# ആസ്സാമിനു കുറുകെ, ബുള്ളറ്റിൽ (ലേഖനം)

“കാശിരംഗ എക്സ്പ്രസ്സ് മേ, ഗ്വാഹാട്ടീ കേലിയേ ഏക് ഫസ്റ്റ് ക്ലാസ്സ് റിസർവ് കർനാഹെ. ഉസീ ഗാഡീകേ ബ്രേക്ക്‌വാൻ മേ ഏക് ബുള്ളറ്റ് മോട്ടോർസൈക്കിൾ ലേ ജാനാ ഭി ഹെ.” ടിക്കറ്റ് കൌണ്ടറിലെ ഗ്രില്ലിനിടയിലൂടെ പറഞ്ഞു. സ്ഥലം ആസ്സാമിലെ ജോർഹാട്ട് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷൻ. കാലം മൂന്നു പതിറ്റാണ്ടു മുൻപ്.

“മോട്ടോർസൈക്കിൾ? സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ സേ മിലോ”. ചുമലിന്റെ മുകളിലൂടെ പുറകിലേയ്ക്കു ചൂണ്ടിക്കൊണ്ട് ബുക്കിംഗ് ക്ലാർക്കു നിർദ്ദേശിച്ചു.

പ്ലാറ്റ്ഫോമിലൂടെ സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്ററുടെ മുറിയിലേയ്ക്കു കടന്നു. അകത്ത് സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്ററുണ്ട്. ശബ്ദം കേട്ട് അദ്ദേഹം തിരിഞ്ഞു നോക്കി.

കണ്ടു പരിചയമുള്ളയാളാണു സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ. ഞാൻ താമസിയ്ക്കുന്ന വാടകവീടിനു ചുറ്റും ബംഗാളികളുടെ നിരവധി വീടുകളുണ്ട്. അവയിലൊന്നിലാണ് ഇദ്ദേഹം താമസിയ്ക്കുന്നത്. ഇടയ്ക്കിടെ കാണാറുണ്ട്. ഇടക്കാലത്തെന്നോ തമ്മിൽക്കാണുമ്പോഴൊക്കെ ചിരിയ്ക്കാനും തുടങ്ങിയിരുന്നു.

“ആപ് ജാ രഹേ ഹെ? ട്രാൻസ്ഫർ മിൽ ഗയാ?” ആവശ്യം അറിയിച്ചപ്പോൾ സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ ചോദിച്ചു.

ട്രാൻസ്ഫർ ഓർഡർ എത്തിയിരുന്നില്ല. എങ്കിലും രണ്ടോ മൂന്നോ ആഴ്ചയ്ക്കകം ആസ്സാമിലെ ജോർഹാട്ടിൽ നിന്ന് കേരളത്തിലേയ്ക്കു ട്രാൻസ്ഫർ ചെയ്തുകൊണ്ടുള്ള ഓർഡർ വരും എന്ന പ്രതീക്ഷയുണ്ട്. ഓർഡർ വന്നാൽ ഒന്നു രണ്ടാഴ്ചയ്ക്കകം സ്ഥലം വിടേണ്ടി വരും. ഓർഡർ വന്ന ശേഷം റിസർവ്വു ചെയ്യാമെന്നു വച്ചാൽ, അന്ന് സീറ്റൊട്ടു കിട്ടുകയുമില്ല. റിസർവ്വേഷനില്ലാതുള്ള യാത്ര നരകതുല്യമായിരിയ്ക്കും. നോർത്ത് ഈസ്റ്റിൽ നിന്നാകുമ്പോൾ പ്രത്യേകിച്ചും.

ഏകദേശം ഒരു മാസം കഴിയുമ്പോൾ യാത്ര ആരംഭിയ്ക്കേണ്ടി വരും എന്ന കണക്കുകൂട്ടലനുസരിച്ച് രണ്ടും കൽപ്പിച്ച് റിസർവ്വേഷൻ നടത്താൻ തീരുമാനിച്ചു. തീരുമാനം ഭാഗികമായി നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. അതായത്, ഗ്വാഹാട്ടിയിൽ നിന്ന് എറണാകുളത്തേയ്ക്കുള്ള 3332 കിലോമീറ്റർ യാത്ര ഗ്വാഹാട്ടിയിൽ നിന്നു നേരിട്ടുള്ള ട്രെയിനിൽ റിസർവ്വു ചെയ്തു കഴിഞ്ഞു എന്നർത്ഥം. ഇനി ജോർഹാട്ടിൽ നിന്ന് ഗ്വാഹാട്ടിയിലേയ്ക്കുള്ള യാത്രയാണു റിസർവ്വു ചെയ്യാൻ ബാക്കിയുള്ളത്. റെയിൽ മാർഗ്ഗവും റോഡു മാർഗ്ഗവും ജോർഹാട്ടിൽ നിന്ന് ഗ്വാഹാട്ടിയിലേയ്ക്കെത്താം. റെയിൽമാർഗ്ഗമാണെങ്കിൽ 376 കിലോമീറ്റർ. റോഡു മാർഗ്ഗമാണെങ്കിൽ 306 കിലോമീറ്റർ മാത്രം.

സ്കെയിൽ ടൂ മാനേജർമാർക്ക് “പറന്നു” പോകാനുള്ള അനുവാദമുണ്ടായിരുന്നതുകൊണ്ട് ജോർഹാട്ടിൽ നിന്ന് നേരേ കൊൽക്കത്തയ്ക്കും അവിടുന്ന് ചെന്നൈയിലേയ്ക്കും ചെന്നൈയിൽ നിന്ന് കൊച്ചിയിലേയ്ക്കും പറന്നു പോകാവുന്നതാണ്. ഫ്ലൈറ്റിൽ ജോർഹാട്ടിൽ നിന്നു കൊൽക്കത്തയ്ക്ക് രണ്ടു മണിക്കൂറും ഏതാനും മിനിറ്റും മാത്രമേ വേണ്ടൂ. ഏതാണ്ടത്ര തന്നെ സമയം കൊൽക്കത്തയിൽ നിന്നു ചെന്നൈയ്ക്കും അതിന്റെ പകുതി സമയം കൊച്ചിയ്ക്കും. ആകെ അഞ്ചര, അങ്ങേയറ്റം ആറു മണിക്കൂർ. ഈ ദൂരം മുഴുവനും ട്രെയിനിലാണു യാത്രയെങ്കിൽ അതിന്റെ പന്ത്രണ്ടിരട്ടിയിലേറെ വേണം. അതായത് മൂന്നു ദിവസത്തിൽ കുറയാതെ.

ആറു മണിക്കൂർ കൊണ്ടു 'പറന്നെത്താനുള്ള' സൌകര്യമുണ്ടായിട്ടും എന്തിന് മൂന്നു ദിവസത്തിലേറെ വേണ്ടി വരുന്ന ട്രെയിൻ യാത്ര ചെയ്യുന്നു?

ന്യായമായ ചോദ്യം. ഉത്തരം ലളിതമാണ്: എന്റെ കൂടെ ആമിയുണ്ട്.

ആരെങ്കിലും തെറ്റിദ്ധരിയ്ക്കുന്നതിനു മുൻപേ വിശദീകരിച്ചേയ്ക്കാം. ആമി ഒരു വനിതയല്ല. പുരുഷനുമല്ല. എന്റെ പുത്തൻ ബുള്ളറ്റ് മോട്ടോർസൈക്കിളിനു ഞാൻ കൊടുത്ത ഓമനപ്പേരാണ് ആമി. അതിന്റെ രജിസ്ട്രേഷൻ നമ്പർ ഏ എം ഈ യിൽ തുടങ്ങിയതു കൊണ്ട് ഞാനതിനെ ആമി എന്നു വിളിയ്ക്കുന്നു. ആമിയ്ക്ക് പ്രായം കേവലം രണ്ടു മാസം മാത്രം. പതിനെണ്ണായിരം രൂപയുടെ ലോണെടുത്തു വാങ്ങിയ എന്റെ പുന്നാര, ഓമന ബുള്ളറ്റ്.

വണ്ടി വാങ്ങാൻ ചെന്നപ്പോൾ പുതിയ മൂന്നു വണ്ടികൾ നിരന്നിരിയ്ക്കുന്നു. ഏതു വേണമെങ്കിലും എടുത്തോളൂ. ഡീലർ പറഞ്ഞു. മൂന്നിലും അര ലിറ്റർ വീതം പെട്രോളൊഴിപ്പിച്ചു. മൂന്നിന്റേയും ഓയിൽ ചെക്കു ചെയ്തു. ഒരെണ്ണം ചവിട്ടി സ്റ്റാർട്ടാക്കി. ലോഹങ്ങൾ തമ്മിലുരയുന്ന ശബ്ദം. ഒരു തരം ബഹളം തന്നെ. എനിയ്ക്കിഷ്ടമായില്ല. അടുത്തതും സ്റ്റാർട്ടാക്കി. വീണ്ടും ബഹളം. ഇഷ്ടപ്പെട്ടില്ല.

മൂന്നാമത്തേതിന്റെ അടുത്തു ചെന്നു. ഒരൊറ്റച്ചവിട്ടിനു സ്റ്റാർട്ടായി. പതിഞ്ഞ സ്വരം. പ്രൌഢഗംഭീരം. ലവ് അറ്റ് ഫസ്റ്റ് സൈറ്റ്. പ്രണയിച്ചു പോയി അവളെ.

ആസ്സാമിലൂടെ തലങ്ങും വിലങ്ങും ആറായിരം കിലോമീറ്റർ സഞ്ചരിയ്ക്കുക കൂടി ചെയ്തു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ അവളില്ലാതെ ജീവിതമില്ല എന്ന തീരുമാനമെടുത്തുപോയി! സുഖമായി പറക്കാനുള്ള അവസരം അവൾക്കു വേണ്ടി ത്യജിച്ചു. അവളെ ജോർഹാട്ടിൽ നിന്ന് ട്രെയിനിൽ ഗ്വാഹാട്ടിയിലെത്തിയ്ക്കണം. അവിടുന്നു നേരിട്ടുള്ള ട്രെയിനിൽ എറണാകുളത്തെത്തിയ്ക്കണം. മലയാളമണ്ണിൽ കാലുകുത്തിയ ശേഷം റോഡിലൂടെ രാജകീയമായി നാൽപ്പത്തഞ്ചു കിലോമീറ്റർ ഓടിച്ചു വീട്ടിലെത്തണം. ഇതാണു പ്ലാൻ.

"ട്രെയിൻ മേ ബൈക്ക് ചോരി ഹോ ജായെഗി. ആപ് ചലാക്കെ ജായിയേ." ബൈക്ക് ട്രെയിനിൽ കൊണ്ടു പോയാൽ അതു മോഷ്ടിയ്ക്കപ്പെടും. റോഡിലൂടെ ഓടിച്ചുകൊണ്ടു പോകുകയാണു നല്ലത്. പറയുന്നത് ഇന്ത്യൻ റെയിൽവേയുടെ ഒരു സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ.

നടുങ്ങി, അതു കേട്ടപ്പോൾ. ആമിയെ ആസ്സാമിൽത്തന്നെ ഉപേക്ഷിയ്ക്കേണ്ടി വരുമോ?

മുന്നൂറ്റിച്ചില്വാനം കിലോമീറ്റർ ഓടിയ്ക്കുക ബുദ്ധിമുട്ടാണ്. വണ്ടിയും കേടാകും. ഞാൻ പറഞ്ഞു.

"സാരേ ബുള്ളറ്റ്‌വാലേ ഗ്വാഹാട്ടി ചലാക്കെ ജാത്തേ ഹെ ഔർ ആത്തേ ഹെ. ഉസ്മേ മുശ്കിൽ ക്യാ ഹെ?" സ്റ്റേഷൻ മാസ്റ്റർ നിസ്സാരമട്ടിൽ പറഞ്ഞു.

"ബൈക്ക് നയാ ഹെ." പുതിയ ബൈക്ക്. വൈകുന്നേരത്തെ തുടച്ചു മിനുക്കൽ അത്താഴത്തേക്കാൾ പ്രധാനം. ആമിയോട് മുന്നൂറ്റേഴു കിലോമീറ്റർ ഓടാൻ പറയാൻ ചങ്കു നോവും.

"ബുള്ളറ്റ് നയാ ഹെ ന? ആസാനീ സേ ചലേഗാ. നുക്സാൻ കുഛ് നഹി ഹോഗാ." പുതിയ ബുള്ളറ്റാണെങ്കിൽ ഒരു കുഴപ്പവും ഉണ്ടാവില്ലെന്ന്! എനിയ്ക്കാണെങ്കിൽ പുതിയതായതുകൊണ്ടാണ് കുഴപ്പം. പഴയ പന്നാസായിരുന്നെങ്കിൽ എന്തു വേണമെങ്കിലും ആകാമായിരുന്നു.

ഈയിടെയെങ്ങാൻ മോഷണം നടന്നിട്ടുണ്ടോ? ഞാൻ ഒരു ശ്രമം കൂടി നടത്തി നോക്കി.

ധാരാളം. ഹറ് ദിൻ ചോരീ ഹോത്തീ രഹത്തീ ഹെ. ദിവസേന മോഷണം നടക്കുന്നത്രെ. വഴിയിൽ കുഴപ്പം പിടിച്ച കുറേയേറെ സ്ഥലങ്ങളുണ്ട്. ദിഫു, ദിമാപ്പൂർ, ഹോജൈ, ലംഡിംഗ്, ഛാപ്പർമുഖ്, ജാഗിറോഡ്. ഇവിടൊക്കെ ആളുകൾ ട്രെയിൻ ഇടയ്ക്കു നിർത്തിച്ച്, ബ്രേക്ക്‌വാൻ കുത്തിത്തുറന്ന് സാധനങ്ങൾ മോഷ്ടിയ്ക്കുന്നു. പുതിയ ബുള്ളറ്റ് വെറുതേ കളയണോ? ഇൻഷൂറൻസ് തുക കിട്ടാൻ കൊല്ലങ്ങളെടുക്കും. ആപ് ക്യാ കരേംഗേ?

ഇതൊക്കെ പോലീസു കാണാറില്ലേ?

വോ ലോഗ് ഭി ഇസ്‌മേ ശാമിൽ ഹെ. അവർക്കും മോഷണത്തിൽ പങ്കുണ്ടെന്ന്.

നിരാശയോടെയാണെങ്കിലും സ്റ്റേഷൻമാസ്റ്ററോടു നന്ദി പറഞ്ഞു മടങ്ങിപ്പോന്നു. ആമിയുടെ രക്ഷയ്ക്കു വേണ്ടിയാണല്ലോ അദ്ദേഹം ഉപദേശങ്ങൾ തരാൻ മിനക്കെട്ടത്.

അക്കാലത്ത് പശ്ചിമബംഗാളിൽ നിന്നും ബീഹാറിൽ നിന്നുമുള്ള ബ്രോഡ്ഗേജ് ഗ്വാഹാട്ടിയിൽ വന്നവസാനിച്ചിരുന്നു. ഗ്വാഹാട്ടി മുതൽ കിഴക്കോട്ട്, ജോർഹാട്ട്, തിൻസുക്കിയ, ദിബ്രുഗഢ്, സിൽച്ചാർ ഈ സ്ഥലങ്ങളിലേയ്ക്കെല്ലാം മീറ്റർ ഗേജായിരുന്നു. മിയ്ക്കയിടങ്ങളിലും ഒറ്റ ലൈൻ മാത്രം. അതുകൊണ്ടു തന്നെ വണ്ടികളും കുറവ്. ജോർഹാട്ടിലേയ്ക്ക് ആകെക്കൂടി രണ്ടേ രണ്ടു വണ്ടികൾ മാത്രമാണ് വന്നുകൊണ്ടിരുന്നത്. ഒന്ന് മുൻ പറഞ്ഞ കാശിരംഗ എക്സ്പ്രസ്സും മറ്റേത് മറിയാനി-ജോർഹാട്ട്-ഫർക്കേറ്റിംഗ് പാസ്സഞ്ചറും.

ജോർഹാട്ടിൽ നിന്ന് ഗ്വാഹാട്ടി വരെ നിരവധി തവണ ബസ്സിനും രണ്ടു തവണ കാറിനും പോയിട്ടുണ്ട്. രാത്രി ഒൻപതിനും പത്തിനുമിടയിൽ ഏതാനും ബസ്സുകൾ പുറപ്പെട്ട് നേരം വെളുക്കുമ്പോഴേയ്ക്ക് എത്തിച്ചേരുന്നു. ആസ്സാമിൽ വെളുപ്പിന് നാലുമണിയാകുമ്പോഴേയ്ക്ക് നേരം വെളുത്തു തുടങ്ങും. ഈ യാത്ര പകൽ ഇതുവരെ നടത്തിയിട്ടില്ല. അതുകൊണ്ട് വഴി പരിചിതമല്ല.

ഗ്വാഹാട്ടി വരെ ബൈക്കിനു പോകുന്ന കാര്യത്തെപ്പറ്റി പലരോടുമന്വേഷിച്ചു. ഒരു സഹപ്രവർത്തകൻ പറഞ്ഞു. നമ്മുടെ ചാർട്ടേഡ് അക്കൌണ്ടന്റ് റോയ് ബുള്ളറ്റിന് പല തവണ ഗ്വാഹാട്ടിയിൽ പോയി മടങ്ങി വന്നിട്ടുണ്ട്. മൂപ്പരോടൊന്നു ചോദിച്ചോളിൻ.

സിമ്പിൾ! റോയ് പറഞ്ഞു. വാസ്തവത്തിൽ ബുള്ളറ്റിനു പോകുന്നതാണ് ഏറ്റവും സുഖം. പണ്ട് ബ്രിട്ടീഷുകാരുണ്ടാക്കിയ, നീണ്ടു നിവർന്നു കിടക്കുന്ന റോഡ്. എൺപത്, തൊണ്ണൂറിൽ കത്തിച്ചു വിടാം. അഞ്ചുമണിക്കൂർ കൊണ്ടെത്തും. ബസ്സിനും മുൻപ്.

ബുള്ളറ്റു തന്നെയാണ് ഞാനും ഓടിയ്ക്കുന്നതെങ്കിലും നാൽപ്പത്തഞ്ചു കിലോ മീറ്ററാണ് എന്റെ പരമാവധി വേഗത. ആമിയുടെ പാദങ്ങൾക്കു നൊന്താലോ! റോയ് അഞ്ചു മണിക്കൂറെടുക്കുന്നെങ്കിൽ ഇരട്ടിയെടുക്കും ഞാൻ. അപ്പോൾ പത്തു മണിക്കൂർ.

രാവിലേ തന്നെ പുറപ്പെട്ടാൽ ഇരുട്ടാകുമ്പോഴേയ്ക്ക് അങ്ങെത്താം. റോയുടെ കണക്കനുസരിച്ച്, രാവിലെ അഞ്ചുമണിയ്ക്ക് യാത്ര തുടങ്ങുക. പത്തു മണിയ്ക്ക് ഓഫീസിലെത്താം. അഞ്ചു മണിയ്ക്കു മടക്കം ആരംഭിയ്ക്കുക. പത്തു മണിയ്ക്ക് തിരിച്ചെത്താം.

ട്രാൻസ്ഫറാണ്. ഞാൻ അറിയിച്ചു. മടങ്ങി വരുന്നില്ല. അതുകൊണ്ട് ലഗ്ഗേജുമുണ്ട്.

ലഗ്ഗേജുണ്ടെങ്കിൽ അത്രയും നല്ലത്. റോയ് പറഞ്ഞു. കനം എത്രയുണ്ടോ, ബുള്ളറ്റിലെ യാത്ര അത്രയും സുഖമാകും.

എന്തെങ്കിലും മുൻകരുതലുകൾ എടുക്കാനുണ്ടോ?

ഓയിൽ ടാങ്കും പെട്രോൾ ടാങ്കും നിറയ്ക്കുക. ബ്രേക്കും ബാറ്ററിയും ടയറും ചെയിനും ചെക്കു ചെയ്യുക. ബസ്. അത്ര തന്നെ.

റോയുടെ ബുള്ളറ്റിനു പഴക്കമുണ്ട്. കൂടുതൽ ശക്തനാണ്. കാരണം ബിംഗ് എന്ന പഴയ ബ്രിട്ടീഷ് കാർബ്യൂറേറ്റർ തന്നെ. ബിംഗ് പെട്രോൾ വലിച്ചു കുടിയ്ക്കും. ഇരുപത്, ഇരുപത്തിരണ്ടു കിലോമീറ്റർ ഓടുമ്പോഴേയ്ക്ക് ഒരു ലിറ്റർ കുടിച്ചു തീർത്തിരിയ്ക്കും. എന്റേത് മിക്കാർബ് അഥവാ മിക്കുനി എന്ന ജാപ്പനീസ് കാർബ്യൂറേറ്റർ. ഒരു ലിറ്ററുകൊണ്ട് മുപ്പത്താറു കിലോമീറ്റർ ഓടിക്കോളും. മൂന്നൂറ്ററു കിലോമീറ്ററിന് ആകെ പത്തു ലിറ്റർ മതിയാകണം. “കുടി” കുറവായതുകൊണ്ട് “വലി” ഒരല്പം കുറവായിരിയ്ക്കും. അതു സാരമില്ല.

ഫുൾ ടാങ്ക് പതിന്നാലര ലിറ്ററാണ്. അതു നിറച്ചിട്ടു കാര്യമില്ല. ഗ്വാഹാട്ടിയിൽ നിന്നുള്ള ട്രെയിനിലെ ബ്രേയ്ക്ക് വാനിൽ കയറ്റാനുള്ളതാണ്. ട്രെയിനിൽ കയറ്റുന്നതിനു മുൻപ് ടാങ്കിലെ പെട്രോൾ മുഴുവനും ഊറ്റിക്കളഞ്ഞ് ഉണക്കി വറ്റിച്ചെടുക്കേണ്ടി വരും. അതുകൊണ്ട് ആവശ്യത്തിലേറെ പെട്രോൾ നിറയ്ക്കാതിരിയ്ക്കുന്നതാകും ലാഭം.

വണ്ടി കേടായാൽ എന്തു ചെയ്യും? ഡീലറുടെ മെക്കാനിക്കായ നിമായിയോടു ചോദിച്ചു. നിമായി ബംഗാളിയാണ്.

നിമായി പറഞ്ഞു. പുതിയ വണ്ടി. രണ്ടര മാസമേ ആയിട്ടുള്ളു വാങ്ങിയിട്ട്. രാസ്തേമേ ഗാഡി ഖരാബ് ഹോനേക്കാ സവാൽ ഹി നഹി! വഴിയിൽ കിടക്കുന്ന പ്രശ്നമേയില്ല.

മൂന്നു ബുള്ളറ്റുകളിൽ നിന്ന് ആമിയെ ഞാൻ തെരഞ്ഞെടുക്കുന്ന സമയത്ത് നിമായി സ്ഥലത്തു ഹാജരുണ്ടായിരുന്നു. അതുകൊണ്ട് നിമായി ഇതു കൂടി പറഞ്ഞു. ആപ്കാ സെലക്ഷൻ ഏക്ദം ബഢിയാ ഥാ. യേ ഗാഡി കം സെ കം പച്ചീസ് സാൽ തക് ചലേഗി. സെലക്ഷൻ ഉഗ്രൻ. ചുരുങ്ങിയത് ഇരുപത്തഞ്ചു വർഷമെങ്കിലും ഓടും. ധൈര്യമായോടിയ്ക്കാം. എന്തായാലും പുറപ്പെടുന്നതിന്റെ തലേന്ന് വണ്ടിയൊന്നു കൊണ്ടു വന്നോളുക, നിമായി നിർദ്ദേശിച്ചു.

കൂടെക്കൊണ്ടു പോകാനുള്ള ലഗ്ഗേജ് എത്രയുണ്ടെന്നു വിലയിരുത്തി. ആറു മാസത്തേയ്ക്കു മാത്രമായി കേരളത്തിൽ നിന്നു വന്നതായതു കൊണ്ട് ലഗ്ഗേജ് താരതമ്യേന വളരെക്കുറച്ചേയുള്ളു. സൂട്ട്കേസ്, ബ്രീഫ്കേസ്, എയർബാഗ്, ഇവയെല്ലാം ഓരോന്ന്. സൂട്ട്കേസ് ഒരൽപം വലുതാണ്. ട്രാൻസിസ്റ്ററും മറ്റു ചില ചില്ലറ സാധനങ്ങളും കൊണ്ടുപോകേണ്ടെന്നു തീരുമാനിച്ചു.

ബൈക്കു വാങ്ങിയപ്പോൾത്തന്നെ പുറകിൽ ഫിറ്റു ചെയ്യാനുള്ള കാരിയർ അഴിച്ചു മാറ്റി വച്ചിരുന്നു. അതു ഫിറ്റു ചെയ്തു. ആവശ്യമനുസരിച്ച് അതിന്റെ നീളം ഒരൽപം കൂട്ടാവുന്നതുമാണ്. എന്നിട്ടും സൂട്ട്കേസ് അതിൽ ഒതുങ്ങുന്നില്ല.

ബ്രീഫ്കേസും എയർബാഗും കാരിയറിൽ വച്ചു കെട്ടുക. സൂട്ട്കേസ് പുറകിലെ സീറ്റിൽ കുറുകെ വച്ചു കെട്ടുക. സഹപ്രവർത്തകൻ തമ്പി അഭിപ്രായപ്പെട്ടു. തമ്പി പറഞ്ഞ തരത്തിൽ മൂന്നും വച്ചു നോക്കി. കുഴപ്പമില്ല. സൂട്ട് കേസ് പുറത്തു ചെറുതായി മുട്ടുന്നുണ്ടെങ്കിലും സാരമില്ല.

ലഗ്ഗേജും ചുമന്നു കൊണ്ട് മുന്നൂറ്റിപ്പത്തു കിലോമീറ്റർ ഓടാനുള്ളതല്ലേ, കാരിയറിന്റെ നട്ടും ബോൾട്ടും നിമായിയെക്കൊണ്ട് ടൈറ്റു ചെയ്യിപ്പിയ്ക്കണം. മനസ്സിലോർത്തു. കാരിയറിന്റെ മാത്രമല്ല, ബൈക്കിന്റെ എല്ലാ നട്ടുകളും ബോൾട്ടുകളും ടൈറ്റു ചെയ്യിപ്പിയ്ക്കണം.

നീണ്ട യാത്ര. ക്ലച്ചും ആക്സിലേറ്ററും സ്മൂത്തായിരിയ്ക്കണം. അവ രണ്ടിന്റേയും കേബിളുകൾ അഴിച്ചെടുത്ത് അവയിൽ ഓയിലൊഴിയ്ക്കാൻ നിമായിയോടു പറയണം.

ബ്രേക്ക് ഇതുവരെ മെല്ലെ മാത്രമേ ചവിട്ടേണ്ടി വന്നിട്ടുള്ളൂ. സഡൻ ബ്രേക്കിടേണ്ടി വന്നാലെങ്ങനെയുണ്ടാകും? നിമായിയെക്കൊണ്ട് അതുമൊന്നു പരിശോധിപ്പിയ്ക്കാനുണ്ട്. നല്ല ബ്രേക്കു വേണം. ചവിട്ടിയാൽ ഉടൻ നിൽക്കണം. ബ്രേക്ക് നല്ലതെങ്കിൽ ഒരൽപം സ്പീഡെടുത്താലും ഭയപ്പെടാനില്ല. നാഷണൽ ഹൈവേ. പണ്ട് ബ്രിട്ടീഷുകാർ പണിത റോഡാണ്. സ്പീഡിൽ പോകാവുന്ന റോഡ്. സ്പീഡു കൂടുന്തോറും ബ്രേക്ക് കണ്ടീഷനായിരിയ്ക്കണം.

നിമായിയെക്കൊണ്ടു നോക്കിയ്ക്കാനായി കുറേയേറെ കാര്യങ്ങളുണ്ട്. എല്ലാം എഴുതി വച്ചു. ഒന്നും വിട്ടു പോകരുതല്ലോ.

ജോർഹാട്ടിലെ കുറഞ്ഞ താപനില ഡിസംബർ-ജാനുവരി മാസങ്ങളിൽ ആറു ഡിഗ്രിയിലേയ്ക്ക് താഴാറുണ്ടായിരുന്നു. ഫെബ്രുവരിയിൽ തണുപ്പുകാലം അവസാനിയ്ക്കുന്നു. സുഖമുള്ള മാസമാണു മാർച്ച്. ഏപ്രിലിൽ ചൂടുകാലത്തിനു തുടക്കമിടുന്നെങ്കിലും അസഹ്യമായ ചൂടുണ്ടാകുന്നില്ല. എങ്കിലും റോഡ് ചുട്ടു പഴുത്തതായിരിയ്ക്കും. ടയർ നന്നായി ചൂടാകാൻ വഴിയുണ്ട്. പുതിയ ടയറുകളായതുകൊണ്ട് കുഴപ്പമൊന്നുമുണ്ടാവില്ലെന്നു കരുതാം. മുൻവശത്തെ ടയറിൽ 18 psiയും പുറകിലത്തേതിൽ 28 psiയും ആണു പറയുന്നത്. പൌണ്ട്സ് പെർ സ്ക്വയർ ഇഞ്ച്. എങ്കിലും നിമായി നിർദ്ദേശിച്ചിട്ടുള്ളത് ഇരുപതും മുപ്പതുമാണ്. നൌഗോങ്ങിലെത്തുമ്പോൾ എയർ ചെക്കു ചെയ്യാൻ റോയ് ഉപദേശിച്ചു.

എഴുതി വച്ചതും ഓർമ്മ വന്നതുമായ എല്ലാ കാര്യങ്ങളും യാത്ര പുറപ്പെടുന്നതിന്റെ തലേ ദിവസം ചെയ്തു തീർത്തു. എല്ലാം കഴിഞ്ഞ് നിമായി ബുള്ളറ്റിന്റെ നെറുകയിൽ കൈ വച്ചു കൊണ്ടു പറഞ്ഞു, ആപ്കോ ഇസ് സേ കോയി പ്രോബ്ലം നഹി ഹോഗാ. ഇവനെ(ളെ)ക്കൊണ്ട് അങ്ങേയ്ക്ക് ഒരു കുഴപ്പവുമുണ്ടാകുകയില്ല.

പെട്രോൾ ടാങ്കിൽ പന്ത്രണ്ടു ലിറ്റർ അടിച്ചു. ഗ്വാഹാട്ടിയിൽ ചെന്ന ശേഷം ട്രെയിനിൽ കയറ്റും മുൻപ് അല്പം പെട്രോൾ ഊറ്റിക്കളയേണ്ടി വരും. സാരമില്ല.

ഓയിൽ ടാങ്കിൽ മുകളറ്റം വരെ ഓയിൽ നിറച്ചു. ഒരല്പം കൂടുതലും. എൻജിൻ അമിതമായി ചൂടാകാതിരിയ്ക്കട്ടെ. കൂടുതലുള്ള ഓയിൽ എക്സ്ഹോസ്റ്റ് ട്യൂബിലൂടെ ചെയിനിലേയ്ക്കൊഴുകിപ്പൊയ്ക്കോളും. ചെയിൻ വളരെ നിശ്ശബ്ദമായി പ്രവർത്തിയ്ക്കാൻ അതു സഹായിയ്ക്കും.

രണ്ട് മൈക്രോ സ്പാർക്ക് പ്ളഗ്ഗുകൾ വാങ്ങി ടൂൾ ബോക്സിൽ വച്ചു. ഉപയോഗത്തിലിരിയ്ക്കുന്ന പ്ലഗ്ഗ് പണിമുടക്കിയാൽ പുതിയതു ഫിറ്റു ചെയ്യാം. ടൂൾ ബോക്സിലെ ടൂളുകളെല്ലാം ഭദ്രമായുണ്ടെന്നുറപ്പു വരുത്തി. വേണ്ടി വന്നാൽ ചെറിയ പണികൾക്കും തയ്യാർ.

പിറ്റേന്ന് പകൽ മുഴുവൻ ബൈക്കോടിയ്ക്കാനുള്ളതാണ്. പൊരിഞ്ഞ വെയിലിന്റെ തീക്ഷ്ണതയിൽ ഉറക്കം തൂങ്ങിപ്പോകാനിട വരരുത്. നേരത്തേ കിടന്നു.

ജോർഹാട്ടിൽ നാലു മണി കഴിയുമ്പോഴേയ്ക്ക് നേരം പുലർന്നു തുടങ്ങും. നാലരയ്ക്കെഴുന്നേറ്റു. കുളിച്ചു. ശർമ്മാജി ചപ്പാത്തിയും ദാൾകറിയും ചായയും സ്നേഹപൂർവ്വം ഉണ്ടാക്കിത്തന്നു. ഉച്ചവരെ ആവശ്യമുള്ള ഊർജ്ജമായി.

ആമി ഭാരമേന്തിയാണെങ്കിലും കുലുക്കമില്ലാതെ നിൽക്കുന്നു. പുറകിലെ സീറ്റിൽ കനമുള്ള തുണി മടക്കി വിരിച്ച്, ഒരു സ്യൂട്ട് കേസ് വട്ടം വച്ച് വണ്ണമുള്ള പ്ലാസ്റ്റിക് കയറുകൊണ്ട് പല തവണ ചുറ്റി ബലമായി കെട്ടിയിരിയ്ക്കുന്നു. കാരിയറിൽ ബ്രീഫ് കേസ്, അതിനു മുകളിൽ എയർബാഗ്. അവയും കനമുള്ള പ്ലാസ്റ്റിക് കയറുകൊണ്ട് മുറുക്കി കെട്ടി വച്ചിരിയ്ക്കുന്നു. തമ്പിയാണ് അതൊക്കെ ചെയ്തു തന്നിരിയ്ക്കുന്നത്. അവയെല്ലാം മെല്ലെ ഇളക്കി നോക്കി. അനങ്ങുന്നില്ല. എല്ലാം ഭദ്രം. ഇതൊന്നും അങ്ങെത്തുന്നതു വരെ അനങ്ങുന്ന പ്രശ്നമില്ല, തമ്പി ഉറപ്പു പറഞ്ഞു.

ആമി ഇത്രയധികം ഭാരം ഇതുവരെ ചുമന്നിട്ടില്ല. രണ്ടു മാസത്തിനിടയിൽ പുറകിൽ ആളെക്കയറ്റിക്കൊണ്ട് ധാരാളം ഓടിയിട്ടുണ്ട്. പക്ഷേ ആളല്ലാത്ത ഭാരങ്ങൾ ഇത്രത്തോളം ഇതുവരെ ചുമന്നിട്ടില്ല. കാരിയർ പുറകിലേയ്ക്കു നീണ്ടിരിയ്ക്കുന്നതും അതിൽ ഭാരം വച്ചുകെട്ടിയിരിയ്ക്കുന്നതും പതിവുള്ളതല്ല. അതുകൊണ്ട് എനിയ്ക്കൽപ്പം ശങ്കയുണ്ട്.

യാത്ര ചെയ്യാനുള്ളത് പത്തോ ഇരുപതോ കിലോമീറ്ററല്ല. ജോർഹാട്ടിൽ നിന്ന് ഗ്വാഹാട്ടിയിലേയ്ക്കുള്ള മുന്നൂറ്ററു കിലോമീറ്റർ മുഴുവൻ ഓടിത്തീർക്കണം. അതൊരു പക്ഷേ മുന്നൂറ്റിരുപതോ അതിൽ കൂടുതലുമോ ആയെന്നും വരാം.

തമ്പി, ജോണി, പ്രഭാകരൻ, ശർമ്മാജി, ശാരംഗപാണി, മാത്യു, ബറുവ, റഹ്മാൻ, ബാബു. എല്ലാവരും എത്തിയിട്ടുണ്ട്. എല്ലാവരും കൈ പിടിച്ചു കുലുക്കി. എല്ലാവരും ഹാപ്പി ജേണി ആശംസിച്ചു.

ആമിയെ സ്റ്റാന്റിൽ നിന്നിറക്കി. പുറകിലെ സീറ്റിൽ വച്ചിരിയ്ക്കുന്ന സ്യൂട്ട്കേസിൽ കാലു കൊളുത്താതെ, സൂക്ഷിച്ച്, ബൈക്കിൽ കയറിയിരുന്നു. ഹെൽമറ്റു ധരിച്ചു. വൈസർ ക്ലോസു ചെയ്തു. കണ്ണുകളിൽ പൊടിയും പുകയും ഇനി കയറുകയില്ല. ക്ഷീണമറിയുകയുമില്ല. താക്കോൽ തിരിച്ചു. ഒരൊറ്റച്ചവിട്ടിന് ആമി സട കുടഞ്ഞെഴുന്നേറ്റു. പ്രൌഢമായ ശബ്ദം. അതു ഹൃദയത്തെ സ്പർശിച്ചു. തമ്പി വിരലുകൾ കൊണ്ട് ഒന്നാന്തരം എന്ന മുദ്ര കാണിച്ചു.

ക്ലച്ചമർത്തി, ഗിയറുയർത്തി. ആമീ, നമുക്കു പോകാം. മുന്നൂറ്ററു കിലോമീറ്റർ. പത്തു മണിക്കൂർ. ത്രോട്ടിൽ അല്പം തിരിച്ചു. ക്ലച്ചു പതിയെ വിട്ടു. ആമി മെല്ലെ മുന്നോട്ടു നീങ്ങി.

സൂര്യനുദിച്ചിരിയ്ക്കുന്നു. വാച്ചിലേയ്ക്കൊന്നു പാളി നോക്കി: ആറു മണി. ഓൺ ഷെഡ്യൂൾ. തുടക്കം നന്നായിരിയ്ക്കുന്നു. വെൽ ബിഗൺ ഈസ് ഹാഫ് ഡൺ!

റെസിഡൻഷ്യൽ മേഖലയായ ചോലാധരയിൽ നിന്ന് ഏ ടി റോഡിലേയ്ക്കുള്ള വഴിമദ്ധ്യേ ടി ആർ ഫുക്കൻ റോഡു ക്രോസ്സു ചെയ്തു. ടി ആർ ഫുക്കൻ റോഡ് ജീവിതത്തിൽ ഒരു തവണ കൂടി ക്രോസ്സു ചെയ്യാനിടയില്ല. അതുകൊണ്ട് ടി ആർ ഫുക്കനെപ്പറ്റി ഇപ്പോൾത്തന്നെ ഒന്നു പറഞ്ഞേക്കാം.

തരുൺ രാം ഫുക്കൻ ആളൊരു വിശിഷ്ട വ്യക്തിയായിരുന്നു. ഗാന്ധിജിയും നെഹ്രുജിയും ഫുക്കനും ബാരിസ്റ്റർ പരിശീലനം നേടിയത് ലണ്ടനിലെ ഇന്നർ ടെമ്പിൾ എന്ന പ്രശസ്ത നിയമവിദ്യാഭ്യാസ സ്ഥാപനത്തിലായിരുന്നു. വിവിധ വർഷങ്ങളിലായിരുന്നെന്നു മാത്രം. ഗാന്ധിജിയേയും നെഹ്രുജിയേയും പോലെ ഫുക്കനും കോൺഗ്രസ്സിന്റെ നേതാവായിരുന്നു. സ്വാതന്ത്ര്യസമരത്തിൽ പങ്കെടുത്തതിന്

കഠിനതടവ് അനുഭവിയ്ക്കുക കൂടി ചെയ്തിട്ടുള്ള മഹാൻ. അദ്ദേഹത്തിന്റെ സ്മരണയ്ക്കായി നാമകരണം ചെയ്തിട്ടുള്ള ഈ റോഡു വഴി നിരവധി തവണ സഞ്ചരിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ഒരിയ്ക്കൽ അയൽപക്കത്തെ പ്രൊഫസർ ജിതേൻ ശർമ്മ പറഞ്ഞപ്പോഴാണ് ടി ആർ ഫുക്കന്റെ മഹത്വം മനസ്സിലായത്.

ചോലാധരയോടും ടി ആർ ഫുക്കൻ റോഡിനോടും വിട പറഞ്ഞ് നിമിഷങ്ങൾ കൊണ്ട് ഏ ടി റോഡിലെത്തി. ആസ്സാം ട്രങ്ക് റോഡ്. ഔപചാരികമായ നാമധേയം നാഷണൽ ഹൈവേ 37. ഇപ്പോൾ അതിന്റെ പേരിൽ വീണ്ടും മാറ്റം വന്നിട്ടുണ്ട്, നമ്മുടെ സ്വന്തം എൻ എച്ച് 17 എൻ എച്ച് 66 ആയിരിയ്ക്കുന്നതു പോലെ. ഏ ടി റോഡിൽ കടന്ന് വലത്തോട്ട് - പടിഞ്ഞാറോട്ട് - തിരിഞ്ഞു. ഇനി ഗ്വാഹാട്ടി വരെയുള്ള മുന്നൂറ്റാറു കിലോമീറ്ററും ഈ റോഡിലൂടെയാണു പോകാനുള്ളത്. ഇടത്തോട്ട് - കിഴക്കോട്ട് - തിരിഞ്ഞിരുന്നെങ്കിൽ ശിവസാഗർ, ദിബ്രുഗഢ്, തിൻസുക്കിയ, അരുണാചൽ പ്രദേശ്, ചൈന, ബർമ്മ, അങ്ങനെയങ്ങനെ.

ദിവസത്തിന്റെ ഏറ്റവും സുഖമുള്ള സമയം. സൂര്യന്റെ ഇളവെയിൽ ആസ്വാദ്യം. കുളിർമ്മയുള്ള കാറ്റ്.

മിനിറ്റുകൾ കൊണ്ട് അജന്താ സിനിമാ തിയേറ്റർ കടന്നു. അജന്തയിൽ നിരവധി സിനിമകൾ കണ്ടിട്ടുണ്ട്. അന്ന് ജോർഹാട്ടിൽ ആകെ മൂന്നു സിനിമാത്തിയേറ്ററുകളാണുണ്ടായിരുന്നത്. ടൌണിന്റെ നടുവിൽത്തന്നെ, ഗാർ ആലി എന്ന തെരുവിലുള്ള “എല്ലീ സിനിമ”. അതിനൊരല്പം അപ്പുറത്തായി ജ്യോതി ഹാൾ. ഞാൻ ജീവിതത്തിൽ ഏറ്റവുമധികം സിനിമകൾ കണ്ടിട്ടുള്ളത് ജ്യോതി ഹാളിലാണ്. രണ്ടു ഫർലോങ്ങു മാത്രം അകലെയുള്ളൊരു വാടകവീട്ടിൽ അഞ്ചു വർഷത്തിലേറെക്കാലം താമസിച്ചിരുന്നു. ജ്യോതിയിൽ നല്ല സിനിമയുള്ളപ്പോൾ അത്താഴം കഴിഞ്ഞ് സെക്കന്റ് ഷോ കാണാൻ മെല്ലെ ഇറങ്ങും. ഗ്രിഗറി പെക്കിന്റെ മെക്കന്നാസ് ഗോൾഡ് മൂന്നു തവണ അടുത്തടുത്ത ദിവസങ്ങളിലായി കണ്ടത് ജ്യോതിയിലായിരുന്നു. ചെറിയ തിയേറ്ററായിരുന്നെങ്കിലും ജ്യോതിയിലെ സൌണ്ടും പ്രൊജക്ഷനും നന്നായിരുന്നു. ടിക്കറ്റ് ചാർജ്ജ് ഏറ്റവും കുറവും.

അജന്ത കഴിഞ്ഞയുടനെ, ജോർഹാട്ട് മുനിസിപ്പാലിറ്റി വിട പറഞ്ഞു: “കം എഗെയിൻ, ജോർഹാട്ട് മുനിസിപ്പാലിറ്റി”. ജോർഹാട്ട് വിട്ടിരിയ്ക്കുന്നു. ഇനി വരലുണ്ടാവില്ല.

നാട്ടിലേയ്ക്കുള്ള മടങ്ങിപ്പോക്കാണെങ്കിലും, ജോർഹാട്ട് വിടുന്നതിൽ നേരിയൊരു നൊമ്പരം തോന്നി. നാട്ടിൽ നിന്ന് മൂവായിരത്തെഴുന്നൂറു കിലോമീറ്റർ അകലെയാണെങ്കിലും ആസ്സമീസ് ഭാഷ അറിഞ്ഞിരുന്നില്ലെങ്കിലും ജോർഹാട്ട് നല്ല സ്ഥലമായിരുന്നു. ഇന്നാട്ടുകാരനല്ലെന്ന് അറിയാമായിരുന്നിട്ടും, ഇവിടുത്തെ ജനം എന്നോടു സ്നേഹത്തോടെ തന്നെ പെരുമാറിയിരുന്നു. ആസ്സാംകാരായ ഏതാനും നല്ല സുഹൃത്തുക്കളുമുണ്ടായിരുന്നു.

ജോർഹാട്ടിലെ മുഖ്യവിനോദം സിനിമ തന്നെയായിരുന്നു. ജോർഹാട്ടിലുണ്ടായിരുന്ന മൂന്നു തിയേറ്ററുകളിലും മിയ്ക്കപ്പോഴും ഹിന്ദി സിനിമകളാണ് ഓടിയിരുന്നത്. എല്ലിയിൽ ഞായറാഴ്ച മോണിംഗ് ഷോ ഇംഗ്ലീഷായിരിയ്ക്കും. പൊതുവിൽ ഹിന്ദി സിനിമയുടെ അതിപ്രസരം തന്നെ. അമിതാഭിന്റെ പടം വന്നാൽ ആദ്യത്തെ ഒരാഴ്ച ടിക്കറ്റു കിട്ടുക അസാദ്ധ്യം.

കേരളത്തിന്റെ സാംസ്കാരികതലസ്ഥാനം തൃശ്ശൂരാണ് എന്നു പറയുന്നതു പോലെ, ആസ്സാമിന്റെ സാംസ്കാരികതലസ്ഥാനം ജോർഹാട്ടാണ്. എന്നിട്ടും ആസ്സമീസ് സിനിമകൾ അപൂർവ്വമായിരുന്നു ജോർഹാട്ടിൽ. ഒരിയ്ക്കൽ ജ്യോതിയിൽ ചമേലീ മേംസാബ് എന്ന ആസ്സമീസ് പടത്തിന്റെ രണ്ടാമത്തേയോ മൂന്നാമത്തേയോ വരവുണ്ടായി. അന്നത് രണ്ടു തവണ കണ്ടു. ആ ചിത്രം അതിനകം അവാർഡുകൾ നേടി പ്രസിദ്ധമായിക്കഴിഞ്ഞിരുന്നു. ഡോക്ടർ ഭൂപേൻ ഹജരിക (ഹസരിക) സംഗീതം

നൽകി, ലതാ മങ്കേഷ്കറുടേയും ആശാ ഭോൺസ്ലേയുടേയും അനുജത്തിയായ ഉഷാ മങ്കേഷ്കർ പാടി അനശ്വരമാക്കിയ, മാധുര്യമുള്ള ആസ്സമീസ് പാട്ട്, "അഹോം ദേഖോർബാഗീസാരി സോവാലീ / ഝുമൂർത്തുമൂർ നാച്ചീക്കോറു ധേമാലി / ഹേ ലഖ്മി നൊഹോയ് മൂരേ നാം ചാമേലീ", ആ ചിത്രത്തിലേതാണ്. ആസ്സാമിലെ ജനങ്ങൾ ഇത്രത്തോളം നെഞ്ചേറ്റി നടന്ന മറ്റൊരു ആസ്സമീസ് ചലച്ചിത്രഗാനമുണ്ടെന്നു തോന്നുന്നില്ല.

അജന്ത കഴിഞ്ഞ് ഏതാനും മിനിറ്റുകൾക്കകം റീജണൽ റിസർച്ച് ലാബറട്ടറിയെത്തി. വളരെ വിശാലമായ കാമ്പസ്സാണ് സി എസ് ഐ ആറിന്റെ (കൌൺസിൽ ഓഫ് സയന്റിഫിക് ആന്റ് ഇൻഡസ്ട്രിയൽ റിസർച്ച്) കീഴിലുള്ള  ആർ ആർ എല്ലിന്റേത്. നമ്പ്യാർ സാർ, ഗോപാലകൃഷ്ണൻ, ഡോക്ടർ പിള്ള, എന്നിങ്ങനെ ഏതാനും മലയാളികൾ അവിടെയുണ്ട്. പോകുന്ന വിവരം അവരെ അറിയിച്ചിരുന്നു, കഴിഞ്ഞയാഴ്ച തന്നെ തമ്മിൽ കണ്ടിരുന്നു. ജോർഹാട്ടിൽ മലയാളികൾ പൊതുവിൽ കുറവായതുകൊണ്ട് ഉള്ളവർ തമ്മിൽ കൂടുതൽ സൌഹൃദമുണ്ട്.

ആർ ആർ എല്ലിനോടു ചേർന്ന് ഒരു റോഡ് തെക്കോട്ടു പോകുന്നുണ്ട്. അത് റൌറിയയിലേയ്ക്കുള്ളതാണ്. റൌറിയയിലാണ് ജോർഹാട്ടിലെ എയർപോർട്ട്. ടൌണിൽ നിന്ന് ഒരഞ്ചു കിലോമീറ്റർ. പട്ടാളത്തിന്റെ വലിയൊരു കേന്ദ്രമാണ് റൌറിയ. ആസ്സാം റൈഫിൾസും എയർഫോഴ്സും ആർമിയുമെല്ലാം അവിടെയുണ്ട്. മലയാളികൾ ധാരാളം. അവിടെ ഒരു സിനിമാത്തിയേറ്ററുമുണ്ട്. ചില ഞായറാഴ്ചകളിലെ മോണിംഗ് ഷോ മലയാളസിനിമയാകാറുണ്ട്. പട്ടാളത്തിലെ സുഹൃത്തുക്കളാരെങ്കിലും വിളിച്ചു പറയും, ദാ, ഈ ഞായറാഴ്ച മലയാളസിനിമയുണ്ടു കേട്ടോ. വേണമെങ്കിൽ വന്നോളൂ. നല്ല സിനിമയാണെങ്കിൽ ചെന്നു കാണും. പൊതുജനത്തിനും അവിടെ പ്രവേശനമുണ്ട്. മലയാളസിനിമ കാണാനുള്ള ഒരേയൊരു വഴിയും അതു തന്നെ. ഹിന്ദിയ്ക്കും ഇംഗ്ലീഷിനുമിടയിൽ സ്വതന്ത്രമായി മലയാളം സംസാരിയ്ക്കാനുള്ള ചുരുക്കം ചില അവസരങ്ങളുമായിരുന്നു അതെല്ലാം.

ടൌണിൽ നിന്ന് അകലുന്തോറും റോഡിന്റെ ഉപരിതലം നന്നായി വന്നു. ഒരുപാടിടങ്ങളിൽ അങ്ങകലെ, അറ്റം കാണാത്ത വിധം നീണ്ടു നിവർന്നു കിടക്കുകയാണ് ആസ്സാം ട്രങ്ക് റോഡെന്ന എൻ എച്ച് 37. ഗ്വാഹാട്ടിയ്ക്കുമപ്പുറത്ത്, ബ്രഹ്മപുത്രയുടെ തീരത്തുള്ള ഗോൽപ്പാറ എന്ന സ്ഥലത്തു നിന്നുത്ഭവിച്ച്, ഗ്വാഹാട്ടി, നൌഗോങ്ങ്, ജഖലബന്ധ, കാശിരംഗ, ജോർഹാട്ട്, ശിവസാഗർ, ദിബ്രുഗഢ്, തിൻസുക്കിയ എന്നീ സ്ഥലങ്ങളിലൂടെ അരുണാചൽ പ്രദേശിലെ റോയിങ്ങ് എന്ന സ്ഥലത്തിനടുത്തുവരെ പോകുന്നുണ്ട് ഏകദേശം എണ്ണൂറു കിലോമീറ്ററോളം നീളമുള്ള ഈ റോഡ്.

ഏ ടി റോഡിന്റെ പല ഭാഗങ്ങളും ബ്രിട്ടീഷ് ഭരണകാലത്തു നിർമ്മിയ്ക്കപ്പെട്ടവയാണ്. അതിന്റെ നിർമ്മാണത്തിന് മൂന്നു മുഖ്യ കാരണങ്ങളുണ്ടായിരുന്നു. ബർമ്മയുടെ ഭാഗത്തു നിന്നുണ്ടായിക്കൊണ്ടിരുന്ന ആക്രമണങ്ങളായിരുന്നു, അവയിലൊന്ന്. പത്തൊൻപതാം നൂറ്റാണ്ടിൽ തുടങ്ങിയ തേയിലകൃഷിയായിരുന്നു മറ്റൊന്ന്. അതേ നൂറ്റാണ്ടിന്റെ ഉത്തരാർദ്ധത്തിൽ അപ്പർ ആസ്സാമിൽ എണ്ണ കണ്ടുപിടിയ്ക്കപ്പെട്ടതായിരുന്നു, മൂന്നാമത്തെ പ്രേരകം.

തേയിലയെപ്പറ്റി ഓർക്കുന്നതിനിടയിൽ സൊക്ലേറ്റിംഗാ ടീ ഗാർഡനെത്തി. ഇനിയങ്ങോട്ട് പല തേയിലത്തോട്ടങ്ങളുമുണ്ട്. ബദുലിപ്പാർ, ഖുംതായ്, മെഥോണി, അങ്ങനെയങ്ങനെ. ജോർഹാട്ടിന്റെ കിഴക്കോട്ടും തെക്കോട്ടുമുള്ള ഭാഗങ്ങളിലും തേയിലത്തോട്ടങ്ങൾ ധാരാളമുണ്ട്. ദിബ്രുഗഢ്, നോർത്ത് ലഖിംപൂർ, ശിവസാഗർ എന്നീ ജില്ലകളിലും തേയിലത്തോട്ടങ്ങൾ സുലഭം. മൂന്നാർ-ദേവികുളം ഭാഗങ്ങളിലേയും നീലഗിരിയിലേയും ഡാർജിലിങ്ങിലേയും തേയിലത്തോട്ടങ്ങളിൽ നിന്നു വ്യത്യസ്തമായി, സമുദ്രനിരപ്പിൽ നിന്ന് അധികം ഉയരത്തിലല്ല, ആസ്സാമിലെ ഭൂരിഭാഗം തേയിലത്തോട്ടങ്ങളും. അക്കാരണം കൊണ്ട് ആസ്സാമിലെ തേയിലയ്ക്ക് വ്യത്യസ്തമായൊരു രുചിയുണ്ടെന്നാണ് പറയപ്പെടുന്നത്. ആസ്സാമിലെ തേയിലത്തോട്ടങ്ങൾക്ക് വിസ്താരവും കൂടുതലാണ്. ചൈനയാണ്

ഏറ്റവുമധികം തേയില കയറ്റുമതി ചെയ്യുന്നതെങ്കിലും, തേയിലകൃഷി നടത്തുന്ന ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ ഒറ്റമേഖലയെന്ന പദവി ആസ്സാമിനു തന്നെ.

ആസ്സാം, നീലഗിരി, ഡാർജിലിങ്ങ്, മൂന്നാർ എന്നിവിടങ്ങളിലെ തേയിലകളിൽ ഏറ്റവും മികച്ചത് ഏതെന്നു പറയാൻ ഞാൻ പ്രാപ്തനല്ല. തേയിലലേലത്തിലെ വിലകൾ നോക്കുകയാണെങ്കിൽ, ജോർഹാട്ടിലാണ് ഏറ്റവും ഉയർന്ന വില: 131.92 രൂപ. ആസ്സാമിലെ എല്ലാ തേയില ലേല കേന്ദ്രങ്ങളിലേയും വില നൂറിലേറെയാണ്. ഡാർജിലിങ്ങിൽ നിന്നുള്ളതുൾപ്പെടുന്ന പശ്ചിമബംഗാൾ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ 95 രൂപയിൽത്താഴെ മാത്രമാണു വിലകൾ. കേരളത്തിൽ അറുപത്തഞ്ചിൽ താഴെ മാത്രവും. ടീബോർഡു പ്രദർശിപ്പിച്ചിരിയ്ക്കുന്ന ഇക്കഴിഞ്ഞ ഒക്ടോബറിലെ വിലകളാണിവ. നേരിട്ടുള്ള അനുഭവം കൂടി പറയാം. ജോർഹാട്ടിനു ചുറ്റുമുള്ള പല ടീ എസ്റ്റേറ്റുകളും സന്ദർശിയ്ക്കാനിടയായിട്ടുണ്ട്. അപ്പോഴൊക്കെ അവർ തന്ന ചായ ഒന്നാന്തരമായിരുന്നു. അതെല്ലാം എക്സ്പോർട്ട് ക്വാളിറ്റിയും ആയിരുന്നിരിയ്ക്കണം.

ഇതിനിടയിൽ ആമി ഡെർഗാവണിലെത്തിയിരുന്നു. അവിടെയാണ് ആസ്സാം പോലീസ് അക്കാദമി. ആസ്സാം പോലീസുമായി എനിയ്ക്കു നേരിട്ടു ബന്ധമൊന്നുമില്ലെങ്കിലും ഡെർഗാവണിലെ പോലീസ് അക്കാദമിയിൽ മൂന്നു തവണ പോയിട്ടുണ്ട്. ഒരിയ്ക്കൽ ഒരോഫീസ് ദിവസം ആജാനുബാഹുവായ ഒരാൾ ചിരിച്ചുകൊണ്ട് എന്റെ ക്യാബിനിലേയ്ക്കു കയറി വന്നു. മലയാളിയാണെന്ന് ഒറ്റനോട്ടത്തിൽത്തന്നെ മനസ്സിലായി. “രാമചന്ദ്രൻ”, അദ്ദേഹം സ്വയം പരിചയപ്പെടുത്തി. കൈ തന്നു. മുറുക്കിയുള്ള പിടിത്തം. “പട്ടാളത്തിലാണോ?” ഞാൻ ചോദിച്ചു.

ജോർഹാട്ടിലെത്തുന്ന മലയാളികളിൽ ഭൂരിഭാഗവും ഒന്നുകിൽ പട്ടാളത്തിലായിരിയ്ക്കും. അല്ലെങ്കിൽ ഓഎൻജിസി, ഓയിൽ ഇൻഡ്യ എന്നിങ്ങനെയുള്ള എണ്ണക്കമ്പനികളിൽ. എന്റെ ഊഹം തെറ്റി. രാമചന്ദ്രൻ പോലീസിലായിരുന്നു. സാക്ഷാൽ ആസ്സാം പോലീസിൽ. കേരളത്തിൽ നിന്ന് ഐപിഎസ്സു പാസ്സായി. ഹൈദരാബാദിലെ നാഷണൽ പോലീസ് അക്കാദമിയിൽ പരിശീലനം കഴിഞ്ഞു പോസ്റ്റിംഗ് കിട്ടിയത് ആസ്സാമിൽ! ഡെർഗാവണിലെ പോലീസ് അക്കാദമിയിൽ വീണ്ടും ട്രെയിനിംഗ്. ആസ്സമീസ് ഭാഷയും അല്പമൊക്കെ വശമാക്കിയിരിയ്ക്കുന്നു. ഒരു മലയാളിയെ കണ്ടുമുട്ടിയതിൽ രാമചന്ദ്രനു സന്തോഷമായി. മറ്റൊരു മലയാളിയേയും ഒരു മാസമായി ജോർഹാട്ടിൽ കാണാനിട വന്നിട്ടില്ലത്രെ. രാമചന്ദ്രൻ എന്നോടൊപ്പം വീട്ടിൽ വന്ന് ചപ്പാത്തി കഴിച്ചു. വൈകുന്നേരം ബൈക്കിന് ഡെർഗാവണിൽ കൊണ്ടു ചെന്നാക്കി. തുടർന്ന് രണ്ടു തവണ കൂടി ഞങ്ങൾ അവിടേയും ജോർഹാട്ടിലും വച്ചു കണ്ടുമുട്ടിയിരുന്നു.

പിൽക്കാലത്ത് രാമചന്ദ്രൻ ഗ്വാഹാട്ടിയിലെ പോലീസ് കമ്മീഷണറായിത്തീർന്നിരുന്നു. ബോഡോ-ഉൾഫാ കലാപങ്ങൾ അക്രമരാഹിത്യം വെടിഞ്ഞ് രക്തരൂഷിതമായിക്കൊണ്ടിരുന്ന കാലത്താണ് രാമചന്ദ്രൻ പോലീസ് കമ്മീഷണറായത്. കാര്യകുശലതയുള്ള പോലീസ് കമ്മീഷണർ എന്ന പ്രശസ്തി രാമചന്ദ്രൻ നേടിയിരുന്നെന്ന് ഗ്വാഹാട്ടിയിലെ എന്റെ സഹപ്രവർത്തകരിൽ നിന്നു പിന്നീടു ഞാനറിഞ്ഞു. തിരുവനന്തപുരം ജില്ലയിൽ നിന്നുള്ള ഒരു മലയാളി അങ്ങകലെ, അസ്വസ്ഥമേഖലയായ (“ഡിസ്റ്റേർബ്ഡ്” - അത്തരം മേഖലയിലെ ജീവനക്കാർക്ക് പ്രത്യേകം അലവൻസും ഉണ്ടായിരുന്നു) ആസ്സാമിലെ പോലീസ് കമ്മീഷണറായി പ്രശസ്തി നേടുക! എല്ലാ മലയാളികൾക്കും രാമചന്ദ്രനെപ്പറ്റി അഭിമാനിയ്ക്കാം.

ആമിയുടെ സ്വരം ഞാൻ ശ്രദ്ധിച്ചു. മഡ് ഫ്ലാപ്പ് ഫിറ്റു ചെയ്തിട്ടുണ്ടെങ്കിലും ആമിയ്ക്കു ശബ്ദം കുറവാണ്. പതിഞ്ഞ സ്വരം. അതുകൊണ്ടു കൂടിയാണല്ലോ ഞാൻ ആമിയെ സ്വന്തമാക്കിയിരുന്നത്. അതേ സമയം തന്നെ എഞ്ചിന്റെ ശക്തി നാം ശരിയ്ക്കനുഭവിയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. പാടങ്ങളുടെ നടുവിലൂടെയുള്ള ഭാഗങ്ങളിൽ ശബ്ദം വീണ്ടും കുറയുന്നു. ഓയിൽ ടാങ്കിലെ ഓയിൽ എല്ലാ ഭാഗങ്ങളിലും

എത്തിയിരിയ്ക്കുന്നതു കൊണ്ടായിരിയ്ക്കണം, എഞ്ചിൻ അനായാസേന പ്രവർത്തിച്ചുകൊണ്ടിരിയ്ക്കുന്നു. ശബ്ദം കേട്ടാൽ അതറിയാൻ സാധിയ്ക്കും. വീതിയുള്ള റോഡ്. വളവുകൾ വിരളം. കടുത്ത വളവുകൾ തീരെയില്ല. സ്പീഡോമീറ്ററിലെ സൂചി അൻപതിൽ സ്ഥിരമായി നിൽക്കുന്നു. ഇടയ്ക്കിടെ മറ്റു ബുള്ളറ്റുകൾ എന്നെ അനായാസേന ഓവർടേയ്ക്കു ചെയ്തു പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിയ്ക്കുന്നുണ്ട്. അവർ എഴുപതിലും ചിലർ എൺപതിലുമായിരുന്നിരിയ്ക്കണം പോയത്. പക്ഷെ, അതൊന്നും എന്നെ മത്സരത്തിന് പ്രലോഭിപ്പിയ്ക്കാറില്ല.

ബുള്ളറ്റുകൾ മാത്രമല്ല ഇടയ്ക്കിടെ രാജ്ദൂത് യമഹയും കുതിച്ചോടിക്കൊണ്ടിരുന്നു. ആയിടെ, അതായത് 1983ൽ മാത്രം ഉത്പാദനമാരംഭിച്ച 350 സീസി ബൈക്കായിരുന്നു എസ്കോർട്ട്സ് ഗ്രൂപ്പിന്റെ രാജ്ദൂത് യമഹ. അതിനു മുൻപ് മൂന്നേ മൂന്നു ബൈക്കുകൾ മാത്രമാണ് ഇന്ത്യയിലുണ്ടായിരുന്നത്: എസ്കോർട്ട്സ് ഗ്രൂപ്പിന്റെ തന്നെ രാജ്ദൂത് (175 സീസി), ഐഡിയൽ ജാവയുടെ യെസ്ഡി (250 സീസി), പിന്നെ എൻഫീൽഡ് ഇന്ത്യയുടെ ബുള്ളറ്റും (350 സീസി). പതിറ്റാണ്ടുകളോളം ഈ മൂന്നു ബൈക്കുകൾ അരങ്ങു വാണു. മുൻ പറഞ്ഞ മൂന്നു ബൈക്കുകളിൽ നിന്ന് അവയുടെ ഉടമകളുടെ സ്വഭാവം അല്പമൊക്കെ ഊഹിച്ചെടുക്കാമായിരുന്നു. രാജ്ദൂത് (175) – വിവേകി. യെസ്ഡി – യുവാവ്. ബുള്ളറ്റ് – പ്രതാപി. കുറഞ്ഞൊരു കാലം (ആറു വർഷം മാത്രം) രാജ്ദൂത് യമഹ ബുള്ളറ്റുമായി മത്സരിച്ചെങ്കിലും ബുള്ളറ്റു തന്നെയായിരുന്നു എക്കാലത്തേയും റോയൽ ബൈക്ക്.

ഇന്നിപ്പോൾ കാര്യങ്ങളാകെ മാറി മറിഞ്ഞിരിയ്ക്കുന്നു. കോടിക്കണക്കിനു ടൂ വീലറുകളാണ് ഇന്ത്യയിലിന്ന് ഉത്പാദിപ്പിയ്ക്കപ്പെടുന്നത്. 2013ൽ മാത്രം 1.43 കോടി ടൂ വീലറുകൾ. ബിഎംഡബ്ല്യൂ, ഡുക്കാറ്റി, സുസുക്കി, പിയാജ്ജിയോ, ട്രയംഫ്, ഹോണ്ട, യമഹ, കവാസാക്കി, എന്നിവരൊക്കെ ആയിരം സീസിയുടെ ബൈക്കുകൾ ഇവിടെ നിർമ്മിയ്ക്കുന്നുണ്ട്. ചിലതിന് ഇരുപതു ലക്ഷത്തിലേറെ വില വരുന്നുണ്ടെങ്കിലും, അവയും വാങ്ങാനാളുകളുണ്ട്. അവയ്ക്കിടയിലും നമ്മുടെ പ്രിയപ്പെട്ട ബുള്ളറ്റ്-350 വിറ്റഴിയുന്നുണ്ടെന്ന വസ്തുത സന്തോഷം തരുന്നു.

പുറകിലെ സീറ്റിലും കാരിയറിലുമായി കെട്ടിവച്ചിരിയ്ക്കുന്ന ലഗ്ഗേജിനെ ശ്രദ്ധിച്ചു. അവ ഉറപ്പോടെ ഇരിയ്ക്കുന്നുണ്ട്. കാശിരംഗയിലെത്തുമ്പോൾ ആമിയ്ക്ക് അല്പനേരത്തെ വിശ്രമം നൽകാം. ഏകദേശം തൊണ്ണൂറു കിലോമീറ്റർ സഞ്ചരിച്ചു കഴിയുമ്പോഴാണ് കാശിരംഗയിലെത്തുക.

ചമേലീ മേംസാബിനെപ്പറ്റി മുഴുവൻ പറഞ്ഞില്ല. ആസ്സമീസ് പടം നിർമ്മിച്ച് ആറു വർഷം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ചമേലീ മേംസാബ് ബംഗാളിയിൽ നിർമ്മിയ്ക്കപ്പെട്ടു. ആസ്സമീസിൽ നായകനായിരുന്നത് ജോർജ്ജ് ബേക്കർ എന്നൊരു നടനായിരുന്നു. 'ജോർജ്ജ് ബേക്കർ' ഒരു ബ്രിട്ടീഷ് പേരാണെങ്കിലും അദ്ദേഹം ആസ്സാമിലെ തെസ്പൂരുകാരനാണ്. കഴിവുറ്റ നടൻ. അദ്ദേഹം തന്നെ ബംഗാളിപ്പതിപ്പിലും നായകനായി. ബിനിത ബൊർഗൊഹെയിൻ എന്നൊരു ആസ്സമീസ് നടിയായിരുന്നു ആസ്സമീസ് പതിപ്പിൽ ചമേലിയായി അഭിനയിച്ചത്. ബംഗാളിപ്പതിപ്പിൽ പ്രസിദ്ധ ഹിന്ദി നടി രാഖി നായികയായി. എങ്കിലും ആസ്സാം ജനതയ്ക്ക് ആസ്സമീസ് ഒറിജിനൽ പ്രിയങ്കരമായതു പോലെ ബംഗാളികൾക്ക് ബംഗാളിപ്പതിപ്പു പ്രിയങ്കരമായോ എന്നു സംശയമുണ്ട്.

നുമാലിഗഢിൽ എത്തിയിരിയ്ക്കുന്നു. നുമാലിഗഢിന് ഒരു വൈശിഷ്ട്യമുണ്ട്. ജപ്പാനിലെ ടോക്യോവിൽ നിന്ന് യൂറോപ്പിലെ ബൾഗേറിയയിലേയ്ക്ക് 20557 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ നിർമ്മിയ്ക്കപ്പെടുന്ന ഏഷ്യൻ ഹൈവേ നുമാലിഗഢിൽ വച്ച് ആസ്സാം ട്രങ്ക് റോഡുമായി യോജിയ്ക്കുന്നു. ഇവിടുന്നങ്ങ് ഗ്വാഹാട്ടിയ്ക്കടുത്തുള്ള ജോറാബാട്ടു വരെ ആസ്സാം ട്രങ്ക് റോഡും ഏഷ്യൻ ഹൈവേയും ഒന്നു തന്നെ. അതു വരെ പടിഞ്ഞാറൻ ദിശയിൽ സഞ്ചരിച്ചിരുന്ന ഏഷ്യൻ ഹൈവേ ജോറാബാട്ടിൽ വച്ച് തെക്കോട്ടു തിരിഞ്ഞ് ഷില്ലോങ്ങിലെത്തുന്നു. അവിടുന്ന് ദൌക്കി എന്ന സ്ഥലത്തു വച്ച് ബംഗ്ലാദേശിലേയ്ക്കു കടക്കുന്നു. ബംഗ്ലാദേശിനു കുറുകെ സഞ്ചരിച്ച് അതിർത്തിയിലുള്ള ബെനാപ്പോളിലൂടെ ഇന്ത്യയിലെ

പെട്രാപ്പോളിലേയ്ക്കെത്തുന്നു, അവിടുന്ന് യൂറോപ്പിലേയ്ക്കുള്ള യാത്ര തുടരുന്നു.

ശ്ലാഘനീയമായ ആശയമാണ് ഏഷ്യൻ ഹൈവേയുടേത്. നിർമ്മാണം പൂർത്തിയാകുമ്പോൾ ഈ റോഡ് ഏഷ്യയിലെ നിരവധി രാജ്യങ്ങൾ തമ്മിലുള്ള ബന്ധങ്ങൾ കൂടുതൽ ദൃഢമാക്കുമെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല. പ്രത്യേകിച്ച് ഇന്ത്യയേയും പാക്കിസ്ഥാനേയും. ഈ മേഖലയിൽ ശാശ്വതസമാധാനത്തിലേയ്ക്കുള്ള പ്രധാന ചുവടുവയ്പായിരിയ്ക്കും അത്. പല കാര്യങ്ങളിലും യൂറോപ്പിനെ ഏഷ്യ ഒരു മാതൃകയായി കണക്കാക്കേണ്ടതാണ്. യൂറോപ്പിലെ 28 രാഷ്ട്രങ്ങൾ ചേർന്നുണ്ടാക്കിയ യൂറോപ്യൻ യൂണിയൻ ആ രാഷ്ട്രങ്ങളെയെല്ലാം കൂട്ടിയിണക്കിയിരിയ്ക്കുന്നു. 1945 വരെ, ജർമ്മനി ഇറ്റലിയോടൊപ്പം ചേർന്ന് പാരീസും ലണ്ടനും ബോംബുചെയ്തു തകർത്തുകൊണ്ടിരുന്നു. അവർ തിരിച്ചടിയ്ക്കുകയും. യൂറോപ്യൻ യൂണിയന്റെ രൂപീകരണത്തോടെ അതെല്ലാം പഴങ്കഥകളായി മാറിക്കഴിഞ്ഞിരിയ്ക്കുന്നു. കാബൂൾ മുതൽ ചിറ്റഗോങ്ങ് വരേയും കാഠ്മാണ്ഡു മുതൽ കൊളമ്പോ വരേയും ആർക്കും സൌഹൃദത്തോടെ, സമാധാനത്തോടെ സഞ്ചരിയ്ക്കാവുന്ന ഒരവസ്ഥ വന്നാൽ സമാധാനത്തിന്റേതായിരിയ്ക്കും വിജയം.

സഞ്ചാരസ്വാതന്ത്ര്യത്തോടൊപ്പം സാമ്പത്തികസഹകരണവും സാദ്ധ്യമാകും. സമീപകാലത്ത് ഗ്രീസ്, അയർലന്റ്, പോർച്ചുഗൽ, ഇറ്റലി, സ്പെയിൻ എന്നീ രാഷ്ട്രങ്ങൾ സാമ്പത്തികത്തകർച്ചയിൽ നിന്നു കരകയറിയത് യൂറോപ്യൻ യൂണിയനിലെ പരസ്പരസഹകരണം വഴിയാണ്. ആയുധശേഖരണത്തിനു വേണ്ടി ഇന്ത്യയും പാക്കിസ്ഥാനും പ്രതിവർഷം മുടക്കുന്ന തുക ജനതയുടെ സാമ്പത്തിക, സാമൂഹിക വികസനത്തിനായി ഉപയോഗിയ്ക്കുന്നെങ്കിൽ ഈ മേഖലയിലാകെ അക്ഷരാർത്ഥത്തിൽ തേനും പാലും ഒഴുകിയേനേ. ഭൂമിയിലൊരു സ്വർഗ്ഗമുണ്ടെങ്കിൽ അതിവിടെയാണ് എന്ന് ഈ മേഖലയെപ്പറ്റിയൊന്നാകെ അഭിമാനിയ്ക്കുകയും ചെയ്യാമായിരുന്നു.

ആമി അക്ഷോഭ്യയായി മുന്നോട്ടു പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിയ്ക്കുന്നതിനിടയിൽ ഇവിടുത്തെ തേയിലയുടെ ചരിത്രം അല്പമറിയാനിടവന്നിട്ടുള്ളതു പങ്കു വയ്ക്കാം. ആസ്സാം ട്രങ്ക് റോഡ് നിർമ്മിയ്ക്കാനുള്ള മുഖ്യപ്രേരകങ്ങളിലൊന്ന് തേയിലകൃഷിയായിരുന്നു എന്നു പറഞ്ഞുവല്ലോ. പണ്ടിവിടെ തേയിലകൃഷി ഉണ്ടായിരുന്നില്ല. അതിവിടേയ്ക്കെത്തിയതിന്റെ പിന്നിലൊരു കഥയുണ്ട്.

പതിനെട്ടാം നൂറ്റാണ്ടിൽ ചായ ബ്രിട്ടനിലെ മുഖ്യപാനീയമായി മാറി. പ്രതാപത്തിന്റെ ചിഹ്നവുമായി അത്. ചായ കുടിയ്ക്കാതെ ഒരു ദിവസം പോലും കഴിയുക അവർക്ക് അസാദ്ധ്യമായിത്തീർന്നു. അക്കാലത്ത് ചൈനയിൽ നിന്നായിരുന്നു, ബ്രിട്ടനിലേയ്ക്കുള്ള തേയില മുഴുവനും വന്നിരുന്നത്. അമേരിക്കൻ കോളണികൾ കൈവിട്ടുപോയതോടെ അമേരിക്കയിൽ നിന്നു ബ്രിട്ടനു കിട്ടിക്കൊണ്ടിരുന്ന നികുതിവരുമാനം നിലച്ചു. ബ്രിട്ടന് സാമ്പത്തികഞെരുക്കമുണ്ടായി; ചൈനയിൽ നിന്ന് തേയില ഇറക്കുമതി ചെയ്യാനുള്ള പണം കണ്ടെത്താനാകാതെ വന്നു.

ബ്രിട്ടീഷ് ഇന്ത്യയിൽ കറുപ്പ് ധാരാളം കൃഷി ചെയ്യപ്പെട്ടിരുന്നു. ബ്രിട്ടൻ ഇന്ത്യയിൽ നിന്ന് കറുപ്പ് ചൈനയിലേയ്ക്കു കയറ്റി അയച്ചിരുന്നു. ചൈനക്കാരെ കറുപ്പുതീനികളാക്കാൻ ബ്രിട്ടൻ പാടുപെടുകയും ചെയ്തു. ഇന്ത്യയിൽ നിന്നുള്ള കറുപ്പ് ചൈനയ്ക്കു വിറ്റു കിട്ടിയ പണം കൊണ്ട് ബ്രിട്ടൻ ചൈനയിൽ നിന്നു തേയില വാങ്ങി. എന്നിട്ടും തേയിലയ്ക്കുള്ള പണം തികഞ്ഞില്ല. കോളണിയായ ഇന്ത്യയിൽ തേയില കൃഷി ചെയ്താൽ കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ ആവശ്യമുള്ള തേയില കിട്ടുമെന്ന് ഇവിടുത്തെ സമ്പത്ത് ചുളുവിൽ കടത്തിക്കൊണ്ടു പോകുന്നതു പതിവാക്കിയിരുന്ന ബ്രിട്ടൻ മനസ്സിലാക്കി. ഒരു കുഴപ്പം: തേയിലകൃഷിയും തേയിലസംസ്കരണവും എങ്ങനെ ചെയ്യാമെന്ന് ചൈനക്കാർക്കു മാത്രമേ അറിയാമായിരുന്നുള്ളൂ. അവരത് പരമരഹസ്യമായി സൂക്ഷിയ്ക്കുകയും ചെയ്തിരുന്നു.

റോബർട്ട് ഫോർച്ച്യൂൺ എന്നൊരു സ്കോട്ട്ലന്റുകാരൻ ഒരു ചൈനക്കാരനായി വേഷപ്രച്ഛന്നനായി

ചൈനയിലെത്തി, അവിടെ താമസിച്ച് തേയിലകൃഷിയുടേയും തേയിലസംസ്കരണത്തിന്റേയും രഹസ്യങ്ങളെല്ലാം മനസ്സിലാക്കിയെടുത്തു. കണ്ടുപിടിയ്ക്കപ്പെട്ടിരുന്നെങ്കിൽ ഫോർച്ച്യൂൺ നിഷ്കരുണം വധിയ്ക്കപ്പെട്ടേനേ. വധശിക്ഷയുടെ കാര്യത്തിൽ ചൈന അന്നും ഇന്നും കാർക്കശ്യം പുലർത്തുന്നു. എങ്കിലും സമർത്ഥനായ ഫോർച്ച്യൂൺ തേയിലച്ചെടികളും അവയെപ്പറ്റിയുള്ള രഹസ്യങ്ങളുമായി ചൈനയിൽ നിന്നു രക്ഷപ്പെട്ട് ഇന്ത്യയിലെത്തി ആസ്സാമിൽ തേയിലകൃഷി തുടങ്ങി. ചുരുങ്ങിയ സമയത്തിനുള്ളിൽ ഇന്ത്യയിൽ തേയിലകൃഷി അത്ഭുതകരമായ പുരോഗതി നേടി. ഇന്ന് തേയിലയുത്പാദനത്തിൽ ഇന്ത്യ (21%) ചൈനയുടെ (35%) തൊട്ടു പിന്നിലുണ്ട്. അൻപതു കോടി കിലോ തേയില ആസ്സാമിലെ തേയിലത്തോട്ടങ്ങൾ തന്നെ പ്രതിവർഷം ഉത്പാദിപ്പിയ്ക്കുന്നു. ആസ്സാമിലെ തേയിലയുത്പാദനത്തിൽ ഇരുപതു ലക്ഷം തൊഴിലാളികൾ വ്യാപൃതരാണ്. സർക്കാരിനു വരുമാനവും ജനതയ്ക്കു ഉപജീവനവും തേയില നൽകുന്നു.

നെൽപ്പാടങ്ങളുടെ നടുവിലൂടെയാണ് ആമി പൊയ്ക്കൊണ്ടിരിയ്ക്കുന്നത്. ഏ ടി റോഡിലൂടെയുള്ള ബൈക്കുയാത്ര സുഖകരമാക്കുന്നത് ഈ നെൽപ്പാടങ്ങളായിരിയ്ക്കണം. ജനുവരിയെ അപേക്ഷിച്ച് ഏപ്രിൽ മാസം ചൂടുള്ളതാണെങ്കിലും നെൽപ്പാടങ്ങളുടെ നടുവിൽ അമിതോഷ്ണം ഒരിയ്ക്കലും അനുഭവപ്പെടാറില്ല. ഇരുവശങ്ങളിലും നെൽപ്പാടങ്ങളുണ്ടെങ്കിലും അവയിൽ മിയ്ക്കതിലും നെൽകൃഷിയില്ലെന്ന ഒരു പോരായ്മയുണ്ട്. ആസ്സാമിലെ നെൽകൃഷി പ്രധാനമായും നടക്കുന്നത് ജൂൺ-ഡിസംബർ മാസങ്ങളിലാണ്. ജൂണിൽ മഴ കിട്ടുമ്പോൾ വിതയ്ക്കുന്നു. ശീതകാലത്ത്, ഡിസംബറിനകം കൊയ്യുന്നു. തുടർന്നുള്ള ആറു മാസത്തിനിടയിൽ നെൽകൃഷി മിയ്ക്കയിടങ്ങളിലും അധികം നടക്കാറില്ല.

അങ്ങകലെ അരുണാചലിന്നടുത്തുള്ള ദിബ്രുഗഢ് മുതൽ ഇങ്ങ് ഗ്വാഹാട്ടിയ്ക്കപ്പുറം ഗോൽപ്പാറ വരെ ഏകദേശം എണ്ണൂറു കിലോമീറ്ററോളം ഏ ടീ റോഡ് ബ്രഹ്മപുത്രയോടു ചേർന്നു സഞ്ചരിയ്ക്കുന്നു. ടിബറ്റിലെ (ചൈന) ആങ്സി മഞ്ഞുമലയിൽ നിന്നുത്ഭവിയ്ക്കുന്ന ബ്രഹ്മപുത്രയിൽ വെള്ളം വറ്റാറില്ല. മഴക്കാലത്ത് മഴ മൂലവും വേനൽക്കാലത്ത് ഹിമാലയത്തിലെ മഞ്ഞുരുകിയും ബ്രഹ്മപുത്രയിൽ വെള്ളം സുലഭം. ഇതുമൂലം ആസ്സാമിൽ ജലക്ഷാമമില്ല. കേരളത്തിലെപ്പോലെ തന്നെ ആസ്സാമിലും മുഖ്യാഹാരം അരി തന്നെ. എന്നിട്ടും ആസ്സാമിന്റെ ശരാശരി നെല്ലുത്പാദനം ഹെക്ടറൊന്നിന് 1531 കിലോ മാത്രമാണെന്നും, ഇത് ഈജിപ്റ്റ് (9283 കിലോ!), അമേരിക്ക (7279), ദക്ഷിണ കൊറിയ (6838), ചൈന (6131) എന്നീ രാജ്യങ്ങളുടേതിനേക്കാൾ വളരെ, വളരെ താഴെയാണെന്നും കാണുന്നു. ഈജിപ്റ്റിൽ നൈൽ നദിയ്ക്കു കുറുകെ സ്ഥാപിച്ചിരിയ്ക്കുന്ന അസ്വാൻ ഡാം വർഷത്തിൽ മൂന്നു തവണ കൃഷി ചെയ്യുന്നതു സാദ്ധ്യമാക്കി. ആസ്സാമിൽ കൃഷിയ്ക്കു വേണ്ടി ജലസേചനപദ്ധതികൾ ഇല്ലാത്തതായിരിയ്ക്കണം താഴ്ന്ന ഉത്പാദനത്തിനു കാരണം. ബ്രഹ്മപുത്രയിലൂടെ കോടിക്കണക്കിനു ലിറ്റർ വെള്ളം ഒഴുകിപ്പോകുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ, അത് കൃഷിയ്ക്കുവേണ്ടി ഉപയോഗിയ്ക്കാനുള്ള സ്ഥിരസംവിധാനം ഒരുക്കുന്നില്ലെങ്കിൽ പുഴയിൽ വെള്ളമുണ്ടായതു കൊണ്ടു കാര്യമില്ല.

ആസ്സാമിൽ ഭൂകമ്പങ്ങൾ പതിവായതുകൊണ്ടുമാകാം, വൻകിട അണക്കെട്ടുകളും ജലസേചനപദ്ധതികളും ഇല്ലാത്തത്. ഞാനാദ്യമായി ഭൂമികുലുക്കം അനുഭവിച്ചറിഞ്ഞത് ജോർഹാട്ടിൽ വച്ചാണ്. രണ്ടു തവണ. രണ്ടും രാത്രിയായിരുന്നു. ഒരു തവണ സീലിങ്ങിൽ നിന്ന് സിമന്റടർന്നു വീണു. കട്ടിലിന് മേൽക്കട്ടിയുണ്ടായിരുന്നതു കൊണ്ടും സീലിങ്ങിൽ സിമന്റ് അധികമില്ലാഞ്ഞതു കൊണ്ടുമാകാം, പരിക്കു പറ്റാഞ്ഞത്. മറ്റൊരിയ്ക്കൽ അടുത്ത മുറിയിൽ നിന്ന് അമ്മ വിളിച്ചു ചോദിച്ചു, "ഇതെന്താ കുട്ടാ, ഈ കട്ടിലു കിടന്നിങ്ങനെ കുലുങ്ങണത്?" ഭാഗ്യത്തിന് അന്നു മുകളിൽ നിന്ന് സിമന്റടർന്നു വീണില്ല.

റോഡരികിൽ കാറുകളും ബസ്സുകളും ഒതുക്കി നിർത്തിയിരിയ്ക്കുന്നു. ആമി സ്പീഡു കുറച്ചു. ചിലർ ബൈനോക്കുലറിലൂടെ അങ്ങകലേയ്ക്കു നോക്കുന്നുണ്ട്. ഓ, കാശിരംഗ! ആമി നിശ്ശബ്ദമായി കാശിരംഗയിലെത്തിച്ചിരിയ്ക്കുന്നു. ജോർഹാട്ടിൽ നിന്ന് ഏകദേശം നൂറു കിലോമീറ്റർ പിന്നിട്ടു കഴിഞ്ഞിരിയ്ക്കുന്നു. ആമി റോഡരികിൽ, തണലത്തു നിന്നു. ഞാൻ സൈഡ് ബോക്സിൽ നിന്നു

വെള്ളമെടുത്തു കുടിച്ചു. ആമിയെ ആകെയൊന്നു പരിശോധിച്ചു. ഓയിൽ ടാങ്കിൽ ഓയിൽ കൂടുതലായിരുന്നതിനാലാകാം, പുറകിലെ റിമ്മിൽ ചെയിനിൽ നിന്ന് ഓയിൽ തെറിച്ച്, പൊടി പുരണ്ടിരിയ്ക്കുന്നു. സൈഡ്ബോക്സിൽ തുടയ്ക്കാനുള്ള തുണി കരുതിയിട്ടുണ്ട്. അതെടുത്തു റിം തുടച്ചു. സ്റ്റാന്റിൽ നിന്നിറക്കി നോക്കി; ടയറുകളിൽ എയർ ഒട്ടും കുറഞ്ഞിട്ടില്ല. എഞ്ചിൻ ചൂടുപഴുത്തതായി തോന്നിയില്ല. സൈലൻസറിനും അമിതമായ ചൂടില്ല. ലഗ്ഗേജ് അമർന്നുറച്ചു തന്നെയിരിയ്ക്കുന്നു; കെട്ടുകൾ അഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ആമി ഒട്ടും തളർന്നിട്ടില്ല.

കാശിരംഗയിലെ ഒറ്റക്കൊമ്പുള്ള കാണ്ടാമൃഗങ്ങൾ പ്രസിദ്ധമാണല്ലോ. അവയെ കാണാനായിരിയ്ക്കണം ബൈനോക്കുലറിലൂടെ ആളുകൾ ആകാംക്ഷയോടെ നോക്കുന്നത്. 1985ലെ ഈ യാത്രാവേളയിൽ കാശിരംഗയിൽ 1700നടുത്ത് കാണ്ടാമൃഗങ്ങളുണ്ടെന്നു പറഞ്ഞിരുന്നെങ്കിലും റോഡിൽ നിന്നുകൊണ്ട് കിലോമീറ്ററുകളകലെ അവയിൽ ഒരെണ്ണത്തെയെങ്കിലും കാണണമെങ്കിൽ അസാമാന്യഭാഗ്യം തന്നെ വേണ്ടിയിരുന്നു. ആനപ്പുറത്ത് സവാരി നടത്തിയിട്ടു പോലും കാണ്ടാമൃഗത്തെ കാണാനായില്ലെന്നു പല സുഹൃത്തുക്കളും നിരാശപ്പെടുന്നതും കണ്ടിട്ടുണ്ട്. ഇവിടുത്തെ കാണ്ടാമൃഗങ്ങളുടെ എണ്ണം ഇപ്പോൾ 2200 കവിഞ്ഞിരിയ്ക്കുന്നു എന്നു കാണുന്നു. അതുകൊണ്ട് കൂടുതൽ പേർക്ക് കാണ്ടാമൃഗത്തെ കാണാൻ സാധിയ്ക്കുന്നുണ്ടാകാം.

കാണ്ടാമൃഗം മാത്രമല്ല, കാട്ടാനകളും കാശിരംഗയിലുണ്ട്. ഇവയ്ക്കു പുറമെ റോയൽ ബംഗാൾ ടൈഗറും ഇവിടെയുണ്ടെന്നു പറയപ്പെടുന്നുണ്ട്. ആനപ്പുറത്തു മാത്രമല്ല, ജീപ്പിലും സവാരി നടത്താവുന്നതാണ്. ആനപ്പുറത്തെ സവാരിയിലുള്ള ത്രില്ല് ജീപ്പു സവാരിയിൽ കിട്ടില്ലെന്ന് ഒരു സുഹൃത്തു പറഞ്ഞിരുന്നു. മഴയില്ലാത്ത മാസമാണ് ഏപ്രിൽ. ബ്രഹ്മപുത്രയിൽ വെള്ളപ്പൊക്കത്തിന്റെ ശല്യവുമില്ല. സവാരി നടത്താൻ പറ്റിയ കാലാവസ്ഥ. പക്ഷേ, സമയമില്ല. ഇനിയും ഇരുനൂറു കിലോമീറ്റർ യാത്ര ചെയ്യാനുണ്ട്.

ഏതാനും മിനിറ്റിനു ശേഷം ആമി യാത്ര തുടർന്നു. അധികം ചെല്ലുന്നതിനു മുൻപ് ചെറു കയറ്റങ്ങളും വളവുകളും തിരിവുകളും വന്നു. റോഡ് പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞും കിടക്കുന്നു. കൂർത്ത മെറ്റലിനു മുകളിൽ ടയറു കയറിയിറങ്ങുന്നത് പ്രാണസങ്കടമാണ്. സ്പീഡു വളരെക്കുറച്ച് കല്ലുകളെ ഒഴിവാക്കി മുന്നോട്ടു പോയി. ഏതാനും വളവുകളും തിരിവുകളും കഴിഞ്ഞപ്പോൾ വീണ്ടും സമനിരപ്പുള്ള റോഡിലെത്തി.

വെയിലിനു ചൂടേറിയിരിയ്ക്കുന്നു.

കാശിരംഗ വിട്ട് ഏകദേശം ഒരു മണിക്കൂർ കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ജഖ്ളബന്ധയിലെത്തി.

ബ്രഹ്മപുത്രയ്ക്ക് 2880 കിലോമീറ്ററിനടുത്തു നീളമുണ്ട്. അതിൽ 920 കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ് ഇന്ത്യയിലൂടെ ഒഴുകുന്നത്. ഗംഗാനദിയാകട്ടെ ഇന്ത്യയിലൂടെ 2525 കിലോമീറ്റർ നീളത്തിൽ ഒഴുകിയ ശേഷമാണ് ഫറാക്കയിലൂടെ ബംഗ്ലാദേശിൽ പ്രവേശിയ്ക്കുന്നത്. ഗംഗ മാത്രമല്ല, ബ്രഹ്മപുത്രയും ബംഗ്ലാദേശിൽ പ്രവേശിയ്ക്കുന്നു. ബംഗ്ലാദേശിൽ പ്രവേശിച്ചു കഴിയുമ്പോൾ ഗംഗാനദി പത്മ എന്ന പേരിലാണ് അറിയപ്പെടുക. ബ്രഹ്മപുത്ര ജമുനയെന്നും. (ഈ ജമുന താജ്മഹലിനടുത്തുകൂടി ഒഴുകുന്ന നമ്മുടെ യമുനയല്ല.) ഒടുവിൽ ബംഗാൾ ഉൾക്കടലിലേയ്ക്ക് ഒഴുകിപ്പോകുന്നതിനു മുൻപ് പത്മയും ജമുനയും കൂടിച്ചേർന്ന് ഒന്നാകുന്നു. രസകരമായ ഒരു വസ്തുത പറയാം. ഉത്തരേന്ത്യയിലെ ഭൂരിഭാഗം നദികൾക്കും വനിതകളുടെ പേരുകളാണുള്ളത്. ബ്രഹ്മപുത്രയ്ക്കു പുരുഷനാമവും.

ബ്രഹ്മപുത്രയ്ക്ക് പുരുഷനാമം കിട്ടിയത് അർത്ഥവത്താണ്: പലയിടങ്ങളിലും അത്രത്തോളം ഭീകരമാണ് ആ നദി. അതിനു കുറുകെ പാലം നിർമ്മിയ്ക്കുന്നത് എളുപ്പമായിരുന്നില്ല. ആദ്യപാലം ഗ്വാഹാട്ടിയ്ക്കടുത്ത് പാണ്ഡു - ശരായിഘാട്ടിലാണു പണിതത്. തെക്കേക്കരയിൽ പാണ്ഡു, വടക്കേക്കരയിൽ ശരായിഘാട്ട്. 1963ലാണതു തുറന്നു കൊടുത്തത്. തുടർന്നുള്ള രണ്ടര ദശാബ്ദത്തോളം ബ്രഹ്മപുത്രയ്ക്കു കുറുകെ പുതിയ

പാലങ്ങളൊന്നും നിർമ്മിയ്ക്കപ്പെട്ടില്ല. അക്കാലമത്രയും ജഖ്ളബന്ധയ്ക്കടുത്ത സിൽഘട്ടിൽ നിന്ന് മറുകരയിലേയ്ക്ക് ചെറു കപ്പൽ പോലുള്ളൊരു ഫെറിയുണ്ടായിരുന്നു. കടത്തിറങ്ങിയാൽ ഏതാനും കിലോമീറ്ററകലെ തെസ്പൂർ. തെജ്പൂരെന്നും പറയും. മുൻപൊരിയ്ക്കൽ ഞാൻ മറ്റൊരു ബുള്ളറ്റ് ഫെറി കടത്തി തെസ്പൂരു പോയി മടങ്ങി വന്നിരുന്നു. 1962ലെ ഇന്ത്യാ-ചൈനാ യുദ്ധത്തിനിടയിൽ ചൈനീസ് സൈന്യം തെസ്പൂരിനടുത്തു വരെ എത്തിയിരുന്നെന്നു പറഞ്ഞു കേട്ടിട്ടുണ്ട്. വാസ്തവമാണോ എന്നറിയില്ല. ഒരു മാസം നീണ്ടു നിന്ന യുദ്ധം കഴിഞ്ഞ ശേഷം തിടുക്കപ്പെട്ട് ശരായിഘാട്ടിൽ പാലം ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യപ്പെട്ടു. ബ്രഹ്മപുത്രയ്ക്കു കുറുകേ പാലമില്ലാതിരുന്നതിന്റെ കുറവ് യുദ്ധസമയത്ത് ശരിയ്ക്കും അനുഭവപ്പെട്ടുകാണും. എന്നിട്ടും ഇരുപത്തിനാലു വർഷം കൂടി കഴിഞ്ഞ ശേഷമാണ് രണ്ടാമതൊരു പാലം പണിതത്.

ഇന്ത്യയിൽ ഉത്പാദിപ്പിയ്ക്കപ്പെടുന്ന ആകെ പെട്രോളിയത്തിന്റെ പകുതിയും ആസ്സാമിൽ നിന്നാണു കിട്ടുന്നതെങ്കിലും, അടിസ്ഥാനസൌകര്യങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ ആസ്സാം എക്കാലവും അവഗണിയ്ക്കപ്പെട്ടിരുന്നു. ആറു വർഷത്തിലേറെ ആസ്സാമിൽ ജീവിച്ച എനിയ്ക്കിതു നേരിട്ടു ബോദ്ധ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതിർത്തിപ്രദേശങ്ങളായ നാഗാലാന്റ്, മണിപ്പൂർ, മിസോറം എന്നിവിടങ്ങളിലേയ്ക്ക് കേന്ദ്രധനം സുലഭമായി ഒഴുകിക്കൊണ്ടിരുന്നപ്പോഴും ആസ്സാമിന് അവഗണ തന്നെയാണു കിട്ടിക്കൊണ്ടിരുന്നത്. ബ്രഹ്മപുത്രയ്ക്കു കുറുകെ പാലങ്ങൾ നിർമ്മിയ്ക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ വന്ന അമാന്തം ഇതിന്റെ ഒരു ദൃഷ്ടാന്തം മാത്രമാണ്. 920 കിലോമീറ്റർ ദൂരത്തോളം ഇന്ത്യയിലൂടെ ഒഴുകുന്ന ബ്രഹ്മപുത്രയ്ക്കു കുറുകെ രണ്ടാമത്തെ പാലം പണിതത് 1987ലായിരുന്നു. മുൻ പറഞ്ഞ ജഖ്ളബന്ധയ്ക്കടുത്ത നാൽതോലിയിലാണ് മൂന്നു കിലോമീറ്ററിലേറെ നീളം വരുന്ന, കോളിയ ഭൊമോറ സേതു എന്നറിയപ്പെടുന്ന ആ പാലം നിർമ്മിയ്ക്കപ്പെട്ടിരിയ്ക്കുന്നത്. ഇതിലൂടെ റോഡുഗതാഗതം മാത്രമാണുള്ളത്.

പതിനൊന്നു കൊല്ലം കൂടി കഴിഞ്ഞപ്പോൾ മൂന്നാമത്തെ പാലവും നിർമ്മിയ്ക്കപ്പെട്ടു. ഗ്വാഹാട്ടിയ്ക്കുമപ്പുറം, വടക്കേ കരയിലുള്ള പഞ്ചരത്നയെ തെക്കേ കരയിലുള്ള ജോഗിഘോപ്പയുമായി ബന്ധിപ്പിയ്ക്കുന്ന, നരനാരായൺ സേതു എന്നറിയപ്പെടുന്ന, രണ്ടേകാൽ കിലോമീറ്റർ നീളം വരുന്ന ആ പാലത്തിന്മേൽ ശരായിഘാട്ടിലേതിലുള്ളതു പോലെ റോഡും റെയിൽവേ ലൈനുമുണ്ട്. ആസ്സാമിനു വർദ്ധിച്ച ശ്രദ്ധ ലഭിയ്ക്കാൻ തുടങ്ങിയിരിയ്ക്കുന്നതു കൊണ്ടാകണം, നാലാമത്തെ പാലവും നിർമ്മാണത്തിലാണ്. ബോഗിബീൽ എന്നറിയപ്പെടാൻ പോകുന്ന ആ പാലം 2017ൽ പൂർത്തിയാകുമെന്നു പ്രതീക്ഷിയ്ക്കപ്പെടുന്നു. ഏകദേശം അഞ്ചു കിലോമീറ്റർ നീളമുണ്ടാകും അതിന്. അഞ്ചു കിലോമീറ്റർ! അതോടെ അതായിരിയ്ക്കും ഇന്ത്യയിലെ തന്നെ ഏറ്റവും നീളം കൂടിയ പാലം. രണ്ടു റെയിൽവേ ലൈനുകളും ചുവട്ടിലും മുകളിലുമായി റോഡുകളുമുള്ള ഈ പാലം സാങ്കേതികമികവിന്റെ ഉത്തമോദാഹരണവുമാകും.

ഇതിനിടയിൽ ആമി എന്നേയും കൊണ്ട് നൌഗോങ്ങിലെത്തിയിരുന്നു. ജോർഹാട്ടിൽ നിന്ന് 188 കിലോമീറ്റർ ദൂരം പിന്നിട്ടു കഴിഞ്ഞിരിയ്ക്കുന്നു. ഉച്ചഭക്ഷണത്തിനുള്ള സമയവുമായതു കൊണ്ട് ബൈപ്പാസിലൂടെ പോകാതെ, നൌഗോങ്ങ് ടൌണിലേയ്ക്കു കടന്ന് തരക്കേടില്ലാത്തൊരു ഹോട്ടൽ കണ്ടു പിടിച്ച് ആഹാരം കഴിച്ചു. ആസ്സാമിൽ പൊതുവിൽ കടുകെണ്ണയിലാണു പാചകം. ആദ്യമായി ആസ്സാമിൽ വന്ന സമയത്ത് കടുകെണ്ണ പാചകം ചെയ്യുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന മണം മാത്രം മതിയായിരുന്നു, കണ്ണുകളെരിഞ്ഞു വെള്ളമൊഴുകാൻ. വർഷങ്ങളോളം തുടർച്ചയായി കടുകെണ്ണയുമായി പരിചയപ്പെട്ടപ്പോളത് നമ്മുടെ സ്വന്തം വെളിച്ചെണ്ണയോളം തന്നെ രുചികരമായിത്തീർന്നു.

ആഹാരം കഴിച്ചു കഴിഞ്ഞപ്പോൾ അടുത്തുതന്നെ കണ്ട ഒരു ടയർ റീട്രെഡിംഗ് കടയിൽ കയറി ടയറുകളിലെ പ്രഷർ പരിശോധിപ്പിച്ചു. കടക്കാരൻ ഒരു മലയാളിയായിരുന്നു. ബാംഗ്ലൂരിലെ ബേക്കറികളിൽ ഭൂരിഭാഗവും മലയാളികളുടേതാണ്. ഏതാണ്ട് അതുപോലെയായിരുന്നു ആസ്സാമിലെ

ടയർ റീട്രെഡ് സ്ഥാപനങ്ങളും. ഭൂരിഭാഗവും മലയാളികളുടേത്. ഗ്വാഹാട്ടിയിലും ജോർഹാട്ടിലും അതു തന്നെയായിരുന്ന സ്ഥിതി. നൌഗോങ്ങിലും സ്ഥിതി വ്യത്യസ്തമല്ലെന്നു മനസ്സിലായി. മലയാളിയുമായി പരിചയപ്പെട്ടു, യാത്രയും പറഞ്ഞു.

ചെയിൻ അമിതമായി ലൂസായിട്ടുണ്ടോ എന്നു ചെക്കു ചെയ്തു. ഒരിയ്ക്കൽ ബുള്ളറ്റിന്റെ ചെയിൻ തെറ്റി 'ജാമാകുകയും' അതേത്തുടർന്ന് റോഡിൽ ഇഴുകി വീഴുകയും ചെയ്തു എന്ന് ഒരു സുഹൃത്തു പറഞ്ഞിരുന്നു. തലമുടിനാരിഴകൊണ്ട് രക്ഷപ്പെട്ടുവത്രെ. അതു കേട്ട ശേഷം ചെയിനിന്റെ കാര്യത്തിൽ കൂടുതൽ ശ്രദ്ധ പതിപ്പിയ്ക്കാറുണ്ട്. ചെയിൻ അധികം ലൂസും അധികം ടൈറ്റുമാകരുത്. പെട്രോൾ ടാങ്കു തുറന്നു നോക്കി. പെട്രോൾ ധാരാളമുണ്ട്. ഒറ്റച്ചവിട്ടിനു സ്റ്റാർട്ടായി. പ്ലഗ്ഗിനു കുഴപ്പമില്ല എന്നർത്ഥം. യാത്ര തുടർന്നു. ഗ്വാഹാട്ടിയിലേയ്ക്ക് ഇനിയൊരു നൂറ്റിമുപ്പതു കിലോമീറ്റർ കൂടി ബാക്കിയുണ്ട്.

നൌഗോങ്ങെന്നത് പഴയ പേരാണ്. നഗാവ്, നഗാവൺ എന്നൊക്കെയാണ് പുതിയ പേരുകൾ. ആസ്സാമിൽ ഏറ്റവുമധികം റോഡുകൾ സമ്മേളിയ്ക്കുന്ന സ്ഥലം നൌഗോങ്ങാണ്. മുൻപു പരാമർശിച്ച ഏഷ്യൻ ഹൈവേയും ആസ്സാം ട്രങ്ക് റോഡും കൂടാതെ, നാഗാലാന്റിലെ ദീമാപ്പൂരിലേയ്ക്കും കച്ചാർ മേഖലയിലെ സിൽച്ചറിലേയ്ക്കും മേഘാലയയിലേയ്ക്കുമെല്ലാമുള്ള റോഡുകൾ ഇവിടുന്നുണ്ട്. ദീമാപ്പൂരിൽ നിന്ന് നാഗാലാന്റിന്റെ തലസ്ഥാനമായ കൊഹീമയിലേയ്ക്കും അവിടുന്ന് മണിപ്പൂരിന്റെ തലസ്ഥാനമായ ഇംഫാലിലേയ്ക്കുമെത്താം. സിൽച്ചറിൽ നിന്ന് ഇംഫാലിലേയ്ക്കും മിസോറത്തിലെ ഐസോളിലേയ്ക്കും ത്രിപുരയിലെ അഗർത്തലയിലേയ്ക്കും എത്താം. ഇങ്ങനെ തന്ത്രപ്രധാനമായൊരു പട്ടണമാണ് നൌഗോങ്ങ്.

ബംഗാളിയാണ് ത്രിപുരയിലെ ഭാഷ. ത്രിപുരയോടു ചേർന്നു കിടക്കുന്ന, ആസ്സാമിൽപ്പെട്ട കച്ചാർ മേഖലയിലും ബംഗാളികൾ തന്നെ ഭൂരിഭാഗവും. ബംഗ്ലാദേശിലും ഭാഷ ബംഗാളി തന്നെ. കാഴ്ചയിലും സംസാരത്തിലും ബംഗ്ലാദേശികൾക്ക് ത്രിപുരയിലേയും കച്ചാർ മേഖലയിലേയും ജനങ്ങളിൽ നിന്ന് പൊതുവിൽ വ്യത്യാസമില്ല. ഇതുമൂലം അനധികൃതമായി കടന്നു വന്നിരിയ്ക്കുന്ന ബംഗ്ലാദേശികളെ തിരിച്ചറിയുക അസാദ്ധ്യമാണ്. ബംഗ്ലാദേശിൽ നിന്ന് ആദ്യം ത്രിപുരയിലും തുടർന്ന് കച്ചാർ മേഖലയിലും കടന്നുകഴിഞ്ഞാൽ ഇക്കൂട്ടർ വോട്ടേഴ്സ് ഐഡി സംഘടിപ്പിയ്ക്കുന്നു. വോട്ടേഴ്സ് ഐഡിയ്ക്കു പിന്നാലെ റേഷൻ കാർഡും. നൂറോ ഇരുനൂറോ രൂപ മാത്രമേ ഇതിനൊക്കെ വേണ്ടൂ. ക്രമേണ അവർ നൌഗോങ്ങിലേയ്ക്കും ആസ്സാമിന്റെ ഇതര ഭാഗങ്ങളിലേയ്ക്കും കുടിയേറുന്നു.

കേരളത്തോളമാണ് ആസ്സാമിലേയും ജനസംഖ്യ. ബംഗ്ലാദേശിൽ നിന്നു വന്നവർ മുപ്പതു ലക്ഷത്തോളമുണ്ടെന്ന് സെൻസസ് രേഖകൾ തന്നെ സാക്ഷ്യപ്പെടുത്തുന്നുണ്ട്. ഇതിൽ അനധികൃത കുടിയേറ്റക്കാർ ഉൾപ്പെടുന്നില്ലെന്നും അനധികൃത കുടിയേറ്റക്കാരുടെ സംഖ്യ രണ്ടു കോടിയോളം വരുമെന്നുമാണ് ആസ്സാം ജനതയുടെ പരാതി. ഈ കണക്കിൽ അതിശയോക്തി കലർന്നിട്ടുണ്ട് എന്നുറപ്പ്. അനധികൃത കുടിയേറ്റക്കാരെ കണ്ടെത്തുന്നതും അവരെ ബംഗ്ലാദേശിലേയ്ക്കു തിരിച്ചയയ്ക്കുന്നതും എളുപ്പമല്ല. പതിറ്റാണ്ടുകളായി ആസ്സാമിൽ പുകഞ്ഞുകൊണ്ടിരിയ്ക്കുന്ന പ്രശ്നമാണിത്.

ബംഗാളി സംസാരിയ്ക്കുന്നവരെല്ലാം വിദേശികളാണെന്ന ആരോപണം പലപ്പോഴും ഉന്നയിയ്ക്കപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. അതേ പോലെ തന്നെ ആസ്സാമിലെ മുസ്ലീങ്ങളും ബംഗ്ലാദേശികളാണ് എന്ന ആരോപണവും അടിയ്ക്കടി ഉയരാറുണ്ട്. ഈ ആരോപണങ്ങളിൽ കഴമ്പില്ല. ഇന്ത്യയിൽ ഒൻപതു കോടിയിലേറെ ജനം ബംഗാളി സംസാരിയ്ക്കുന്നു. അവരിൽ നിന്നുള്ളവരുണ്ട് ആസ്സാമിൽ. അവർ വിദേശികളല്ല, ഇന്ത്യൻ പൌരന്മാർ തന്നെ. അതു പോലെ, ഇന്ത്യയിൽ പതിനേഴു കോടി മുസ്ലീങ്ങളുണ്ട്. അവരിൽ നിന്നുള്ളവരും ആസ്സാമിലുണ്ട്. അവരും ഇന്ത്യൻ പൌരന്മാർ തന്നെ. ബംഗാളി സംസാരിയ്ക്കുന്നവരേയും മുസ്ലീങ്ങളേയും ഒന്നടങ്കം പുറത്താക്കുന്നത് പരിഹാരമല്ല, മനുഷ്യത്വപരവുമല്ല. അനധികൃതമായി കുടിയേറ്റം നടത്തിയിരിയ്ക്കുന്ന ബംഗ്ലാദേശികളെ മാത്രമേ തിരികെ പറഞ്ഞു വിടാവൂ.

ബംഗ്ലാദേശിലെ സാമാന്യജനത്തിന്റെ സാമ്പത്തികനില മെച്ചപ്പെട്ടെങ്കിൽ മാത്രമേ അവിടുന്ന് ഇന്ത്യയിലേയ്ക്കുള്ള ഒഴുക്ക നിലയ്ക്കുകയുള്ളൂ. ഇന്ത്യയിലെ പ്രതിശീർഷവരുമാനം (100812 രൂപ) അനേകം രാജ്യങ്ങളുടേതുമായി തട്ടിച്ചുനോക്കുമ്പോൾ തുച്ഛമാണ്. എന്നാലത് ബംഗ്ലാദേശിലേതിന്റെ (64046 രൂപ) ഒന്നര ഇരട്ടിയാണ്. ബംഗ്ലാദേശിന്റെ ജനസാന്ദ്രത ഇന്ത്യയിലേതിന്റെ രണ്ടേമുക്കാലിരട്ടിയും. അവിടുത്തെ ജനസാന്ദ്രത മൂന്നിലൊന്നായി കുറയുകയും പ്രതിശീർഷവരുമാനം ഇരട്ടിയ്ക്കുകയും ചെയ്താൽ മാത്രമേ അവിടുന്നിങ്ങോട്ടുള്ള അനധികൃതക്കുടിയേറ്റത്തിന് സ്വാഭാവികമായ അറുതിയുണ്ടാകുകയുള്ളൂ. ഇത് സമീപഭാവിയിലൊന്നും നടക്കുകയില്ലെന്നു മാത്രമല്ല, ആസ്സാമിലെ സാമ്പത്തികനില മെച്ചപ്പെടുമ്പോൾ ആസ്സാമിലേയ്ക്കുള്ള അനധികൃതകുടിയേറ്റം വർദ്ധിയ്ക്കുകയും ചെയ്യും. ഇന്ത്യയും ബംഗ്ലാദേശും തമ്മിലുള്ള അതിർത്തികളിലെ ഏറെ ഭാഗങ്ങളും അനായാസമുള്ള അനധികൃതകുടിയേറ്റത്തിന് അനുയോജ്യമാണ്. മതിലുകൾ നിർമ്മിയ്ക്കാൻ സാദ്ധ്യമല്ലാത്ത ഭൂവിഭാഗം ധാരാളം. അതുകൊണ്ട് അനധികൃത കുടിയേറ്റം തുടരാനാണു സാദ്ധ്യത.

ലോകത്ത് കുടിയേറ്റങ്ങൾ അനിവാര്യമാണ്. എടുത്താൽ പൊന്താത്ത ജനസംഖ്യാഭാരത്തിൻ കീഴിൽ ചക്രശ്വാസം വലിയ്ക്കുന്ന രാഷ്ട്രങ്ങൾക്ക് ആശ്വാസമേകണമെങ്കിൽ അവിടങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള കുടിയേറ്റത്തെ സമ്പന്ന രാഷ്ട്രങ്ങൾ പ്രോത്സാഹിപ്പിയ്ക്കണം. ഇന്ത്യ ജനസംഖ്യമൂലം കഷ്ടപ്പെടുന്നൊരു രാഷ്ട്രമാണ്. “പണ്ടേ ദുർബ്ബല, ഇപ്പഴോ ഗർഭിണി” എന്നു പറഞ്ഞതു പോലെയാണ് ഇന്ത്യയുടെ സ്ഥിതി. ജനസംഖ്യാവർദ്ധനവിലെ ഇന്നത്തെ തോതു തുടർന്നാൽ 2025നുള്ളിൽ ചൈനയെ പിന്തള്ളി, ഇന്ത്യ ലോകത്തിലെ ഏറ്റവുമുയർന്ന ജനസംഖ്യയുള്ള രാഷ്ട്രമായിത്തീരുമെന്നു കണക്കാക്കപ്പെട്ടിരിയ്ക്കുന്നു. അങ്ങനെയിരിയ്ക്കെ അന്യരാഷ്ട്രങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള കുടിയേറ്റക്കാരെ സ്വീകരിയ്ക്കേണ്ടി വരുന്നത് ഇന്ത്യയെ കൂടുതൽ പിന്നാക്കം തള്ളാൻ മാത്രമേ ഉപകരിയ്ക്കുകയുള്ളൂ. ഇന്ത്യയിൽ ഇന്നുള്ള നാല്പതു കോടി ദരിദ്രർ അതിദരിദ്രരായി മാറുകയും ചെയ്യും. അതുകൊണ്ട് ബംഗ്ലാദേശിൽ നിന്നുള്ള കുടിയേറ്റം തടയുക തന്നെ വേണം.

ആസ്ട്രേലിയയുടെ കാര്യമെടുക്കാം. അവിടെ ഒരു ചതുരശ്രകിലോമീറ്ററിനുള്ളിൽ ആകെ രണ്ടു പേരെ മാത്രമേ (ജനസാന്ദ്രത) കണ്ടെത്താൻ കഴിയൂ. കാനഡയിൽ മൂന്നു പേരേയും റഷ്യയിൽ എട്ടുപേരേയും മാത്രം കാണാൻ കഴിയും. അവിടങ്ങളിൽ കിലോമീറ്ററോളം നടന്നാൽ മാത്രമേ ഒരു മനുഷ്യജീവിയെ കാണാനാകുകയുള്ളൂ. ഇന്ത്യയിലോ, 380 പേരെ! ഇവിടെ ജനത്തിരക്കു മൂലം നടക്കാൻ പോലും വിഷമിയ്ക്കുന്നു. ബംഗ്ലാദേശിന്റെ കാര്യം പറയാതിരിയ്ക്കുകയാകും ഭേദം: ആസ്ട്രേലിയയിൽ ഒരു ചതുരശ്രകിലോമീറ്ററിനുള്ളിൽ രണ്ടാളുകളെ മാത്രം കാണുന്നിടത്ത് 1033 പേരെയാണ് ബംഗ്ലാദേശിൽ കാണുക. അവിടെ ജനം തിങ്ങി നിറഞ്ഞിരിയ്ക്കുന്നു. ഇനിയുമുണ്ടു പറയാൻ. ആസ്ട്രേലിയയിലെ ഓരോ പൌരന്റേയും പോക്കറ്റിൽ ഓരോ വർഷവും 38 ലക്ഷം രൂപ (പ്രതിശീർഷ വരുമാനം) വന്നു വീഴുന്നു. ആ സ്ഥാനത്ത് ഇന്ത്യയിൽ ഒരാൾക്കു കിട്ടുന്നത്, മുൻപു പറഞ്ഞതു പോലെ, ഒരു ലക്ഷം രൂപ മാത്രം. ഒരു ബംഗ്ലാദേശിയ്ക്ക് കിട്ടുന്നത് പിന്നേയും കുറവ്: 64000 രൂപ. ഒരു ബംഗ്ലാദേശിയുടെ ശരാശരി വരുമാനത്തിന്റെ അറുപതിരട്ടി ആസ്ട്രേലിയക്കാരനു ലഭിയ്ക്കുന്നു.

പ്രതിശീർഷവരുമാനങ്ങളിലെ അറുപതിരട്ടിയോളമൊക്കെ വരുന്ന ഇത്തരം അന്തരങ്ങൾ കുറയ്ക്കേണ്ടത് അത്യാവശ്യമാണ്. രണ്ടോ മൂന്നോ ഇരട്ടി സാരമില്ലെന്നു വയ്ക്കാം. പക്ഷേ അറുപതിരട്ടി! തീർച്ചയായും സമ്പന്നരാജ്യങ്ങളിലേയ്ക്കായിരിയ്ക്കണം കുടിയേറ്റങ്ങൾ. ആസ്ട്രേലിയ, കാനഡ, റഷ്യ, അമേരിക്ക. ഒബാമ കുടിയേറ്റത്തിനനുകൂലമായ നിലപാടെടുക്കുമെന്നു പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ടെങ്കിലും അവിടുത്തെ ജനപ്രതിനിധികൾ എത്രത്തോളം അനുകൂലിയ്ക്കുമെന്നു കണ്ടറിയേണ്ടിരിയ്ക്കുന്നു. മിയ്ക്ക സമ്പന്ന രാജ്യങ്ങളും കർക്കശമായ കുടിയേറ്റനിയമങ്ങൾ നടപ്പാക്കിയിരിയ്ക്കുന്നു. അവർ ഇളവുകൾ അനുവദിയ്ക്കുന്നത് പ്രത്യേക വൈദഗ്ദ്ധ്യം നേടിയിരിയ്ക്കുന്നവരുടെ കാര്യത്തിൽ മാത്രം. അത് അവരുടെ സ്വന്തം കാര്യസാദ്ധ്യത്തിനു വേണ്ടിയാണ്. പട്ടിണിപ്പാവങ്ങളേയും സമ്പന്നരാജ്യങ്ങൾ സ്വീകരിയ്ക്കണം.

ഇതിന്നായി ഐക്യരാഷ്ട്രസഭയിൽ ബംഗ്ലാദേശും ഇന്ത്യയും സമ്മർദ്ദം ചെലുത്തുക തന്നെ വേണം. ഇതിന്റെ ആദ്യപടിയെന്ന നിലയിൽ ഐക്യരാഷ്ട്രസഭയിലെ വോട്ട് ജനസംഖ്യാനുപാതികമായിത്തീരണം. ജനസംഖ്യ കൂടുതലുള്ള രാജ്യങ്ങൾക്ക് കൂടുതൽ വോട്ടുണ്ടാകണം. ആറരക്കോടി ജനം മാത്രമുള്ള ഫ്രാൻസിനും നൂറ്റിരുപത്തൊന്നു കോടി ജനമുള്ള ഇന്ത്യയ്ക്കും ഒരു വോട്ട്! മാത്രമോ, ഫ്രാൻസിന് ഇന്ത്യയുടെ വോട്ടിനെ നിർവ്വീര്യമാക്കാനുള്ള വീറ്റോ പവറുമുണ്ട്. ഇത്തരം വൈരുദ്ധ്യങ്ങളും അപാകതകളും പരിഹരിയ്ക്കേണ്ട കാലം അതിക്രമിച്ചു.

നൌഗോങ്ങിൽ നിന്ന് നെല്ലിയിലെത്താൻ ഒരു മണിക്കൂറെടുത്തു കാണണം. ഭാരിച്ച ഹൃദയത്തോടെയാണ് നെല്ലിയിലൂടെ കടന്നു പോയത്. ഞാനീ യാത്ര നടത്തിയത് 1985 ഏപ്രിൽ മാസത്തിലായിരുന്നു. അതിനു രണ്ടു വർഷം മുൻപ്, 1983 ഫെബ്രുവരി പതിനെട്ടാം തീയതി രാജ്യത്തെയാകെ നടുക്കിയ, ബീഭത്സമായ കൂട്ടക്കൊല നെല്ലിയിൽ നടന്നു. അന്നു രാവിലെ ഒൻപതു മണിമുതൽ ഉച്ചയ്ക്ക് മൂന്നു മണിവരെയുള്ള ആറു മണിക്കൂറിനിടയിൽ 2191 പേരാണ് നിർദ്ദയം കശാപ്പു ചെയ്യപ്പെട്ടത്. അനൌദ്യോഗിക കണക്കുകൾ ഉദ്ധരിയ്ക്കുന്ന മരണസംഖ്യ അയ്യായിരമാണെന്നു വിക്കിപ്പീഡിയ. മണിക്കൂറിൽ എണ്ണൂറിലേറെപ്പേർ വീതം വധിയ്ക്കപ്പെട്ടു. ഇതു സങ്കൽപ്പിയ്ക്കുക പോലും ദുഷ്കരം. കൊല്ലപ്പെട്ടവരിൽ ഭൂരിഭാഗം പേരും ബംഗ്ലാദേശിൽ നിന്നുള്ള കുടിയേറ്റക്കാരായിരുന്നു. അവരിൽ സ്ത്രീകളും കുട്ടികളും ഉൾപ്പെട്ടിരുന്നു. ഭാരതത്തിന് എക്കാലവും തീരാക്കളങ്കം വരുത്തിയ ഈ സംഘടിതക്കൂട്ടക്കൊല ആസൂത്രണം ചെയ്തു നടപ്പിൽ വരുത്തിയ കുറ്റവാളികളിൽ ഒരാൾ പോലും ശിക്ഷിയ്ക്കപ്പെട്ടില്ല.

ആമിയും ഞാനും കടന്നു പോകുമ്പോൾ നെല്ലി ശാന്തമായിരുന്നു. എങ്കിലും ആസ്സാം കലുഷമാണെന്ന് ഈയടുത്ത കാലത്തു പോലും നടന്ന സംഭവങ്ങൾ തെളിയിയ്ക്കുന്നു.

ആദ്യത്തെ തവണ ആറു വർഷവും രണ്ടാമത്തെ തവണ ആറു മാസവുമായി ആകെ ആറരക്കൊല്ലത്തോളം ആസ്സാമിൽ ഞാൻ ജീവിച്ചിട്ടുണ്ട്. ആസ്സാം സമരം രൂക്ഷമായിരുന്ന ഏതാനും വർഷങ്ങളും അതിൽ പെട്ടിരുന്നു. എങ്കിലും ആസ്സാമിൽ വച്ച് കൈയ്പുള്ള യാതൊരനുഭവവും എനിയ്ക്കുണ്ടായില്ല. നെല്ലിയുടെ കരിനിഴൽ ആസ്സാമിനു മുകളിലുണ്ടെങ്കിലും, ആസ്സാംകാരോട് സ്നേഹം തോന്നിപ്പിച്ച പല അനുഭവങ്ങളും എനിയ്ക്കുണ്ടായിട്ടുണ്ട്. അവയിൽ രണ്ടെണ്ണം മാത്രം പറയാം.

ഗ്വാഹാട്ടിയിൽ വച്ച് സൈക്കിയ എന്നു പേരായ ഒരാസ്സാം വയോധികന്റെ വീട്ടിലായിരുന്നു ഞാൻ വാടകയ്ക്കു താമസിച്ചിരുന്നത്. വീടിന്റെ ഒരു ഭാഗത്ത് സൈക്കിയയും കുടുംബവും. മറുഭാഗത്ത് ഞാനും അമ്മയും. ഒരിയ്ക്കൽ ഞാൻ ഓഫീസിൽ നിന്നു വരാൻ വൈകി. അർദ്ധരാത്രി കഴിഞ്ഞു ഞാനെത്തിയപ്പോൾ, വരാന്തയിൽ ഒരറ്റത്തെ അരമതിലിൽ അമ്മ റോഡിലേയ്ക്കു കണ്ണും നട്ടിരിയ്ക്കുന്നു. വരാന്തയുടെ മറ്റേയറ്റത്തെ അരമതിലിൽ സൈക്കിയയുടെ പത്നി അമ്മയ്ക്കു കൂട്ടിരിയ്ക്കുന്നു. ഭാഷാപ്രശ്നം കാരണം ഇരുകൂട്ടർക്കും പരസ്പരം സംസാരിയ്ക്കാൻ കഴിഞ്ഞിരുന്നില്ല. സൈക്കിയയുടെ പത്നി ഇടയ്ക്കിടെ “ആഹിം, ആഹിം” എന്നു പറഞ്ഞിരുന്നു എന്ന് അമ്മ എന്നോടു പറഞ്ഞു. വരും, വരും എന്ന് ആശ്വസിപ്പിച്ചതാവണം എന്ന് അമ്മ ഊഹിച്ചിരുന്നു. ഊഹം ശരിയായിരുന്നു താനും.

ചമേലീ മേംസാബിലെ സംഗീതത്തിനു ദേശീയ അവാർഡു നേടുകയും നാടൻ പാട്ടുകൾ കൊണ്ട് നാട്ടുകാരെ ഹരം പിടിപ്പിയ്ക്കുകയും ചെയ്ത ഡോക്ടർ ഭൂപേൻ ഹജരികയുടെ ഒരു നാടൻ ഗാനമേള ദിവസങ്ങൾ മുൻപു മാത്രമാണ് അമ്മ ഗ്വാഹാട്ടിയിലെ രബീന്ദ്രഭവനിൽ കണ്ടാസ്വദിച്ചിരുന്നത്. അദ്ദേഹം പാടിയ പാട്ടുകളിലെ വാക്കുകളൊന്നും അമ്മയ്ക്കു മനസ്സിലായിരുന്നില്ലെങ്കിലും അദ്ദേഹത്തിന്റെ പാട്ടുകളിലെ ലാളിത്യവും താളവും പാടാനുള്ള അദ്ദേഹത്തിന്റെ ചാതുര്യവും പ്രേക്ഷകരുടെ ആവേശവും അമ്മയ്ക്ക് നന്നെ ബോധിച്ചിരുന്നു. ഓഫീസിൽ നിന്നുള്ള എന്റെ വരവ് വൈകാറുള്ളതിനാൽ

ദൈനംദിനാവശ്യങ്ങൾക്കുള്ള ഷോപ്പിങ്ങ് അമ്മയാണു നടത്തിയിരുന്നത്. ഒരു പകൽ, വാങ്ങലുകൾ നടത്തി അമ്മ മടങ്ങി വരുമ്പോൾ ദാ, എതിരേ നടന്നു വരുന്നു, സാക്ഷാൽ ഡോക്ടർ ഹജരിക! അടുത്തെത്തിയപ്പോൾ അമ്മ കൈയ്യൊന്നുയർത്തി ആദരവു കാണിച്ചു. കേരളത്തിൽ ചെയ്യാറുണ്ടായിരുന്നതു പോലെ ഒരു അർദ്ധസലാം കൊടുക്കൽ. അമ്മയുടെ പഞ്ഞിപോലെ നരച്ച മുടിയും വെള്ളവസ്ത്രവും കണ്ടാകണം, ഹജരിക പെട്ടെന്നു നിന്ന് രണ്ടു കൈകളും കൂപ്പി അമ്മയെ കുലങ്കഷമായി തൊഴുതു. അന്നുമുതൽ അമ്മയ്ക്ക് ആസ്സാമികളെ വളരെ കാര്യമായിരുന്നു. “എത്ര നല്ല ആളുകളായിരുന്നു!” കേരളത്തിൽ മടങ്ങിവന്ന ശേഷവും അമ്മ പറഞ്ഞിരുന്നു.

അല്പം കയറ്റങ്ങളും ഇറക്കങ്ങളും വളവുകളും തിരിവുകളുമുള്ള ഭൂപ്രദേശം കടന്നു വന്നിരിയ്ക്കുന്നു. ജോറാബാട്ട് എത്താറായിരിയ്ക്കണം.

ജോറാബാട്ടിൽ നിന്നാണ് മേഘാലയയുടെ തലസ്ഥാനമായ ഷില്ലോങ്ങിലേയ്ക്കുള്ള റോഡ് ആരംഭിയ്ക്കുന്നത്. ഗ്വാഹാട്ടി-ഷില്ലോങ്ങ് റോഡ്. ജി എസ് റോഡ് എന്നു ചുരുക്കിപ്പറയുന്നു. ഗ്വാഹാട്ടിയിൽ നിന്ന് ഷില്ലോങ്ങിലേയ്ക്ക് നൂറ്റിമുപ്പതു കിലോമീറ്റർ. 1972ൽ മേഘാലയ രൂപീകൃതമാകുന്നതിനു മുൻപ് ആസ്സാമിന്റെ ഭാഗവും തലസ്ഥാനവുമായിരുന്നു ഷില്ലോങ്ങ്. ഏഴായിരമടിയോ അതിനടുത്തോ ഉയരമുള്ള ഊട്ടിയിലേയ്ക്കും ഷിം ലയിലേയ്ക്കും ഡാർജിലിങ്ങിലേയ്ക്കും പണ്ടു മുതൽക്കു തന്നെ തീവണ്ടിയുണ്ടായിരുന്നെങ്കിലും, അയ്യായിരം അടിയിൽ താഴെ മാത്രമുള്ള ഷില്ലോങ്ങിലേയ്ക്ക് ഇപ്പോഴും റെയിൽപ്പാതയില്ല. ഉത്തരപൂർവ്വമേഖലയിലെ പല തലസ്ഥാനങ്ങളിലും തീവണ്ടി ചെന്നെത്തിയിട്ടില്ല. നാഗാലാന്റിലെ കൊഹീമ, മണിപ്പൂരിലെ ഇംഫാൽ, മിസോറാത്തിലെ ഐസോൾ എന്നിവ അക്കൂട്ടത്തിൽ പെടുന്നു. അരുണാചലിലെ ഇറ്റാനഗറിൽ ഈയിടെ തീവണ്ടിയെത്തിയിരുന്നു.

ജോറാബാട്ട് കഴിഞ്ഞയുടനെ മഴ തുടങ്ങി. ലോകത്തിലെ ഏറ്റവുമധികം മഴ ലഭിയ്ക്കുന്ന ചെറാപുഞ്ചിയും മൌസിൻ റാമും ഷില്ലോങ്ങിൽ നിന്ന് അൻപതും അറുപതും കിലോമീറ്റർ മാത്രം അപ്പുറത്താണ്. ജോറാബാട്ടിൽ നിന്ന് നൂറ്റെഴുപതും നൂറ്റെൺപതും കിലോമീറ്റർ മാത്രമകലെ. അവയുടെ സാമീപ്യമുള്ളതുകൊണ്ട് മഴ എപ്പോഴും പ്രതീക്ഷിയ്ക്കണം. സൈഡ് ബോക്സിൽ മഴക്കോട്ടു കരുതിയിരുന്നതു നന്നായി. മഴക്കോട്ടു ധരിച്ച് യാത്ര തുടർന്നു. സൂട്ട്കേസും ബ്രീഫ്കേസും എയർബാഗുമെല്ലാം നനയുന്നുണ്ടാകും. സാരമില്ല. ഹെൽമറ്റിന്റെ വൈസറിൽ മഴവെള്ളം വീഴുമ്പോൾ കാഴ്ച മങ്ങുന്നതുകൊണ്ട് വൈസർ ഉയർത്തിവച്ചു. യാത്രയുടെ സ്പീഡു കുറഞ്ഞു.

മഴ ശക്തിപ്രാപിച്ചു. നൌഗോങ്ങിൽ വച്ചനുഭവിച്ച ചൂട് തീർത്തും മാറി. മഴക്കോട്ട് ടൂ പീസായിരുന്നതു കൊണ്ട് വസ്ത്രങ്ങൾ നനഞ്ഞില്ല.

മഴയ്ക്കിടയിൽ ഖാനപ്പാറ കഴിഞ്ഞു പോയതറിഞ്ഞില്ല. ഖാനപ്പാറയിൽ വച്ച് റോഡ് രണ്ടായിപ്പിരിയുന്നു. നേരേ പോകുന്നത് ഗ്വാഹാട്ടി ബൈപ്പാസ്. അതു നഗരത്തിലേയ്ക്കു കടക്കാതെ, പാണ്ഡു - ശരായിഘാട്ട് പാലത്തിലേയ്ക്കു നയിയ്ക്കുന്നു. വലത്തോട്ടു ഫോർക്കു ചെയ്തു പോകുന്നതാണ് ഗ്വാഹാട്ടി നഗരത്തിലേയ്ക്കുള്ളത്. അതിൽക്കൂടി ഏതാനും കിലോമീറ്റർ ചെന്നാൽ ദിസ്പൂരിലെത്തും. ആസ്സാമിന്റെ തലസ്ഥാനം ദിസ്പൂരാണ്. വാസ്തവത്തിൽ ഗ്വാഹാട്ടിയുടെ ഒരു ഭാഗം തന്നെയാണു ദിസ്പൂർ. ഗ്വാഹാട്ടി സിറ്റി തുടങ്ങുന്നത് ദിസ്പൂരിലാണെന്നും പറയാം. ദിസ്പൂരിൽ നിന്ന് ഗ്വാഹാട്ടി റെയിൽവേ സ്റ്റേഷനിലേയ്ക്ക് ഏകദേശം ആറു കിലോമീറ്റർ. മഴയ്ക്കിടയിൽ റോഡിന്റെ മറുവശത്തു നിന്നു പിരിഞ്ഞുപോയ ദിസ്പൂർ റോഡു കണ്ണിൽപ്പെട്ടില്ല.

ബൈപ്പാസ് ഒന്നാന്തരമൊരു റോഡായിരുന്നതു കൊണ്ട് സ്പീഡു തനിയേ കൂടിയിരുന്നു. ഏതാനും കിലോമീറ്റർ ചെന്നപ്പോൾ മഴ മാറുകയും ചെയ്തു. മഴക്കോട്ട് അഴിച്ചു പെട്ടിയിൽ വച്ചു. ആസ്സാമിൽ നാലു

മണിയാകുമ്പോഴേയ്ക്കും ഇരുട്ടായിത്തുടങ്ങും. സ്പീഡോമീറ്റർ നോക്കിയപ്പോൾ മുന്നൂറ്റിരുപതു കിലോമീറ്റർ സഞ്ചരിച്ചു കഴിഞ്ഞിരിയ്ക്കുന്നു. പത്തു കിലോമീറ്റർ കൂടുതലായിക്കഴിഞ്ഞിരിയ്ക്കുന്നു. എന്നിട്ടും ഗ്വാഹാട്ടിയിൽ എത്തിയിട്ടില്ല. വഴി തെറ്റിയോ? സംശയം തീർത്തുതരാൻ വഴിയിലാരുമില്ല. വാഹനങ്ങൾ മാത്രം ചീറിപ്പാഞ്ഞു പോകുന്നു. ബോർഡുകളൊന്നും കാണുന്നുമില്ല. എങ്കിലും ആമിയെ വളച്ച് തിരികെ വിട്ടു. അല്പം കഴിഞ്ഞപ്പോൾ ഇടത്തോട്ടു തിരിയാൻ പറയുന്ന, വലിയൊരു ബോർഡ് ഉയരത്തിൽ കണ്ടു: ഗ്വാഹാട്ടി. അപ്പോൾ ഇതു തന്നെ ഖാനപ്പാറ. ഇവിടെ വച്ചു തന്നെയാണ് തിരിയേണ്ടിയിരുന്നത്. ഇത്തവണ ധൈര്യത്തോടെ അതിലേ തിരിഞ്ഞു. അകലെ ലോറികൾ പാർക്കു ചെയ്തിരിയ്ക്കുന്നു. അവയുടെ അടുത്ത് ആളുകൾ. ചോദിച്ചു, “ഗ്വാഹാട്ടി?” അവർ പറഞ്ഞു, സീധാ ചലിയേ. നേരേ പൊക്കോളൂ.

ഗ്വാഹാട്ടിയുടേയും ജോർഹാട്ടിന്റേയുമെല്ലാം അക്കാലത്തെ ഒരു പ്രത്യേകത സൈക്കിൾ റിക്ഷകളായിരുന്നു. സൈക്കിൾ റിക്ഷകളെ ‘മുട്ടിയിട്ടു നടക്കാൻ പാടില്ല’ എന്ന അവസ്ഥ. അവ എപ്പോഴാണു വെട്ടിത്തിരിയ്ക്കുന്നതെന്നറിയില്ല. ടൂ വീലർമാർ സ്വയം സൂക്ഷിയ്ക്കേണ്ടി വരും. സൈക്കിൾ റിക്ഷകൾക്കിടയിൽ ആറു വർഷം ബൈക്കോടിച്ച പരിചയം ഉപകാരപ്രദമായി.

ഗ്വാഹാട്ടിനഗരമദ്ധ്യത്തിലെ പൽട്ടൻ ബസാറിന്റെ മുൻപിൽ, സൈക്കിൾ റിക്ഷകളുടെ ഇടയിലൂടെ ശ്രദ്ധിച്ച് ഓടിച്ചു കൊണ്ടിരിയ്ക്കെ, വർഷങ്ങൾക്കു മുൻപ് എന്റെയൊരു സഹപ്രവർത്തകന് ഇവിടെ വച്ചു പറ്റിയ അമളിയോർത്തു. ആസ്സാമിൽ വന്നയിടെ കൂട്ടുകാരുമൊത്ത് ടിയാൻ പൽട്ടൻ ബസാറിലൂടെ കറങ്ങി നടക്കുമ്പോൾ മുൻപേ പോയിരുന്ന അഴകുള്ളൊരു വനിതയെക്കണ്ട് “ദേടാ, ഒരപ്സരസ്സ്” എന്ന അർത്ഥം വരുന്നൊരു കമന്റ് തനി മലയാളത്തിൽ വച്ചു കാച്ചി. ഇവിടെ ആരു മലയാളം മനസ്സിലാക്കാൻ എന്ന ധൈര്യത്തിൽ ഉച്ചത്തിലാണതു പറഞ്ഞു പോയത്. പക്ഷേ, ആ വനിത തിരിഞ്ഞു നോക്കി പൊട്ടിച്ചിരിച്ചുകൊണ്ടു പറഞ്ഞു, “ഇവിടേം മലയാളികളുണ്ടേ!”

പൽട്ടൻ ബസാറിൽ നിന്ന് സൈക്കിൾ റിക്ഷകളുടെ ഇടയിലൂടെ റെയിൽവേ ഓവർബ്രിഡ്ജു കടന്ന് റെയിൽവേ സ്റ്റേഷന്റെ വടക്കുഭാഗത്തുള്ള നിരവധി ഹോട്ടലുകളിൽ പാർക്കിംഗ് സൌകര്യമുള്ള ഒരെണ്ണം കണ്ടെത്തി. ഗേറ്റു കടന്ന് ഹോട്ടലിന്റെ മുന്നിൽ ആമിയെ സൈഡൊതുക്കി നിർത്തി. എഞ്ചിൻ ഓഫു ചെയ്തു. ഇറങ്ങി ആമിയെ സ്റ്റാന്റിൽ കയറ്റിയിരുത്തി, ആകെപ്പാടെയൊന്നു നോക്കി. ഇടയ്ക്കു മഴ പെയ്തതുകൊണ്ടുമാകാം, എഞ്ചിനും സൈലൻസറും വലുതായി ചൂടായിട്ടില്ല. സമയം അഞ്ചു മണി. സ്പീഡോമീറ്ററിൽ നോക്കി. മുന്നൂറ്റിനാല്പതു കിലോമീറ്റർ സഞ്ചരിയ്ക്കാൻ പതിനൊന്നു മണിക്കൂറെടുത്തിരിയ്ക്കുന്നു. റോയ് എടുക്കാറുള്ളതിന്റെ ഇരട്ടി സമയം. പ്രശ്നമില്ല. മുന്നൂറ്റിനാല്പതു കിലോമീറ്റർ ഓടിയിട്ടും ആമി കൂൾ! ആരാധന തോന്നി. വെൻ ദ ഗോയിംഗ് ഗെറ്റ്സ് ടഫ്, ദ ടഫ് ഗെറ്റ് ഗോയിംഗ്.

ഞാൻ ആമിയെ വാത്സല്യത്തോടെ തലോടി.