

കവർ സ്റ്റോറി



4

അഭിമുഖം - ഗതാഗതമന്ത്രി
ഉണ്ണികൃഷ്ണൻ കുറുപ്പൻ

6

ഇനി തെളിയട്ടെ ഗ്രീൻ സിഗ്നൽ
ബി.ജി. ശ്രീദേവി

10

ബൈക്കിൽ നിന്ന് സൈക്കിളിലേക്ക്
ഡോ. ജി. അജിത്കുമാർ

13

കാൽനടയാത്ര സുരക്ഷിതമാക്കട്ടെ
വി.എസ്. രാജ്കുമാർ

16

നിയമലംഘനങ്ങൾക്കുപിന്നിലെ മരണമണികൾ
നീലീൻ കിള്ളൂർ

18

നളചരിതം ആഫ്റ്റർ റിട്ടയർമെന്റ്
ചന്ദനം രവി

20

പീഡിപ്പിക്കപ്പെട്ട ശബ്ദം
വിനോദ് മങ്കര

22

പ്രതിരോധിക്കാം മഴക്കാല രോഗങ്ങളെ
ഡോ. ബി. പത്മകുമാർ

24

മലയാളത്തിന്റെ അഭിനയത്തിലേക്കും
വിനു. എ

26

ഹൈഡ്രോപോണിക്സ് എന്ന മണ്ണില്ലാക്കൃഷി
സുരേഷ് മുതുകുളം

30

ഭാഷയെ അണിയിച്ചൊരുക്കിയ 40 വർഷങ്ങൾ
സയൻസൺ പുനശ്ശേരി

37

ചവറ പാറക്കുട്ടി : കഥകളിലെ സ്ത്രീപർവം
പി.ആർ. ശ്രീകുമാർ

39

ആധാർ വിശിഷ്ടമായ തിരിച്ചറിയൽ സംവിധാനം
വി.ആർ. അജിത്കുമാർ

41

മോതിരം താരമാകുമ്പോൾ
ഇന്ദു നാരായൺ

44

ഓർമകളിലേക്കൊരു ജാലകം
അശോകൻ പുതുപ്പാടി

- 42 വാർത്തയിൽ
- 45 ജില്ലകളിലൂടെ
- 48 ബാലപഥം
- 50 വായനശാല
- 51 സമീക്ഷ
- 52 വിജ്ഞാനവീഥി

32

ചിറ്റാറിൻ തീരത്തെ സന്യാസാലയം
രാജ്മോഹൻ കുവളശ്ശേരി



34

ശില്പചാര്യതയാർന്നൊരു ശിലാക്ഷേത്രം...
തീരുമുലപുരം നാരായണൻ





പ്രതികരണം



എന്നെന്നും സൂക്ഷിച്ചുവെയ്ക്കാം

1957 ലെ ഒന്നാം നിയമസഭ മുതൽ 12-ാം നിയമസഭ വരെയുള്ള കാലഘട്ടത്തെ കുറിച്ചും സഭയിലെ രാഷ്ട്രീയപാർട്ടികളെ കുറിച്ചും അന്ന് നടന്ന ചില പ്രധാന സംഭവവികാസങ്ങളെക്കുറിച്ചും വിശദമായിതന്നെ ജൂൺലക്കത്തിലുണ്ട്. എന്നെന്നും സൂക്ഷിച്ചുവയ്ക്കേണ്ട വിവരങ്ങളാണിതിൽ. എനിക്ക് ഏറെ ഇഷ്ടപ്പെട്ടത് ജനപഥത്തിന്റെ മുഖചിത്രമാണ്. പച്ച പുതപ്പിച്ച കേരളവും ചെറിയ ഭൂരിപക്ഷം മികവാർന്ന പ്രകടനത്തിനുള്ള ചാലകശക്തിയായി മാറുമെന്ന ദൃഢനിശ്ചയത്തോടെ വിടർന്ന മന്ദഹാസത്തോടെയുള്ള മുഖ്യമന്ത്രിയുടെ ചിത്രവും ശ്രദ്ധേയമായി.

രാധാകൃഷ്ണൻ കാളിവിട്ടിൽ
ചാലക്കുടി

ലേഖനങ്ങളിലെ ആധികാരികത

ജനപഥത്തിന്റെ ജൂൺ ലക്കം വായിച്ചു. മുഖ്യമന്ത്രി ധീരമായി നടത്തിയ ആഹ്വാനം വികസനം, വേഗത, കരുതൽ ആശ്വാസ പൂർണ്ണവും ആവേശകരവുമാണ്. കെ.വി. ശൈലമണി എഴുതിയ പ്രൗഢലേഖനത്തെ പറ്റി അല്പം പറയേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അനുഗൃഹീത സാഹിത്യനിരൂപകനായ കെ.പി.അപ്പനെക്കുറിച്ച് എഴുതുമ്പോൾ ആ ലേഖനത്തിന്റെ ആധികാരികതയെ വായനക്കാർക്ക് ബോധ്യപ്പെടുത്താൻ Bibliography കൂടി നൽകേണ്ടതാണ്. ഈ ലേഖനത്തിന്റെ പല ഭാഗങ്ങളിലും അപ്പന്റെ ഓരോ കൃതികൾ, ഓരോ സൃഷ്ടികൾ എന്ന് അച്ചടിച്ചിട്ടുള്ളതായി കണ്ടു. അപ്പന്റെ ഓരോ കൃതിക്കും എന്ന് പറയുന്നതല്ലേ ശരി? സാഹിത്യം ഏകാന്ത സ്വഗതാഖ്യാനത്തിൽ എന്ന് തുടങ്ങുന്ന വാക്യം മിക്കേയൽ ബെർതിയുടേതാണ് എന്ന് കെ.പി.അപ്പൻ പറഞ്ഞിട്ടുണ്ട്. ശൈലമണിയും അത് ഏറ്റുപറയുന്നു. എന്നാൽ ടോൾസ്റ്റോയിയുടെ കല എന്നാലേത് (What is Art?) എന്ന കൃതിയിൽ പ്ലട്ടാർക്കാൻ മേൽപറയുന്ന ആശയത്തിന്റെ ഉടമയെന്ന് സൂചിപ്പിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഈ ലേഖകനും അപ്പനും കൊല്ലം എസ് എൻ കോളേജിൽ അധ്യാപകരായിരുന്നു. ഈ പ്രശ്നം ഞാൻ എഴുതിയിട്ടുള്ള അനശ്ചര ചിന്തകൾ എന്ന കൃതിയിലും ചർച്ച ചെയ്യപ്പെടുന്നുണ്ട്.

പ്രൊഫ.എം.സത്യപ്രകാശ്
കൊല്ലം

ഈടുറ്റ പ്രസിദ്ധീകരണം

ജനപഥം മെയ് ലക്കത്തിൽ വന്ന ജലപരിപാലനത്തെക്കുറിച്ചുള്ള പഠനാർഹമായ ലേഖനങ്ങൾ പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ഗുണപ്രദമായിട്ടുണ്ടെന്ന് പറയാതെ വയ്യ. ലേഖകർക്കും എഡിറ്റർക്കും അഭിനന്ദങ്ങൾ. മുതുകുളം, പാല എന്നിവരെക്കുറിച്ചുള്ള സ്മരണയും അവസരോചിതമായി. വാർത്ത, സമീക്ഷ എന്നീ കോളങ്ങൾ കൂട്ടികൾക്കും മുതിർന്നവർക്കും പ്രയോജനമാണ്. മലയാളത്തിലെ ഈടുറ്റ പ്രസിദ്ധീകരണങ്ങളിൽ ഒന്നായി മാറിയിട്ടുണ്ട് ജനപഥം. നന്മകൾ നേരുന്നൂ.

കെ.എസ്. ശിശുപാലൻ
നെടുമ്പനമ്പ്, ആറ്റിങ്ങൽ

ആസ്വാദ്യകരം

ജയകൃഷ്ണന്റെ അല്പം ആനക്കാര്യം എന്ന സചിത്രലേഖനം വളരെ ആസ്വാദ്യകരമാണ്. ആനയെപ്പറ്റി അറിയാനും പഠിക്കാനുമാഗ്രഹിക്കുന്നവർക്ക് ഒരു റഫറൻസ് തന്നെയാണ് ഈ ലേഖനം. ജനപഥത്തിന് അഭിനന്ദനങ്ങൾ.

സുരേഷ് കാനപ്പിള്ളി
ചെറായി

അവസരോചിതം, വ്യത്യസ്തം

വിഷയങ്ങളിൽ ആധികാരികതയും, സമഗ്രതയും കാലിക പ്രശ്നങ്ങളിലെ ഇടപെടലും വിജ്ഞാന ബോധവൽകരണത്തിൽ നൂതന സാങ്കേതിക പ്രയോഗവും വഴി ജനപഥം ഇപ്പോൾ തികച്ചും വ്യത്യസ്തത പുലർത്തുന്നു. അഭിനന്ദനങ്ങൾ ! സർക്കാറിന്റെ നൂറു ദിവസത്തെ കർമ്മപദ്ധതിക്കൊരു മുതൽക്കൂട്ടായി ജൂൺ ലക്കം കേരള രാഷ്ട്രീയ ചരിത്രം കൈകാര്യം ചെയ്തത് തികച്ചും അവസരോചിതമായി. ചരിത്രാനേഷികൾക്കൊരു റഫറൻസ് പതിപ്പാണിതെന്ന് തീർത്തും പറയാം. ജനപഥം ഭരണതലത്തിനുള്ള ശക്തിയായി തീരട്ടെ എന്ന് ആശംസിക്കുന്നു.

എൻ.വി.കുഞ്ഞിമുഹമ്മദ്
കുറ്റിപ്പുറം, മലപ്പുറം

ജനപഥം

ഇൻഫർമേഷൻ & പബ്ലിക് റിലേഷൻസ് വകുപ്പ് പ്രസിദ്ധീകരണം

ജൂലൈ 2011

പുസ്തകം 43 ലക്കം 7

e-mail : janapatham@prd.kerala.gov.in

Website : www.prd.kerala.gov.in

മുഖക്കുറിപ്പ്

യാത്രകൾ ശുഭകരമാക്കട്ടെ

യാത്രകൾ എന്നും നിയമജീവിതത്തിന്റെ ഭാഗം തന്നെയായിരുന്നു. അന്നത്തെ അന്നത്തിനു വകതേടി ഒരിടത്തുനിന്നും മറ്റൊരിടത്തേക്ക് കാൽനടയാത്ര ചെയ്തിരുന്ന പണ്ടത്തെ കാലത്തുനിന്നും, ഇന്നത്തെ ആഡംബരയാത്രകളിലേക്ക് മനുഷ്യർ എത്തിച്ചേർന്നത് സാങ്കേതികവിദ്യകളുടെ ഹൈസ്‌പീഡ് യാത്രകളിലൂടെയാണെന്നു കാണാം. നടപ്പാതകളായി ജനങ്ങൾ ഒരുകാലത്ത് ഉപയോഗിച്ചിരുന്ന വഴികൾ പിന്നീട് മണ്ണിട്ട നാട്ടുവഴികളായും മറ്റേലിട്ട പൊതുനിരത്തായും, തുടർന്ന് ടാറിട്ട റോഡുകളായും പരിണമിച്ചു. ഈ റോഡുകളിലൂടെ ഇന്ന് തലങ്ങും വിലങ്ങും വേഗതയുടെ പര്യായങ്ങളായി പായുന്നത് അത്യന്താധുനിക മോഡലുകളിലുള്ള മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളാണ്. ദിനംപ്രതി ഈ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം പെരുകി വരികയുമാണ്.

കേരളത്തിൽ ഏകദേശം 55 ലക്ഷത്തോളം വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്ന് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നു. 1980 ൽ രണ്ടു ലക്ഷത്തോളമുണ്ടായിരുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഓരോ അഞ്ചുവർഷത്തിലും ഇരട്ടിയാകുന്നതായാണ് കാണുന്നത്. ജനങ്ങളുടെ സാമ്പത്തികശേഷിയിലുണ്ടായ വർദ്ധനവ്, വാഹനങ്ങൾക്ക് നൽകുന്ന ലോണുകൾ, ജീവിതശൈലിയിലുണ്ടായ മാറ്റങ്ങൾ എന്നിവയൊക്കെയാണ് ഈ വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന് കാരണം. വീട്ടിലെ ഓരോ അംഗത്തിനും പ്രത്യേകം പ്രത്യേകം വാഹനം എന്ന മട്ടിലാണ് സ്ഥിതി. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിലുണ്ടായ ഈ പുരോഗതി റോഡുകളുടെ കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടില്ല. ഈ പൊരുത്തമില്ലായ്മയാണ് ഗതാഗതരംഗത്ത് ഇന്നു കാണുന്ന സർവ്വപ്രശ്നങ്ങൾക്കും ഹേതുവായിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നത്.

റോഡുവികസനത്തിന് കേരളം പ്രാധാന്യം നൽകുന്നുണ്ടെങ്കിലും ഇത് വേണ്ടത്ര സാധ്യമാകാത്തതിന്റെ പ്രധാന കാരണം നമ്മുടെ നാട്ടിലെ ഭൂമി ലഭ്യതയുടെ അപര്യാപ്തതയും അതിലുണ്ടാകുന്ന തടസ്സങ്ങളുമാണ്. 3.5 കോടിയിലധികം ജനങ്ങൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്ന ഇത്രയും ചെറിയൊരു സംസ്ഥാനത്ത്, ഇത്തരത്തിലൊരു പ്രശ്നം നിലനിൽക്കുന്നതിൽ അതിശയിക്കാനും കഴിയില്ല. പലപ്പോഴും റോഡിനായി ഭൂമി നൽകിയ വർക്ക് അർഹമായ പ്രതിഫലം ലഭ്യമാകുന്നില്ല.

അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളിലുണ്ടാകുന്ന ഈ അപര്യാപ്തത റോഡപകടങ്ങൾ കേരളത്തിൽ പെരുകുന്നതിന് കാരണമാകുന്നു. ഇന്ത്യയിൽ റോഡപകടങ്ങളിൽ കേരളം രണ്ടാം സ്ഥാനത്താണ് (മഹാരാഷ്ട്ര മൂന്നിൽ). ഏതാണ്ട് 1000 ത്തിൽ 9 വാഹനങ്ങൾ ഇന്ത്യയിൽ അപകടപ്പെടുമ്പോൾ കേരളത്തിലിത് 15 ലധികമാണ്. ഇവിടെ പ്രതിദിനം എട്ടിലധികം ജീവനാണ് റോഡപകടങ്ങളിൽപ്പെട്ട് പൊലിഞ്ഞുപോകുന്നത്. റോഡപകടങ്ങളെ കൂടാതെ ഗവണ്മെന്റ്, അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണത്തിനും ഇതേ തുടർന്ന് മനുഷ്യർക്കുണ്ടാകുന്ന രോഗങ്ങൾക്കും വാഹനപ്പെരുപ്പം കാരണമാകുന്നു. കാൽനടയാത്രക്കാർക്കും സൈക്കിൾ യാത്രക്കാർക്കുമൊക്കെ മലിനീകരണത്തിന്റെ ആഘാതം നേരിടേണ്ടി വരുന്നുണ്ട്.

കാര്യക്ഷമമായ പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിന്റെ അഭാവമാണ് സ്വകാര്യവാഹനങ്ങളുടെ അമിതലഭ്യതയെത്തുടർന്ന് കൂടുതലും കാരണമാകുന്നത്. കേരളത്തിൽ ഏകദേശം 4270 ഓളം വരുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾകൊണ്ട് 12074 ലക്ഷം യാത്രികരെയാണ് തൃപ്തരാക്കേണ്ടത്. പല പ്രദേശങ്ങളിലും ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം കുറയുന്നതും ഇല്ലാതാകുന്നതും മൊക്കെ പൊതുഗതാഗതരംഗത്തുനിന്നും ജനങ്ങളെ അകറ്റിനിർത്താൻ പ്രേരകമാകുന്നുണ്ട്. നാടിന്റെ സാമ്പത്തികവും സാമൂഹികവുമായ പുരോഗതിയുടെ അടിസ്ഥാനഘടകമായ ഗതാഗതരംഗത്ത് കേരളത്തിന്റെ അനുകൂലവും പ്രതികൂലവുമായ സാഹചര്യങ്ങൾക്കിണങ്ങുവാനും ശാസ്ത്രീയവും ദീർഘവീക്ഷണത്തോടെയുമുള്ള നയങ്ങൾ രൂപപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ടുള്ള വികസനമാണ് ഉണ്ടാകേണ്ടത്.

റോഡുകളുടെ സ്ഥിതിക്കും വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിനുമൊപ്പം മനുഷ്യകാരണങ്ങളും റോഡുസുരക്ഷയ്ക്ക് വിഘാതമാകുന്നുണ്ട്. വാഹനപകടങ്ങളിൽ വലിയശതമാനവും മദ്യപിച്ചു വണ്ടിയോടിക്കുന്നതുമൂലവും അമിതവേഗവുംകൊണ്ടാണെന്ന് കാണാം. കേരളത്തിൽ ഒരു വർഷം രജിസ്റ്റർ ചെയ്യുന്ന ക്രിമിനൽ കേസുകളിൽ 70% കേസുകളും ട്രാഫിക് സംബന്ധമാണ്. ഏകദേശം 450 കോടി രൂപയുടെ സാമ്പത്തികബാധ്യതയാണ് ഈ അപകടങ്ങൾ വരുത്തിവയ്ക്കുന്നത്.

യാത്രകൾ ശുഭകരവും പ്രതീക്ഷാനിർഭരവുമാക്കാൻ പുതിയൊരു ഗതാഗതസംസ്കാരം രൂപപ്പെടുത്തേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യത്തിലേക്കാണ് മേൽ സൂചിപ്പിച്ച കാര്യങ്ങൾ വിരൽചൂണ്ടുന്നത്. സർക്കാരിനൊപ്പം ഓരോ വ്യക്തിയും ഇതിന്റെ പ്രാധാന്യം മനസ്സിലാക്കണം. നിരത്തുകൾ സജീവമായിത്തുടങ്ങിയ ഈ അധ്യയനവർഷാരംഭവേളയിൽതന്നെ നമുക്കിതിനായി പരിശ്രമിക്കാം.

എം. നന്ദകുമാർ ഐ.എ.എസ്.
എഡിറ്റർ-ഇൻ-ചീഫ്

എഡിറ്റർ-ഇൻ-ചീഫ്

എം.നന്ദകുമാർ ഐ.എ.എസ്.

ഡയറക്ടർ

ഇൻഫർമേഷൻ & പബ്ലിക് റിലേഷൻസ്

ഡയ്യൂട്ടി ചീഫ് എഡിറ്റർ

പി. എസ്. സുരേഷ്

ഡയ്യൂട്ടി ഡയറക്ടർ

എഡിറ്റർ

എൻ. ഷൈലാബീഗം

അസി. എഡിറ്റർ

എസ്. ആർ. പ്രവീൺ

ഡിസൈനർ

കെ. ബിജു

ആർട്ടിസ്റ്റ്

പ്രകാശ്, വി. എസ്

ചിത്രങ്ങൾ

ഐ. & പി.ആർ.സി.

ഫോട്ടോഗ്രാഫി വിഭാഗം

സർക്കുലേഷൻ

കെ.പി. സരിത

ഫോൺ : 0471-2517036

പ്രതിനിധികൾ:

*ടി.എ. ഷൈൻ, തിരുവനന്തപുരം

*ആർ.വേണുഗോപാൽ കൊല്ലം

*എൻ. രാധാകൃഷ്ണപിള്ള, പത്തനംതിട്ട

*എൻ.പി. സതോഷ്, ഇടുക്കി

*എൻ. സുനിൽ കുമാർ, ആലപ്പുഴ

*പി. വിനോദ്, എറണാകുളം * അബ്ദുൾ റഷീദ്, കോട്ടയം

*എം.എസ്. അലിക്കുഞ്ഞ്, തൃശൂർ * ടി.സി. ജോസഫ്, പാലക്കാട് * സുലഭകുമാരി, മലപ്പുറം

*എ. സജിദ്, കോഴിക്കോട്

*അബ്ദുൾ ഖാദർ, വയനാട് * സുഗതൻ, കണ്ണൂർ

*കെ. അബ്ദുൾ റഹ്മാൻ, കാസർഗോഡ്,

* സി.ഉണ്ണിക്കൃഷ്ണൻ, ന്യൂഡൽഹി,

വരിക്കാരാകാൻ: ജനപഥം തപാലിൽ ലഭിക്കാൻ ഡയറക്ടർ, ഇൻഫർമേഷൻ & പബ്ലിക് റിലേഷൻസ് വകുപ്പ്, ഒന്നാം നില, സെക്രട്ടേറിയറ്റ് അനക്സ്, തിരുവനന്തപുരം-695001 വിലാസത്തിൽ എം.ഒ. അയയ്ക്കുക. വാർഷിക വരിസംഖ്യ 80 രൂപ. നേരിട്ട് പണം സ്വീകരിക്കുന്ന കേന്ദ്രങ്ങൾ: സ്റ്റേറ്റ് ഇൻഫർമേഷൻ സെന്റർ, പ്രസ് ക്ലബ്ബ് ബിൽഡിങ്, തിരുവനന്തപുരം, ഫോൺ:2518471 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, കൂടപ്പനക്കുന്ന് പി.ഒ, തിരുവനന്തപുരം, ഫോൺ: 731300 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, ഒന്നാംനില, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, കൊല്ലം, ഫോൺ:2794911 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, ഗ്രൗണ്ട് ഫ്ലോർ, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, പത്തനംതിട്ട, ഫോൺ:2222657 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, ഗ്രൗണ്ട് ഫ്ലോർ, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, കുമ്പിള്ളി, പൊന്നൂർ, ഇടുക്കി, ഫോൺ:2230306 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ കോമ്പൗണ്ട്, ആലപ്പുഴ, ഫോൺ:2251349 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, ഫസ്റ്റ് ഫ്ലോർ, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, കോട്ടയം, ഫോൺ:252558 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, പാർക്ക് അമ്പന്യ, കൊച്ചി, ഫോൺ:2354208 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, രണ്ടാം നില, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, അയ്യന്തോൾ, തൃശൂർ, ഫോൺ:2360644 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, ഗ്രൗണ്ട് ഫ്ലോർ, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, പാലക്കാട്, ഫോൺ:253329 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, മലപ്പുറം, ഫോൺ:2734387 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, മെയിൻ ബിൽഡിംഗ്, കോഴിക്കോട്, ഫോൺ:2370225 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, ഗ്രൗണ്ട് ഫ്ലോർ, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, കൽപ്പറ്റ നോർത്ത്, വയനാട്, ഫോൺ:6202529 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, ഗ്രൗണ്ട് ഫ്ലോർ, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, കണ്ണൂർ, ഫോൺ:2700231 * ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, സിവിൽ സ്റ്റേഷൻ, വിദ്യാനഗർ, കാസർഗോഡ്, ഫോൺ:4255145 * ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്, കേരള ഹൗസ്, 3-ജനൽ മന്ത് റോഡ്, ന്യൂഡൽഹി, ഫോൺ: 011 23343424

ലേഖകരുടെ അഭിപ്രായങ്ങൾ സർക്കാരിന്റേതായിരിക്കണമെന്നില്ല. അവയുടെ ഉത്തരവാദിത്തം ലേഖകർക്കു മാത്രമായിരിക്കും.

വിലാസം

എഡിറ്റർ, ജനപഥം,

ഇൻഫർമേഷൻ & പബ്ലിക് റിലേഷൻസ് വകുപ്പ്,

സെക്രട്ടേറിയറ്റ് അനക്സ്, ഒന്നാം നില,

തിരുവനന്തപുരം-1

ഫോൺ: 0471-2518171



പൊതുഉപയുക്തതാസേവനമെന്ന നിലയ്ക്കാണ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ബസ് സർവീസുകൾ നടത്തി വരുന്നത്. പ്രതിമാസം 40 കോടി രൂപയോളം നഷ്ടം സഹിച്ചാണ് ജനസേവനം. സർവീസ് ലാഭകരവും കൂടുതൽ കാര്യക്ഷമവുമാക്കണം. ജനങ്ങളുടെ യാത്രാക്ലേശത്തിനും ജീവനക്കാരുടെ പ്രശ്നങ്ങൾക്കും പരിഹാരം കാണണം. മറികടക്കാൻ കടമ്പകളേറെ. എങ്കിലും ഗതാഗത മന്ത്രി വി. എസ്. ശിവകുമാർ തികഞ്ഞ ആത്മവിശ്വാസത്തിലാണ്. അദ്ദേഹവുമായി നടത്തിയ അഭിമുഖത്തിൽ നിന്ന്:

സേവനം ജനങ്ങൾക്കുവേണ്ടി

എന്നും കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി.ക്ക് പറയാനുള്ളത് നഷ്ടത്തിന്റെ കണക്കുകളാണ്. എന്താണിതിനുകാരണം? പരിഹാരമെന്ത്?

ഇന്ത്യയിൽ സർവീസിൽ നിന്നും പിരിഞ്ഞുപോയവർക്ക് സ്വന്തം ഫണ്ടിൽ നിന്നും പെൻഷൻ നൽകുന്ന പൊതുമേഖലയിലുള്ള ഏക ഗതാഗത സ്ഥാപനമാണ് കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. പ്രതിമാസം 40 കോടി രൂപയോളമാണ് പെൻഷൻ നൽകാനായി മാത്രം ചെലവാക്കുന്നത്. ഇത്രയും തുക മാത്രമാണ് ഇപ്പോഴത്തെ പ്രതിമാസ നഷ്ടം. ഇങ്ങനെ നോക്കുമ്പോൾ കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യുടെ സേവനം താരതമ്യേന നഷ്ടത്തിലാണെന്ന് തിരിച്ചറിയാൻ പറ്റും. പെൻഷൻ നൽകാനുള്ള തുക ഗവൺമെന്റിൽ നിന്ന് സാമ്പത്തിക സഹായമായും അതുകൊണ്ട് തികയാത്തത് കെ.റ്റി.ഡി.എഫ്.സി. ഉൾപ്പെടെയുള്ള സാമ്പത്തിക സ്ഥാപനങ്ങളിൽ നിന്ന് കടമായുമാണ് വാങ്ങുന്നത്. കടമെല്ലാം കൂടുതലാവരുത്താതെ തിരിച്ചടയ്ക്കുന്നുമുണ്ട്.

നഷ്ടംവരുത്തുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾ ജനഹിതമനുസരിച്ച് പുനഃക്രമീകരിച്ചും അനുബന്ധച്ചെലവുകൾ നിയന്ത്രിച്ചും സർവീസ് മെച്ചപ്പെടുത്താനുള്ള പരിശ്രമങ്ങളാണ് നടത്തിവരുന്നത്. ടിക്ടറ്റ് വരുമാനത്തെമാത്രം ആശ്രയിക്കാതെ, പ്രധാന ബസ്സ് സ്റ്റേഷനുകളിൽ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകൾ നിർമ്മിച്ച് വാടകയ്ക്ക് നൽകി കൂടുതൽ വരുമാനം കണ്ടെത്താനുള്ള പദ്ധതികളുമുണ്ട്. ഇതിൽ കോഴിക്കോട്, അങ്കമാലി, കാട്ടാക്കട മുതലായ സ്റ്റേഷനുകളിലെ ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സുകളുടെ പണി അന്തിമഘട്ടത്തിലാണ്. തിരുവനന്തപുരം സെൻട്രൽ ബസ്സ് സ്റ്റേഷനിൽ 56 കോടി രൂപയോളം ചെലവ് വരുന്ന ഷോപ്പിംഗ് കോംപ്ലക്സിന്റെ നിർമ്മാണം പുരോഗമിക്കുകയാണ്.

ഇപ്പറഞ്ഞതെല്ലാം സാമ്പത്തിക കാര്യങ്ങളാണ്. യാത്രക്കാരുടെ സൗകര്യങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് എന്തെല്ലാം നടപടികൾ സ്വീകരിക്കാൻ കഴിയും?

പുതിയ ബസ്സുകളിൽ ആധുനിക രീതിയിലുള്ള സീറ്റുകൾ സജ്ജമാക്കും. ബസ്സ് സ്റ്റേഷനുകളിൽ കൂടുതൽ സൗകര്യമുള്ള വിശ്രമമുറികൾ ഒരുക്കും. ടോയ്ലറ്റുകൾ നവീകരിക്കും.

ബസ്സ് സ്റ്റേഷനുകളിൽ സ്ത്രീ സുരക്ഷ ഉറപ്പുവരുത്തും. അവർക്കുവേണ്ടി കൂടുതൽ സൗകര്യങ്ങളുള്ളതും സുരക്ഷിതവുമായ വിശ്രമമുറികൾ സജ്ജമാക്കും.

യാത്രാസൗകര്യം വർദ്ധിപ്പിക്കാൻ 1000 പുതിയ ബസ്സുകൾ നിരത്തിലിറക്കും. യാത്രക്കാരുടെ വർധന കണക്കിലെടുത്ത് കൂടുതൽ അന്തർ-സംസ്ഥാന ബസ്സ് സർവീസുകൾ തുടങ്ങും. കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. യിൽ സമ്പൂർണ്ണ കമ്പ്യൂട്ടർവത്കരണവും, എ-ഗവേണൻസും ഏർപ്പെടുത്തും. പാറശ്ശാലയിൽ വനിതാഎഞ്ചിനീയറിംഗ് കോളേജും, മലപ്പുറത്ത് ബസ്സ് ടെർമിനൽ കോംപ്ലക്സും നിർമ്മിക്കുന്നതിന് തുടക്കം കുറിക്കും.

കേരളത്തിൽ വാഹനാപകടങ്ങൾ മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് വളരെ കൂടുതലാണ്. ഒഴിവാക്കാനാകുന്ന അപകടങ്ങളാണ് സംഭവിക്കുന്നവയിലധികവും. ഇത്തരം അപകടങ്ങളെ എങ്ങനെ നിയന്ത്രിക്കാം?

നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഓരോ ദിവസവും ശരാശരി പന്ത്രണ്ടോളം പേരാണ് റോഡപകടങ്ങളിൽ ജീവൻ ത്യജിക്കുന്നത്. ഇത് താരതമ്യേന വളരെ വലിയ സംഖ്യയാണ്. ലോകത്തെൊട്ടാകെ റോഡപകടങ്ങളിൽ ഒരു വർഷം ഏകദേശം 13,00,000 പേർ മരിക്കുന്നുണ്ട്; 250 മുതൽ 500 ലക്ഷംവരെ യാളുകൾക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. ഈ വസ്തുതയുടെ പശ്ചാത്തലത്തിൽ ഐക്യരാഷ്ട്ര സംഘടന 2011-2020 ദശവത്സരം റോഡപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുവാനുള്ള കാലഘട്ടമായി പ്രഖ്യാപിച്ചിരിക്കുകയാണ്. ഇതിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ കേരള റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റി ഒട്ടേറെ കർമ്മ പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ച് നടപ്പിലാക്കിക്കൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

സർക്കാരിന്റെ 100 ദിന കർമ്മപരിപാടിയിൽ ഉൾപ്പെടുത്തിക്കൊണ്ട് തിരുവനന്തപുരം, കൊച്ചി, കോഴിക്കോട് നഗരങ്ങളിൽ ട്രാഫിക് സർവയിലൻസ്, റെഗുലേഷൻ & എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തുന്നതിനുള്ള നടപടികൾ ആരംഭിച്ചു.



കെ.എസ്.ആർ.ടി.സി. ബീമാപള്ളി-പുത്തൂർ സർവീസ് ഗതാഗതമന്ത്രി ഫ്ളാഗ്ഓഫ് ചെയ്യുന്നു

കഴിഞ്ഞു. ചേർത്തല-മണ്ണൂർക്കി ദേശീയ പാത ആധുനിക റോഡ് സുരക്ഷാ സംവിധാനം ഏർപ്പെടുത്തി മാതൃകാറോഡായി പ്രഖ്യാപിക്കാൻ പോവുകയാണ്. ദേശീയ പാതകളിലും മറ്റ് നിരത്തുകളിലും ഗതാഗത തടസ്സം ഉണ്ടാക്കുന്ന എല്ലാ പരസ്യ ബോർഡുകളും നീക്കം ചെയ്യുന്നുണ്ട്. റോഡുകളുടെ ഇരുവശങ്ങളിലുമുള്ള നടപ്പാതകളുടെ ദുരുപയോഗം കർക്കശമായി തടയാൻ തീരുമാനിച്ചിരിക്കുകയാണ്. അപകടസൂചനയുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ കണ്ടെത്തി സുരക്ഷാക്രമീകരണങ്ങൾ ഒരുക്കുന്നതിനു വേണ്ട ഏർപ്പാടുകൾ പുരോഗമിക്കുകയാണ്. മദ്യപിച്ചുവാഹനമോടിക്കുന്നവരെ പിടികൂടുന്നതിന് വേണ്ടത്ര ആൽക്കോമീറ്ററുകൾ വാങ്ങാൻ പോലീസിന് തുക അനുവദിച്ചു കഴിഞ്ഞു. ബന്ധപ്പെട്ട മറ്റുസർക്കാർ വകുപ്പുകൾക്കും റോഡ് സുരക്ഷാപ്രവർത്തനങ്ങൾക്കായി തുക അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. വിവിധ തലങ്ങളിൽ റോഡ് സുരക്ഷയെക്കുറിച്ചുള്ള ബോധവൽകരണ പരിശീലന പരിപാടികൾ ഉൾഭജിതമാക്കിയിട്ടുണ്ട്.

മോട്ടോർ വാഹനവകുപ്പിൽ സേവനങ്ങൾ മെച്ചപ്പെടുത്താൻ എന്തെല്ലാം ചെയ്യാനാണ് ഉദ്ദേശിക്കുന്നത്?

വാഹന ഉടമകൾക്ക് മോട്ടോർവാഹനവകുപ്പിന്റെ ഓഫീസുകളിൽച്ചെന്ന് ക്യൂ നിൽക്കാതെ നികുതി, ഫീസ്, സെസ്. മറ്റു അനുബന്ധചാർജ്ജുകൾ എന്നിവ അടയ്ക്കുന്നതിന് ഇ-പെയ്മെന്റ് സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തുകയാണ്. ഓഫീസുകളിലെ തിരക്ക് കുറയ്ക്കാനും പണം, ചെക്ക്, ഡ്രാഫ്റ്റ് എന്നിവ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത് പരിമിതപ്പെടുത്താനും ഇത് ഉപകരിക്കും. വകുപ്പിന്റെ സുതാര്യത ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനും റോഡ് സുരക്ഷാനിയമം കർക്കശമാക്കുന്നതിനും വയർലെസ്സ് സാങ്കേതിക വിദ്യയുടെ സഹായത്തോടെ എൻഫോഴ്സ്മെന്റ് വിഭാഗത്തെ സജ്ജമാക്കുന്നതിനും സർക്കാരിന്റെ 100 ദിനകർമ്മപരിപാടിയിൽത്തന്നെ മുൻഗണന നൽകിയിട്ടുണ്ട്. ചേവായൂർ, കോഴിക്കോട് ആർ.ടി.ഓഫീസുകളോടനുബന്ധിച്ച് കമ്പ്യൂട്ടറൈസ്ഡ് ഡ്രൈവിംഗ് ടെസ്റ്റ് യാർഡ് തുടങ്ങുവാനും നടപടികൾ സ്വീകരിച്ചുകഴിഞ്ഞു. ■



സഹകാര്യബസ് ഉടമകളുമായി ഗതാഗതമന്ത്രി ചർച്ച നടത്തുന്നു

■ ബി.ജി. ശ്രീദേവി



ഗതാഗതവികസനം ഇനി തെളിയട്ടെ ‘ശ്രീൻ സിഗ്നൽ’

നാടിന്റെ സമഗ്രപുരോഗതിയിലേക്കുള്ള പ്രധാന വികസനപ്രക്രിയയാണ് ഗതാഗതവികസനം. എന്നാൽ വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹനങ്ങൾ കനസരിച്ച് നമ്മുടെ നാട്ടിൽ റോഡുവികസനം സാധ്യമാകുന്നില്ല. ഇതിന്റെ കാര്യകാരണങ്ങൾ ചൂണ്ടിക്കാണിക്കുന്നതോടൊപ്പം പരിഹാരമാർഗങ്ങൾകൂടി നിർദ്ദേശിക്കുകയാണ് നാറ്റ്പാക് ഡയറക്ടറായ ലേഖിക

റു രാജ്യത്തിന്റെ എല്ലാവിധ വികസനത്തിനും ഗതാഗതവികസനം അത്യന്താപേക്ഷിത ഘടകമാണ്. ഗതാഗതവികസനത്തിൽ റോഡ് വികസനം വളരെയധികം പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്നുണ്ട്. ഇന്ത്യയുടെ റോഡ് ശൃംഖല ലോകത്തിലെ തന്നെ റോഡ് ശൃംഖലയിൽ രണ്ടാം സ്ഥാനത്താണ്. ഇന്ത്യയുടെ മൊത്തം വീഥിശൃംഖലയിൽ 4.9 ശതമാനം കേരളത്തിന്റേതാണ്. വീഥിസാന്ദ്രതയിലും കേരളത്തിന് ഇന്ത്യയിൽത്തന്നെ ഉയർന്ന സ്ഥാനമാണുള്ളത്. വീഥിസാന്ദ്രതയുടെ ദേശീയ ശരാശരി 100 ചതുരശ്രകിലോമീറ്ററിന് 100.84 കിലോമീറ്ററായിരിക്കേ കേരളത്തിലെ വീഥിസാന്ദ്രത 100 ചതുരശ്ര കിലോമീറ്ററിനു 314.5 കിലോമീറ്റർ ആണ്. എന്നിരുന്നാലും കേരളത്തിലെ ഉയർന്ന ജനസാന്ദ്രതയും വിതരിതമായ ജനവാസവും ഐടി മേഖലയിലെ വികസനവും എല്ലാത്തിനുമുപരി ഇതൊരു ഉപഭോക്തൃ സംസ്ഥാനമാണെന്ന കാര്യവും കണക്കിലെടുക്കുമ്പോൾ ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ ഇനിയും ഗണ്യമായ തോതിൽ വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതായ ആവശ്യകത ഉണ്ട്.

വാഹനപ്പെരുപ്പം

കേരളത്തിൽ ഏതാണ്ട് 55 ലക്ഷത്തോളം വാഹനങ്ങൾ രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. ഇതിൽ 65 ശതമാനം ഇരുപ്രകവാഹനങ്ങളാണ്. 1980-ൽ രണ്ടുലക്ഷത്തോളം ഉണ്ടായിരുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഓരോ അഞ്ചു വർഷത്തിലും ഇരട്ടിയാവുന്നതായാണ് കണക്കുകൾ സൂചിപ്പിക്കുന്നത്. അതായത് വർഷംതോറും അഞ്ചുലക്ഷത്തോളം വാഹനങ്ങൾ പുതുതായി നിരത്തിലേക്കിറങ്ങുന്നു. ഇതിൽ ഒരു വലിയഭാഗം പട്ടണപ്രദേശങ്ങളിലാണ്. എന്നാൽ റോഡുകളുടെ കണക്കെടുക്കുമ്പോഴോ? ആകെയുള്ള 1,62,000 കിലോമീറ്റർ ദൈർഘ്യത്തിൽ റോഡുകൾ ലഭ്യമാണെങ്കിലും ഏതാണ്ട് ഇരുപതുശതമാനത്തോളം മാത്രമേ ഗതാഗതയോഗ്യമായതുളളൂ. 80 ശതമാനം വാഹനങ്ങളും ഓടുന്നത് നാഷണൽ

ഹൈവേ, സ്റ്റേറ്റ് ഹൈവേ, മേജർ ഡിസ്ട്രിക്ട് റോഡ്സ് എന്നിവകളിലൂടെയാണ്. മേല്പറഞ്ഞ കണക്കുകളെല്ലാം വീരൽ ചൂണ്ടുന്നത് പ്രായോഗികമായ റോഡ് വികസനവും റോഡ് പരിപാലനവും അത്യാവശ്യമായ ഒരു ഘട്ടത്തിലാണ് സംസ്ഥാനം ഇപ്പോൾ നിലകൊള്ളുന്നതെന്ന്.

കേരളത്തിലെ റോഡുകൾ

വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹനങ്ങൾക്കനുസരിച്ച് റോഡ് വികസനം സാധ്യമാവുന്നില്ല. ഇതിനു പ്രധാന കാരണം കേരളത്തിലെ റോഡുകളുടെ ഉത്ഭവരീതിയാണ്. വ്യക്തമായ പ്ലാനിങ്ങോടുകൂടിയല്ലാതെ സംസ്ഥാനത്തെ ജനവാസ വ്യവസ്ഥയ്ക്കനുസരിച്ച് വിന്യസിക്കപ്പെട്ടവയാണ് മിക്കവാറും എല്ലാ റോഡുകളും. ഇവ നടപ്പാതകളായി ഉത്ഭവിച്ച് കാലക്രമേണ മണ്ണിട്ട നാട്ടുവഴികളായും പിന്നീട് മെറ്റലിക് ബലപ്പെടുത്തിയ പൊതുനിരത്തായും തുടർന്നു ടാറിട്ട റോഡായും പരിണമിച്ചവയാണ്. അതുകൊണ്ട് തന്നെ വേണ്ടത്ര വീതിയോ, ശാസ്ത്രീയമായ രൂപകൽപ്പനയോ സാങ്കേതിക മികവുള്ള നിർമ്മാണമോ ഇവയുടെ കാര്യത്തിൽ ഉണ്ടായിട്ടില്ല എന്നുതന്നെ പറയാം. കൂടാതെ ഈ റോഡുകളുടെ പരിപാലനത്തിലുണ്ടായ തകരാറുകളും ഓടകളുടെ നിർമ്മാണത്തിലും അവയുടെ പരിപാലനത്തിലുമുണ്ടാകുന്ന അലംഭാവവും ഇവയുടെ സ്ഥിതി വീണ്ടും ദുർഘടമാക്കുന്നു. കേരളത്തിലെ 1542 കിലോമീറ്ററോളം വരുന്ന ഒൻപതു ദേശീയപാതകളുടെ സ്ഥിതിയും ഇതിൽനിന്നും ഒട്ടും വിഭിന്നമല്ല. (NH-17, NH-47, NH 47A, NH-47C, NH-49, NH-208, NH-213, NH-212, NH-220)

നഗരത്തിലെ റോഡുകളുടെ നിലവാരം പല കാരണങ്ങളാൽ ശോചനീയമാണ്. അനധികൃതമായ വഴിയോരകച്ചവടങ്ങളും വാഹന പാർക്കിങ്ങും പൊതുവെ വീതി കുറഞ്ഞ നഗര റോഡുകളുടെ ഉപയോഗം പരിമിതമാക്കുന്നു. കൂടാതെ വീതികുറഞ്ഞതും ബലക്ഷയമുള്ളതുമായ പാലങ്ങളും റോഡിനോടു ചേർന്നുള്ള പരസ്യബോർഡുകളും റോഡുകളിലൂടെയുള്ള യാത്രയെ ദുഷ്കരമാക്കുന്നു. ആസൂത്രണമില്ലാത്ത നഗരവൽക്കരണം ഒരു പരിധിവരെ റോഡുകളുടെ ശോചനീയവസ്ഥയ്ക്ക് കാരണമാകുന്നു. റോഡുകളുടെ അരികിൽനിന്നും വേണ്ടത്ര അകലമില്ലാതെ നിർമ്മിക്കുന്ന ബഹുനില കെട്ടിടങ്ങൾ റോഡുകളുടെ വികസനം എന്നനേയ്ക്കുമായി മുരടിപ്പിക്കുന്നു.

വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹനനിരക്കിനനുപാതമായി യഥാസമയം റോഡുകളുടെ അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ നടത്തുകയും ബലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യുന്നതിലുള്ള കാലതാമസമാണ് പ്രധാനമായും റോഡ് വികസനം നിഷ്ക്രിയമാക്കിയത്. ഇപ്പോൾ സാധാരണയായി അനുവർത്തിച്ചുവരുന്ന വർഷാവർഷമുള്ള പ്രിമിക്സ് ചിപ്പിങ് കാർപെറ്റ് ഉപയോഗിച്ചുള്ള മേൽപ്പാളി മിക്കറോഡു

കളിലുമുള്ള വാഹനഭാരം താങ്ങാൻ ശക്തമല്ല. അതിനാൽ മറ്റുള്ള സാങ്കേതികമായ മിശ്രിതങ്ങൾ വാഹനത്തിനുസുതമായി കനത്തിൽ ഉപയോഗിച്ച് ബലപ്പെടുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഇത് ശാസ്ത്രീയമായ പഠനങ്ങൾ നടത്തി തീരുമാനിക്കപ്പെടേണ്ടതുണ്ട്.

കാലാവസ്ഥയും ഭൂപ്രകൃതിയും

കേരളത്തിലെ ഭൂപ്രകൃതി മറ്റു സംസ്ഥാനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് വളരെ വൈവിധ്യമാർന്നതാണ്. ഒട്ടേറെ കയറ്റിറക്കങ്ങളും വളവുകളും നിറഞ്ഞതാണ്. കേരളത്തിലെ മിക്കവാറും എല്ലാ റോഡുകളിലും 'സൈറ്റ് ഡിസ്റ്റൻസ്'ന്റെ (Sight distance) അപര്യാപ്തതയും കൂടിയ ചരിവുമുള്ള പ്രശ്നങ്ങളും നിലനിൽക്കുന്നു.

ഏതാണ്ട് ആറ് മാസത്തോളം ശക്തിയേറിയ മഴ ലഭിക്കുന്ന ഒരു സംസ്ഥാനമാണ് കേരളം. ഏകദേശം 3107 മില്ലീമീറ്ററോളം മഴ കേരളത്തിന് ഓരോ വർഷവും ലഭിക്കുന്നു. ശക്തിയേറിയ മഴക്കാലം അതിജീവിക്കാനുള്ള ശേഷി സംസ്ഥാനത്തെ പല റോഡുകൾക്കുമില്ല. റോഡിൽ പതിക്കുന്ന മഴവെള്ളം റോഡിൽ നിന്നും പെട്ടെന്നുവർന്നുപോകുന്നതിനാവശ്യമായ ചരിവോ കുറ്റമറ്റ രീതിയിലുള്ള ഓടനിർമ്മാണമോ, അതിന്റെ പരിപാലനമോ ഇല്ലാത്തതും റോഡുകളുടെ ശോച്യാവസ്ഥയ്ക്ക് കാരണമാകുന്നു.

ഭൂമിലഭ്യത

റോഡ് വികസനം സാധ്യമാവാത്തതിന്റെ പ്രധാന കാരണം ഭൂമിലഭ്യതയുടെ അപര്യാപ്തതയും അതിലെ തടസ്സങ്ങളുമാണ്. ഭൂമിയുടെ സർക്കാർ വിലയും യഥാർഥ കൈമാറ്റവിലയും തമ്മിലുള്ള വളരെ വലിയ അന്തരമാണ് ഒരു പരിധിവരെ ഭൂമിലഭ്യത കുറയ്ക്കുന്നത്. കൂടാതെ ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നവർക്കർഹമായ പുനരധിവാസ ഭൂമി ആസൂത്രീതമായി ഏറ്റെടുത്തു നൽകുവാൻ കഴിയാത്തതും ഇതിനെ പ്രതികൂലമായി ബാധിക്കുന്നു. ഇതിനൊക്കെ പുറമെ അനധികൃത

കൈയേറ്റങ്ങളും ഭൂമിയെ സംബന്ധിച്ച വ്യവഹാരങ്ങൾ അനന്തമായി നീളുന്നതും റോഡ് വികസനം അവതാളത്തിലാക്കുന്നു.

റോഡപകടങ്ങൾ

റോഡപകടങ്ങളുടെ കാര്യത്തിൽ കേരളം മൂന്നാമതായി നില്ക്കുന്നു. ദിവസവും ശരാശരി 11 ആളുകൾ മരണപ്പെടുകയും 100 ഓളം പേർ അപകടത്തിൽ പെടുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. റോഡ് സേഫ്റ്റി അതോറിറ്റിയും, മറ്റു വിവിധ ഏജൻസികളും കാര്യക്ഷമമായി ഈ മേഖലയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും അപകടത്തിന്റെ തോത് ഇനിയും ഗണ്യമായി കുറയ്ക്കേണ്ടതുണ്ട്. വർദ്ധിച്ചുവരുന്ന വാഹനപ്പെരുപ്പവും അതനുസരിച്ചു റോഡു വികസനം സാധ്യമാവാത്തതും, മറ്റു വകുപ്പുകളുടെ റോഡിലുള്ള ഇടപെടലുകൾ മൂലമുള്ള പ്രശ്നങ്ങളാലുമൊക്കെ റോഡപകടങ്ങൾ അനുദിനം വർദ്ധിച്ചുവരികയാണ്. കാൽനടയാത്രക്കാർക്കും സൈക്കിൾയാത്രികർക്കും റോഡ് വികസനത്തിൽ അർഹമായ പ്രാധാന്യം ലഭിക്കാത്തതും റോഡപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം കൂടുന്നു. 2020 ആകുമ്പോഴേക്കും റോഡപകടങ്ങൾ പുഷ്പം ലെവലിൽ എത്തിക്കുക എന്ന ലോകാരോഗ്യ സംഘടനയുടെ ദൗത്യം ലക്ഷ്യത്തിലെത്തിക്കാൻ സംസ്ഥാനം ധാരാളം കാര്യങ്ങൾ ചെയ്തേ മതിയാകൂ.

മറ്റ് ഗതാഗതമാർഗങ്ങളുടെ ഉപയോഗം

മറ്റ് ഗതാഗതമാർഗങ്ങളായ റെയിൽ ജലഗതാഗതത്തിന്റെ സാധ്യതകൾ ഫലപ്രദമായി ഉപയോഗിക്കാനാവാത്തതും റോഡുമാർഗമുള്ള ഗതാഗതത്തിന്റെ ആക്കം കൂടുന്നു. കേരള സംസ്ഥാനത്ത് 1687 കിലോമീറ്ററോളം ജലഗതാഗത ശൃംഗലയുണ്ടെങ്കിലും ജലപാതയുടെ ആഴക്കുറവും ജലലോക്കുകളുടെയും ബോട്ടുജട്ടികളുടെയുമൊക്കെ പരിപാലനത്തിലും അറ്റകുറ്റപ്പണിയിലുമുള്ള പോരായ്മകളും,



വേണ്ടത്ര ഉയർച്ചയും വീതിയും ഇല്ലാതെ നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്ന പാലങ്ങളും കൂഴലുകളും കാര്യക്ഷമമായ ജലഗതാഗതത്തിനു തടസ്സമാകുന്നു. കൂടാതെ പഞ്ചവത്സര പദ്ധതികളിൽ ജലഗതാഗതത്തെ തുടർച്ചയായി പരിഗണിക്കാതിരിക്കുന്നതും റെയിൽ ഗതാഗതം ആധുനികവൽകരിക്കുന്നതിലും വികസിപ്പിക്കുന്നതിലും കാണിച്ച മെല്ലെപ്പോക്കും കേരളത്തിന്റെ ഏക ഗതാഗത മാർഗ്ഗമെന്ന നിലയിലേക്ക് റോഡുഗതാഗതത്തെ എത്തിച്ചു.

പൊതുഗതാഗതത്തിന്റെ അപര്യാപ്തത

കേരളത്തിലെ പൊതുഗതാഗതസംവിധാനം മറ്റ് സംസ്ഥാനങ്ങളെ അപേക്ഷിച്ച് വളരെ പിന്നിലാണ്. ഏകദേശം 4370 ഓളം വരുന്ന ഷെഡ്യൂളുകൾകൊണ്ട് 12074 ലക്ഷം യാത്രികരെയാണ് സംസ്ഥാനത്ത് പൊതുഗതാഗത സൗകര്യം ഏർപ്പെടുത്തുന്ന കേരള സംസ്ഥാന റോഡ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് കോർപ്പറേഷൻ ഓരോ ദിവസവും കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നത്. മറ്റൊരു വിധത്തിൽ പറഞ്ഞാൽ ദിവസവും 350 മുതൽ 450 കിലോ മീറ്ററോളം ദൂരം കൈകാര്യം ചെയ്യേണ്ട ബസുകൾ ദിവസവും 150 മുതൽ 240 കിലോമീറ്റർ ദൂരമേ കൈകാര്യം ചെയ്യുന്നുള്ളൂ. ഓട്ടോറിക്ഷകളുടെയും ടൂവീലറുകളുടെയും എണ്ണം നിരത്തിൽ അമിതമാവുന്നത് ഇതുമൂലമാണ്. ഇത് വീണ്ടും റോഡപകടങ്ങൾ കൂട്ടുകയും ബസുകളുടെ വേഗം കുറയ്ക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. കൂടാതെ പല പ്രദേശങ്ങളിലേക്കുമുള്ള ബസ് റൂട്ടുകളുടെ അഭാവവും വേണ്ടത്ര ബസുകളുടെ അഭാവവും ജനങ്ങളെ കൂടുതലായും പൊതുഗതാഗതത്തിൽനിന്നും അകലാൻ പ്രേരിതരാക്കുന്നു.

പരിഹാരങ്ങൾ

ഗതാഗത വികസനമെന്നാൽ ഒരു നാടിന്റെ സമഗ്രപുരോഗതിയിലേക്കുള്ള പ്രഥമവും പ്രധാനപ്പെട്ടതുമായ വികസന

പ്രക്രിയയാണ്. വളരെ ഫലപ്രദമായ പദ്ധതികൾ ദീർഘവീക്ഷണത്തോടെ ആസൂത്രണം ചെയ്തുകൊണ്ടുമാത്രമേ നമുക്കിഗതാഗതപ്രശ്നങ്ങളിൽനിന്നും കരകയറാനാവൂ. കാലഘട്ടത്തിന്റെ ആവശ്യമായിത്തീർന്നിട്ടുള്ള ചില കാര്യങ്ങൾ ഉടൻതന്നെ ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്.

1. സംസ്ഥാനത്തെ നിലവിലുള്ള റോഡ് ശൃംഖലയിൽ അവശ്യാനുസരണം വീതികൂട്ടുകയും മേൽപ്പാതകളും അടിപ്പാതകളും നിർമ്മിക്കുകയും യഥാസമയം അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ ചെയ്യുകയും വാഹനത്തിനനുപാതികമായി ബലപ്പെടുത്തുകയും ചെയ്യാനുള്ള നടപടി വിദഗ്ധമായ ആസൂത്രണത്തിലൂടെയും ശാസ്ത്രീയപഠനത്തിലൂടെയും എടുക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇപ്പോഴുള്ള മേൽപ്പാളി നിർമ്മാണരീതി മാറ്റി സാങ്കേതികമായ മിശ്രിതങ്ങൾ ഉപയോഗിച്ച് വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണവും കാലാവസ്ഥയും പരിഗണിച്ച് നിർമ്മാണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കേണ്ടതാണ്.
2. പ്രാദേശികമായി ലഭിക്കുന്ന റോഡു നിർമ്മിതി വസ്തുക്കൾകൊണ്ട് നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകൾ വഴി വളരെ കുറഞ്ഞ ചെലവിൽ റോഡുനിർമ്മാണം പൂർത്തീകരിക്കുക. ഈ മേഖലയിൽ ഗവേഷണങ്ങൾ നടക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും കൂടുതൽ ശ്രദ്ധപതിയേണ്ടതുണ്ട്.
3. കേരള റോഡുവികസനപോളിസി, ഗതാഗത പോളിസി, റോഡു സുരക്ഷാ പോളിസി എന്നിവയിലധിഷ്ഠിതമായ ആസൂത്രണത്തിലൂടെ സമഗ്രവികസനം എന്ന സ്വപ്നം യാഥാർത്ഥ്യമാക്കുക.
4. പൊതു-സ്വകാര്യ പങ്കാളിത്തം മെച്ചപ്പെടുത്തുന്നതുവഴി പുതിയ റോഡുകളുടെ വികസനം അതിവേഗം സാധ്യമാക്കുക. പക്ഷെ ഇതിനുമുമ്പ് എല്ലാവശങ്ങളും വിദഗ്ധരെകൊണ്ട് പഠനം നടത്തി ചർച്ചകളിലൂടെ സമവായത്തിലെത്തേണ്ടതുണ്ട്.

5. എല്ലാ പ്രധാന ടൂറിസം കേന്ദ്രങ്ങളിലേക്കും പ്രൈമറി തലത്തിലോ സെക്കൻഡറി തലത്തിലോ ഉള്ള റോഡ് നിർമ്മാണം സാധ്യമാക്കുക.
6. പ്രധാന നഗരങ്ങളിൽ മാസ്റ്റ് ട്രാൻസ്പോർട്ട് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുക.
7. പ്രധാന വാണിജ്യ-വിദ്യാഭ്യാസ-ഐടി മേഖലകളെ ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടുള്ള അതിവേഗപാതകൾ നടപ്പിലാക്കുക.
8. വിവിധ ഗതാഗതമാർഗങ്ങളായ റോഡ് റെയിൽ ജലപാതകളെ ഏകോപിപ്പിച്ചാൽ സംസ്ഥാനത്തെ നാനാഭാഗത്തുള്ള പ്രദേശങ്ങളിലേക്ക് വളരെ വേഗം എത്തിച്ചേരുവാൻ സാധിക്കുകയും റോഡിലുള്ള വാഹനപ്പെരുപ്പത്തെ ഒരു പരിധിവരെ കുറയ്ക്കുവാനും കഴിയും.
9. റോഡപകടങ്ങളെക്കുറിച്ചും റോഡുപയോഗത്തെ കുറിച്ചും ജനങ്ങളെ ബോധവാൻമാരാക്കുക. റോഡിന്റെ അപര്യാപ്തതകൾ യഥാസമയം പരിഹരിക്കുക, റോഡു നിയമങ്ങൾ കർശനമായി നടപ്പാക്കുക, റോഡുകൾ ശരിയായ രീതിയിൽ സൂക്ഷിക്കുക. കാൽനടക്കാർക്കുവേണ്ട സൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കുക, വാഹനങ്ങളുടെ കാര്യക്ഷമത യഥാസമയം ഉറപ്പാക്കുക, ശരിയായ റോഡുസംസ്കാരം ഡ്രൈവർമാർ, യാത്രക്കാർ തുടങ്ങി എല്ലാ റോഡുപഭോക്താക്കളും പാലിക്കുക, റോഡുകൾ മറ്റുള്ള കാര്യങ്ങൾക്കായി ഉപയോഗിക്കാതിരിക്കുക എന്നിവയൊക്കെ കൃത്യമായും കാര്യക്ഷമമായും നടപ്പിലാക്കിയാൽ റോഡപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറയുമെന്ന കാര്യത്തിൽ സംശയമില്ല.

അപകടത്തിൽപ്പെടുന്ന ആളുകൾക്ക് കൃത്യസമയത്ത് ചികിത്സ ലഭിക്കുക എന്നത് മറ്റൊരു പ്രധാന കാര്യമാണ്. ഇതിനായി തദ്ദേശീയ പൊലീസ്, ഓരോ പ്രദേശത്തും തിരഞ്ഞെടുക്കപ്പെട്ട വോളണ്ടിയർമാർ എന്നിവർക്ക് പ്രത്യേക പരിശീലനം ആവശ്യമാണ്. ഇതിനായി ഓരോ വാർഡിലും ഒരു ദുരിത നിവാരണ സേനയെ സജ്ജമാക്കി നിർത്തേണ്ടതുണ്ട്. അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവർക്കുള്ള പ്രാഥമിക ചികിത്സ തുടങ്ങി, ആശുപത്രിയിൽ എത്തിച്ച് ബന്ധുക്കൾ എത്തുന്നതുവരെയുള്ള കാര്യങ്ങൾ പൂർണ്ണമായും ചെയ്യാനുള്ള ഒരു സംവിധാനം ഇവരിലൂടെ ഉണ്ടാവണം. ഇതിനായി സർക്കാർ, സ്വകാര്യ ആശുപത്രികളിൽ പ്രത്യേക ഫണ്ടും, നിഷ്കർഷയും അത്യാവശ്യമാണ്.

10. നിലവിലുള്ള തുറമുഖ ജലപാതകളെ നവീകരിക്കുകയും അവയെ യോജിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതുവഴി ജലപാതയിലൂടെയുള്ള ഗതാഗതം കൂടുതൽ സാധ്യമാക്കുക.





വിഷൻ 2020 രേഖപ്രകാരം 2020 ആകുമ്പോഴേക്കും രണ്ട് ശതമാനം ഉൾനാടൻ ചരക്കുഗതാഗതം ജലമാർഗ്ഗേണ ആയിരിക്കണം എന്ന് നിഷ്കർഷിക്കുന്നു. കായലുകളും, നദികളും കൃത്രിമ കനാലുകളും നിറഞ്ഞ കേരളത്തിന്റെ പ്രത്യേകമായ ഭൂപ്രകൃതി ഇതിന് വളരെ അനുയോജ്യമാണ്. ചില ഭാഗങ്ങളിൽ ഇപ്പോഴും യാത്രയ്ക്കും ചരക്കുഗതാഗതത്തിനും ജലമാർഗ്ഗത്തെ ആശ്രയിക്കുന്നുണ്ട്. ഗതാഗതരംഗത്ത് ജലഗതാഗതത്തിന് നൽകാവുന്ന സംഭാവന യഥാവിധി മനസ്സിലാക്കി ഇതിലേക്കാവശ്യമായ പദ്ധതികൾ ആരംഭിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. പ്രധാനമായും താഴെപ്പറയുന്ന കാര്യങ്ങളിൽ ശ്രദ്ധ പതിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

- ❖ വെസ്റ്റ് കോസ്റ്റ് കനാലിനെ കോവളം മുതൽ കാസർഗോഡുവരെ ദേശീയ ജലപാതയായി കേന്ദ്രസഹായത്തോടുകൂടി വികസിപ്പിക്കുക. ഇപ്പോൾ കൊല്ലം മുതൽ കോട്ടപ്പുറം വരെ ദേശീയ ജലപാത മൂന്ന് ആയി പ്രഖ്യാപിച്ചിട്ടുണ്ട്.
- ❖ ഫീഡർ കനാലുകളെ കേന്ദ്രസഹായത്തോടുകൂടി വികസിപ്പിക്കുക. ജലപാതകളെ തരംതിരിക്കുക, കൈയേറ്റങ്ങൾ ഇല്ലാതാക്കുക, കുറുകെയുള്ള നിർമ്മിതികൾക്ക് ആവശ്യമായ ക്ലിയറൻസ് ഉറപ്പാക്കുക എന്നിവ കാര്യക്ഷമമായും ഫലപ്രദമായും പൂർത്തീകരിക്കുക.
- ❖ വെസ്റ്റ് ഓപറേഷൻ, ലോജിസ്റ്റിക്സ്, ഫബ്സ് പരിശീലനം എന്നിവയിൽ പങ്കാളിത്തപ്രവർത്തനം നടപ്പാക്കുക

റോഡുമാർഗ്ഗത്തെ അപേക്ഷിച്ച് താരതമ്യേന വേഗത വളരെയധികം കുറവായ ജലമാർഗ്ഗത്തിലേക്ക് കൂടുതൽ

യാത്രക്കാരെയും ചരക്കുകളും ആകർഷിക്കുന്നതിനാവശ്യമായ നടപടികൾ സമയബന്ധിതമായിത്തന്നെ ചെയ്യേണ്ടതുണ്ട്. പക്ഷേ റോഡുമാർഗ്ഗം യാത്ര ചെയ്യുമ്പോഴുണ്ടാകുന്ന ഗതാഗത തടസ്സം, അപകടം എന്നിവയെ കണക്കിലെടുത്താൽ ജലഗതാഗതം അഭികാമ്യമാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കാം. പെട്രോളിയം ഉത്പന്നങ്ങൾ, കേടാകാത്തതും വലിപ്പമുള്ളതുമായ സാധനങ്ങൾ എന്നിവയൊക്കെ ഫലപ്രദമായി ജലമാർഗ്ഗേണ കൊണ്ടുപോകാൻ കഴിയും. ഉൾനാടൻ ജലപാതയെ തുറമുഖങ്ങളുമായി ബന്ധിപ്പിച്ച് ആവശ്യത്തിനു റോഡുകളും വേണ്ടവിധത്തിലുള്ള അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളും നൽകിയാൽ സുസ്ഥിരമായ ജലപാത സൗകര്യം നമുക്കു ലഭ്യമാകും.

11. ഭൂമിയുടെ യഥാർത്ഥ കൈമാറ്റ വില ജനങ്ങൾക്കു നൽകുകയും പുനരധിവാസത്തിനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ ആസൂത്രിതമായി തീർത്ത് പ്ലെയ്സുത്തുകയും ചെയ്തുകൊണ്ട് സ്ഥലലഭ്യത ഉറപ്പാക്കുക. നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ ഇരുവശവുമുള്ള കെട്ടിട സാന്ദ്രത കുടുതലാണെങ്കിലും അതിന്റെ പിന്നിലേക്ക് സ്ഥലം പലപ്പോഴും ഒഴിഞ്ഞു കിടക്കുന്നതായി കണ്ടിട്ടുണ്ട്. റോഡുവികസനത്തിനായി ഒഴിപ്പിക്കുന്ന ആളുകൾക്ക് റോഡ് ഫ്രണ്ടേജ്, പട്ടണസാമീപ്യം എന്നിവ നഷ്ടപ്പെടാതെ തന്നെ തൊട്ടടുത്തുള്ള സ്ഥലങ്ങൾ ഗവൺമെന്റ് തന്നെ ഏറ്റെടുത്ത് അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കി നൽകുകയാണെങ്കിൽ റോഡു വികസനം സുഗമമാകുകയും ഒപ്പം സാമൂഹികസുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കുകയും ചെയ്യും. ചിലയിടങ്ങളിൽ ഇത് ഒരുമിച്ച് ഒരു സ്ഥലത്തുതന്നെ ഫ്ളാറ്റ് അഥവാ കോംപ്ലക്സുകളായി നിർമ്മിക്കാം. ഇതുമൂലം വ്യാപാരികൾക്ക് മെച്ചപ്പെട്ട സൗകര്യം ലഭിക്കും.

ഫലപ്രദമായ പുനരധിവാസ പദ്ധതികൾ ഉണ്ടാക്കിയ ശേഷം മാത്രം റോഡു വികസനത്തിനാവശ്യമുള്ള സ്ഥലമേറ്റെടുത്താൽ സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങൾ ഒരു പരിധി വരെ ഒഴിവാക്കാം.

കൂടാതെ തിരക്കേറിയ പട്ടണപ്രദേശങ്ങളിൽ പലസ്ഥലങ്ങളിലും കണ്ടുവരുന്ന വളരെപഴക്കം ചെന്നതായ കെട്ടിട സമുച്ചയങ്ങൾ (വാസ്തുവിദ്യാപരമായി സൂക്ഷിക്കേണ്ടവയൊഴികെ) പൊളിച്ചുമാറ്റി പകരം മനോഹരമായ ഫ്ളാറ്റ് സമുച്ചയങ്ങളാക്കി മാറ്റി അവിടെയുള്ള കച്ചവട സ്ഥാപനങ്ങളും ഓഫീസുകളും മാറ്റി സ്ഥാപിച്ചാൽ റോഡുവികസനത്തിനുമത്രമല്ല യാറാളും തുറസ്സായ സ്ഥലങ്ങളും ലഭ്യമാകും.

12. പൊതുഗതാഗതമേഖലയിലേക്ക് ജനങ്ങളെ ആകർഷിക്കുന്നതിനുള്ള സുതാര്യ വകുപ്പിനെ പദ്ധതികൾ ആവിഷ്കരിച്ചു നടപ്പിലാക്കുക. അതിനായി സുരക്ഷിതവും സുഖപ്രദവും വേഗതയുമുള്ള യാത്രാസൗകര്യം ഉറപ്പാക്കുകയും ലോ ഫ്ളോർ ബസുകളുടെ എണ്ണം കൂട്ടുകയും നിലവിലുള്ള സർവീസുകളുടെ കാര്യക്ഷമത വർദ്ധിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുക. കൂടാതെ എല്ലാ ജനവാസമേഖലകളിലേക്കും ബസ് സർവീസ് ആരംഭിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ സർക്കാർ ധനസഹായത്തോടെ ആവിഷ്കരിക്കുകയും സ്വകാര്യപൊതുഗതാഗത മേഖലയെ കൂടുതലായി ഈ മേഖലയിലേക്ക് ആകർഷിക്കുന്നതിനുള്ള നടപടിക്രമങ്ങൾ സ്വീകരിക്കുകയും ചെയ്താൽ സ്വകാര്യ വാഹനങ്ങളുടെ അനിയന്ത്രിതമായ വളർച്ച തടയാൻ സാധിക്കും.

റോഡുവികസനപ്രവൃത്തികൾ നടക്കുമ്പോൾ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട കാര്യങ്ങൾ

ഓരോ റോഡുവികസന പദ്ധതിയും ആരംഭിക്കുന്നതിനുമുമ്പ് ബന്ധപ്പെട്ട എല്ലാ വകുപ്പുകളുടെയും പങ്കാളിത്തം ഉറപ്പുവരുത്തുകയും ഏകോപനത്തോടുകൂടി നടപ്പാക്കുകയും ചെയ്യണം. എല്ലാ വകുപ്പുകളെയും ഉൾപ്പെടുത്തി നിശ്ചിത സമയക്രമത്തിൽ അവലോകനയോഗം കൂടി ആവശ്യമായ പ്രവർത്തനങ്ങൾ ഉറപ്പാക്കണം. റോഡ് വികസന പ്രവർത്തനം ആരംഭിക്കുന്നതിനുമുമ്പുതന്നെ വാഹനം തിരിച്ചുവിടാനുള്ള ഇടറോഡുകൾ സജ്ജമാക്കുകയും ഒരു 'ലെയിൻ' പൂർണ്ണമായും യാത്രക്ക് വിട്ടുകൊടുക്കുകയും ഇതിലേക്കുള്ള നിർമാണപ്രവർത്തനത്തിന്റെ കടന്നുകയറ്റം ഒഴിവാക്കുകയും ചെയ്യണം. റോഡു വികസനവുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ഓരോ പ്രവൃത്തിയും ചെയ്യേണ്ട സമയം കൃത്യമായി ആസൂത്രണം ചെയ്ത് അവ നടപ്പിലാക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തണം. കൂടാതെ റോഡു നിർമാണ സ്ഥലത്ത് ആവശ്യമായ റോഡു സുരക്ഷാ നടപടികൾ ഉറപ്പുവരുത്തുകയും ചെയ്യണം. ■

ബൈക്കിൽ നിന്ന് സൈക്കിളിലേക്ക്

അപകടരഹിതവും ആരോഗ്യദായകവുമായ ഗതാഗത സമ്പ്രദായത്തിന് ഒരു രൂപരേഖ



റിച്ച് അമ്മാർ ശാസ്ത്രജ്ഞയായിരുന്ന മേരി വാർഡ് (Mary Ward) തന്റെ സഹോദരർ നിർമ്മിച്ച പുതിയ കാറിൽ യാത്ര ചെയ്യുകയാണ്. ആവിയന്ത്രത്തിലാണ് കാർ പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. സർക്കാർ വേഗത നിയന്ത്രണ നിയമം ഉണ്ടാക്കിയതിനെത്തുടർന്ന് മിക്കവാറും ഉപേക്ഷിച്ച ഇത്തരം കാറുകൾ കൈവശമുള്ള അപൂർവ്വം പേരിൽ ഒന്നായിരുന്നു മേരിയുടെ കുടുംബം. ഭർത്താവിനും സഹോദരർക്കുമൊപ്പമാണ് മേരി കാറിൽ പുറപ്പെട്ടത്. മുന്നിലെ വളവ് അതിവേഗം തിരിയവേ മേരി പുറത്തേക്ക് തെറിച്ച് വീണു. റോഡിൽ വീണ മേരിയുടെ കഴുത്തിലൂടെ കാറിന്റെ ഭാരമേറിയ സ്റ്റീൽ ചക്രങ്ങൾ കയറിയിറങ്ങി. തൊട്ടടുത്ത് ഉണ്ടായിരുന്ന ഡോക്ടർ സഹായത്തിനായി ഓടിയെത്തിയെങ്കിലും മേരി മരിച്ചുകഴിഞ്ഞിരുന്നു.

മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളിൽ അപകടത്തിൽപ്പെട്ട് മരിക്കുന്നവരുടെ പട്ടികയിൽ ഒന്നാമതായി മേരി വാർഡിന്റെ പേര് ചേർക്കപ്പെടുകയായിരുന്നു. 1869 ആഗസ്റ്റ് 31-ലെ ഈ സംഭവം മുതൽ ഇന്നോളം മനുഷ്യരാശിയിലേക്ക് പുതിയൊരു രോഗം കടന്നുകയറുകയായിരുന്നു.

ഇന്ന് ലോകത്താകമാനം ഏതാണ്ട് 15 ലക്ഷത്തിലധികം പേർ പ്രതിവർഷം വാഹനാപകടങ്ങളിൽ മരണമടയുന്നു. മുറിവുകളും അംഗവൈകല്യങ്ങളുമായി ദശലക്ഷങ്ങൾ പിന്നെയും. തീവണ്ടികളിലും വിമാനങ്ങളിലുമായി കൂട്ട അപകടങ്ങൾ. ശസ്ത്രക്രിയാ രംഗത്തും വൈദ്യശാസ്ത്രരംഗത്തും നിരവധി പുതിയ ഉപകരണങ്ങളും കണ്ടുപിടിത്തങ്ങളും നിർബന്ധിതമാക്കി, വാഹനങ്ങൾ മുലമുണ്ടാകുന്ന ദുരന്തങ്ങൾ നമ്മെ പിൻതുടർന്നുകൊണ്ടേയിരിക്കുന്നു.

വർധിച്ചുവരുന്ന നഗരവൽകരണത്തിന്റെ പ്രധാന രോഗാതുരതയായും (morbidity), മരണകാരണമായും (mortality) വാഹന അപകടങ്ങൾ മാറിക്കഴിഞ്ഞു. പകർച്ചവ്യാധികൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള അണുജന്യ രോഗങ്ങളെക്കാൾ ഇന്ന് മുൻപന്തിയിൽ നിൽക്കുന്ന ജീവിത ശൈലീരോഗങ്ങളിൽ നേരിട്ടും അല്ലാതെയും കാരണങ്ങളാകുന്നു വാഹനങ്ങൾ. വാഹനങ്ങളിൽ യാത്രചെയ്യുന്നവരെ മാത്രമല്ല, കാൽനടക്കാരെപ്പോലും ഇത് മരണത്തിലേക്ക് തള്ളി വിടുന്നു. 16-വയസ്സിൽ താഴെയുള്ള സ്കൂൾ വിദ്യാർഥികൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ളവരാണ് കാൽനടക്കാരിൽ ഇങ്ങനെ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നത്.

യൂറോപ്പിൽ നിന്നുള്ള ചില സുഹൃത്തുക്കൾ ആദ്യമായി ഇവിടെ

യെത്തിയപ്പോൾ കേരളത്തിലെ ജനനിബിഡതയെക്കുറിച്ച് അതിശയപൂർവ്വം സംസാരിച്ചു. 'ഒരു കി.മീ ദൂരത്തിനിടയിൽ ഒരു വീടില്ലാത്ത റോഡുകൾ കാണാനേ കഴിയൂന്നില്ല. നഗരങ്ങൾ ഇടതടവില്ലാതെ ചേർന്നുകിടക്കുന്നു. എവിടെയും വെളിച്ചമാണ്. രാത്രി ഒറ്റയ്ക്കും ധൈര്യമായി നടക്കുവാൻ തോന്നുന്നു.' ഇന്ത്യയിലെ ഇതര സംസ്ഥാനങ്ങളിൽനിന്നും വ്യത്യസ്തമായ സ്ഥിതിയാണിത്. ഇത്രയും ചെറിയ പ്രദേശത്തിനുള്ളിൽ 3.5 കോടിയിലധികം ജനങ്ങൾ തിങ്ങിപ്പാർക്കുന്നു. സമാനമായ ഭൂവിസ്തൃതിയുള്ള പല രാജ്യങ്ങളിലും ജനസംഖ്യ മുന്നിലാണ് മാത്രം!

ഇത്രയും ജനസാന്ദ്രമായ കേരളത്തിൽ വേണ്ടത്ര റോഡുകൾ ഇല്ലെന്ന് മാത്രമല്ല, വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണത്തിൽ കുത്തനെയുള്ള വർധനയും അടുത്തകാലത്ത് ഉണ്ടായി. പ്രതിവർഷം ഏതാണ്ട് 10% വാഹനങ്ങൾ കൂടുതലായി രജിസ്റ്റർ ചെയ്യപ്പെടുന്നു. സാമ്പത്തിക ശേഷിയിലുണ്ടായ വർധനവ്, വാഹനങ്ങൾക്ക് നൽകുന്ന ലോണുകൾ, പൊതുയാത്രാസമ്പ്രദായ (public transport system)ത്തിൽ ഉണ്ടായ അപാകതകൾ, ജീവിതശൈലീ വ്യത്യാസം എന്നിവയെല്ലാം വാഹനങ്ങളുടെ പൊടുന്നനെയുള്ള പെരുകത്തിന് കാരണമാണ്.

ഇന്ത്യയിൽ റോഡപകടങ്ങളുടെ പട്ടികയിൽ കേരളം രണ്ടാം സ്ഥാനത്താണ്. (മഹാരാഷ്ട്ര മുന്നിൽ). ഏതാണ്ട് 1000ൽ 9 വാഹനങ്ങൾ ഇന്ത്യയിൽ അപകടത്തിൽപ്പെടുമ്പോൾ, കേരളത്തിൽ ഇത് 15 ലധികമാണ്. പ്രതിദിനം 8 ലധികം പേർ കേരളത്തിൽ ഇങ്ങനെ മരണമടയുന്നു. RTA (Road Traffic Accident) എന്നുവിളിക്കുന്ന റോഡപകടങ്ങളെക്കൂടാതെ ശബ്ദ-അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണത്തിനും തുടർന്നുള്ള രോഗങ്ങൾക്കും വാഹനപ്പെരുപ്പം കാരണമാകുന്നുണ്ട്. അന്തരീക്ഷമലിനീകരണത്തിന്റെ പ്രത്യാഘാതമായി നമ്മുടെ ജൈവവ്യവസ്ഥയ്ക്കുതന്നെ ഭീഷണി (Global Warming) നേരിടുന്നത് അടുത്തകാലത്ത് ചർച്ച ചെയ്തുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന വിഷയമാണല്ലോ.

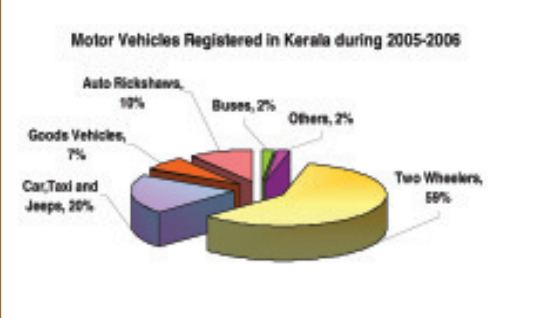
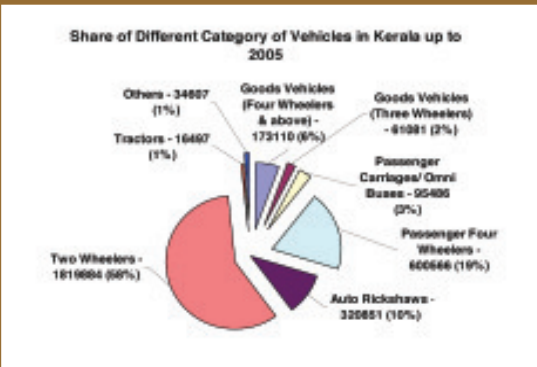
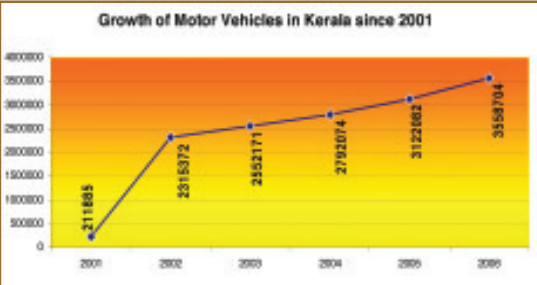
റോഡപകടങ്ങളുടെ കാരണങ്ങളെ മുഖ്യമായും മൂന്നായി തരം തിരിക്കാവുന്നതാണ്.

1. മനുഷ്യ കാരണം (Human factors)
2. വാഹന കാരണം (Vehicle factors)
3. റോഡ് കാരണം (Road factors)

റോഡിന്റെയും വാഹനത്തിന്റെയും കാരണങ്ങളെക്കാൾ പലപ്പോഴും മനുഷ്യകാരണങ്ങളാണ് മുഖ്യമായും കാണുവാൻ കഴിയുന്നത്. കേരളത്തിലെ പ്രാഥമിക ആരോഗ്യകേന്ദ്രങ്ങളിൽ എത്തുന്ന വാഹനാപകടങ്ങളിൽ വലിയ ശതമാനവും മദ്യപിച്ചു വണ്ടിയോടിച്ചത് മുലമാണെന്ന് മനസ്സിലാക്കാം. ചെറുപ്പക്കാരും



മേരി വാർഡ്



10. റോഡുകളുടെ ശോചനാത്മകമായ സാഹചര്യം, ശരിയായ ട്രാഫിക് സിഗ്നലുകൾ, ലെയിനുകൾ, അറ്റകുറ്റപ്പണികൾ എന്നിവ ഇല്ലാതിരിക്കുക.

പ്രാഥമിക ശുശ്രൂഷ

വാഹന അപകടങ്ങൾ ഉണ്ടാകുന്ന സ്ഥലങ്ങളിലെ ജനങ്ങളുടെ സമയോചിതവും ശാസ്ത്രീയവുമായ ഇടപെടൽ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവരെ രക്ഷപ്പെടുത്തുവാൻ ആവശ്യമാണ്.

ചെറിയ മുറിവുകളിലെ അഴുക്കും പൊടിയും വെള്ളത്തിൽ കഴുകുക. ആഴത്തിലുള്ളതും രക്തം വാർന്നുപോകുന്നതുമായ മുറിവുകൾ ഉണ്ടെങ്കിൽ ഉടൻ ആശുപത്രിയിൽ എത്തിക്കേണ്ടതായി വരും. രക്തസ്രാവം നിലയ്ക്കുന്നതിനായി മുറിവിൽ അമർത്തിപ്പിടിക്കാവുന്നതാണ്. കൈയിലോ, കാലിലോ ഉണ്ടാകുന്ന രക്തസ്രാവം ആലോചനാ ഉയർത്തിപ്പിടിക്കുന്നതിലൂടെ കുറയ്ക്കുവാൻ കഴിയും.

അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവർക്ക് കുടിക്കുന്നതിനോ കഴിക്കുന്നതിനോ ഒന്നും നൽകാതിരിക്കുവാൻ പ്രത്യേകമായി ശ്രദ്ധിക്കേണ്ടതാണ്. പ്രധാന ശസ്ത്രക്രിയകൾ വേണ്ടി വരുകയാണെങ്കിൽ

മയക്കുമരുന്നിന് (Anaesthesia) നൽകുന്നതിന് വേണ്ടിയാണ് ഈ മുൻകരുതൽ.

നെഞ്ചിലെയും വയറിലെയും മുറിവുകൾ വൃത്തിയുള്ള തുണികൾ കൊണ്ട് അമർത്തിപ്പിടിക്കണം.

കണ്ണുകളിൽ ഉണ്ടാകുന്ന മുറിവുകൾ കഴുകുവാൻ ശ്രമിക്കാതിരിക്കുക. വൃത്തിയുള്ള തുണി കൊണ്ട് മറച്ചുകൊടുക്കുക.

മുക്കിൽ നിന്നുള്ള രക്തപ്രവാഹം, ചെവികളിൽ നിന്നുള്ള രക്തപ്രവാഹം എന്നിവ തലച്ചോറിലെ ക്ഷതം മൂലം സംഭവിക്കാവുന്നതാണ്.

കഴുത്തിലെ മുറിവുകൾ, മറ്റ് ഒടിവുകൾ എന്നിവയുണ്ടെങ്കിൽ ചലനം കുറവാകുന്ന രീതിയിൽ ശരീരഭാഗം ചേർത്തുവെച്ചു ആശുപത്രിയിൽ എത്തിക്കേണ്ടതാണ്.

വിരലുകൾ പോലുള്ള ശരീരഭാഗങ്ങൾ മുറിഞ്ഞുപോകുമ്പോൾ അവ ഒരു പ്ലാസ്റ്റിക് ബാഗിനുള്ളിലാക്കി തണുത്ത വെള്ളമോ ഐസ് ക്യൂബുകളോ നിറച്ച മറ്റൊരു ബാഗിൽ ഇറക്കി വെച്ചശേഷം ആശുപത്രിയിലേക്ക് എത്തിക്കണം. അവയവം നേരിട്ട് വെള്ളത്തിലോ ഐസിലോ സ്പർശിക്കുവാൻ പാടില്ല.

വാഹനാപകടങ്ങൾ ഏറി വരുന്ന നഗരജീവിതത്തിൽ നിരപരാധികളായ കാൽനടക്കാർ പോലും അപകടങ്ങൾക്ക് ഇരയാകുന്നു. 30-50%ത്തോളം കാൽനടക്കാരാണ് ഇങ്ങനെ മരണമടയുന്നത്. വ്യായാമത്തിനായി രാവിലെ യാത്ര ചെയ്യുന്നവർ, വിദ്യാർത്ഥികൾ തുടങ്ങിയവരാണ് അധികവും.

പരിഹാരങ്ങൾ

അടുത്തകാലത്ത് സജീവമായ ചർച്ചകളിലൂടെ കേരളമുൾപ്പെടെയുള്ള പ്രദേശങ്ങളിൽ വാഹന അപകടമരണനിരക്ക് നേരിയ തോതിൽ കുറഞ്ഞുവരുന്നതായി കാണാം.

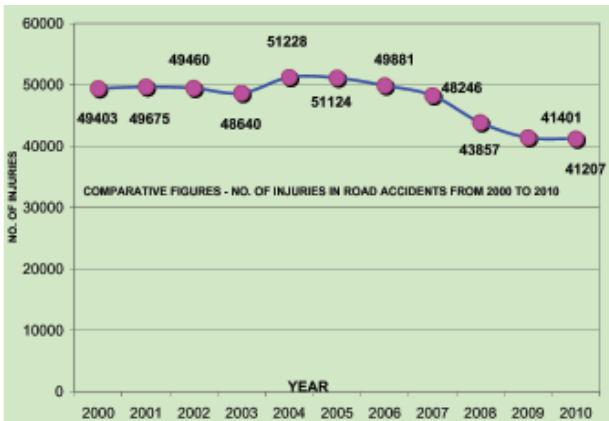
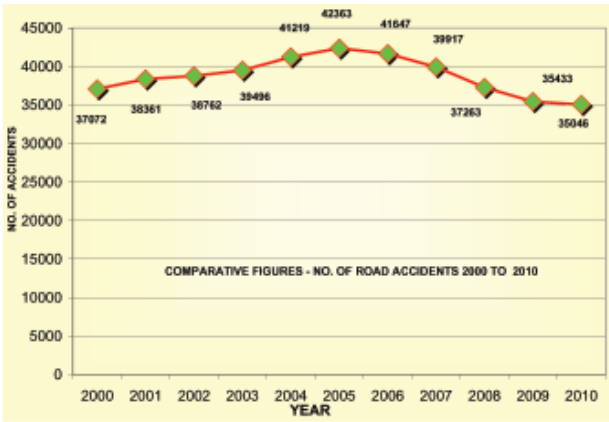
ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ ഡ്രൈവർമാരും വഴിയത്രക്കാരും എപ്പോഴും പാലിക്കുകയും വാഹനങ്ങൾ നിർദ്ദിഷ്ട വേഗതയിൽ മാത്രം ഓടിക്കുകയും ചെയ്യുക, ലഹരിപദാർഥങ്ങൾ, മദ്യം മരുന്നുകൾ എന്നിവ കഴിച്ചതിനുശേഷം വാഹനം ഓടിക്കാതിരിക്കുകയും

ബൈക്ക് യാത്രക്കാരുമായ പുരുഷന്മാരാണ് രാത്രിയുണ്ടാകുന്ന ഇത്തരം അപകടങ്ങളിൽ പെടുന്നത്.

പ്രധാന കാരണങ്ങൾ

1. വാഹനം ഓടിയ്ക്കുന്നതിനെക്കുറിച്ചുള്ള ശരിയായ അറിവും പരിചയവും ഇല്ലാതിരിക്കുക.
2. വിപണിയിൽ ലഭിക്കുന്ന 'New Generation' വാഹനങ്ങൾ, പ്രത്യേകിച്ച് ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളോടുള്ള ഭ്രമം.
3. സ്വകാര്യബസുകൾ, ടിപ്പർ ലോറികൾ തുടങ്ങിയ 'Heavy vehicle' കളുടെ അശ്രദ്ധയും അതിവേഗതയിലുള്ളതുമായ മത്സരപ്പാച്ചിൽ.
4. രാത്രി വൈകിയും നടത്തുന്ന യാത്രകളിൽ ഡ്രൈവർ ഉറങ്ങിയുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ.
5. അമിതവേഗത.
6. ട്രാഫിക് നിയന്ത്രണങ്ങൾ വകവയ്ക്കാതിരിക്കുക.
7. മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കുക.
8. സീറ്റ് ബെൽറ്റുകൾ/ഹെൽമെറ്റുകൾ എന്നിവ ഉപയോഗിക്കാതിരിക്കുക.
9. സെൽഫോണുകളുടെ അശ്രദ്ധമായ ഉപയോഗം.





രിക്കുക, കാൽനടക്കാർ ജാഗ്രതയോടെ മാത്രം റോഡുകളിലേയ്ക്കിറങ്ങുക തുടങ്ങിയവ പാലിക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്. ഇരുചക്രവാഹനങ്ങളിലെ അപകട മരണങ്ങളിൽ ഭൂരിഭാഗവും തലച്ചോറിനേൽക്കുന്ന ക്ഷതം മൂലമാണ്. ശരിയായ രീതിയിലുള്ള ഹെൽമറ്റുകളുടെ ഉപയോഗം, വേഗത നിയന്ത്രണം എന്നിവ ഇതിനുള്ള പരിഹാരമാണ്.

സ്കൂളിൽ പോകുന്ന കുട്ടികളെക്കുറിച്ച് രക്ഷിതാക്കളും അധികൃതരും അങ്ങേയറ്റം ജാഗ്രത പുലർത്തേണ്ടതുണ്ട്. ട്രാഫിക് നിയമങ്ങളെക്കുറിച്ചും അപകടസാധ്യതകളെക്കുറിച്ചുമുള്ള കുട്ടികളുടെ അറിവ് രക്ഷിതാക്കൾ ശ്രദ്ധാപൂർവ്വം നിരീക്ഷിക്കുകയും വേണം.

അപകടങ്ങളിൽനിന്ന് വ്യായാമത്തിലേക്ക്

ഏതാണ്ട് 2007-ഓടെയാണ് ലോകം നഗരങ്ങളിൽ ജീവിക്കുന്നു എന്ന് കണ്ടെത്തുന്നത്. 2030-ഓടെ ഏതാണ്ട് 10-ൽ 6 പേരും നഗരത്തിലാവും ജീവിക്കുക എന്ന് കണക്കാക്കപ്പെടുന്നു. താരതമ്യേന ചെറിയ

പ്രത്യാഘാതങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുകയും ചെയ്യുമെന്നാണ് പഠനങ്ങൾ വെളിപ്പെടുത്തുന്നത്.

ഹൃദയരോഗങ്ങൾ, പ്രമേഹം, ഉയർന്ന രക്തസമ്മർദ്ദം, പൊണ്ണത്തടി, അമിതമായ കൊഴുപ്പ്, ചില ക്യാൻസറുകൾ എന്നിവയ്ക്ക് വ്യായാമക്കുറവ് ഒരു മുഖ്യകാരണമാണ്. ജോലി സ്ഥലങ്ങൾ, സ്കൂളുകൾ, മറ്റ് സ്ഥലങ്ങൾ എന്നിവിടങ്ങളിലേയ്ക്ക് ലഭിക്കുന്ന ഗതാഗത സൗകര്യങ്ങൾ ലിഫ്റ്റുകൾ, എസ്കലേറ്ററുകൾ തുടങ്ങിയവയുടെ ഉപയോഗം വ്യായാമക്കുറവിന് കാരണമാണ്.

നഗരങ്ങളിലെ വ്യായാമക്കുറവുമൂലം ഉണ്ടാകാൻ ഇടയുള്ള ആരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങളെക്കുറിച്ച് ബോധവൽക്കരണം നടത്തിക്കൊണ്ടാണ് ലോകാരോഗ്യ സംഘടന 2010-ലെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ സംഘടിപ്പിച്ചത്. 1000-സിറ്റീസ് 1000-ലൈവ്സ് (1000-cities-1000-lives) എന്ന കാമ്പയിനിൽ ലോകമെമ്പാടും ജനങ്ങൾ വാഹന ഉപയോഗം പരമാവധി കുറയ്ക്കുവാൻ പരിശ്രമിച്ചു. പരമാവധി ദൂരം നടക്കുക, ലിഫ്റ്റുകൾ എസ്കലേറ്ററുകൾ എന്നിവ ഉപയോഗിക്കാ

ഭൂപ്രദേശത്തേയ്ക്ക് ഇങ്ങനെ പെട്ടെന്നുണ്ടാകുന്ന ജനതയുടെ കടന്നുകൂടൽ, കൃത്യമായ നഗരവികസന മാതൃകകൾ ലഭ്യമാക്കിയില്ലെങ്കിൽ ഗുരുതരമായ ആരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങൾക്ക് കാരണമാകുമെന്ന് ചൂണ്ടിക്കാണിക്കപ്പെടുന്നു.

ഈ നഗരവൽക്കരണം സൃഷ്ടിക്കുന്ന രോഗാതുരതകൾ മൂലം ഇപ്പോൾ 70 വയസ്സുവരെയുള്ള ശരാശരി ആയുർ ദൈർഘ്യം 35 വരെയായിത്തീരുംമെന്ന് ആരോഗ്യനിരീക്ഷകർ ഭയപ്പെടുന്നുണ്ട്.

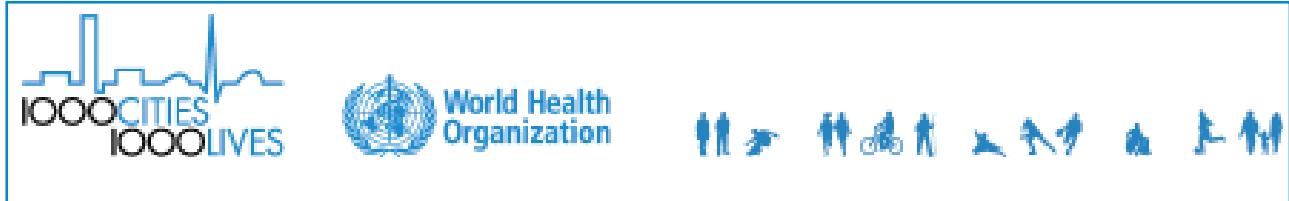
വാഹനങ്ങളുടെ അമിത ഉപയോഗം നിമിത്തം ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ, പുകയും ശബ്ദമലിനീകരണവും ഉണ്ടാകുന്നുണ്ടെന്ന് മാത്രമല്ല ഇതുമൂലം ഉണ്ടാകുന്ന 'വ്യായാമക്കുറവ്' പ്രതീക്ഷിക്കുന്നതിലും വലിയ

തിരികുക, സൈക്കിളുകളിൽ യാത്ര ചെയ്യുക തുടങ്ങിയ പരിപാടികളായിരുന്നു മുഖ്യം.

നമ്മുടെ നഗരങ്ങളിലും നിരന്തരമായി ഇത്തരം പ്രവർത്തനങ്ങൾ രൂപപ്പെടുത്തേണ്ടതാണ്. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കുന്നതിനൊപ്പം വ്യായാമം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നതിന് സൈക്കിളുകൾക്കുപകരം 'സൈക്കിളുകൾ' ഉത്തമമായ ബദൽമാർഗമാണ്. സ്കൂൾ-കോളേജ് വിദ്യാർത്ഥികളുൾപ്പെടുന്ന പുതിയ തലമുറ ഇതിൽ പ്രധാന പങ്കാളികളാകേണ്ടതുണ്ട്. നഗരത്തിന്റെ പുതിയ വികസനപദ്ധതികളിൽ ജനങ്ങളുടെ സൈക്കിൾ യാത്രയ്ക്കുള്ള സൗകര്യം കൂടി കണക്കാക്കപ്പെടേണ്ടതാണ്. 1969 ൽ 42% വിദ്യാർത്ഥികൾ സൈക്കിളിലും നടന്നുമായി സ്കൂളിൽ പോയിരുന്നത് ലോകത്ത് 2001-ൽ വെറും 13%മായി കുറഞ്ഞു. ഈ കാലയളവിൽ ചെറുപ്പക്കാരിലും കുട്ടികളിലും ഉണ്ടായ 'പൊണ്ണത്തടി' വ്യായാമക്കുറവിന്റെ സ്വാധീനം വ്യക്തമാക്കുന്നു.

സ്കൂളുകളിലും കോളേജുകളിലും നടന്നും സൈക്കിളിലുമായി വിദ്യാർത്ഥികൾക്ക് പോകുന്നതിന് സുരക്ഷിതമായ മാർഗം ഉണ്ടാകേണ്ടതാണ്. വിവിധ രാജ്യങ്ങളിൽ ഇതിനായി ഇപ്പോൾ പ്രത്യേക പരിപാടികൾ തയ്യാറാക്കപ്പെടുന്നുണ്ട്. അമേരിക്കയിൽ SRTS (Safe Routes to School) എന്ന പ്രത്യേക ആശയം നടപ്പിലാക്കി കഴിഞ്ഞു. നഗരങ്ങളിലും മറ്റും റോഡുകൾക്കിടക്കും കുറുകെയുമായി നടന്നും, സൈക്കിളിലും പോകുന്നതിന് സ്ഥലവും സൗകര്യവും ഉള്ള വഴികൾ നിർമ്മിച്ചുകൊണ്ടാണ് ഈ ആശയം പ്രാവർത്തികമാക്കിയത്. വളരെ സുരക്ഷിതമായ ഈ നഗരവഴികളിലൂടെയുള്ള സ്കൂൾ യാത്രകൾ പുതുതലമുറയെ വ്യായാമക്കുറവ് മൂലമുള്ള പല ആരോഗ്യപ്രശ്നങ്ങളിൽ നിന്നും സംരക്ഷണം ഉറപ്പാക്കുന്നു.

ജീവിതശൈലീരോഗങ്ങളിലെ മുഖ്യഘടകം എന്ന നിലയിൽ വ്യായാമക്കുറവ് പരിഹരിക്കുവാൻ അപകടരഹിതമായ ഒരു നഗരവികസന സങ്കല്പം നമുക്കും നടപ്പിലാക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. പാർക്കുകൾ, സ്കൂളുകൾ, വിനോദസഞ്ചാരകേന്ദ്രങ്ങൾ എന്നിവയിലേക്ക് റോഡുകൾക്ക് സമാന്തരമായ സുരക്ഷിതമായ വഴികൾ തുറന്നുകൊണ്ടും ഇരുചക്രമോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾക്ക് പകരം സൈക്കിൾ എന്ന ആശയം പ്രാവർത്തികമാക്കിക്കൊണ്ടും ആരോഗ്യപൂർണ്ണമായ ഒരു തലമുറ വളർന്നുവരട്ടെ. ■





റോഡുകൾ കാൽനട യാത്രക്കാർക്കുകൂടി അവകാശപ്പെട്ടതാണ്. റോഡു നിർമ്മാണത്തിന്റെയും റോഡുസുരക്ഷയുടെയും നയരൂപീകരണവേളകളിൽ ഇവരുടെ സഞ്ചാര സ്വാതന്ത്ര്യം ഹനിക്കപ്പെടാതിരിക്കാൻ വേണ്ട മുൻകരുതലുകൾക്കൂടി കൈക്കൊള്ളേണ്ടത് അത്യന്താപേക്ഷിതം.

കാൽനടയാത്ര സുരക്ഷിതമാകട്ടെ

റോഡപകടങ്ങൾക്ക് ഇരയാകുന്ന കാൽനടയാത്രക്കാരുടെ എണ്ണം ഓരോവർഷവും വർദ്ധിക്കുകയാണ്. നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് ഇത്തരം ഒന്നും രണ്ടും അപകടങ്ങൾ റിപ്പോർട്ട് ചെയ്യപ്പെടാത്ത ദിനങ്ങൾ വിരളമായിരിക്കുന്നു. വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം പെരുകുകയും ആനുപാതികമായി റോഡുകൾ വികസിക്കാതിരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നതിനാൽ നമ്മുടെ മിക്കറോഡുകളും മരണക്കണികളാകുന്നു. കാൽനടയാത്രക്കാർക്ക് ഭീതിയോടെ മാത്രമേ നിരത്തുകളിലൂടെ നടക്കാനാവൂ എന്നതാണ് സ്ഥിതി.

കഴിഞ്ഞവർഷം കേരളത്തിൽ കാൽനടയാത്രക്കാർ ഉൾപ്പെട്ട 9997 റോഡപകടങ്ങൾ സംഭവിച്ചു എന്നാണ് ഔദ്യോഗിക കണക്ക്. ഇവയിൽപ്പെട്ട് 1239 പേർക്ക് ജീവൻ നഷ്ടപ്പെടുകയും 9061 പേർക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്തു.

കഴിഞ്ഞ പത്തുവർത്തെ കണക്ക് പരിശോധിച്ചാൽ പ്രതിവർഷം ശരാശരി ഇത്തരം പതിനായിരം അപകടങ്ങൾ നമ്മുടെ കൊച്ചു കേരളത്തിൽ നടക്കുന്നു എന്ന് കാണാനാവും. അതിൽ ഏറ്റവും ഉയർന്ന അപകട നിരക്ക് 2004-ൽ ആയിരുന്നു. എന്നാൽ ഈ വർഷം ആദ്യത്തെ മൂന്ന് മാസത്തെ അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണത്തെ ഉയർന്നതാണെന്ന വസ്തുത ആശങ്കാജനകമാണ്. (തിരുവനന്തപുരത്തെ സ്റ്റേറ്റ് ക്രൈം റിക്കോർഡ്സ് ബ്യൂറോയിൽനിന്നും ലഭിച്ച ഇത്തരം അപകടങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ പട്ടികയിൽ)

കാൽനടയായി യാത്ര ചെയ്യുന്ന വരും വാഹനയാത്രയ്ക്കു മുമ്പും പിമ്പും റോഡരികിലൂടെ നടക്കുന്നവരും പ്രഭാതസവാരി നടത്തുന്നവരും റോഡ്

വക്കിൽ നില്ക്കുന്നവരും റോഡുമുറിച്ച് കടക്കുന്നവരും അപകടങ്ങൾക്ക് വിധേയരാകുന്നു. ഇത്തരം അപകടങ്ങളിലൂടെ അനേകം കുടുംബങ്ങൾ അനാഥരാതിട്ടുണ്ട്. ജീവച്ഛവങ്ങളായി അനേകർ വിധിയെ പഴിച്ചുകൊണ്ട് ദിനങ്ങൾ തള്ളിനീക്കുന്നു. എന്നിട്ടും നിരപരാധികളായ പദയാത്രികർ ഇപ്രകാരം ശിക്ഷിക്കപ്പെടുന്നത് അധികൃതർ ഗൗരവപൂർവ്വം വീക്ഷിക്കുന്നില്ല എന്നത് ഖേദകരമാണ്.

കാൽനടയാത്രക്കാർക്ക് നിരത്തുകളിൽ പരിഗണനയില്ലാതായിട്ട് കാലമേറെയായി. വാഹനം ഓടിക്കുന്നവരും നടന്നുപോകുന്നവരോട് യാതൊരു ദാക്ഷിണ്യവും കാട്ടാറില്ല. റോഡുകൾ ടാറിട്ട് മോടിപിടിപ്പിക്കാറുണ്ടെങ്കിലും കാൽനടയാത്രക്കാർക്കുവേണ്ട സൗകര്യങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്നതിൽ വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധ പതിയുന്നില്ല എന്ന അവസ്ഥയാണ്.

വാഹനങ്ങൾ നമ്മുടെ വീഥികളെ കയ്യടക്കുന്നതിനുമുമ്പ്, അതായത് ഒരു നൂറ്റാണ്ടുമുമ്പ്, വീഥികളുടെ യഥാർത്ഥ അവകാശികൾ കാൽനടയാത്രക്കാരായിരുന്നു. നിർഭയമായി ഉറച്ചുവെട്ടുകയോടെ നിരത്തുകളിലൂടെ പദയാത്രികർ നടന്നുനീങ്ങിയിരുന്നു. അവരെ ഭീതിപ്പെടുത്തി തുരത്തി ഓടിക്കാൻ വാഹനങ്ങൾ ഒന്നുമില്ലാതിരുന്ന കാലം. നടന്നു തള്ളുന്നവർ വഴിയരികിൽ വിശ്രമിക്കാൻ സ്ത്രങ്ങളും ഭാരം ഇറക്കിവയ്ക്കാൻ ചുമട്ടുതാങ്ങികളും ഉണ്ടായിരുന്ന കാലം. വീഥികൾക്കിരുവശവും കൂട ചൂടി നില്ക്കുന്ന തണൽ മരങ്ങൾ. കാൽനടയാത്രക്കാരുടെ സുവർണകാലമായിരുന്നു അത്.

എന്നാൽ ഇപ്പോൾ നിരത്തുകളിൽ പഥികർ അനുഭവിക്കുന്നത് തികഞ്ഞ അരക്ഷിതാവസ്ഥയാണ്. പ്രാണഭയമാണ് അവരുടെ മുഖമുദ്ര. വാഹനത്തിരക്കുള്ള

രാത്രിയായാൽ നടന്നു പോകുന്നവരെ വാഹനമോടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർക്ക് തീരെ കാണാനാവില്ല എന്ന വസ്തുത പലർക്കും അജ്ഞാതമാണ്. ഇക്കാരണത്താൽ രാത്രിയിൽ അപകടസാധ്യത വളരെ കൂടുതലാണെന്ന് പഠനങ്ങൾ പറയുന്നു പറയുന്നു

റോഡിന്റെ ഓരം ചേർന്ന് നടക്കാൻ വിധിക്കപ്പെട്ട പഥികർ ചുവടുകൾ വയ്ക്കുന്നത് തലങ്ങും വിലങ്ങും ചീറിപ്പൊങ്ങുന്ന വാഹനങ്ങൾ സൃഷ്ടിക്കുന്ന അരാജകത്വത്തിന്റെ അരികിലൂടെയാണ്; പൊട്ടിപ്പൊളിഞ്ഞ് വാപിളർന്നു നില്ക്കുന്ന ഓടകൾ ഒളിച്ചുവയ്ക്കുന്ന ചതിക്കുഴികളുടെ മുകളിലൂടെയാണ്.

സംസ്ഥാനത്തെ മിക്കറോഡുകൾക്കും നടപ്പാത ഇല്ല എന്നതാണ് സത്യം. ഉള്ളവയാകട്ടെ പൊട്ടിത്തകർന്ന് സഞ്ചാരയോഗ്യമല്ലാത്തവയും. കൂണ്ടും കുഴിയും നിറഞ്ഞ, ടാറിടാത്ത റോഡരികിലുള്ള ഇത്തിരി സ്ഥലമാണ് നടപ്പാതയായി അധികൃതർ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നത്. റോഡിന്റെ ഓരങ്ങളിലെ വാഹന പാർക്കിംഗും വഴിവാണിക്കോരുടെ കച്ചവടവും റോഡ്നിർമ്മാണ സാമഗ്രികളുടെ നിക്ഷേപവും കാൽനടയാത്രക്കാരുടെ

പ്രയാണം റോഡിലൂടെയാകാൻ പ്രേരകമാകുന്നു. ചിലപ്പോൾ പരസ്യബോർഡുകളാലും കാൽനടയ്ക്ക് വിഘാതം സൃഷ്ടിക്കുക. ഓടകൾക്ക് മുകളിലൂടെയുള്ള നടപ്പാതയിലെ തകർന്ന സ്റ്റാമ്പുകൾക്കിടയിൽ വീണ് പരിക്കേറ്റവരുടെ കദനകഥകളും ഇവിടെ കുറവല്ല. ബസ്ബേ ഇല്ലാത്തതും കേടായ വാഹനങ്ങൾ റോഡ് വക്കിൽ ഉപേക്ഷിക്കുന്നതും പ്രകടനങ്ങളും പൊതുയോഗങ്ങളും റോഡരികിൽ നടത്തുന്നതും അപകടസാധ്യത വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു.

രാത്രിയായാൽ നടന്നുപോകുന്നവരെ വാഹനമോടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർക്ക് തീരെ കാണാനാവില്ല എന്ന വസ്തുത പലർക്കും അജ്ഞാതമാണ്. ഇക്കാരണത്താൽ രാത്രിയിൽ അപകടസാധ്യത വളരെ കൂടുതലാണെന്ന് പഠനങ്ങൾ പറയുന്നു. മഴക്കാലത്തും മൂടൽമഞ്ഞുള്ള സമയത്തും കാൽനടയാത്രക്കാർ കൂടുതൽ ഭീഷണിനേരിടുന്നു.

മദ്യപിച്ചുള്ള ഡ്രൈവിങ്ങും വിശ്രമരഹിതമായ ഡ്രൈവിങ്ങും നടപ്പാതയിലേക്ക് വാഹനങ്ങൾ കടന്നു കയറാൻ ഇടയാക്കുന്നു. കാൽനടയാത്രക്കാർക്ക് റോഡ് മുറിച്ചുകടക്കാനായി നിശ്ചയിച്ചിട്ടുള്ള സീബ്രാക്രോസിങ്ങുകൾ അവഗണിക്കുന്ന കാഴ്ച നമ്മുടെ നഗരങ്ങളിലും പട്ടണങ്ങളിലും സാധാരണയാണ്. പല അത്യാവശ്യസ്ഥലങ്ങളിൽപോലും സീബ്രാക്രോസിങ്ങുകൾ അടയാളപ്പെടുത്താത്തതും പോരായ്മതന്നെ.

റോഡ് വികസനം സംബന്ധിച്ച ചർച്ചയുടെ ഒരു ഘട്ടത്തിലും കാൽനടയാത്രക്കാർ കടന്നുവരാറില്ല എന്ന് അവർ അനുഭവിക്കുന്ന അവഗണനയുടെ ആഴം വ്യക്തമാക്കുന്നു. റോഡ് വികസനത്തോടൊപ്പം ശാസ്ത്രീയമായ നടപ്പാതകളും നിർമ്മിക്കുന്നത് അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാനുതകും.

റോഡിന്റെ ഇരുവശങ്ങളിലും 1.5 മീറ്റർ വീതിയുള്ള നടപ്പാതകൾ ഉണ്ടായിരിക്കണം എന്നതാണ് ഇന്ത്യൻ റോഡ് കോൺഗ്രസിന്റെ ശുപാർശ. നഗരങ്ങളിലെ ചില റോഡുകളിലല്ലാതെ ഇത്തരം നടപ്പാത നമ്മുടെ സംസ്ഥാനത്ത് കാണാനാവില്ല. നമ്മുടെ എല്ലാ ഹൈവേകളിലും സംസ്ഥാന റോഡുകളിലും അടിയന്തരമായി നടപ്പാതകൾ നിർമ്മിക്കുകയാണ് കാൽനടയാത്രക്കാർ നേരിടുന്ന ദുഃസ്ഥിതിക്ക് പോംവഴി. അവ റോഡിന്റെ നിരപ്പിൽനിന്ന് ഉയർന്നതും സുഗമമായി നടക്കാൻ കഴിയുംവിധം നിർമ്മിക്കേണ്ടതുമാണിത്. സീബ്രാക്രോസിങ്ങുകൾ വ്യക്തമായി അടയാളപ്പെടുത്തുകയും അവ കാൽനടയാത്രക്കാർക്ക് സുരക്ഷിതമാണെന്ന് ഉറപ്പാക്കുകയും വേണം. നഗരപ്രദേശങ്ങളിൽ ആവുന്നത്ര ഫുട് ഓവർ ബ്രിഡ്ജുകളും അണ്ടർ പാസുകളും നിർമ്മിക്കേണ്ടതുണ്ട്.

കാൽനടയാത്രക്കാരെ അവഗണിച്ചും ഭീഷണിപ്പെടുത്തിയും അപകടകരമായി

2000 മുതൽ 2011 മാർച്ച് വരെ കാൽനടയാത്രക്കാർ ഉൾപ്പെട്ട റോഡപകടങ്ങളുടെ വിവരങ്ങൾ			
വർഷം	കാൽനടയാത്രക്കാർ (റോഡ് വക്കിൽ നിന്നവർ, വാഹനമിറങ്ങി നടന്നവർ ഉൾപ്പെടെ) ഉൾപ്പെട്ട റോഡ് അപകടങ്ങളുടെ എണ്ണം	മരണപ്പെട്ടവർ	പരിക്കേറ്റവർ
2000	9751	885	9322
2001	10017	832	9434
2002	10670	909	10069
2003	10678	946	10001
2004	11395	1001	10632
2005	11303	969	10475
2006	11147	1063	10399
2007	11215	1083	10525
2008	11294	2178	10345
2009	10220	1225	9314
2010	9997	1239	9061
2011 upto March 31	2822	326	2587



വാഹനമോടിക്കുന്നവരെ പിടികൂടാനും ശിക്ഷിക്കാനും കഴിയണം. ആവശ്യമെങ്കിൽ ഇതിനായി പ്രത്യേക നിയമങ്ങൾ നിർമ്മിക്കാവുന്നതാണ്. നടന്നുപോകുന്നവർക്ക് തടസ്സം കൂടാതെ പോകാൻ കഴിയുന്ന സ്ഥലങ്ങളിൽ മാത്രമേ വാഹനപാർക്കിങ് അനുവദിക്കാവൂ. റോഡരികിൽ നിർമ്മാണ വസ്തുക്കൾ ഇറക്കിയിട്ട് മാർഗ്ഗതടസ്സം സൃഷ്ടിക്കുന്നതും റോഡ് വക്കിലുള്ള വഴി വാണിയേയും കുറ്റകരമായി കാണണം. നടപ്പാതകളിലും റോഡിന്റെ ഓരങ്ങളിലുമുള്ള പരസ്യബോർഡുകളും മറ്റും നീക്കം ചെയ്യാൻ ജാഗ്രത കാട്ടണം.

അപകടങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുന്നതിന് കാൽനടയാത്രക്കാരും അവരുടേതായ പങ്ക് വഹിക്കേണ്ടതുണ്ട്. നല്ല ശ്രദ്ധയോടെ വേണം കാൽനടയാളുള്ള യാത്രയ്ക്ക് പുറപ്പെടാൻ, അസുഖമുള്ളവരും മദ്യത്തിന്റെ ലഹരിയുള്ളവരും മയക്കം ഉളവാക്കുന്ന മരുന്ന് സേവിച്ചിട്ടുള്ളവരും റോഡിലൂടെയുള്ള കാൽനടയാത്ര ഒഴിവാക്കണം. കുഞ്ഞുങ്ങളെ തനിയെ റോഡിലൂടെ നടക്കാൻ അനുവദിക്കരുത്. കാൽനടയായി കുഞ്ഞുങ്ങളെ കൊണ്ടുപോകുമ്പോൾ വാഹനങ്ങൾക്കും കുഞ്ഞിനും മധ്യേ മുതിർന്ന ആൾ നടക്കുകയും കുഞ്ഞിന്റെ കയ്യിൽ ബലമായി പിടിക്കുകയും വേണം. ഉയർന്ന നടപ്പാതയുള്ള സ്ഥലങ്ങളിൽ അതിലൂടെ മാത്രം നടക്കാൻ ശ്രദ്ധിക്കുക. നടപ്പാത ഇല്ലെങ്കിൽ റോഡിന്റെ വലതുവശത്തെ ഓരത്തുകളുടെ നടക്കുക. അപ്പോൾ എതിർദിശയിൽ നിന്നും വരുന്ന വാഹനങ്ങളെ കാണാനാവും.

തിരക്കുള്ള റോഡിലൂടെ നടക്കുമ്പോൾ പത്രം വായിക്കുകയോ പരസ്യങ്ങൾ ശ്രദ്ധിക്കുകയോ മൊബൈൽഫോണിൽ സംസാ

റോഡ് മുറിച്ചുകടക്കാനായി അടയാളപ്പെടുത്തിയ സ്ഥലത്തുകൂടെ മാത്രം റോഡ് കടക്കുക. വാഹനങ്ങൾ സഞ്ചരിക്കുന്ന സ്ഥലത്തേക്ക് നീങ്ങാതിരിക്കാൻ കഴിവതും ശ്രദ്ധിക്കണം. തിരക്കുള്ള റോഡിൽ നടന്നു നീങ്ങുമ്പോൾ സുഹൃത്തുക്കളെയോ ബന്ധുക്കളെയോ അഭിവാദ്യം ചെയ്യേണ്ടതില്ല

രിക്കുകയോ ചെയ്യരുത്. റോഡ് മുറിച്ചുകടക്കാനായി അടയാളപ്പെടുത്തിയ സ്ഥലത്തുകൂടെ മാത്രം റോഡ് കടക്കുക. വാഹനങ്ങൾ സഞ്ചരിക്കുന്ന സ്ഥലത്തേക്ക് നീങ്ങാതിരിക്കാൻ കഴിവതും ശ്രദ്ധിക്കണം. തിരക്കുള്ള റോഡിൽ നടന്നു നീങ്ങുമ്പോൾ സുഹൃത്തുക്കളെയോ ബന്ധുക്കളെയോ അഭിവാദ്യം ചെയ്യേണ്ടതില്ല. ബസിൽ കയറാനായി ബസ്സിനു പിന്നാലെ ഓടുന്നതും ഓടുന്ന വാഹനത്തിൽ പിടിക്കുന്നതും അപകടകരമാണ്. ബസ് കാത്തുനില്ക്കുന്നവർ റോഡിലേക്ക് ഇറങ്ങിനില്ക്കരുത്. രാത്രി റോഡിലൂടെ നടക്കുമ്പോൾ തിളക്ക

മുള്ള വസ്ത്രം ധരിക്കുന്നതാണ് ഉത്തമം. കറുത്തവസ്ത്രം കഴിയുന്നത്ര ഒഴിവാക്കണം.

കാൽനടയാത്രക്കാർ ഒരിക്കലും അക്ഷമരാകരുത്. ആംബുലൻസ്, ഫയർഫോഴ്സ്, പൊലീസ് തുടങ്ങിയ വാഹനങ്ങൾ അടിയന്തരാവശ്യങ്ങൾക്കായി അതിവേഗം പോകുന്നതിനാൽ അവ വരികയാണെങ്കിൽ കൂടുതൽ സുരക്ഷിതമായി നടക്കേണ്ടതാണ്.

സമൂഹത്തിലെ ബഹുഭൂരിപക്ഷവും ഒരുവിധത്തിൽ അല്ലെങ്കിൽ മറ്റൊരു വിധത്തിൽ, ഇപ്പോഴല്ലെങ്കിൽ മറ്റൊരിക്കൽ കാൽനടയാത്രക്കാരാണ്. വാണംപോലെ കൂതിച്ചുയരുന്ന ഇന്ത്യയിലെ യൂടെ സാഹചര്യത്തിൽ കൂടുതൽ ആളുകൾ പദയാത്രയെ ആശ്രയിക്കുന്നു. ദരിദ്രരായ ജനങ്ങളുടെ പ്രധാന സഞ്ചാര മാർഗ്ഗം കാൽനടയാത്രതന്നെയാണ്. ഈ പശ്ചാത്തലത്തിൽ കാൽനടയാത്ര കൂടുതൽ സുരക്ഷിതവും സുഗമവുമാക്കാനുള്ള ബാധ്യത അധികൃതർക്കുണ്ട്. സഞ്ചാരസാഹചര്യം പൗരന്റെ മൗലിക അവകാശമാകയാൽ അത് ഹനിക്കപ്പെടുന്ന സാഹചര്യം തീരെ ഇല്ലാതാകണം. റോഡുകൾ കാൽനടയാത്രക്കാർക്കുകൂടെ അവകാശപ്പെട്ടതാണെന്ന ബോധ്യം റോഡുനിർമ്മാണത്തിന്റെയും റോഡുസുരക്ഷയുടെയും നയരൂപീകരണസ്ഥാപനങ്ങൾ ഉൾക്കൊള്ളണം.

മാനവരാശിയുടെ അടിസ്ഥാനസഞ്ചാരമാർഗ്ഗമായ കാൽനടയാത്ര അപകടമുക്തമാക്കാൻ സർക്കാർ അതീവ മുൻഗണന നല്കേണ്ടതാണ്. വിലപ്പെട്ട മനുഷ്യജീവിതങ്ങൾ നമ്മുടെ റോഡുകളിൽ ഇനിയും വീണുടയാതിരിക്കാൻ നാം അലംഭാവം വെടിയേണ്ടതാണ്. ■

■ നീലീൻ കിള്ളൂർ

മാഹനാപകടങ്ങളുടെ തോത് കേരളത്തിൽ അതിവേഗം വർദ്ധിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഇടുങ്ങിയ പാതകളും വാഹന ബാഹുല്യവുമൊക്കെ ദേശീയ ശരാശരിയെക്കാൾ ഉയർന്ന നിരക്കിലേക്കാണ് നമ്മെ നയിക്കുന്നത്. രേഖപ്പെടുത്തപ്പെടുന്ന അപകടങ്ങളെക്കാൾ കൂടുതലാണ് യഥാർഥകണക്ക്. മഴക്കാലത്താണ് മറ്റു സമയങ്ങളെക്കാൾ അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിക്കുക. ദുരന്തിനു വരുന്ന വാഹനങ്ങൾ നന്നായി കാണാൻ സാധിക്കാത്തതും റോഡിൽ വഴുതി മറിയുന്നതുമൊക്കെയാണ് കാരണങ്ങൾ. വിദ്യാലയങ്ങൾ വേനലവധിക്കുശേഷം തുറക്കുന്ന സമയമായതിനാൽ വാഹനങ്ങളിൽ തിരക്കും ഗതാഗതക്കുരുക്കും സ്വാഭാവികം. ലോകാരോഗ്യസംഘടനയുടെ കണക്കുകൾ പ്രകാരം പ്രതിവർഷം 12 ലക്ഷത്തിൽപ്പരം ആളുകൾ ആഗോളതലത്തിൽ വാഹനാപകടങ്ങളിൽ മരിക്കുന്നു. ഇന്ത്യയിൽ റോഡപകടങ്ങളിൽ ഓരോവർഷവും

ഒരു ലക്ഷത്തോളം പേർ മരിക്കുകയും അഞ്ചുലക്ഷത്തോളം പേർക്ക് പരിക്കേൽക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

മതിയായ യോഗ്യതയുള്ളവർ വാഹനം ഓടിക്കാത്തതും മത്സരയോട്ടവുമൊക്കെ വാഹനാപകടനിരക്ക് കൂട്ടുന്നു. വിദ്യാർഥികളുമായി പോയ വാഹനം പൂഴയിൽ വീണതും, നടന്നുപോയ കുട്ടികളുടെ നേർക്ക് വാഹനം പാഞ്ഞുകയറിയതുമൊക്കെ പോയവർഷങ്ങളിലെ പ്രധാന വാർത്തകളായിരുന്നു. ഇതേത്തുടർന്ന് ഈ വർഷം ഗതാഗതവകുപ്പ് ബോധവൽകരണപരിപാടികൾ സംഘടിപ്പിക്കുകയും ഡ്രൈവർമാർക്ക് പരിചയസമ്പന്നത നിഷ്കർഷിക്കുകയും ചെയ്തു.

അപകടങ്ങൾമൂലമുണ്ടാകുന്ന ചികിത്സയ്ക്കുവേണ്ട തുക പലപ്പോഴും ഭീമമാണ്. ദീർഘനാൾ ചികിത്സിച്ചിട്ടും പൂർവസ്ഥിതിയിൽ എത്താത്തവരും അംഗവൈകല്യം വന്നവരും ഏറെ. പൊതുഗതാഗ

നിയമലംഘനങ്ങൾക്കുപിന്നിലെ മരണമണികൾ

ഏതാനും നിമിഷങ്ങളുടെ ലാഭത്തിനുവേണ്ടിയും വെറുതെയൊരു ഹരത്തിനുവേണ്ടിയുമൊക്കെ ഗതാഗതനിയമങ്ങൾ ലംഘിക്കുന്നവർ ഓർക്കുക - തങ്ങൾ വിപത്തിലേക്കാണ് കുതിക്കുന്നത് എന്ന്.



തമേഖലയുടെ കാര്യക്ഷമത ഇല്ലായ്മമൂലമാണ് ഓരോരുത്തരും വാഹനവുമായി പുറത്തിറങ്ങേണ്ടി വരുന്നത്. വിദ്യാഭ്യാസം, തൊഴിൽ എന്നിവയ്ക്കായി യാത്ര ചെയ്യുന്നവരാണ് അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നവരിൽ ഏറെയും. കുടുംബനാഥനോ വരുമാനമുള്ള അംഗങ്ങൾക്കോ ഉണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ അവരെ ആശ്രയിക്കുന്നവരുടെ ജീവിതത്തെ ബാധിക്കുന്നു.

ട്രക്കുകളും ബസുകളുമടങ്ങുന്ന വലിയ വാഹനങ്ങൾ മൊത്തം വാഹനങ്ങളുടെ 12 ശതമാനമേയുള്ളൂ. പക്ഷേ, അവയുണ്ടാകുന്ന അപകടങ്ങൾ 33 ശതമാനമാണ്. ബൈക്കുകളും ഓട്ടോറിക്ഷകളും കാരുകളുമാണ് നിരത്തുകളിൽ ഏറെയുള്ളത്. മിക്കപ്പോഴും കാരുകളിൽ ഡ്രൈവർമാത്രമേ ഉണ്ടാകാറുള്ളൂ. അതിനുവേണ്ട സ്ഥലവും ചെലവും കൂടുതലാണെന്ന് നാം ഓർക്കുന്നില്ല. വിദേശരാജ്യങ്ങളിലെ നാലുവരി, ആറുവരി പാതകളിലൂടെ സഞ്ചരിച്ചിരുന്ന വാഹനങ്ങൾ ഇന്ന് കേരളത്തിലെ രണ്ടുവരി പാതകളിലും സാധാരണമാണ്. ശക്തികൂടിയ എൻജിന്റെ പിൻബലത്തോടെ ഇറങ്ങുന്ന വലുപ്പം കൂടിയ ബസുകളും ലോറികളുമൊന്നും നമ്മുടെ പാതകൾക്ക് യോജിച്ചതല്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ അവയുണ്ടാകുന്ന ഗതാഗതക്കുരുക്കും ചെറുതല്ല. വലിയ വാഹനങ്ങൾക്ക് പ്രത്യേക പാതകൾ ഏർപ്പെടുത്തുന്നത് ഗതാഗതക്കുരുക്ക് ഒരു പരിധിവരെ കുറയ്ക്കും. കൂടാതെ രാവിലെയും വൈകിട്ടും ചരക്കുവാഹനങ്ങൾക്ക് നഗരത്തിലേക്കുള്ള പ്രവേശനം നിരോധിക്കണം.

കമ്പിയും പൈപ്പുകളുമൊക്കെ വാഹനത്തിനു മുന്നിലേക്കും പിന്നിലേക്കും നീട്ടിവെച്ചുകൊണ്ടുപോകുന്ന വാഹനങ്ങളിൽ അപകടസൂചന നൽകാൻ രാത്രിയിൽ ചുവന്ന ലൈറ്റും പകൽ ചുവന്ന റിബബിംഗും മുന്നിലും പിന്നിലും അഗ്രത്തായി ഉപയോഗിക്കണമെന്നുമുണ്ട്. റിബബിംഗിനെയാണ് പക്ഷേ, രാത്രിയിലും കാണാനാകുക. ചിലതിൽ ഒന്നും കണ്ടില്ലെന്നും വരാം. യാത്രാവാഹനങ്ങളും ഇതിന് ഉപയോഗിക്കുന്നു. വ്യക്തിഗതമായി ലാഭകരമെങ്കിലും ഇത് അന്യരുടെ ജീവൻ ഉയർത്തുന്ന വെല്ലുവിളി ചെറുതല്ല. വാഹനങ്ങളുടെ ഹെഡ് ലൈറ്റുകൾ രണ്ട് വശങ്ങളിലുമാണ് സ്ഥാപിക്കേണ്ടത്. രാത്രിയിൽ എതിരെ വരുന്ന വാഹനം തിരിച്ചറിയാൻ ഡ്രൈവർമാരെ ഇത് സഹായിക്കും. എന്നാൽ ബസുകളിലും ലോറികളിലുമൊക്കെ തോന്നിയ ഉയരത്തിലും വശങ്ങളിൽനിന്ന് അകത്തേക്ക് തള്ളിയും ലൈറ്റ് വയ്ക്കുന്നു. ഇത് ഉയർത്തുന്ന ഭീഷണി വലുതാണ്. ടെസ്റ്റിന് ഇതൊന്നും പരിഗണിക്കുന്നില്ലെന്നതിനു തെളിവാണ് റോഡിലുള്ള ഇത്തരം വാഹനങ്ങൾ.

കഴിഞ്ഞ 10 വർഷത്തിനിടയിൽ കേരളത്തിൽ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം നാലിരട്ടിയോളമാണ് വർദ്ധിച്ചത്. ഇവയിൽ 50 ശതമാനത്തിലധികം വരുന്ന ബൈക്കുകളാണ് അപകടത്തിലും മുമ്പിൽ. സംസ്ഥാനത്തെ

റോഡ് ശൃംഖലയുടെ അഞ്ചുശതമാനം മാത്രമുള്ള ദേശീയപാതകളിലും സംസ്ഥാനപാതകളിലുമാണ് റോഡപകടങ്ങളുടെ 45 ശതമാനവും നടക്കുന്നത്. യുവാക്കളാണ് വാഹനാപകടങ്ങളിൽ മരണമടയുന്നവരിൽ ഏറെയും. അമിതവേഗവും ഉദാസീനമായ ഡ്രൈവിങ്ങുമാണ് കാരണം. ലഹരിവസ്തുക്കളുടെ ഉപയോഗമാണ് മറ്റൊന്ന്. വാർധക്യത്തിൽ വാഹനം ഓടിച്ച് അപകടം വരുത്തുന്നവരും കുറവല്ല. കാഴ്ചശക്തി തെളിയിക്കുന്ന സർട്ടിഫിക്കറ്റ് ഹാജരാക്കിയാൽ മനസ്സ് പറയുന്നിടത്ത് ശരീരം എത്താത്ത വർക്കുവരെ ലൈസൻസ് കിട്ടുന്ന സ്ഥിതിയാണുള്ളത്. ലൈസൻസ് ഇല്ലാതെ റോഡിലിറങ്ങുന്ന യുവാക്കളും വാഹനം നിയന്ത്രിക്കാനാവാതെ, ലൈസൻസുമായി റോഡിൽ ഇറങ്ങുന്ന വയോധികരുംകൂടി വഴിയാത്രക്കാർക്ക് ഉയർത്തുന്ന ഭീഷണി ചെറുതല്ല. അപകടങ്ങളുടെ ബാധ്യത ഇൻഷുറൻസ് കമ്പനിക്ക് ആണെന്നത് ഇവർക്ക് സഹായകമാവുന്നു.

പിന്നാലെ വരുന്ന വാഹനങ്ങൾ എത്ര തവണ ഹോൺ മുഴക്കിയാലും ചിലർ കേട്ടതായി ഭാവിക്കാറില്ല. ഭാരവുമായി പോകുന്ന വാഹനങ്ങളും ബൈക്കുകളുമൊക്കെ ഇക്കാര്യത്തിൽ തുല്യംതന്നെ. ഓവർടേക്ക് ചെയ്യാൻ ആരെയും അനുവദിക്കില്ലെന്നത് മലയാളികളുടെ പൊതുശീലമായിട്ടുണ്ട്. അപകടത്തിൽപ്പെട്ടവരുമായി പോകുന്ന ആംബുലൻസിന്റെ പിന്നാലെ പായുന്നവരും അതിനെ മറികടക്കാൻ ശ്രമിക്കുന്നവരും നഗരദൃശ്യങ്ങളിലുണ്ട്. ഏതാനും നിമിഷങ്ങളുടെ ലാഭത്തിനും ഹരത്തിനും വേണ്ടി ഓവർടേക്ക് ചെയ്യുമ്പോൾ മുന്നിൽ പതിയിരിക്കുന്ന അപകടത്തെക്കുറിച്ച് ഇക്കൂട്ടർ ചിന്തിക്കാറില്ല. പതിവായി അപകടങ്ങൾ വരുത്തുന്നവർക്കും ഗതാഗതനിയമ ലംഘനത്തിന് പലവട്ടം പിഴ അടച്ചവർക്കുമെതിരെ നടപടി അനിവാര്യമാണ്. മദ്യപിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കുന്നവരുടെ ലൈസൻസ് റദ്ദാക്കണം.

ഇടതുവശത്തുകൂടിയുള്ള ഓവർടേക്കിങ്ങും രാത്രിയിൽ ലൈറ്റ് ഡിം ചെയ്യാത്തതുമാണ് വാഹനാപകടങ്ങളിലെ പ്രധാന വില്ലൻ. വൺവേ തെറ്റിച്ച് വാഹനം ഓടിക്കുന്നവരും തെറ്റായ ദിശ ഇഷ്ടപ്പെടുന്നവരും കുറവല്ല. ഒരു കാരണവശാലും മറികടക്കാൻ പാടില്ലാത്ത മഞ്ഞവരകൾ ഭേദിച്ചാണ് പലരും പോകുന്നത്. സിഗ്നൽ നൽകാതെ വാഹനം വശങ്ങളിലേക്ക് തിരിക്കുന്നവരും ഹോൺ മുഴക്കാതെ ഓവർടേക്ക് ചെയ്യുന്നവരും അപകടങ്ങൾക്ക് പ്രധാന കാരണക്കാരാണ്. മാന



ദണ്ഡങ്ങളില്ലാതെയും സൂചന നൽകാതെയും ബംബുകൾ സ്ഥാപിക്കുന്നത് ഇതു ചക്രവാഹനക്കാരെയാണ് അപകടത്തിൽ ചാടിക്കുന്നത്. സീബ്രാലൈനിൽ കയറ്റി വാഹനം നിർത്തുന്നവരും ട്രാഫിക് സിഗ്നലുകൾ അവഗണിക്കുന്നവരുമൊക്കെ നിരത്തുകളിൽ സാധാരണമാണ്. സംസ്ഥാനപാതകളെ അപേക്ഷിച്ച് വാഹനാപകടങ്ങളിൽ ഏറെയും നടക്കുന്നത് ദേശീയ പാതകളിലാണ്. വാഹനത്തിരക്കും അമിതവേഗവും റോഡിന്റെ മോശം നിലവാരവും തന്നെ കാരണം. കഴിഞ്ഞ 10 വർഷത്തിനിടെ നിരത്തിലിറങ്ങിയ പുതിയ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണവുമായി താരതമ്യപ്പെടുത്തുമ്പോൾ റോഡിന്റെ വിസ്തൃതി ഒട്ടുംതന്നെ വർദ്ധിച്ചിട്ടില്ലെന്നു പറയാം.

ലോകത്തെ വിവിധ മേഖലകളിലെ വാഹനാപകടങ്ങളുടെ അളവ് പരിശോധിച്ചാൽ അവയിൽ ഏറെയും നടക്കുന്നത് വികസന-അവികസന രാജ്യങ്ങളിലാണ്. ട്രാഫിക് സിഗ്നലുകൾ ലംഘിക്കുന്നതും സാഹസിക ഡ്രൈവിങ്ങുമൊക്കെ റോഡുകളിൽ മനുഷ്യജീവൻ വെല്ലുവിളി ഉയർത്തുന്നു. വിഷാദരോഗങ്ങൾ, മാനസിക പിരിമുറുക്കങ്ങൾ, റോഡിനോടും വാഹനത്തോടും പരിചയമില്ലായ്മ എന്നിവയൊക്കെ അപകടങ്ങൾ വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു. ജനങ്ങളുടെ വമ്പിച്ച കൂടിത്തൊഴിലും കച്ചവടസ്ഥാപനങ്ങളുടെയും ബഹുനിലമന്ദിരങ്ങളുടെയും വ്യാപനവും നഗരങ്ങളിൽ റോഡുവികസനത്തിന് ഭൂമി ലഭ്യമല്ലാതാക്കി. വികസന രാജ്യങ്ങൾ വിവിധ പദ്ധതികളിലൂടെ വാഹനാപകടങ്ങളുടെ തോത് കുറച്ചിട്ടുണ്ട്. വലിയ വാഹനങ്ങൾക്ക് വേഗമാനകം ഏർപ്പെടുത്തിയതും സ്കൂൾ സമയങ്ങളിൽ സഞ്ചാരം നിയന്ത്രിച്ചതും വാഹനാപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാൻ ഒരു പരിധിവരെ സഹായിക്കും. എന്നാൽ ടെസ്റ്റിനുശേഷം വേഗനിയന്ത്രകം വേർപെടുത്തുന്ന രീതി വ്യാപകമായിട്ടുണ്ട്. വാഹനങ്ങളുടെ കാലപ്പഴക്കം അപകടങ്ങൾക്ക് ഇടയാക്കു

ന്നു. ഓരോ വാഹനത്തിലും അനുവദനീയമായതിൽ കൂടുതൽപേർ യാത്ര ചെയ്യുന്നത് സുഗമസഞ്ചാരത്തെയും അതുവഴി വാഹനനിയന്ത്രണത്തെയും ബാധിക്കും.

സമാധാനമായി ലക്ഷ്യത്തിലെത്താൻ ആവശ്യമായ സമയം കണക്കാക്കി വീട്ടിൽ നിന്ന് ഇറങ്ങാൻ നാം ശീലിക്കേണ്ടിയിരിക്കുന്നു. അമിതവേഗത്തിലൂടെ ലാഭിക്കുന്ന അഞ്ചോ പത്തോ മിനിട്ട് തീരാദുഃഖത്തിനും ദുരിതത്തിനും കാരണമായേക്കുമെന്ന തിരിച്ചറിവുണ്ടാകണം. ഉച്ചത്തിലുള്ള പാട്ടും വീഡിയോയും ഒഴിവാക്കാം. വികാരങ്ങൾക്ക് അടിമപ്പെടാതെ വിവേകപൂർവ്വം വാഹനം ഓടിക്കണം. വളവ്, ജങ്ഷൻ, സീബ്രാലൈൻ, പാലങ്ങൾ, നഗരങ്ങൾ എന്നിവിടങ്ങളിലെ അമിതവേഗവും മറികടക്കലും ഗതാഗതനിയമത്തിന് എതിരാണ്. അവ ഒഴിവാക്കിയേ പറ്റൂ. രാത്രിയിൽ എതിരെ വരുന്ന വാഹനങ്ങൾക്ക് ലൈറ്റ് ഡിം ചെയ്തു നൽകണം. സ്വന്തം സുരക്ഷയ്ക്കും ഇത് അനിവാര്യമാണ്. ഡ്രൈവിങ്ങിനിടെ മറ്റു ചിന്തകൾക്കെല്ലാം അവധി നൽകിയാൽ നന്ന്. ഹെൽമറ്റും സീറ്റ് ബെൽറ്റും ധരിക്കാതെ അവനവന്റെ ജീവനും മദ്യപിച്ചുള്ള ഡ്രൈവിങ്ങ് മറ്റുള്ളവർക്കുമാണ് ഭീഷണിയാകുന്നത്. താൻ മറ്റൊരാളിന്റെ ജീവഹാനിക്കു കാരണക്കാരനാവില്ലെന്ന് ഓരോരുത്തരും നിശ്ചയിച്ചാൽ അപകടങ്ങൾ കുറയ്ക്കാം.

റോഡുവികസനം ആവശ്യപ്പെടുന്നവർപോലും സ്വന്തം ഭൂമി നഷ്ടപ്പെടുന്നതിനെതിരാണ്. ഗതാഗതയോഗ്യമായ റോഡുകളാണ് രാജ്യവികസനത്തിനാധാരം. സംസ്ഥാന, കേന്ദ്രപദ്ധതികൾ വഴി ഗ്രാമീണപാതകളുടെ നിർമ്മാണത്തിൽ പുരോഗതി ഉണ്ടായെങ്കിലും നഗരനിരത്തുകൾ പഴയപടിതന്നെ. കേരളം പോലെ ജനസാന്ദ്രത കൂടിയ മേഖലകളിൽ സുവർണചതുഷ്കോണംപോലെയുള്ള പദ്ധതികൾക്ക് ഭൂമി ലഭ്യമാക്കുക എളുപ്പമല്ലെങ്കിലും വാഹനത്തിരക്ക് കണക്കിലെടുത്ത് നമ്മുടെ റോഡുകളുടെ വീതിയും വർദ്ധിപ്പിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ജലഗതാഗതമാർഗങ്ങൾ പരമാവധി പ്രയോജനപ്പെടുത്താനും നടപടി വേണം.

നിലവാരമുള്ള പാതകളുടെ കാര്യത്തിൽ കേരളത്തിന്റെ കിഴക്കൻ മേഖല ഇന്നും പരാധീനതയിലാണ്. ഇതിനു പരിഹാരമായി ആവിഷ്കരിച്ച മലയോര ഹൈവേയുടെ നിർമ്മാണം എങ്ങും എത്തിയില്ല. ഗതാഗതസൗകര്യവും തൊഴിൽസ്ഥലങ്ങളോടുള്ള സാമീപ്യവും കണക്കാക്കി മലയാളികൾ പാതയോരങ്ങളാണ് ഗൃഹനിർമ്മാണത്തിന് കൂടുതലായി തിരഞ്ഞെടുക്കുന്നത്. ആയുഷ്കാലസമ്പാദ്യം പലരും ഇതിന് വിനിയോഗിക്കുന്നു. പാതയോരങ്ങളിലും വീടുകൾക്കു മുന്നിലും വാണിജ്യസ്ഥാപനങ്ങൾ നടത്തുന്നവരുമുണ്ട്. ജീവനോപാധി നഷ്ടപ്പെടുമെന്ന വേവലാതിയാണ് ഇക്കൂട്ടരെ റോഡുവികസനത്തിന് എതിരാക്കുന്നത്. ഏതൊരു രാജ്യത്തിന്റെയും ജീവനാഡി ഗതാഗതയോഗ്യമായ റോഡുകളാണെന്നതിനാൽ കേരളം റോഡുവികസനത്തിന് നൽകിയിരിക്കുന്ന പ്രാധാന്യം എന്തു കൊണ്ടും ആശാവഹം തന്നെ. അത് എത്രത്തോളം ഫലപ്രാപ്തിയിലെത്തുമെന്നാണ് കണ്ടറിയേണ്ടത്. ■



നളചരിതം

ആഫ്റ്റർ റിട്ടയർമെന്റ്

വാഹനപ്പെരുപ്പത്തിന് ഒരു പരിധിവരെയെങ്കിലും കാരണം നമ്മുടെ പൊങ്ങച്ച മനോഭാവമാണ്. ഒരു നർമ്മഭാവന.



ഈ മരുമോനും തമ്മിൽ കൊച്ചുവെളുപ്പിനേ തൊണ്ടകീറുന്നതു കേട്ടാണ് നളിനാക്ഷൻ ഉറക്കമുണർന്നത്. പുലരിയിലെ പുലർദ്വാരങ്ങളിൽ എന്താവാം ഹേതു? ചെവിയോർത്തു. സംഗതി നിസ്സാരമല്ല.

വീട്ടിലാകെ മൂന്നു കാഠേ ഉള്ളു-മാരുതി 800, ആൾട്ടോ, സിഫ്റ്റ് ഡിസൈർ. ഡിസൈറിനേ പെരുമയുള്ളുവെന്ന് കൂടും ബത്തിലെ ഒരുമ. മറ്റുതെല്ലാം ലൊടുകൂസ് ഫോർവീലറുകൾ! അയലത്ത് കാറ്റ് നാലുണ്ടെന്നു മാത്രമല്ല എല്ലാം മുന്തിയവയുമാണ്.

സാധാരണ ഡിസൈർ മരുമോൻ കൊണ്ടുപോകും. വലു ബാങ്കിലെ ഉദ്യോഗസ്ഥനല്ലേ! ഒട്ടു കെറുവിച്ചിട്ടാണെങ്കിലും ആൾട്ടോയിൽ മോൾ സെക്രട്ടേറിയറ്റിലേക്കും. അമ്പലം, പച്ചക്കറി ഇത്യാദികൾക്ക് ഈയുള്ളവനും ധർമ്മദാരങ്ങൾക്കുമാണ് 800.

ഇന്ന് മരുമോൾക്ക് മേലുദ്യോഗസ്ഥന്റെ മോളുടെ വിവാഹത്തിനു പോകണമത്രേ. ബി.എം.ഡബ്ല്യൂ കാർ വരെയുണ്ട് കൂട്ടുകാർക്ക്. താനെങ്ങനെ ഓൾട്ടോയിൽ പോകും. അതിനെക്കാൾ ഓട്ടോയല്ലേ ഭേദം! മരുമോൾക്ക് സങ്കടം വന്നു തുടങ്ങി, “ദേ ഇനത്തേക്ക് മതി, നിങ്ങൾ ഓഫീസിപ്പോയാമതില്ലോ! എനിക്ക് നിങ്ങളുടെ വണ്ടിതാ, പ്ലീസ്” “എടി നിനക്കറിയാം എന്റെ അസിസ്റ്റന്റ് മാനേജർമാരായ ഷീനയും ദീപയുമെല്ലാം ലക്ഷ്മി കാറുകളിലാ വരുന്നേ. ബ്രാഞ്ച് മാനേജറായ ഞാനെങ്ങനെ സോപ്പുപെട്ടിയിൽ പോകും? നിനക്കാവണ്ടി മതി. നിന്റെ സാറിന്റെ മോൾടെ കല്യാണമല്ലേ? നിന്റെ കല്യാണമല്ലല്ലോ? വലിയ ഷോയൊന്നും വേണ്ട”

“അത്രയ്ക്കാളൊന്നുമാകണ്ട. എന്റെ അച്ഛൻ സ്ത്രീധനം തന്ന കാറല്ലേ? എനിക്കല്ലെങ്കിലുമറിയാം. നിങ്ങൾക്ക് ഷീനയുടെയും ദീപയുടെയും മുമ്പിൽ പത്രാസ് കുറയ്ക്കാൻ പറ്റില്ലല്ലോ!!”

സംഭാഷണത്തിനു പ്രതലവിസ്തീർണം കൂടിയപ്പോൾ നളിനാക്ഷൻ ചെവിയോർക്കൽ നിർത്തി. ചെവി സ്വന്തം നെഞ്ചോടുചേർത്തു.

പഠിച്ചിരുന്നപ്പോഴെന്നല്ല, ജോലിക്ക് കയറിയപ്പോഴും സൈക്കിളെ ഉണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. പിന്നൊരു സ്കൂട്ടർ വാങ്ങി. ലോണെടുത്ത് മാരുതി 800 വാങ്ങിയതിനുപിന്നിൽ ഒരു നെടുവീർപ്പിന്റെ കദനകഥയുണ്ട്.

വിവാദമായ ആദ്യകാല പ്രേമവിവാഹങ്ങളിൽ ഒന്നായിരുന്നു തന്റേത്. സഹപാഠിയായിരുന്നു നായിക, കോമളം. ക്ലാസ്സിലെ കുലീന, പഠിത്തക്കാരി, വായാടി, സർവ്വോപരി ‘സുന്ദരത്തിനുടെ സാദൃശ്യം’ ഭൈമികമാകുമന്ദാരിൽ താനും പുഷ്കരനും മുമ്പിൽ. അവൾ ‘അങ്ങോട്ടുടൻ പുനരിങ്ങോട്ടുടൻ’ എന്ന സ്റ്റൈലിൽ. പഠിത്തത്തിൽ കേമനാണെ

നൊരു മേന്മയേ തനിക്കുള്ളൂ. ആകെ യൊരു പരവേശം; 'ഉണിനാസ്ഥ' കുറഞ്ഞ അവസ്ഥ. കലിബായയാണെങ്കിലോ? പുഷ്കരൻ കൊണ്ടു പോയതുതന്നെ. മൂന്നുപേരും നഴ്സരി മുതൽ ഒരുമിച്ചുപഠിക്കുന്നവർ. ദൈവാനുഗ്രഹമെന്നോണം വിമതൻ ദമ്പതാം ക്ലാസ്സിൽ തോറ്റു. നവഗുണപരിമളൻ നളിനാക്ഷനെ ഭൈമി എതിരും എതിർപ്പുമില്ലാതെ തെരഞ്ഞെടുത്തു.

പഠിത്തക്കാരനായ താൻ സർക്കാർ സർവീസിൽ അധ്യാപനം ലഭ്യമാകുമ്പോൾ നായി; കോമളം ഗൃഹവൃത്തി. തേനും പാലും പഴവും കഴിഞ്ഞ് ചെറിയ പങ്കുപാടുകളും പ്രാരാബ്ധങ്ങളും പരിഭവങ്ങളുമായി ദാവത്യം മൂന്നുനേരങ്ങൾ ഇടിത്തീ പോലൊരു സമാഗമം. വഴിയിൽ ഓഹായിപ്പോയ സ്കൂട്ടറുമായി താൻ-ഇതി കർത്തവ്യതാമൂലൻ! ആരോടെന്നില്ലാതെ അരിശപ്പെട്ട് വാമം. പെട്ടെന്ന് അരികിലെത്തിയ ഹോണ്ടാ സിറ്റി എ.സി.കാറിൽ നിന്ന് സുസ്മേരവദനനായ പഴയ വിമതന്റെ സഭാപ്രവേശം. "ഹലോ ക്ലാസ്മേറ്റ്സ്, കാലമത്രയായി കണ്ടിട്ട്? വണ്ടിയ്ക്ക് എന്തുപറ്റി? എവിടെ പോകുന്നു? ഞാൻ ഡ്രോപ്പുചെയ്യണോ?....." പുഷ്കരൻ ചോദിച്ചതൊന്നും താൻ കേട്ടില്ല. ആകെ കേട്ടത് പുഷ്കരനെ അടിമുടിയുഴിഞ്ഞുള്ള ഒരു നെടുവീർപ്പാണ്. കോമളത്തിന്റെ നെടുവീർപ്പിന്റെ അന്തർവ്യാപ്തി തന്റെ അന്തരാളങ്ങളിൽ നാനാർഥങ്ങളായി മാറ്റാലിക്കൊണ്ടു. അർദ്ധബോധാവസ്ഥയിൽ അന്നവിടെ തീരുമാനിച്ചു. "പട്ടിണി കിടന്നാലും പുള്ളുതിന്നാലും ലോണെടുത്തൊരു കാറുവാങ്ങും, സത്യം!"

ശപഥം ഫലവത്തായി. മാരുതി എണ്ണറോ വാങ്ങാനായുള്ളൂ. മകൾ പിറന്നു, വളർന്നു, കുമാരിയായപ്പോൾ അമ്മയ്ക്കും മകൾക്കും എണ്ണറീനോടൊരു പുച്ഛം. അങ്ങനെയാണ് ആൾട്ടോ വാങ്ങിയത്. അമ്മ തെളിഞ്ഞെങ്കിലും മോൾ തെളിഞ്ഞില്ല. അവൾ വിവാഹസമ്മാനമായി സിഫ്റ്റ് ഡിസൈനും കൊണ്ടു പോയുള്ളൂ. സ്ത്രീധനം ചെറുക്കനല്ല ആവശ്യപ്പെട്ട് തെന്ന് ചുരുക്കം, കാലദോഷം!

സുഹൃത്തിന്റെ മോളെ പെണ്ണുകാണാൻ വന്നയാൾ മുന്തിയ കാർബ്രാൻഡുകൾ വച്ചാണ് വിലപേശിയതെന്ന് കേട്ടിരുന്നു. "കാറുകളുടെ മേന്മകളെല്ലാം അവനിയാം. എം.ബി.എ കാരിയായ മോളുടെ മേന്മകളൊന്നും അറികോ വേണ്ട. ഇവനെനെങ്കിലും സ്വന്തം ഭാര്യയുടെ ചിന്താസരണികൾ ഉൾക്കൊള്ളാനാകുമോ? അവളുമായി ബന്ധികമായി പൊരുത്തപ്പെടാൻ പ്രാപ്തി നേടുമോ? അവളുടെ ഇഷ്ടാനിഷ്ടങ്ങളെ അംഗീകരിക്കാനാകുമോ? ആഗ്രഹസാഹല്യത്തിനുള്ള ഉപായമല്ലേ ഇവനെല്ലാം വിവാഹം? ഞാൻ പിടിച്ചിറങ്ങി വിട്ടില്ലെന്നുള്ളൂ, ഒരു വിധം പറഞ്ഞുവിട്ടു"

സുഹൃത്ത് ധർമ്മികരോഷം പുണ്ടത് ഓഫീസിലെ പിതാക്കന്മാർ രോമഹർഷത്തോടെയാണ് ഉൾക്കൊണ്ടത്.

"ദേ നോക്കണം, നമുക്കൊന്നു വണ്ടിയെടുത്ത് ചാലയിൽ പോയി കുറച്ചു സാധനങ്ങൾ വാങ്ങിവരാം. പച്ചക്കറി തീരെയില്ല." ശ്രീമതിയുടെ ആഹ്വാനം നളിനാക്ഷനെ ചിന്തയിൽ നിന്നുണർത്തി.

"പെട്രോളിനെന്താ വിലയെടീ? നമുക്ക് ബസ്സിൽ പോയി വരാം".

"ദേ തൊടങ്ങി, പിശുക്കുപറയാൻ. പെട്രോളേ, കറന്നെടുക്കുന്നതൊന്നുമില്ല. ഗൾഫിന് തോണ്ടിയെടുത്ത് ഇത്രേടം കൊണ്ടുപ് പമ്പും സെറ്റപ്പുമൊണ്ടാക്കിത്തരുന്ന സാധനത്തിന് ഇത്രേം വിലയൊക്കെ വരും. ആട്ടെ, കടലിന് വെറുതെ പിടിച്ചെടുക്കണ മീന് രാവിലെ വാങ്ങിത് കിലോയ്ക്ക് 100 രൂപയ്ക്കല്ലേ? കറന്നെടുക്കുന്ന പാല് അയൽക്കാർക്ക് തരുന്നത് പെട്രോളിനെക്കാളും വിലയ്ക്കല്ലേ? പച്ചവെള്ളം കുപ്പിലാക്കുമ്പോ പെട്രോളിന്റെ പാതിവിലയുണ്ടല്ലോ!" നളിനാക്ഷനു നാവിറങ്ങി, എങ്കിലും വിട്ടില്ല; "നിനക്ക് ബസ്സിൽപോയാൽ എന്നതാ കൊഴപ്പം? പബ്ലിക്ക് ട്രാൻസ്പോർട്ട് അത്ര മോശമാണോടീ?"

"കൊഴപ്പമൊന്നുമില്ല, പക്ഷേകിലിട സമയത്തിനും കാലത്തിനും ബസ്സ് കിട്ടണം. തുങ്ങിക്കിടക്കാനെങ്കിലുമൊള്ള എടവും വേണം. സ്ത്രീകൾക്ക് സുരക്ഷിതത്വം വേണം. ജീവനക്കാർക്ക് മാനുതയും വേണം. അല്ലാതെങ്ങനെ ബസ്സിനെ നമ്പും? ഓട്ടോക്കാർക്ക് അല്ലെലും നമ്മൾ യാത്രക്കാരാകെ ശത്രുക്കളാണല്ലോ! അവരെ നിലയ്ക്കുനിർത്താൻ ആർക്കും കഴിയുമെന്ന് തോന്നില്ല. അപ്പൊപ്പിന്നെ നമുക്കെന്താവഴി? സ്വന്തം കാർ സിന്ദാബാദ്"

"പെട്രോൾ വിലവർധനവിനെതിരെയുള്ള പണിമുടക്കിൽ നമ്മളും ചേർന്നതല്ലേടീ?"

"അതൊക്കെ രാഷ്ട്രീയക്കാരുടെ ഡാവല്ലേ ചേട്ടാ, അല്ലാതെ ഇതുങ്ങളൊരുകിലും പിന്നീട് യാത്ര സൈക്കിളേലാക്കിയോ? ഇല്ലല്ലോ! ഇപ്പോഴും ഉമ്മറത്തുന്ന് വടക്കിനീലേക്ക് ബൈക്കിലല്ലേ പോകൂ"

അതും ശരിയാണ്. നളിനാക്ഷൻ നിന്നുപരുങ്ങി. ഏതായാലും സഹധർമ്മിണിയുടെ ട്യൂഷൻ നളിനാക്ഷനു കൊണ്ടു. നളിനാക്ഷൻ കാറിന്റെ താക്കോൽ തപ്പിയെടുത്തു. കോമളാംഗി കാറിനടുത്തെത്തിക്കഴിഞ്ഞിരുന്നു. ■





പീഡിപ്പിക്കപ്പെട്ട ശബ്ദം

ആദിയിൽ ശബ്ദത്തിന് സ്വകാര്യമായ സംഭാഷണങ്ങളുടെ അനുകമ്പയും വാത്സല്യവുമുണ്ടായിരുന്നു. പക്ഷെ ഇന്നത് പ്രശാന്തമായ ഇടനാഴി തരണം ചെയ്ത് ശബ്ദമലിനീകരണത്തിന്റെ നാമവിശേഷണവുമായി പീഡിപ്പിക്കപ്പെടുന്നു.



കാത്തതെയ്യും മൗനത്തെയ്യും വിദഗ്ധമായി തോല്പിക്കാനാണ് മനുഷ്യൻ ശബ്ദവിനിമയത്തിൽ പ്രമാദമായ ചില കരുനീക്കങ്ങൾ നടത്തിയത്. ഇടിയും മഴയും കാറ്റും കൊണ്ട് പ്രകൃതി മനുഷ്യനെ പേടിപ്പിക്കാൻ നോക്കിയപ്പോഴാണ് അതേ നാണയത്തിൽ തിരിച്ചടിച്ചു പേടി മാറ്റണമെന്നവൻ ദാഹിച്ചത്. വേദം ചൊല്ലാനുപയോഗിച്ച നാവിനെ അവൻ പിന്നീട് ശബ്ദത്തിന്റെ വിവിധ വിന്യാസങ്ങൾക്കായി നിയോഗിക്കുകയുണ്ടായി. വേണ്ടിടത്തും വേണ്ടാത്തിടത്തും ശബ്ദം കൊണ്ട് സാഹസം കാണിച്ചപ്പോഴാണ് ശബ്ദത്തിന്റെ അപാരമായ കഴിവുകളിൽ അടുത്തതും അകന്നതും. മുളങ്കാടിന്റെ ഉലയലും കുയിലിന്റെ കൂകലും ആദരവോടെ കണ്ട് അത്ഭുതം കുറിയ മനുഷ്യൻ ആ മധുരിമയിൽ ചെവി ചേർത്തുവെച്ച് അതിന്റെ അടരുകളെ ഒറ്റയ്ക്കൊറ്റയ്ക്കു മുഖാ മുഖം നോക്കി. 'നി', 'സ', 'രി' എന്നീ മൂന്നു സ്വരങ്ങൾകൊണ്ട് ആദ്യത്തെ ഈണമുണ്ടാക്കി. ഈ ഈണത്തിന്റെ ആലിംഗനത്തിൽ വാമൊഴിയായ വേദങ്ങൾ നീട്ടിക്കുറുക്കി. സ്വരങ്ങളുടെ എണ്ണം മൂന്നിൽനിന്നും അഞ്ചാവുകയും പിന്നീട് ഏഴിൽ ഉറപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. 'രേവതി' പോലുള്ള പ്രാചീനരാഗങ്ങൾക്ക് വേദങ്ങളുടെ ഛായയും കുഴമ്പിന്റെ മണവുമുണ്ടായത് യാദൃശ്ചികം. ആദിയിൽ ശബ്ദത്തിന് സ്വകാര്യമായ ചില സംഭാഷണങ്ങളും അനുകമ്പയും വാത്സല്യവുമൊക്കെയുണ്ടായിരുന്നു. ആദിവിസ്ഫോടനത്തിനുശേഷം ശബ്ദം പ്രശാന്തമായ ഒരു ഇടനാഴി തരണം ചെയ്തിരുന്നു. പിന്നീടെപ്പോഴാണ് അതിന്റെ അലിവികൾക്ക് ക്ഷതമേറ്റത്? കലുഷമായത് ശബ്ദമായിരുന്നില്ല; മറിച്ച് മനുഷ്യന്റെ തന്നെ ചെയ്തികളാണ്.

ശബ്ദം അതിന്റെ പ്രശാന്തതയിൽ നിന്നും ശബ്ദമലിനീകരണം എന്ന നാമവിശേഷണത്തിന്റെ കിരീടമണിഞ്ഞപ്പോൾ കളി കാര്യമായി. മലിനീകരണത്തിന്റെ പട്ടികയിൽ ശബ്ദമലിനീകരണം മുൻനിരയിൽ വാഴ്ത്തപ്പെട്ടതായി. ഇരുപതു മുതൽ ഇരുപതിനായിരം ഹെഡ്സ് ആവൃത്തി വരെയുള്ള ശബ്ദങ്ങൾ മാത്രമേ മനുഷ്യനു കേൾക്കാനാവൂ എന്ന അടിസ്ഥാനതത്വമൊക്കെ വേണ്ടവിധം ഹൈസ്കൂൾ ക്ലാസിൽ പഠിച്ചശേഷമാണ് ശബ്ദമലിനീകരണത്തെ നാം കണ്ടില്ലെന്ന് നടിക്കുന്നത്. ലോകത്താകമാനം ഇതിന് ചില നിയന്ത്രണങ്ങൾ കൊണ്ടുവരുന്നുണ്ടെങ്കിലും നിയമങ്ങളുടെ നൂലാമാലയിൽ കേരളത്തിലെങ്കിലും ചില വിള്ളലുകളുണ്ടാവുന്നുണ്ട്. രാവിലെ 6 മണിക്കും രാത്രി 10 മണിക്കുമിടയിൽ വ്യവസായ മേഖലയിൽ 75, വ്യാപാരമേഖലയിൽ 65, ജനമേഖലയിൽ 55, ഹോസ്പിറ്റൽ പോലുള്ള നിശബ്ദമേഖലയിൽ 50 ഡസിബൽ ശബ്ദം മാത്രമേ ഉണ്ടാക്കാവൂ എന്നുള്ള 2000 ത്തിലെ ശബ്ദമലിനീകരണ നിയന്ത്രണ നിയമപ്രകാരമുള്ള ഈ അറിയിപ്പുകൾ എന്നേ കേരളത്തിൽ തകിടം മറിക്കപ്പെട്ടു കഴിഞ്ഞു. വാഹനങ്ങളുടെ ശബ്ദത്തിനുപുറമേ മൈക്ക് ഉപയോഗിച്ചുകൊണ്ടുള്ള ശബ്ദമലിനീകരണമാണ് ഇന്ന് കേരളത്തിന്റെ ഭീഷണി. വലിയതോതിൽ ശബ്ദമുണ്ടാക്കുന്ന ഹോണുകൾ ഉപയോഗിക്കാൻ പാടില്ല എന്നും സ്പീക്കറുകളുപയോഗിക്കുന്ന ബോക്സുകൾ മാത്രമേ ഉപയോഗിക്കാൻ പാടുള്ളൂ എന്നതൊക്കെ പൊളിച്ചുകൊണ്ടുപോകുകയും ചെയ്തു. കോടതിവിധികളെ കാറ്റിൽ പറത്തുന്ന രീതിയിൽ രാഷ്ട്രീയത്തിന്റെയും മതത്തിന്റെയും മറയിൽ നിലവിളിച്ചു കാര്യം പറയാൻ കേരളജനത പഠിച്ചു. ഉത്തരേന്ത്യയുടെയും സ്ഥിതി ഇതുതന്നെ. ശബ്ദത്തിന്റെ അമിതവും ആക്രോശകരവുമായ ഉപയോഗം മനുഷ്യനിൽ ആരോഗ്യകരമായ പോറലുകളുണ്ടാക്കുമെന്ന് കണ്ടെത്തിയിട്ടുണ്ട്. രക്തസമ്മർദ്ദത്തിന്റെ ഉയർച്ച, ഹൃദയാഘാതം നാഡീതളർച്ച, ഓർമക്കുറവ് എന്നിവയുണ്ടാക്കാൻ ശബ്ദമലിനീകരണം കാരണമാകുന്നു. 1974-ലെ ഒരു ഗവേഷണഫലം വെളിപ്പെടുത്തുന്നത് അമിതമായ ശബ്ദങ്ങൾ കൊണ്ട് മാനസികവിഭ്രാന്തി ഉണ്ടാവുന്നു എന്നതാണ്. വിദേശത്തെ ചില കോൺസൺട്രേഷൻ ക്യാമ്പുകളിൽ തടവുകാരെ മനോവിഭ്രാന്തിയിലാക്കാൻ വിവിധങ്ങളായ വലിയ ശബ്ദങ്ങളും പ്രകാശവും ഉപയോഗി



ച്ചിരുന്നതായി രേഖപ്പെടുത്തപ്പെട്ടിട്ടുണ്ട്. മനുഷ്യനെ 'മെസ്സറൈസ്' ചെയ്യുന്നതു പോലെ ഭ്രാന്തനാക്കാനും ഈ ഒച്ച കൾക്കാവുന്നു എന്ന് ശബ്ദത്തിന്റെ വിപരീത പശ്ചാത്തലം.

എന്നാൽ നാണയത്തിന്റെ മറ്റേ പൂർണ്ണ സാത്വികമായ പ്രസാദാത്മകതയുണ്ട് എന്നുള്ളതാണ് പ്രതീക്ഷക്ക് വക നൽകുന്നത്. അനുഭവപൂർവ്വം, ഭക്തിയോടെ സമീപിച്ചവർ സമ്പന്നത പ്രദാനം ചെയ്തതും ഈ ശബ്ദതരംഗങ്ങളാണ്. ശബ്ദത്തെ ഒച്ചയെന്ന് വിളിച്ചാക്ഷേപിക്കുന്നതുപോലെയല്ല സംഗീതമെന്ന് വിളിച്ച് ലാളിക്കുന്നത്. വേദങ്ങളിൽ, പ്രത്യേകിച്ച് സാമവേദത്തിൽനിന്ന് തുടങ്ങിയതാണ് ഈ ലാളനം. സാമവേദത്തിന്റെ മുഴയിൽനിന്നും ഉരുത്തിരിച്ചിട്ടുണ്ടാക്കിയതാണ് സംഗീതമെന്ന ധാരണക്കുശേഷം അതിൽ ശ്രമകരമായ പല പ്രദക്ഷിണങ്ങളും നടന്നിട്ടുണ്ട്. അങ്ങനെയാണ് ഗാനങ്ങൾ ജനിക്കുന്നത്. സംസാരിക്കുന്നതിനെക്കാൾ പാടുമ്പോൾ അനുഭൂതി ലഭിക്കുന്നതിനാൽ ഗായകരാവാനുള്ള മോഹം ഏവരെയും തരളിതരാക്കി. അങ്ങനെ കുളിമുറിയിലെങ്കിലും മുളിപ്പാട്ടുപാടാനവർ അറിയാതെ തുടങ്ങി. അര സ്ഥായിയിലാണ് ഒരാൾ സംസാരിക്കുന്നത്. അതായത് അവൻ പ്രയോഗിക്കാനാവുന്ന ശബ്ദത്തിന്റെ അഞ്ചിലൊന്നു ഭാഗം. ബാക്കി നാലുഭാഗവും ഉപയോഗപ്രദമാവുന്നത് അവന്റെ ആലാപനത്തിലൂടെമാത്രമാണ്. ഒരാൾ പാടുമ്പോൾ അയാളുടെ ശരീരത്തിലുണ്ടാകുന്ന കമ്പനങ്ങളുടെ നദികൾ ഏറെയാണ്. അത് അവനെ ഉയരമുള്ള കുന്നിൻപുറത്തും മണൽപ്പുരപ്പുള്ള കടൽതീരത്തും നിറയെ പുത്തുനിൽക്കുന്ന താഴ്വരയിലും കൊണ്ടുചെന്നെത്തിക്കും. പാടുന്നതുപോലെത്തന്നെയാണ് സംഗീതം കേൾക്കുമ്പോഴും സംഭവിക്കുക. കലുഷമായ മനസ്സിനെ ശാന്തമാക്കാൻ സംഗീതത്തിനു കഴിയുന്നു എന്ന കണ്ടെത്തൽ മറ്റ് പലതിലേക്കുമുള്ള 'നാഷണൽ ഹൈവേ'യായി രൂപാന്തരപ്പെടുകയാണ് ഉണ്ടായത്.

'മ്യൂസിക് തെറാപ്പി' എന്ന ആധുനിക സംഗീതചികിത്സ യഥാർത്ഥത്തിൽ ആധുനികമല്ല. അതൊരു പഴയ ഭിഷഗരീതിയാണ്. രാമായണം നന്നായി വായിച്ച ഒരാൾക്കറിയാം രാമനേക്കാൾ, സംഗീതത്തിന്റെ കാര്യത്തിൽ മുന്നിലായിരുന്നു രാവണനെന്ന്. സംഗീതജ്ഞനായിരുന്ന രാവണൻ രാമരാവണ യുദ്ധത്തിനൊരുങ്ങുന്നത് ഒരു സംഗീതകച്ചേരിയോടുകൂടിയാണ്. ആയിരം വീണയിൽ 'അഡാണ' എന്ന രാഗം വായിക്കുന്നതോടെ അണികളിൽ യുദ്ധവീര്യമുണ്ടായി എന്നാണ് പുരാണം പറയുന്നത്. അറേബ്യ, ഗ്രീസ്, ഈജിപ്ത്, പേർഷ്യ തുടങ്ങിയ രാജ്യങ്ങളിലെല്ലാം സംഗീത



ചികിത്സ പണ്ടുമുതലേ നിന്നിരുന്നുവത്രെ. ഗ്രീസിലെ ക്രിറ്റ് ദ്വീപിൽ പടർന്ന പ്ലേഗിനെ ലൈയർ എന്ന വാദ്യത്തിലൊരുക്കിയ കച്ചേരിക്കൊണ്ട് ഇല്ലായ്മ ചെയ്തെന്നും എഴുതിവെച്ചിരിക്കുന്നു. പൈതഗോറസ് എന്ന കണക്കുമാഷ്, സംഗീതചികിത്സ രോഗ ചികിത്സക്കുമാത്രമല്ല മാനസോദ്ദീപനത്തിനുമുതകുമെന്നു പ്രചരിപ്പിച്ചിരുന്നു. മുഗൾ ചക്രവർത്തിയായിരുന്ന ജഹാംഗീറിന് ഉറക്കം നഷ്ടപ്പെട്ട രാത്രികളിൽ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ശയ്യക്കുനാലതിരിലും നാലു താബുരു ശ്രുതിമീട്ടി നിദ്രാവിഹീനതയെ ഉച്ചാടനം ചെയ്ത കഥ പഴയതല്ല. താൻസൻ എന്ന മഹാസംഗീതജ്ഞൻ 'ദീപക്' രാഗം പാടി അഗ്നി ജ്വലിപ്പിച്ചതും 'മൽഹാർ' രാഗം പാടി മഴപെയ്യിച്ചതും അനേക തവണ നാം കേട്ടിട്ടുണ്ട്. വൃക്കിയുടെ ഉള്ളിന്റെ ഉള്ളിലും പ്രകൃതിയുടെ വിഹായസ്സുകളിലും സംഗീതത്തിന് അടയാളമുണ്ടാക്കി അനുസരിപ്പിക്കാൻ കഴിയുന്നു എന്ന കണ്ടെത്തൽ വലിയ ജനലുകളും വാതിലുകളുമാണ് തുറന്നിട്ടത്.

സംഗീത ചികിത്സയുടെ സാധ്യതകൾ ഇന്ന് ലോകമെമ്പാടുമെന്നപോലെ കേരളത്തിലും വിപുലമായ രീതിയിൽ അന്വേഷിക്കുന്നുണ്ട്. മനസ്സിനെ ബാധിക്കുന്നു എന്നതിനാൽ സംഗീത ചികിത്സയിലും മനോരോഗചികിത്സയുടെ ആശങ്കകളും വൈഷമ്യങ്ങളുമുണ്ട്. വൃക്കിപരവും ആവാസവ്യവസ്ഥാപരവുമായി മാത്രമേ ഇതിനെ കൈകാര്യം ചെയ്യാനാവൂ എന്നതിനാൽ പൊതുവായൊരു നിഘണ്ടു ഈ ചികിത്സക്കും സാധ്യമല്ല.

ബ്രഹ്മകുമാരിസിന്റെ തലസ്ഥാനമായ രാജസ്ഥാനിലെ മൗണ്ട് അബുവിൽ ഒരു ആശുപത്രിയുണ്ട്. ഗ്ലോബൽ ഹോസ്പിറ്റൽ. അതിന്റെ ഗേറ്റ് കടക്കുമ്പോഴേ നമുക്ക് സംഗീതം കേൾക്കാം. സംഗീതമില്ലാത്ത ഒരിടമില്ല ആ ആശുപത്രിയിൽ. ഓപ്പറേഷൻ തിയേറ്ററിൽ വരെ ഈ സംഗീതം ഒഴുകിയെത്തും. രക്തസമ്മർദ്ദവും വേദനയും കുറയ്ക്കാൻ സംഗീതമുപയോഗിക്കുന്നു എന്നാണവരുടെ വിശദീകരണം. അമേരിക്കയിലെ

ചില ആശുപത്രികളിലും ശസ്ത്രക്രിയാ അവസരങ്ങളിൽ രോഗികളെ സംഗീതം കേൾപ്പിക്കാറുണ്ടെന്ന് പ്രസിദ്ധ സംഗീത ശാസ്ത്രജ്ഞനായ ഡോക്ടർ സാംബ മുർത്തി പറയുന്നുണ്ട്. തഞ്ചാവൂരിലെ 'സംഗീതമഹൽ' എന്ന പ്രസിദ്ധ വായനാശാലയിൽ നിന്ന് 'രാഗചികിത്സ' എന്ന പുസ്തകത്തിന്റെ കൈയെഴുത്തുപ്രതി മോഷണം പോയതും ഈ അവസരത്തിൽ വെറുതെ ഓർക്കാം.

എത്രയോ കാലമായി നമ്മുടെ അമ്മമാർക്കറിയാവുന്ന 'നീലാംബരി' രാഗം യഥാർത്ഥത്തിൽ രാഗത്തിന്റെ പ്രഭാവമല്ലേ? ഉറക്കുപാട്ടിന്റെ ആന്ദോളനത്തിൽ എത്ര ഓമനത്തിങ്കൾ കിടാങ്ങൾ, സ്വാതിതിരുനാളിനെപ്പോലെ തൊട്ടിലിലാടിയാടി ഉറങ്ങിയിരിക്കുന്നു! പനിക്ക് പൊതുവേ 'പാരസറ്റാമോൾ' ഉപയോഗിക്കാം എന്നു പറയുന്നതുപോലെ ചില രാഗങ്ങൾ മിക്ക ആളുകളിലും ധന്വന്തരമുർത്തിയായി അനുഗ്രഹം ചെയ്തിയാറുണ്ടത്രെ. 'ശ്യാമ' രാഗം കേൾക്കുമ്പോൾ പ്രക്ഷുബ്ധ ഹൃദയം ശാന്തമാവുകയും മനസ്സുമാധാനം വീണ്ടുകിട്ടുകയും ചെയ്യുമത്രെ. ആഹാരശേഷം "ശ്രീരാഗം" കേൾക്കുന്നെങ്കിൽ ദഹനശക്തി കൂടുമെന്നും 'ഡിപ്രഷൻ' എന്ന സമകാലിക വിഷാദരോഗത്തിന് 'ബിലഹരി' രാഗം ഉപയുക്തമെന്നും പരീക്ഷിച്ചവർ പറയുന്നു. ഗർഭിണികൾക്ക് സുഖപ്രസവത്തിന് വീണപോലുള്ള തന്ത്രിവാദ്യങ്ങൾ നിരന്തരം കേൾക്കുന്നത് നല്ലതാണെന്നത് പഴയ കേട്ടുകേൾവിയാണെന്നും ഓർക്കാം.

ശബ്ദത്തിന്റെ തന്ത്രികളിൽ മനസ്സു ചേർത്തുവയ്ക്കുമ്പോഴുണ്ടാവുന്ന വെളിപ്പെടലുകളാണ് ഇപ്പോൾ ചർച്ച ചെയ്തത്. അതിന് കടലിന്റെ ആഴവും ആകാശത്തിന്റെ പരപ്പുമുണ്ടെന്നറിയണം. പ്രയോജനപ്രദവും തരളിതവും അനായാസേന ചുറ്റിപ്പടർന്ന് അനുകമ്പയാൽ തളിരിട്ട് പ്രണയപൂർവ്വം മൊട്ടിടുന്ന സംഗീതമെന്ന ഔഷധമാണ് ശബ്ദത്തിന്റെ നാണയ മറുവശത്ത്. കുരിശുവെട്ടി സ്വസ്ഥികയുണ്ടാക്കിയ നാസി മൊതലാളിയെപ്പോലെ നാണയത്തിന്റെ ഇപ്പുറത്തുനിന്ന് ഡെസിബൽ കുട്ടി ഹോണടിച്ച് ചെവി പൊട്ടുമാറ് പാതവക്കിൽ കർണകഠോരമായ പാട്ടുവെച്ചു ആരെയൊന്ന് നാം തോല്പിക്കുന്നത്? പള്ളിയുടെയും അമ്പലത്തിന്റെയും പേരിൽ നാം വഴിവക്കുകളെ ശബ്ദപാഷാണം കൊണ്ട് മലിനമാക്കുമ്പോൾ ഓർക്കണം; തകർക്കപ്പെടുന്നത് സ്വസ്ഥമായ അയൽപ്പക്കത്തോടൊപ്പം താനും കൂടിയാണെന്ന്. സൂഹൃത്തേ എനിക്ക് പതുക്കെ പറഞ്ഞാലും കേൾക്കാമെന്നിരിക്കേ താങ്കൾ ആരോടാണ് അലറുന്നത്? എനിക്ക് നിങ്ങളെ ഇങ്ങനെ കേൾക്കേണ്ടെങ്കിലോ? ■

പ്രതിരോധിക്കാം മഴക്കാല രോഗങ്ങളെ

കേ

രജിസ്ട്രാർ കലവർഷം സജീവമായിരിക്കുകയാണ്. തോരാതെ പെയ്യുന്ന ഇടവപ്പാതിയും കർക്കിടക മഴ യുമൊക്കെ കേരളത്തെ ദൈവത്തിന്റെ സ്വന്തം നാടാക്കി മാറ്റുന്ന പ്രകൃതിയുടെ വരദാനമാണ്. മനുഷ്യന്റെയും മറ്റ് ജീവജാലങ്ങളുടെയും നിലനിൽപ്പിനുതന്നെ ആധാരമാണ് മണ്ണിനെ പച്ചപുതപ്പിക്കുന്ന മഴയുടെ ജലസമ്പത്ത്.

എന്നാൽ ചിലപ്പോഴൊക്കെ കാലവർഷം കലി തുള്ളി പ്രകൃതിദുരന്തങ്ങൾക്ക് വഴിയൊരുക്കാറുണ്ട്. കൂടാതെ പലതരത്തിലുള്ള പകർച്ചവ്യാധികളും മഴക്കാലത്ത് വ്യാപകമാകാറുണ്ട്. കനത്തമഴയെ തുടർന്ന് കരകവിഞ്ഞൊഴുകുന്ന പുഴയും തോടുകളും കുടിവെള്ളസ്രോതസ്സായ കിണറ്റിലെയും കുളങ്ങളിലെയും വെള്ളവുമായി കലർന്ന് ജലം മലിനമാകുന്നതാണ് ജലജന്യരോഗങ്ങൾ ഉൾപ്പെടെയുള്ള സാംക്രമിക രോഗങ്ങൾക്ക് കാരണമാകുന്നത്. അന്തരീക്ഷത്തിലെ കുറഞ്ഞ താപനിലയും ഈർപ്പം നിറഞ്ഞ പരിസരവും രോഗാണുക്കളെ

ടെയും രോഗാണുവാഹകരായ പ്രാണികളുടെ വർദ്ധനയ്ക്കും ഇടയാക്കുന്നു. വ്യക്തിശുചിത്വവും പരിസരശുചിത്വവും പാലിച്ചാൽ ഒരുപരിധിവരെ തടയാവുന്നതാണ് മഴക്കാല പകർച്ചവ്യാധികൾ.

സാധാരണ വൈരൽപ്പനിയ്ക്കുപുറമെ ഛർദ്ദി- അതിസാരരോഗങ്ങൾ, ടൈഫോയിഡ്, കോളറ, മഞ്ഞപ്പിത്തം, എലിപ്പനി, അമീബിയാസിസ് തുടങ്ങിയ ജലജന്യരോഗങ്ങളും മഴക്കാലത്ത് പടർന്നു പിടിക്കാറുണ്ട്. മഴ പെയ്തൊഴിയുന്ന ഇടങ്ങളിൽ വെള്ളക്കെട്ടുകൾ രൂപപ്പെടുന്നത് കൊതുകുകൾക്ക് പ്രജനനത്തിനുള്ള അനുകൂലസാഹചര്യമൊരുക്കുന്നു. കൊതുകുജന്യവൈറൽ രോഗങ്ങളായ ചിക്കുൻ ഗുനിയ, ജപ്പാൻ ജ്വരം, ഡെങ്കിപ്പനി തുടങ്ങിയവയും മഴക്കാലത്ത് വ്യാപകമാകാറുണ്ട്.

വിവിധതരത്തിലുള്ള ബാക്ടീരിയകൾ, വൈറസുകൾ, അമീബ ഇവയൊക്കെ ഛർദ്ദി-അതിസാര രോഗങ്ങൾക്ക് കാരണമായേക്കാം. മലിനമാക്കപ്പെട്ട



ഭക്ഷണസാധനങ്ങളിലൂടെയും വെള്ളത്തിലൂടെയുമാണ് രോഗം പകരുന്നത്. കൂട്ടികളിൽ രോഗം കൂടുതൽ വ്യാപകമാകുന്നു. രോഗബാധിതരുടെ ശരീരത്തിൽനിന്ന് അമിതമായി ജലാംശവും ലവണങ്ങളും നഷ്ടപ്പെടുന്നത് വൃക്കസ്തംഭനത്തിനും ഗുരുതരമായ സങ്കീർണതകൾക്കും ഇടയാക്കുന്നു.

ടൈഫോയിഡ്

നീണ്ടുനിൽക്കുന്ന പനിയാണ് ടൈഫോയിഡിന്റെ മുഖ്യലക്ഷണം. പനിയോടൊപ്പം വയറുവേദന, വിശപ്പില്ലായ്മ, വയറിളക്കം തുടങ്ങിയ ലക്ഷണങ്ങളും ഉണ്ടാകാം. രോഗിയുടെയും രോഗാണുവാഹകരുടെയും മലമൂത്രവിസർജ്ജങ്ങൾ കലർന്ന വെള്ളത്തിലൂടെയും ഭക്ഷണസാധനങ്ങളിലൂടെയുമാണ് രോഗം പകരുന്നത്.

കോളറ

രോഗത്തിന്റെ ഗുരുതരാവസ്ഥ കൊണ്ടും ഒരു പ്രദേശമാകെ പെട്ടെന്നു പടർന്നുപിടിക്കുന്ന സ്വഭാവം കൊണ്ടും മാർകമായേക്കാവുന്ന പകർച്ചവ്യാധിയാണ് കോളറ. വൈദ്യസഹായം തക്കസമയത്തു കിട്ടിയില്ലെങ്കിൽ കോളറ മൂലമുള്ള മരണനിരക്ക് 30 മുതൽ 40 ശതമാനം വരെയാകാം. മലത്തിൽ നിന്നും ഛർദ്ദിയിൽനിന്നുമാണ് രോഗം പകരുന്നത്. തുടർച്ചയായുള്ള വയറിളക്കവും ഛർദ്ദിലുമാണ് പ്രധാനലക്ഷണം. കഞ്ഞി വെള്ളംപോലെ വയറിളകിപ്പോകുന്നത് രോഗത്തിന്റെ പ്രത്യേകതയാണ്. ശക്തമായ വയറിളക്കവും ഛർദ്ദിയും ഉണ്ടാകുന്ന നിർജലീകരണം മൂലം രോഗി പെട്ടെന്ന് അവശനാകുന്നു.

മഞ്ഞപ്പിത്തം

ഹെപ്പറ്റൈറ്റിസ് എ, ഇ തുടങ്ങിയ വൈറസുകളാണ് ജലജന്യരോഗമായ മഞ്ഞപ്പിത്തത്തിനു കാരണം. രോഗിയുടെ വിസർജ്ജങ്ങൾ കലർന്ന വെള്ളത്തിലൂടെയും ഭക്ഷണസാധനങ്ങളിലൂടെയും രോഗം പകരാം. പനിയോടൊപ്പം വിശപ്പില്ലായ്മ, ഛർദ്ദി, ഓക്കാനം തുടങ്ങിയവയാണ് ആദ്യലക്ഷണങ്ങൾ. തുടർന്ന് കണ്ണിന് മഞ്ഞനിറമുണ്ടാവുകയും മൂത്രം മഞ്ഞനിറത്തിൽ പോവുകയും ചെയ്യുന്നു. സാധാരണഗതിയിൽ രണ്ടോ മൂന്നോ ആഴ്ചകൾക്കുള്ളിൽ രോഗം അപ്രത്യക്ഷമാകുന്നു.

എലിപ്പനി

സാധാരണ വൈറൽപ്പനിയുമായി വളരെയേറെ സാമ്യമുള്ളതും എന്നാൽ രോഗിയെ ഗുരുതരാവസ്ഥയിലെത്തിക്കാവുന്നതുമായ പകർച്ചവ്യാധിയാണ് മഴക്കാലത്ത് വ്യാപകമാകുന്ന എലിപ്പനി.



രോഗബാധിതരായ ജന്തുക്കളുടെ മൂത്രം കലർന്ന വെള്ളവുമായി നേരിട്ട് ബന്ധമുണ്ടാകുമ്പോഴോ രോഗാണുക്കൾ കലർന്ന വെള്ളം കുടിക്കുമ്പോഴോ എലിപ്പനിക്ക് കാരണമായ ബാക്ടീരിയകൾ മനുഷ്യശരീരത്തിൽ പ്രവേശിക്കാം. പനി, ശക്തമായ പേശീവേദന, കണ്ണിനു ചുവപ്പുനിറം, തലവേദന തുടങ്ങിയവയാണ് ആദ്യലക്ഷണങ്ങൾ. രോഗം ആന്തരാവയവങ്ങളായ വൃക്കകൾ, ഹൃദയം, കരൾ, തലച്ചോർ തുടങ്ങിയവയെ ബാധിക്കുന്നതിനെ തുടർന്ന് രോഗി ഗുരുതരാവസ്ഥയിലാകുന്നു.

ശുചിത്വത്തിന് ശ്രദ്ധനൽകിവേണം മഴക്കാലരോഗങ്ങളെ പ്രതിരോധിക്കുവാൻ. ഭക്ഷണത്തിനുമുൻപ് കൈകൾ വൃത്തിയാക്കി കഴുകുക, രോഗിയെ ശുശ്രൂഷിക്കുമ്പോൾ വ്യക്തിശുചിത്വം പാലിക്കുക, രോഗമുള്ളവർ മറ്റുള്ളവരുമായി ഇടപഴകാതിരിക്കുക, മലമൂത്രവിസർജ്ജനത്തിനുശേഷം കൈകൾ വൃത്തി

യാക്കുക തുടങ്ങിയ ലളിതമായ ശുചിത്വശീലങ്ങൾ പ്രാധാന്യമർഹിക്കുന്നു. നന്നായി തിളപ്പിച്ചാറ്റിയ വെള്ളം മാത്രമേ കുടിക്കാൻ ഉപയോഗിക്കാവൂ. ഭക്ഷണസാധനങ്ങൾ അടച്ചു സൂക്ഷിക്കുക, പഴങ്ങൾ, പച്ചക്കറികൾ ഇവ നന്നായി കഴുകി മാത്രം ഉപയോഗിക്കുക, പഴകിയ ഭക്ഷണസാധനങ്ങൾ ഒഴിവാക്കുക എന്നതും പ്രധാനമാണ്.

മഴക്കാലരോഗങ്ങളുടെ ഉറവിടം വൃത്തിഹീനമായ പരിസരമാണ്. പാഴ്വസ്തുക്കളും പ്ലാസ്റ്റിക്കും അലക്ഷ്യമായി വലിച്ചെറിഞ്ഞ് പരിസരം മലിനമാക്കുന്നത്. ജൈവമാലിന്യങ്ങൾ ഒരു കൂഴിയിൽ നിക്ഷേപിച്ച് കമ്പോസ്റ്റാക്കാവുന്നതാണ്. വെള്ളക്കെട്ടുകൾ ഒഴിവാക്കുന്നത് കൊതുടിന്റെ പ്രജനനം തടയാൻ ഉപകരിക്കും. പരിസരം വൃത്തിയാക്കും ഈർപ്പരഹിതമായും സൂക്ഷിക്കുന്നത് മഴക്കാലരോഗനിവൃത്തിയ്ക്കായി വളരെയേറെ സഹായിക്കും. ■

മലയാളത്തിന്റെ അഭിനയത്തിളക്കം

ബ്രാന്റു ചെയ്യപ്പെടാത്ത അഭിനയത്തിളക്കം അവർഡിന് പുതിയമാനം നൽകുന്നു. നമുക്കുസ്വാഗതം ചെയ്യാം ഈ പുതിയ ട്രെൻഡിനെ.



സലീംകുമാർ

മലയാള സിനിമയുടെ ചിരിയിലെ നിത്യവസന്തമാണ് സലീംകുമാർ. ചിരിപ്പിക്കുമ്പോഴും ശോകമായ സംഗീതംപോലെ നിർമലമാണ് സലീംകുമാറിന്റെ കണ്ണുകൾ. സമകാലിക മലയാള സിനിമാവേദിയിൽ വ്യത്യസ്ത അഭിനയ ശൈലി പിന്തുടരുന്ന ഈ നടന്റെ കഴിവുകൾക്ക് ഭരത് അവർഡിലൂടെ ദേശീയ അംഗീകാരം ലഭിച്ചിരിക്കുകയാണ്. സിനിമയിലെ സുന്ദരന്മാർക്കും സുന്ദരികൾക്കുമിടയിൽ ഈ നടൻ അവതരിപ്പിച്ചത് ശരാശരി മലയാളിയുടെ ഭാവങ്ങളെയായിരുന്നു. ചിരിപ്പിക്കുകയെന്ന ശ്രമകരമായ പ്രവർത്തനം മാത്രമല്ല, സഭാവനടന്റെ മാനസികാവസ്ഥ കൂടി തനിക്ക് ഇണങ്ങുമെന്ന് സലീംകുമാർ പ്രഖ്യാപിക്കുമ്പോൾ വരാതിരിക്കുന്ന മികച്ച കാലത്തിന്റെ ഓർമ്മപ്പെടുത്തൽ കൂടിയാവുകയാണ്.

മിമിക്രിവേദികളിലൂടെയാണ് സലീംകുമാർ സിനിമയിലെത്തിയത്. ബിരുദപഠനകാലത്ത് മിമിക്രിയിൽ യൂണിവേഴ്സിറ്റി തലത്തിൽ മൂന്നു തവണ ചാമ്പ്യനായതോടെ കൊച്ചിൻ കലാഭവനിലേക്ക് വഴിതുറന്നു. പിന്നീട് കൊച്ചിൻ സാഗരിലും. കൊച്ചിയിലെ ആരതി തിയേറ്റേഴ്സിൽ അഭിനയിച്ചും മിമിക്രി അവതരിപ്പിച്ചും നടന്ന കാലത്ത് ഏഷ്യാനെറ്റിന്റെ കോമഡി പരിപാടിയായ കോമിക്കോളയിലെത്തി. ക്രമേണ സിനിമയിലേക്ക് വഴി തുറക്കുമ്പോഴും ഈ ചിറ്റാറ്റുകരക്കാരന്റെ മനസിൽ ഒരു സിനിമയിലഭിനയിക്കാനുള്ള മോഹം മാത്രമേയുണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. ആ സിനിമ കണ്ട് മറ്റൊരു സിനിമയിലേക്ക് കൂടി വിളിക്കുമ്പോഴുള്ള സന്തോഷം പ്രതീക്ഷിച്ച സലീംകുമാറിന് മലയാളസിനിമ നൽകിയത് വലിയ സിംഹാസനമാണ്, ഉത്തരവാദിത്തവും.

സിദ്ധിഖ് ഷമീറിന്റെ ഇഷ്ടമാണ് നൂറുവട്ടമായിരുന്നു ആദ്യചിത്രം, പിന്നീട് മാട്ടുപ്പെട്ടി മച്ചാ നിലെ ബ്രോക്കർ, ഗ്രാമപഞ്ചായത്തിലെ ഭാസ്ക്കരൻ, ഉദയപുരം സുൽത്താനിലെ സലീം തുടങ്ങിയ കഥാപാത്രങ്ങളിലൂടെ ചിരിയുടെ കാറ്റിന് തുടക്കംകുറിച്ചെങ്കിലും തെങ്കാശിപട്ടണത്തിലെ കെ ഡി ആന്റ് കമ്പനിയിലെ സെക്രട്ടറിയുടെ വേഷം വലിയൊരു ബ്രേക്കാവുകയായിരുന്നു. ഹാസ്യത്തിന്റെ അനുഭവതലത്തിലെ മാറ്റത്തിന്റെ കൊടിയുയർത്തുകയായിരുന്നു, അവിടെ. മീശമാധവനിലെ അഡ്വക്കേറ്റ് മുക്തസുണ്ണിയും മലയാളസിനിമയിൽ ചിരിയുടെ മറ്റൊരു രസതന്ത്രം കൂടിയുണ്ടെന്ന് പ്രഖ്യാപിച്ചു. തന്നേക്കാളും മുൻനിരക്കാരും സമക്കാരും പിൻമുറക്കാരുമായവരൊടൊപ്പം തമ്മയതത്തോടുകൂടി അഭിനയിക്കാൻ സാധിക്കുന്നതാണ് സലീംകുമാറിന്റെ വിജയം.

കോമഡികളിലെ പഞ്ച് ഡയലോഗുകളാണ് സലീംകുമാറിന്റെ പ്രത്യേകത. “കാണാൻ ഒരു ലുക്കില്ലാണേയുള്ളൂ. ഭയങ്കരബുദ്ധിയായ്” എന്ന

ഡയലോഗിന്റെ അവതരണം അദ്ദേഹത്തിന് മാത്രം അവകാശപ്പെട്ടതാണ്. സ്വതസിദ്ധമായ ശൈലിയിലൂടെ, അനാവശ്യമായ ചലനങ്ങളില്ലാതെ ഭാവപ്പകർച്ച നടത്തുന്നതിലൂടെ സലീംകുമാർ നേടിയെടുത്തത് വലിയൊരു ആരാധകവൃന്ദത്തെയാണ്. ഓരോ സിനിമകളിലൂടെയും അഭിനയത്തിന്റെ ശൈലിയും കാഴ്ചപ്പാടും മാറ്റിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്ന സലീംകുമാർ അവാർഡിന്റെ തിളക്കത്തിലും എവിടെയും ബ്രാന്റ് ചെയ്യപ്പെടുന്നില്ലെന്നത് ശ്രദ്ധേയമാണ്.



ആദാമിന്റെ മകൻ അബൂ

ദാരിദ്ര്യത്തിന്റെയും കഷ്ടപ്പാടിന്റെയും ജീവിതസാഹചര്യങ്ങളിലൂടെ കടന്നുവന്ന സലീംകുമാർ അപ്രോളിയിൽ സാധാരണക്കാരന്റെ പ്രതിനിധിയായിരുന്നു. ഹാസ്യരംഗങ്ങളിൽ അഭിനയിക്കുമ്പോഴും മറ്റൊരു ഭാവപ്പകർച്ച അദ്ദേഹം കാത്തുസൂക്ഷിച്ചിരുന്നു. മാണിക്കൻ (പകൽപുരം), പുരാരി (കല്യാണരാമൻ), ഓമനക്കുട്ടൻ (തിളക്കം), ഉസ്മാൻ (കിളിച്ചുണ്ടൻമാമ്പഴം), സുരേന്ദ്രൻ (വെള്ളിത്തിര), ഗബ്ബർ കേശവൻ (പട്ടാളം) തുടങ്ങിയ വേഷങ്ങൾക്കിടയിലാണ് ഗ്രാമഫോണിലെ തമ്പല ഭാസ്കരനെയും സലീംകുമാർ അവതരിപ്പിച്ചത്. ചിരിപ്പിക്കാനും കരയിപ്പിക്കാനും തനിക്ക് കുറഞ്ഞ സമയം മതിയാവുമെന്ന പ്രഖ്യാപനമായിരുന്നു, അത്. സ്വഭാവനടന്റെ പട്ടവും തനിക്ക് ചേരുമെന്ന ധീരമായ പ്രഖ്യാപനം.

ഈ വാദത്തെ ലാൽജോസ് ധൈര്യപൂർവ്വം സമീപിച്ചു. 2006-ൽ അച്ഛനനുജ്ഞാത്ത വീട് സംവിധാനം ചെയ്യുമ്പോൾ കേരളീയ മനസാക്ഷിക്കുമുന്നിൽ ചോദ്യമായി നിന്ന നിരവധി സംഭവങ്ങളുടെ തനിയാവർത്തനം പോലെ സ്ക്രീനിൽ ഞെട്ടലിന്റെ കഥ പിറക്കുകയായിരുന്നു. നീറ്റലായി സാമുവലും. മകളെ നഷ്ടപ്പെട്ടുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന ഒരച്ഛന്റെ വേദനയെ തീവ്രതയോടെ അവതരിപ്പിച്ചപ്പോൾ സംസ്ഥാനസർക്കാരിന്റെ മികച്ച രണ്ടാമത്തെ നടനുള്ള അംഗീകാരം കൂട്ടിനെത്തി. പക്ഷേ, സാമുവൽ ഉയർത്തിവിട്ട ആശയപരത ആ അഭിനേതാവിന്റെ അർപ്പണബോധത്തിലൂടെയാണ് മലയാളമറിഞ്ഞത്. പിറവിയെ പ്രോജിയും മൂന്നാം പക്കത്തിലെ തിലകനു മൊക്കെ മനസിലേക്ക് ഓർമ്മയായി വന്നുപോകുന്നവിധം തീവ്രമായിരുന്നു സലീംകുമാറിന്റെ അഭിനയം.

പെരുമഴക്കാലത്തിലെ ആമു എളുപ്പയും കേരളകഥ എന്ന പത്തുചിത്രങ്ങളിൽ പെട്ട 'ദ ബ്രിഡ്ജി'ലെ മകനും

ഏറെ ശ്രദ്ധിക്കപ്പെട്ടതാണ്. ഈ അഭിനയക്കാഴ്ചയുടെ പുതിയ അവതരണമായ ആദാമിന്റെ മകൻ അബൂവിലൂടെ ഇന്ത്യൻ സിനിമയിലെ അനിഷേധ്യ സാന്നിധ്യമായി മാറാനും സലീംകുമാറിന് സാധിച്ചുവെന്നത് വരുംകാല സിനിമാവ്യവസായത്തിൽ മാറ്റത്തിന്റെ ശബ്ദം പകരുന്നുണ്ട്. സമാന്തര സിനിമകളെന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കാവുന്ന ലോബജറ്റ് ചിത്രങ്ങൾക്കൊപ്പം പ്രവർത്തിക്കുമ്പോൾത്തന്നെ കമ്പോളസിനിമയുടെ സംസ്കാരത്തിനൊപ്പവും ശക്തമായ തോതിൽ സാന്നിധ്യമാവാൻ സലീം കുമാറിന് സാധിക്കുന്നുണ്ട്. സോഷ്യൽ നെറ്റ്വർക്കുകളിലൂടെ വലിയതോ



അച്ഛനനുജ്ഞാത്ത വീട്

തിൽ പ്രചരിച്ച ആൽബങ്ങളിലൊന്നാണ് കോഫി അറ്റ് എം ജി റോഡ്. ഇത് ഏറെ ശ്രദ്ധിക്കപ്പെട്ടു.

വൺമാൻഷോ, പുലിവാൽ കല്യാണം, പട്ടണത്തിൽ സുന്ദരൻ, ചതിക്കാത്ത ചന്തു, ഉദയനാണ് താരം, തൊമ്മനും മക്കളും, തസ്കരവീരൻ, രാജമാണിക്യം, തുറുപ്പുഗുലാൻ, മായാവി, ഹലോ, ടന്റോ 20, ക്രിസ്റ്റൻ ബ്രദേഴ്സ് തുടങ്ങി നൂറിലേറെ ചിത്രങ്ങളിൽ അഭിനയിച്ച ഈ മലയാളം ബിരുദാനന്തരബിരുദധാരി 'ഈശ്വരാ വഴക്കില്ലല്ലോ' എന്ന പേരിൽ തന്റെ ജീവചരിത്രം പ്രസിദ്ധീകരിച്ചിട്ടുണ്ട്. ■



ഹൈഡ്രോപോണിക്സ് എന്ന മണ്ണില്ലാക്കൃഷി

കുടിവെള്ളവും കൃഷിക്ക് നന്നവെള്ളവും കിട്ടാക്കണിയാവുന്ന കാലത്ത് മണ്ണില്ലാതെ കൃഷിചെയ്യുന്ന കാർഷികതന്ത്രത്തെ പരിചയപ്പെടുക.

മണ്ണില്ലാതെ കൃഷിയോ? മലയാളിക്കും മലയാളക്കരയ്ക്കും അതിവേഗം ഉൾക്കൊള്ളാൻ കഴിയാത്ത ഒരു ചോദ്യം. വേണ്ടത്ര കൃഷിഭൂമിയുള്ള, അല്ലെങ്കിൽ ലഭ്യമായ കൃഷിസ്ഥലത്തിന്റെ ഒരു പരിധിവരെയെങ്കിലും തരിശിടുന്ന ശീലമുള്ള മലയാളക്കര എന്തിന് മണ്ണില്ലാത്ത കൃഷിയെക്കുറിച്ച് വ്യഥാചിന്തിക്കുന്നു? ഇവിടെ മറ്റൊരു ചോദ്യം പ്രസക്തമാ

കുന്നു. എങ്കിൽ പിന്നെ മട്ടുപ്പാവുകൃഷി എന്ന ഓമനപ്പേരുള്ള ടെറസ് കൃഷി എങ്ങനെ നമ്മുടെ നാട്ടിൽ പ്രചാരം നേടി? ലഭ്യമായ സ്ഥലത്തിന്റെ ഒരിഞ്ചുപോലും വിടാതെ ഒരായുഷ്കാലത്തെ സമ്പാദ്യമെല്ലാം മുടക്കി രമ്യഹർമ്യങ്ങൾ തീർക്കുന്ന നഗരവാസികൾക്ക് വീട്ടാവശ്യത്തിന് അത്യാവശ്യം വേണ്ട രണ്ടു ചുവടു വെണ്ടയോ ഒരു ചുവടു ചീരയോ



കാണാൻ കൗതുകമേറിയുള്ളതാണെങ്കിലും കൃഷിക്ക് ഉപയോഗയോഗ്യമല്ലല്ലോ? ഈ നിസ്സഹായതയിൽ നിന്നാണ് ഉപയോഗയോഗ്യമായിപ്പോകുന്ന മട്ടുപ്പാവിൽ എന്തുകൊണ്ട് വീട്ടുകൃഷി ആയിക്കൂടാ എന്ന ചിന്തയുടെ തുടക്കം. ഇവിടെ ഒരു കാര്യം പ്രസക്തമാകുന്നു; മണ്ണില്ലെങ്കിലും അതിനുള്ള വെർമിമാർഗങ്ങൾ കണ്ടെത്തി ചെടികളും വിളകളും വളർത്താതിരിക്കാൻ മനുഷ്യനു കഴിയില്ല. അവന്റെ സംസ്കാരവും ജീവിതചര്യകളുമായി അത്രത്തോളം ഇഴുകിച്ചേർന്നു കിടക്കുന്ന ഒരു പ്രവൃത്തിയാണ് കാർഷികവൃത്തി. കേരളത്തിൽ 60 ലക്ഷത്തോളം വീടുകൾ ഉണ്ടെന്നാണു കണക്ക്. ഇതിൽ 6 ലക്ഷം വീടുകൾക്ക് മട്ടുപ്പാവുണ്ട്. ഓരോ മട്ടുപ്പാവിനും 500 ചതിരശ്രം അടി (ഒരു സെന്റ്) വീതം വിസ്തൃതിയുണ്ട് എന്നും കണക്കാക്കിയാൽ ആകെ ലഭ്യമാകുന്ന സ്ഥലം എത്രയെന്നോ? 6000 ഏക്കർ! കണക്കുകൾ ഇങ്ങനെ പറയുന്നുവെങ്കിലും ഈ രംഗത്ത് അധികം മുന്നോട്ട് നമുക്കുകഴിഞ്ഞിട്ടില്ല. ഇനി മറ്റൊരു സംഗതി ടെറസ് കൃഷിയിലാണെങ്കിലും വളർച്ചാമാധ്യമമൊരുക്കാൻ മണ്ണ് കൂടിയേ തീരൂ എന്നതാണ്. അപ്പോൾ ഒരർത്ഥത്തിൽ അതും മണ്ണിലെ കൃഷി തന്നെ എന്നും പറയാം. ഇവിടെയാണ് മണ്ണ് തെല്ലും വേണ്ടാത്ത കൃഷിരീതി എന്ന പേരിൽ വിസ്തൃതിയോടൊപ്പം 'ഹൈഡ്രോപോണിക്സ്' (Hydroponics) എന്ന കാർഷിക തന്ത്രത്തിന്റെ പ്രസക്തി. രണ്ടു ഗ്രീക്കുപദങ്ങൾ ചേർന്നാണ് ഇതുണ്ടായത്. 'ഹൈഡ്രോ' എന്നാൽ 'ജലം'; 'പോണിക്സ്' എന്നാൽ 'തൊഴിൽ'; ജലത്തിലെ കൃഷി എന്ന് മൊഴിമാറ്റാമെങ്കിലും ചെടികളെ പോഷകലായനിയിൽ വളർത്തി എടുക്കുന്ന കൃഷി സമ്പ്രദായം എന്നാണ് ഹൈഡ്രോപോണിക്സിന്റെ സാങ്കേതികമായ അർത്ഥം. ലളിതമായി പറഞ്ഞാൽ മണ്ണില്ലാക്കൃഷി (Soil-less cultivation). മാറിവരുന്ന ആധുനിക സാഹചര്യത്തിൽ മെട്രോപൊളിറ്റൻ പക്ഷേ ഭക്ഷ്യസുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കാൻ ഹൈഡ്രോപോണിക്സ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആധുനിക കൃഷി സമ്പ്രദായങ്ങൾ കൂടിയേ തീരൂ എന്നു പറഞ്ഞാൽ അതിശയോക്തിയില്ല.

ദായം എന്നാണ് ഹൈഡ്രോപോണിക്സിന്റെ സാങ്കേതികമായ അർത്ഥം. ലളിതമായി പറഞ്ഞാൽ മണ്ണില്ലാക്കൃഷി (Soil-less cultivation). മാറിവരുന്ന ആധുനിക സാഹചര്യത്തിൽ മെട്രോപൊളിറ്റൻ പക്ഷേ ഭക്ഷ്യസുരക്ഷ ഉറപ്പാക്കാൻ ഹൈഡ്രോപോണിക്സ് ഉൾപ്പെടെയുള്ള ആധുനിക കൃഷി സമ്പ്രദായങ്ങൾ കൂടിയേ തീരൂ എന്നു പറഞ്ഞാൽ അതിശയോക്തിയില്ല.

അല്പം ചരിത്രം

നേരത്തെ തന്നെ ചെടികളെ മണ്ണില്ലാതെ വളർത്താമെന്ന് പരാമർശിക്കുന്ന രേഖകളുണ്ടായിരുന്നുവെങ്കിലും 1929-ൽ ബെർകലേയിൽ കാലിഫോർണിയ സർവകലാശാലയിലെ വില്യം ഫ്രെഡറിക് ജെറിക് ആണ് ഇത് ജനങ്ങൾക്കുമുന്നിൽ നേരിട്ടവതരിപ്പിച്ചത്. തന്റെ വീട്ടുവളപ്പിൽ മണ്ണിനുപകരം പോഷകലായനിയിൽ 25 അടി ഉയരത്തിൽ തക്കാളി വളർത്തി ജെറിക് കാഴ്ചക്കാരെ അമ്പരപ്പിച്ചു. ജെറിക് തന്നെയാണ് 1937-ൽ ഹൈഡ്രോപോണിക്സ് എന്ന പദം രൂപപ്പെടുത്തിയതും. മണ്ണിൽ വേരോടാതെ നിറവിലുവരുന്ന തക്കാളിച്ചെടിയെക്കുറിച്ച് ആയിരക്കണക്കിന് അന്വേഷണങ്ങൾ ജെറിക്കിനെ തേടിയെത്തി. എങ്കിലും ജെറിക് തന്റെ വിജയരഹസ്യം വെളിപ്പെടുത്താൻ തയ്യാറായില്ല. തുടർന്ന് ഡെനീസ് ആർ. ഹോൾലാന്റ്, ഡാനിയൽ ഐ.ആർ.എൻ എന്നീ രണ്ടു ഗവേഷകരാണ് ഇതേ കാര്യത്തിൽ തുടർപഠനം നടത്തിയത്. ഇതേ കാലയളവിൽ തന്നെ പസഫിക് സമുദ്രത്തിൽ പാറകൾ മാത്രം നിറഞ്ഞ വേക് ദ്വീപിൽ മണ്ണില്ലാക്കൃഷിയിലൂടെ പച്ചക്കറി



രണ്ടോ നാലോ മുളകുതൈകളോ ഒക്കെ നട്ടുവളർത്തണമെങ്കിൽ പിന്നെ എന്താണു പോംവഴി? വിത്തിടാൻ പോയിട്ട് വെള്ളത്തുള്ളിക്ക് ഊർന്നിറങ്ങാൻ പോലും ഒരിറ്റു മണ്ണ് ബാക്കിവയ്ക്കാതെ എല്ലാം സിമന്റിട്ട് ഭംഗിയാക്കി തറയോടുപാകി അലങ്കരിച്ച വീട്ടു മുറ്റങ്ങളും വളപ്പുകളും ഒക്കെ

കൾ കൃഷിചെയ്ത് വിളവെടുത്തു. പാൻ അമേരിക്കൻ എയർലൈൻസ് എന്ന വിമാനകമ്പനിക്കു വേണ്ടിയായിരുന്നു ഇത്. 1978-ൽ ഹാവേഡ് റെഷ് 'ഹൈഡ്രോപോണിക്സ് ഫുഡ് പ്രൊഡക്ഷൻ' എന്ന പുസ്തകം പ്രസിദ്ധീകരിച്ചു. ഇതിലൂടെയാണ് സസ്യവളർച്ചയെ സഹായിക്കുന്ന പോഷകലായനിയുടെ സുത്രവാക്യവും മറ്റും ലളിതമായ രീതിയിൽ ആദ്യമായി പുറം ലോകത്തിനു ലഭിച്ചത്.

ഇന്ന് വിളയുത്പാദനശാസ്ത്രത്തിലെ ഒരു പ്രധാനശാഖയായി ഹൈഡ്രോപോണിക്സ് മാറിയിരിക്കുന്നു. ഇതിലേക്കു നയിച്ചത് രണ്ടു പ്രധാന കാരണങ്ങളാണ്- ഒന്ന്, മണ്ണില്ലാക്കൃഷിയിൽനിന്നു ലഭിക്കുന്ന ഉയർന്ന വിളവ്; രണ്ട്, മണ്ണുപയോഗിച്ചുള്ള കൃഷി അസാധ്യമോ ദുഷ്കരമോ ആയ പ്രദേശങ്ങളിൽ ഹൈഡ്രോപോണിക്സിന്റെ വിജയസാധ്യത. അമേരിക്ക, ജപ്പാൻ, ഹോളണ്ട്, ഇംഗ്ലണ്ട്, കാനഡ, ജർമനി, റഷ്യ, ആസ്ട്രേലിയ, ന്യൂസിലാന്റ്, ദക്ഷിണാഫ്രിക്ക, ബഹമാസ്, ക്യൂബെറ്റ്, ബ്രസീൽ, പോളണ്ട്, സിംഗപ്പൂർ, ഇറാൻ, അറബ് രാജ്യങ്ങൾ എന്നിവിടങ്ങളിലെല്ലാം ഇന്ന് മണ്ണില്ലാക്കൃഷി അതിവേഗം വികാസം പ്രാപിച്ചിരിക്കുന്നു.

എന്തുകൊണ്ട് മണ്ണില്ലാക്കൃഷി?

ആഗോളതാപനം, വരൾച്ച മുതലായ പ്രശ്നങ്ങൾ കാർഷികമേഖലയെ ആകെത്തന്നെ പലപ്പോഴും പിന്നോട്ടടിക്കുന്ന ആനുകാലിക പരിസരത്ത് മണ്ണില്ലാക്കൃഷി

ചെടിക്ക് വളരാനുള്ള മാധ്യമത്തെയോ വളരുന്ന പ്രദേശത്തെയോ അണുവിമുക്തമാക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ വേരുവഴിയുള്ള നിരവധി രോഗങ്ങൾ ഫലപ്രദമായി തടയാനും കഴിയും. ഇങ്ങനെ നോക്കുമ്പോൾ ജലസംരക്ഷണവും വിളസംരക്ഷണവും ഒരുപോലെ പ്രാവർത്തികമാക്കാനും പരിസരമലിനീകരണം ഒഴിവാക്കാനും മണ്ണില്ലാക്കൃഷി സഹായകമാകുന്നു

ല്ലാക്കൃഷിതന്നെയാണ് ഒരുത്തമപരിഹാരം എന്ന് വിദഗ്ധർ വിലയിരുത്തുന്നു. കൂടി വെള്ളവും കൃഷിക്ക് നനവെള്ളവും കിട്ടാക്കുതിയാകുന്ന കാലത്ത് മണ്ണിലെ കൃഷി പലപ്പോഴും മരീചികയായി മാറുന്ന കാഴ്ച നമുക്ക് പരിചിതമാണല്ലോ. വളക്കൂറുള്ള മേൽമണ്ണിന് സംഭവിക്കുന്ന നിരന്തരമായ ശോഷണം, കളശല്യം, വളപ്രയോഗത്തിന്റെ ചെലവ്, നനയ്ക്കാൻ വേണ്ടി വരുന്ന വെള്ളത്തിന്റെ അളവ് തുടങ്ങിയവയാണ് മണ്ണില്ലാക്കൃഷിയെക്കുറിച്ച് ചിന്തിക്കാൻ

പ്രേരിപ്പിക്കുന്ന പ്രധാനഘടകങ്ങൾ. ഒരേതരം വിളകൾ തുടർച്ചയായി കൃഷിയിറക്കുമ്പോൾ അതിലുണ്ടാകുന്ന രോഗ-കീടനാശകൾ വലിയൊരു പ്രശ്നമാണ്. ഇവയെ ഒഴിവാക്കാൻ പ്രയോഗിക്കുന്ന രാസകീടനാശിനികളും കളനാശിനികളുമൊക്കെ പരിസരമലിനീകരണം മാത്രമല്ല മനുഷ്യന്റെ ആരോഗ്യത്തെയും സ്വസ്ഥജീവിതത്തെയും താറുമാറാക്കുകയും ചെയ്യുന്നു. മണ്ണില്ലാക്കൃഷിയിൽ ഇത്തരം പ്രശ്നങ്ങളൊന്നും ഇല്ല എന്നത് പ്രത്യേകം ശ്രദ്ധേയമാണ്. ചെടിക്ക് വളരാനുള്ള മാധ്യമത്തെയോ വളരുന്ന പ്രദേശത്തെയോ അണുവിമുക്തമാക്കാൻ കഴിഞ്ഞാൽ വേരുവഴിയുള്ള നിരവധി രോഗങ്ങൾ ഫലപ്രദമായി തടയാനും കഴിയും. ഇങ്ങനെ നോക്കുമ്പോൾ ജലസംരക്ഷണവും വിളസംരക്ഷണവും ഒരുപോലെ പ്രാവർത്തികമാക്കാനും പരിസരമലിനീകരണം ഒഴിവാക്കാനും മണ്ണില്ലാക്കൃഷി സഹായകമാകുന്നു.

ഹൈഡ്രോപോണിക്സ്-സൂക്ഷ്മതലങ്ങൾ

ഈ സമ്പ്രദായത്തിൽ ചെടികൾ പോഷകലായനിയ്യിലാണ് വളരുന്നതെങ്കിൽ അതിൽ ചെടികളെ ഉറപ്പിച്ചുനിർത്താൻ റോക്സുൾ, മണൽ, ഗ്രാവൽ, ഇഷ്ടികക്കഷണങ്ങൾ, കളിമൺ ഗുളികകൾ, കയർപിത്ത്, പെർലൈറ്റ്, വെർമികുലൈറ്റ് തുടങ്ങിയ നിഷ്ക്രിയ പദാർഥങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കേണ്ടതുണ്ട്. ഇവയ്ക്ക് പ്രത്യേ





കിച്ച് പോഷകമേന്മയൊന്നുമില്ല. ചെടിയെ ഉറപ്പിച്ചു നിർത്താൻ സഹായിക്കുന്നു എന്നു മാത്രം. ഇതിൽ ആസ്പെറോസ് നാരുകളടങ്ങിയ റോക്‌വുൾ ആണ് ഏറ്റവുമധികം ഉപയോഗിച്ചു വരുന്നത്. സസ്യവളർച്ചയുടെ വിവിധഘട്ടങ്ങളിൽ വ്യത്യസ്തഘടനയുള്ള പോഷകലായനികളാണുപയോഗിക്കുക. എന്നാൽ വ്യത്യസ്ത ഇനങ്ങൾക്ക് ഒരേ ലായനി തന്നെ മതിയാകും. ഇങ്ങനെ ഒരിക്കൽ കൃഷിക്കുപയോഗിച്ച പോഷകലായനി വീണ്ടും ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്നു. ഇത് ഹൈഡ്രോപോണിക്സിന്റെ ഒരു പ്രധാന നേട്ടമാണ്. പോഷകങ്ങളും ജലവും തെല്ലും നഷ്ടമാകാതെ, മലിനമാക്കാതെയുള്ള കൃഷി എന്ന അധികമേന്മ സമ്മതിച്ചേ തീരൂ.

ഹൈഡ്രോപോണിക്സിൽ ചെടികൾ വളർത്താനുള്ള പാത്രങ്ങൾ പ്ലാസ്റ്റിക് കൊണ്ട് നിർമ്മിച്ചതാണ്. കോൺക്രീറ്റ്, ഗ്രാസ്, ലോഹം, പച്ചക്കറിവശിഷ്ടങ്ങൾ, തടി എന്നിവയുടെ പാത്രങ്ങളും ഉപയോഗിക്കാം. എന്തായാലും വെളിച്ചം കടത്തി വിടാത്ത പാത്രങ്ങളാ വണം എന്നത് പ്രധാന്യം അർഹിക്കുന്നു. പോഷകലായനിയിൽ പായൽ വളർച്ച തടയാനാണിത്. സുതാര്യമായ പാത്രങ്ങളുടെ പുറത്ത് അലുമിനിയം ഫോയിൽ, കറുത്ത പ്ലാസ്റ്റിക് എന്നിങ്ങനെ പ്രകാശം കടത്തിവിടാത്ത

സസ്യവളർച്ചയുടെ വിവിധഘട്ടങ്ങളിൽ വ്യത്യസ്തഘടനയുള്ള പോഷകലായനികളാണുപയോഗിക്കുക. എന്നാൽ വ്യത്യസ്ത ഇനങ്ങൾക്ക് ഒരേ ലായനി തന്നെ മതിയാകും. ഇങ്ങനെ ഒരിക്കൽ കൃഷിക്കുപയോഗിച്ച പോഷകലായനി വീണ്ടും ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്നു. ഇത് ഹൈഡ്രോപോണിക്സിന്റെ ഒരു പ്രധാന നേട്ടമാണ്. പോഷകങ്ങളും ജലവും തെല്ലും നഷ്ടമാകാതെ, മലിനമാക്കാതെയുള്ള കൃഷി എന്ന അധികമേന്മ സമ്മതിച്ചേ തീരൂ

ആവരണങ്ങൾ ഒട്ടിച്ചും എടുക്കാം. പോഷകലായനിക്കുമീതെ സൂഷിരങ്ങളുള്ള പ്ലാസ്റ്റിക് ഷീറ്റ് തെർമോകോളോ ഇടശേഷം സൂഷിരങ്ങളിൽ ചെടികളെ ഉറപ്പിച്ചു നിർത്തുന്ന പതിവുവുണ്ട്. ഇവിടെ ചെടിയുടെ വേരുകൾ മാത്രം ലായനിയിൽ മുങ്ങിയിരിക്കും. പോഷകലായനിയുടെ അളവ് അത്രവേഗം വേരുകളുടെ തലത്തിൽനിന്ന് താഴേക്കു പോകാതിരിക്കാൻ ഈ രീതി സഹായിക്കും.

പോഷകലായനി

സസ്യവളർച്ചയ്ക്കു വേണ്ട പോഷകങ്ങൾ ലയിപ്പിച്ച ലായനിയാണ് ഹൈഡ്രോപോണിക്സിന്റെ കാതൽ. കാത്സ്യം, മഗ്നീഷ്യം, പൊട്ടാസ്യം എന്നിവയ്ക്കുപുറമെ നൈട്രേറ്റ്, സൾഫേറ്റ്, ഡൈ ഹൈഡ്രജൻ ഫോസ്ഫേറ്റ് എന്നീ പ്രധാന പോഷകങ്ങളും ഇതിലുണ്ടാവും. പൊട്ടാസ്യം നൈട്രേറ്റ്, കാത്സ്യം നൈട്രേറ്റ്, പൊട്ടാസ്യം ഫോസ്ഫേറ്റ്, മഗ്നീഷ്യം സൾഫേറ്റ് എന്നീ സ്ഥൂലമൂലകങ്ങളും ഇതിൽ ഉപയോഗിക്കുന്നു. കൂടാതെ ഇരുമ്പ്, മാംഗനീസ്, ചെമ്പ്, നാകം, ബോറോൺ, ക്ലോറിൻ, നിക്കൽ തുടങ്ങിയ സൂക്ഷ്മമൂലകങ്ങൾ വേറെയും.

സിംപ്ലിഫൈഡ് ഹൈഡ്രോപോണിക്സ്

മണ്ണില്ലാക്കൃഷി വാണിജ്യാടിസ്ഥാനത്തിൽ ചെയ്യണമെങ്കിൽ അതിന് വൻമുതൽമുടക്കു വേണം. സാധാരണക്കാർക്ക് അത്രവേഗം പ്രാപ്യവുമല്ല അത്. ഇതിനു ബദലായാണ് സാധാരണക്കാർക്ക് വളപ്പുകളിൽ ചെയ്യാവുന്ന വിധം ഹൈഡ്രോപോണിക്സ് ലളിതവൽക്കരിച്ച് സിംപ്ലിഫൈഡ് ഹൈഡ്രോപോണിക്സ് എന്ന പ്രക്രിയയ്ക്ക് ജന്മം നൽകിയത്. പഴങ്ങളും പച്ചക്കറികളും മറ്റും മണ്ണില്ലാക്കൃഷിയുടെ തത്വങ്ങൾ പാലിച്ച് ചെലവുകുറഞ്ഞ രീതിയിൽ വളർത്തി ഗ്രാമീണർക്കുകൂടി അനുവർത്തിക്കാൻ ഉദ്ദേശിച്ചുള്ളതാണിത്. 'പേറ് ഭരോ' (Pet Bharo) എന്നാണ് ഈ പദ്ധതിയുടെ പേര്. 2009-ലാണ് ഇതിന് ഇന്ത്യയിൽ തുടക്കമിട്ടത്. ആസ്ട്രേലിയയിലെ ഓപ്പറ്റിംഗ് ഇന്റർവീവ് എന്ന സ്ഥാപനത്തിന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ബാംഗ്ലൂരിലെ കമ്മനഹള്ളിയിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന 'ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് സിംപ്ലിഫൈഡ് ഹൈഡ്രോപോണിക്സ്' ആണ് പേറ് ഭരോ പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നത്. ഇവരുടെ ഒരു ഏജൻസി 'കേരള ഫ്രാഞ്ചൈസി ഓഫ് ദി ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് സിംപ്ലിഫൈഡ് ഹൈഡ്രോപോണിക്സ്' എന്ന പേരിൽ കോഴിക്കോട്ടുണ്ട്. ■

ബാംഗ്ലൂർ ഏജൻസിയുടെ വിലാസം:

പേറ് ഭരോ പ്രോജക്ട്
ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് സിംപ്ലിഫൈഡ്
ഹൈഡ്രോപോണിക്സ്
1323, ഫസ്റ്റ് ഫ്ളോർ, ഫോർത്ത് കോസ്റ്റ്
രാമയ്യ ലേ ഔട്ട്, കമ്മനഹള്ളി
ബാംഗ്ലൂർ-560 084, കർണാടക
ഫോൺ-080-6531-5777094806-14645



■ സയൻസൺ പുനശ്ശേരി

ഒരു ഭാഷ വികസിക്കുന്നത് അത് സംസാരിക്കുന്നവരുടെ എണ്ണമേറ്റുവന്നുവെന്ന്. എന്നാൽ ഭാഷയുടെ മികവേറുന്നത് ആഴത്തിലുള്ള ചരിത്രപഠനം സാധ്യമാവുമ്പോഴാണ്. ഭാഷയുടെ ഇന്നലെകൾ തേടിയുള്ള യാത്രക്കിടയിലെ നൂറുക്കൂട്ടങ്ങളെ ഭാഷയെ കൂടുതൽ കൂടുതൽ തിളക്കമുള്ളതാക്കും. ഏതൊരു ഭാഷയും ഉപയോഗത്തിൽ തേങ്ങി വികൃതമാക്കപ്പെട്ടേക്കാം. നാട്ടുവർത്തമാനം എന്ന നിലയിലേക്ക് ഇതിനെ ചുരുക്കിക്കാണാമെങ്കിലും ഭാഷയുടെ ഘടനയിൽ ഇവ ചില സ്വാധീനം ചെലുത്തുന്നുണ്ട്. 'ആറ് മലയാളിക്ക് നൂറ് മലയാളം' എന്ന ചൊല്ലിന് അടിസ്ഥാനമാവുന്നതും ഇതാണ്. ഇത്തരം സാഹചര്യങ്ങളെ മറികടക്കാനുള്ള ഉപാധിയാണ് ഭാഷാപഠനം.

ഈ ലക്ഷ്യം മുൻനിർത്തിയാണ് ഭാഷാടിസ്ഥാനത്തിലുള്ള കേരള രൂപീകരണഘട്ടത്തിൽ വിദ്യാഭ്യാസപരമായി ഏറെ പിന്നാക്കാവസ്ഥയിലായിരുന്ന മലബാറിൽ കോഴിക്കോട് കേന്ദ്രമായി ഒരു സർവകലാശാല സ്ഥാപിക്കപ്പെടുന്നത്. 1968 ൽ വിദ്യാഭ്യാസമന്ത്രിയായിരുന്ന സി.എച്ച്.മഹമ്മദ് കോയയുടെ ശക്തമായ ഇടപെടലിനെതുടർന്നാണ് തേങ്ങിപ്പാലത്ത് ഈ സർവകലാശാല സ്ഥാപിതമാവുന്നത്. സ്ഥിതിചെയ്യുന്നത് മലപ്പുറം ജില്ലയിലാണെങ്കിലും അറിയപ്പെടുന്നത് കാലിക്കറ്റ് യൂണിവേഴ്സിറ്റി എന്നാണ്.

മലയാള ഭാഷയുടെ നവീകരണവും ശുദ്ധീകരണവും ലക്ഷ്യമിട്ട് ഒരു മലയാള വിഭാഗം ഇവിടെ ആരംഭിക്കുന്നത് 1971 ആഗസ്റ്റ് മാസത്തിലാണ്. മലയാള

ബിരുദാനന്തര ബിരുദവുമായി ബന്ധപ്പെട്ടുള്ള നിരവധി അക്കാദമിക ചോദ്യങ്ങൾ മലയാള വിഭാഗം ആരംഭിച്ചതോടെ സജീവമായി. ബിരുദാനന്തര ബിരുദം പഠിക്കാനെത്തുന്നവരെ എന്ത് പഠിപ്പിക്കണം. അവരുടെ പാഠ്യഭാഗത്ത് എന്തെല്ലാം ഉൾപ്പെടുത്തണം എന്നീ ചോദ്യങ്ങൾ ഉയർന്നുവന്നു.

പ്രാചീനമായ കൃതികളിലും എഴുത്തോലുകളിലുമായി സമ്പന്ന തറവാടുകളിലെ മേൽതട്ടുപുരകളിൽ ഉറങ്ങിക്കിടന്നിരുന്ന വിജ്ഞാന ശകലങ്ങൾ പെറുക്കിയെടുത്ത് ചേർത്തുവെക്കുക എന്ന ശ്രമകരമായ ജോലിയായിരുന്നു സർവകലാശാലയുടെ മലയാള വിഭാഗത്തിലെ ആദ്യ പഥികർക്കുണ്ടായിരുന്നത്. ഡോ. സുകുമാർ അഴീക്കോട്, ചിത്തനാത്ത് അച്യുതനൂണ്ണി, ഡോ.കെ.എൻ.എഴുത്തച്ഛൻ, ഡോ. വെങ്കിട സുബ്രഹ്മണ്യ അയ്യർ എന്നിവരെല്ലാം നിസ്തുലമായ പങ്കാണ് ഈ ഘട്ടത്തിൽ വഹിച്ചത്. സർവകലാശാല വളപ്പിൽ പാഴ്ച്ചെടികൾ നടുവളർത്തലല്ല തലമുറകളിലേക്ക് തണലും ഫലവും സമ്മാനിക്കുന്ന കല്പവൃക്ഷങ്ങൾ കൃഷി ചെയ്യുകയാണ് ഈ മഹാപ്രതിഭകൾ ചെയ്തത്.

അധ്യാപകനായ ചാത്തനാത്ത് അച്യുതനൂണ്ണിയാണ് മലയാളം ഡിപ്പാർട്ട്മെന്റിലെ ജീവനക്കാരനായി ആദ്യം തേങ്ങിപ്പാലത്തെത്തുന്നത്. എന്നാൽ തേങ്ങിപ്പാലത്ത് അന്ന് യൂണിവേഴ്സിറ്റിക്ക് മൂന്ന് കെട്ടിടങ്ങൾ മാത്രമാണുണ്ടായിരുന്നത്. പക്ഷെ അതിലൊന്നും മലയാള വിഭാഗത്തിന് ഇടമുണ്ടായിരുന്നില്ല. അച്യുതനൂ



ഭാഷയെ അണിയിച്ചൊരുക്കിയ 40 വർഷങ്ങൾ

മലബാറിന്റെ ഭാഷാപരവും വിദ്യാഭ്യാസപരവുമായ പിന്നാക്കാവസ്ഥ പരിഹരിക്കപ്പെടുന്നതിന് 40 വർഷങ്ങൾക്കുമുമ്പ് സ്ഥാപിക്കപ്പെട്ട കോഴിക്കോട് സർവകലാശാല അറിവിന്റെ വഴികളിൽ വെളിച്ചം പരത്തുന്ന പ്രകാശഗോപുരമായി നിലനില്ക്കുന്നു

ണ്ണി മാഷിന് അനുവദിച്ചു കിട്ടിയ അധ്യാപക ഹോസ്റ്റലിലെ മുറിയിലാണ് സർവകലാശാലയിലെ മലയാള വിഭാഗം തുടങ്ങുന്നത്. പിന്നീട് ഇ.കാർട്ടേഴ്സ് ഡിപ്പാർട്ട് മെന്റിന് ലഭിച്ചു. ഇവിടെ അല്പം കൂടി സൗകര്യം ഉണ്ടായിരുന്നു.

അന്നത്തെ വൈസ് ചാൻസലറായിരുന്ന എം.എ.ഗനിയുടെ നിർദ്ദേശത്തെ തുടർന്ന് അടിസ്ഥാന സൗകര്യങ്ങളൊരുങ്ങുന്നതിനുമുമ്പ് ക്ലാസ് തുടങ്ങേണ്ടിവന്നു.

ഇ. ടൈപ്പ് ക്യാട്ടേഴ്സ് കെട്ടിടത്തിന്റെ പിൻഭാഗത്തെ ചെറിയ മുറ്റത്ത് പന്തലിട്ടാണ് ആദ്യം ക്ലാസ് തുടങ്ങിയത്. ഓലപ്പന്തലി നിടയിലൂടെ അരിച്ചെത്തുന്ന വെളിച്ചം തട്ടി രമണിയുടെയും സുമംഗലയുടെയും മെല്ലാം മുഖം ചുവന്ന് തുടുകൊണ്ടായിരുന്നു. 15 വിദ്യാർത്ഥികളാണ് ആദ്യ ബാച്ചിലുണ്ടായിരുന്നത്.

സുകുമാർ അഴീക്കോട്, ചിത്തനാത്ത് അച്യുതനുണ്ണി പൂർണ്ണസമയ ഗവേഷകനായ കെ.കെ.കരുണാകരൻ, അന്ധ്യാപകരായ ഉണ്ണിക്കൃഷ്ണൻ, കമലം, ബാലകൃഷ്ണൻ എന്നിവരായിരുന്നു ജീവനക്കാർ. 1971 ആഗസ്റ്റ് 31 നാണ് അഴീക്കോട് മലയാള വിഭാഗം തലവനായി ചുമതലയേൽക്കുന്നത്. അധ്യാപകനായ അച്യുതനുണ്ണിയും അഴീക്കോടുമാണ് വിഷയങ്ങൾ പഠിപ്പിച്ചിരുന്നത്. രാവിലെ 10 മുതൽ വൈകിട്ട് നാല് വരെ ആയിരുന്നു ക്ലാസുകൾ. വിദഗ്ധർ പങ്കെടുക്കുന്ന സെമിനാറുകൾ പഠന പ്രവർത്തനത്തിന്റെ ഭാഗമായി നടത്താറുണ്ടായിരുന്നു. ഗുരുമുഖത്തുനിന്നു വീഴുന്ന ഓരോ അക്ഷരനൂറുങ്ങളും നഷ്ടപ്പെടാതെയാണ് അക്കാലത്തെ വിദ്യാർത്ഥികൾ കൈകലാക്കിയത്. 1917 സെപ്റ്റംബർ 13-ന് എം.എയ്ക്ക് ചേർന്ന സുഗുണനാണ് യൂണിവേഴ്സിറ്റിയിലെ ആദ്യ മലയാള ബിരുദാനന്തര ബിരുദ വിദ്യാർത്ഥി.

നിരവധി പ്രശസ്തരായ അധ്യാപകരുടെ ഇടപെടൽ കൊണ്ട് സജീവമായിരുന്നു യൂണിവേഴ്സിറ്റിയുടെ മലയാള വിഭാഗം, എല്ലാക്കാലത്തും. 1971 മുതൽ 74 വരെ അഴീക്കോടായിരുന്നു വിഭാഗത്തിന്റെ തലവൻ. 1986 മുതൽ 1992 വരെ ചിത്തനാത്ത് അച്യുതനുണ്ണിയായിരുന്നു മേധാവി. 1978 മുതൽ 1986 വരെ വീണ്ടും അഴീ



സി.എച്ച് മുഹമ്മദ്കോയ ലൈബ്രറി



സി.എച്ച് മുഹമ്മദ്കോയ

ത്തച്ഛൻ, ഡോ. എസ്.വെങ്കിട സുബ്രഹ്മണ്യ അയ്യർ, ഡോ. എം.ലീലാവതി, ഒ.എൻ.വി. കുറുപ്പ് എന്നിവർ ജോലി ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. എം.സി.മോഹൻദാസ് (എ.എ.എസ്), കെ.ഇ.എൻ.കുഞ്ഞഹമ്മദ്, ഡോ. ആസാദ്, സി.ജെ.ജോർജ്ജ്, കെ.എസ്.ഹരിഹരൻ, കഥാകാരി കെ.എം.റായ, അനിൽ വള്ളത്തോൾ, ആർ.വി.എം.ദിവാകരൻ എന്നിവർ ഇവിടുത്തെ പൂർവ്വിക വിദ്യാർത്ഥികളിൽ ചിലരാണ്.



ഡോ. സുകുമാർ അഴീക്കോട്

കോട് നേതൃത്വം നൽകി. 1992 മുതൽ 94 വരെ എം.എം.പുരുഷോത്തമനും, തുടർന്ന് ടി.ബി.വേണുഗോപാലപണിക്കർ, എൻ.ഗോപിനാഥൻ നായർ, എം.എം.പുരുഷോത്തമൻ, പി.എം.വിജയപ്പൻ എന്നിവരും വകുപ്പ് മേധാവികളായി. എം.എൻ.കാരശേരി ആണ് ഇപ്പോൾ വകുപ്പ് നിയന്ത്രിക്കുന്നത്.

വിസിറ്റിങ് പ്രൊഫസർമാരായി ഡോ.എ.അയ്യപ്പൻ, ഡോ. കെ.എൻ.എഴുത്തച്ഛൻ, ഡോ. എസ്.വെങ്കിട സുബ്രഹ്മണ്യ അയ്യർ, ഡോ. എം.ലീലാവതി, ഒ.എൻ.വി. കുറുപ്പ് എന്നിവർ ജോലി ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. എം.സി.മോഹൻദാസ് (എ.എ.എസ്), കെ.ഇ.എൻ.കുഞ്ഞഹമ്മദ്, ഡോ. ആസാദ്, സി.ജെ.ജോർജ്ജ്, കെ.എസ്.ഹരിഹരൻ, കഥാകാരി കെ.എം.റായ, അനിൽ വള്ളത്തോൾ, ആർ.വി.എം.ദിവാകരൻ എന്നിവർ ഇവിടുത്തെ പൂർവ്വിക വിദ്യാർത്ഥികളിൽ ചിലരാണ്.

ജീവിതത്തിൽ സത്യസന്ധത പാലിക്കുക എന്ന അടിസ്ഥാനം മുതൽ മലയാളത്തിന്റെ ഉൽപ്പത്തി വരെ അറിയാനുള്ള സൗകര്യങ്ങൾ ഇന്ന് മലയാള വിഭാഗത്തിൽ ഉണ്ട്. നിരന്തരമായ പ്രവർത്തനങ്ങളിലൂടെ ആർജ്ജിച്ചെടുത്തതാണിതൊക്കെയും. ക്ലാസ് മുറിയിൽ അടച്ചിട്ട പഠനത്തിനപ്പുറത്തേക്ക് ജീവിതത്തോടൊട്ടി നിൽക്കുന്ന ഭാഷയെ തേടിയുള്ള ഒരു യാത്രയായാണ് ഇവിടുത്തെ വിദ്യാർത്ഥികൾ പഠനത്തെ കാണുന്നത്.

കുന്നതിൽ മലയാള വിഭാഗം മാതൃകാപരമായ പങ്കാണ് വഹിച്ചത്. ഡോ. എം.എം.പുരുഷോത്തമൻ, കെ.കെ.കരുണാകരൻ എന്നിവർ ഉജ്വലമായ സംഭാവനതന്നെ നൽകിയിട്ടുണ്ട്. മലയാള വിഭാഗത്തിൽ താളിയോല ഗ്രന്ഥപ്പുര യാഥാർത്ഥ്യമാക്കാൻ വടക്കെ മലബാറിലെ ഇല്ലങ്ങളും ക്ഷേത്രങ്ങളും നിരവധി തവണ അധികൃതർക്ക് സന്ദർശിക്കേണ്ടിവന്നിട്ടുണ്ട്. താളിയോല ഗ്രന്ഥങ്ങൾ ശേഖരിക്കുന്നതിൽ ഭാഷാ ഗവേഷകനും മലയാള വിഭാഗം അധ്യാപകനുമായ കെ.കെ.കരുണാകരൻ കാണിച്ച താല്പര്യം എടുത്തു പറയേണ്ടത് തന്നെയാണ്. മലയാളവിഭാഗത്തിന് ശേഖരിക്കാൻ കഴിഞ്ഞതിന്റെ ഇരട്ടിയെലധികം താളിയോലകൾ ചിതലരിച്ചുപോയിട്ടുണ്ട്.

യൂണിവേഴ്സിറ്റി മലയാള വിഭാഗം ഭാഷയ്ക്ക് നല്കിയ വിസ്മരിക്കാനാവാത്ത രണ്ട് സംഭാവനകളാണ് മഹാഭാരതം കിളിപ്പാട്ടും മാപ്പിള രാമായണവും. പി.എം.വിജയനാണ് മഹാഭാരതം കിളിപ്പാട്ടിനെ സംബന്ധിച്ച് ഗവേഷണം നടത്തി പ്രസിദ്ധീകരിച്ചത്. 22 താളിയോല ഗ്രന്ഥങ്ങളാണിതിന് പഠനവിയേയമാക്കിയത്. 13 വർഷം കൊണ്ടാണ് കിളിപ്പാട്ട് പൂസ്തകരൂപത്തിലാക്കിയത്.

രാമരാവണകഥകൾ മാപ്പിളപ്പാട്ടുരീതിയിൽ പാടിവരുന്ന സമ്പ്രദായമാണ് മാപ്പിള രാമായണം. കാഥികനും എഴുത്തുകാരനുമായ വടകര കുട്ടോത്ത് ടി.എച്ച്.കുഞ്ഞിരാമൻ നമ്പ്യാരാണ് മാപ്പിള രാമായണത്തിന്റെ പ്രചാരകൻ. ഇത് എഴുതിയത് ആരാണെന്ന് കൃത്യമായി അറിയില്ല. എം.എൻ.കാരശ്ശേരിയാണ് പഠനത്തിനിടയിൽ മാപ്പിള രാമായണം തിരിച്ചറിയുകയും ഇത് പകർത്തി എഴുതി പൂസ്തകരൂപത്തിലാക്കുകയും ചെയ്തത്. മലയാള വിഭാഗത്തിന്റെ നാൽപ്പതാം വാർഷികം വിപുലമായ പരിപാടികളോടെ ഒരു വർഷം നീണ്ടുനിൽക്കുംവിധം ആഘോഷിക്കാനാണ് യൂണിവേഴ്സിറ്റി അധികൃതരുടെ തീരുമാനം. ഭാഷയുടെ വികാസവഴികളിൽ വെളിച്ചം പരത്തുന്ന ചിരാതുകൾക്ക് ഊർജം പകരുന്ന സംഭരണശാലയായി ഈ മരത്തണലുകൾ മാറിക്കഴിഞ്ഞു. പഴയകാല അധ്യാപകർ പാകിയ വിത്തുകളിൽ ഒന്നും മുളപൊട്ടാതിരുന്നിട്ടില്ല. ■

ചിറ്റാറിൻ്റെ തീരത്തെ സസ്യാരാമം

മനുഷ്യൻ്റെ ഭാവനയ്ക്കും അവൻ കണ്ടെത്തിയ മാർഗങ്ങൾക്കും അപ്പുറമാണ് പ്രകൃതിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ എന്ന് മനസ്സിലാക്കാൻ ഒരു പാഠശാല. അറിഞ്ഞുകൊണ്ട് നാം കാണാമറയത്തേക്ക് വലിച്ചെറിഞ്ഞ സൗഭാഗ്യങ്ങൾ നമ്മുടെ മുന്നിലെത്തുന്ന അനുഭവം- ചിറ്റാറിൻ്റെ തീരത്തെ ശാസ്ത്രീയ സസ്യസംരക്ഷണ മേഖലയായ ബൊട്ടാണിക്കൽ ഗാർഡൻ പകർന്നുതരുന്ന അനുഭൂതികളിലേക്ക്

രാമായണാദികാവ്യങ്ങളിലും കാളിദാസകൃതികളിലും വൃക്ഷങ്ങൾ കഥാപാത്രങ്ങളാവുന്നു. ഷേക്സ്പിയർ നാടകങ്ങളിലെ വൃക്ഷങ്ങളും സസ്യജാതികളും പകർന്നു നൽകിയ സുഗന്ധവും മനോഹാരിതയും വിക്ടോറിയൻകാലം മുതൽ ഇന്നോളം മങ്ങാതെ നില്ക്കുകയാണ്. മുൻ നമ്മുടെ വാസസ്ഥലങ്ങളിൽ മരങ്ങൾ കൂടിച്ചുടിനിന്നിരുന്നു. വീട്ടുമുറ്റങ്ങൾപോലും പച്ചയായിരുന്നു. കിണറുകൾ എത്രകോരിയായും വറ്റാത്തവണ്ണം ജലസമൃദ്ധമായിരുന്നു. പിന്നീട് കാലപ്രവാഹത്തിൽ കാര്യങ്ങൾ കീഴ്മേൽ മറിഞ്ഞു. ഇവിടെയാണ് വൃക്ഷ, സസ്യങ്ങളുടെ സംരക്ഷണവും ഉപയോഗങ്ങളും പ്രസക്തമാവുന്നത്. നൂറ്റാണ്ടുകൾമുമ്പേ മനുഷ്യലോകത്ത് ആവിർഭവിച്ചതാണ് ശാസ്ത്രീയ സസ്യസംരക്ഷണ പ്രവർത്തനങ്ങൾ. എന്നാൽ ഇന്നും അവതുലോം വിരളമായി മാത്രമേ നടപ്പാകുന്നുള്ളൂ.

ലോകത്ത് മനുഷ്യർ പരിപാലിക്കുന്ന വിപുലമായ ആയിരത്തിയഞ്ഞൂറിലേറെ (1500 ലേറെ) സസ്യാരാമങ്ങളാണുള്ളത്. സസ്യകുലത്തെക്കുറിച്ച് ജനങ്ങളിൽ

അവബോധം വളർത്തുക, സസ്യങ്ങളെ സംരക്ഷിയ്ക്കാൻ പഠിപ്പിയ്ക്കുക, അവയുടെ പരിചരണവും ഉപയോഗപ്പെടുത്തലും ജീവിതനിഷ്ഠയാക്കുക എന്നിവയാണ് ഇത്തരം ഉദ്യാനങ്ങളുടെ പരമമായ ലക്ഷ്യം.

തിരുവനന്തപുരം നഗരത്തിന് 40 കി.മീറ്റർ വടക്കു കിഴക്കായി പാലോട് എന്നഗ്രാമം. ഇവിടെ പശ്ചിമഘട്ടത്തിൻ്റെ മടിയിൽ തിരുവനന്തപുരം-ചെങ്കോട്ട റോഡിന് ഓരോ ചേർന്ന് സുന്ദരമായ പ്രകൃതിദത്ത വനത്തിലാണ് ട്രോപ്പിക്കൽ ബൊട്ടാണിക്കൽ ഗാർഡൻ ആന്റ് റിസർച്ച് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട്. മലനിരകൾക്ക് വെള്ളിയരഞ്ഞാൺ ചാർത്തി ഒഴുകുന്ന ചിറ്റാറിൻ്റെ കരയിൽ കാറ്റിൻ്റെ കൈകളിലേൽപ്പിച്ച സുഗന്ധച്ചെപ്പ് പോലെയുള്ള ഈ ആരണ്യഭൂമി പ്രകൃതിസ്നേഹികളായ സഞ്ചാരികളുടെയും സസ്യഗവേഷകരുടെയും മനസ്സും ശരീരവും കുളിർപ്പിയ്ക്കുന്നു.

നിരവധി സസ്യശാസ്ത്രകാരന്മാർക്ക് ജന്മമേകിയ സ്ഥലമാണ് ബൊട്ടാണിക് ഗാർഡൻ. ശാസ്ത്രീയമായി ചിട്ടയോടെ സംരക്ഷിക്കുന്ന തോട്ടവും സസ്യശാസ്ത്ര



ത്തിന്റെ വിവിധ മേഖലകളിൽ ഗവേഷണം നടത്തുന്ന പരീക്ഷണശാലയുമാണ് ഈ സ്ഥാപനത്തിന്റെ രണ്ടു പ്രധാന വിഭാഗങ്ങൾ. ചെടികളുടെ ഔഷധമൂല്യത്തെക്കുറിച്ച് അറിവുപകരുന്നതോടൊപ്പം ചെടികളുടെയും സൂക്ഷ്മജീവികളുടെയും വിസ്മയകരമായ പാഠസ്പത്യത്തിന്റെ ചേതോഹര ചിത്രം കാട്ടിത്തരുകയും കൂടി ചെയ്യുന്നു ഈ ഹരിതവനം.

ഏകദേശം അരനൂറ്റാണ്ട് മുമ്പുവരെ കേരളീയരുടെ ആരോഗ്യപരിപാലനത്തിന് മാറ്റിനിർത്താനാവത്തതായിരുന്നു അങ്ങാടിപച്ചമരുന്നുകൾ. പലതും തൊടിയിൽനിന്ന് പഠിച്ചെടുത്ത് വീട്ടിൽ തന്നെ പാകപ്പെടുത്തി ഉപയോഗിച്ചിരുന്നു. എല്ലാം പാടേ മരന്ന് വിവേചനചിന്തയില്ലാതെ പുതിയരീതി പിന്തുടരുകയാണിന്ന് നമ്മൾ.

പാശ്ചാത്യർ ഇംഗ്ലീഷ് മരുന്നുകളുടെ ദുഷ്ടങ്ങൾ തിരിച്ചറിഞ്ഞ് പ്രകൃതിജന്യങ്ങളായ മരുന്നുകളുടെ പ്രാധാന്യം എടുത്തുപറഞ്ഞപ്പോഴാണ് നമ്മളും അവയുടെ മഹത്വം മനസ്സിലാക്കുന്നത്.

സോമലതയും സർവസുഗന്ധിയും കരിനൊച്ചിയും കുറ്റാർവാഴയും, വിരലൊന്നു തൊട്ടുതിരുമ്മിയാൽ നാസാരസ്രങ്ങളെ സുഗന്ധത്താൽ കീഴടക്കുന്ന ഒറ്റമൂലികളും എല്ലാം അടുത്തറിഞ്ഞ് ചിറ്റാറിന്റെ കുളിരുകോരുന്ന കാറ്റേറ്റ് നടന്നെത്തുമ്പോൾ നമ്മെ വരവേൽക്കുന്നത് കൊട്ടിയമ്പലവും നാലുകെട്ടും കൽവിളക്കും. പതിറ്റാണ്ടുകൾക്കുമുമ്പ് നാം പെരുമാറിയിരുന്ന നാടൻവീട്ടുവളപ്പ്. ഇരുമ്പൂർ വർഷം മുൻ ഔഷധ സസ്യങ്ങളെക്കുറിച്ച് ആധികാരികമായ അറിവ് നമുക്കുപകർന്നുതന്ന നാട്ടുവൈദ്യൻ ഇട്ടി അച്യുതന്റെ ഓർമ്മയ്ക്കായി നിർമ്മിച്ച നാടൻവീട്. കോലായിൽ രോഗിയുടെ നാഡി പരിശോധിച്ച് രോഗനിർണ്ണയം നടത്തുന്ന വൈദ്യരുടെ മൺപ്രതിമ. മുറ്റത്തൊരു കോണിൽ ഉരമരുന്നായ ഇടംപിരി വലംപിരിയും കുറ്റിയറ്റുപോകുന്ന അമൂല്യമായ മരമഞ്ഞളും. തനിമയോടെ കാത്തുപോരുന്ന വീടിന്റെ ചുറ്റിലുമുള്ള മൺമതിലുകളിൽ ആലേഖനം ചെയ്തിരിക്കുന്നത് ജ്യോദത്തിലെ ഔഷധിസൂക്തങ്ങൾ.

പറമ്പിൽ, ചിറ്റാറിൽ നിന്ന് ചാലായി ഒഴുകി രൂപം കൊണ്ട ജലാശയം. അതിന്റെ കരയിൽ വയൽച്ചുഞ്ചിയും മറ്റ് മരുന്നുചെടികളും; തെളിനീരിൽ തെന്നിക്കളിയ്ക്കുന്ന മാനത്തുകണ്ണികളും കുഞ്ഞൻ തവളകളും. ഈ ശാദ്ധലഭ്യമിയിൽ തെല്ലിടനില്ക്കുമ്പോൾ കഴിഞ്ഞകാലത്തെ കേരളീയ ഗ്രാമീണതയിൽ മനസ്സ് വ്യാഷംഗ്യമാകുന്നു.

എഴുന്നൂറ്റി നാല്പത്തിരണ്ട് (742) സസ്യഇനങ്ങളെ പ്രതിപാദിക്കുന്ന കേരള



ത്തിലെ ആദ്യത്തെ സസ്യശാസ്ത്രഗ്രന്ഥമായ ഹോർത്തൂസ് മലബാറിക്കസ് ലോകത്തിന് സമ്മാനിച്ച പാരമ്പര്യവൈദ്യത്തിന്റെ സ്മാരകമന്ദിരം തനതുരീതിയിൽ തന്നെ സംരക്ഷിയ്ക്കാൻ ബദ്ധശ്രദ്ധയാണ് ബന്ധപ്പെട്ടവർ എന്ന് സന്തോഷമേകുന്നു.

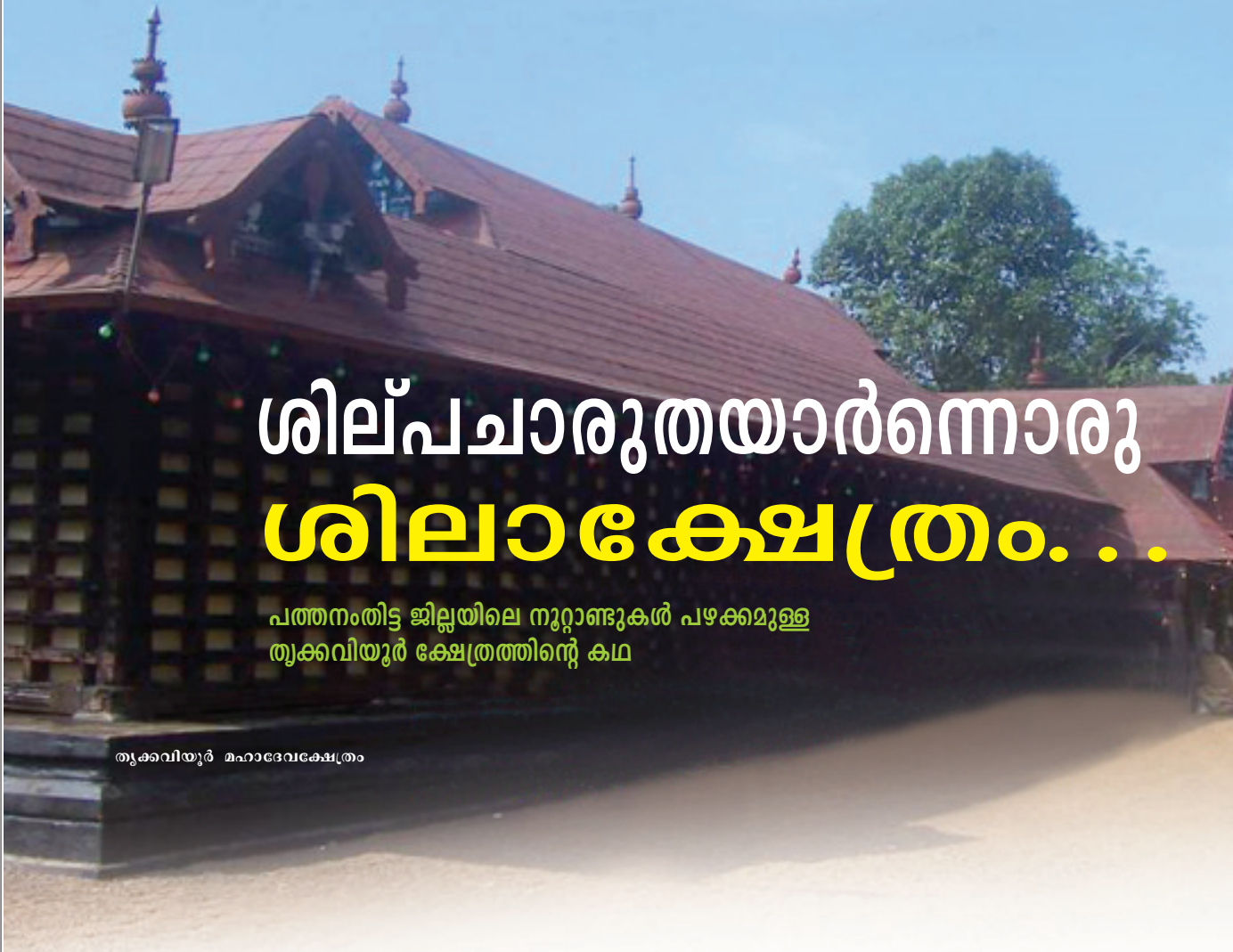
ചെടികൾ പൂഷ്പിക്കാനും ഫലങ്ങളുണ്ടാക്കാനും പ്രകൃതി വേദിയൊരുക്കുന്നു. മനുഷ്യൻ കണ്ടെത്തിയ മാർഗങ്ങൾക്കും അവന്റെ ഭാവനയ്ക്കും അപ്പുറമാണ് പ്രകൃതിയുടെ പ്രവർത്തനങ്ങൾ. നാം ഉപയോഗശൂന്യമായി കരുതുന്ന പലമരങ്ങളും ചെടികളും മാറാ വ്യാധികൾക്കുവരെ ഔഷധം ഉൽപാദിപ്പിയ്ക്കുന്നു. കൈയെത്തുംദൂരത്ത് നിന്ന് അവയെ കാണാമറയത്തേയ്ക്ക് ഉപേക്ഷിയ്ക്കുമ്പോൾ തലമുറകൾക്ക് വീണ്ടുവിചാരം ഉണ്ടാവുകതന്നെ വേണം. ജീവന്റെ ആ പാഠം പകർന്നുതരുന്ന പാഠശാലയാണ് ഈ ഉദ്യാനം.

മനുഷ്യന്റെ വിവേചനമില്ലായ്മമൂലം പ്രകൃതിയിൽനിന്ന് അപ്രത്യക്ഷമാകുന്ന സസ്യസമ്പത്ത് എത്രയോ കൂടുതലാണ്. ആരോഗ്യപൂർണ്ണമായ ജീവിതം നയിക്കാനായി പൂർവികർ നമുക്കുപകർന്നുതന്ന നാട്ടറിവുകൾ ഈ ഇലച്ചാർത്തുകളിലാണ് എഴുതപ്പെട്ടിരിക്കുന്നത് എന്ന് നാമോർക്കുക. പാവനമായ ഈ അറിവിന്റെ വെളിച്ചത്തിൽ സസ്യങ്ങളുടെ പരിരക്ഷണത്തിലൂന്നിയ ഗവേഷണങ്ങളാണ് മൂന്നൂറ് ഏക്കറിൽ പടർന്നുകിടക്കുന്ന പാലോട് ട്രോപ്പിക്കൽ ബൊട്ടാണിക്കൽ ഗാർഡനിൽ നടക്കുന്നത്.

ആരോഗ്യ സംരക്ഷണത്തിലും അന്തരീക്ഷസംതുലനത്തിലും സർവോപരി, ആശോളതാപനത്തിന്റെ തീക്ഷ്ണതകുറയ്ക്കുന്നതിലും ഈ സസ്യാരാമം വഹിയ്ക്കുന്നപങ്ക് വലുതാണ്. ഈ പ്രകൃതിപാലനസംസ്കാരത്തെ നമുക്ക് വരുതലമുറകൾക്ക് കൈമാറാം. ■



ടി.ബി.ജി.ആർ.എ മന്ദിരം



ശില്പചാരുതയാർന്നൊരു ശിലാക്ഷേത്രം...

പത്തനംതിട്ട ജില്ലയിലെ നൂറ്റാണ്ടുകൾ പഴക്കമുള്ള തൃക്കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തിന്റെ കഥ

തൃക്കവിയൂർ മഹാദേവക്ഷേത്രം

വെട്ടി വത്തിന്റെ സ്വന്തം നാട്” എന്ന് വിശേഷിപ്പിക്കപ്പെട്ടുവരുന്ന കേരളത്തിന്റെ പതിനാലാമത് ജില്ലയാണ് പത്തനംതിട്ട. ഈ ജില്ലയ്ക്ക് എടുത്തുപറയാൻ ഒത്തിരി പ്രത്യേകതകളുണ്ട്. അതിൽ പ്രഥമവും പ്രധാനവുമായ പ്രത്യേകത ഇതൊരു തീർത്ഥാടക ജില്ലയാണ് എന്നതാണ്.

ശബരിമല ശ്രീധർമശാസ്താക്ഷേത്രം, നിലയ്ക്കൽ ശ്രീമഹാദേവക്ഷേത്രം, നിലയ്ക്കൽ പള്ളി, ചിരപുരാതനമായ മാരാമൻ കൺവൻഷൻ, മലയാലപ്പുഴ ദേവീക്ഷേത്രം, മഞ്ഞനിക്കര തീർത്ഥാടനകേന്ദ്രം, ചെറുകോൽപ്പുഴ കൺവൻഷൻ, ആറന്മുള ശ്രീപാർഥസാരഥിക്ഷേത്രം, അടൂർ ശ്രീപാർഥസാരഥിക്ഷേത്രം, ചെങ്ങന്നൂർ മഹാക്ഷേത്രം, തിരുവല്ലാ ശ്രീവല്ലഭ മഹാക്ഷേത്രം, തൃക്കവിയൂർ ക്ഷേത്രം, സ്ത്രീകളുടെ ശബരിമല ക്ഷേത്രമായി ഖ്യാതിനേടിയതും ‘നാരീപുജ*’ എന്ന വിശിഷ്ടപുജ നടത്തപ്പെടുന്നതുമായ ചക്കുളത്തുകാവ് ശ്രീഭഗവതിക്ഷേത്രം, നിരണം തൃക്കാപാലീശ്വര ക്ഷേത്രം, സെന്റ് തോമസ് സ്ഥാപിച്ചതെന്നു വിശ്വസിക്കപ്പെട്ടുപോരുന്ന നിരണം പള്ളി, പരുമലപ്പള്ളി, എടന്താ പള്ളി ഇങ്ങനെ എടുത്തുപറ

യാൻ യോജ്യമായ എത്രയോ തീർത്ഥാടന കേന്ദ്രങ്ങൾ, ദേവാലയങ്ങൾ....

കേരളത്തിലെ മറ്റുജില്ലകളെ അപേക്ഷിച്ച് ഹൈന്ദവ-ക്രൈസ്തവ-മുഹമ്മദീയ ദേവാലയങ്ങൾ ഏറെയുള്ളൊരു ജില്ലയാണ് പത്തനംതിട്ട. മതമെന്തിനും ഈ ജില്ല സുപ്രസിദ്ധമാണ്. എരുമേലി തന്നെ ഉത്തമദ്യഷ്ടാന്തം. അവിടെ മുഹമ്മദീയ-ഹൈന്ദവ ദേവാലയങ്ങൾ മുഖാമുഖം നോക്കി നിൽക്കുന്നു. മതമെന്തിന് ഈ ലോകത്തിലെ തന്നെ നല്ലൊരു മാതൃകയാണിവിടം. ഇവയിൽ നൂറ്റാണ്ടുകൾ പഴക്കമുള്ള തൃക്കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തെപ്പറ്റി ഇവിടെ പ്രതിപാദിക്കാം.

തൃക്കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തിന്റെ നിർമാണകാലഘട്ടം പത്താംനൂറ്റാണ്ടിലാണെന്ന് ക്ഷേത്രത്തിന്റെ അടിസ്ഥാനശിലയിൽ വട്ടെഴുത്തിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുണ്ടെന്ന് ബഹുഭാഷാ പണ്ഡിതനും പ്രശസ്തവിവർത്തകനും സാഹിത്യവിമർശകനും ഗ്രന്ഥകാരനും ഐതിഹ്യപുരാണകഥാപ്രവീണനുമായ കവിയൂർ ശിവരാമയ്യൻ അസന്ദിഗ്ധമായി പറയുന്നു.

തൃക്കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തിലെ പ്രധാനപ്രതിഷ്ഠ ശ്രീപരമേശ്വരന്റേതാണ്. ഉപദേവനാകട്ടെ ചിരഞ്ജീ



വിയും പവന തനയനുമായ ശ്രീഹനുമാൻ സാമിയും. വായുപുത്രനാകയാലാവണം, ക്ഷേത്രത്തിന്റെ വായുകോണിൽ ഹനുമാൻ സാമിയെ പ്രതിഷ്ഠിച്ചിരിക്കുന്നത്. വലം കൈയിൽ വജ്രായുധവും ഇടം കൈയിൽ ചുഡാമണിയുമായുള്ള പ്രതിഷ്ഠയാണിവിടെ ഹനുമാൻസാമിയുടേത്. രാമ-രാവണയുദ്ധത്തിൽ രാവണനെ നിഗ്രഹിച്ച് സീതാദേവിയെ വീണ്ടെടുത്ത ശ്രീരാമൻ, ഹനുമാനും മറ്റ് അനുചരന്മാരുമൊത്ത് അയോധ്യയിലേക്കു മടങ്ങുന്ന സമയം. അന്ന് കൊടും കാടായിരുന്നു ഇന്നത്തെ കവിയൂർ. ആ ഘോരാരണ്യത്തിൽ അഘോരമൂർത്തിയും തന്റെ ആരാധനാമൂർത്തിയുമായ ശിവഭഗവാന്റെ ഒരു ക്ഷേത്രം സംസ്ഥാപിക്കണമെന്നും പ്രതിഷ്ഠ നടത്തണമെന്നും ശ്രീരാമൻ ആഗ്രഹിക്കുകയും സരയുനദീതീരത്തുനിന്നും ശിവലിംഗരൂപത്തിലുള്ള ഒരു സാളഗ്രാമം എടുത്തുകൊണ്ടുവരുവാൻ ഹനുമാനോട് നിർദ്ദേശിക്കുകയും ചെയ്തു. ഹനുമാൻ സാളഗ്രാമവു

മായി വരാൻ വൈകുകകാരണം ശിവലിംഗപ്രതിഷ്ഠയ്ക്കായുള്ള ശുഭമുഹൂർത്തം കഴിഞ്ഞുപോകുമെന്നതിനാൽ മണ്ണുകൊണ്ട് ഒരു ശിവലിംഗം നിർമ്മിച്ച് മുഹൂർത്തം കഴിയുന്നതിനുമുമ്പ് ശ്രീരാമചന്ദ്രൻ ശിവലിംഗപ്രതിഷ്ഠ നടത്തിപ്പുജയും ആരാധനയും ആരംഭിച്ചു. ത്രേതായുഗത്തിൽ ശ്രീരാമചന്ദ്രനാണ് തൃക്കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തിൽ ശ്രീപരമേശ്വരപ്രതിഷ്ഠ നടത്തിയതെന്ന് ഹിന്ദുപുരാണപ്രവീണനും ഐതിഹ്യകാരനുമായ കവിയൂർ ശിവരാമയൂർ ഉദ്ഘോഷിക്കുന്നു.

തന്റെ സാമിയും സർവസവുമായ ശ്രീരാമൻ പ്രതിഷ്ഠനടത്തിയ ശിവലിംഗം പിഴുതുകളഞ്ഞ് സരയുതീരത്തുനിന്നും താൻ കൊണ്ടുവന്ന ശിവലിംഗം പ്രതിഷ്ഠ നടത്തിക്കാൻ പേർത്തും പേർത്തും ശ്രമിച്ച് സാധിക്കാതെ ദുഃഖിതനും ക്ഷുഭിതനുമായിത്തീർന്ന ഹനുമാൻ താൻകൊണ്ടുവന്ന ശിവലിംഗം അകലേക്ക് വലിച്ചെറിയുകയായിരുന്നു. അതുചെന്നുവീണത് കോട്ടൂർ എന്ന് ഇന്നറിയപ്പെടുന്ന മത്തിമലയിലായിരുന്നു.

അനേകം നൂറ്റാണ്ടുകൾ അതവിടെ കിടന്നു. കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തിന്റെ നിർമ്മാണത്തിനുശേഷം ക്ഷേത്രമതിൽക്കെട്ടിനൂപുറത്ത് ഒരു ചെറിയമണ്ഡപം നിർമ്മിച്ച് മത്തിമലയിൽനിന്ന് ആ ശിവലിംഗം കണ്ടെടുത്ത് ആ മണ്ഡപത്തിൽ സംസ്ഥാപിച്ചു. ഋതുക്കളുടെ പാരിതോഷികമെന്നോണം ആ ശിവലിംഗത്തിൽ അവിടവിടെ ചില വടുക്കൾ ദൃശ്യമായിരുന്നു. കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തിൽ മുഖ്യപ്രതിഷ്ഠ ത്രിലോചനമൂർത്തിയുടേതാണെങ്കിലും ഉപദേവപ്രതിഷ്ഠകളിൽ മുഖ്യസ്ഥാനം ഹനുമാൻസാമിയുടേതിനുള്ളതാണ്.

ഹനുമാന്റെ പിതൃത്വത്തെ സംബന്ധിച്ചുള്ള കഥയിങ്ങനെ

വാനരരുപികളായി പാർവതീപരമേശ്വരന്മാർ വനാനന്തരങ്ങളിൽ രാസക്രീഡകളിലേർപ്പെട്ടുകഴിയവേ പാർവതി ഗർഭവതിയായി. തന്റെ ശിശു വാനരരുപിയായിരിക്കുമല്ലോയെന്നു ചിന്തിച്ച് പാർവതി ലജ്ജാവതിയാവുന്നത് പലപ്പോഴും ശ്രീപരമേശ്വരൻ കാണാനിടയായി. ശിവഭഗവാൻ ഗർഭസ്ഥ ശിശുവിനെ വായുഭഗവാനെ ഏല്പിച്ചു. ഗർഭം പരിപൂർണ്ണമായപ്പോൾ, ശിവസുതനുവേണ്ടി തപസ്സനുഷ്ഠിച്ചിരുന്ന അഞ്ജന എന്നുപേരുള്ള വാനരത്തരുണിയിലേക്കതു പകർന്നു നല്കി. അഞ്ജനപ്രസവിച്ചുവളർത്തിയതിനാൽ ഹനുമാൻ ആഞ്ജനേയൻ എന്നപേരിൽ അറിയപ്പെടുന്നു. വായുപുത്രനെന്നപേരിലും. ഹനുമാന്റെ യഥാർഥ പിതൃത്വം ശിവഭഗവാനിലാകയാൽ രൂദ്രാവതാരവുമായി.

തൃക്കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തിന് വിളിപ്പാടകലെയാണ് ശില്പചാര്യതയാർന്ന ശിലാക്ഷേത്രമായ തൃക്കക്കൂടി ഗുഹാക്ഷേത്രം. തൃക്കക്കൂടിപ്പുറ തുരന്നു നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്ന അപൂർണ്ണമായ ഈ ഗുഹാക്ഷേത്രത്തിലെ പ്രതിഷ്ഠ ശിവനാണ്.

കവിയൂർ-ചങ്ങനാശ്ശേരി റോഡിന്റെ ഇടതുപാർശ്വത്തിലായി കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തിനും എൻ. എസ്. എസ്. ഹയർസെക്കൻഡറി സ്കൂളിനും സമീപം ആകാശവിതാനത്തിലേക്ക് ഉന്നതശീർഷനായി നിലകൊള്ളുന്നു, തൃക്കക്കൂടിപ്പുറം.

ഈ തൃക്കക്കൂടിപ്പുറ തുരന്നുള്ള ശിവക്ഷേത്രനിർമ്മാണത്തിന്റെ പിന്നിലും ഒരു ഐതിഹ്യകഥയുണ്ട്. അതിങ്ങനെ: തൃക്കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തേക്കാൾ ഉത്തുംഗതയും മഹനീയതയും പാവനീയതയുമുള്ളൊരു ക്ഷേത്രം നിർമ്മിക്കുന്നതിന് ശിവഗണങ്ങളിൽ പ്രധാനിയായ നന്ദികേശന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ ശിവഗണങ്ങൾ ഒരു തീരുമാനമെടുത്തു. അതനുസരിച്ച് ശിവഗണങ്ങളെ നന്നറിയപ്പെടുന്ന ഭൂതത്താന്മാർ മഹാരണ്യമധ്യത്തിൽ ശിരസ്സുയർത്തി സ്ഥിതിചെയ്യുന്ന കുറ്റൻ തൃക്കക്കൂടിപ്പുറയിലെത്തി പരമരഹസ്യമായി ക്ഷേത്രനിർമ്മാണമാരംഭിച്ചു. ഒരൊറ്റരാത്രികൊണ്ട് ക്ഷേത്രനിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കി പ്രതിഷ്ഠയും നടത്തി നേരം വെളുക്കുമ്പോഴേക്കും- ഉഷഃപുജതൊഴുത് സ്ഥലം വിടണമെന്ന ഭൂതഗണങ്ങളുടെ തീരുമാനമനുസരിച്ച് അടുത്തും അകലത്തുമുള്ള ശിലാശില്പികളെകൊണ്ടുവന്ന് ദ്രുതഗതിയിൽ ക്ഷേത്രനിർമ്മാണപ്രവർത്തനങ്ങളിൽ മുഴുകി.

ശ്യാമയാമങ്ങൾ കൊഴിഞ്ഞുകൊണ്ടിരുന്നു. തൃക്കക്കൂടി എന്ന ആ വലിയ പാറക്കെട്ടിന്റെ പാവനപാദങ്ങളിൽ അതിന്റെ പാർശ്വഭാഗത്തായി ഗർഭഗൃഹവും മുഖമണ്ഡപവുമുൾക്കൊള്ളുന്ന ഒരു ഗുഹാക്ഷേത്രം അസംഖ്യം ശിലാശില്പികളുമൊത്ത് ഭൂതഗണങ്ങൾ നിർമ്മിക്കുകയും ഉയർന്ന ഒരു ശിലാപീഠത്തിൽ വലിയ ശിവലിംഗം പ്രതിഷ്ഠിക്കുകയും ചെയ്തു.

ആ ശിവലിംഗത്തിന്റെ തിരുമുമ്പിൽ ത്രിശലം കല്ലിൽ കർപ്പൂരത്തട്ടം, വിളക്ക്, എന്നിവയും സ്ഥാപിച്ചിരുന്നു. ഗർഭഗൃഹത്തിന്റെ ഇരുപാർശ്വങ്ങളിലുമായി ദ്വാരപാലകരെയും മംഗളമൂർത്തിയായ ഗണപതിഭഗവാനെയും ശിലയിൽ കൊത്തിവെച്ചിരുന്നു; കൃഷ്ണവർണ്ണമാർന്ന വെണ്ണകല്ലിലുടലാർന്നതുപോലെ ശില്പചാര്യതയാർന്ന ആ പൂർണ്ണകായശില്പങ്ങൾ കരിങ്കല്ലുകൊണ്ടെഴുതിയ കാൽപനിക കവിതകൾതന്നെയാണ്.

കരിമ്പാറക്കെട്ടിൽ കൊത്തുളികൊണ്ടു കൊത്തിനിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്ന ഈ ഗുഹാക്ഷേത്രത്തിൽ ഭക്തജനങ്ങൾക്ക് പ്രവേശിക്കാൻ തിരുവിതാംകൂർ ദേവസ്വംബോർഡ് കല്പടവുകൾ കെട്ടിയുയർത്തിയിരിക്കുന്നു. തൃക്കക്കൂടി ഗുഹാക്ഷേത്രം ആർക്കിയോളജി വകുപ്പിനുകീഴിലും ദേവസ്വംബോർഡിന്റെ സംരക്ഷണയിലുമാണ്. ആർക്കിയോളജി വകുപ്പിന്റെയും ദേവസ്വംബോർഡിന്റെയും ബോർഡുകൾ അവിടെ സ്ഥാപിച്ചിരിക്കുന്നു.

ശിവപ്രതിഷ്ഠയാർന്ന തൃക്കക്കൂടിക്ഷേത്രത്തിനൊട്ടാമുനിൽ മുഖമണ്ഡപത്തിനടുത്തായി ഒരു ആലും ആൽത്തറയുമു



തൃക്കക്കുടി ഗൃഹാക്ഷേത്രം

ണ്ട്. ആൽത്തറയിൽ ഒരു കൽവിളക്കും കാണാം. പണിതീരാത്ത ഒരു ശിവക്ഷേത്രമത്രെ തൃക്കക്കുടി ഗൃഹാക്ഷേത്രം.

എന്തുകൊണ്ട് പണി തീർന്നില്ല; പണി തീർത്തില്ല?

ഭൂതഗണങ്ങൾ ശിലാശില്പവിദഗ്ധരായ അനേകംപേരുടെ സഹായത്തോടെ പ്രാചീന പല്ലവകലാശൈലിയിൽ പരമഹസ്യമായി ഒരൊറ്റരാത്രികൊണ്ട് ക്ഷേത്രനിർമ്മാണം പൂർത്തിയാകുന്നതിന് അശ്രാന്ത പരിശ്രമം നടത്തിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നവേളയിൽ-ക്ഷേത്രനിർമ്മാണത്തിന്റെ അവസാനഘട്ടത്തോടുടുത്തപ്പോൾ തൊട്ടടുത്ത തൃക്കവിയൂർക്ഷേത്രത്തിൽ പ്രതിഷ്ഠിതനായ ശ്രീഹനുമാൻസ്വാമി ജ്ഞാനദൃഷ്ടികൊണ്ട് മനസ്സിലാക്കി സ്വന്തം അന്തഃശക്തിയാൽ ഒരു വലിയ പൂവൻകോഴിയായി മാറുകയും അർധരാത്രി സമയത്ത് ദിക്കെട്ടുംപൊട്ടുമാറുച്ചത്തിൽ മുവുരു ചിറകടിച്ചുകുവുകയും

ചെയ്തുവെന്നാണ് ഐതിഹ്യം. തൃക്കവിയൂർ ക്ഷേത്രത്തേക്കാൾ മഹനീയമായ മറ്റൊരു ക്ഷേത്രം ആ ഗ്രാമത്തിൽ ഉണ്ടാവരുതെന്ന് നിർബന്ധമുള്ളതിനാലാണ് ശ്രീഹനുമാൻസ്വാമി അങ്ങനെയൊരു നിലപാടെടുത്തതത്രെ. പൂവൻകോഴി കുവുന്നതുകേൾക്കാനിടയായ ഭൂതഗണങ്ങളും ശിലാശില്പികളും നേരംവെളുത്തുവെന്നു തെറിമുട്ടിച്ച് ക്ഷേത്രനിർമ്മാണം പൂർത്തിയാക്കാൻ നിൽക്കാതെ പണിയായുധങ്ങൾ തൊട്ടടുത്തുള്ള കുളത്തിൽ എടുത്തെറിഞ്ഞുപേക്ഷിച്ചശേഷം അവിടം വിട്ടുപോവുകയാണുണ്ടായത്. മണ്ണുവീണു നിന്നുകൊണ്ടിരിക്കുന്നതും കല്പടവുകളോടുകൂടിയതുമായ ഒരു കുളം ക്ഷേത്രത്തിനുമൊട്ടടുത്തായി മുഖമണ്ഡപത്തിനുസമീപത്തായി ഇന്നും കാണാം. ആ കുളത്തിന്റെ അടിത്തട്ടിൽ പണിയാളരായ ഭൂതഗണങ്ങളുടെ പണിയായുധങ്ങൾ ഉണ്ടെന്ന് വിശ്വസിക്കപ്പെടുന്നു. ഇങ്ങനെയാണത്രെ ആ

ക്ഷേത്രം പണിപൂർത്തീകരിക്കപ്പെടാത്ത ശിവക്ഷേത്രമായിത്തീർന്നത്.

കവിയൂർ-ചങ്ങനാശ്ശേരി റോഡിൽ നിന്ന് ഒരു പുതിയ പാത നിർമ്മിച്ചിരിക്കുന്നു. ആ പാത അവസാനിക്കുന്നത് തൃക്കുടിപ്പുറയുടെ-തൃക്കക്കുടി ശിലാകൂടത്തിന്റെ അടിവാരത്തിലാണ്-തൃക്കക്കുടി ഗൃഹാക്ഷേത്രത്തിന്റെ തിരുമുറ്റത്താണ്.

സ്കൂൾ-കോളേജ് വിദ്യാർത്ഥികൾ, പൊതുജനങ്ങൾ തുടങ്ങി സന്ദർശകരുടെ നിലയ്ക്കാത്ത പ്രവാഹമാണവിടെ. ആ ഗൃഹാക്ഷേത്രവും ചേതോഹരമായ ശിലാശില്പങ്ങളും പ്രകൃതിരമണീയതയും ആരെയും വിസ്മയപ്പെടുത്തുന്നതും സന്തോഷിപ്പിക്കുന്നതുമാണ്. പ്രാചീന പല്ലവശില്പകലയുടെ ഉദാത്തകോമളമായ ദൃശ്യവിരുന്നാണ് ഈ ഗൃഹാക്ഷേത്രം.

തൃക്കക്കുടി ഗൃഹാക്ഷേത്രത്തിൽ നിത്യപൂജകളോ ആരാധനകളോ അഭിഷേകങ്ങളോ ക്ഷീര-ജലധാരകളോ ശ്രീബലികളോ ഉത്സവാഘോഷങ്ങളോ ഇന്നില്ല. ഭക്തജനങ്ങൾക്കും സന്ദർശകർക്കും അവിടെ വിളക്കുകൊളുത്തി ഭഗവത്പ്രീതിക്കായി തൊഴുതുപ്രാർഥിച്ച് ഞാനമശിവായ ജപിച്ചുമടങ്ങാം. എണ്ണയും വിളക്കുതിരിയും ചന്ദനത്തിരിയും കർപ്പൂരവും കരുതണമെന്നുമാത്രം. ■



തൃക്കക്കുടിപ്പുറം

*മനുസ്മൃതിയിലെ “യത്ര നാര്യസ്തു പുഷ്യന്തേ രമന്തേ തത്ര ദേവത” എന്ന സൂക്തം-എവിടെ സ്ത്രീ പുജിക്കപ്പെടുന്നുവോ, ആദരിക്കപ്പെടുകയും ആരാധിക്കപ്പെടുകയും ചെയ്യുന്നുവോ, അവിടെ ഐശ്വര്യദേവതയുടെ അധിവാസമുണ്ടായിരിക്കും. സ്ത്രീയെ ഉയർന്ന ഒരു പീഠത്തിലിരുത്തി ക്ഷേത്രത്തിലെ മുഖ്യതന്ത്രി ആ സ്ത്രീയുടെ കാൽപ്പാദങ്ങൾ കഴുകി ശുദ്ധിവരുത്തി മനുസ്മൃതിസൂക്തം മന്ത്രമായി ഉരുക്കഴിച്ചു നടത്തപ്പെടുന്നൊരു പുഷ്യപൂജാവിധിയാണ് നാരീപൂജ.

ചവറ പാറുക്കുട്ടി: കഥകളിയിലെ സ്ത്രീ പർവം

അങ്ങിലും ആസ്വാദനത്തിലും പുരുഷമേധാവിത്തം നിറഞ്ഞു നിന്നിരുന്ന കഥകളിരംഗത്ത് പുതനാവേഷം കെട്ടി കടന്നുചെന്ന് അങ്ങുകൾ കീഴടക്കിയ സ്ത്രീമഹത്വത്തെ പരിചയപ്പെടു

പ

രുഷന്മാർ നിറഞ്ഞു നിൽക്കുന്ന കഥകളി രംഗത്തേക്ക് ഒരു പെൺകുട്ടി കടന്നു ചെല്ലുന്നു. അരനൂറ്റാണ്ട് കാലം അരങ്ങിൽ സജീവ സാന്നിധ്യമായി നിലകൊള്ളുന്നു. കേരളീയ സാംസ്കാരികചരിത്രത്തിലെ ഉദാത്തമായ ഒരു ഏടെന്നു വിശേഷിപ്പിക്കപ്പെടുന്ന കഥകളിരംഗത്തെ ഒരു സ്ത്രീരത്നത്തെ കുറിച്ചാണ് ഇവിടെ പ്രതിപാദിച്ചത്.

ചവറ പാറുക്കുട്ടി ഒരു ചരിത്രമായി മാറുകയാണ്. കഥകളി രംഗത്ത് അരനൂറ്റാണ്ട് പൂർത്തിയാക്കുന്ന ഏകവനിത. കാൽ നൂറ്റാണ്ടുകളിലും പൂർത്തിയാക്കിയ ഏതാനും കഥകളി നടീമാർ മാത്രമേ പിന്നിലുള്ളൂ എന്നത് ഈ ചരിത്രനേട്ടത്തിന്റെ മാറ്റ് കൂട്ടുന്നു.

1943 മെമ്പ്രുവരി 21-ന് കൊല്ലം ചവറയിൽ ശങ്കന്താ ചാരിയുടെയും നാണിയമ്മയുടെയും എട്ടുമക്കളിൽ ആറാമത്തെ ആളായാണ് പാറുക്കുട്ടി ജനിച്ചത്.

കഥകളി പഠനത്തിന്റെ ഭാഗമായുള്ള കഠിനമായ അഭ്യാസങ്ങളും ചവിട്ടിത്തിരുമ്മലുമൊക്കെ താങ്ങാനുള്ള ശാരീരികശേഷി ഇല്ലാത്തതുകൊണ്ടും ക്ഷേത്രങ്ങളിൽ പ്രവേശിക്കുന്നതിന് പണ്ടുകാലത്തുണ്ടായിരുന്ന വിലക്കുകൾ കൊണ്ടും ഈ ക്ഷേത്രകലയിൽ നിന്നും സ്ത്രീകൾ ഒഴിഞ്ഞു നിന്നിരുന്നു. അതിനാൽ കഥകളിയിലെ സ്ത്രീവേഷങ്ങളും പുരുഷന്മാർ തന്നെയാണ് അവതരിപ്പിച്ചിരുന്നത്. അവരത് മികവുറ്റ രീതിയിൽത്തന്നെ അവതരിപ്പിച്ചുവന്നിരുന്നു. മാത്തൂർ-ഗോവിന്ദൻകുട്ടി, കോട്ടയ്ക്കൽ ശിവരാമൻ, കൂടമാളൂർ കരുണാകരൻ നായർ, ചിറക്കര മാധവൻ കുട്ടി തുടങ്ങിയ മഹാരഥന്മാർ ഇതിന് ചില ഉദാഹരണങ്ങൾ മാത്രമാണ്.

അങ്ങിലും അണിയറയിലും ആസ്വാദനത്തിന്റെ തലത്തിലും പുരുഷമേധാവിത്തം നിലനിൽക്കുന്ന കഥകളി രംഗത്ത് 1961 ൽ ആണ് പാറുക്കുട്ടി എന്ന ചവറക്കാരി പെൺകുട്ടി പുതനയുടെ വേഷം കെട്ടി ചെല്ലുന്നത്. നർത്തകിയായിരുന്ന പാറുക്കുട്ടിയ്ക്ക് ഏതാനും ആഴ്ചകളിലെ പരിശീലനം മാത്രമായിരുന്നു ഇതിനായി ലഭിച്ചിരുന്നത്. മുതുപിലാക്കാട് ഗോപാലപ്പണിക്കര ശാൻ ആയിരുന്നു ഗുരു. നൃത്ത പഠനത്തിനിടെ സ്വാതന്ത്ര്യമായി 24 മുദ്രകൾ തെറ്റാതെ

ചവറപാറുക്കുട്ടി



കാണിച്ചു കൊടുത്താണ് ഗുരുവിന്റെ വിശ്വാസം പാറുകൂട്ടി നേടിയെടുത്തത്. ചുരുങ്ങിയ കാലം കൊണ്ട് കഥകളി പഠിച്ച് കൊറ്റംകുളങ്ങര ക്ഷേത്രത്തിൽ 'പുതനാ മോക്ഷം' അരങ്ങേറി. ഒന്നര മണിക്കൂർ ആടിക്കർത്തു. അവിടെ നിന്ന് പ്രശസ്തി പത്രവും മെഡലും കിട്ടി. കലാജീവിതത്തിലെ ആദ്യ അംഗീകാരം.

ആറാം ക്ലാസിൽ പഠിക്കുമ്പോൾ ആദ്യമായി സ്റ്റേജിൽ നൃത്തമവതരിപ്പിക്കുവാൻ അവസരം ലഭിച്ചതും സമാനമായ കഥതന്നെയാണ്. സ്കൂളിനടുത്തുള്ള കലാനിലയത്തിലെ അധ്യാപികയുടെ മകളുടെ കൂടെയായിരുന്നു പാറുകൂട്ടിയുടെ ഉച്ചഭക്ഷണം. അവിടെ മറ്റ് കുട്ടികൾ ചെയ്തു കൊണ്ടിരുന്ന 'കനകച്ചിലക കിലുങ്ങിക്കിലുങ്ങി' എന്ന നൃത്തം കണ്ടു മനസ്സിലാക്കി വീട്ടിൽച്ചെന്ന് പരിശീലിക്കുമായിരുന്നു. സ്കൂൾ വാർഷികത്തിന് എനിക്കൊരു ഡാൻസറിയായാ എന്നറിയിച്ച് ഹെഡ്മിസ്ട്രസിന്റെ അനുമതി വാങ്ങി അവതരിപ്പിച്ചതാണ് പാറുകൂട്ടിയുടെ ആദ്യനൃത്തം. നൃത്തത്തിലെ താത്പര്യവും കഴിവും ബോധ്യപ്പെട്ട നൃത്താധ്യാപിക മിസ്സി ടീച്ചർ ഫീസിലാതെ പാറുകൂട്ടിയെ നൃത്തം പഠിപ്പിച്ചു.

കുട്ടിക്കാലത്ത് നൃത്തമാടി നടന്ന പാറുകൂട്ടിയെ ആട്ടക്കാരിയെന്ന് വിളിക്കാറുള്ള അയൽക്കാരി കുടിയായ നാണിയമ്മയോടാണ് കഥകളിരംഗം നന്ദി പറയേണ്ടത്. ആട്ടക്കാരി പോകുന്നു എന്നുള്ള നാണിയമ്മയുടെ കളിയാക്കലാണ് ആട്ടം പഠിക്കാൻ പാറുകൂട്ടിയ്ക്ക് പ്രേരണയായത്.

കൊറ്റംകുളങ്ങര ക്ഷേത്രത്തിൽ അരങ്ങേറിയ 'പുതനാ മോക്ഷം' ശ്രദ്ധേയമായതോടെ സമീപത്തുള്ള പോരുവഴി ശ്രീകൃഷ്ണവിലാസം കഥകളിയോഗത്തിലെ സ്ഥിരം പുതനാമോക്ഷക്കാരിയായി- വലിയ കളികൾ തുടങ്ങുന്നതിനുമുമ്പ് മുക്കാൽമണിക്കൂർ പാറുകൂട്ടിയുടെ പുതനാമോക്ഷം. പിന്നീട് പല സ്ത്രീവേഷക്കാരും വരാതിരുന്ന അവസരത്തിൽ മുമ്പ് ചെയ്തിട്ടും കണ്ടിട്ടും പോലുമില്ലാത്ത സ്ത്രീവേഷങ്ങൾ ചെയ്യേണ്ടിവന്നു. ബ്രഹ്മശ്രീ മാങ്കുളം വിഷ്ണു നമ്പൂതിരിയോടൊപ്പം ശകുന്തളയായത് ഇങ്ങനെയാണ്. പേടിച്ചുമാറി നിന്നിട്ടും എല്ലാവരുടെയും നിർബന്ധത്തിനുവഴങ്ങി ചെയ്യേണ്ടിവന്നു. മടവൂർ വാസുദേവൻ നായർ, മങ്കൊമ്പ് ശിവശങ്കരപ്പിള്ള, ചെന്നിത്തല ചെല്ലപ്പൻ പിള്ള തുടങ്ങിയ അതുല്യകലാകാരന്മാരോടൊപ്പം കൂട്ടുവേഷങ്ങളും ധാരാളം ചെയ്തു.

ആദ്യത്തെ പുതനാമോക്ഷം പഠിച്ചു ചെയ്തതിനുശേഷം വർഷങ്ങളോളം കഥകളി അഭ്യസിക്കാതെ കൂട്ടുവേഷക്കാർ പറഞ്ഞുകൊടുത്ത ഉപദേശങ്ങളും നിർദ്ദേശങ്ങളും സ്വീകരിച്ച് പാത്രസഭാവം മനസ്സിലാക്കി ഒട്ടേറെ വേഷങ്ങൾ ചെയ്തു. അതിനുശേഷമാണ് രണ്ടാമത്തെ ഗുരുനാഥനായ പോരുവഴി ഗോപാല പിള്ള യാശാന്റെ ശിഷ്യയായത്. അദ്ദേഹത്തിൽനിന്നും പുരൂ

ഷവേഷങ്ങളും സ്ത്രീവേഷങ്ങളും പഠിച്ചു. രുശ്മിണീസ്വയംവരത്തിലെ ശ്രീകൃഷ്ണനായിട്ടുള്ള അരങ്ങേറ്റത്തിനാണ് ആദ്യമായി മുഖത്ത് ചുട്ടിയിടുന്നത്. അന്ന് മുഖത്ത് തേച്ച മനയോല (ചായം) ചൊരുകി ശർദിച്ചതും ഉപ്പിട്ട നാരാങ്ങാവെള്ളം കുടിച്ച് ചൊരുകി മാറ്റി കഥകളി അരങ്ങേറിയതും രസകരമായ ഓർമ്മയാണ് പാറുകൂട്ടിക്ക്.

മങ്കൊമ്പ് ശിവശങ്കരപ്പിള്ളയാശാന്റെ നിഴൽക്കുത്തിലെ മലയത്തിവേഷം ചവറ പാറുകൂട്ടിയെ ഏറെ സാധിനിച്ച ഒന്നാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ മലയത്തിയെപ്പോലെ കൊലച്ചിരി ചിരിക്കാൻ മാത്രം ഇതുവരെ കഴിഞ്ഞിട്ടില്ലെന്നതാണ് നൂറുകണക്കിന് വേദികളിൽ മലയത്തിയെ അവിസ്മരണിയമാക്കിയ പാറുകൂട്ടിയുടെ സങ്കടം.

ബ്രഹ്മശ്രീ മാങ്കുളം വിഷ്ണുനമ്പൂതിരിയാണ് പാറുകൂട്ടിയുടെ മൂന്നാമത്തെ ഗുരുനാഥൻ. ഡൽഹിയിലെ ഇന്റർനാഷണൽ കഥകളി സെന്ററിൽ നടത്തുന്ന 'ദേവയാനി ചരിത'ത്തിൽ ദേവയാനിയാകാൻ മാങ്കുളം തിരുമേനി പാറുകൂട്ടിയെ തെരഞ്ഞെടുത്തതിനെത്തുടർന്നാണ് അദ്ദേഹത്തിന്റെ സമസ്തകേരളം കഥകളി വിദ്യാലയത്തിലെ വിദ്യാർഥിനിയായത്. ഡൽഹിയിൽ അവതരിപ്പിച്ച ദേവയാനിയും മടക്കയാത്രയിൽ മദ്രാസിൽ അവതരിപ്പിച്ച നളചരിതം നാലാം ദിവസത്തിലെ കേശിനിയും പാറുകൂട്ടിയുടെ കലാജീവിതത്തിലെ വഴിത്തിരിവായി മാറി. പിന്നീട് കഥകളി രംഗം



ചവറപാറുകൂട്ടി

പാറുകൂട്ടിയുടെ പുറകെ പായുകയായിരുന്നു.

ഒരിക്കൽ ചോറ്റാനിക്കര ക്ഷേത്രത്തിൽ കളിയ്ക്ക് ചെന്നപ്പോൾ ദേവയാനിവേഷം കെട്ടാനിരുന്ന കൂടമാളൂർ കരുണാകരൻ നായരാശാൻ ആ വേഷം പാറുകൂട്ടിയ്ക്ക് സമ്മാനിച്ച് ശുകവേഷം കെട്ടിയത് പാറുകൂട്ടിയെ വിസ്മയിപ്പിച്ച സംഭവമാണ്. 'എന്റെ ഗുരുക്കന്മാരുടെയും സഹപ്രവർത്തകരായ ആശാന്മാരുടെയും അനുഗ്രഹമാണ് എന്റെ എല്ലാം- അല്ലാതൊരു മഹത്വവും എനിക്കില്ല' എന്നു പറഞ്ഞ് വിനയാനിത്യാകുന്നു ചവറ പാറുകൂട്ടി.

കഥകളിരംഗത്തെത്തുന്ന സ്ത്രീകൾ വിവാഹത്തോടെയോ അമ്മയാകുന്നതോടെയോ കഥകളി രംഗത്തോട് വിട പറയുകയാണ് പതിവ്. എന്നാൽ വിവാഹിതയും ഒരു കുഞ്ഞിന്റെ അമ്മയുമായ പാറുകൂട്ടിയ്ക്ക് അതൊന്നും തടസ്സമായതേയില്ല. നീണ്ട അമ്പതുവർഷക്കാലം കഥകളി അരങ്ങുകളിൽ നിറഞ്ഞുനിന്നു. സ്ത്രീകൾ ഇതുവരെ അവതരിപ്പിക്കാൻ ധൈര്യം കാണിക്കാത്ത പരശുരാമന്റെ വേഷവും പാറുകൂട്ടി ചെയ്തു. എല്ലാ വേഷവും കെട്ടാൻ പാറുകൂട്ടിക്ക് ഇഷ്ടമാണ്. പക്ഷെ ഉയരക്കുറവാണ് പ്രശ്നം. ഈ 4.8 അടി ഉയരക്കാരിക്ക് ഭീമന്മാർക്കുള്ള കത്തിവേഷവും ദുശ്ശാസനന്മാർക്കുള്ള ചുവന്നതാടിവേഷവും ഇണങ്ങുന്നതല്ല. എങ്കിലും ഒരു കത്തിവേഷം മികവോടെ രംഗത്തവതരിപ്പിക്കാൻ ചവറ പാറുകൂട്ടി 67-ാം വയസ്സിൽ പഠനം തുടങ്ങിയതിന്ത് ആരും അത്ഭുതപ്പെട്ടില്ല. അവരുടെ ആത്മവിശ്വാസവും ഇച്ഛാശക്തിയും അപാരം തന്നെയാണ്. അതിന് സമാന്തകളില്ല.

കൊല്ലം എസ്.എൻ.കോളേജിൽ പ്രിയൂണിവേഴ്സിറ്റിയും ഫാത്തിമ മാതാകോളേജിൽ ബിരുദ പഠനവും പൂർത്തിയാക്കിയ ചവറ പാറുകൂട്ടിക്ക് കഥാപാത്രങ്ങളുടെ സൂക്ഷ്മമായ അംശങ്ങളിലേയ്ക്ക് കടന്നുപോകുന്നതിനും കഥാപാത്രത്തിനാവശ്യമായ രസാവിഷ്കാരം അരങ്ങത്ത് പ്രകടിപ്പിക്കുന്നതിനും പ്രത്യേക കഴിവുണ്ട്. ആട്ടക്കഥയല്ലാത്ത കൂമാരനാശാന്റെ നളിനിയുടെ കഥകളി രൂപാന്തരത്തിൽ നളിനിയെ പാറുകൂട്ടി അവിസ്മരണിയമാക്കിയത് ഇതിന് ഒരു ഉദാഹരണം മാത്രമാണ്.

ഈ 68-ാം വയസ്സിലും കഥകളിയുടെ അരങ്ങിൽ ഒരു പതിനേഴുകാരി പെൺകുട്ടിയുടെ പ്രസരിപ്പോടെ ആട്ടം തുടരുകയാണ് ചവറ പാറുകൂട്ടി. വയസ്സേത്ര ഏറിയാലും ഒരു വൃദ്ധയുടെ വേഷം കെട്ടിയെങ്കിലും കഥകളിരംഗത്ത് ഉറച്ചുനിൽക്കാൻ തന്നെയാണ് ഈ അതുല്യപ്രതിഭയുടെ തീരുമാനം. ■

(സെക്രട്ടറിയേറ്റിൽ തദ്ദേശസ്വയംഭരണ വകുപ്പിൽ അണ്ടർസെക്രട്ടറിയാണ് ലേഖകൻ. *Chavara Parukutti: Feminine Canto of Kathakali*, നിലക്കുറിഞ്ഞി, പാമ്പാട്ടം, പരമേശ്വര വിജയം:ഒരു ചുട്ടിക്കഥ, വള്ളിത്തായി എന്നീ ഡോക്യുമെന്ററികളും നാലാം പുക്കാലം എന്ന ടെലി ഫിലിമും സംവിധാനം ചെയ്തിട്ടുണ്ട്)



‘ആധാർ’ പദ്ധതിയുടെ ദേശീയ ഉദ്ഘാടനം പ്രധാനമന്ത്രി ഡോ. മൻമോഹൻസിങ് മഹാരാഷ്ട്രയിലെ നന്തൂർബാർജില്ലയിൽ നിർവ്വഹിക്കുന്നു

ആധാർ വിശിഷ്ടമായ തിരിച്ചറിയൽ സംവിധാനം

ഒരു വ്യക്തിയെ രാജ്യത്ത് എവിടെയും തിരിച്ചറിയപ്പെടാനുള്ള പുതിയ സംരംഭമാണ് ആധാർ.

ദ്ര രതത്തിലെ ഓരോ പൗരന്റെയും തിരിച്ചറിയൽ കാർഡ് ഓരോരോ വിധമായിരിക്കും. റേഷൻ കാർഡ് അല്ലെങ്കിൽ ഇലക്ഷൻ കാർഡ് അല്ലെങ്കിൽ പാസ്പോർട്ട്. മറ്റു ചിലർക്ക് പാൻ കാർഡുണ്ടാകും. എന്നാൽ ഇത്തരത്തിൽ ഒരു തിരിച്ചറിയൽ കാർഡുമില്ലാത്തവരും സമൂഹത്തിൽ ആയിരക്കണക്കായുണ്ട്. ഇവിടെയാണ് യൂണീക്ക് ഐഡന്റിറ്റി പദ്ധതിയായ ആധാർ പ്രസക്തമാകുന്നത്. കുട്ടികൾ ഉൾപ്പെടെ എല്ലാ ഇന്ത്യൻ പൗരന്മാർക്കും പന്ത്രണ്ടുവയസ്സുള്ള ഒരു തിരിച്ചറിയൽ നമ്പർ നൽകാനാണ് ആധാർ ലക്ഷ്യമിടുന്നത്. ഇത്തരം നമ്പർ ലഭിക്കുന്ന വ്യക്തിയെ രാജ്യത്ത് എവിടെയും തിരിച്ചറിയാൻ സംവിധാനമുണ്ടാകും.

പൗരന്റെ പേരും ലിംഗവും വയസും വിലാസവും രേഖപ്പെടുത്തുന്നതിനുപുറമെ, അയാളുടെ ഫോട്ടോയും പത്ത് കൈവിരലുകളുടെയും അടയാളങ്ങളും കണ്ണിലെ കൃഷ്ണമണിയുടെ ഫോട്ടോയും ചേർന്ന ബയോമെട്രിക് രേഖ ഒരു കേന്ദ്രീകൃത ഡേറ്റാ ബേസിൽ ശേഖരിക്കപ്പെടുന്നതുകൊണ്ടാണ് ആധാർ നമ്പരിലൂടെ പൗരനെ ഇന്ത്യയൊട്ടാകെ തിരിച്ചറയാൻ കഴിയുന്നത്. ആധാർ എന്നാൽ അടിസ്ഥാനമെന്നാണ് അർത്ഥം. ഈ അടിസ്ഥാന നമ്പറിന് മുകളിലായി സർക്കാരിനും സ്വകാര്യ സ്ഥാപനങ്ങൾക്കും പൗരന് നൽകേണ്ട സൗകര്യങ്ങൾ കെട്ടിപ്പടുക്കാം എന്നതാണ് പദ്ധതിയുടെ നേട്ടം.

യൂണീക്ക് ഐഡന്റിഫിക്കേഷൻ അതോറിറ്റി ഓഫ് ഇന്ത്യയാണ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. സമൂഹത്തിലെ ഏറ്റവും പാവപ്പെട്ടവർക്ക് ഈ പദ്ധതി ഏറെ പ്രയോജനപ്പെടും. ദാരിദ്ര്യരേഖ യ്ക്കു താഴെ



യുള്ളവർക്കായി സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കുന്ന വിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ-ആരോഗ്യരക്ഷ-സാമൂഹിക സുരക്ഷ-ഭക്ഷണ പോഷണ പദ്ധതികളെല്ലാംതന്നെ യഥാർത്ഥ ഉപഭോക്താവിന് ലഭിക്കണമെങ്കിൽ അവർക്ക് കൃത്യമായ തിരിച്ചറിയൽ കാർഡ് ആവശ്യമാണ്. ഇത് പലപ്പോഴും അവർക്ക് ലഭ്യമാകാറില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ ഗുഡോദ്ദേശങ്ങളുള്ള ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഈ പദ്ധതികളുടെ പ്രയോജനം യഥാർത്ഥ ഉപഭോക്താവിന് നൽകാതെ തിരിമറി നടത്തുന്നു. ആധാർ നമ്പർ വരുന്നതോടെ ഇതിനുള്ള സാധ്യതകൾ ഇല്ലാതാകും.

മഹാത്മാഗാന്ധി ഗ്രാമീണ തൊഴിലുറപ്പുപദ്ധതിയിലും മറ്റും വ്യാജപ്പേരുകൾ കടന്നുകൂടുകയും ഒരേ ആൾ അല്ലെങ്കിൽ ഒരേ കുടുംബം കൂടുതൽ നേട്ടം അനധികൃതമായി കൈവരിക്കുകയും ചെയ്യുന്നുണ്ട്. തൊഴിലെടുക്കാതെ ശമ്പളം പറ്റുന്നവരും കുറവല്ല. ഇപ്പോൾ തൊഴിൽ ചെയ്യുന്നിടത്തുനിന്നും മറ്റൊരിടത്തേക്ക് ഒരു വ്യക്തിക്ക് മാറി ജോലി ചെയ്യാനും നിലവിലുള്ള സംവിധാനം അപര്യാപ്തമാണ്. ശമ്പളം കൃത്യമായി ലഭിക്കുന്നത് ഉറപ്പാക്കാനും ഇപ്പോൾ സാധിക്കുന്നില്ല. അതുകൊണ്ടുതന്നെ, സാധാരണ പൗരന് ഗുണപ്രദമാകേണ്ട പല പദ്ധതികളും അട്ടിമറിക്കപ്പെടുന്നു. ഇതിന് പരിഹാരമാകുന്ന പദ്ധതിയാണ് ആധാർ.

ആധാർ ബയോമെട്രിക് തിരിച്ചറിയൽ സംവിധാനം വരുന്നതോടെ യഥാർത്ഥ ഗുണഭോക്താക്കൾക്ക് മാത്രമായി പദ്ധതികൾ നിജപ്പെടുത്താൻ കഴിയും. സാധാരണ തിരിച്ചറിയൽ രേഖകൾ ഇല്ലാത്തവർക്ക് ആധാർ, തിരിച്ചറിയൽ രേഖയും മേൽവിലാസരേഖയുമായി മാറും. ജോലിസ്ഥലത്ത് ഹാജറിൽ മറിമായം നടത്താൻ കഴിയാത്തവിധം ബയോമെട്രിക് വിവരവും ആധാർ നമ്പരും രേഖപ്പെടുത്തപ്പെടും. എവിടെയും ഉപയോഗിക്കാൻ കഴിയുന്ന തിരിച്ചറിയലായതിനാൽ കൂടുതൽ തൊഴിലവസരങ്ങൾ തേടി മറ്റൊരിടത്തേക്ക്

പോകാൻ അവസരവും ലഭിക്കുന്നു. കുലിനേരിട്ടു നൽകുമ്പോൾ രേഖകളിൽ തിരിമറി നടക്കുന്നത് ഒഴിവാക്കാൻ ആധാർ നമ്പർ ലഭിക്കുന്നവർക്കെല്ലാം ബാങ്ക് അക്കൗണ്ട് തുറക്കാൻ കഴിയുന്നു. അവരുടെ ശമ്പളം കൃത്യമായി ബാങ്ക് അക്കൗണ്ടിൽ നിക്ഷേപിക്കപ്പെടുകയും മൈക്രോ എടിഎം വഴി തുക പിൻവലിക്കാൻ സംവിധാനമുണ്ടാവുകയും ചെയ്യും. ഇപ്പോൾ ബാങ്ക് അക്കൗണ്ട് തുറക്കാൻ ആവശ്യമായി വരുന്ന രേഖകളെല്ലാം ബദലായി ഒരു ആധാർ നമ്പർ മാത്രം മതിയാകും എന്ന് കൂട്ടികൾക്കുപോലും ബാങ്ക് അക്കൗണ്ട് തുറക്കാൻ അവസരമൊരുക്കും.

പെൻഷൻ, സ്കോളർഷിപ്പ്, വിവിധ ഇനം വേതനങ്ങൾ തുടങ്ങി എല്ലാ സാമൂഹിക സുരക്ഷാ ആനുകൂല്യങ്ങളും ബാങ്ക് അക്കൗണ്ടിലൂടെ ലഭ്യമാക്കാൻ ആധാർ സഹായിക്കും. ഇതുവഴി പണം ചോരില്ലെന്ന് ഉറപ്പാക്കാൻ കഴിയുന്നതിനുപുറമെ, ഇലക്ട്രോണിക് ട്രാൻസ്ഫർ സംവിധാനമായതിനാൽ കുലി നൽകുന്നതുമായി ബന്ധപ്പെട്ട ജോലി ലഘൂകരിക്കാനും ചിലവ് കുറയ്ക്കാനും കഴിയും.

സർക്കാർ നടപ്പിലാക്കുന്ന വിദ്യാഭ്യാസ-തൊഴിൽ-ആരോഗ്യരക്ഷ-സാമൂഹിക സുരക്ഷ-ഭക്ഷണ പോഷണ പദ്ധതികളെല്ലാംതന്നെ യഥാർത്ഥ ഉപഭോക്താവിന് ലഭിക്കണമെങ്കിൽ അവർക്ക് കൃത്യമായ തിരിച്ചറിയൽ കാർഡ് ആവശ്യമാണ്



ആധാർതിരിച്ചറിയൽ കാർഡിനായി തിരുവനന്തപുരംമേയർ അഡ്വ. കെ. ചന്ദ്രിക ഫോട്ടോ എടുക്കുന്നു

സംസ്ഥാന സർക്കാരുകൾ, ബാങ്കുകൾ, കേന്ദ്രസർക്കാർ ഏജൻസികൾ എന്നിവയുമായി സഹകരിച്ചാണ് പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നത്. തികച്ചും ജനകീയമായ ഈ പദ്ധതി തദ്ദേശസ്വയംഭരണ സ്ഥാപനങ്ങളുടെ സഹായത്തോടെയാണ് പൂർത്തിയാക്കുക. സർക്കാർ തുടങ്ങുന്ന ആധാർ കേന്ദ്രങ്ങളിൽ, വ്യക്തികളെ തിരിച്ചറിയാൻ പ്രാപ്തരായ പരിചയപ്പെടുത്തലുകാർ രേഖകൾ പരിശോധിച്ചശേഷമാകും ബയോമെട്രിക് വിവരങ്ങൾ ശേഖരിക്കുക. പദ്ധതിയുടെ ഗുണങ്ങൾ പൂർണ്ണമായ അളവിൽ ലഭ്യമാകണമെങ്കിൽ ആധാർ നമ്പർ നിർബന്ധിതമാകുന്ന ഒരു സാഹചര്യം ഉണ്ടാവേണ്ടതുണ്ട്. ഒരു ബാങ്ക് അക്കൗണ്ട് തിരിച്ചറിയാനും ഒരു വസ്തുവിന്റെ യഥാർത്ഥ ഉടമയെ മനസ്സിലാക്കാനും നിയമചാലകർക്ക് അന്യസംസ്ഥാനത്തുനിന്നും വന്ന ഒരാളെ അറിയാനും ആധാർ സഹായിക്കും. നിയമവിരുദ്ധമായി ഇന്ത്യയിൽ കടക്കുന്ന അയൽ രാജ്യക്കാരെ കണ്ടെത്താനും ഇത് സഹായകരമാകും. ഭൂമി ഇടപാടുകളിലും സ്റ്റോക്ക് എക്സ്ചേഞ്ചുകളിലും ബിനാമികളെ ഉപയോഗിക്കുന്ന കള്ളപ്പണക്കാർക്ക് ആധാർ തിരിച്ചറിയലാകും. വ്യാജ കാർഡുകൾ നിർമ്മിച്ച് തട്ടിപ്പുകൾ നടത്തുന്നത് ഒഴിവാക്കാനും യോഗ്യരായ എല്ലാവർക്കും ഇലക്ഷൻ ഐഡി ലഭ്യമാക്കാനും ആധാർ ഉപകരിക്കും. ആധാറിന്റെ ഏറ്റവും വലിയ വെല്ലുവിളി, രാജ്യത്തെ എല്ലാ മേഖലകളിലും ആധാർ സോഫ്റ്റ്‌വെയർ ലഭ്യത ഉറപ്പുവരുത്തി അടിസ്ഥാന സൗകര്യം വിപുലപ്പെടുത്തുക എന്നതാണ്. പാസ്പോർട്ട് ഓഫീസിലും ബാങ്കുകളിലും ഇലക്ഷൻ സംവിധാനത്തിലും മറ്റ് സർക്കാർ ഓഫീസുകളിലും ഈ ശൃംഖല വിപുലപ്പെടുത്തുക എന്ന് ഇന്ത്യപോലെ വൈവിധ്യമാർന്ന ജനസഞ്ചയമുള്ള ഒരു രാജ്യത്ത് എളുപ്പമാകുമോ എന്ന് ആശങ്ക നിലനിൽക്കുന്നുണ്ടെങ്കിലും സേവനരംഗത്ത് ആധാർ, ഗുണകരമായ മാറ്റമുണ്ടാക്കും എന്നതിൽ സംശയമില്ല.

കേരളത്തിൽ ആധാർ പദ്ധതിയുടെ നോഡൽ ഏജൻസി കേരള സംസ്ഥാന ഐടിമിഷനാണ്. പൂർണ്ണമായും സ്വതന്ത്ര സോഫ്റ്റ്‌വെയറിലാണ് കേരളത്തിൽ ആധാർ നടപ്പിലാക്കുക. മിഷന്റെ നേതൃത്വത്തിൽ അക്ഷയ പ്രോജക്ട്, കെൽട്രോൺ, ഐടി@സ്കൂൾ എന്നീ സ്ഥാപനങ്ങൾ ജനകീയമായ ക്യാമ്പുകളിലൂടെ ആധാർ നമ്പർ പൗരന്മാർക്ക് ലഭ്യമാക്കും. ആധാർ പദ്ധതി നിർബന്ധിതമായ ഒരു പദ്ധതിയല്ല എന്നതിനാൽ താൽപര്യമുള്ളവർ മാത്രമേ ഈ സൗകര്യം ഉപയോഗിക്കേണ്ടതുള്ളൂ. പൂർണ്ണമായും സൗജന്യമായി നടപ്പിലാക്കുന്ന ഈ പദ്ധതി നൽകുന്ന പ്രയോജനം മനസ്സിലാക്കി എല്ലാവരും ആധാർ പദ്ധതിയിൽ പങ്കാളികളാകും എന്നതിൽ സംശയമില്ല. ■

ഇൻഫർമേഷൻ പബ്ലിക് റിലേഷൻസ് വകുപ്പിലെ ഡെപ്യൂട്ടിഡയറക്ടറും മലയാളം മിഷൻ രജിസ്ട്രാറുമാണ് ലേഖകൻ

മോതിരം താരമാകുമ്പോൾ

മോതിരമിടാത്തവരോ, ഇടാൻ ആഗ്രഹമില്ലാത്തവരോ ആയി ആരുമുണ്ടാവില്ല. മോതിരത്തിന്റെ മാഹാത്മ്യത്തെക്കുറിച്ച്

മോ

കോത്തര അംഗീകാരം ആർജിച്ച ഒരു ആരേണമാണ് മോതിരം. ആരേണം അണിയുന്നവരുടെ കണക്ക് എടുത്താൽ ഏറ്റവും കൂടുതലായി അണിയുന്നത് മോതിരമായിരിക്കും. മറ്റൊരു ആരേണവും അണിഞ്ഞില്ലെങ്കിലും മേതിരം അണിയാത്തവർ നന്നെ ചുരുക്കമാണ്. കൂട്ടിക്കാലത്ത് തന്നെ അണിയുവാൻ ആഗ്രഹിക്കുന്ന ഒരാളേണവും ഇതുതന്നെ! കുഞ്ഞിന്റെ ഇരുപത്തെട്ട് ദിനത്തിൽ ലഭിക്കുന്ന ആരേണങ്ങളിൽ ഏറിയ പങ്കും മോതിരമായിരിക്കും. ഇപ്പോഴത്തെ താങ്ങാനാവാത്ത സ്വർണവിലയിലും നമുക്ക് ഒരാശ്വാസം മോതിരം തന്നെയാണ്. താരതമ്യേന വില കുറവ് മോതിരത്തിനായിരിക്കുമല്ലോ. 100 ൽ 90 പേർക്കും ഒരു മോതിരം ഉണ്ടാകും. നാല് വിരലുകളിലും ആറ് മോതിരം ഇടുന്നവരുമുണ്ട്.

വിശ്വാസത്തിന്റെ പേരിലും ഫാഷനായും ബഹുമാന സൂചകമായും ഒക്കെ നാം മോതിരം അണിയുന്നു. ഭാഗ്യം ലഭിക്കാനായി മോതിരം ഇടുന്നവർ ഒരു വശത്ത്. ഉപദ്രവങ്ങൾ നീങ്ങിക്കിട്ടാനായും ചിലർ മോതിരം അണിയുന്നു. കല്ല് പതിപ്പിച്ചതും, പതിപ്പിക്കാത്തതുമായ മോതിരങ്ങൾ ഉണ്ട്. വിവിധതരം ലോഹങ്ങൾ കൊണ്ടുണ്ടാക്കിയ മോതിരങ്ങളും ഉണ്ട്. വെള്ളി, ബ്രാസ്സ്, സ്റ്റീൽ, ഇരുമ്പ്, ചെമ്പ് എന്നിവ കൊണ്ടൊക്കെ മോതിരം ഉണ്ടാക്കാറുണ്ട്. എന്നാൽ കല്യാണത്തിന്റെയും പ്രേമത്തിന്റെയും അടയാളമായി ഉപയോഗിക്കുന്നത് സ്വർണമോതിരമാണ്. ചെറിയ വിരലിന്റെ അടുത്ത വിരലാണ് മോതിര വിരൽ. പെരുവിരലിൽ സാധാരണ മോതിരം ഇടാറില്ല. എന്നാൽ ഇക്കാലത്ത് തള്ളവിരൽ ഒഴികെയുള്ള വിരലുകളിലെല്ലാം മോതിരമിട് കാണാറുണ്ട്. ചിലർ കല്യാണത്തിനുമുൻപുതന്നെ മോതിരമിടീൽ ചടങ്ങ് നടത്തുന്നു. ഒരു മിനി കല്യാണം പോലെ തന്നെയാണിപ്പോൾ ഈ ചടങ്ങ് ആഘോഷിക്കുന്നത്. സ്ത്രീയും പുരുഷനും തമ്മിൽ ചേരുമ്പോൾ ആദ്യമായി ഇടുന്ന ആരേണവും മോതിരം തന്നെ! മോതിരത്തിൽ പേരോ ഇനിയല്ലേ കൃത്തിയശേഷമാണിടുന്നത്. വരൻ കൊടു

ക്കുവാനുള്ള മോതിരം വധുവിന്റെ വീട്ടുകാർ വാങ്ങുന്നു. വധുവിന്റെ മോതിരം വരന്റെ കൂട്ടരും വാങ്ങുന്നു. ചിലർ സ്വന്തമായി മോതിരം വാങ്ങിയശേഷം മോതിരം മാറ്റുന്ന ദിവസം പരസ്പരം കൈമാറുന്നു. മോതിരമാറ്റൽ നേരത്ത് പരസ്പരം അണിയുകയും ചെയ്യുന്നു. ദൈവത്തിന്റെ പടമുള്ള മോതിരങ്ങളും വിപണിയിൽ ഉണ്ട്. സ്വർണ മോതിരം വാങ്ങാൻ കാശില്ലാത്തവർക്കായി പ്ലാസ്റ്റിക് മോതിരങ്ങളും ഉണ്ട്.

2000 ന് അടുത്തകാലത്ത് വരെ റഷ്യയിൽ, വരൻ അണിഞ്ഞിരുന്നത് സൂര്യന്റെ ചിഹ്നമുള്ള സ്വർണമോതിരമാണ്. എന്നാൽ വധുവാകട്ടെ ചന്ദ്രന്റെ ചിഹ്നമുള്ള മോതിരമാണ് ഉപയോഗിച്ചിരുന്നത്.

മിക്ക രാജ്യങ്ങളിലും വിവാഹമോചനം നടക്കുന്നതോടെ മോതിരം പരസ്പരം തിരിച്ചേല്പിക്കുകയാണ് ചെയ്യാറ്. രാജാവും ചക്രവർത്തിമാരും മോതിരമണിഞ്ഞിരുന്നത് അവരുടെ പദവിയുടെ പ്രാധാന്യം എടുത്തു കാട്ടുവാനായിരുന്നു. സീതയെ രാവണൻ കട്ടുകൊണ്ട് പോയി വനത്തിൽ തടങ്കലിൽ പാർപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന അവസരത്തിൽ ശ്രീരാമന്റെ ഭക്തനും ദൂതനുമായ ഹനുമാൻ രാമന്റെ അംഗുലീയം (മോതിരം) വാങ്ങി സീതയെ കാണിക്കുവാൻ കൊണ്ടുപോയി. സീതയെ കണ്ടതായി തെളിവുണ്ടാക്കാൻ സീതയുടെ തലയിൽ നിന്നും ചുടാരത്നം വാങ്ങി രാമനെ കാണിക്കുവാനും ഹനുമാൻ ബുദ്ധി കാണിച്ചു. ദുഷ്യന്തന്റെയും ശകുന്തളയുടെയും കഥയിലും മോതിരം താരമായി മാറുന്നത് നമുക്ക് സുപരിചിതമാണ്.

പണ്ടുകാലത്ത് ഈജിപ്തുകാർ കല്ലുകൾ പതിപ്പിച്ച മോതിരം അണിഞ്ഞിരുന്നു. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ കല്യാണത്തിന്റെ തുടക്കം കുറിക്കുന്ന മോതിരം മാറ്റൽ ഈജിപ്തുകാരിൽ നിന്നാണ് നാം അറിയുന്നത്. മോതിരം ധരിക്കുന്നതിന്റെ പിന്നിൽ എന്തൊക്കെ ഉദ്ദേശ്യങ്ങൾ ഉണ്ട് എന്നിരുന്നാലും എന്തോ ഒരു വികാരമോ അടുപ്പമോ ഒക്കെ മോതിരത്തെ ചുറ്റിപ്പറ്റിയുണ്ട് എന്നത് സത്യം തന്നെയാണ്. ■



ഇന്ത്യൻ നാവികസേനയ്ക്ക് ചരിത്രനേട്ടം ഐ.എൻ.എസ്. കബ്ര കമ്മീഷൻ ചെയ്തു



ഇന്ത്യൻ നാവികസേനയുടെ ഭദ്രത ആക്രമണ യുദ്ധക്കപ്പൽ ഐ.എൻ.എസ്. കബ്ര വൈസ് അഡ്മിറൽ കെ.എൻ.സുശീൽ കമ്മീഷൻ ചെയ്തു. കൊച്ചിയിലെ ദക്ഷിണ നാവികാസ്ഥാനത്ത് നടന്ന ചടങ്ങിൽ കൊൽക്കത്തയിലെ ഗാർഡൻ റീച്ച് ഷിപ്പ് കമ്പനി മേധാവി റിയർ അഡ്മിറൽ കെ.സി. ശേഖർ സന്നിഹിതനായിരുന്നു. അദ്ദേഹം കപ്പലിന്റെ സാങ്കേതിക മികവിനെക്കുറിച്ച് വിശദീകരിച്ചു.

യുദ്ധക്കപ്പലുകൾക്ക് നാവികസേന

നൽകുന്ന പ്രത്യേക അധികാരം ഐ.എൻ.എസ്. കബ്രയ്ക്ക് നൽകുന്ന ഉത്തരവിൽ ചീഫ് ഓഫ് നേവൽ സ്റ്റാഫ് റിയർ അഡ്മിറൽ എസ്.വൈ. ശ്രീകണ്ഠ് ഒപ്പുവച്ചു. സമുദ്ര വ്യാപാരത്തിൽ ലോകത്തിന് തന്നെ ഭീക്ഷണിയായിരിക്കുന്ന കടൽകൊള്ളക്കാരെ അമർച്ച ചെയ്യുന്നതിൽ വേഗതയേറിയ ചെറിയ യുദ്ധക്കപ്പലായ കബ്രയ്ക്ക് നിർണായക പങ്കാണുള്ളത് എന്ന് വൈസ് അഡ്മിറൽ കെ.എൻ.സുശീൽ തദവസരത്തിൽ കുട്ടിച്ചേർത്തു.

തീരസുരക്ഷ ഉറപ്പുവരുത്തുന്നതിനും സമാധാന അന്തരീക്ഷം കാത്തുസൂക്ഷിക്കുന്നതിനുമായിരിക്കും ഐ.എൻ.എസ്. കബ്ര പ്രധാനമായും ഉപയോഗിക്കുക. ഭാരക്കുറവുള്ളതിനാൽ കടലിൽ ചീറിപ്പായാൻ തക്ക ശേഷിയുള്ള ഈ കപ്പൽ ഇന്ത്യൻ നാവികസേനയുടെ ചരിത്ര നേട്ടമാണ്. മണിക്കൂറിൽ 35 നോട്ടിക്കൽമൈൽ ആണ് ഈ പടക്കുതിരയുടെ വേഗത. ആഴം കൂടിയ പ്രദേശങ്ങളിൽ പോലും വളരെ വേഗത്തിൽതന്നെ ഇരുദിശകളിലേയ്ക്കും ചലിക്കാൻ കഴിയുന്ന രീതിയിലാണ് ഇതിന്റെ രൂപകൽപ്പന. അത്യാധുനിക വാർത്താവിനിമയ ഉപകരണങ്ങളും ഇന്ത്യൻ നിർമ്മിത സി.ആർ.എൻ-91 തോക്കുകളും മെഷീൻ ഗണ്ണുകളും എയർമിസൈലുകളും കബ്രയിലുണ്ട്. തീരദേശ സുരക്ഷയ്ക്കും, കടൽ കൊള്ളതടയാനും, തെരച്ചിൽ-രക്ഷാദൗത്യങ്ങൾക്കും ഈ യുദ്ധക്കപ്പൽ ഇനി രംഗത്തുണ്ടാകും. റയാർ സംവിധാനത്തിലും മിസൈൽ ആക്രമണത്തിലും സ്പെഷ്യലിസ്റ്റായ ബൻഡൂൽ മിലസ കമാൻഡിങ് ഓഫീസറായ കപ്പലിൽ മൂന്ന് ഓഫീസർമാരും 39 സെയ്ലർമാരുമാണ് ഉണ്ടാവുക.

ഇന്ത്യൻ നാവികസേനയുടെ മറ്റൊരു ഭദ്രതാക്രമണ യുദ്ധക്കപ്പലാണ് ഐ.എൻ.എസ്.കൽപേനി. കഴിഞ്ഞവർഷം ഒക്ടോബറിലാണ് കൽപേനി കമ്മീഷൻ ചെയ്തത്. ഷിപ്പ്ബിൽഡേഴ്സ് ആൻഡ് എൻജിനേഴ്സ് കൽക്കത്തയാണ് കൽപേനിയുടെയും നിർമ്മാണത്തിന് പിന്നിൽ പ്രവർത്തിച്ചവർ.

അപേക്ഷ നൽകുമ്പോൾതന്നെ റേഷൻകാർഡ് റെഡി

റേഷൻകാർഡിന് അപേക്ഷ നൽകി ആഴ്ചകളും മാസങ്ങളും കാത്തിരിക്കേണ്ട അവസ്ഥ ഇനിയുണ്ടാവില്ല. മതിയായ രേഖകൾ സഹിതം അപേക്ഷിക്കുന്നവർക്ക് അപേക്ഷിക്കുന്ന ദിവസംതന്നെ കാർഡ് നൽകാൻ നടപടി കൈക്കൊള്ളുമെന്ന് ഭക്ഷ്യവകുപ്പ് മന്ത്രി ടി.എം.ജേക്കബ് അറിയിച്ചു. ഭക്ഷ്യ-സിവിൽ സപ്ലൈ വകുപ്പിലെ ജില്ലാതല ഉദ്യോഗസ്ഥരുടെ യോഗത്തിലാണ് ഇക്കാര്യം അറിയിച്ചത്. നടപടിക്രമങ്ങൾ പൂർത്തിയാക്കി അഞ്ചുദിവസത്തിനകം കാർഡ് നൽകും.

റേഷൻവിതരണം കൃത്യതയോടെ നിർവഹിക്കുന്നുവെന്ന് ഉദ്യോഗസ്ഥർ ഉറപ്പുവരുത്തണം. റേഷൻകടകളിലും ഹോൾസെയിൽ കടകളിലും പരിശോധനാ കർശനമാക്കുകയും തുക്കത്തിൽ കൃത്യത പാലിക്കുന്നുണ്ടെന്ന് ഉറപ്പുവരുത്തുകയും ചെയ്യും. റേഷൻ സംബന്ധിച്ച പരാതികൾ 1800 - 725 - 1550 എന്ന ടോൾഫ്രീ നമ്പറിൽ അറിയിക്കാൻ സംവിധാനം ഉണ്ടാക്കും. വിലക്കയറ്റം തടയാൻ നടപടികൾ സ്വീകരിക്കുന്ന തോടൊപ്പം ബി പി എൽ കാർഡ്കൾക്ക് രണ്ടുരൂപ നിരക്കിൽ 28 കിലോ അരിയും ഏഴുക്കിലോ ഗോതമ്പും നൽകാൻ നടപടികൾ കൈക്കൊള്ളാനും യോഗത്തിൽ തീരുമാനമുണ്ടായിട്ടുണ്ട്.



ചരിത്രത്തിലേക്ക് മറയുന്ന നാണയങ്ങൾ



അണ, കാശ് ഇവയെല്ലാം ഒരു കാലത്ത് നമ്മുടെ നാട്ടിൽ പ്രചാരത്തിലുണ്ടായിരുന്ന നാണയങ്ങളാണ്. പേപ്പർ കറൻസി നിലവിൽ വന്നതോടെ അവയുടെ പ്രാധാന്യം നഷ്ടപ്പെട്ടു. ഇപ്പോഴിതാ 25 പൈസ നാണയവും വിസ്മൃതിയിലാവുന്നു. ഇനി പഴയനാണയങ്ങളുടെ കൂട്ടത്തിലാണ് ഇവയുടെ സ്ഥാനവും.

2011 ജൂൺ 30 വരെ മാത്രമേ അവയ്ക്ക് മൂല്യമുണ്ടായിരുന്നുള്ളൂ. 25 പൈസയോ അതിൽ കുറവോ മൂല്യമുള്ള നാണയങ്ങൾ റിസർവ് ബാങ്ക് കേന്ദ്രങ്ങളിലോ മറ്റ് ബാങ്കുകളുടെ ശാഖകളിലോ ക്രയവിക്രയം ചെയ്യാൻ ജൂൺ മാസാന്ത്യം വരെ സമയം അനുവദിച്ചിരുന്നു. ചില്ലറ നാണയ ഡിപ്പോ സംവിധാനമുള്ള ബാങ്കുകളുടെ ശാഖകളിൽ മാത്രമേ അവ സ്വീകരിക്കുകയുള്ളൂവെന്ന് ആർ ബി ഐ അറിയിച്ചിട്ടുണ്ട്.

ഇതിൽ പ്രകാരം പൊതുവേഖലാ ബാങ്കുകളായ കാനറ ബാങ്ക്, ബാങ്ക് ഓഫ്

ഇന്ത്യ, സെൻട്രൽ ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ, കോർപ്പറേഷൻ ബാങ്ക്, പഞ്ചാബ് നാഷണൽ ബാങ്ക്, സ്റ്റേറ്റ് ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ, ഇന്ത്യൻ ഓവർസീസ് ബാങ്ക്, സിൻഡിക്കേറ്റ് ബാങ്ക്, യൂണിയൻ ബാങ്ക് ഓഫ് ഇന്ത്യ, വിജയാബാങ്ക് എന്നിവിടങ്ങളിലും ചില സ്വകാര്യ ബാങ്കുകളായ എച്ച് ഡി എഫ് സി, ഐ സി ഐ സി ഐ, ഫെഡറൽ ബാങ്ക്, അക്സസ് ബാങ്ക്, സൗത്ത് ഇന്ത്യൻ ബാങ്ക്, ഇന്ത്യൻ ബാങ്ക്, കാത്തലിക് സിറിയൻ ബാങ്ക്, ധനലക്ഷ്മി ബാങ്ക് എന്നിവിടങ്ങളിലും 25 പൈസയോ അതിൽ കുറവോ മൂല്യമുള്ള നാണയങ്ങൾ കൈമാറ്റം ചെയ്യാനുള്ള സൗകര്യം ഒരുക്കിയിരുന്നു.

ഇനിമുതൽ വിപണിയിലെ ഏറ്റവും മൂല്യം കുറഞ്ഞ നാണയം 50 പൈസയായിരിക്കും. 20 പൈസ, 10 പൈസ നാണയ

ങ്ങളുടെ നിർമാണം വളരെകാലം മുതൽക്കേ നിർത്തിയിരുന്നുവെങ്കിലും ഈ നാണയങ്ങളൊന്നും തന്നെ ആർ ബി ഐ പിൻവലിച്ചിരുന്നില്ല. നിർമാണചെലവ് വർദ്ധിച്ചതാണ് ഇവ പിൻവലിക്കാൻ മുഖ്യ കാരണമായി ആർ ബി ഐ ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നത്.

മൂല്യം കുറഞ്ഞ നാണയങ്ങൾ പിൻവലിക്കുമ്പോൾ ഉയർന്ന തുകയ്ക്കുള്ള നാണയങ്ങൾ ആർ ബി ഐ ഉടൻ പുറത്തിറക്കും.

ഇവിടെ സ്ത്രീകൾ സംപൂജ്യരോ?

പൗരാണിക സംസ്കൃതിയിലും പാരമ്പര്യത്തിലും അഭിമാനം കൊണ്ടവരാണ് ഭാരതീയർ. അത് സ്ത്രീകൾക്ക് കൽപിച്ച സ്ഥാനവും മഹത്വവും മഹനീയമായിരുന്നു. 'എവിടെ സ്ത്രീകൾ പുജിക്കപ്പെടുന്നുവോ അവിടെ ദേവതമാർ കളയാടുന്നു' എന്ന് ഉച്ചൈസ്ഥരം വാഴ്ത്തിയിരുന്ന ഭാരതീയർ ലോകത്തിന് മാതൃകയായിരുന്നു. ഇന്ന് ആ സ്ഥാനത്തിന് ഉലച്ചിൽ സംഭവിച്ചിരിക്കുന്നു. ലോകത്ത് സ്ത്രീകൾക്ക് നേരെ നടക്കുന്ന അതിക്രമങ്ങളിൽ ഇന്ത്യ നാലാം സ്ഥാനത്ത് എന്ന നടുക്കുന്ന വാർത്ത പുറത്തുവന്നു! തോംസൺ റോയിട്ടേഴ്സ് ട്രസ്റ്റ് ലോ വിമൺ എന്ന സംഘടന നടത്തിയ സർവ്വേയിലാണ് ഈ കണ്ടെത്തൽ. സ്ത്രീകൾക്ക് നിയമപരിരക്ഷയും മാർഗനിർദ്ദേശവും നൽകുന്ന കേന്ദ്രമാണിത്.

അഫ്ഗാൻ, റിപ്പബ്ലിക് ഓഫ് കോംഗോപാകിസ്ഥാൻ എന്നീ രാജ്യങ്ങളാണ് സ്ത്രീകൾക്ക് നേരെയുള്ള അതിക്രമങ്ങളിൽ ഇന്ത്യക്ക് മുന്നിൽ നിൽക്കുന്നത് എന്ന് സർവ്വേ വെളിപ്പെടുത്തുന്നു.

ദക്ഷിണേഷ്യൻ രാജ്യങ്ങളാണ് ഈ പട്ടികയിൽ ആദ്യ സ്ഥാനങ്ങൾ കയ്യടക്കിയത്. ലോകത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ ജനാധിപത്യരാജ്യമെന്ന് ഊറ്റം കൊള്ളുന്ന ഇന്ത്യയ്ക്ക് പിന്നിലാണ് ദരിദ്ര രാജ്യമായ സോമാലിയ പോലും.

അഞ്ച് ഭൂഖണ്ഡങ്ങളിൽ നിന്നുള്ള വിദഗ്ധ സംഘത്തെയാണ് ഇതിനായി നിയോഗിച്ചത്. ആസൂത്രണത്തോടും സൂക്ഷ്മതയോടും കൃത്യതയോടും കൂടിയാണ് സംഘം സർവ്വേ നടത്തിയത്. ലൈംഗികാതിക്രമങ്ങൾ, ലൈംഗികേതര അതിക്രമങ്ങൾ, സംസ്കാരത്തിൽ ഉറച്ചുപോയ അപകടകരമായ ആചാരങ്ങൾ, മതപരമായ ഭീഷണികൾ, പാരമ്പര്യത്തിൽ അധിഷ്ഠിതമായ ജീവിതശയ്യ, സാമ്പത്തിക വിഭവങ്ങളിലേയ്ക്കുള്ള പ്രവേശനമില്ലായ്മ, മനുഷ്യകടത്ത് എന്നിങ്ങനെയാണ് സ്ത്രീകൾ നേരി

ടുന്ന പ്രശ്നങ്ങളെ വർഗീകരിച്ചത്.

പെൺഭ്രൂണഹത്യ, ശിശുഹത്യ, മനുഷ്യകടത്ത്, ലൈംഗികാതിക്രമങ്ങൾ എന്നിവയിലെല്ലാം ഇന്ത്യയുടെ അവസ്ഥ അപകടകരമാണ്. കുറഞ്ഞത് പത്തുകോടി സ്ത്രീകളെങ്കിലും മനുഷ്യകടത്തിന്റെ ബലിയാടുകളായിട്ടുണ്ടെന്ന 2009-ലെ ഇന്ത്യൻ ആഭ്യന്തരസെക്രട്ടറി മധുകർ ഗുപ്തയുടെ പരമാർശം സർവ്വേയിൽ വെളിപ്പെടുത്തുന്നു. രാജ്യത്താകമാനം 30 ലക്ഷം സ്ത്രീകൾ വേശ്യാവൃത്തിയിൽ ഏർപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്നാണ് പ്രാഥമിക കണക്ക്. ഇതിൽ 40 ശതമാനം പ്രായപൂർത്തിയാകാത്ത കുട്ടികളാണെന്ന വസ്തുത വിഷയത്തിന്റെ ഗൗരവം വർദ്ധിപ്പിക്കുന്നു. കഴിഞ്ഞ നൂറ്റാണ്ടിൽ ഭ്രൂണ-ശിശുഹത്യകളിലൂടെ ഭാരതത്തിൽ ഹോമിക്കപ്പെട്ടത് അഞ്ചുകോടി പെൺകുട്ടികളാണെന്നാണ് സർവ്വേയിലെ തെളിപ്പെടുത്തുന്ന കണക്ക്.



ഭാരതകുളിലെ അക്കാദമി ജാലകം

ജൂലൈ

1

- തിരു-കൊച്ചി സംയോജനം (1949)
- പൊൻകുന്നം വർക്കി ജന്മദിനം (1910 - 2004)
- പി.കേശവദേവ് ചരമദിനം (1904 - 1983)
- ഡോക്ട്രേസ് ദിനം

2

- സാമുവൽ ഹാനിമാൻ (ഹോമി യോപ്പതിയുടെ പിതാവ്) ചരമദിനം (1843)
- നാലാങ്കൽ കൃഷ്ണപിള്ള ചരമദിനം (1910 - 1991)
- മാലി (വി.മാധവൻനായർ) ചരമദിനം (1915 - 1994)

3

- സെന്റ് തോമസ് ദിനം
- ബോധേശ്വരൻ (കേശവപിള്ള) ചരമദിനം (1901 - 1990)
- ഫ്രാൻസ് കാഫ്ക ജന്മദിനം (1883 - 1924)
- കെ.ദാമോദരൻ ചരമദിനം (1912 - 1976)

4

- മേരി കുറുനി ചരമദിനം (1867 - 1934)
- അമേരിക്കൻ ബഹിരാകാശ വാഹനം പാൽഫെൻഡർ ചൊവ്വയിലെത്തി (1997)
- ഇടപ്പള്ളി രാഘവൻപിള്ള ചരമദിനം (1909 - 1936)
- എം.എൻ.സ്വാമി ചരമദിനം (1913 - 1998)

5

- ക്ലോണിങ്ങിലൂടെ ഡോളി എന്ന ചെമ്മരിയാട് ജനിച്ചു (1996)
- വൈക്കം മുഹമ്മദ് ബഷീർ ചരമദിനം (1910 - 1994)
- ഐസക് ന്യൂട്ടൻ പ്രിൻസിപ്പിയ മാത്തമാറ്റിക്സ് പ്രസിദ്ധീകരിച്ചു (1687)

6

- ലോക ജന്തുജന്യരോഗ ദിനം
- കണ്ടത്തിൽ വറുഗീസ് മാപ്പിള ചരമദിനം (1857 - 1904)
- റോബർട്ട് കീഡ് കൊൽക്കത്തയിൽ ഇന്ത്യൻ ബൊട്ടാനിക്കൽ ഗാർഡൻ സ്ഥാപിച്ചു (1787)

7

- സി.കേശവൻ ചരമദിനം (1891 - 1967)
- ഡോ. ടി.പി.സുകുമാരൻ ചരമദിനം (1934 - 1996)
- മുംബെയിലെ എക്സ്പ്ലനേഡ് മാനുഷ്യനിൽ ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യ സിനിമാ പ്രദർശനം നടന്നു (1896)

8

- ജ്യോതി ബസു ജന്മദിനം (1914)
- മുൻ പ്രധാനമന്ത്രി എസ്.ചന്ദ്രശേഖർ ചരമദിനം (2007)
- റീൻഹോൾഡ് മെസ്സീനറും പീറ്റർ ഹെബ്ലറും ഓക്സിജൻ കണ്ടെത്തിയതിനുള്ള ആദ്യമായി എവറസ്റ്റ് കീഴടക്കി (1978)

9

- ആദ്യ വിംബിൾഡൻ ടെന്നീസ് ഇംഗ്ലണ്ടിൽ ആരംഭിച്ചു (1877)
- മൈക്രോവേവ് ഓവൻ കണ്ടു പിടിച്ച പേഴ്സി സ്പെൻസർ ജന്മദിനം (1894 - 1940)
- ജർമൻ പട്ടാളം ഹോളണ്ടിനെ ആക്രമിച്ചപ്പോൾ ആൻഫ്രാങ്കും കുടുംബവും ഒളി സങ്കേതത്തിൽ അഭയം പ്രാപിച്ചു (1942)

10

- കൊച്ചി ശാസ്ത്രസാങ്കേതിക സർവ്വകലാശാല ആരംഭിച്ചു (1971)
- പി.സി.കുട്ടികൃഷ്ണൻ (ഉറുബ്) ചരമദിനം (1915 - 1979)
- മലയാളത്തിന്റെ ഇബ്സൻ എൻ കൃഷ്ണപിള്ള ചരമദിനം (1916 - 1988)

11

- ലോകജനസംഖ്യാദിനം. 1987 ജൂലൈ 11 ന് ലോകജനസംഖ്യ 500 കോടി തികഞ്ഞു.
- സ്കൈലാബ് 1 ഭൂമിയിൽ തിരിച്ചെത്തി (1979). 34, 981 ദ്രമണ പഥം പിന്നിട്ടെത്തിയ സ്കൈലാബ് വിക്ഷേപിച്ചത് 1973 മെയ് 14 നാണ്.

12

- എം.പി.പോൾ ചരമദിനം (1904 - 1952).
- ഇന്ത്യൻ നിർമ്മിത ആദ്യ ആവിക്ഷേപൽ - ഡയാന, കൊൽക്കത്തയിൽ കടലിലിറക്കി (1823)
- ബ്രിട്ടീഷ് വൈമാനികൻ ചാൾസ് സ്റ്റീവർട്സ് റോൾസ് അപകടത്തിൽ മരിച്ചു (1877 - 1910). ഇംഗ്ലീഷ് ചാനൽ ആദ്യമായി വിമാനത്തിൽ പറന്നത് റോൾസാണ്.

13

- ഇന്ത്യൻ ഇംഗ്ലീഷ് കവി എ.കെ.രാമനന്ദൻ ചരമദിനം (1929 - 1993)
- ജ്ഞാനപീഠപുരസ്കാരം നേടിയ ആദ്യ വനിത ആശാപൂർണാദേവി ചരമദിനം (1908 - 1995)
- നൈജീരിയൻ കവിയും നാടകകൃത്തുമായ വോൾ സോയിക ജന്മദിനം (1934).

14

- സ്വാമി വിവേകാനന്ദൻ സമാധിദിനം (1863 - 1902)
- മനുഷ്യ രക്തഗ്രൂപ്പുകൾ കണ്ടു പിടിച്ച കാൾലാന്റ് സ്റ്റെയ്നർ ജന്മദിനം (1868 - 1943)
- സ്വീഡിഷ് ചലച്ചിത്രകാരൻ ഇഗ്മർ ബർഗ്മാൻ ജന്മദിനം (1918 - 2007)

15

- പട്ടം താണുപിള്ള ജന്മദിനം (1885 - 1970)
- സി.എച്ച്.മുഹമ്മദ് കോയ ജന്മദിനം (1928 - 1983)
- എം.ടി. വാസുദേവൻനായർ ജന്മദിനം (1933)

16

- ന്യൂ മെക്സിക്കോയിൽ ആദ്യമായി ന്യൂക്ലിയർ ബോംബ് പരീക്ഷിച്ചു (1945)
- ആദ്യമായി ലോക ദൂപടം പ്രസിദ്ധീകരിച്ചു (1482)
- ഫ്രഞ്ചുകാരിൽ നിന്ന് മയ്യഴി മോചിപ്പിച്ചു (1954)

17

- ജോസഫ് മുണ്ടശ്ശേരി ജന്മദിനം (1903 - 1977)
- പി.എൻ.പണിക്കർ ജന്മദിനം (1909 - 1995)
- അമേരിക്കയുടെ അപ്പോളോ 18ഉം സോവിയറ്റ് യൂണിയന്റെ 'സോയൂസ് 19' ഉം ഭൗമതലത്തിൽ നിന്നും 140 മൈൽ മുകളിൽ നിന്ന് കുട്ടിച്ചേർത്തു (1975)

18

- ഏ.ആർ.രാജരാജവർമ്മ ചരമദിനം (1865 - 1918)
- കെ.എം.ധാനിയൽ ചരമദിനം (1920 - 1988)
- ഇന്ത്യയുടെ പ്രഥമ ബഹിരാകാശ വാഹനം എസ്.എൽ.വി 3 ശ്രീഹരിക്കോട്ടയിൽ നിന്നും വിക്ഷേപിച്ചു (1980)

19

- ചിത്തിരതിരുനാൾ ബാലരാമവർമ്മ ചരമദിനം (1912 - 1991)
- തിരുവിതാംകൂർ ഝാൻസിനാണി ആനി മസ്ക്രീൻ ചരമദിനം (1902 - 1963)
- മുന്ന് ഒളിമ്പിക്സുകളുടെ ആരംഭദിനം. 1952 - ഹെൽസിങ്കി; 1980 - മോസ്കോ; 1996 - ആറ്ലാന്റ്

20

- നീൽ ആംസ്ട്രോങ് ആദ്യമായി ചന്ദ്രനിൽ കാലുകുത്തി (1969). അപ്പോളോ രണ്ടിലായിരുന്നു യാത്ര.
- ഈശ്വരചന്ദ്രവിദ്യാസാഗർ ചരമദിനം (1820 - 1891)
- ഗ്രന്ഥലോകം മാസിക തുടങ്ങി (1948)
- ജനിതകശാസ്ത്രത്തിന്റെ പിതാവ് ഗ്രിഗർ മെൻഡൽ ജന്മദിനം (1822 - 1884)

രാജ്യത്തെ ആദ്യ കോസ്റ്റ് ഗാർഡ് അക്കാദമിക്ക് ശിലയിട്ടു



കോസ്റ്റ്ഗാർഡ് അക്കാദമിയുടെ ശിലാസ്ഥാപനം കേന്ദ്രപ്രതിരോധമന്ത്രി എ.കെ. ആന്റണി നിർവഹിക്കുന്നു

ഇന്ത്യയിലെ ആദ്യത്തെ കോസ്റ്റ് ഗാർഡ് അക്കാദമിക്ക് പ്രതിരോധ വകുപ്പു മന്ത്രി- എ.കെ. ആന്റണി ശിലയിട്ടു. കണ്ണൂർ അഴീക്കൽ ഇരിണാവ് ഭാഗത്തെ 164 ഏക്കർ സ്ഥലത്താണ് നിർദ്ദിഷ്ട കോസ്റ്റ് ഗാർഡ് അക്കാദമിക്ക് തുടക്കമിട്ടത്. മൂന്നര വർഷം കൊണ്ട് അക്കാദമി പൂർത്തീകരിക്കുന്നതിനാണ് ലക്ഷ്യമിട്ടിട്ടുള്ളത്. സംസ്ഥാന വ്യവസായ വകുപ്പു മന്ത്രി പി.കെ. കുഞ്ഞാലിക്കുട്ടി, ഗ്രാമ വികസന -പി.ആർ.ഡി വകുപ്പു മന്ത്രി കെ.സി.ജോസഫ്, മുൻ വ്യവസായ വകുപ്പുമന്ത്രി എളമരം കരീം, എം.പിമാരായ കെ.സുധാകരൻ, പി.കരുണാകരൻ, എം.എൽ.എ മാരായ കെ.എം ഷാജി, ടി.വി.രാജേഷ് ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത് പ്രസി

ഡണ്ട് പ്രൊഫ. കെ.എ. സരള എന്നിവർ ചടങ്ങിൽ പങ്കെടുത്ത് സംസാരിച്ചു. കോസ്റ്റ് ഗാർഡ് ഡയറക്ടർ ജനറൽ വൈസ് അഡ്മിറൽ അനിൽ ചോപ്ര സാഗതം പറഞ്ഞു. ജില്ലാ കലക്ടർ ആനന്ദ് സിംഗ്, വിവിധ വകുപ്പുതലവന്മാർ, വിവിധ തദ്ദേശ സ്വയം ഭരണ സ്ഥാപന പ്രതിനിധികൾ, എന്നിവർ ചടങ്ങിൽ സംബന്ധിച്ചു.

സംസ്ഥാനത്ത് ഇനിയും പൊതുവേ വലാസ്ഥാപനങ്ങൾ കടന്നുവരുമെന്ന് പ്രതിരോധ വകുപ്പു മന്ത്രി എ.കെ. ആന്റണി പ്രസ്താവിച്ചു. ഇപ്പോൾ പ്രതിരോധ മേഖലയിലെ ആറ് പൊതുവേഖലാ സ്ഥാപനങ്ങളാണ് കേരളത്തിൽ വന്നത്.

ഇതിൽ മൂന്നെണ്ണം മലബാറിലാണ്. കേന്ദ്ര- സംസ്ഥാന സർക്കാരുകളുടെ ഏകോപനമുണ്ടായാൽ ഇനിയും വളർച്ച സാധ്യമാണ്. അറിവിന് വിലയേറിയ ഈ കാലഘട്ടത്തിൽ സാധ്യമാകാവുന്നവ നേടിയെടുക്കുന്നതിന് സത്വര ശ്രമ വേണം. വികസന കാര്യത്തിൽ മറ്റ് പ്രതിബന്ധങ്ങൾക്കൊന്നും സ്ഥാനമില്ല. ഊർജ്ജിത യുവത്വത്തിന് അനുകൂല സാഹചര്യം ഇവിടെ തയ്യാറാക്കുകയാണ് ലക്ഷ്യമെന്നും പ്രതിരോധ വകുപ്പു മന്ത്രി പറഞ്ഞു.

ഇ.വി. സുഗതൻ
കണ്ണൂർ ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസർ

<p>21</p> <ul style="list-style-type: none"> • സിരിമാവോ ബണ്ഡാരനായികേ ശ്രീലങ്കൻ പ്രധാനമന്ത്രിയായി (1960). പ്രഥമ ലോക വനിതാ പ്രധാനമന്ത്രി • മണിപ്പൂർ സ്വതന്ത്രഇന്ത്യയുടെ സംസ്ഥാനങ്ങളിലൊന്നായി (1972) • പി.ആർ.ശ്യാമള ചരമദിനം (1931-1990) 	<p>22</p> <ul style="list-style-type: none"> • അന്താരാഷ്ട്ര സോഷ്യലിസ്റ്റ് കോൺഗ്രസ്സ് കോൺസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടന്റ് അസംബ്ലി ഇന്ത്യയുടെ ദേശീയ പതാകയായി ത്രിവർണ പതാക അംഗീകരിച്ചു (1947) • കൊട്ടാരത്തിൽ ശങ്കുണ്ണി ചരമദിനം (1885-1937) 	<p>23</p> <ul style="list-style-type: none"> • കോഴിക്കോട് സർവകലാശാല ആരംഭിച്ചു (1968) • ചന്ദ്രശേഖർ ആസാദ് ജന്മദിനം (1906) • ബാലഗംഗായരതീലകൻ ജന്മദിനം (1856) 	<p>24</p> <ul style="list-style-type: none"> • ഫ്രഞ്ച് എഴുത്തുകാരൻ അലക്സാണ്ടർ ഡ്യൂമാ ജന്മദിനം (1802-1970) • എസ്. വിജയലക്ഷ്മി ഇന്ത്യയുടെ ആദ്യ വനിതാ ചെസ് ഗ്രാന്റ് ചാമ്പ്യനായി (2000). ഹൈദരാബാദിലെ വിപ്രോ ടൂർണമെന്റായിരുന്നു വേദി.
<p>25</p> <ul style="list-style-type: none"> • ലോകത്തിലാദ്യമായി അമേരിക്ക അണുബോംബ് പരീക്ഷണം നടത്തി (1945) • ലോകത്തെ ആദ്യ ടെസ്റ്റുബ്ബ് ശിശു പിറന്നു (1978). ബ്രിട്ടനിലെ ലക്ഷയ നിലുള്ള ഓൾസാം ജനറൽ ആശുപത്രിയിലായിരുന്നു ഇത്. 	<p>26</p> <ul style="list-style-type: none"> • ജോർജ് ബർണാഡ്ഷാ ജന്മദിനം (1856). • കൊടുങ്ങല്ലൂർ കൊച്ചുണ്ണി തമ്പുരാൻ ചരമദിനം (1858-1926) • ടി.ആർ (ടി.രാമചന്ദ്രൻ) ചരമദിനം (1944-2000) 	<p>27</p> <ul style="list-style-type: none"> • വിദേശ വസ്ത്ര ബഹിഷ്കരണദിനം • അമർത്യാനന്ദ (എസ്. മായ വൻനായർ) ജന്മദിനം (1929) • കാമ്പില്ലേരി കരുണാകരൻ ചരമദിനം (1922-1977) 	<p>28</p> <ul style="list-style-type: none"> • ഒന്നാം ലോക മഹായുദ്ധം തുടങ്ങി (1914) • നക്സലൈറ്റ് പ്രസ്ഥാന സ്ഥാപകൻ ചാരുമജൂംദാർ കൊൽക്കത്ത ജയിലിൽ വച്ച് മരണമടഞ്ഞു (1972) • ഐ.സി.എസ് ഉദ്യോഗസ്ഥനായിരുന്ന വില്യം ഹെർഷൽ വിരലടയാളം പരിശോധനക്കായി ഉപയോഗിക്കാമെന്ന് കണ്ടെത്തി (1858)
<p>29</p> <ul style="list-style-type: none"> • ജെ.ആർ.ഡി.ടാറ്റ ജന്മദിനം (1904-1993) • ഇരയിമ്മൻ തമ്പി ചരമദിനം (1783-1856) • വിൻസെന്റ് വാൻഗോത് 37-ാം വയസ്സിൽ സ്വയം മരണം വരിച്ചു (1890) 	<p>30</p> <ul style="list-style-type: none"> • ഇംഗ്ലീഷ് നോവലിസ്റ്റ് എമിലി ബ്രോണ്ടി ജന്മദിനം (1818-1848) • പ്യൂയൽ രാജ്യമായിരുന്ന ജപ്പാനെ നാടകീയമായി, ദരണായികാരിയായ മൈജി ടെനോ (1867-1912) ആധുനിക ശാക്തീക രാഷ്ട്രമാക്കിത്തീർത്തു (1912) 	<p>31</p> <ul style="list-style-type: none"> • പ്രോചന്ദ് ജന്മദിനം (1880-1936). പ്രശസ്ത ഹിന്ദി നോവലിസ്റ്റും ചെറുകഥാകൃത്തും. • കാർട്ടൂണിസ്റ്റ് ശങ്കർ ജന്മദിനം (1902) • ഹാരി പോട്ടർ പരമ്പര എഴുത്തുകാരി ജെ.കെ.റോളിങ്ങ് ജന്മദിനം (1966). 	

15 കോടിയുടെ പദ്ധതി : ബംഗ്ലാദേശ് കോളനി ഇനി 'ശാന്തി നഗർ'

സമൂഹത്തിൽ നിന്ന് പുറത്താക്കപ്പെട്ട അനേകങ്ങളുടെ താവളമായി അറിയപ്പെട്ടിരുന്ന കോഴിക്കോട്ടെ ബംഗ്ലാദേശ് കോളനി ഇനി മുതൽ ശാന്തിയുടെ നഗരം അഥവാ ശാന്തിനഗർ മാതൃകാ ഗ്രാമമായി മാറും. മയക്കു മരുന്നിനടിമപ്പെട്ട, കൊലക്കുറ്റത്തിന് ശിക്ഷിക്കപ്പെട്ട എന്നു വേണ്ട ജീവിതത്തിൽ ഇനി എന്തെന്ന് ലക്ഷ്യമില്ലാത്തവർക്ക് കേരള സർക്കാർ വീടും തൊഴിലും നൽകി ജീവിതത്തിലേക്ക് തിരിച്ചു കൊണ്ടുവരികയാണ്. സർക്കാരിന്റെ നൂറിനപരിപാടികളിൽ ഉൾപ്പെടുത്തി മൂന്നുറ്റിനാൽപതോളം കോളനി നിവാസികൾക്ക്

ഒറ്റവീടുകൾ നൽകും. അവിടുത്തെ മുഴുവൻ ആളുകൾക്കും തൊഴിൽ നൽകും. ബുക്ക് ബൈന്റിംഗ്, തുന്നൽ, കൃഷ്യൻ നിർമ്മാണം എന്നിങ്ങനെ വിവിധ മേഖലകളിലാണ് തൊഴിൽ നൽകുന്നത്. 15 കോടി രൂപയാണ് സംസ്ഥാന സർക്കാർ നൂറുദിന കർമ്മപരിപാടിയുടെ ഭാഗമായി ഈ പദ്ധതിക്കായി അനുവദിച്ചിരിക്കുന്നത്. മാറാട്ട് മതവൈര്യം ഇല്ലാതാക്കിയ 'സ്പർശം' രണ്ടാംഘട്ടപദ്ധതിയും ഇവിടെ നടപ്പാക്കും.

സമൂഹത്തിൽനിന്ന് ആരും പുറന്തള്ളപ്പെടുന്നില്ല. എല്ലാവരും സമൂഹത്തിന്റെ ഭാഗമാണെന്നും എല്ലാവരും ചേർന്നാൽ

മാത്രമേ സമൂഹം മുന്നോട്ടു പോകുകയുള്ളൂവെന്നുമുള്ളതിന്റെ സന്ദേശമാണ് കോഴിക്കോട് ഭട്ട്റോഡ് ബീച്ചിൽ നടന്ന ശാന്തിനഗർ മാതൃകാഗ്രാമ ശിലാസ്ഥാപനം, സ്പർശം രണ്ടാംഘട്ടം സമാരംഭത്തിലൂടെ കേരളത്തിനു നൽകിയത്. ഇതിന്റെ ഉദ്ഘാടനം ജൂൺ പതിനേഴ് വൈകിട്ട് നാലിന് മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻചാണ്ടി നിർവ്വഹിച്ചു. 'ശാന്തിനഗർ കോളനിയുടെ മാതൃകയിൽ കോഴിക്കോട്തന്നെ ചാപ്പയിൽ-പള്ളിക്കണ്ടി കോളനിയിലെ 112 ഭവന രഹിതരായ കുടുംബങ്ങൾക്ക് വീടു വെച്ച് നൽകുമെന്ന് അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു. പദ്ധതി ഒരു വർഷം കൊണ്ട് പൂർത്തിയാക്കും.



ശാന്തിനഗർ മാതൃകാഗ്രാമത്തിന്റെ ശിലാസ്ഥാപനവും, സ്പർശംപദ്ധതിയുടെ രണ്ടാംഘട്ടത്തിന്റെ ആരംഭവും കുറിക്കുന്ന പൊതുചടങ്ങ് മുഖ്യമന്ത്രി ഉദ്ഘാടനം ചെയ്യുന്നു

ശാന്തിനഗറിൽ പട്ടയം ഉള്ളവർക്കും സർക്കാരിന്റെ പുറമ്പോക്കിൽ കഴിയുന്നവർക്കും പദ്ധതി പ്രകാരം വീടുകളെടുക്കും. 4.15 ലക്ഷം രൂപയാണ് ഓരോ വീടിനും നൽകുന്നത്. സംസ്ഥാനത്ത് ഇതുവരെ നടപ്പാക്കിയ പദ്ധതികളിൽ വെച്ച് ഏറ്റവും ഉദാരമായ ഭവന നിർമ്മാണ പദ്ധതിയാണിത്.

കോളനി നിവാസികളുടെ കഷ്ടപ്പാട് മനസ്സിലാക്കി സമൂഹം ക്രിയാത്മകമായി പ്രതികരിച്ചതിന്റെ ഫലമാണ് ശാന്തിനഗർ മാതൃകാഗ്രാമം പദ്ധതി. ശാന്തിനഗർ എന്ന പേര് അനന്തരമാകും വിധം തിരിച്ച് സമൂഹത്തോട് പ്രതികരിക്കുവാനുള്ള ബാധ്യത കോളനി നിവാസികൾക്കു

ഇനി യന്ത്രം തെങ്ങിൽ കയറും, തേങ്ങയിടും

ഇനി യന്ത്രം തെങ്ങിൽ കയറും, നമ്മൾക്ക് വേണ്ട തേങ്ങ പഠിച്ചിടും. ഒറ്റ തേങ്ങ മതിയെങ്കിൽ ഒന്നു മാത്രം പഠിച്ചു താഴെയിറങ്ങും. കുലയോടെ വേണമെങ്കിൽ അങ്ങനെയും. തെങ്ങ് കയറ്റക്കാരനെ പോലെ ചാടിച്ചാടിയാണ് യന്ത്രം കയറുക. ഒരു റിമോട്ട് കൺട്രോളറിലൂടെ താഴെ നിന്നും അതിന്റെ പ്രവർത്തനം നമ്മൾക്ക് നിയന്ത്രിക്കാം. നബാർഡിന്റെ സഹായത്തോടെ സി പി സി ആർ ഐ കൃഷി വിജ്ഞാന കേന്ദ്രം നടത്തിയ ശിൽപ്പശാലയിലാണ് റിമോട്ട് കൺട്രോളർ ഉപയോഗിച്ച് തേങ്ങയിടാവുന്ന നൂതന സാങ്കേ

തിക വിദ്യ കോഴിക്കോട് നിന്നെത്തിയ പ്രകാശൻ തട്ടാരി അവതരിപ്പിച്ചത്. റീചാർജ് ചെയ്യാവുന്ന ബാറ്ററി ഉപയോഗിച്ചാണ് ഈ റോബോട്ട് പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. ഒറ്റയായും കുലയോടെയും തേങ്ങയിടാനും, ഓലവെട്ടാനും, മടൽ നീക്കം ചെയ്യാനും സാധിക്കുന്ന ഈ യന്ത്രത്തിന്റെ ഭാരം എൺപത് കിലോയാണ്. ശരാശരി ഉയരമുള്ള ഒരു തെങ്ങ് കയറാൻ നാൽപ്പത് സെക്കന്റ് സമയമെടുക്കും. ഇതിന് 15,000 രൂപ ചെലവുവരും.

ഒരു കയർ ഉപയോഗിച്ച് നിയന്ത്രിക്കാവുന്ന അടക്ക വിളവെടുപ്പ് യന്ത്രവും

പ്രദർശിപ്പിച്ചു. യന്ത്രത്തോട് ഘടിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന കയർ താഴെ നിന്നും വലിക്കുന്നതനുസരിച്ച് അത് കവുങ്ങിൽ കയറുകയും അതിനോട് ബന്ധിപ്പിച്ചിരിക്കുന്ന കത്തി ഉപയോഗിച്ച് അടക്ക വിളവെടുക്കുന്നതുമായ ഈ യന്ത്രത്തിന് മൂന്ന് കിലോ തൂക്കമുണ്ട്. ഇതേ മാതൃകയിൽ തെങ്ങു കയറ്റ യന്ത്രവും പ്രകാശൻ തട്ടാരി പ്രദർശിപ്പിച്ചു. വിളവെടുക്കാൻ ഉപയോഗിക്കുന്ന കത്തിയുടെ ആകൃതിയിൽ മാത്രമാണ് വ്യത്യാസം. ഒരൽപ്പം വളഞ്ഞ ഈ കത്തി കപ്പിയും കയറും ഉപയോഗിച്ച് യന്ത്രത്തോടൊപ്പം തെങ്ങിന് മുകളിൽ കയറ്റി വിടുന്നു. മൂന്ന്

ണ്ട്. നാടിന്റെ നന്മയ്ക്കും ജനക്ഷേമത്തിനും എല്ലാഭിന്നതകളും മറന്ന് ഒന്നിക്കുവാൻ എല്ലാവരും തയ്യാറാകണമെന്നും മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞു.

പഞ്ചായത്ത് -സാമൂഹ്യക്ഷേമ മന്ത്രി എം. കെ. മുനീറിന്റെ അഭ്യർത്ഥന പ്രകാരമാണ് ചാപ്പയിൽ പള്ളിക്കണ്ടിക്കോളനിയിലെ ഭവനരഹിതർക്ക് വീടുനൽകുന്നത്. കേന്ദ്ര ആഭ്യന്തര സഹമന്ത്രി മുല്ലപ്പള്ളി രാമചന്ദ്രന്റെ അഭ്യർത്ഥനയെമാനിച്ചുവടകര താഴെയങ്ങാടിയിൽ സ്പർശം പദ്ധതിയുടെ മൂന്നാംഘട്ടം നടപ്പിലാക്കുവാൻ സജ്ജമാണെന്നും മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞു. ചാപ്പയിൽ പള്ളിക്കണ്ടിയിലും ഇതോടൊപ്പം സ്പർശം പദ്ധതി വരും.

ചടങ്ങിൽ റവന്യൂ മന്ത്രി തിരുവഞ്ചൂർ രാധാകൃഷ്ണൻ അധ്യക്ഷതവഹിച്ചു. ക്ഷ്ടതയും ദാരിദ്ര്യവും അനുഭവിക്കുന്നവരെ സമൂഹത്തിന്റെ മുഖ്യധാരയിൽ കൊണ്ടുവരേണ്ടത് ജനാധിപത്യസർക്കാരിന്റെ കടമയാണെന്നും അദ്ദേഹം പറഞ്ഞു.

മുഖ്യമന്ത്രി തിരുവനന്തപുരത്ത് വിളിച്ചുകൂട്ടിയ കളക്ടർമാരുടെ ആഭ്യന്തരത്തിൽ ജില്ലാ കലക്ടർ ഡോ. പി. ബി. സലീം അവതരിപ്പിച്ച പദ്ധതി പ്രകാരമാണ് ശാന്തി നഗർ കോളനി നൽകുവാൻ സർക്കാർ തീരുമാനിച്ചത്. ഈ പദ്ധതിയുടെ ഭാഗമായി റോഡ്, മാലിന്യസംസ്കരണം, ഇൻഫ്രാസ്ട്രക്ചർ വികസനം, കുടിവെള്ളം, സാനിറ്റേഷൻ എന്നീ കാര്യങ്ങളും നടപ്പാക്കും. മേയർ പ്രൊഫ. എ. കെ. പ്രേമജം, കേന്ദ്ര ആഭ്യന്തര സഹമന്ത്രി മുല്ലപ്പള്ളി രാമചന്ദ്രൻ, എം. കെ. രാഘവൻ എം. പി, എം. എൽ. എമാരായ എ. പ്രദീപ് കുമാർ, വി. എം. ഉമ്മർമാസൂർ, സി. കെ. നാണു, ഇ. കെ. വിജയൻ, കൗൺസിലർമാരായ സി. പി. സലീം, ടി. സുജൻ, ഹൗസിംഗ് കമ്മീഷണർ എസ്. ശ്രീനി തുടങ്ങിയവർ സംസാരിച്ചു. ജില്ലാ കലക്ടർ ഡോ.പി. ബി. സലീം സാഗതവും ആർ. ഡി. ഒ. വി. കെ. ഭാർഗവി നന്ദിയും പറഞ്ഞു.

വി. ആർ. സന്തോഷ്,
അസി. എഡിറ്റർ

കോഴിക്കോട് ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസ്

കുമാരകോടി പാലം ഒരു വർഷത്തിനുള്ളിൽ പൂർത്തിയാക്കും: മുഖ്യമന്ത്രി



കുമാരകോടി പാലത്തിന്റെ ശിലാസ്ഥാപനവും റോഡ്പുനരുദ്ധാരണത്തിന്റെ ഉദ്ഘാടനവും മുഖ്യമന്ത്രി നിർവഹിക്കുന്നു

ആലപ്പുഴയിലെ കുമാരകോടി പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണം ഒരു വർഷത്തിനുള്ളിൽ സമയബന്ധിതമായി പൂർത്തിയാക്കുമെന്ന് മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻചാണ്ടി അറിയിച്ചു. യു.ഡി.എഫ്. സർക്കാർ അധികാരമേറ്റശേഷം ഏറ്റെടുക്കുന്ന ഏറ്റവും ആദ്യത്തെ വികസനപ്രവർത്തനമാണിതെന്നും മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞു. കുമാരകോടി ആശാൻ സ്മാരകത്തിൽ, പല്ലനയാറിനു കുറുകെയുള്ള പുതിയ പാലത്തിന്റെ ശിലാസ്ഥാപനവും കരുവാറ്റ- കുമാരകോടി റോഡ് പുനരുദ്ധാരണത്തിന്റെ നിർമ്മാണോദ്ഘാടനവും നിർവഹിച്ചു സംസാരിക്കുകയായിരുന്നു അദ്ദേഹം. ആശാൻ സ്മാരകം സാംസ്കാരിക വകുപ്പ് ഏറ്റെടുക്കുന്നതിന്റെ പ്രഖ്യാപനവും ചടങ്ങിൽ മുഖ്യമന്ത്രി നിർവഹിച്ചു. പാലത്തിന്റെ നിർമ്മാണനടപടി സമയബന്ധിതവും സുതാര്യവുമാക്കുന്നതിനായി ഓരോ ദിവസവും ചെയ്യുന്ന ജോലികൾ വിലയിരുത്തുന്ന കൗണ്ട് ഡൗൺ ബോർഡ് സ്ഥാപിക്കുമെന്ന് പൊതുമരാമത്ത് മന്ത്രി വി.കെ. ഇബ്രാഹിം കുഞ്ഞ് പറഞ്ഞു. ഭൂമി ഏറ്റെടുക്കൽ ഉദ്ഘാടനം കേന്ദ്ര ഊർജ്ജ സഹമന്ത്രി കെ.സി. വേണുഗോപാൽ നിർവഹിച്ചു. തന്റെ ആദ്യനിവേദനത്തിനു ലഭിച്ച അംഗീകാരമാണ് പാലം നിർമ്മാണത്തിലൂടെ സാക്ഷാൽക്കരിക്കപ്പെടുന്നതെന്ന് ചടങ്ങിൽ ആധ്യക്ഷ്യം വഹിച്ച രമേശ്ചെന്നിത്തല എം.എൽ.എ. പറഞ്ഞു. കരുവാറ്റ എൻ.എസ്.എസ്. ഹൈസ്കൂളിൽ നിന്നു തുടങ്ങുന്ന കരുവാറ്റ- കുമാരകോടി റോഡിൽ നാലു കിലോമീറ്റർ പടിഞ്ഞാറോട്ടുമാറി, പല്ലനയാറിനു കുറുകെയാണ് കുമാരകോടി പാലം നിർമ്മിക്കുന്നത്. പാലത്തിനും റോഡിനും കൂടി 32.80 കോടി രൂപയുടെ ഭരണാനുമതിയും പ്രത്യേകാനുമതിയും ലഭിച്ചിട്ടുണ്ട്. 47 മീറ്റർ വീതിയിലും ഏഴുമീറ്റർ ഉയരത്തിലുമാണ് പാലം നിർമ്മിക്കുക. ഇതുകൂടാതെ 37 മീറ്റർ നീളത്തിൽ കരകളിലേക്ക് ആറു സ്പാനുകളും ചേർത്ത് ഏകദേശം 280 മീറ്റർ നീളമുണ്ടാകും പാലത്തിന്. പല്ലന നിവാസികൾക്ക് ഹരിപ്പാട് ദേശീയപാതയിലെത്താൻ എട്ടു കിലോമീറ്ററോളം ദൂരം കുറയ്ക്കാൻ പാലം വഴിയൊരുക്കും. ചടങ്ങിൽ ജില്ലാ കളക്ടർ പി. വേണുഗോപാൽ, ബ്ലോക്ക് പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റ് സി. സുജാത, ജില്ലാ പഞ്ചായത്തംഗം എ.കെ. രാജൻ, ഗ്രാമപഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റുമാരായ എസ്. വിനോദ് കുമാർ, ഹരിദാസ് മറ്റു ജനപ്രതിനിധികൾ തുടങ്ങിയവർ പങ്കെടുത്തു.

എൻ. സുനിൽകുമാർ

ആലപ്പുഴ ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസർ



തേങ്ങ ഇടാൻ ഉപയോഗിക്കുന്ന യന്ത്രത്തിന്റെ പ്രവർത്തനം ഉദ്യോഗസ്ഥർ വിക്ഷിപിക്കുന്നു

യന്ത്രങ്ങൾക്കും പേറ്റന്റ് ലഭിക്കുന്നതിനുള്ള ശ്രമത്തിലാണ് റിട്ടയേർഡ് സെയിൽസ് ടാക്സ് ഓഫീസർ കൂടിയായ പ്രകാശൻ.

തെങ്ങി, കവുങ്ങ് ഉയരമുള്ള മരങ്ങൾ എന്നിവയിൽ നിലത്തുനിന്ന് തന്നെ വളരെ ഫലപ്രദമായി മരുന്ന് തളിക്കാനുള്ള യന്ത്രം കണ്ണൂരിൽ നിന്നെത്തിയ സൈമൺ ജോർജ്ജ് അവതരിപ്പിച്ചു. ഇതിന്റെ കൺട്രോൾ സിസ്റ്റത്തിന് അത്തുറു രൂപയാണ്. ഇതു കൂടാതെ നഴ്സറികളിൽ രബ്ബർ തൈകളും മറ്റും നടുന്നതിനുപയോഗിക്കുന്ന വലിയ പോളിത്തിൻ കൂട്ടുകളിൽ നടീൽ മിശ്രിതം നിറക്കാനുള്ള സംവിധാനവും ജോർജ്ജ് വികസിപ്പിച്ചു. ഇത് ഉപയോഗിച്ച് രണ്ടുപേർക്ക്

ഒരു ദിവസം ആയിരം കൂട്ടുകൾ നിറക്കാൻ കഴിയും. ഇതിന് രണ്ടായിരം രൂപയാണ് വില. പുത്തോട്ടത്തിൽ ഭാരമുള്ള ചെടിച്ചട്ടികൾ ഒരു സ്ഥലത്തുനിന്നും മറ്റൊരിടത്തേക്ക് മാറ്റിവെക്കാനുള്ള ഉപകരണവും പശുവിനെ കറക്കുമ്പോൾ പശുവിന്റെ വാൽ കൊണ്ടുള്ള അടി കറവക്കാരന്റെ മുഖത്ത് ഏൽക്കാതിരിക്കാനുള്ള ഉപാധിയും, നഴ്സറികളിൽ ചെറിയ പോളിത്തിൻ കൂട്ടുകൾ നിറക്കാനുള്ള ഉപകരണവും ജോർജ്ജ് അവതരിപ്പിച്ചു. കർഷകർക്ക് പ്രയോജനപ്രദങ്ങളായ നിരവധി നൂതന സാങ്കേതിക വിദ്യകളുമായി കൃഷി വിജ്ഞാന കേന്ദ്രം നടത്തിയ ശില്പശാല ശ്രദ്ധേയമായി.

കെ അബ്ദുറഹിമാൻ

കാസർകോട് ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസർ.

ജയിൽ നവീകരണത്തിന് 184 കോടി രൂപ : മുഖ്യമന്ത്രി



വിയ്യൂരിൽ നിർമ്മിക്കുന്ന അതിസുരക്ഷാ ജയിലിന്റെ ശിലാസ്ഥാപനവും വനിതാജയിലിന്റെ ഉദ്ഘാടനവും മുഖ്യമന്ത്രി നിർവ്വഹിക്കുന്നു

ജയിൽ നവീകരണത്തിന് ഈ സാമ്പത്തിക വർഷം 85.9 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതികൾ നടപ്പാക്കുമെന്നും വിയ്യൂരിലെ സ്പെഷ്യൽ സബ് ജയിൽ ജില്ലാ ജയിലായി ഉയർത്തുമെന്നും മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻചാണ്ടി പ്രസ്താവിച്ചു.

വിയ്യൂർ സബ് ജയിൽ അങ്കണത്തിൽ സ്ഥാപിക്കുന്ന അതിസുരക്ഷാ ജയിലിന്റെ ശിലാസ്ഥാപനവും സംസ്ഥാനത്തെ മൂന്നാമത്തെ വനിതാ ജയിലിന്റെ ഉദ്ഘാടനവും നിർവ്വഹിച്ച് സംസാരിക്കുകയായിരുന്നു അദ്ദേഹം.

കേന്ദ്ര ധനകാര്യ കമ്മീഷൻ സംസ്ഥാനത്തെ ജയിലുകൾ നവീകരിക്കുന്നതിന് അടുത്ത അഞ്ചു വർഷത്തേക്ക് 184 കോടി രൂപയുടെ പദ്ധതികൾ അനുവദിച്ചിട്ടുണ്ട്. ഇതിലെ ആദ്യഘട്ട പദ്ധതികൾ ക്കാണ് ഈ വർഷംതന്നെ 85.9 കോടി രൂപ ചെലവഴിക്കുക. മുൻകാലങ്ങളിൽ ജയിൽ നവീകരണത്തിനും വികസന പ്രവർത്തനങ്ങൾക്കും താരതമ്യേന പ്രാധാന്യം കുറവാണ് നേരിട്ടത്. എന്നാൽ ഇപ്പോൾ വികസനത്തിനുള്ള പണ ലഭ്യത സർക്കാർ ഉറപ്പു വരുത്തും. പദ്ധതി നടപ്പാക്കുന്നതിന് വകുപ്പ് ആവശ്യമായ ശുഷ്കാന്തി കാണിച്ചാൽ മതിയെന്നും മുഖ്യമന്ത്രി കൂട്ടിച്ചേർത്തു. ജീവനക്കാരെ ബാധിക്കുന്ന പ്രശ്നങ്ങളിൽ പ്രത്യേകിച്ച് യൂണിഫോം ഏകീകരിക്കുന്ന കാര്യത്തിൽ ഉടനെതന്നെ തീരുമാനമുണ്ടാകും. പ്രൊമോഷൻ സംസ്ഥാനതല സീനിയോറിറ്റിയും പരിഗണിക്കും.

ജയിൽ വളപ്പി ലെ സ്ഥലം നഷ്ടപ്പെടുന്നതും അത് ജയിൽ അന്തേവാസികളുടെ ജോലിക്ക് തടസ്സമാവുന്നതും ശ്രദ്ധയിൽപ്പെട്ടിട്ടുണ്ടെന്നും ഇക്കാര്യം പരിശോധിച്ച് നടപടി സ്വീകരിക്കുമെന്നും മുഖ്യമന്ത്രി പറഞ്ഞു.

ജയിലിൽ കഴിയുന്നവർ കുറ്റവാളികളാണെങ്കിലും അവരോട് മനുഷ്യത്വപരമായ സമീപനം വേണം. എഴുതിത്തള്ളേണ്ടവരല്ല അവരെല്ലാം. ശിക്ഷ അനുഭവിക്കുമ്പോൾതന്നെ അവരെ സമൂഹത്തിന്റെ ഭാഗമായി മാറ്റുന്നതിനുള്ള മനുഷ്യത്വപരമായ സമീപനം കൂടി ഉണ്ടാവണമെന്നും മുഖ്യമന്ത്രി ഉമ്മൻചാണ്ടി ഓർമ്മിപ്പിച്ചു. ജയിൽ എ.ഡി.ജി.പി. അലക്സാണ്ടർ ജേക്കബ് സാഗരത്വവും പദ്ധതി വിശദീകരണവും നടത്തി. തേരമ്പിൽ രാമകൃഷ്ണൻ എം.എൽ.എ. അധ്യക്ഷത വഹിച്ചു. സഹകരണ മന്ത്രി സി.എൻ. ബാലകൃഷ്ണൻ ഭദ്രദീപം തെളിയിച്ചു. പി. സി. ചാക്കോ എം.പി., മേയർ ഐ. പി. പോൾ, ജില്ലാ പഞ്ചായത്ത് പ്രസിഡന്റ് കെ. വി. ദാസൻ, ജില്ലാ കളക്ടർ പി. ജി. തോമസ്, സിറ്റി കമ്മീഷണർ പി. വിജയൻ, ജയിൽ ഉപദേശക സമിതി അംഗം ജോസ് മറോക്കി കെ. രാജൻ, കൗൺസിലർ എം.സി. ഗ്രേസി, കെ. കെ. പ്രഹ്ലാദൻ, സി. കെ. ബാബുരാജൻ, ടി. കെ. ജനാർദ്ദനൻ എന്നിവർ പ്രസംഗിച്ചു. മധ്യമേഖല ജയിൽ ഡി.ഐ.ജി. ജോസഫ് തോമസ് നന്ദി പറഞ്ഞു.

എം.എസ്. അലിക്കുഞ്ഞ്
തുശ്ശൂർ ജില്ലാ ഇൻഫർമേഷൻ ഓഫീസർ

■ ശിഹു മേലാറ്റൂർ

‘ഒരച്ഛൻ മകൾക്കയച്ച കത്തുകൾ’ എന്ന ജവഹർലാൽ നെഹ്റുവിന്റെ ഗ്രന്ഥം കൂട്ടുകാർ വായിച്ചിരിക്കുമല്ലോ. തന്റെ ഓമനയായ മകൾ ഇന്ദിരാഗാന്ധിക്ക് ജയിലിൽ വെച്ച് കുറിച്ച ആ കത്തുകൾ ലോകപ്രശസ്തമാണ്. അതുപോലെ, അമേരിക്കയിലുള്ള മറ്റൊരച്ഛനും തന്റെ പ്രിയപ്പെട്ട മകൾക്ക് കഥകൾ പോലുള്ള കത്തുകളെക്കുറിച്ചും അവരും മഹത്തായ സൃഷ്ടികളായി മാറുകയും ചെയ്തിട്ടുണ്ട്. ആ അച്ഛനെയും മകളെയും കത്തുകളെയും പറ്റി കേട്ടോളൂ...

കത്തുകൾ കൽത്തറകിൽനിന്ന്

അമേരിക്കയിലെ ആസ്റ്റിനിലെ നാഷണൽ ബാങ്കിലെ ക്ലർക്കായിരുന്നു ‘വിലും സിഡ്നി പോർട്ടർ’ എന്ന സത്യസന്ധനായ ഗ്രാമീണൻ. തന്റെ ഓമനയായ മകൾ മാർഗരറ്റായിരുന്നു പോർട്ടറുടെ എല്ലാം. അവളുടെ അമ്മ നേരത്തെ മരിച്ചുപോയതിനാൽ മകൾക്കു വേണ്ടിയായിരുന്നു പോർട്ടർ ജീവിച്ചിരുന്നതുതന്നെ. അങ്ങനെയിരിക്കെ, ബാങ്കിൽ നിന്ന് എങ്ങനെയോ കുറേ പണം നഷ്ടപ്പെട്ടു. കള്ളക്കണക്കുണ്ടാക്കി പോർട്ടർ തന്നെയാണ് പണം അപഹരിച്ചതെന്ന് സഹപ്രവർത്തകർ സംശയിച്ചു. അപ്രതീക്ഷിതമായ ഈ സംഭവത്തിൽ പേടിച്ചുപോയ പോർട്ടർ ഹോണ്ടോറാസ് എന്ന സ്ഥലത്തേക്ക് അല്പദിവസത്തേക്കു നാടുവിട്ടു. ബാങ്കുകാർ തന്നെ കണ്ടാൽ അറസ്റ്റു ചെയ്യുമെന്ന് പോർട്ടർക്ക് അറിയാമായിരുന്നു.

അഞ്ചുവർഷം തടവുശിക്ഷ

സാമ്പത്തിക നഷ്ടകളുണ്ടായ പോർട്ടർക്കു താൻ ചെയ്യുന്നതാണ് വലിയ കളവ് എന്ന് തോന്നി. കള്ളനായതുകൊണ്ടാണല്ലോ ഒളിച്ചുകഴിയുന്നത് എന്ന് എല്ലാവരും കരുതുമോ? എന്തും വരട്ടെയെന്നു കരുതി പോർട്ടർ മടങ്ങിയെത്തി. കീഴടങ്ങി വിചാരണയ്ക്ക് വിധേയനായി. പാവം പോർട്ടറെ അഞ്ചു വർഷം തടവിന് കോടതി ശിക്ഷിച്ചു. ഒരു കുറ്റവും ചെയ്യാതെ ശിക്ഷിക്ക





കുഞ്ഞുകൾ താരങ്ങളായ മറ്റൊരുകൾ

പ്പെട്ടതിലല്ല, തന്റെ എട്ടുവയസുകാരിയായ മകൾ അനാഥയാകുമോ എന്നോർത്ത് പോർട്ടർ പൊട്ടിക്കരഞ്ഞുപോയി.

ജയിലിലേക്ക്

തന്റെ മകൾ, അച്ഛനൊരു തടവുകാരനാണ് എന്നറിയരുതെന്ന് പോർട്ടർക്കു നിർബന്ധമുണ്ടായിരുന്നു. ഒരു കുറ്റവാളിയുടെ മകളായി അവൾ വളരുത് എന്ന നിർബന്ധമുണ്ടായിരുന്നതിനാൽ മകൾ മാർഗരറ്റിനെ അമ്മമ്മ (ഭാര്യമാതാവ്)യെ ഏല്പിച്ചുകൊടുത്ത്, അച്ഛൻ കുറെ അകലെയുള്ളൊരു നാട്ടിലേക്ക് ജോലിസംബന്ധമായി പോകുകയാണ് എന്ന് അവളെ ധരിപ്പിക്കാനും പോർട്ടർ ചുമതലപ്പെടുത്തി. അങ്ങനെ പോർട്ടർ ജയിലിലേക്കു പോയി.

കത്തുകൾ മക്കളുടേടി

ജീവിതത്തിലെ ആകെയുണ്ടായിരുന്ന പ്രതീക്ഷയായ മകളെക്കുറിച്ചുള്ള ഓർമകൾ പോർട്ടറെ കുത്തിനോവിച്ചുകൊണ്ടിരുന്നു. ഇന്നത്തെപ്പോലെ അന്ന് ഫോണും മൊബൈലുകളും പ്രചാരം നേടിയിരുന്നില്ല. അങ്ങനെ പോർട്ടർ പേപ്പറും പേനയും വരുത്തിച്ച് മകൾക്ക് കത്തുകൾ എഴുതാൻ ആരംഭിച്ചു. ഭാര്യമാതാവിന്റെ പേരിൽ പോസ്റ്റു ചെയ്ത കത്തുകൾ, അവർ മാർഗരറ്റിനു നൽകി. കൃത്യമായ മറുപടിയും മകൾ അച്ഛനു നൽകിക്കൊണ്ടിരുന്നു. അങ്ങനെ ആ സ്നേഹബന്ധം കത്തുകളിലൂടെ നിലനിൽക്കുകയും കത്തുകൾ ഇരുവരെയും വളരെയധികം ആഹ്ലാദിപ്പിക്കുകയും ചെയ്തു. താൻ എഴുതുന്ന കത്തുകൾ ജയിലിൽ നിന്നല്ല വരുന്നത് എന്ന് ഉറപ്പുവരുത്താൻ പോർട്ടർ ശ്രമിച്ചിരുന്നു.

വരുന്നതും കാത്ത്

ജയിലിൽ താൻ അനുഭവിക്കുന്ന ഏകാന്തതയും മറ്റും കഥകളായും കൊച്ചുകുട്ടികളായും വിനോദങ്ങളായും പോർട്ടർ മകൾക്ക് എഴുതി. ആ രചനകളിൽ ലാളിത്യവും കൂട്ടിത്തവറും മികവും തുടിച്ചുനിന്നു. വിനോദയാത്ര പോകുന്നതിനെക്കുറിച്ച് ഒരിക്കൽ കൊച്ചുമാർഗരറ്റ് സൂചിപ്പി

ച്ചപ്പോൾ, താൻ ബിസിനസ്സ് ടൂർ കഴിഞ്ഞുവരുമ്പോൾ കൊണ്ടുപോകുന്ന പ്രകൃതിരമണീയമായ സ്ഥലങ്ങളെ കുറിച്ചും പോർട്ടർ കവിതകൾ എഴുതി. മകൾ മാർഗരറ്റ് ആഹ്ലാദവതിയായി പിതാവിന്റെ വരവിനു കാതോർത്തിരുന്നു.

പത്രങ്ങളിലൂടെ പ്രശസ്തി

ഏറെ താമസിയാതെ പോർട്ടർ ജയിലിൽനിന്നു മോചിതനായി. അപ്പോൾ മാത്രമാണ് പിതാവ് ജയിലിലായിരുന്നുവെന്ന കാര്യം മാർഗരറ്റ് അറിയുന്നത്. അപ്പോഴേക്കും ആ കത്തുകൾ പുറംലോകമറിഞ്ഞ് വളരെയേറെ പ്രശസ്തമായിരുന്നു. പിതാവിന്റെ ജീവിതം മാർഗരറ്റിനെ വളരെയേറെ വേദനിപ്പിച്ചു. എന്നാലും ആ കത്തുകൾ അവളെ സമാധാനിപ്പിച്ചു. ജയിലിൽ നിന്ന് പോർട്ടർ മകൾക്കയച്ച കത്തുകൾ പത്രങ്ങളിൽ പ്രസിദ്ധീകരിക്കപ്പെട്ടു. വായനക്കാർ ഹർഷാരവത്തോടെയായിരുന്നു അവ സ്വീകരിച്ചത്. ഇനി പറയു ആരായിരുന്നു ഈ വീല്യം സിഡ്നി പോർട്ടർ?

ബെൻ നരേന്ദ്രനെപ്പോലെ

ഒരു സംശയവും വേണ്ട കേട്ടോ, ഒ.ഹെൻട്രി എന്ന പേരിൽ വിശ്വപ്രസിദ്ധനായ അമേരിക്കൻ എഴുത്തുകാരനായിരുന്നു വീല്യം സിഡ്നിപോർട്ടർ. അദ്ദേഹത്തിന്റെ തൂലികാനാമമായിരുന്നു ഒ.എൻട്രി എന്നത്. ഇദ്ദേഹത്തിന്റെ കഥകൾ അവസാനിക്കുന്നത് അതിശയകരമായ രംഗങ്ങളോടെയായിരിക്കും 'അർഥം' എന്ന മലയാള സിനിമയിലെ 'ബെൻ നരേന്ദ്രനെപ്പോലെ'യായിരുന്നു ഹെൻട്രി. ജയിലിൽ വെച്ച് എഴുതി, പുറത്തുവന്നപ്പോൾ അതിപ്രശസ്തനായി മാറിയ ഹെൻട്രി മൂന്നുറിലധികം കഥകൾ എഴുതിയിട്ടുണ്ട്. 'ഒലിവർ ഹെൻട്രി' എന്നാണ് പൂർണ്ണമായ തൂലികാനാമം. 1862 സെപ്റ്റംബർ 11-ന് നോർത്ത് കരോലിനയിൽ ജനിച്ച വീല്യം സിഡ്നി പോർട്ടർ 1910 ജൂൺ 5-ന് 47-ാം വയസ്സിൽ ന്യൂയോർക്കിൽ വെച്ച് അന്തരിച്ചു.



ഒ. ഹെൻറി കുടുംബം

കൃതികൾ പലതാണ്

കഥകളിലൂടെ ലോകത്തിന്റെ വിവിധ അവസ്ഥകൾ വായനക്കാർക്ക് സമ്മാനിച്ച അദ്ദേഹത്തിന്റെ പ്രധാനകൃതികൾ ഇവയൊക്കെയാണ്. ദി ഗിഫ്റ്റ് ഓഫ് ദി മംഗി, ദി റാൻസം ഓഫ് റെഡ് ചീഫ്, ദി കേപ് ആൻഡ് ദ ആന്തം, എറിട്രിഡ്സ് & ഫോർമേഷൻ, ദ ഫോർമിലിയൻ, ദ വോയ്സ് ഓഫ് ദ സിറ്റി. ഹെൻട്രിയുടെ കഥകൾ തെരഞ്ഞെടുത്ത് വായിക്കാൻ കൂട്ടുകാർ ശ്രദ്ധിക്കുമല്ലോ.....

വിശപ്പ്

*ജാതിയില്ല മതവുമില്ല
 വർണ്ണവർഗഭേദമില്ല
 പ്രായമില്ല ഭാഷയില്ല
 ദേശമെന്ന തീണ്ടലില്ല
 സമയമില്ല ദിനങ്ങളില്ല
 സന്ധ്യയില്ല പകലുമില്ല
 ചുടുമില്ല മഴയുമില്ല
 എത്തിടും വിശപ്പിനെ
 വയറുനിറയെയുട്ടുക
 തൃപ്തിയോടെയുക*

പേരൂർ അനിൽകുമാർ



ജ്ഞാനപീഠത്തിൽ സൂര്യതേജസ്സോടെ ഒഎൻവി



ജീവിതാവിഷ്കാരത്തിലെ സമഗ്രതകൊണ്ട് നോവൽശാഖ ശ്രദ്ധേയമാണെങ്കിലും ഭാരതീയഭാഷകളിലെ ഏറ്റവും സമ്പന്നമായ സാഹിത്യശാഖ കവിതയെന്നാണ്. 1965-ൽ നൽകിത്തുടങ്ങിയ ജ്ഞാനപീഠപുരസ്കാരം 22 ഭാഷകളിലെ ജീവിച്ചിരിക്കുന്ന സാഹിത്യകാരന്മാർക്കാണ് നൽകിവരുന്നത്. ഇതിനകം നൽകിക്കഴിഞ്ഞ 44 സമ്മാനങ്ങളിൽ 29 പേരും കവികളാണെന്നത് കവിയുടെ പ്രാധാന്യത്തെ കുറിക്കുന്നുമുണ്ട്. ഒ.എൻ.വി.കുറുപ്പിന്

ജ്ഞാനപീഠം ലഭിച്ച പശ്ചാത്തലത്തിൽ തയ്യാറാക്കിയ 'ജ്ഞാനപീഠത്തിൽ സൂര്യതേജസ്സോടെ ഒ.എൻ.വി' എന്ന പുസ്തകത്തിന്റെ ആദ്യ അധ്യായത്തിൽത്തന്നെ ഭാരതത്തിലെ ഏറ്റവും വലിയ സാഹിത്യപുരസ്കാരമായ ജ്ഞാനപീഠത്തെക്കുറിച്ചുള്ള സമഗ്രവിവരങ്ങൾ ഉൾപ്പെടുത്തിയിരിക്കുന്നു. ഒ.എൻ.വി.യുടെ വിസ്തൃതമായ സർഗ്ഗപ്രവാഹത്തിന്റെ തെളിവുമാർന്ന ദൃശ്യങ്ങളിലേക്ക് വായനക്കാരെ നയിക്കുന്ന, പ്രശസ്തരായ വ്യക്തികളുടെ ഒട്ടനവധി ലേഖനങ്ങളും ഈ പുസ്തകത്തെ ആകർഷകമാക്കുന്നുണ്ട്.

'പടവായുക്കൾ പീരങ്കികൾ, വിഷബോംബുകൾ കാട്ടുമാപ്പടയുടെ തലകൊയ്യുന്നണിചേരാൻ', കാവ്യസഞ്ചാരത്തിന്റെ ആദ്യപടി ചവിട്ടിയ 18 കാരൻ കാലാകാലങ്ങളിലെ സാമൂഹിക രാഷ്ട്രീയാവസ്ഥകളെ മനസ്സിലേറ്റി മുന്നോട്ടുള്ള പടികൾ താണ്ടവേ, മലയാളക്കരക്കും മലയാളത്തിനും നൽകിയ വിലപ്പെട്ട സംഭാവനകൾ എത്രയെത്രയാണ്. വിപ്ലവത്തിൽനിന്നും കാല്പനികതയിലേക്കും മാനവികതയിലേക്കും സഞ്ചരിച്ച കവി ലോകത്ത് എവിടെയും മാറ്റമില്ലാത്ത കവിയായി മാറി.

ഒഎൻവിക്ക് കിട്ടിയ ജ്ഞാനപീഠം മലയാളിക്ക് മഹോത്സവമായി മാറിയ കാര്യം പി.ഗോവിന്ദപ്പിള്ള ഈ പുസ്തകത്തിൽ വിവരിക്കവേ, ശീലിലും ശൈലിയിലും ഭാവത്തിലും രൂപത്തിലും ദിശാബോധത്തിലുമൊക്കെ വേറിട്ടു നില്ക്കുന്ന കാവ്യപ്രതിഭാസമാണ് ഒ.എൻ.വി. എന്നുകൂടി സമർത്ഥിക്കുന്നുണ്ട്.

സാംസ്കാരിക വിഷാദത്തിന് സാന്ത്വനസ്വരൂപമായ കവിതയാണ് ഒ.എൻ.വി.യുടേതെന്ന് വാദിക്കുന്ന ഡോ. വി.സോമൻ കാല്പനികനായി, മനുഷ്യസ്നേഹിയായി സർഗ്ഗാത്മകതയിൽ ഉറച്ചുനിന്ന് പാട്ടിൽ പതം കൊള്ളുന്നിരിക്കാണെന്ന് ഒ.എൻ.വി. കാവ്യയാത്ര ചെയ്യുന്നതെന്ന് അഭിപ്രായപ്പെടുന്നു.

'ഹൃദയത്തിൽ പണ്ടെന്നോ കുടിവെച്ചാരാദർശമധുരമാം മോഹങ്ങൾ, വിശ്വാസങ്ങൾ മറവിൽ നിന്നേതോ നിഷാദൻ തൊടുത്തൊരു ശരമേറ്റു പിടയവേ നിസ്സംഗനായ് ഈ ജീവലോകത്തിൽ ഗതിയെന്നു പാടുവാൻ ഇനി വയ്യ! വേടനെ ഞാൻ ശപിക്കും'

ഈ വരികൾ ഡോ. പി.സോമന്റെ അഭിപ്രായം ശരിവയ്ക്കുന്നു. പ്രൊഫ. വി.മധുസൂദനൻ നായർ, പിരപ്പൻകോട് മുരളി, പെരുമ്പുഴ ഗോപാലകൃഷ്ണൻ, പാലക്കീഴ് നാരായണൻ, പ്രൊഫ. വിശ്വമംഗലം സുന്ദരേശൻ, ഡോ. എം.എ.കരീം,

ഡോ. റ്റി.ശാന്തകുമാരി, കിളിമാനൂർ ബാലൻ, ഡോ. ജോളിസക്കറിയ, ഡോ.മിനിപ്രസാദ്, ഡോ. ഷീബാ ദിവാകരൻ, പ്രൊഫ. രമാഹരിദാസ്, മാ. ദക്ഷിണാമൂർത്തി, ഡോ. ആർസു, ശുഭാമണി എന്നിവരും ഒ.എൻ.വി.കുറുപ്പിന്റെ സർഗ്ഗജീവിതത്തിലൂടെ സഞ്ചാരം നടത്തിയിട്ടുണ്ട്. ഈ സഞ്ചാരങ്ങൾ വായനക്കാർക്ക് പകർന്നു നല്കുന്നത്, ഒ.എൻ.വി കവിതകളിൽ അന്തർലീനമായ അനുഭൂതി വിശേഷങ്ങളും ഒ.എൻ.വിയോടുള്ള ആദരവുമാണ്. കവിതാസ്വാദനത്തിന് നൂതനവഴികൾ ഈ പുസ്തകത്തിലെ ലേഖനങ്ങളിലൂടെ തുറക്കപ്പെടുകയാണെന്നതിൽ സംശയമില്ല.

പ്രശസ്തരുടെ സൂക്ഷ്മചിത്രണങ്ങൾ സമാഹരിച്ച് ഈ പുസ്തകം തയ്യാറാക്കിയിരിക്കുന്നത് ശ്രീ. തുവമൺ തങ്കപ്പനാണ്. പരിധി പബ്ലിക്കേഷൻസ്, വില- 100/- രൂപ

വൈലോപ്പിള്ളിയുടെ അടയാള വാക്യങ്ങൾ



വൈലോപ്പിള്ളി മനുഷ്യാവസ്ഥയുടെ സങ്കീർണതകളെയും സംസ്കാരത്തിന്റെ സൂക്ഷ്മപരിണാമങ്ങളെയും കാവ്യങ്ങളിൽ ആവാഹിച്ചു. അദ്ദേഹം മലയാളി മനസ്സിൽ തെളിയിച്ച ഗ്രാമത്തിന്റെ വെളിച്ചവും കണി കൈനയുടെ കാന്തിയും മങ്ങാതെ ഇന്നും നിലനില്ക്കുന്നു.

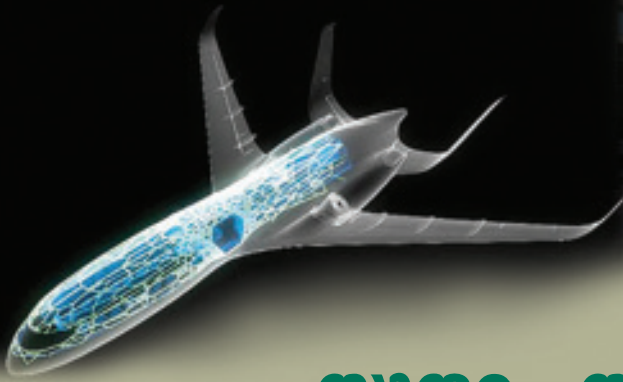
ഓരോ വായനയിലും നൂതനാശയങ്ങൾ തെളിയിക്കുന്ന കവിതകളാണദ്ദേഹം രചിച്ചത്. കാലത്തിന്റെ കുത്തൊഴുക്കുക

ളിലൊന്നും അദ്ദേഹത്തിന്റെ ആശയങ്ങൾ ഒഴുകിപ്പോയില്ല. കാർഷിക ജീവിതാനുഭവങ്ങളെ, ആധുനികശാസ്ത്രവിജ്ഞാനത്തെ, സാംസ്കാരിക മുദ്രകളെ, സാമൂഹിക പ്രശ്നങ്ങളെ, ലോകാവബോധത്തെയാക്കെ ആത്മാവിൽ പകർത്തി എഴുതിയ അദ്ദേഹത്തിന്റെ വരികൾ തലമുറകൾ വരവേല്പുകൾ നടത്തി വീണ്ടെടുത്തുകൊണ്ടിരിക്കുകയാണ്.

വൈലോപ്പിള്ളി കവിതകളുടെ ആഴക്കാഴ്ചകളിലേക്ക് വെളിച്ചം വീശുന്ന ഈ കൃതിയിലൂടെ അദ്ദേഹത്തിന്റെ കവിതകളുടെ ജൈവസംവേദനങ്ങളെ ആഴത്തിൽ പഠിച്ചറിയാൻ ശ്രമിക്കുകയാണ് രചയിതാവായ പള്ളിപ്പുറം മുരളി.

പുരോഗമനകലാസാഹിത്യസംഘത്തിന്റെ ആദ്യത്തെ പ്രസിഡന്റായ വൈലോപ്പിള്ളിയുടെ ജന്മശതാബ്ദി വേളയിലാണ് പുരോഗമനകലാസാഹിത്യ സംഘത്തിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ ആലപ്പുഴ ജില്ലാ പ്രസിഡന്റായ പള്ളിപ്പുറം മുരളി ഈ ഉദ്യമം നടത്തിയിട്ടുള്ളത്.

മലയാളിയുടെ നിത്യാനുഭവങ്ങളിൽ പുനർജനിച്ചുകൊണ്ടേയിരിക്കുന്ന ഒരു മഹാസാന്നിധ്യത്തിന്റെ കാലടിപ്പാടുകളെ അദ്ദേഹത്തിന്റെ നൂറാം പിറന്നാൾ സന്ദർഭത്തിൽ തേടിപ്പിടിച്ച ഈ പുസ്തകം വായനക്കാർക്കായി തയ്യാറാക്കിയത് കേരള സാഹിത്യ അക്കാദമിയാണ്. വില- 100/- രൂപ



സുന്ദരം, സുതാര്യം

സമീരമായി വിമാനയാത്ര ചെയ്യുന്നവർക്ക് ഒരു ശുഭവാർത്ത. സുതാര്യവും, ചുറ്റുപാടിനനുസരിച്ച് മാറുന്ന മേൽക്കൂരയുമുള്ള പുതിയ വിമാനം അൽപ്പ വർഷങ്ങൾക്കകം സജ്ജമാക്കുമെന്ന് ബഹുരാഷ്ട്ര വിമാനക്കമ്പനിയായ എയർബസ് അറിയിച്ചു. സുതാര്യമായ പുറംമുടിയും യഥാർഥത്തിലെന്നപോലെ കളിക്കാവുന്ന കമ്പ്യൂട്ടർ ഗെയിമുകളും യാത്രയ്ക്കിടയിലും വീട്ടിലുള്ളവരുമായി സംസാരിക്കാവുന്ന വീഡിയോ ഫോണും, ബാറ്ററി ഒക്കെ സജ്ജീകരിച്ചിട്ടുള്ള ഈ വിമാനങ്ങൾ 2050-ാം ആണ്ടോടെ കമ്പനി പുറത്തിറക്കും. സുതാര്യമായതിനാൽ പകൽ സൂര്യനെയും രാത്രിയിൽ ചന്ദ്ര, നക്ഷത്രങ്ങളെയും കണ്ട് രസിച്ച യാത്രചെയ്യാം. ഇതിനുപുറമെ കമ്പ്യൂട്ടർ ഗെയിമുകളും, ചുറ്റുപാടിനനുസരിച്ച് ചുടും തണുപ്പും ക്രമീകരിക്കാനുള്ള സംവിധാനവും വിമാനത്തിലുണ്ടാവും.

അമ്മിഞ്ഞപാൽ ഇനി പശു ചുരത്തും



മൂലപ്പാലിനു പകരം നിൽക്കുന്ന പശുവിൻ പാലുമായി ചൈനീസ് ശാസ്ത്രജ്ഞർ രംഗത്ത് വന്നു. പശുക്കളിൽ ജനിതകപരിണാമം വരുത്തിയാണ് ഇത്തരം പാൽ ചുരത്താൻ പ്രാപ്തരാക്കുന്നത്. പശുക്കളുടെ ഭ്രൂണത്തിന്റെ ഡി.എൻ.എയിലേക്ക് മനുഷ്യജനിതക ഗുണങ്ങൾ സംയോജിപ്പിച്ചാണ് ഈ വിപ്ലവകരമായ കണ്ടെത്തൽ നടത്തിയിരിക്കുന്നത്. മൂലപ്പാലിന്റെ രുചിയും ഗുണവും ഇതിനുണ്ടെന്നാണ് ചൈനീസ് ശാസ്ത്രജ്ഞന്മാരുടെ അവകാശവാദം.



ടി.വി.പ്രേമികൾ ശ്രദ്ധിക്കാൻ

അമിതമായി ടെലിവിഷൻ കാണുന്നത് കണ്ണുകൾക്ക് മാത്രമല്ല ആയുർദൈർഘ്യം തന്നെ കുറയ്ക്കും എന്ന് ഗവേഷണ റിപ്പോർട്ട്. ഹാർവാർഡ് സ്കൂൾ ഒഫ് പബ്ലിക് ഹെൽത്ത് നടത്തിയ പഠനത്തിലാണ് ഏറെ നേരം ടി.വി കാണുന്നവരെ പ്രമേഹവും, ഹൃദയസംബന്ധമായ തകരാറുകളും നേരത്തെതന്നെ പിടികൂടുമെന്ന് കണ്ടെത്തിയിരിക്കുന്നത്. ദിവസം രണ്ട് മണിക്കൂറിൽ കൂടുതൽ ടി.വി. കാണുന്നവരിൽ ടൈപ്പ് 2 പ്രമേഹത്തിനും, ഹൃദ്രോഗത്തിനും സാധ്യതയേറെയാണ്. 10 വർഷത്തിനിടെ രണ്ട് ലക്ഷത്തിലധികം പേരെ ഉൾപ്പെടുത്തിയാണ് പഠനം നടത്തിയത്.

എം.എഫ്.ഹുസൈൻ വിടവാങ്ങി

സമകാലിക ഇന്ത്യൻ ചിത്രകലയുടെ ഏറ്റവും വിശുതനായ അംബാസഡർ മഖ്ബൂൽ ഫിദാ ഹുസൈൻ എന്ന എം.എഫ്.ഹുസൈൻ അന്തരിച്ചു. ഇന്ത്യൻ പിക്സറേഷൻ എന്ന പാശ്ചാത്യ മാദ്ധ്യമങ്ങൾ വിശേഷിപ്പിച്ച ഹുസൈൻ 1915 സെപ്തംബർ 17ന് മഹാരാഷ്ട്രയിലെ പന്മർപൂർ എന്ന ഗ്രാമത്തിലാണ് ജനിച്ചത്. ബോംബെയിൽ സിനിമ പോസ്റ്ററുകൾ വരച്ച് നിത്യവൃത്തിക്ക് വഴികണ്ടെത്തിയ ഹുസൈനെ പ്രശസ്തനാക്കിയത് 1952ൽ സുറിച്ചിൽ നടന്ന ചിത്രപ്രദർശനമാണ്. അദ്ദേഹത്തിന്റെ മദർ തെരേസാ പരമ്പരയും, ലോകത്തിലെ ഒമ്പത് മതങ്ങളെയും, കുതിരകളെയും അടിസ്ഥാനമാക്കിയുള്ള ചിത്ര പരമ്പരകളും, ഇരുപതാം നൂറ്റാണ്ടിന്റെ ഛായാചിത്രമെന്ന ചുവർചിത്രവും ആസ്വാദകരുടെ മനം കവർന്നു. പദ്മശ്രീയും, പത്മഭൂഷണും, പത്മവിഭൂഷണം നൽകി രാജ്യം അദ്ദേഹത്തെ ആദരിച്ചു. വിവാദങ്ങളുടെ തോഴനായിരുന്ന അദ്ദേഹത്തിന് കേരള സർക്കാർ രാജാ രവിവർമ്മ പുരസ്കാരം പ്രഖ്യാപിച്ചെങ്കിലും എതിർപ്പുമൂലം സമ്മാനിക്കാനായില്ല.



കെ.എം.ചന്ദ്രശേഖരൻ ആസൂത്രണ ബോർഡ് ഉപാധ്യക്ഷൻ

സംസ്ഥാന ആസൂത്രണ ബോർഡ് ഉപാധ്യക്ഷനായി മുൻ കേന്ദ്ര ക്യാബിനറ്റ് സെക്രട്ടറി കെ.എം.ചന്ദ്രശേഖരനെ നിയമിച്ചു. 1970 ഐ.എ.എസ് ബാച്ചിലെ കേരള കേൾ ഉദ്യോഗസ്ഥനാണ് അദ്ദേഹം. രാജ്യത്തിന്റെ സിവിൽ സർവീസിന്റെ പരമോന്നത പദവിയിൽ എത്തിയ അഞ്ചാമത്തെ മലയാളിയാണ് കെ.എം.ചന്ദ്രശേഖരൻ. വാഷിംഗ്ടണിലും, ജനീവയിലും ഇന്ത്യയുടെ സ്ഥാനപതി ആയിരുന്ന അദ്ദേഹം തൃശ്ശൂർ ചെമ്പുക്കാവ് സ്വദേശിയാണ്.



ഡോ.കെ.കെ.രാഹുലൻ അന്തരിച്ചു

എസ്.എൻ.ഡി.പി.യോഗം മുൻ സംസ്ഥാന പ്രസിഡന്റും എസ്.എൻ.ട്രസ്റ്റ് മുൻ ചെയർമാനും ശാസ്ത്ര സാഹിത്യരംഗങ്ങളിൽ നിറഞ്ഞുനിന്ന വ്യക്തിയുമായ ഡോ.കെ.കെ.രാഹുലൻ അന്തരിച്ചു. നാട്ടിലെ ക്ഷേത്രകമ്മിറ്റി സെക്രട്ടറിയായി പൊതുജീവിതം തുടങ്ങിയ അദ്ദേഹം അവസാന നിമിഷം വരെ കർമ്മനിരതനായിരുന്നു. സോഷ്യലിസ്റ്റായി പോരാട്ടത്തിനിറങ്ങിയ അദ്ദേഹം മദ്യത്തിനും, മയക്കുമരുന്നിനുമെതിരെ ജീവിതാവസാനം വരെ പോരാടി. ഡോക്ടർ പരീക്ഷ പാസായ ശേഷം നാട്ടിൽ രണ്ടുവർഷം സൗജന്യമായി പ്രാക്ടീസ് ചെയ്ത് അദ്ദേഹം എല്ലാവരുടെയും ആരാധനാപാത്രമായിരുന്നു.



നിഗമാനന്ദ് അന്തരിച്ചു

ഗംഗയെ മലിനമുക്തമാക്കാൻ 114 ദിവസം നിരാഹാരം നടത്തിയ ഹരിദാറിലെ മാത്രിസദർ ആശ്രമത്തിലെ സന്യാസി സാമി നിഗമാനന്ദ് അന്തരിച്ചു. ഗംഗയ്ക്ക് സമീപത്തെ ക്വാറി കൾ നിർമ്മാണക്കൂക, കുറുമ്മേള നടക്കുന്ന മേഖലയിൽ നിന്ന് കരിങ്കൽ ക്ഷൗറുകൾ മാറ്റുക എന്നീ ആവശ്യങ്ങളുന്നയിച്ച് ഫെബ്രുവരി 19-നാണ് അദ്ദേഹം നിരാഹാരം ആരംഭിച്ചത്.



നാ ലീയ്ക്ക് ആദ്യ ഏഷ്യൻ ഗ്രാൻഡ്സ്ലാം

കായികലോകത്തെ വിസ്മയിപ്പിച്ച് കൂതിക്കുന്ന ചൈനയിൽ നിന്ന് പുതിയ ചരിത്രമെഴുതി നാ ലീ ഫ്രഞ്ച് ഓപ്പൺ ടെന്നീസ് കിരീടം സ്വന്തമാക്കി. നിലവിലെ വിജയി ഇറ്റലിയുടെ ഫ്രാൻസെസ്ക ഷിയാഹേബിനെ നേരിട്ടുള്ള സെറ്റുകളിൽ 6-4, 7-6 ന് പരാജയപ്പെടുത്തിയാണ് വനിതാ സിംഗിൾസ് ചാമ്പ്യനുള്ള കിരീടത്തിന് ലീ അർഹതനേടിയത്. ലോക റാങ്കിങ്ങിൽ ഏഴാം സ്ഥാനക്കാരിയായ ലീ കഴിഞ്ഞവർഷം ഫ്രെഞ്ചു ഓപ്പണിന്റെ മൂന്നാം റൗണ്ടിൽ പുറത്തായിരുന്നു.



നദാൽ ഇനി ബ്രോൺ ബോർഗിനൊപ്പം

സ്പാനിഷ് ടെന്നീസ് താരം റാഫേൽ നഡാൽ ഫ്രഞ്ച് ഓപ്പൺ കിരീടങ്ങളിൽ ടെന്നീസ് ഇതിഹാസം ബ്രോൺ ബോർഗിനൊപ്പം എത്തി. 16 ഗ്രാന്റ് സ്ലാം കിരീടങ്ങൾ നേടി റെക്കാർഡിട്ട നഡാൽ റോജർ ഫെഡററെ കീഴടക്കിയാണ് ഫ്രഞ്ച് ഓപ്പണിൽ ആറാം തവണയും ചാമ്പ്യനായത്. മൂന്ന് മണിക്കൂർ 40 മിനിറ്റ് നീണ്ടുനിന്ന പോരാട്ടത്തിലാണ് ഫെഡറർ കീഴടങ്ങിയത്. ആറ് തവണ ചാമ്പ്യനായ ബ്രോൺ ബോർഗിന്റെ പേരിലാണ് ഏറ്റവും കൂടുതൽ ഫ്രഞ്ച് ഓപ്പൺ കിരീടങ്ങളുടെ റെക്കാർഡുണ്ടായിരുന്നത്.



ഉസ്താദ് അസദ് അലീഖാൻ വിടവാങ്ങി

തുട്രവീണയുടെ പ്രചാരകൻ ഉസ്താദ് അസദ് അലീഖാൻ അന്തരിച്ചു. ജയ്പൂരിലെ ബിനാകർ ഘരാനയുടെ പന്ത്രണ്ടാം തലമുറക്കാരനാണ് അസദ് അലീഖാൻ. 1937-ൽ ആൾവാർ രാജാക്കന്മാരുടെ കൊട്ടാര സംഗീതജ്ഞരുടെ കൂട്ടം ബന്തിലാണ് അലീഖാൻ പിറന്നത്. 2008-ൽ ഇദ്ദേഹത്തിന് രാജ്യം പദ്മഭൂഷൺ നൽകി ആദരിച്ചു.



അനന്ത ചന്ദ്രാകാശ് എം.ഐ.ടി. തലവൻ

പ്രസിദ്ധ അമേരിക്കൻ പഠനഗവേഷണ കേന്ദ്രമായ മസച്യൂസെറ്റ്സ് ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ട് ഓഫ് ടെക്നോളജിയിലെ (എം.ഐ.ടി) തലവനായി ഇന്ത്യൻ വംശജനായ അനന്ത പി.ചന്ദ്രാകാശനെ നിയമിച്ചു. എം.ഐ.ടിയിലെ 30 ശതമാനം വിദ്യാർഥികളും പഠിക്കുന്ന ഇലക്ട്രിക്കൽ എൻജിനീയറിങ് ആന്റ് കമ്പ്യൂട്ടർ സയൻസിന്റെ തലവനായാണ് അദ്ദേഹം നിയമിതനായത്. ബെർക്ലിയിലെ കാലിഫോർണിയ സർവകലാശാലയിൽ നിന്ന് ബി.എഡ്, എം.എഡ്, പി.എച്ച്.ഡി ബിരുദങ്ങൾ നേടിയ ചന്ദ്രാകാശൻ 1994-ലാണ് എം.ഐ.ടിയിൽ ചേർന്നത്.



തുർക്കിയിൽ ഉർദുഗാന് വീണ്ടും അധികാരത്തിൽ

തുർക്കിയിലെ പൊതുതിരഞ്ഞെടുപ്പിൽ ഇസ്ലാമിക കക്ഷിയായ ജസ്റ്റീസ് ആൻഡ് ഡവലപ്മെന്റ് പാർട്ടി (എ.കെ.പി) തുടർച്ചയായ മൂന്നാം വിജയം സ്വന്തമായി. 2002-ൽ അധികാരത്തിലെറിയശേഷം ലഭിക്കുന്ന ഏറ്റവും മികച്ച ജനപിന്തുണയുമായാണ് പ്രധാനമന്ത്രി സെബ്തയിസ് ഉർദുഗാൻ ഭരണം നിലനിറുത്തിയത്. ആകെ വോട്ടിന്റെ 50 ശതമാനവും നേടിയത് എ.കെ.പി.ആണ്. സാമ്പത്തിക പരിഷ്കാരങ്ങൾ കൊണ്ടുവന്നും പൊതുമേഖലയെ ശക്തിപ്പെടുത്തിയുമാണ് തുർക്കിയെ ഉർദുഗാൻ ഭരണകൂടം മികച്ച സാമ്പത്തികശക്തിയാക്കി വളർത്തിയത്.

