சந்திரனுக்கு ஏவுகணை விட முடியும்போது,

# ஒரு விமானம் சொந்தமாக தயாரிக்க முடியாதா?

## நாடாளுமன்ற மக்களவையில் – கழகக் குழுத் துணைத்தலைவர் தயாநிதி மாறன் எம்.பி. ஆவேசம்!

புதுடெல்லி, ஆக.11-

நாடாளுமன்றத்தில் இந்திய விமானச் சட்டம் 1934ஐ மாற்றி இந்திய விமானச் சட்டம் 2024ஐ அமல்படுத்துவது குறித்தான விவாதத்தின்போது இந்தியா சொந்தமாக எப்போது விமானம் தயாரிக்கப்போகிறது, மேலும் இந்தியா பிற நாடுகளின் தரநிலைகளை நகலெடுத்தாற்போல் பின்பற்றாமல் தனக்கென தனி தரநிலைகளை எப்போது உருவாக்கப்போகிறது, விமானப் போக்குவரத்துத் துறைகளில் இளம் வயதினர் எப்போது பணியில் அமர்த்தப்படுவர், சென்னை விமான நிலையத்தில் இந்திய விமான நிலைய ஆணையத்திற்குச் (AAI) சொந்தமான நிலங்களை வீணடித்து வரும் நிலையில் அதனை எப்போது முறையாகப் பயன்படுத்துவீர்கள், தூத்துக்குடி மற்றும் திருச்சியின் விமான நிறுவன தனி ஆதிக்கத்தைத் தவிர்க்க மேற்கொண்ட நடவடிக்கை என்ன போன்ற பல்வேறு விஷயங்கள் குறித்து கழக நாடாளுமன்றக் குழுத் துணைத்தலைவரும் மத்திய சென்னை நாடாளுமன்ற உறுப்பினருமான தயாநிதி மாறன் கேள்வி எழுப்பினார்.

அதன் விவரம் வருமாறு:-

இளம் - ஆற்றல் மிகுந்த அமைச்சரான நீங்கள் பொது விமான போக்குவரத்துத்துறையை மேம்படுத்தும் வகையில் குறிப்பிடத்தக்க முயற்சிகளை மேற்கொண்டு வருவதில் நான் மிகவும் மகிழ்ச்சியடைகிறேன்.

ஐயா நான் ஒன்று கேட்க விரும்புகிறேன். உற்பத்திக்கான தரத்தை நிர்ணயிக்கப் போகிறீர்கள் என்பதைப் படிக்கும்போது, இந்தியாவின் எந்தப் பகுதியில் பொது விமானங்களைத் தயாரிக்கிறோம் என்று எண்ணும்போது ஆச்சரியமாக இருக்கிறது.. ஐயா தற்போது ஒருவேளை இந்த 1934 சட்டமானது இந்தியிலோ அல்லது சமஸ்கிருதத்திலோ பெயர் மாற்றம் செய்யப்படலாம், அது எனக்குத் தெரியாது.

இளம் அமைச்சரை ஒன்று மட்டும் கேட்டுக் கொள்கிறேன். நீங்கள் தெலுங்கு பேசும் மாநிலத்தைச் சேர்ந்தவர், ஆந்திராவின் எம்.பி., என்ற பெருமைக்குரியவர், பாஜகவுடன் போராடி உங்கள் செல்வாக்கைப் பயன்படுத்தி, அப்படியாவது இந்தச் சட்டத்திற்கு தெலுங்கில் பெயரிட்டிருக்க வேண்டும். அப்போது அதனை நாங்கள் பாராட்டி வரவேற்றிருப்போம், ஏனென்றால் இந்தி தேசிய மொழி அல்ல. அது மொழிகளில் ஒன்றாகும், அதுமட்டுமல்லாது இந்தியா பல மொழிகளை கொண்டிருப்பதில் பெருமைக் கொள்கிறது. ஓர் இளம் மற்றும் ஆற்றல்மிக்க அமைச்சரான நீங்கள் எப்படியாவது போராடி இந்த சட்டத்திற்கு, தெலுங்கில் பெயர் வைத்திருந்தால் நாங்கள் பாராட்டியிருப்போம். அதே சமயம் அரசியலமைப்பு ரீதியாக, ஆங்கிலத்தில்தான் பெயரிட வேண்டும் என்பதையும் நான் சுட்டிக்காட்டுகிறேன்.

அரசியலமைப்புச் சட்டம் உங்களுக்குத் தேவையான திருத்தங்களை அவ்வப்போது செய்ய அனுமதிக்கிறது. ஆனால் நீங்கள் 1934 சட்டத்தை மட்டும் திருத்துகிறீர்கள்.

விமானத்தைத் தயாரிக்கும் வசதியோ, திறனோ, உங்களிடம் இல்லை. மாறாக நாம் அமெரிக்கா மற்றும் பிரான்ஸ் போன்ற இரண்டு பெரிய நாடுகளைச் சார்ந்து இருக்கிறோம்.

அமெரிக்கா போயிங் விமானங்களை உருவாக்குகிறது, அதற்கான தரத்தை அவர்கள் நிர்ணயித்துள்ளனர். ஆனால், நமது பொது விமான போக்குவரத்துத் துறையின் இயக்குநரோ (DGCA) அமெரிக்காவின் ஃபெடரல் ஏவியேஷன் நிர்வாகத்தின் (FAA) தரநிலைகளைப் பின்பற்றுகிறது, இப்படி இருக்கையில் நாம் தரநிலைகளை சரியாக பின்பற்றுகிறோமா என்று ஆய்வு செய்வதை என்னவென்று சொல்வது? .

ஒவ்வொரு முறையும் உங்களுக்கு முன் இருந்த அமைச்சர்கள் கூட, அவ்வப்போது வந்து “எங்களுடைய விமானப் போக்குவரத்து அமைப்பில் நிறைய முரண்பாடுகள் இருப்பதாகச் சொல்லி அதை மேம்படுத்த முயற்சிக்கிறோம்” என்று கூறியிருக்கிறார்கள். ஆனால் விமானப் போக்குவரத்து அமைப்பில் இளம் வயதினர் பொறுப்புகளுக்கு இன்னும் வரவே இல்லை. இதோ தற்போது அமைச்சர் மட்டும் இளைஞராக இருக்கிறார், ஆனால் DGCAவைப் பாருங்கள்ஒய்வு பெற்ற போதும், அனுபவம் இருப்பதால் பதவி நீட்டிப்பு கொடுக்கப்படுகிறது, அவர்களும் அமர்ந்திருக்கிறார்கள்.

நீங்கள் இளம் வயதினரை பொறுப்புகளுக்குக் கொண்டு வர வேண்டும். நீங்கள் எத்தகைய திறமை மிக்க குழுவினைக் கொண்டு வரப் போகிறீர்கள்? இப்போது, ஒன்றிய அரசிற்கு என சொந்தமான விமான நிலையங்கள்கூட இல்லை, எந்த விமானமும் சொந்தமாக இல்லை, விமானங்கள் அனைத்தும் டாடா நிறுவனத்திற்கு சொந்தமானவை. ஒன்றிய விமான போக்குவரத்துத்துறைக்கு என சொந்தமாக என்ன உள்ளது? இந்த நிலையைச் சீரமைத்து இதனை நீங்கள் ஒழுங்குபடுத்தலாம்.

ஒன்றிய அரசுக்கு என்ன அதிகாரங்கள் உள்ளன? விமான நிலையத்தைச் சுற்றி கட்டிடங்கள் எதுவும் கட்டப்படுவதில்லை, மரங்கள் நடப்படுவதில்லை என்பதை மட்டுமே அவர்கள் உறுதி செய்வார்கள். விமானப் போக்குவரத்து அமைச்சகம் இப்போது செய்யக்கூடிய வேலை இதுதான். விமான நிலையங்களைச் சுற்றி சுவரொட்டிகள், கட்டிடங்கள் மற்றும் மரங்கள் வராமல் பார்த்துக் கொள்ள மட்டுமே அவர்களால் முடியும். உங்களின் தற்போதைய பரிதாபகரமான நிலைமையைப் பாருங்கள்.. நீங்கள் விமான போக்குவரத்துத்துறையில் இந்தியாவின் மகாராஜாவாக இருந்தீர்கள், ஆனால் 68,000 கோடியை அழித்து வெறும் 16,000 கோடிக்கு விற்று விட்டீர்கள்.

இன்று, இளம் அமைச்சர் அவர்கள் பராமரிப்பு, பழுதுபார்ப்பு மற்றும் மாற்றியமைத்தல்(MRO) குறித்து பதிலளித்தார். ஏர் இந்தியா நிறுவனம் இந்திய அரசாங்கத்துடன் இருந்தபோது, MRO க்கு எந்த சலுகைகளும் வழங்கப்படவில்லை. ஆனால் தற்போது ஏர் இந்தியா, டாடா நிறுவனத்திற்கு சென்றவுடன் MRO விற்கு சலுகைகளை வழங்குகிறது ஒன்றிய அரசு. இதே சலுகைகளை ஏர் இந்தியா நிறுவனமும் பெற்றிருந்தால் அதுவும் லாபகரமாக இயங்கி இருக்கும். ஆனால் நீங்கள் வேண்டுமென்றே ஏர் இந்தியா நிறுவனத்தை நஷ்டத்தில் தள்ளி அதனை டாடா நிறுவனத்திற்கு விற்று விட்டீர்கள்.

கேப்டன் கோபிநாத் என்று ஒரு இளைஞர் இருந்தார், இவரை நடுத்தர வர்க்க இந்தியர்கள் பெரிதாக வரவேற்றனர். ஏனென்றால் விமான டிக்கெட்டுகளின் விலையை ரயில்வே டிக்கெட்டின் விலைக்குக் குறைப்பேன் என்று சொன்னதால் அம்மக்களின் கனவு நாயகனாகத் திகழ்ந்தார் கேப்டன் கோபிநாத். அவர் சொன்னதைப் போலவே அதனை டெக்கான் ஏர் வேஸ் மூலம் செய்து விமானப் போக்குவரத்தில் புரட்சியை ஏற்படுத்தினார். கடந்த பத்தாண்டுகளில் உங்கள் அரசும் விமானக் கட்டணத்தைக் குறைக்கும் என்று நினைத்தோம். ஆனால் இன்று உங்கள் அரசு வந்தே பாரத் ரயில்கள் மூலம் ரயில்வே போக்குவரத்து கட்டணத்தையே விமானப் போக்குவரத்து கட்டணத்திற்கு நிகராக உயர்த்திவிட்டீர்கள்.

இன்று நீங்கள் அமெரிக்காவின் FAA நிர்ணயித்த வழிமுறைகளையே அப்படியே நகலெடுத்தார் போல் பின்பற்றுகிறீர்கள். தற்போதும் ஐரோப்பிய விமான போக்குவரத்துத்துறை அவர்கள் நிர்ணயித்த வழிமுறைகளை நாம் பின்பற்ற வேண்டும் என்று விருப்பப்பட்டதால் அவர்களின் விருப்பத்திற்கேற்ப நீங்கள் இந்த சட்டத் திருத்தத்தை மேற்கொண்டுள்ளீர்கள். இதில் என்ன நேர்மை இருக்கிறது. நாம் என்ன செய்து கொண்டிருக்கிறோம். இந்தியாவில் தயாரிக்கப்பட்ட ஏவுகணைகளை சந்திரனுக்கு அனுப்ப முடியும்போது, நம்மிடம் ஒரு விமானத்தைத் தயாரிக்கும் திறன்கூட இல்லையா? சீனாவினால் சொந்தமாக விமானம் தயாரிக்க முடிகிறது. இதை நான் இங்கே குறிப்பிடுவது எனக்காக மட்டும் அல்ல, இங்கு உள்ள ஒவ்வொரு உறுப்பினருக்காகவும்தான்.

நாம் சர்வதேசத் தரத்தைப் பற்றிப் பேசி வருகிறோம். இளம் அமைச்சர் அவர்களே நான் உங்களிடம் ஒன்று கேட்க விரும்புகிறேன், விமான போக்குவரத்துகளில் நம் இந்திய மக்களுக்கு மட்டும் ஏன் இணைய வசதி வழங்கப்படவில்லை. இந்திய நிலப்பரப்பை கடந்து பிற கண்டங்களில் பயணிக்கையில் இணைய வசதி கிடைக்கும்போது, ஏன் இந்திய நிலப்பரப்பில் விமானம் பறக்கும் போது மட்டும் இணைய வசதி கிடைப்பதில்லை. நீங்கள் வளர்ச்சியைப் பற்றி பேசும்போது பயணிகள் இதைத்தானே விரும்புவார்கள். பாதுகாப்பு நிறுவனங்கள் தேசியப் பாதுகாப்பு என்ற பெயரில் இந்திய விமானப் போக்குவரத்து நுகர்வோர்கள் இந்தியாவில் இணைய வசதிகள் பெறாமல் இருப்பதை உறுதி செய்கிறது. குறைந்தபட்சம் இதை நீங்கள் கவனத்தில் எடுத்துக் கொண்டு இணைய வசதி கிடைப்பதை உறுதி செய்ய வேண்டும். நாம் சென்னையில் இருந்து டெல்லிக்குப் பயணம் செல்கையில் பயண நேரம் 2:30 மணி நேரம் ஆகிறது. அந்த நேரத்தில் இணைய வசதிகள் இன்றி நாம் சமூகத்திடம் இருந்து முழுமையாக தனிமைப்படுத்தப்படுகிறோம். இன்னும் பலர் 2.30 மணி நேரங்களுக்கும் மேலாகப் பயணம் செய்கிறார்கள். விமானப் பயணிகளுக்கு குறைந்தபட்சம் இணைய வசதி தேவை என்பதை வலியுறுத்துகிறேன்.

ஓசூர் இப்போது ஒரு நல்ல MRO தளமாக உருவெடுத்து வருகிறது. அந்த வகையில் ஓசூர் MRO ஊக்குவிக்கப்படுவதையும் அனைத்தையும் குஜராத் திற்கு மாற்றாமல் இருப்பதையும் நீங்கள் உறுதி செய்யவும். ஏனெனில் குஜராத்தில் ஏற்கனவே போதுமான அளவு அனைத்து வசதிகளும் கிடைத்துள்ளது, வளர்ச்சியும் அடைந்துள்ளது. அந்த வகையில் மற்ற மாநிலங்களும் சில வளர்ச்சிகளைப் பெற விரும்புகின்றன.

அமைச்சர் அவர்கள் சென்னை விமான நிலையத்திற்குச் சென்று, இந்திய விமான நிலைய ஆணையம் (AAI) மூலம் எவ்வளவு நிலம் வீணடிக்கப்படுகிறது என்பதைப் பார்க்க வேண்டும். விமான நிலையத்தின் இடது மற்றும் வலதுபுறத்தில், இராணுவத்திற்கு சொந்தமான நிலங்கள் உள்ளன; அங்கு காட்டு மரங்கள் மட்டுமே உள்ளன, மேலும் எரிபொருள் கொள்கலன்கள் அங்கு வைக்கப்படுகின்றன, அவை நகர்த்தப்படலாம். மேலும் வலது பக்கத்தில், தொழிலாளர்களுக்கான குடியிருப்புகள் உள்ளன, அவை அத்தியாவசியமானவைதான். இருப்பினும் எதிர்ப்புறம் சாலையோரத்தில் நிலம் எளிதில் கிடைக்கும் பட்சத்தில் அவற்றை அங்கு மாற்றலாம்; அவ்வாறு செய்யும் பட்சத்தில், நாம் மேலும் 15 விமான நிறுத்தங்களை உருவாக்கும் வகையில் அதன் திறனை விரிவாக்கம் செய்ய முடியும். அது என்னவோ, எந்த அமைச்சரும் சென்னை விமான நிலையத்திற்கு இதைச் செய்ய விரும்பவில்லை. தயவுசெய்து நீங்களாவது இதைப் பரிசீலிக்குமாறு கேட்டுக்கொள்கிறேன். நமது விமான நிலையங்கள் அனைத்தும் புறக்கணிக்கப்படுகின்றன.

கோவை விமான நிலையம் சர்வதேச வரைபடத்தில் இடம்பிடிக்க வேண்டும். இன்றுவரை உங்களால் அதைச் செய்ய முடியவில்லை. துரதிர்ஷ்டவசமாக, தூத்துக்குடியில் தனி ஆதிக்கம் உள்ளது, இண்டிகோ என்ற ஒரே ஒரு விமான நிறுவனம் மட்டுமே அங்கு இயங்குகிறது. வேறு எந்த விமானமும் அங்கு செல்லாது, ஒரு ப்ரொப்பல்லர் விமானத்திற்கு விமான கட்டணம் 25,000 வரை செல்கிறது, இருப்பினும் அது பயணிகள் நிறைந்த விமானமாகத் தான் பயணிக்கிறது.

திருச்சி முதல் சென்னை வரும் விமானங்களிலும் அதேபோல் தனி ஆதிக்கம் நிகழ்ந்து வருகிறது. இந்தத் துறைகளில் இதுபோன்ற தனி ஆதிக்கம் மேலோங்காமல் இருப்பதை நீங்கள் உறுதி செய்ய வேண்டும், ஏனெனில் தனி ஆதிக்கம் தலைதூக்கும்போது, அதன் விலைகள் அதிகரித்து, நுகர்வோர் பாதிக்கப்படுகின்றனர். இப்போதைக்கு கையில் லத்தியை வைத்திருக்கின்ற காவலராக நீங்கள்தான் இருக்கிறீர்கள்.

பயணிகளின் கட்டணத்தைக் குறைத்து அவர்களுக்கான வசதிகளை அதிகரிக்க அனைத்து விமான நிறுவனங்களுடன் இதுகுறித்து பரிசீலித்து நடவடிக்கை மேற்கொள்ள வேண்டும்.

இவ்வாறு அவர் பேசினார்.

நெல்லை மாநகராட்சி மேயராக கோ.ராமகிருஷ்ணன் பதவியேற்றார். அவருக்கு மாநகராட்சி ஆணையாளரும், தேர்தல் அதிகாரியுமான என்.ஓ.சுகபுத்ரா பதவி பிரமாணம் செய்து வைத்தார். உடன் நெல்லை கிழக்கு மாவட்டச் செயலாளர் இரா.ஆவுடையப்பன், அப்துல்வகாப் எம்.எல்.ஏ., ராபர்ட் புரூஸ் எம்.பி., துணை மேயர் ராஜ், மேயரின் தாயார் மரகதம் உள்பட பலர் உள்ளனர்.

---

கலைஞர் வென்றுவிட்டார்!

# தமிழ் என்ற நிரந்தர வாகனத்தில் ஏறிக்கொண்டார்!

## “கலைஞர் 100 கவிதைகள் 100”-ஐ தொகுத்த கவிப்பேரரசு தமது அணிந்துரையில் அன்புக்காணிக்கை!

சென்னை, ஆக. 11-

“கலைஞர் 100, கவிதைகள் 100” நூலைத் தொகுத்து வெளியிட்ட கவிப்பேரரசு வைரமுத்து அவர்கள் தமது அணிந்துரையில் “கலைஞர் வென்றுவிட்டார். உடல் என்ற தற்காலிக வாகனத்திலிருந்து தமிழ் என்ற நிரந்தர வாகனத்தில் ஏறிக்கொண்டார்” என்று உள்ளம் உருகக் குறிப்பிட்டு முத்தமிழறிஞர் கலைஞர் அவர்களுக்கு தமது அன்புக் காணிக்கையைச் செலுத்தியுள்ளார்.

இதுகுறித்து கவிப்பேரரசு வைரமுத்து அவர்கள் தமது அணிந்துரையில் “நூறு குயில்கள் பாடும் வனாந்திரம்” என்ற தலைப்பில் எழுதியிருப்பதாவது:-

**இது**
**உங்கள் கரங்களில் ஒரு குழந்தை போல் தவழும்**
**இதோ இது**
**இலக்கிய வரலாற்றில் மிகப்பெரிய ஆவணம்.**

இந்த முன்னுரையில் இலக்கிய நேர்மை தாண்டி நான் சற்றே உணர்ச்சிவசப்பட்டிருக்கிறேன் என்று கருதும் விமர்சகர்கள் வெளியேறி விடுங்கள். இந்த இடத்தில் உணர்ச்சிவசப்படாதவன் உணர்ச்சியின் நரம்புகள் அற்றவன்.

உள்ளம் பிரவாகம் கொள்ளவும், உணர்ச்சிகள் குமிழியிடவும் காரணங்கள் உண்டு. நானறிந்த இந்திய அரசியல் பெருவெளியில் ஓர் இனக்குழுத் தலைவனுக்கோ, இந்திய தேசியத் தலைவனுக்கோ தான் வாழ்ந்த காலத்தின் 100 கவிஞர்களால் பாடப்பட்ட பெரும்புகழ் கலைஞரைத் தவிர வேறெவருக்கும் வாய்த்ததில்லை என்றே தோன்றுகிறது.

ஓர் இயக்கத்தின் தலைவர், ஒரு மாநிலத்தின் முதலமைச்சர் என்ற அதிகார பிம்பத்துக்காக இந்தக் கவிஞர்களில் யாரும் பேனா அசைக்கவில்லை. மொழியும் மொழிசார்ந்த வகையிலும், திறமும் திறம்சார்ந்த வகையிலும், உழைப்பும் உழைப்பு சார்ந்த வகையிலுமே கலைஞரை இவர்கள் கொண்டாடிக் கூத்தாடுகிறார்கள்.

அரசு ஆணை பிறப்பித்து ஒரு கவிதை எழுதவியலாது. அவனவன் சிரசு ஆணை பிறப்பிக்காவிடில் கவிதையில் ஓர் அசைவும் அசையாது. அந்த வகையில் இந்த 100 கவிஞர்களும் ஏதோ ஒரு தளத்தில் குறிப்பாகத் தமிழ்த் தளத்தில் கலைஞரை நேசித்தவர்கள். அவரால் பயன்பெற்றவர்கள் என்பதைவிட அவரது சமூகப் பயனை உணர்ந்தவர்கள்.

### மணி முடியில் பதிக்கப்பெற்ற மாணிக்கங்கள்!

பெரும் பெருமக்களின் கவிதைகளால் இந்தத் தொகுப்பு வரலாற்று வசீகரம் பெறுகிறது. புரட்சிக் கவிஞர் பாரதிதாசன், நாமக்கல் கவிஞர் வெ.ராமலிங்கம், கவியோகி சுத்தானந்த பாரதியார், டாக்டர் மு.வரதராசனார், பெரும்புலவர் சி.இலக்குவனார், கவியரசி செளந்தரா கைலாசம், இலக்கிய விஞ்ஞானி குலோத்துங்கன் என்ற வா.செ.குழந்தைசாமி, உச்ச நீதிமன்ற நீதியரசர் ச.மோகன், உவமைக் கவிஞர் சுரதா, பெரும்பாட்டுப் புலவர் அ. மருதகாசி, கவியரசர் கண்ணதாசன், பெருங்கவிஞர் முடியரசன், அறிஞர் அவ்வை நடராசன், கவிக்கோ அப்துல் ரகுமான் போன்ற இந்த நூற்றாண்டின் மணிமுடியில் பதிக்கப்பெற்ற மாணிக்கங்களெல்லாம் கவிபாடியிருக்கின்றன கலைஞரை.

இதில் மிகப்பெரிய வியப்பும் சிறப்பும் என்னவெனில் மூன்று தமிழ் கண்ட கலைஞர், நான்கு தலைமுறைகளால் பாடப்பட்டிருக்கிறார். 1924இல் பிறந்த கலைஞரை அவருக்கு முன் பிறந்தவர்களும், சமகாலத்தில் பிறந்தவர்களும், அப்படிப் பிறந்தவர்களுக்குப் பிறந்த பிள்ளைகளும் கவிதை பாடியிருக்கிறார்கள் என்பதே என்னை உணர்ச்சி வசப்படுத்தியதற்குக் காரணம்.

இத்துணை தலைமுறைகளின் கவனத்தை ஒரு தலைவன் அல்லது படைப்பாளன் ஈர்த்திருக்கும் இலக்கிய விந்தை வேறெந்த மாநிலத்துக்கும் இல்லாத தமிழ்நாட்டுக்கு மட்டுமே உரிய தனிப் பெருமை என்பது கலைஞரால் தமிழுக்குக் கிடைத்த ஒரு கர்வ காரணமாகும்.

அரசர்களைப் புலவர்கள் பாடுவது சங்க காலத்து நெடுமரபு. புலவர்களால் பாடப்படுவது அரச மாண்பு. வஞ்சினம் ஏற்கிற நெடுஞ்செழியப் பாண்டியன் ‘புலவர் பாடாதொழிக என் நிலவரை’ என்பதை உச்சமாக வைக்கிறான். புலவர்களால் பாடப்பட்டவர்கள் மட்டும்தான் இலக்கிய வரலாற்றில் எச்சமாய் நிற்கிறார்கள். அப்படிப் பாடப்பட்ட அரசர்களில் ஒன்றுக்கு மேற்பட்டவர்களால் பாடப்பட்டவர்கள் சிலரே. நூற்றுக்கு மேற்பட்டவர்களால் பாடப்பட்ட பெருங்கீர்த்தி பெற்றவர்கள் என் சிற்றறிவின் எல்லைக்குச் சிக்கவில்லை.

அதியமான் நெடுமாண்அஞ்சியும் அவன் மகன் பொகுட்டெழினியும் அவ்வையாராகிய ஒரே புலவரால் பாடப்பட்டதுண்டு. ஒரே அரசன் பெரும்பான்மையான புலவர்களால் பாடப்பட்ட ஆதாரங்கள் இல்லை. அந்த வகையிலும் கலைஞர் பெரும்பேறு பெற்றவராகவே அறியப்படுகிறார்.

இந்தத் தொகுப்பின் 100 கவிதைகளையும் பயின்று முடிக்கும் ஆய்வாளர்கள் பல்வேறு பொருண்மைகளை உற்று நோக்கக் கூடும். மாறிக்கொண்டே வரும் மொழி, மறைந்து கொண்டே வரும் இலக்கிய வடிவங்கள், சமூகப் போக்குகள், வரலாற்றின் மடை மாற்றங்கள், முன்னோர் கவிதைகளுக்கும் பின்னோர் கவிதைகளுக்குமான மாறுபட்ட கவிதை உத்திகள் இவற்றை ஆய்வு செய்து உணர்வதற்கும் உணர்த்துவதற்கும் இந்தத் தொகுப்பின் பருப்பொருள்கள் பயன்படும்.

இத்துணை கவிஞர்கள் பாடப்பட வேண்டுமெனில் ஒரு தலைவன் அவர்களுக்குப் பாடுபொருள் தந்திருக்க வேண்டும். கலைஞர் குறித்த பாடுபொருளைக் காலமே தந்தது.

ஆதிக்க சாதிகளுக்கும் அடிமைப்பட்ட சாதிகளுக்குமான போராட்ட காலத்தில் -

இந்திய தேசியத்திற்கும் தமிழ் தேசியத்திற்குமான போர்க் காலகட்டத்தில் -

வைதீகத்துக்கும் பகுத்தறிவுக்குமான தத்துவ யுத்த காலத்தில் -

சினிமா என்ற தொழில்நுட்பம் கலாசார மாற்றத்துக்கு கைக்கருவியான காலத்தில் -

தமிழ் சமஸ்கிருதம் என்ற மொழிப் போர் மும்முரப்பட்ட காலத்தில் -

தன் அரசியலை நிகழ்த்திக் கொள்ளுமாறு காலம் கலைஞரைப் பணித்தது. இந்தக் களங்களுக்கான ஊடுபொருள் என்னவோ அதுதான் கலைஞர் கவிஞர்களுக்குத் தந்த பாடுபொருள்.

பெரியாரின் சுடுமொழியால் சற்றே அந்நியப்பட்டு நின்ற ஒரு தலைமுறையும்கூட, கலைஞரின் கனிமொழியால் கலைமொழியால் அவர் நிழல்தொடும் தூரத்தில் நெருங்கி வந்தது.

பெரியாரை எடுத்து அண்ணாவைக் குழைத்துத் தன் நறுமணத்தை அவர் தடவிக்கொடுத்த தமிழ், எல்லா தலைமுறைகளுக்கும் ஏற்புடையதாயிற்று. அதனால்தான் டாக்டர் மு.வ., இலக்குவனார், குலோத்துங்கன் உள்ளிட்ட கல்வியாளர் உலகமும், பாரதிதாசன், சுத்தானந்த பாரதியார், நாமக்கல் கவிஞர் உள்ளிட்ட கவிஞர் உலகமும், சுரதா, கண்ணதாசன் முடியரசன் உள்ளிட்ட காரிகை கற்ற கவிஞர்களும், அப்துல் ரகுமான், ஈரோடு தமிழன்பன், வைரமுத்து உள்ளிட்ட மரபில் ஊறி மரபை மீறிய புதுக் கவிஞர்களும், செளந்தரா கைலாசம், கனிமொழி, தமிழச்சி தங்கப்பாண்டியன் உள்ளிட்ட பெண்பாற் கவிஞர்களும், யாப்பறியாத நவீனக் கவிஞர்களும் மற்றும் அமெரிக்கா, ஐரோப்பா, மத்திய கிழக்கு, மலேசியா, சிங்கப்பூர், இலங்கை உள்ளிட்ட பன்னாட்டுக் கவிஞர்களும் இத்தொகுப்பில் கலைஞரைப் போற்றிப் பாடியிருக்கிறார்கள். அத்துணை கவிஞர்களுக்கும் கலைஞரின் உயிரோட்டமான வாழ்க்கை உள்ளடக்கம் தந்திருக்கிறது.

கவிப்பேரரசு
**வைரமுத்து**

மொழிப்போரென்ன! சமூக நீதியென்ன! ஆதிக்க ஒழிப்பென்ன! வைதீகத் தகர்ப்பென்ன! பகுத்தறிவுப் பார்வையென்ன! இனமொழி மீட்பென்ன! திருக்குறள் காப்பென்ன! கலாசாரப் புரட்சியோடு களங்கண்டு மீண்ட காயங்களென்ன!

### ஒரு பெருங்கடமை செய்த நிறைவில் நிம்மதியுறுகிறேன்!

இலவசக் கல்வியென்றும், பெண்களுக்குச் சொத்துரிமை என்றும், பிச்சைக்காரர் ஒழிப்பு என்றும், குடிசை மாற்று வாரியம் என்றும், வேளாண் குடி மீட்சி என்றும், தமிழுக்கு முன்னுரிமை என்றும், தமிழ்நாட்டின் நவீனக் கட்டமைப்பு என்றும், தொழில்நுட்பப் புரட்சி என்றும், மாநில உரிமைக் குரல் என்றும் தமிழ்நாட்டுக்குச் சிறப்பும் வனப்பும் வழங்கிய செயல்திட்டங்களெல்லாம் அவர் பாவலர்களுக்குத் தந்த பாடுபொருள்களாயின. அதுதான் இந்தத் தொகுப்பின் பெருமைக்கொரு பெருங்காரணம்.

இத்தொகுப்பின் வாயிலாய் ஒரு பெருங்கடமை செய்த நிறைவில் நான் நிம்மதியுறுகிறேன்.

கலைஞர் நூற்றாண்டில் கவிஞர் நூற்றுவர் தீட்டிய கவிதைகளைத் தொகுத்து அவர் நினைவின் நீட்சிக்குப் படைக்கிறேன். தமிழ் ஆசான் என்று என்னால் என்றென்றும் அழைக்கப்பட்ட ஒரு தலைமகனுக்கு என் ஆற்றலுக்கு உட்பட்ட அன்புக் காணிக்கை இது.

இத்தொகுப்பை என் நெஞ்சோடு அணைத்துக்கொள்ள அவ்வளவு சுகமாக இருக்கிறது. நன்றியைக் கட்டிப்பிடித்துக் கண்மூடுவதுபோல் இருக்கிறது.

கவிதை கொடுத்த கவிஞர்கள் அனைவரையும் நன்றியோடு நினைத்துப் பார்க்கிறேன். வெவ்வேறு வடிவங்கள்; வெளிப்பாடுகள். எந்தக் கவிதையும் சோடையில்லை. ஒவ்வொரு கவிதையிலும் மேற்கோள் காட்டுவதற்கு நல்ல வரிகள் நான்குண்டு.

கலைஞருக்கும் எனக்கும் 29 ஆண்டுகள் கால வித்தியாசம்; தமிழ் எங்களை ஒருசாலை மாணாக்கர்களாகவே உரையாட வைத்தது. அவர் பிறந்த ஊருக்கும் நான் பிறந்த ஊருக்கும் 305 கிலோ மீட்டர் தூர வித்தியாசம்; ஆனால், ஒருவீதிக் காரர்களைப் போலவே தமிழ் எங்களை உறவாட வைத்தது.

என் 17 படைப்புகளை அவரே தலைமையேற்று வெளியிட்டார். அவரது சில நூல்களுக்கு என்னை முன்னுரை எழுதவைத்தார். சிறிய இடைவெளிகளைத் தவிர, சற்றொப்ப 35 ஆண்டுகள் அவரும் நானும் ஒவ்வொரு நாளும் தொலைபேசியில் உரையாடல் நிகழ்த்தி இருக்கிறோம். என் நன்மை தீமைகளில் அவர் உணர்ச்சியோடு பங்கேற்றிருக்கிறார். எங்களுக்குள்ளான மெல்லிய ஊடல்கள் மூங்கில் இலைகளின் பனித்துளிகளைப்போல உடைந்திருக்கின்றன. அவருடைய மரணத்திற்குத் தவிர யாருக்கும் நான் அப்படி உடைந்து அழுததில்லை. இட்டு நிரப்ப முடியாத இடைவெளி பௌதிக அளவில் இன்னும் என் வாழ்வில் இருக்கிறது. அவரைப்போல் இன்னொருவர் எனக்கு வாய்க்கவில்லை; வாய்ப்பதில்லை. நிசப்தத்தின் கடைசிச் சொட்டிலும் அவர் ஒட்டிக்கொண்டிருப்பார்.

### பொய்யில்லை என்பதற்கு மெய்ச்சாட்சி!

அவருக்கு நான் படைத்த எத்துணையோ கவிதைகளைவிட இந்தக் கவிதைத் தொகுப்பு சிறந்தது. அவரது சமகால சமூகத்தை இதில் திரட்டியிருக்கிறேன். எதிர்காலத்தில் எந்த நூற்றாண்டிலும் திராவிடப் பேரியக்கத்தின் வரலாற்றையும், கலைஞர் என்ற ஆளுமையின் உள்ளடக்கத்தையும் அறியத்துடிக்கும் ஒரு கூட்டம் இந்த நூலைத்தலைமேல்வைத்துக்கூத்தாடும்.

ஒருமுறை ஒரு தொலைக்காட்சிப் பேட்டியில் எனக்குப் பிறகு என்னை யார் நினைத்திருக்கப் போகிறார்கள் என்று விரக்தியோடும் சலிப்போடும் ஒரு வினாத் தொடுத்திருந்தார் கலைஞர். மறுகணமே அவரைத் தொலைபேசியில் அழைத்து ‘எங்களையெல்லாம் மறந்துவிட்டுப் பேசுகிறீர்கள்’ என்று உடைந்த குரலில் சொன்னேன். அன்று நான் சொன்னது பொய்யில்லை என்பதற்கு மெய்ச் சாட்சி ‘கலைஞர் 100 கவிஞர்கள் 100’ என்ற இந்த அருந்தொகுப்பு.

### முதல்வரின் அணிந்துரை முத்துவேல் பேரன் பதித்த முத்தாகும்!

நெஞ்சு நிறைந்திருக்கிறது.

கலைஞர் இந்த மண்ணுக்கு எழுதி வைத்த உயிர் உயில் முதலமைச்சர் முத்துவேல் கருணாநிதி ஸ்டாலின் அவர்கள் ஆவார்கள். அவரோடு கொண்ட உறவைப் பாதுகாப்பாகவும், பக்கபலமாகவும் உணர்கிறேன். இந்த நூலுக்கு அவர் அளித்திருக்கும் அணிந்துரை கலைஞர் மகுடத்தில் முத்துவேல் பேரன் பதித்த முத்தாகும். அவருக்கு நன்றி. அவர் நீடு வாழ்ந்து பீடுநடைபோட வாழ்த்துகிறோம்.

தொகுப்புக்குத் தொண்டு செய்த தம்பி ப.பாஸ்கரன், தம்பி வெ.கேசவன் இருவரும், அழகாக வெளியிட்ட டிஸ்கவரி வேடியப்பனும் என் பாராட்டுக்குரியவர்கள்.

வாழ்க்கை என்பது வேறொன்றுமில்லை, மரணத்துக்குப் பின்னும் மனிதன் வாழ்வதற்கான முயற்சியும் பயிற்சியும்தான்.

கலைஞர் வென்றுவிட்டார். உடல் என்ற தற்காலிக வாகனத்திலிருந்து தமிழ் என்ற நிரந்தர வாகனத்தில் ஏறிக்கொண்டார்.

கலைஞர் வாழ்கிறார்; வாழ்வார்.

இவ்வாறு கவிப்பேரரசு வைரமுத்து அணிந்துரையில் கூறியுள்ளார்.