Kalanjiyam International Journal of Tamil Studies
An international, peer-reviewed quarterly academic research journal
ISSN: 2456-5148 (Online)
www.ngmtamil.in

களஞ்சியம் – சர்வதேசத் தமிழ் ஆய்விதழ்
Quarterly Peer-Reviewed Open Access Crossref Google Scholar
SJIF Impact Factor 4.0 Multidisciplinary International
DOI: https://doi.org/10.63300/kijts06022026

Vol. 6 No. 02, August 2026, p263-272 | Available online at: www.tamilmanam.in
Original Research Paper

வெ. சாமிநாத சர்மாவின் 'எனது பர்மா வழி நடைப் பயணம்' – ஊர், நகரம், நாடு - நிலவெளிப் பதிவுகள்

Ve. Swaminatha Sharma's 'My Journey on Foot through Burma' - Village, city, country – Records of the landscape

முனைவர் பாரதிபிரகாஷ் ச.,
உதவிப்பேராசிரியர், தமிழ்த்துறை,
பூ.சா.கோ கலை அறிவியல் கல்லூரி, கோயம்புத்தூர், தமிழ்நாடு.
Dr. Bharathi Prakash. S*,
Assistant professor, Tamil Department, PSG College of Arts and Science, Coimbatore, Tamilnadu.
E mail : bharathiprakaash@gmail.com, ORCID : https://orcid.org/0009-0007-0355-9511.

Article history
Received: 31-07-2026
Revised: 31-07-2026
Accepted: 01-08-2026
Published: 08-08-2026

*Corresponding Author Email: *bharathiprakaash@gmail.com*

Abstract: Human populations within specific geographic regions systematically cultivate distinct customs, belief systems, and sociocultural practices engineered by their immediate physical environments. As these localized practices achieve broader consensus, they evolve into systemic cultural paradigms that define a region's overarching identity and dictate the lived experiences of its inhabitants. In literary study, geographic landscapes are increasingly recognized not merely as passive backdrops, but as active, performative agents integral to narrative structure. Utilizing the theoretical framework of Spatial Theory (literary spatiality), this paper examines the urban and national topography depicted in Ve. Swaminatha Sharma's travelogue, Enathu Burma Vazhi Nadai Payanam (My Journey Through Burma on Foot), analyzing how constructed environments and geographical representations function as dynamic entities that shape socio-cultural identity.

Keywords: *Landscape, Burma, Journey, Travel Route, Travelogue, Late Night, Rangoon.*

Copyright © 2024 by the author(s). Published by Department of Library, Nallamuthu Gounder Mahalingam College, Pollachi. This is an open access article under the Creative Commons Attribution (CC BY) license (https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

முன்னுரை

குறிப்பிட்ட நிலப்பரப்பில் வசித்து வரும் மக்கள் குழுவினர் தாம் வாழும் நிலப்பரப்பு சார்ந்த பழக்கவழக்கம், நம்பிக்கை, நடைமுறைகளைப் புதிதாக உருவாக்கிக் கொள்கின்றனர். அவை பெரும்பாலான மக்களால் பின்பற்றப்படும் போது, புதிய பண்பாட்டுக் கூறுகளாக உருவாகின்றன. புதிய பண்பாட்டுக் கூறுகள் குறிப்பிட்ட அந்த நிலம் / நிலப்பரப்பு சார்ந்த தனித்த அடையாளமாக உருமாறுகின்றன. இவற்றை அடிப்படையாகக் கொண்டே மக்களின் பண்பாட்டு வாழ்வியல் அமைகிறது. படைப்பாளர்கள் நிலப்பரப்பு சார்ந்த பதிவுகளை முன்வைக்கும்போது, இலக்கியத்தின் மீது நிலப்பரப்பின் செல்வாக்கையும் நிலப் பரப்பின் மீது இலக்கியத்தின் செல்வாக்கையும் கவனமாகப் பதிவு செய்கின்றனர். நிலப்பரப்புகள், இலக்கியத்தில் பின்னணியாக அமைவதோடு அதில் இடம் பெற்றுள்ள முதன்மைக் கதாபாத்திரமாகவும் படைக்கப்பட்டுள்ளன. மேற்கண்ட செய்திகளின் பின்னணியில் வெ.சாமிநாத சர்மாவின் 'எனது பர்மா வழி நடைப் பயணம்' நூலில் இடம் பெற்றுள்ள ஊர், நகரம், நாடு ஆகிய நிலவெளிப் பதிவு சார்ந்த செய்திகளை 'இடக்கோட்பாடு' (Space Theory) சார்ந்து அடிக்கோடிட்டுக் காட்டுவதாக இக்கட்டுரை அமைகிறது.

இடக் கோட்பாடு (Space Theory)

இலக்கியத்தில் இடக் கோட்பாடு என்பது, கதைகளில் நிலமும் இடமும் எவ்வாறு உருவாக்கப்பட்டு சித்தரிக்கப்படுகின்றன என்பதை ஆராய்கிறது. இடக் கோட்பாடு, இலக்கியம் நிகழும் நிலத்தை / களத்தைப் பின்னணியாகக் கருதுவதற்குப் பதிலாக, மனித வரலாறு, அதிகாரம், பண்பாடு ஆகியவற்றால் வடிவமைக்கப்பட்ட புதியதொரு பொருண்மையாகக் கருதுகிறது. இப்பொருண்மை இலக்கியக் கதாபாத்திரங்களையும் அது சார்ந்து நடைபெறும் நிகழ்வுகளையும் எவ்வாறு பாதிக்கிறது என்பதை விளக்குகிறது. இலக்கியம் நிகழும் நிலம் / களம் என்பது புறத்தோற்ற அமைப்புகளாக மட்டுமின்றி பண்பாட்டு அடையாளத்தின் குறியீட்டுப் பிரதிகளாகவும் விளங்குகின்றன என்பது குறிப்பிடத்தக்கது. இடக்கோட்பாட்டில் பல்வேறு கூறுகள் இடம் பெற்றிருப்பினும் 1. அடையாள உருவாக்கம் (Identity Formation) 2. அதிகார அரசியல் (Politics of Power) 3. உளவியல் தாக்கம் (Psychological Projection) 4. எல்லைகளும் இடப்பெயர்வும் (Boundaries and Displacement) ஆகியவற்றை இன்றியமையாத கூறுகளாகக் கூறலாம். (Space and Literary Studies நூல் முன்னுரையின் கருத்து நிலை மொழிபெயர்ப்பு - சுருக்கச் செய்தி)

நிலம், நிலவெளி, நிலப்பரப்பு

நிலவியல் என்பது பூமியின் பரந்துபட்ட பல்வேறு பிரிவுகளையும் சூழ்நிலைகளையும் அவற்றுடன் மனிதன் வாழ்வதற்குரிய தொடர்புகளைப் பற்றி அறிந்து கொள்வதே ஆகும். 'நிலம்' (Land) 'நிலவெளி' (Land Space), 'நிலப்பரப்பு' (Topography) ஆகிய சொல்லாடல்கள் பண்பாட்டு ஆய்வில் இன்றியமையாத இடம் பெறுகின்றன. நிலம் என்பது மனிதர்கள் பயன்படுத்தும் பூமியின் மேற்பரப்பைக் குறிப்பதாகும். இது மனிதர்களால் மாற்றம் அடையாத இயல்பான பகுதி ஆகும். நிலவெளி என்பது ஏதேனும் ஒரு வகையில் எல்லை வரையறை செய்யப்பட்ட அல்லது நிலப்பாகுபாடு செய்யப்பட்ட பகுதி ஆகும். நிலப் பரப்பு என்பது நிலப்பகுதியின் அமைப்பையும், நில அமைப்பு நிலையில் உள்ள மேடு பள்ளங்களையும் குறிக்கிறது. இது, குறிப்பிட்ட பகுதியின் இயற்கை அமைப்பையும் அங்கு வசிக்கும் மக்களையும் நிலம் சார் பயன்பாட்டையும் விவரிக்கப் பயன்படுத்தப் படுகிறது.

படைப்பிலக்கியங்களில் விவரிக்கப்படும் ஒவ்வொரு நிலப்பகுதிக்கும் தனித்த பண்பாடு உண்டு. இது, சமுதாயத்தில் வாழும் மக்களின் கலைகள், நம்பிக்கை, பழக்கவழக்கங்கள், மொழிகள், இலக்கியங்கள், விழுமியங்கள் ஆகியவற்றை வெளிப்படுத்துவதாக அமையும். இவை அச்சமுதாயத்தின் 'பண்பாட்டுக் கூறுகள்' எனப்படும். இப்பண்பாட்டுப் பதிவில், மக்கள் வாழும் நிலவெளி குறிப்பிடத்தக்க பங்காற்றுகிறது.

கதைமாந்தர்களுடன் கதை நிகழும் நிலப்பரப்பு / நிலவெளி விரிவான அளவில் தொடர்பு படுத்தப்பட வேண்டிய அவசியமில்லை. இலக்கியத்தின் தொடக்கப் பக்கங்களில் தரப்படும் எளிய வர்ணனை மூலம் இது நிகழ்ந்து விடும். அது மட்டுமின்றி, வாசகர்கள் தங்கள் சொந்த அனுபவங்கள், இடம்/ நிலப்பரப்பு / நிலவெளி குறித்த அறிவைக் கொண்டு அதற்குரிய விவரங்களைச் சேர்த்து கற்பனை நிலவெளியாக மனதிலேயே நிரப்பிக்கொள்ள இயலும். இலக்கியப் படைப்பாளர்கள் தமது இலக்கியங்களில் இடம் பெற்றுள்ள நிலவெளிப் பகுதிகளை விவரிக்க ஒருபாதி அளவு விளக்கம் அளித்தால் போதும். மறுபாதி அளவுக் கற்பனை நிலவெளியாக நிறைந்து விடும்.

இடப் பெயர்வும் நகர்ப்புற அடையாளமும்

இடப்பெயர்வு மற்றும் புலம்பெயர் வாழ்வு ஆகியன நீண்ட காலமாகவே இலக்கியத்தில் ஒரு முக்கிய கருப்பொருளாகத் திகழ்ந்து வருகின்றன. இவை தங்கள் நிலவெளியை விட்டு வெளியேற நேர்ந்த தனிமனிதர்கள் மற்றும் சமூகங்களின் அனுபவங்களைப் பிரதிபலிக்கின்றன. தனி மனிதர்கள், (சிறுகுழுக்கள் என்றும் கூறலாம்) நகர்ப்புறச் சூழலில், புதிய, அறிமுகமில்லாத இடத்தில் வாழ முற்படும் அல்லது இணைத்துக்கொள்ள முயற்சிக்கும் சிக்கலான நிலையை இவை காட்சிப் படுத்துகின்றன. தனிநபர்களின் அக, புறத்தோற்ற அடையாளத்தை வடிவமைப்பதில் பயணங்களும் / இடப் பெயர்வுகளும் முக்கியப் பங்காற்றுகின்றன. புதிய நகர்ப்புறச் சூழல்கள் சவாலாகவும் அதேவேளையில் புதிய வாழ்வை தொடர்ந்திட வாய்ப்பாகவும் அமைகின்றன என்பதை இவ்விலக்கியப் படைப்புகள் எடுத்துரைக்கின்றன.

எனது பர்மா வழி நடைப் பயணம்

'எனது பர்மா வழி நடைப் பயணம்' தமிழில் குறிப்பிடத் தக்க பயண இலக்கிய நூல் ஆகும். இந்நூலின் ஆசிரியர் வெ. சாமிநாத சர்மா ஆவார். 1939ல் துவங்கிய இரண்டாம் உலகப்போர் தீவிரமடைந்து, 1941ன் பிற்பகுதியில் ஜப்பானிய படைகள் பர்மாவை நெருங்கிக் கொண்டிருந்தன. ஜப்பானிய விமானங்கள் ரங்கூன் மீது தாக்குதல் நடத்தத் துவங்கின அக்காலகட்டத்தில் ரங்கூனிலிருந்து வெளியாகிக்கொண்டிருந்த "ஜோதி" எனும் பத்திரிக்கையின் நிர்வாக ஆசிரியராக வெ. சாமிநாத சர்மா பணியாற்றிக்கொண்டிருந்தார். . இனியும் ரங்கூனில் வாழ இயலாது என்ற நிலையில், ஊரை விட்டு வெளியேறத் தீர்மானிக்கிறார். பிப்ரவரி 12, 1942ல் ரங்கூனை விட்டுக் கிளம்பியது முதல் சென்னை வந்து சேர்ந்தது வரையிலான பயண அனுபவங்களே 'எனது பர்மா வழி நடைப் பயணம்' ஆகும். தனது வீடு, உடைமைகள், நூல்கள், நூற்குறிப்புகள் என அத்தனையையும் அங்கேயே விட்டுவிட்டு குறைந்த அளவிலான பொருட்களுடன் உயிர் பிழைக்கப் பயணம் மேற்கொண்டதாக இந்நூலாசிரியர் குறிப்பிடுகிறார். இந்நூல், 'ஜப்பானியர் தந்த கிறிஸ்துமஸ் பரிசு' என்ற முதல் கட்டுரையிலிருந்து, 'கடைசியில் சென்னைக்கு' என்ற தலைப்பிட்ட கட்டுரை வரை மொத்தம் 47 கட்டுரைகளைக் கொண்டதாக விளங்குகிறது.

நூலின் மையப் பொருண்மை பயண இலக்கியமாக இருந்தாலும் போர் சார்ந்த சமூக, அரசியல், பொருளாதார, உளவியல் பாதிப்புகளையும் நுட்பமாக விவரிக்கிறது. பிற பயண

இலக்கியங்களைப் போலல்லாது உயிரைக் காப்பாற்றிக் கொள்ள தன்னுடைய, குடும்பத்தார், நண்பர்களுடன் தப்பிப் பிழைக்கும் போர்க்கால அனுபவத்தையே இந்த நூல் விளக்குகிறது. இந்நூலில் இடம்பெறும் ஊர்கள், நகரங்கள், நாடுகள் குறித்த விவரிப்பு, வெறும் நிலவெளி / நிலப்பரப்புப் பதிவாக மட்டும் நின்றுவிடாமல், ஒரு குறிப்பிட்ட காலகட்டத்தின் துயரத்தையும் அதனை எதிர்கொண்டு நடந்த மக்களின் மனிதத்தையும், நம்பிக்கையையும் பேசுகிறது. அது மட்டுமின்றி நிலவெளி / நிலப்பரப்பு அவர்களின் நடை பயணத்தில் முதன்மைக் கதாபாத்திரமாக உருமாறி , எந்த விதமான தாக்கத்தை உண்டாக்கியுள்ளது என்பதையும் விவரிக்கிறது. இந்நூலில் பயண இலக்கியத்திற்குரிய நுண்மைக் கூறுகள் பல இடம்பெற்று இருந்தாலும் போர் நடைபெறும் சூழலில் பயண வழி வர்ணனையும் தங்கும் இடங்கள், அவை அமைந்துள்ள ஊர், நகர, நாட்டு வர்ணனைகளும் கவனம் பெறுகின்றன.

நகரமா ? நரகமா ?

ஜப்பானிய குண்டுவீச்சுக்குப் பின் ரங்கூன் நகரம் எவ்வாறு பாதிக்கப் பட்டு வெறிச்சோடியது? கடைகள் எப்படி சூறையாடப்பட்டன? என்பதை ஆசிரியர் நுட்பமாகப் பதிவு செய்துள்ளார். இதனை, **தாக்குதல்கள் நடைபெற்று வந்த காலத்தில் ரங்கூன் நகரம் இரவு நேரத்தில் பயங்கரமாய்க் காட்சியளித்தது. இருட்டடிப்பு உத்தரவு அமுலுக்கு வந்திருந்ததன் விளைவாக, நகரம் முழுவதும் ஒரே இருள் கவிந்துக் கொண்டிருந்தது. ஏ.ஆர்.பி. தொண்டர்கள் "வீட்டுக்கு வெளியே தலை காட்டாதீர்கள்" என்று சீழ்க்கைக் தழல் (விசில்) மூலம் எச்சரிக்கை கொடுத்துக் கொண்டே யிருப்பார்கள். ஜன நடமாட்டம் இராது. ஜப்பானிய விமானங்கள் ஆகாயத்தில் வட்டமிட்டுக் குண்டுகளைப் பொழிந்து கொண்டிருக்க, அவற்றைப் பிரிட்டிஷ் பீரங்கிகள் கீழே இருந்து தாக்க, இவற்றினால் உண்டாகும் சப்தம் ஜனங்களைக் கதி கலங்கச் செய்யும். ஜனங்களை யென்ன, மிருகங்களைக் கூட விதிர்ப்புறச் செய்யும். (எனது பர்மா வழி நடைப் பயணம் ப. 19)**

ரங்கூன் வீழ்ச்சிக்குப் பிறகு மாத்தளையில் தற்காலிகமாகத் தங்கியிருந்த இந்தியர்கள் இனி அங்குத் தங்கி இருப்பது ஆபத்தென்று உணரத் தலைப்பட்டனர். ஜப்பானியத் தாக்குதலுக்குப் பயந்து, தெற்குப் பகுதிகளிலிருந்து வந்து கொண்டிருந்த இந்தியர்கள் எண்ணிக்கையும் நாளுக்கு நாள் அதிகரித்து வந்தது. (மேலது, ப.67)

கலேவா, இயற்கைச் சூழ்நிலையின் மத்தியில் அமைந் இருக்கும் ஒரு சிற்றூர். இங்கு, சிந்த்வின் நதியோடு மித்தா என்ற ஓர் உபநதி வந்து கலக்கிறது. இப்படிக் கலக்கின்ற இடத்தையொட்டியே இந்தச் சிற்றூர் அமைந்திருக்கிறது. இங்கு ஏற்ற இறக்கங்கள் அதிகம். அமைதியான காலத்தில் நிம்மதியாகவும் ஆடம்பரமில்லாமலும் வாழ்க்கை நடத்துவதற்கு ஏற்றதாகக் காணப்பட்டது. (மேலது, ப.109) என்ற பகுதிகள் மூலம் நன்கு அறியலாம். இதில், நகரங்கள் மட்டுமின்றி ஊர்கள், சிற்றூர்கள், நதிக்கரை ஓர குக்கிராமங்கள், சிறு குடியிருப்புப் பகுதிகள் அங்குள்ள மக்களோடு அவர்களின் வாழ்வியலையும் அவர் விவரிக்கத் தவறவில்லை. நிலப்பகுதிகளோடு அவர் கடந்து வந்த பாதைகளைப் பற்றியும் மிக நுட்பமாகக் காட்சிப் படுத்துகிறார். மேற்கண்ட பயணப்பாதைகள் விவரிப்பானது இயற்கை வருணனையாகவும் பயண வருணனையாகவும் அமைவதோடு மட்டுமின்றி போரின் பாதிப்புகளைப் பற்றி எடுத்துரைக்கும் நேரடி வருணனையாகவும் அமைகிறது.

வான்சிங்குக்கு வந்து சேரு முன்பு, நும்டாக் முகாமிலிருந்து சுமார் ஒன்றரை மைல் வந்தபிறகு ஹீரோக் என்ற ஒரு சிற்றூர் இருக்கிறது. மணிப்பூர் ராஜ்யத்தின் எல்லைக்குட்பட்டது. மணிப்பூர் ராஜ்யம் அப்பொழுது (1942ஆம் வருஷம்) ஒரு சுதேச சமஸ்தானமாயிருந்தது. இந்தியா சுதந்திரம் பெற்றதற்குப் பிறகு 1949ஆம் வருஷம் இது, இந்திய அரசாங்கத்தின் நேரடியான நிர்வாகத்திற்குட்படுத்தப் பெற்றது.(மேலது, ப. 188)

இந்தியாவின் வடகிழக்குப் பகுதியில் கடைசியாக உள்ள ரெயில்வே ஸ்டேஷன் டிமாபூர். இதனை மணிப்பூர் ரோட் என்று அழைப்பதுண்டு. பர்மாவின் பல பகுதிகளிலிருந்தும் புறப்பட்டு, மாந்தளை, மொனீவா, கலேவா, டாமு, நாகா மலைத்தொடர், இம்பால் ஆகிய ஊர்களின் வழியாக இங்கு வந்து சேரும் பிரயாணிகள் இங்கிருந்து இந்தியாவின் பல பகுதிகளுக்கும் ரெயில் மார்க்கமாக அனுப்பப்பட்டனர். (மேலது, ப. 212) என்ற பகுதியின் மூலம் அறியலாம்.

நகரம் என்பது வெறும் சாலைகள், கட்டிடங்கள் மட்டும் அல்ல. நகரங்களும் இலக்கியங்களில் கதாபாத்திரங்களாகவே விளங்குகின்றன என்பதை இந்நூலாசிரியர் அவருடைய பதிவுகளில் அடிக்கோடிட்டுக் காட்டுகிறார். மேற்கண்ட பகுதிகளில் சாமிநாத சர்மா அவர்கள் தான் கடந்து வந்த வெவ்வேறு நகரங்களின் இயல்பையும் அது போரினால் எவ்வாறு பாதிக்கப்பட்டு இருந்தது என்பதையும் நுட்பமாக விவரிக்கிறார். . இப்பகுதியில், அவர் கடந்து வந்த நகரங்கள் அவருக்கு வாழ்வதற்கு வாய்ப்பளித்த சிறிது நேர சொர்க்கமாகவும் எதிரிகளின் தாக்குதல் தொடங்கியதும் நரகமாகவும் மாறி காட்சி அளித்துள்ளன. உயிரைக் காப்பாற்றிய அந்த நகர்புற வெளிகள் நூலாசிரியாரின் புனைவு மொழியில், மொழி நடையில் பயணப் பதிவுகளாக கவனமாக பதிவு செய்யப்பட்டுள்ளன.

வாகனங்கள்

பயண இலக்கியங்களில் வாகனங்கள் என்பவை போக்குவரத்து சாதனங்கள் என்று மட்டும் அளவிட இயலாது. அவை பயண அனுபவத்தின் மையம், ஆன்மா, மற்றும் கதைக்களத்தின் இன்றியமையாத கதாபாத்திரம் என்றும் கூறலாம். இந்நூலில் பல்வேறு பயண வாகனங்களின் பயன்பாடுபற்றிக் குறிப்பிடப் பட்டு இருந்தாலும் அவை அனைத்தும் உயிர் காக்கும் கடவுளாகவே இந்நூலாசிரியருக்கு தோன்றுகிறது.

1. விமானம்: ஜப்பானிய விமானத் தாக்குதல், அகதிகளை மீட்க வந்த விமானம்.
2. மாட்டு வண்டி: ரங்கூன்-புரோம் வழியில். வண்டிக்காரன் இரவில் தங்கவைத்த அனுபவம்.
3. ரெயில்: மாந்தளை-மொனீவா, டிமாபூர்-கல்கத்தா-சென்னை.
4. நீராவிப் படகு: மொனீவா-கலேவா சிந்த்வின் ஆற்றுப் பயணம்.
5. லாரி: கலேவா-டாமு திறந்த லாரி, இம்பால்-டிமாபூர் , இலவச சவாரி.
6. டோலி / ஏணை: டாமு-இம்பால் மலைப்பாதையில் நோயாளிகள், முதியோரை சுமக்கப் பயன்படும் தொட்டில் போன்ற அமைப்பு வாகனம்.
7. கால்நடை: பெரும்பாலான இடங்களுக்கான பயணம் கால் நடைப் பயணம் எனப் பல்வேறு வாகனங்கள்குறித்த பதிவுகள் நுட்பயமாகக் காட்சிப் படுத்தப் பட்டுள்ளன. மேற்கண்ட பயணங்களைப் பற்றிய பதிவுகளும் பயண வாகனங்கள்பற்றிய பதிவுகளும் இந்நூலாசிரியர் மேற்கொண்ட பயணத்தின் கடுமையை விளக்குகிறது. இதனை,

பதினேழாந் தேதி காலை சுமார் எட்டரை மணிக்கு நாங்கள் இருவரும் மாந்தளை ரெயில்வே ஸ்டேஷனுக்கு 'கோடா காடி'யில் சென்றோம். கோடா காடி என்றால் குதிரை வண்டி

என்று அர்த்தம். இது சென்னைப் பகுதிகளில் பல ஆண்டுகளுக்கு முன்பு காணப்பட்ட கோச் வண்டி -தற்போதைய ஜட்கா வண்டி மாதிரி. இந்தக் கோச் வண்டி தான் பர்மாவின் முக்கியமான நகரங்களில் சர்வ சாதாரணப் புழக்கத்தில் இருந்தது. (மேலது, ப. 89)

இண்டாஞ்சியிலிருந்து டாமுவுக்குச் சுமார் நூறு மைல் தூரம் இருக்கும். இந்த நூறு மைல்களைக் கடக்க ஏறத்தாழப் பத்து மணி நேரம் பிடித்தது. இண்டாஞ்சியிலிருந்து காலை எட்டேகால் மணிக்குப் புறப்பட்டு மாலை ஐந்தரை மணி சுமாருக்கு டாமு வந்து சேர்ந்தோம் என்றால் மணிக்கு எத்தனை மைல் வேகத்தில் லாரிகள் வந்தன என்று கணக்குப் பார்த்துக் கொள்ளுங்கள். எங்கள் லாரிகள் இரண்டும் டாமுவில் அகதிகளுக்கென்று நிறுவப்பட்டிருந்த முகாமில் வந்து நின்றன. (மேலது, ப.129).

எங்களுக்குக் கொடுக்கப்பட்ட வண்டியைப் போல் டாமுவிலிருந்து புறப்பட்ட எல்லா மாட்டு வண்டிகளும் கூண்டு வண்டிகள். இவற்றின் சக்கரங்கள் தேர்ச் சக்கரங்கள் மாதிரி இருந்தன. ஆரைக் கால்கள் கிடையா. இந்த வண்டிகளில் பூட்டப் பெற்ற மாடுகள், மிகக் குட்டையாகவும் இளைத்தும் இருந்தன. கரடு முரடான மலைப் பாதையில் பாரத்தை இழுத்துச் செல்ல இவைகளால் தான் முடியும் என்று எங்களுக்குச் சொல்லப்பட்டது. (மேலது, பக்.143,144)

டோலியில் உட்கார்ந்து செல்வதற்கு ஒரு சாகஸம் வேண்டும். சிறிது தூரம் சென்ற பிறகுதான் இதில் பயிற்சி ஏற்படும். இரண்டு கைகளையும் பக்கவாட்டில் உள்ள மூங்கில் கழிகளில் நன்றாக ஊன்றிக் கொள்ள வேண்டும். மேட்டுப் பகுதிகளில் ஏறிச் செல்லும்போது முன் பக்கமும், பள்ளப் பகுதிகளில் இறங்கிச் செல்லும்போது பின் பக்கமும் முறையே சாய்ந்து கொடுத்து, தூக்குகிறவர்களுக்குச் சிரமம் இல்லாதபடி உதவவேண்டும். (மேலது, ப.162)

ரங்கூனிலிருந்து வடக்கே நடந்து வரும்போது புரோம் நகரம் ஒரு நம்பிக்கைத் தீபமாகத் தெரிகிறது. இங்கு இராணுவ முகாம், தற்காலிக மருத்துவ உதவி, கஞ்சித் தொட்டிகள் ஆகியவை இருந்தன. நகரின் இராவதி நதிக்கரை, படகுப் போக்குவரத்து, சந்தையில் கிடைத்த வாழைப்பழம் ஆகியவை அகதிகளுக்கு உயிர் வாழும் ஆசையைத் தந்தன. ஆனாலும், கூட்ட நெரிசல், தொற்றுநோய் பயம், திருட்டு ஆகியவற்றையும் ஆசிரியர் மறைக்கவில்லை. ஒரு நகரம் எப்படி ஒரே நேரத்தில் அடைக்கலமாகவும் அச்சமாகவும் இருக்க முடியும் என்பதை புரோம் உணர்த்துகிறது. (மேலது, ப. 198) என்ற பகுதிகளின் மூலம் நன்கு அறியலாம். புரோம் நகரைப் பற்றி ஆசிரியர் விவரிக்கும் பகுதி போர் இலக்கியத்திற்கான நுட்பமான சான்று. இவ்வருணனையின் நிறைவுப் பகுதி நூலாசிரியாரின் மொழி நடைக்கும் புனைவு மொழிக்கும் சிறந்த சான்றாகும். இடக் கோட்பாட்டின் கூறுகளான அதிகார அரசியல், உளவியல் தாக்கம், எல்லைகளும் இடப்பெயர்வும் ஆகியவற்றை மேற்கண்ட பகுதியில் பொருத்திக் காண முடிகிறது.

போர் இலக்கியங்களில்/ போர் சார்ந்த பயண இலக்கியங்களில் தங்குமிடங்களும் அங்குள்ள மக்களும் பெரும்பாலும் எதிர்மறையாகவே சித்தரிக்கப் பட்டுள்ளனர். இதற்கான அடிப்படைக் காரணம், பயணங்களில் நீளும் தனிமையும் வெறுமையும் வாழ்க்கை மீதான நம்பிக்கை இன்மையே ஆகும். தங்கள் சொந்த கிராமங்களில் / நகரங்களில் வாழும் மக்கள் ஏதேனும் ஒரு வகையில் இணக்கமான, அறிமுகமான சூழ்நிலையில் வாழ்கிறார்கள். தங்கள் மனச் சோர்வை யாரிடமேனும் பகிர்ந்து கொள்ள வாய்ப்பு பெற்றிருக்கிறார்கள். குறைந்த பட்சம் வீட்டு விலங்குகள், பறவைகள், மரம், செடியென இயற்கையுடன் பகிர்ந்து கொள்ளும் வாய்ப்பை அவர்கள் உருவாக்கிக்கொள்கின்றனர். உயிர் பிழைப்பதற்காக தப்பிச் செல்லும் மக்கள் பெரும்பாலும்

தனிமையில் பயணம் மேற்கொள்கின்றனர். யாரையும் நம்புவது இல்லை; சந்தேகத்துடன் அணுகுகின்றனர். இதனால் உறவுகள் சிக்கலாகின்றன; மனச்சோர்வுகள் உருவாகின்றன. எனது பர்மா வழி நடைப் பயணத்தில் இது போன்ற பல்வேறு பகுதிகள் காட்சிப் படுத்தப் பட்டுள்ளன.

அடுத்தது என்ன நடக்கும் எனத் தெரியாத பயணத்தில் உண்டான மனச்சோர்வு காரணமாய் நம்பிக்கையிழந்த சமயங்களில் மனதை இறை வழிபாட்டிலும், இயற்கையை ரசித்துக் கொண்டும், உடன் வந்தவர்களுடன் உரையாடிக்கொண்டும் வந்ததாகத் தனது பயண அனுபவத்தை இந்நூலாசிரியர் பதிவு செய்துள்ளார். பல நாட்கள் உணவு , தங்குமிடம் இல்லாமல் பயணப்பட்டாலும் ஆங்காங்கு கிடைத்த உதவிகளால் தான் சென்னை வந்து சேர்ந்ததாகக் குறிப்பிடுகிறார்.

பயணப் பாதைகள் - வருணனைகள்

வரலாற்றுக் காலத்திலிருந்து பயணவழிகளைக் கண்டடைவதன் மூலமே நாகரிகம் பரவத் துவங்கியது. புதிய வழித்தடங்களைக் கண்டடைவதும் வாழிடங்களைக் கண்டடைவதும் நாடோடி வாழ்க்கை மேற்கொண்ட மக்களுக்குச் சாதனைகளாக அமைந்தன. ***வீடு வாசலின்றி இங்குமங்கும் திரிந்து கொண்டிருந்த கூட்டத்தார்கள், தங்கள் கால்நடைகளுக்காக மேய்ச்சல் தரையைத் தேடிச்சென்ற பொழுதும், இவர்களுக்கு முன்னரே வேட்டையைத் தேடிச்சென்று பொழுதும், இவர்களுக்கு முன்னரே வேட்டையைத் தேடிச்சென்ற வேடுவர்கள் காரணமாகவும், முதலில் சிறிய பாதைகள் தோன்றி, அவைகளே பிற்காலத்தில் ராஜபாட்டைகளாக மாறின. இவ்வாறு பல ஆண்டுகள் வழிகளைத் தேடிச் சென்றதன் காரணமாகப் பலப்பல சாலைகள் தோன்றி இறுதியில் வலைவிரித்தாற்போல் நம் நாட்டில் சாலைகள் பரவியுள்ளன.*** (மோதிச் சந்திரா, இந்திய வணிக நெறிகள், ப. 47) என்ற கருத்தும் இங்கு ஒப்பு நோக்கத் தக்கது. பயணங்கள் வெற்றி பெறவும், தோல்வியுறவும் பயணப் பாதைகளே காரணமாக அமைந்துள்ளன என்ற கருத்தை விளக்குவதாகக் கீழ்க்கண்ட பகுதிகள் அமைகின்றன.

நாங்கள் கலேவாவிலிருந்து டாமுவுக்குச் சென்றபோது வழி நெடுகப் பாதையின் இரு பக்கங்களிலும், படுக்கைகள், பாத்திரங்கள் முதலியவை சிதறிக் கிடப்பதைப் பார்த்தோம். (எனது பர்மா வழி நடைப் பயணம், ப.115)

இந்தியாவின் கிழக்குப் பக்க எல்லைப் பிரதேசத்தைச் சேர்ந்த வான்சிங் என்ற ஊர்வரையில் இரண்டு வழிகள் அமைக்கப் பட்டிருக்கின்றன என்று கேள்விப்பட்டோம். ஒன்று கறுப்பு வழி; மற்றொன்று வெளுப்பு வழி. கருப்பு வழியென்பது, சுற்றி வளைத்துச் செல்வது; சுமார் ஐம்பது மைல் தூரம் ஏற்றமும் இறக்கமுடையது. வழியில் தங்குமிடங்களாக முகாம்களாக அமைக்கப்பட்டிருந்தவை வசதிக் குறைவானவை. வெளுப்பு வழியென்பது சுமார் முப்பது மைல் தொலைவுடையது மட்டுமே. கூடிய மட்டில் நிரவலான வழி. முகாம்களும் வசதியாக அமைக்கப்பட்டிருந்தன. கூட்டமும் அதிகம் இல்லை. நல்ல விதமான உணவும் அளிக்கப்பட்டது. கறுப்பு வழி பிரயாணிகளிற் சிலரும் பின்னர் கல்கத்தாவிலோ அதற்கு முன்போ ஒன்று கூடிய பொழுது, இரண்டு வழிகளிலும் ஏற்பட்ட அநுபவங்களைப் பரிமாறிக் கொண்டார்கள். (மேலது, பக். 142, 143)

இந்த இடத்திலிருந்து அடுத்த முகாம்வரை பாதை, மேடு பள்ளங்கள் அதிகம் இல்லாமல் கூடியமட்டில் சம தரையாக இருந்தது. இதனால் வண்டியில் அமர்ந்திருந்த பெண்டுகள் அதிக

சிரமத்தை வெளிப்படுத்தவில்லை. நடந்து சென்ற ஆண் பிள்ளைகளாகிய எங்கள் ஐவருக்கும் சிரமம் தெரியவில்லை. (மேலது, ப. 149)

மேஸ்திரி ஒரு பச்சை மூங்கிலை வெட்டி எடுத்து வந்து எனக்கு ஊன்றுகோலாகக் கொடுத்தான். என் நடையும் தொடங்கியது. மேஸ்திரி, என் முதுகின் மீது கை வைத்து நெட்டித் தள்ளிக் கொண்டு வந்தான். வழி ஒற்றையடிப் பாதையாகவே இருந்தது. ஏற்றங்கள் அதிகம். சறுக்கல்கள் வேறே. நல்ல கோடையிலும், தங்கள் பசுமையை விட்டுக் கொடாமல் பாதுகாத்து வந்த செடி கொடிகளும் மரங்களும் வழிநெடுகச் செறிந்திருந்தன. மேஸ்திரி இவைகளை அவ்வப் பொழுது சுட்டிக்காட்டிக் கொண்டு வருவான். தவிர, இரண்டு அல்லது இரண்டரை மைல் தூரம் சென்றதும் பசுமை நிறைந்த ஓரிடத்தில் என்னை உட்காரச் சொல்லிவிட்டு மணிப்பூர் நாட்டியமாடுவான். நடையில் எனக்குக் களைப்புத் தட்டக் கூடாதென்பதற்காக இந்த வித்தையைப் பயன்படுத்திய மேஸ்திரியின் பரிவை எந்த வார்த்தைகளால் வியந்து பேசுவது? (மேலது, ப. 165)

இந்த உயர்ந்த மலைப் பகுதியில் வந்து கொண்டிருந்த போது, பிரயாணிகளில் பலர் குளிர் தாங்க முடியாததனாலோ நடை தாள முடியாததாலோ உயிரிழந்துவிட்டனர். இவர்களுடன் கூட வந்து கொண்டிருந்த உற்றார் உறவினர் இவர்களுக்காக அங்கேயே தங்கி அழுது கொண்டிருக்க முடியுமா? பெயரளவிலாவது ஈமச் சடங்குகளென்று ஏதாவது செய்ய முடியுமா? போனவர்களை உருட்டிக் கீழே தள்ளிவிட்டு மேலே போய்க் கொண்டிருக்க வேண்டியது தான். அப்படித் தான் செய்தார்கள். (மேலது, ப.179)

ரங்கூனிலிருந்து புறப்பட்டு புரோம் வந்து அங்கிருந்து டாங்கப், அக்யாப் வழியாக இந்தியாவுக்கு வந்து சேர்ந்தனர். இவர்கள் சிறு பான்மையோர். இவர்கள் புரோமிலிருந்து பெரும் பாலும் நடந்தே வரவேண்டியிருந்தது. ஒரு சில இடங்களில் ஆழ்ந்த நீரோட்டங்களைக் கடக்க வேண்டியிருந்தது. வாகன வசதிகள் கிடையாது. இந்த வழியில் குடிதண்ணீர் கிடைப்பது அரிதாயிருந்தது. காட்டுப் பூச்சிகளின் தொந்தரவும் அதிகம். இவை காரணமாக உயிரிழந்தவர் அநேகர். நடைப் பயணத்தின் களைப்பு மிகுதியினால் மாண்டவரும் பலர். (மேலது, ப.212)

மேற்கண்ட பயணப்பதிவுகளின் மூலம், பல்லாயிரக்கணக்கான மக்கள் உயிரைக் கையில் பிடித்துக்கொண்டு பல மைல் தூரம் நடந்து வந்த பயணத்தை / நேரடி அனுபவத்தை நம்மால் ஓரளவு உணர முடிகிறது. பர்மாவிலிருந்து இந்தியா வரும் வழிகளில் இருந்த காடுகள், மலைப்பாதைகள், பள்ளத்தாக்குகள், அவைகளைக் கடந்து வந்த அனுபவங்களின் மூலம் ஆசிரியர் இதில் விவரித்துள்ள செய்திகள் நம் மனதை வருத்தமடையச் செய்கின்றன. வழியெங்கும் நேர்ந்த உயிரிழப்புகள், நோய்கள், பசி மற்றும் இயற்கைச் சீற்றங்களுக்கு இடையிலும் மனிதநேயம் எவ்வாறு செயல்பட்டது என்பதை ஆசிரியர் நுட்பமாகக் கவனித்துப் பதிவு செய்துள்ளார்.

வருணனை மொழிநடை

படைப்பு மொழியில் சொற்கள் திட்டவட்டமான பொருளுடையவை அல்ல. அவை மனஎழுச்சிகள், காட்சிகள் ஆகியவற்றிற்கான குறியீடுகள். தொல் படிமங்களோடு இவை இணையும்போது பொருள் விரிவைக்கொள்கிறது. கவிதை அந்தரங்கப் படிமத்தைப் பொதுப் படிமமாக மாற்றுகிறது. (இலக்கியத் திறனாய்வுக் களஞ்சியம், ப. 253) என்ற பத்தியின் மூலமாக விவரிக்கப்படும் படைப்பாளர், படைப்பு மொழிபற்றிய செய்திகள் இங்கு ஒப்பு நோக்கத் தக்கன. ஒவ்வொரு படைப்பாளருக்கும் தனித்த மொழிநடை உண்டு. அது பெரும்பாலும் அவருடைய புனைவு

மொழியாக அமையும். இவருடைய வருணனை மொழிநடை, கூற விழையும் செய்தியைக் கேட்பவரின் மனதில் எளிமையாகப் பதிய வைக்கும் இயல்புடையது; அது மட்டுமின்றி, அன்றாட மக்களின் புழங்குமொழி வழக்கு, வரலாற்று, புவியல் செய்திகள், தத்துவ உரையாடல் முறை, தேவையான இடங்களில் மட்டும் நீண்ட வருணனை எனப் பன்முகப் பரிமாணம் கொண்டது. தனக்குத் தானே சொல்லிக் கொள்வது போல அல்லது தன்னுடைய மனதிற்கு சொல்லிக் கொள்வது போல முற்றிலும் மாறுபட்ட ஒரு மொழி நடையை சில இடங்களில் ஆசிரியர் பயன்படுத்தி உள்ளார். இதுபோன்ற புனைவு மொழி நடை இயற்கையைப் பற்றியதாகவும் இடங்களைப் பற்றியதாகவும் மனிதர்களைப் பற்றியதாகவும் வர்ணனையாகவும் அமைகிறது. இது போன்ற 'தனிமொழி' சார்ந்த 'புனைவு மொழி நடையில்' வாழ்வியல் தத்துவத்தைக் கூறுவது இவருடைய இலக்கிய உத்தியாக உள்ளது.

முடிவுரை

பயணஇலக்கியம் என்ற வகைமையின் கீழ் இந்நூல் படைக்கப் பட்டு இருந்தாலும், தமிழர்கள் அகதிகளாகத் தாய்நாட்டிற்குத் திரும்பிய வரலாற்றை விவரிக்கிறது. அத்துடன், போர் சார்ந்த சமூக, அரசியல், பொருளாதார பாதிப்புகளை நுட்பமாக விவரிக்கிறது. இதனை, நூலின் முன்னுரையில் ஆசிரியர், ***இந்நூலில் பர்மாவிலிருந்து நடையாகப் புறப்பட வேண்டிய நிலைமை ஏற்பட்டதிலிருந்து சென்னை வந்து சேரும் வரையில் நடைபெற்ற நிகழ்ச்சிகளும் ஏற்பட்ட அனுபவங்களும் மட்டுமே இடம்பெற்றிருக்கின்றன ஏறக்குறைய 145 நாள் சரித்திரம் என்று கூறலாம்.*** (முன்னுரை, ப. 9) என்று குறிப்பிடுகிறார். பிற பயண இலக்கியங்களைப் போல் அல்லாது உயிரைக் காப்பாற்றிக் கொள்ள தன்னுடைய, குடும்பத்தார் நண்பர்களுடன் தப்பி பிழைக்கும் போர்க்கால அனுபவத்தையே இந்த நூல் விளக்குகிறது. பயண இலக்கியத்திற்குரிய நுண்மைக் கூறுகள் பல இடம்பெற்று இருந்தாலும் போர் நடைபெறும் சூழலில் பயண வழி வர்ணனையும் தங்கும் இடங்கள், அவை அமைந்துள்ள நகர வர்ணனைகளும் இந்நூலில் கவனம் பெறுகின்றன. இடக் கோட்பாட்டின் இன்றியமையாத கூறுகளான அடையாள உருவாக்கம், அதிகார அரசியல், உளவியல் தாக்கம், எல்லைகளும் இடப்பெயர்வும் ஆகியவற்றை 'எனது பர்மா வழிநடைப்பயணம்' நூலில் பொருத்திக் காண முடிகிறது.

துணை நூற்பட்டியல்

[1.] ஞானபுஷ்பம், இரா. தமிழில் பயணஇலக்கியம், ஐந்திணைப் பதிப்பகம், சென்னை, 1990.

[2.] சாமிநாத சர்மா, வெ. எனது பர்மா வழிநடைப் பயணம், சந்தியாபதிப்பகம், அசோக்நகர், சென்னை. 2024.

[3.] மோகனா, இரா. பயணஇலக்கியம் ,மெய்யப்பன் பதிப்பகம், சிதம்பரம்,2006.

[4.] வேதசகாயகுமார், எம். இலக்கியத் திறனாய்வுக் களஞ்சியம், அடையாளம், கருப்பூர் சாலை, புத்தாநத்தம், திருச்சி, 2021.

English

[1.] Battcharji, Shobana, (Editor),Travel writing in India, Sakitya Akademy, Rabindra bhavan, Newdelhi.

[2.] Evans, elizabeth f.(Editor), Space and literary studies, Cambridge University Press, New York.

நிதிசார் கட்டுரையாளர் உறுதிமொழி / Author Contribution Statement: இல்லை/NIL

கட்டுரையாளர் நன்றியுரை / Author Acknowledgement: இல்லை/NIL

கட்டுரையாளர் உறுதிமொழி / Author Declaration: இக்கட்டுரையில் எவ்வித முரண்பாடும் இல்லை என்று உறுதிமொழி அளிக்கிறேன் I declare that there is no competing interest in the content and authorship of this scholarly work