாநிதி சி.மௌனகுரு	28.11.2017
02	கிழக்கிலங்கையில் மொழி வழக்கும் சமூக மாற்றங்களும்: தமிழ்ப் பிராமிக் கல்வெட்டுக்கள்	தகைசார் பேராசிரியர் கலாநிதி சி.பத்மநாதன்	09.01.2020
03	திரு. வல்லிபுரம் நல்லையா அவர்களின் அரசியல் ஆளுமை - ஒரு சமகால போக்கு	பேராசிரியர் வே.குணரத்தினம்	25.01.2023
04	தமிழ்ச் சூழலில் புகையிரதம் - சமூக வரலாற்று இலக்கிய நோக்கு	கலாநிதி க.இரகுபரன்	10.09.2024