பல்வேறு துறைகளில் தொலைநோக்குப் பார்வையுடன், முத்தமிழறிஞர் கலைஞர் செயல்படுத்திய திட்டங்கள், உருவாக்கிய கட்டமைப்புகள் குறித்து இந்தப் பகுதியில் பார்த்து வருகிறோம். இந்த வாரம் கோவை அவிநாசி சாலை மேம்பாலம்.

இடம் பொருள் கலைஞர் 54

அன்றைக்குக் கிடைத்த தரவுகள் படி, அன்று அவிநாசி இருப்புப் பாதையை ஒரு நாளில் கடந்து சென்ற வாகனங்களின் எண்ணிக்கை இவை:

கார்கள் சுமார் 500; லாரி, வேன் போன்ற வணிக ஊர்திகள் சுமார் 400; மாட்டு வண்டிகள் சுமார் 600; சைக்கிள்கள் சுமார் 5 ஆயிரம்; பாதசாரிகள் சுமார் 10 ஆயிரம். இது 60களில் கிடைத்த கணக்கு.

அடுத்தப் பத்தாண்டுகளில், அதாவது 70களின் தொடக்கத்தில் இவற்றின் எண்ணிக்கை இவ்வாறாக இருந்தது:

கார்கள் சுமார் 6 ஆயிரம்; லாரி, வேன் சுமார் 2 ஆயிரம்; மாட்டு வண்டிகள் சுமார் ஆயிரம்; சைக்கிள்கள் சுமார் 17 ஆயிரம்; பாதசாரிகள் 60 ஆயிரம்.

கோவை அவிநாசி சாலை மேம்பாலம்

இந்தியாவின் முதல் மூன்றடுக்கு மேம்பாலம்!

வரும் நாடாளுமன்றத் தேர்தலுக்கு மேற்குப் பகுதிப் பொறுப்பாளராக நமது இளைஞர் அணிச் செயலாளர் அறிவிக்கப்பட்டிருக்கும் நிலையில், சேலத்தில் வெற்றிகரமாக நடந்து முடிந்திருக்கிறது கழக இளைஞர் அணியின் இரண்டாவது மாநில மாநாடு.

மிகப் பிரமாண்டமான முறையில் நடைபெற்ற இந்த மாநாட்டுக்கு வந்த பலரும், தேசிய நெடுஞ்சாலை 47 வழியாக வந்திருக்கக் கூடும். குறிப்பாக, கோவை பகுதி மக்கள் இந்தச் சாலை வழியே மிகச் சுலபமாக, விரைவாக வந்திருக்கலாம். இன்றைக்கு, மிக எளிதாக அந்தச் சாலையில் எண்ணற்ற வாகனங்கள் பயணிக்கின்றன என்றால், அதற்குக் காரணம் 50 ஆண்டுகளுக்கு முன்பு முத்தமிழறிஞர் கலைஞர் அவர்கள் போட்ட அடித்தளம்தான்..!

ஆம்... கோவை மாவட்டத்தில் உள்ள அவிநாசி சாலை மேம்பாலம் 1974 ஆம் ஆண்டு புத்தாண்டில் ஜனவரி 10-ஆம் தேதி பொதுமக்கள் பயன்பாட்டுக்காக கலைஞர் அவர்களால் திறந்துவைக்கப்பட்டது. ‘உப்பிலிப்பாளையம் மேம்பாலம்’, ‘ரவுண்டானா’ என்று பல பெயர்களால் அறியப்படும் இந்த மேம்பாலம், இந்த ஆண்டு தனது பொன்விழாவைக் கொண்டாடுகிறது.

இந்தப் பாலத்துக்கு மேலும் சில பெருமைகள் உண்டு. சென்னையில் அண்ணா மேம்பாலம் கட்டப்பட்ட பிறகு, தமிழ்நாட்டில் திறக்கப்பட்ட இரண்டாவது மேம்பாலம் இதுவாகும். மேலும் இந்தியாவிலேயே, ரவுண்டானா வடிவில் கட்டப்பட்ட வாகன வகைப் பிரிப்பு (கிரேடு செபரேட்டர்) முறை கொண்ட மேம்பாலம் இதுதான்.

இருப்புப்பாதை தந்த இன்னல்

அன்றைய கோவை நகராட்சி எல்லைக்குள், சேலம் -கொச்சி சாலையில், கிலோ மீட்டர் 157/8-இல் இருந்த இருப்புப் பாதை கடப்புக்கு (லெவல் கிராஸிங்) பதிலாக, ஏறத்தாழ 40 இலட்சம் ரூபாய் செலவில் இப்படி ஒரு மேம்பாலத்தைக் கட்ட கழக அரசு முடிவெடுத்தது.

மேம்பாலம் கட்டப்படுவதற்கு முன்பு, அந்த இருப்புப் பாதையால் சாலைப் போக்குவரத்துக்குப் பல வகையில் இன்னல்கள் ஏற்பட்டன. இந்த இருப்புப் பாதையால், ஒரு நாளைக்கு 34 முறை மூடப்பட்டு, சாலைப் போக்குவரத்துக்குப் பெரும் சிரமத்தை ஏற்படுத்தியது.

1951-52 ஆம் ஆண்டுகளுக்கு முன்னர், அவிநாசி சாலையில் அமைந்த இந்த இருப்புப் பாதை இருக்கும் ரயில் பாதை, மேட்டுப்பாளையம் மட்டும் செல்லும் ரயில்களுக்கான பாதையாக இருந்தது. இது 1951-52 ஆம் ஆண்டில் பீளமேடு, சிங்காநல்லூர் ரயில் நிலையங்கள் திறக்கப்பட்டு, சென்னை செல்லும் ரயில்களும் பயணிக்கிற முதன்மைப் பாதையாக மாறியது.

கால் மணிக்கும் அதிகமாகக் காத்திருப்பு

அடுத்த இருபதாண்டுகளில், தொழிற்துறையில் கோவை அபரிமிதமான வளர்ச்சியைக் கண்டது. அதனால், சாலைப் போக்குவரத்தின் எண்ணிக்கையும் அதிகரித்தது. இன்னொரு புறம், ரயில் போக்குவரத்து எண்ணிக்கையும் பெருகியது. இதனால், மேற்சொன்ன அவிநாசி இருப்புப் பாதையில், ஒரு நாளைக்கு 8 முறைகள் ‘கேட்’ மூடப்படும் நிலையில் இருந்து, ஒரு நாளைக்கு 34 முறைகள் என்ற நிலையை அடைந்தது.

சாலைப் போக்குவரத்தின் எண்ணிக்கை மட்டுமல்லாது, மக்கள் பயன்படுத்திய வாகனங்களின் வகைமையும், அவை ஏற்றிச் செல்லும் பளுக்களின் நிறையும் பெருமளவில் உயர்ந்தன. இதனால் லெவல் கிராஸிங்கின் இருபுறமும், சாலைப் போக்குவரத்து தடைப்பட்டு, வாகனங்கள் சாரி சாரியாக இரு பக்கமும், சுமார் ஒரு கிலோ மீட்டர் தூரத்துக்கும் மேல் தேங்கி நின்றன. இதனால் கால் மணி நேரத்துக்கும் அதிகமான அளவில் காத்திருக்க வேண்டியதாக இருந்தது.

அந்தத் தேக்கம் கலைவதற்குள் மீண்டும் வண்டிகள் வந்த வண்ணமே இருந்ததால், போக்குவரத்தில் நெரிசல் ஏற்பட்டு, மக்களின் உழைப்பும் நேரமும் சக்தியும் பெரிதும் பாழ்பட்டன. எனவே, பெருகி வரும் போக்குவரத்துத் தேவையை நிறைவு செய்வதற்காக, ‘போக்குவரத்து நெரிசலைக் குறையுங்கள்’ என்ற கோவை மக்களின் நெடுநாளைய கோரிக்கையைச் செயல்படுத்தும் விதமாகவும் இந்த மேம்பாலம் கலைஞர் தலைமையிலான கழக அரசால் கட்டப்பட்டது.

மேம்பாலம் மற்றும் சுரங்கப் பாதை, ஈரடுக்குப் போக்குவரத்து ஒழுங்கு என இந்த மேம்பாலம், இந்தியாவிலேயே முதல் மூன்றடுக்குப் பாலமாகத் திகழ்ந்தது. இவ்வாறான பொறியியல் சாதனைகளை எல்லாம் கலைஞர் எவ்வாறு தொலைநோக்குடன் சிந்தித்தார் என்பதை நினைத்தால், வியப்புதான் ஓங்குகிறது.

எதிரிகளின் வஞ்சகம்!

கலைஞர் ஏற்படுத்திய இந்தக் கட்டமைப்பைப் புனரமைக்கிறோம் என்று சொல்லி, அ.தி.மு.க. அரசு 2019-ஆம் ஆண்டு சில பணிகளை மேற்கொண்டது. ‘அடடா... இவர்கள் கூட மக்களுக்காகச் செய்கிறார்களே’ என்று நினைத்தால், முடிவில், கலைஞரின் பெயரை அழிக்கத்தான் அவர்கள் திட்டமிட்டிருக்கிறார்கள் என்பது தெரிய வந்தது.

ஆம்... அந்த மேம்பாலத்தில், அவிநாசி சாலையில் நுழையும்போது தொடங்கும் இந்த மேம்பாலத்தின் அடியில், திருவள்ளுவரின் சிலைக்குக் கீழே பாலம் தொடர்பான கல்வெட்டு ஒன்று இருந்தது. அதில் ‘இந்தப் பாலம் கலைஞர் தொடங்கி வைத்தது’ என்று அவரது பெயர் இடம்பெற்றிருந்தது.

எதிரிகள், வள்ளுவர் சிலையை சுத்தப்படுத்தி விட்டு, கல்வெட்டுக்கு வெள்ளை பெயின்ட் அடித்துவிட்டார்கள். கலைஞரின் பெயரை பெயின்ட்டால் அழித்துவிட்டால், அவரது சாதனைகள் மறக்கப்பட்டுவிடும் என்று நினைத்தார்களோ அந்தக் கயவர்கள்..?

...வலம் வருவோம்

பா.ஜ.க.வின் தாரக மந்திரம்!

நாட்டின் மிக நீண்ட கடல் பாலமான ‘அடல் சேது’ பாலத்தை இந்த மாத தொடக்கத்தில், பிரதமர் மோடி தொடங்கி வைத்தார். 22 கிலோ மீட்டர் பாலத்தில் பயணிக்க, சுங்கக் கட்டணம் 250 ரூபாய். நெடுஞ்சாலைப் பயணம் என்றாலே, பயப்படும் அளவுக்குக் கட்டண வசூலைக் கூட்டிக்கொண்டே செல்கிறது ஒன்றிய அரசு. 2014-15 நிதியாண்டில் நாட்டில் இருந்த 145 சுங்கச்சாவடிகள் எண்ணிக்கை, தற்போது 959-ஆக அதிகரித்துவிட்டது.

ஆனால், நெடுஞ்சாலைகளின் நீளம் 18,807 கிலோ மீட்டரில் இருந்து 38,315 கிலோ மீட்டராக மட்டுமே அதிகரித்துள்ளது. நெடுஞ்சாலைகள் ஒரு மடங்கு அதிகரித்தால், சுங்கச்சாவடிகள் எண்ணிக்கையோ 6 மடங்குக்கு மேல் அதிகரித்துவிட்டது. சுங்கச்சாவடிகள் மூலமான வருவாயும் 17,759 கோடி ரூபாயில் இருந்து 48,028 கோடி ரூபாயாகப் பெருகியிருக்கிறது.

2030-ஆம் ஆண்டுக்குள் சுங்கச்சாவடி வருவாயை 1.3 லட்சம் கோடி ரூபாயாக உயர்த்த இலக்கு நிர்ணயித்திருக்கிறார் ஒன்றிய அமைச்சர் நிதின் கட்கரி. சுங்கச் சாவடி எண்ணிக்கையை அதிகரித்து, வருவாயைப் பெருக்குவது நாட்டின் வளர்ச்சிக்கு என்றால் கூடப் பரவாயில்லை. 2025-ஆம் ஆண்டு மார்ச் மாதத்துக்குள் சுமார் 27 ஆயிரம் கிலோ மீட்டர் தேசிய நெடுஞ்சாலையைத் தனியாருக்குத் தாரை வார்க்க திட்டம் வகுத்திருக்கிறது நிதி ஆயோக்.

கடந்த 4 நிதியாண்டுகளாக அந்த இலக்கை நோக்கி வேகமாக ஓடிக் கொண்டிருக்கிறது ஒன்றிய அரசு. ‘தனியார் வாழ்க’ என்பதுதான் ஒன்றிய பா.ஜ.க. அரசின் தாரக மந்திரம் என்பதை இந்தப் புள்ளிவிவரங்கள் உணர்த்துகின்றன.

:ப்ளாஷ்பேக்

திருமணத்தில் தலைவர்கள் வாழ்த்து!

புகழேந்தி

என் தந்தையார், மா.மீனாட்சிசுந்தரம், பெரியார் விருது பெற்றவர். அவர் மீது தலைவர் கலைஞர் கொண்டிருந்த பரிவால், 1993-ஆம் ஆண்டு, என் திருமண விழாவில் பங்கேற்பதற்காக நாகை மாவட்டம், வேதாரண்யத்துக்கு வருகை தந்திருந்தார். மணமக்களான எங்களை (எனது இணையர், உமா) அவர் வாழ்த்தியபோது, அவருடன் இசை முரசு நாகூர் ஹனிபா, சேலத்துச் சிங்கம் வீரபாண்டியார், ஆற்காட்டார் ஆகியோரும் உடனிருந்தனர்.

**-மா.மீ.புகழேந்தி,
நகர மன்றத் தலைவர்,
வேதாரண்யம்**

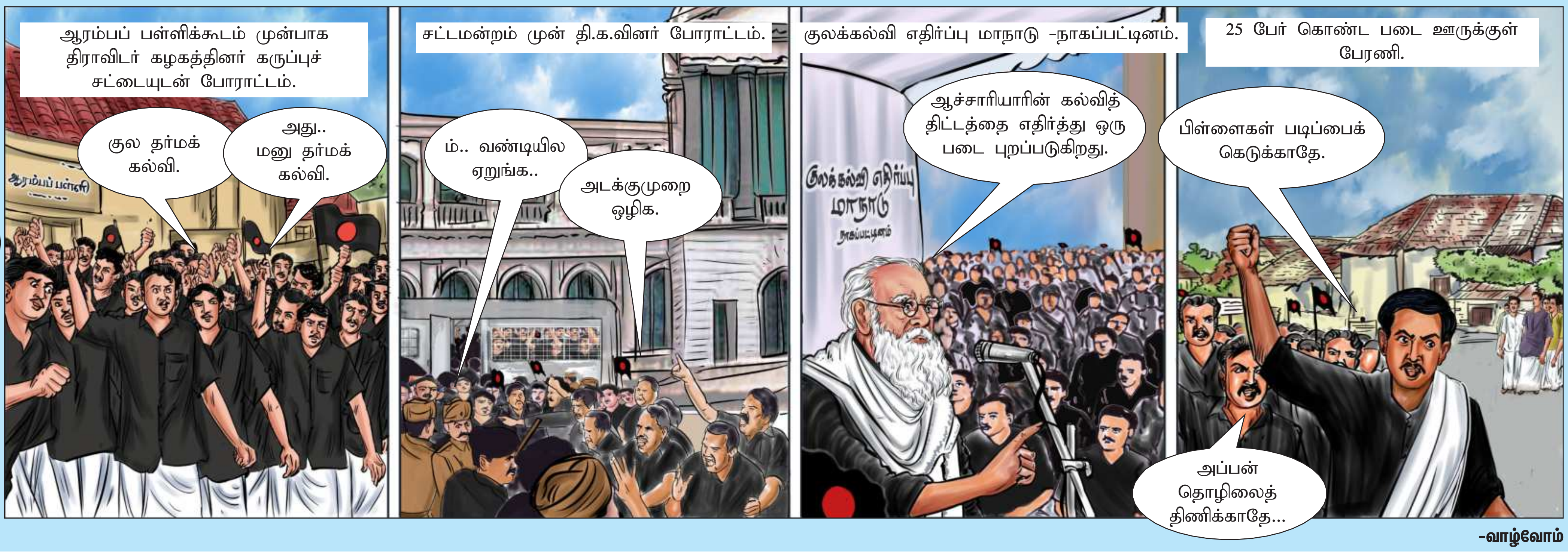
இது போன்ற அரிய புகைப்படங்களை சிறு குறிப்புடன் எங்களுக்கு அனுப்புங்கள். அலைபேசி எண் அவசியம். அனுப்ப வேண்டிய முகவரி: அன்பகம், 614, அண்ணா சாலை, தேனாம்பேட்டை, சென்னை-600 018. வாட்ஸ்அப் எண் : 90033-24473, மின்னஞ்சல் youthwing@dmk.in

கருவூலம்

இங்கிலாந்தில் பெரியாருக்குக் கூட்டம்!

1932-ஆம் ஆண்டு தந்தை பெரியார் இங்கிலாந்தில் சுற்றுப்பயணம் செய்தார். மேக்ஸ் பரோலேக் பார்க்கில் பெரியாரை வரவேற்க ஏற்பாடு செய்யப்பட்டிருந்த கூட்டத்தில், 20 ஆயிரம் பேருக்கு மேல் கூடியிருந்தனர். பிரிட்டிஷ் தொழிற்சங்கத் தலைவராக இருந்த லான்ஸ் பரியும் அந்தக் கூட்டத்தில் உரையாற்றினார். பிரிட்டிஷ் அரசாங்கம் இந்தியத் தொழிலாளர்களை எப்படியெல்லாம் சிறைக் கொடுமைப்படுத்தியது, கொன்று குவித்தது என்றெல்லாம், மிகத் துணிச்சலோடு அந்தக் கூட்டத்தில் பேசினார், பெரியார்.

திராவிடத்தால் வாழ்கிறோம் 368



எழுத்து : கோவி.லெனின்
ஓவியம் : கி.சொக்கலிங்கம்

-வாழ்வோம்

Published and Printed by Karthikeyan Shanmugasundaram On behalf of Murasoli Trust at Murasoli Achagam, No:180, Kodambakkam High Road, Chennai - 600 034 Editor : Karthikeyan Shanmugasundaram Regn. No.7436, TN/CH (C) 261/24 - 26 RNI No.1244/57 WPP.No.TN/P.M.G. (CCR) W.P.P. 355/24-26. Phone : 28179191, 28179131