

ಬ್ರಹ್ಮಾನಂದ

❖ ತೋಟದಲ್ಲಿ ಎಷ್ಟು ಮರಗಳಿವೆ, ಎಷ್ಟು ಕೊಂಬೆಗಳಿವೆ ಎಂಬುದರ ಲೆಕ್ಕಾಚಾರ ನಿನಗೇಕೆ ಬೇಕು? ನೀನು ತೋಟಕ್ಕೆ ಬಂದದ್ದು ಮಾವಿನ ಹಣ್ಣು ತಿನ್ನುವುದಕ್ಕೆ. ತಿಂದು ಆನಂದಪಡು. ಭಗವಂತನಲ್ಲಿ ಭಕ್ತಿ, ಪ್ರೇಮಗಳನ್ನು ಗಳಿಸಿಕೊಳ್ಳುವುದೇ ಮಾನವ ಜನ್ಮದ ಉದ್ದೇಶ. ಅವನ್ನು ಪಡೆದುಕೊಂಡು ಆನಂದದಿಂದಿರು.

❖ ಇರುವೆಯ ಹಾಗೆ ಸಂಸಾರದಲ್ಲಿ ವಾಸಿಸು. ಈ ಜಗತ್ತಿನಲ್ಲಿ ನಿತ್ಯ, ಅನಿತ್ಯ ಎರಡೂ ಬೆರೆತುಕೊಂಡಿವೆ, ಮರಳು-ಸಕ್ಕರೆಯ ಹಾಗೆ. ಇರುವೆಯಾಗಿ ಕೇವಲ ಸಕ್ಕರೆಯನ್ನೇ ಆರಿಸಿಕೊ.

❖ ಚಿದಾನಂದರಸ, ವಿಷಯರಸ ಬೆರೆತುಕೊಂಡಿವೆ- ನೀರು, ಹಾಲಿನ ಹಾಗೆ. ಹಂಸಪಕ್ಷಿಯಾಗಿ ಹಾಲನ್ನು ಕುಡಿದು, ನೀರನ್ನು ತ್ಯಜಿಸಿಬಿಡು.

❖ ವಿಜ್ಞಾನಿ ಭಗವದಾನಂದವನ್ನು ವಿಶೇಷವಾಗಿ ಅನುಭವಿಸುತ್ತಾನೆ. ಕೆಲವರು ಹಾಲಿನ ಸಂಬಂಧವಾಗಿ ಕೇಳಿದ್ದಾರೆ. ಇನ್ನು ಕೆಲವರು ಅದನ್ನು ನೋಡಿದ್ದಾರೆ, ಮತ್ತೆ ಕೆಲವರು ಅದನ್ನು ಕುಡಿದಿದ್ದಾರೆ. ವಿಜ್ಞಾನಿ ಹಾಲನ್ನು ಕುಡಿದಿರುವುದೂ ಅಲ್ಲದೆ, ಕುಡಿದ ನಂತರ ಆನಂದವನ್ನೂ ಪಟ್ಟಿದ್ದಾನೆ, ಪುಷ್ಪನೂ ಆಗಿದ್ದಾನೆ.

❖ ಆನಂದದಲ್ಲಿ ಮೂರು ವಿಧ-ವಿಷಯಾನಂದ, ಭಜನಾನಂದ, ಬ್ರಹ್ಮಾನಂದ. ಯಾವುದರ ಕಡೆ ಜನ ಸರ್ವದಾ ನುಗ್ಗುತ್ತಿರುವರೋ, ಎಂದರೆ ಕಾಮಕಾಂಚನಗಳ ಆನಂದದ ಕಡೆ, ಅದಕ್ಕೆ ವಿಷಯಾನಂದ ಅಂತ ಹೆಸರು. ಭಗವಂತನ ನಾಮಗುಣಕೀರ್ತನೆಯಿಂದ ದೊರೆಯುವ ಆನಂದಕ್ಕೆ ಭಜನಾನಂದ ಅಂತ ಹೆಸರು. ಬ್ರಹ್ಮಾನಂದ ದೊರೆತ ನಂತರ ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದ ಋಷಿಗಳು ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ರೀತಿ-ನೀತಿಗಳ ಎಲ್ಲೆಯನ್ನು ದಾಟಿಹೋಗಿಬಿಡುತ್ತಿದ್ದರು.

❖ ಭಕ್ತಿಯೋಗದ ಮೂಲಕ ದೊರೆಯುವ ಸಮಾಧಿಗೆ 'ಚೇತನ ಸಮಾಧಿ' ಅಂತ ಹೆಸರು. ಇದರಲ್ಲಿ ಸೇವ್ಯಸೇವಕನ, ರಸರಸಿಕನ, ಆಸ್ವಾದ್ಯ ಆಸ್ವಾದಕನ 'ಅಹಂ' ಉಳಿದುಕೊಂಡಿರುತ್ತದೆ. ಭಗವಂತ ಸೇವ್ಯ; ಭಕ್ತ ಸೇವಕ. ಭಗವಂತ ರಸಸ್ವರೂಪ; ಭಕ್ತ ರಸಿಕ. ಭಗವಂತ ಆಸ್ವಾದ್ಯ; ಭಕ್ತ ಆಸ್ವಾದಕ. 'ಸಕ್ಕರೆಯಾಗಲು ಇಚ್ಛೆಯಿಲ್ಲ, ಸಕ್ಕರೆ ತಿನ್ನಲು ಇಚ್ಛೆ.'

❖ ಭಗವಂತನನ್ನು ಅತ್ಯಂತವಾಗಿ ಪ್ರೀತಿಸುವುದೇ, ಆತನಲ್ಲಿ ಚಿತ್ತವನ್ನು ತದ್ಗತಮಾಡುವುದೇ ಬೇಕಾಗಿರುವುದು. ಅಮೃತತ್ವ ಸರೋವರ ತಾನೆ ಸುಧಾಸರೋವರ? ಅದರಲ್ಲಿ ಮುಳುಗಿದರೆ ಮನುಷ್ಯ ಸಾಯುವುದಿಲ್ಲ; ಅಮರನಾಗಿಬಿಡುತ್ತಾನೆ. ಕೆಲಕೆಲವರು ಭಾವಿಸುತ್ತಾರೆ, ಹೆಚ್ಚಾಗಿ 'ಭಗವಂತ! ಭಗವಂತ! ಅಂತ ಶುರು ಮಾಡಿದರೆ ಕೊನೆಗೆ ಹುಚ್ಚು ಹಿಡಿದುಬಿಡುತ್ತದೆ ಎಂಬುದಾಗಿ. ಅದು ಸತ್ಯವಲ್ಲ. ಭಗವಂತ ಸುಧೆಯ ಸರೋವರ, ಅಮೃತ ಸಾಗರ. ವೇದದಲ್ಲಿ

ಆತನನ್ನು 'ಅಮೃತಸ್ವರೂಪ' ಎಂಬುದಾಗಿ ವರ್ಣಿಸಿದೆ. ಅದರಲ್ಲಿ ಮುಳುಗಿದರೆ ಮನುಷ್ಯ ಸಾಯುವುದಿಲ್ಲ- ಅದಕ್ಕೆ ಬದಲು ಅಮರನಾಗಿಬಿಡುತ್ತಾನೆ.

❖ ಭಗವಂತನ ಸಾಕ್ಷಾತ್ಕಾರ ಪಡೆದು ಕೊಂಡದ್ದೇ ಆದರೆ ಆತನ ಹೊರಗಿನ ಐಶ್ವರ್ಯ, ಆತನ ಜಗತ್ತಿನ ಐಶ್ವರ್ಯ ಮರೆತುಹೋಗಿ ಬಿಡುತ್ತದೆ. ಆತನ ದರ್ಶನ ಪಡೆದನಂತರ ಆತನ ಐಶ್ವರ್ಯದ ಭಾವನೆ ಮನಸ್ಸಿನಲ್ಲಿ ನಿಲ್ಲದು. ಭಕ್ತ ಭಗವದಾನಂದದಲ್ಲಿ ಒಮ್ಮೆ ಮುಗ್ಧನಾಗಿ ಬಿಟ್ಟ ಎಂದರೆ ಆತನಿಗೆ ಇನ್ನು ಬೇರೆ ಯಾವುದರ ಭಾವನೆಯೂ ಇರದು.

❖ ಜ್ಞಾನಿ ತನ್ನ ಆಂತರ್ಯದಲ್ಲಿ ಭಗವದಾನಂದವನ್ನು ಅನುಭವಿಸುತ್ತಾನೆ. ಗಂಗೆಯ ಹಾಗೆ ಅದು ಒಂದೇ ದಿಕ್ಕಿಗೆ ಹರಿಯುತ್ತದೆ. ಅವನ ದೃಷ್ಟಿಯಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲಾ ಸ್ವಪ್ನದ ಹಾಗೆ. ಯಾವಾಗಲೂ ಸ್ವಸ್ವರೂಪದಲ್ಲೇ ನೆಲೆಸಿರುತ್ತಾನೆ. ಆದರೆ ಭಕ್ತನ ಮನಸ್ಸು ಯಾವಾಗಲೂ ಒಂದೇ ದಿಕ್ಕಿನದಲ್ಲ. ಆತನ ಭಗವದ್ಭಾವನೆಯಲ್ಲಿ ಉಬ್ಬರವಿಳಿತಗಳಿವೆ. ಆತ ಪ್ರೇಮೋನ್ಮತ್ತನಾಗಿ ನಗುತ್ತಾನೆ, ಅಳುತ್ತಾನೆ, ನರ್ತಿಸುತ್ತಾನೆ, ಹಾಡುತ್ತಾನೆ. ಆಗ ಭಗವಂತನೊಡನೆ ವಿಲಾಸಿಸಲು ಇಚ್ಛೆ ಪಡುತ್ತಾನೆ. ವಿಜ್ಞಾನವೆಂದರೇನು? ಭಗವಂತನನ್ನು ವಿಶೇಷ ರೂಪದಿಂದ ಅರಿಯುವಿಕೆ. ಕಟ್ಟಿಗೆಯಲ್ಲಿ ಬೆಂಕಿಯಿದೆ ಎಂಬ ಅರಿವು ಮತ್ತು ದೃಢಶ್ರದ್ಧೆಗೆ 'ಜ್ಞಾನ' ಅಂತ ಹೆಸರು. ಅದರ ಬೆಂಕಿಯಿಂದ ಅನ್ನ ಬೇಯಿಸಿ ಉಂಡು ತಿಂದು, ಹೃಷ್ಯಪುಷ್ಪರಾಗುವುದಕ್ಕೆ 'ವಿಜ್ಞಾನ' ಅಂತ ಹೆಸರು. ಭಗವಂತನಿದ್ದಾನೆ ಎಂಬುದರ ಸ್ವಾತ್ಮಾನುಭವ ಹೊಂದುವುದಕ್ಕೆ 'ಜ್ಞಾನ' ಅಂತ ಹೆಸರು. ಆದರೆ ಆತನೊಡನೆ ಸಲಿಗೆಯಿಂದ ಮಾತುಕತೆಯಾಡುವುದಕ್ಕೆ, ಆತನೊಡನೆ ವಾತ್ಸಲ್ಯ, ಸಖ್ಯೆ, ದಾಸ್ಯ, ಮಧುರ-ಈ ಭಾವಗಳಿಂದ ಆನಂದಪಡುವುದಕ್ಕೆ 'ವಿಜ್ಞಾನ' ಅಂತ ಹೆಸರು. ಭಗವಂತನೇ ಈ ಜೀವಜಗತ್ತು ಎಲ್ಲವೂ ಆಗಿದ್ದಾನೆ ಎಂಬುದರ ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷ ದರ್ಶನಕ್ಕೆ 'ವಿಜ್ಞಾನ' ಅಂತ ಹೆಸರು.

❖ 'ನಾನು', 'ನನ್ನದು' ಎಂಬುದು ಸತ್ಯವನ್ನು ಮುಚ್ಚಿ ಇಟ್ಟು ಬಿಟ್ಟಿದೆ - ಅರಿತುಕೊಳ್ಳಲು ಬಿಟ್ಟುಕೊಡಲೊಲ್ಲದು. ಅದ್ವೈತಜ್ಞಾನ ಉಂಟಾಗದ ಹೊರತು ಚೈತನ್ಯ ದರ್ಶನ ದೊರೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಅದು ದೊರೆತ ಮೇಲೆಯೇ ನಿತ್ಯಾನಂದದ ಅನುಭವ. ಪರಮಹಂಸಾವಸ್ಥೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ ಮೇಲೆ ಈ ನಿತ್ಯಾನಂದ ದೊರೆಯುತ್ತದೆ.

❖ ಆತನ ದರ್ಶನ ದೊರೆತಿದೆಯೋ ಇಲ್ಲವೋ ಎಂಬುದನ್ನು ಅರಿಯಲು ಲಕ್ಷಣಗಳಿವೆ. ಆತ ಕೆಲವು ವೇಳೆ ಉನ್ನತನ ಹಾಗೆ ನಗುತ್ತಾನೆ, ಅಳುತ್ತಾನೆ, ನರ್ತಿಸುತ್ತಾನೆ. ಇನ್ನು ಕೆಲವು ವೇಳೆ ಬಾಲಕನ ಹಾಗೆ ಎಂದರೆ ಐದು ವರ್ಷದ ಬಾಲಕನ ಹಾಗೆ - ಸರಳವಾಗಿ, ಉದಾರಿಯಾಗಿ, ಅಹಂಕಾರಶೂನ್ಯನಾಗಿ, ಯಾವ ವಸ್ತುವಿನಲ್ಲೂ ಆಸಕ್ತಿಯಿಲ್ಲದವನಾಗಿ, ಯಾವ ಗುಣಕ್ಕೂ ವಶವಾಗದವನಾಗಿ, ಸದಾನಂದಮಯನಾಗಿ ಇರುತ್ತಾನೆ.

ಶ್ರೀರಾಮಕೃಷ್ಣ ವಚನವೇದದಿಂದ

ವಿವೇಕಪ್ರಭ

ನಾಧುವೊಬ್ಬನ ಚೀನಾ ಪರ್ಯಟನೆ

ಭಾಗ ೧

ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ಮೂಲ: ಸ್ವಾಮಿ ದುರ್ಗಾನಂದ

ಅನುವಾದ: ಪ್ರೊ. ಕೆ.ಬಿ. ಪ್ರಭುಪ್ರಸಾದ್



ಅತಿ ವಿರಳವೂ ಅಪೂರ್ವವೂ ಆದ ಚೀನಾ ಪ್ರವಾಸದ ತಮ್ಮ ಅನುಭವಗಳನ್ನು ವಿವಿಧ ಮಾಹಿತಿಗಳೊಂದಿಗೆ ದಾಖಲಿಸಿರುವ ಲೇಖಕರು ರಾಮಕೃಷ್ಣ ಮಹಾಸಂಘದ ಪ್ರಧಾನ ಕೇಂದ್ರವಾದ ಕೊಲ್ಲತ್ತಾದ ಬೇಲೂರು ಮಠದಲ್ಲಿ ಸೇವೆ ಸಲ್ಲಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ಅನುವಾದಕರು ನಿವೃತ್ತ ಇಂಗ್ಲಿಷ್ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕರು ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು ರಾಮಕೃಷ್ಣ ಆಶ್ರಮದ ಭಕ್ತರು.

ಪೀಠಿಕೆ

ನಮಗೆಲ್ಲ ಚೀನಾ ದೇಶವೆಂದರೆ ನಿಗೂಢ! ಬಹಳ ಹಿಂದಿನ ಕಾಲದಿಂದಲೂ ಬಿದಿರಿನ ತಡಿಕೆಯಿಂದ ಇದನ್ನು ಮರೆಮಾಡಿ, ಹೊರಗಿನವರಿಗೆ, ಈ ದೇಶದ ಬಗ್ಗೆ ಏನೂ ಗೊತ್ತಿರದಂತಿತ್ತು. ಈಗ ಅದರ ಅನಾವರಣದಿಂದ ಬಹು ಸಂತೋಷವಾಗಿದೆ. ಕಲಿಯುವ ವಿಚಾರಗಳು ಅನೇಕವಿದ್ದು ಲಾಭದಾಯಕವೂ ಆಗಿದೆ. ನಮ್ಮ ಭಾರತದ ಈಶಾನ್ಯ ದಿಕ್ಕಿನಲ್ಲಿರುವ ಈ ನೆರೆ ದೇಶ ವಿಸ್ತಾರವಾದುದು. ಉಪಖಂಡ ಎನ್ನುವಷ್ಟು ದೊಡ್ಡದು. ಜನತುಂಬಿದ ದೇಶ. ಇದರ ಇತಿಹಾಸವೂ ತುಂಬಾ ಪ್ರಾಚೀನವಾದುದು. ತನ್ನ ಬಡತನವನ್ನು ಹೋಗಲಾಡಿಸಿಕೊಳ್ಳುವ ಸತತ ಪ್ರಯತ್ನ ಮಾಡುತ್ತಿರುವ ದೇಶವಾಗಿದೆ, ನಮ್ಮಂತೆ. ಉಜ್ವಲ ಭವಿಷ್ಯದ ಕನಸನ್ನು ಕಾಣುತ್ತಿರುವ ನಮ್ಮ ದೇಶಕ್ಕೆ ಸರಿಜೋಡಿಯಾಗಿದೆ, ಆರ್ಥಿಕ ಸ್ಥಿತಿಯಲ್ಲಿ, ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಸಾಮರಸ್ಯದಲ್ಲಿ, ಜಾಗತೀಕರಣದ ಪ್ರಕ್ರಿಯೆಯಲ್ಲಿ.

ಪೂರ್ವದೇಶಗಳು ಮತ್ತು ಪಶ್ಚಿಮದೇಶಗಳು ಒಟ್ಟಿನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ವಿಚಾರಗಳಲ್ಲೂ ವಿಭಿನ್ನವಾಗಿವೆ. ಪಾಶ್ಚಾತ್ಯರ ವಿಚಾರಲಹರಿ ವಿಶ್ಲೇಷಣಾತ್ಮಕವಾದುದು. ಪೌರ್ವಾತ್ಯ ವಿಚಾರಲಹರಿ ಒಟ್ಟುಗೂಡಿಸುವಂತಹುದು. ವಿಭಜಿಸಬೇಕಾದ, ವಿವಿಧತೆಯಲ್ಲಿ ಏಕತೆಯನ್ನು ಕಾಣುವ ಸಮನ್ವಯ ದೃಷ್ಟಿಯದು. ಪಾಶ್ಚಾತ್ಯರದು ತಾರ್ಕಿಕವಾದುದು, ಯಾಂತ್ರಿಕವಾದುದು. ಅಲ್ಲಿ ಕಲ್ಪನೆಗೆ, ಭಾವನೆಗೆ ಅವಕಾಶವಿಲ್ಲ; ವಿಶಿಯಾದವರು ಕನಸು ಕಾಣುವಂಥವರು, ಕವಿಗಳು, ಸೂಕ್ಷ್ಮಭಾವನಾಶೀಲರು, ಮಾನವೀಯ ದೃಷ್ಟಿಯವರು. ಬುದ್ಧಿಶಕ್ತಿಗಿಂತ ಅತಿಮಾನಸ ಸ್ಫುರಣೆಗೆ ಮಹತ್ವ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ: ವಿಕಾಸದ ಹಾದಿಯಲ್ಲಿ ಮುಂದಿನ ಹಂತಕ್ಕೆ ಬೇಗನೆ ಜಾರುವವರು. ಪಾಶ್ಚಾತ್ಯರದು ವೈಚಾರಿಕತೆ. ಅನುಭವಪ್ರಧಾನವಾದುದು. ಪೌರ್ವಾತ್ಯರದು ಅನುಭಾವಪ್ರಧಾನವಾದುದು.

ಈ ಲೇಖಕ, ಅಂದರೆ ನಾನು ಕಳೆದ ಎರಡು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲಿ ಚೀನಾದೇಶಕ್ಕೆ ಐದು ಬಾರಿ ಯಾತ್ರೆ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಪ್ರತಿ ಸಲ

ಹೋದಾಗಲೂ ೩-೪ ವಾರ ಅಲ್ಲಿ ತಿರುಗಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಈ ಸುತ್ತಾಟದಲ್ಲಿ ಐತಿಹಾಸಿಕ ಹಾಗೂ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಪ್ರಾಮುಖ್ಯತೆಯಿರುವ ೬೦ ಸ್ಥಳಗಳಿಗೆ ಮತ್ತು ನಲುವತ್ತು ಪವಿತ್ರ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಿಗೆ ಭೇಟಿಯಿತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಪಶ್ಚಿಮದ ಲ್ಹಾಸಾದಿಂದ ಪೂರ್ವದ ಷಾಂಘಾಯಿವರೆಗೆ, ಉತ್ತರದ ಹಾರ್ಬಿನ್‌ನಿಂದ ದಕ್ಷಿಣದ ಕುಮ್ಲಿಂಗ್ ಮತ್ತು ಹಾಂಕಾಂಗ್‌ವರೆಗೆ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿದ್ದೇನೆ. ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷವಾಗಿ ನೋಡಿದುದನ್ನು ಹಾಗೂ ಅಲ್ಲಿನ ನನ್ನ ಅನುಭವಗಳನ್ನು ಈ ಲೇಖನದಲ್ಲಿ ಬರೆದಿದ್ದೇನೆ.

ನಮ್ಮ ಆತ್ಮಂತ ನಿಕಟ ನೆರೆದೇಶದ ಪ್ರವಾಸದಲ್ಲಿ ನನ್ನೊಡನೆ ಓದುಗರಾದ ನೀವೂ ಇದ್ದೀರಿ ಎಂಬ ಭಾವನೆಯಿಂದ ಈ ಲೇಖನವನ್ನು ಓದಿರಿ.

ಚೀನಾ ದೇಶವನ್ನು ಪ್ರವೇಶಿಸುತ್ತಿದ್ದಂತೆ ಮೊದಲು ನಮಗನಿಸುವುದು ಪ್ರಾಚೀನ ಚೀನಾ ಆಶ್ಚರ್ಯಕರವಾಗಿ ಆಧುನಿಕವಾಗಿಬಿಟ್ಟಿರುವುದು. ನಗರಗಳು ಮಾತ್ರವಲ್ಲ, (ಅನೇಕ ಹಳ್ಳಿಗಳೂ) ಇಂಗ್ಲೆಂಡ್ ಅಮೆರಿಕಾ ದೇಶಗಳಲ್ಲಿನ ಊರುಗಳಂತೆಯೆ^೧ - ಇನ್ನೂ ಅವಕ್ಕಿಂತ ಉತ್ತಮವಾಗಿಯೇ ಇವೆ. ಮನೆ-ಕಟ್ಟಡಗಳ ವಿನ್ಯಾಸ, ಒಳ್ಳೆಯ ರಸ್ತೆಗಳು, ಸ್ವಚ್ಛತೆ, ಸಂಚಾರ - ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆ, ವಾಹನಗಳು, ತಾಂತ್ರಿಕತೆ, ಮಾರ್ಕೆಟ್‌ಗಳು, ಆಸ್ಪತ್ರೆಗಳು, ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾನಿಲಯಗಳು, ಉದ್ಯಾನವನಗಳು, ಪಾದಚಾರಿ ಪಥಗಳಿರುವ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಗಳು, ಜೀವನ ಶೈಲಿ, ಸೌಕರ್ಯಗಳು ಮುಂತಾಗಿ ಎಲ್ಲ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲೂ ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡಿ ಬರೆಯುತ್ತಿದ್ದೇನೆ. ಚೀನಾದಲ್ಲಿ ನೆಲೆಸಿರುವ ಭಾರತೀಯರು ಹಳೆಯ ಕಥೆಗಳನ್ನು ಹೇಳುತ್ತಾರೆ. ಕೆಲವೇ ವರ್ಷಗಳ ಹಿಂದೆ ಈ ಊರುಗಳೆಲ್ಲ ಹಳ್ಳಿಗಳಂತೆ ಬಹಳ ಹಿಂದುಳಿದಿದ್ದವಂತೆ. ಜನರೂ ಹಾಗೆಯೇ ಹಳ್ಳಿಗರಿದ್ದಂತೆ ಇದ್ದರಂತೆ. ಈ ಮಹತ್ತರ ಬದಲಾವಣೆ ತೀರ ಇತ್ತೀಚಿನದಂತೆ. ಈಗ ನಾವೇ ಈ ದೇಶದ ಇಂದಿನ ಸ್ಥಿತಿಯನ್ನು ಪ್ರತ್ಯಕ್ಷ ನೋಡೋಣ.

೧. ಈ ಲೇಖಕ ೧೦ ವರ್ಷಕಾಲ ಅಮೆರಿಕಾದಲ್ಲಿದ್ದುದರಿಂದ ಮತ್ತು ಯೂರೋಪು ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿ ಬರುತ್ತಿದ್ದುದರಿಂದ, ಹೀಗೆ ಹೋಲಿಸಿ ಹೇಳಲು ಸಾಧ್ಯವಾಗಿದೆ.



ನಮ್ಮ ಅವಲೋಕನ ಎರಡು ಭಾಗಗಳಲ್ಲಿದೆ. ಮೊದಲಿನ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಚೀನಾದ ವಿಪುಲವಾದ ಹಾಗೂ ಅತ್ಯದ್ಭುತವಾದ ಸುಸಜ್ಜಿತ ಸೌಕರ್ಯಗಳನ್ನು ಕುರಿತದ್ದು. ಎರಡನೇ ಭಾಗ ಚೀನಾದ ಧಾರ್ಮಿಕ ಮತ್ತು ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಪರಂಪರೆಯ ಚರಿತ್ರೆಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದುದು.

ಭಾಗ ೧ : ಅದ್ಭುತವಾದ ನಾಗರಿಕ ಸೌಕರ್ಯ

ರೈಲುಗಾಡಿಗಳು: ೧೯೯೩ರಲ್ಲಿ ಚೀನಾದೇಶದಲ್ಲಿ ರೈಲುಗಾಡಿಗಳ ವೇಗ ಕೇವಲ ಘಂಟೆಗೆ ೪೮ ಕಿ.ಮೀ. ಇತ್ತು. ಇದರ ನಂತರ ೯೭, ೯೮ ರಲ್ಲಿ, ೨೦೦೦, ೨೦೦೧ ಮತ್ತು ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ಕ್ರಮಕ್ರಮವಾಗಿ ವೇಗ ಹೆಚ್ಚಿಸುವ ಸುಧಾರಣೆಗಳಾದವು. ಮೊದಲಿದ್ದ ನ್ಯಾರೋಗೇಜ್ ರೈಲು ಹಳಿಗಳನ್ನು ಮೀಟರ್‌ಗೇಜಿಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಲಾಯಿತು. ಆಗ ರೈಲು ಗಂಟೆಗೆ ೧೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ಓಡುವಂತಾಯಿತು. ತದನಂತರ ತಾಂತ್ರಿಕ ಜ್ಞಾನವನ್ನು ಆಮದು ಮಾಡಿಕೊಂಡು ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ವೇಗ ಘಂಟೆಗೆ ೨೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಯಿತು. ೨೦೦೭ರಲ್ಲಿ ಅದು ೨೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಆಯಿತು. ೨೦೦೮ರ ಹೊತ್ತಿಗೆ ೩೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ನಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಾಯಿತು. ಅಲ್ಲಿಗೆ ಚೀನಾ ಒಂದು ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಸ್ವಯಂಸಂತ್ರಪ್ತ ಸ್ಥಿತಿ ತಲುಪಿತು. ಈಗ ಅತಿವೇಗವಾಗಿ ಚಲಿಸಬಲ್ಲ ಟ್ರೇನುಗಳು ಜೆಟ್ ವಿಮಾನಗಳು ಮೇಲಕ್ಕೇರುವ ಮೊದಲು ಓಡುವ ವೇಗವನ್ನೂ ಮೀರಿಸುತ್ತವೆ. ವಿಮಾನ ನೆಲಬಿಟ್ಟು ಗಗನಕ್ಕೇರುವ ಆ ಎರಡು ಕ್ಷಣಗಳು ಮಾತ್ರ ನೆಲದ ಸೆಳೆತ - ಗಾಳಿಯ ಬಡಿತಗಳ ಪರಿಣಾಮಕ್ಕೆ ಸಿಕ್ಕ ಬಿಗಿತಕ್ಕೆ ಒಳಗಾಗಿರುವಂತಹವು. ಆದರೆ ಆ ವೇಗವನ್ನು ತನ್ನ ಸಂಚಾರ ದುದ್ದಕ್ಕೂ ಪಾಲಿಸಬೇಕಾದ ಟ್ರೇನಿನ ತಾಂತ್ರಿಕ ಸಾಧನೆ ದೊಡ್ಡದು. ಆ ವೇಗವನ್ನು ತಡೆಯಲು ಶಕ್ತವಾದ ರೀತಿ ರೈಲು ಹಳಿಗಳ ದಾರಿಯನ್ನು ಬಲಗೊಳಿಸಬೇಕು. ಇದು ತಾಂತ್ರಿಕತೆಯ ಪರಮೋಚ್ಚ ಸಾಧನೆ. ಜೊತೆಗೆ ವಾಣಿಜ್ಯ ಸಾಧನೆ ಕೂಡ. ಅದ್ಭುತ ವೇಗವಾಹಿ ಟ್ರೇನುಗಳು ಇಂದಿನ ಚೀನಾದಲ್ಲಿ ಎರಡು ಬಗೆಯವು. ಒಂದು ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನ್. ಇದರ ವೇಗ ಗಂಟೆಗೆ ೩೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಇನ್ನೊಂದು ಅರ್ಧಅಂಗುಲ

ನೆಲ ಬಿಟ್ಟು ಮೇಲೆ ಚಲಿಸುವ ಅಯಸ್ಕಾಂತೀಯ (ಮಾಗ್‌ಲೆವ್) ಟ್ರೇನ್. ಇದರ ವೇಗ ಘಂಟೆಗೆ ೪೫೦ ಕಿ.ಮೀ.

ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನ್^೨: ಇದೂ ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕವಾದ ರೈಲು ಹಳಿಗಳ ಮೇಲೆಯೇ ಓಡುತ್ತದೆ. ಆದರೆ ಇದನ್ನು ವಿಶೇಷವಾದ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ರಚಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ಸತತವಾದ ಬೆನುಗೆ ಹಾಕಿರುತ್ತಾರೆ. ಇದಕ್ಕೆ ಇಂಜಿನ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ; ಆದರೆ ಇದರ ಪ್ರತಿ ಗಾಲಿ(ಅಂದರೆ ಪ್ರತಿ ಆಕ್ಸೆಲ್)ಗೂ ಟ್ರಾಕ್ಟ್‌ನ್ ಮೋಟಾರನ್ನು ಅಳವಡಿಸಿರುತ್ತಾರೆ. ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿಯು ಗಾಡಿಯ ಮೇಲೆ ಇರುವ ತಂತಿಗಳಿಂದ ಬರುತ್ತದೆ. ಇದಕ್ಕೆ ವಿಶೇಷ ವಾಗಿ ಮಾಡಿದ ಪ್ಯಾಂಟೋಗ್ರಾಫ್‌ಗಳನ್ನು ಬಳಸಿ ಮಾಡಿರುವ ತಂತಿಗಳು ಅತಿ ವೇಗಗತಿಯ ಚಲನೆಗೆ ಸಹಾಯಕವಾಗಿರುವುದು. ೨೫ ಸಾವಿರ ವೋಲ್ಟ್‌ನ ಈ ಮೇಲಿನ ತಂತಿಯ ಸಂಪರ್ಕ ತಪ್ಪಿದರೆ ಇಡೀ ಟ್ರೇನಿಗೆ ಬೆಂಕಿ ಹತ್ತಬಹುದು. ಗಾಡಿಯಲ್ಲಿ ಬಹು ಸಂಕೀರ್ಣ ರಚನೆ (sophisticated hydraulic tilting mechanism) ಅಳವಡಿಸಿರುತ್ತಾರೆ, ಇದರಿಂದ ಗಾಡಿ ತೀವ್ರ ತಿರುವಿನಲ್ಲಿ ಓಡುವಾಗ ಕೇಂದ್ರಾಪಗಮನ ಶಕ್ತಿಯನ್ನು ನಿರೋಧಿಸಲು ಅನುಕೂಲ. ತುಂಬಾ ಉದ್ದನೆಯ ಸುರಂಗಮಾರ್ಗದಲ್ಲೂ ಅದೇ ವೇಗಗತಿ ಇರುತ್ತದೆ. ಚಾಲಕನ ಕ್ಯಾಬಿನ್‌ನಲ್ಲೇ ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್ ಸ್ಲಿಡ್ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಿರುವುದರಿಂದ, ಹಳೆಯ ಮಾನವ ನಿಯಂತ್ರಿತ ಸಾಂಪದಾಯಿಕ ಸ್ಲಿಡ್ ಈ ಅತ್ಯಂತ ವೇಗಗತಿಯಲ್ಲಿ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗೆ ನಿಷ್ಪ್ರಯೋಜಕವೆನ್ನಬಹುದು.

ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನ್‌ನ ಜಾಲ ತಾಣ (network) ೧೪ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ್ದಾಗಿದೆ. ೨೦೨೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಇದು ೩೫ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ. ಹೆಚ್ಚಾಗಿಸುವ ಯೋಜನೆಯಿದೆ. (ಮುಂಬೈಯಿಂದ ದೆಹಲಿಗೆ ೧,೪೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ದೂರವಾಗುತ್ತದೆ. ಈಗಿನ ದರದಲ್ಲಿ ಹೊಸ

^೨ ಇಂಟರ್‌ನೆಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಈ ವಿಷಯಕ್ಕೆ (ಹಾಗೂ ಈ ಲೇಖನಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ) ಹೆಚ್ಚಿನ ಫೋಟೋಗಳನ್ನು ನೋಡಬಹುದು: <https://goo.gl/CFZPQQ>

ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನ್ ಹಳಿಗಳನ್ನು ಹಾಕಲು ಒಂದು ಮೀಟರಿಗೆ ೬ ರಿಂದ ೧೦ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ತಗಲುತ್ತದೆ.

ಮ್ಯಾಗಲಿವ್ ಟ್ರೇನ್ (ಅಯಸ್ಕಾಂತ ಚಾಲಿತ ಟ್ರೇನ್)

ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನಿಗೆ ಸಾಂಪದಾಯಿಕ ಹಳಿಗಳ ಪಥ ಇದೆ. ಮ್ಯಾಗಲಿವ್ ಟ್ರೇನಿಗೆ ಚಕ್ರ(ಗಾಲಿ)ಗಳಿರುವುದಿಲ್ಲ. ತಳದ ಪಟ್ಟಿ ಆಯಸ್ಕಾಂತೀಯ ಪಥದಿಂದ ಒಂದು ಸೆಂಟಿಮೀಟರ್ ಮೇಲೆ ತೇಲುವಂತೆ ಚಲಿಸುತ್ತದೆ. ಟ್ರೇನ್ ನಿಂತಾಗಲೂ ಇದೇ ರೀತಿ ಒಂದು ಸೆಂಟಿಮೀಟರ್ ಮೇಲೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಇದರಿಂದ ಸಂಪರ್ಕದಿಂದಾಗುವ ನಿರೋಧ ಸಂಪೂರ್ಣವಾಗಿ ಇಲ್ಲವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಗಾಡಿ ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನ್‌ಗಿಂತ ಹೆಚ್ಚು ವೇಗದಲ್ಲಿ ಚಲಿಸಬಲ್ಲದು. ಈ ಗಾಡಿಗೂ ಎಳೆಯುವ ಇಂಜಿನ್ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಆಯಸ್ಕಾಂತ ಶಕ್ತಿ ಗಾಡಿಯನ್ನು ಮುಂದೆ ತಳ್ಳುತ್ತದೆ. ಟ್ರೇನಿನ ಮೇಲುಗಡೆ ವಿದ್ಯುತ್ ತಂತಿಗಳೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಬದಲಿಗೆ ರೈಲು ಪಥದಲ್ಲೇ ವಿದ್ಯುಚ್ಛಕ್ತಿ ಸರಬರಾಜಾಗುತ್ತಿರುತ್ತದೆ. ಆಯಸ್ಕಾಂತೀಯ (ಮ್ಯಾಗಲಿವ್) ಟ್ರೇನ್ ಪಥ ಹಾಕಲು ಇವತ್ತಿನ ದರದಲ್ಲಿ ಒಂದು ಕಿ.ಮೀ.ಗೆ ಮೀಟರ್ ಒಂದಕ್ಕೆ ೨೦-೩೦ ಲಕ್ಷ ರೂಪಾಯಿ ತಗಲುತ್ತದೆ. ಸುಪ್ರಸಿದ್ಧ ಷಾಂಘೈ ಮಾಗಲಿವ್ ಇಡೀ ಜಗತ್ತಿನ ಅತ್ಯಂತ ವೇಗದ ಮೊಟ್ಟಮೊದಲ ಟ್ರೇನು. ೨೦೦೪ರಲ್ಲಿ ಅದರ ಸಂಚಾರ ಆರಂಭವಾಯಿತು.^೨ (ಇದರ ವೇಗ ಘಂಟೆಗೆ ೪೩೦ ಕಿ.ಮೀ.)

ಪಯಣದ ಅನುಭವ: ಚೀನಾದ ಅತ್ಯಂತ ವೇಗಗಾಮಿ ಟ್ರೇನುಗಳಲ್ಲಿ ಪಯಣಿಸುವುದು ಒಂದು ಅತ್ಯಂತ ರೋಮಾಂಚಕಾರಿ ಅನುಭವ. ಹಾಗೆಂದು ತಲೆ ಸುತ್ತಿ ಬರುವಂತಹುದಲ್ಲ. ಆರಾಮವಾಗಿ ಪಯಣಿಸುವಂತಹದು. ಎಲ್ಲ ಆಧುನಿಕ ಸೌಕರ್ಯಗಳುಳ್ಳದ್ದು. ಯಾವಾಗಲೂ ಸ್ಥಳ ದೊರಕುತ್ತದೆ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಪ್ರತಿ ಸ್ಟೇಷನ್ ಇರುವುದು ಊರಿನ ಮಧ್ಯ ಭಾಗದಲ್ಲೇ. ಹೋಲಿಸಿ ನೋಡುವಾಗ, ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳು ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ನಗರಗಳಿಂದ ದೂರದಲ್ಲಿ, ಹೊರ ವಲಯದಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ. ೨-೩ ಗಂಟೆ ಮುಂಚೆ ಹೋಗಿ ಚೆಕ್ ಇನ್ ಆಗಬೇಕು. ಅಲ್ಲಿ ಸಿಗುವ ಊಟ-ತಿಂಡಿಗಳೂ ಬಹಳ ತುಟ್ಟ.

ಜಿ (G) ಸರಣಿಯ ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನು ಗಂಟೆಗೆ ೩೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡಿದರೆ ಡಿ (D) ಸರಣಿಯ ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನ್ ವೇಗ ಗಂಟೆಗೆ ೨೫೦ ಕಿ.ಮೀ. ಈ ಟ್ರೇನುಗಳು ಅರ್ಧ ಗಂಟೆಗೊಂದರಂತೆ ಓಡುತ್ತವೆ. ಉದಾಹರಣೆಗೆ: ಷಾಂಘಾಯಿಂದ ಬೀಜಿಂಗ್‌ಗೆ ೧೩೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ಆಗುತ್ತದೆ. ಬೆಳಿಗ್ಗೆ ೭ ರಿಂದ ಅಪರಾಹ್ನ ೧೨ರ ವರೆಗೆ ೧೯ ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನುಗಳು ಓಡುತ್ತವೆ. ಬುಲೆಟ್ ಟ್ರೇನ್ ಒಳಗೆ ವಿಮಾನದಲ್ಲಿದ್ದಂತೆ ಸೀಟುಪ್ಪವಸ್ಥೆ ಇರುತ್ತದೆ. ಹೊರಗೂ ವಿಮಾನದ ಮಾದರಿಯ ರೂಪವೇ. ವಿಮಾನದಲ್ಲಿ ಪಯಣ ಮಾಡುತ್ತಿರುವಂತೆಯೇ ಭಾಸವಾಗುತ್ತದೆ. ಒಂದು ಸೀಟಿಗೂ ಇನ್ನೊಂದು ಸೀಟಿಗೂ ಇರುವ ಅಂತರ ೩೯ ಇಂಚುಗಳಷ್ಟು. (ನೂರು ಸೆಂ.ಮೀ. ನಷ್ಟು.)

^೨ ಜಪಾನ್‌ನಲ್ಲಿ ಟೋಬು - ಕೈರೊ ಮಧ್ಯೆ ೯ ಕಿ.ಮೀ ದೂರವಿರುವ ಕಡಿಮೆ ವೇಗಗತಿಯ (ಗಂಟೆಗೆ ೧೦೦ ಕೆ.ಇಮೀ. ವೇಗವಿರುವ) ಮ್ಯಾಗಲಿವ್ ಟ್ರೇನಿದೆ.

ಕುಳಿತವರು ಪಕ್ಕದಲ್ಲಿ ಕುಳಿತವರನ್ನು ತೊಂದರೆಗೆ ಒಳಪಡಿಸದೆ ಎದ್ದು ಹೋಗಬಹುದು - ಬಂದು ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಇನ್ನೊಂದು ಸ್ವಾರಸ್ಯದ ವಿಚಾರವೆಂದರೆ ಸೀಟುಗಳೆಲ್ಲ ಟ್ರೇನು ಹೋಗುತ್ತಿರುವ ದಿಕ್ಕಿಗೇ ಮುಖ ಮಾಡಿರುತ್ತವೆ. ಕೊನೆಯ ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಹಿಂತಿರುಗುವಾಗ ಈ ಸೀಟುಗಳು ಟ್ರೇನು ಹೋಗುವ ದಿಕ್ಕಿಗೆ ಮುಖಮಾಡಲು ತಿರುಗಿಬಿಡುತ್ತವೆ. ಪ್ರತಿ ಗಾಡಿಯಲ್ಲೂ ಊಟ ತಿಂಡಿ ತಯಾರು ಮಾಡುವ ಪಾಕಶಾಲೆ (ಪ್ಯಾಂಟ್ರಿ) ಮತ್ತು ಭೋಜನಶಾಲೆ ಇರುತ್ತವೆ: ರಾತ್ರಿ ಓಡುವ ಗಾಡಿಗಳಲ್ಲಿ ಮಲಗಲು ಬರ್ಫಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಮ್ಯಾಗಲಿವ್ ಟ್ರೇನ್‌ನಲ್ಲಿ ಹಿಂದಿನ ತುದಿಯಿಂದ ಮುಂದಿನ ತುದಿಯ ವರೆಗೆ ಸಲೀಸಾಗಿ ಹೋಗಿ ಬರಬಹುದು. ಮುಂದಿನ ತುದಿಯಲ್ಲಿ ನಿಂತು ಗ್ಲಾಸ್ ಮೂಲಕ ಮುಂದಿನ ಪಥವನ್ನು ನೋಡಬಹುದು. ಪಕ್ಕದ ಹೆದ್ದಾರಿಯಲ್ಲಿ ಅದೇ ದಿಕ್ಕಿಗೆ ಓಡುತ್ತಿರುವ ಕಾರುಗಳು ಹಿಂದೆ ಬೀಳುವುದನ್ನು - ನಗರದ ರಸ್ತೆಗಳು, ಕಟ್ಟಡಗಳು ರೆಪ್ಪೆ ಅಲುಗಿಸುವುದರಲ್ಲಿ ಹಿಂದಕ್ಕೆ ಓಡುತ್ತಿರುವಂತೆ ಕಾಣುವುವು. ಈ ಟ್ರೇನ್‌ನಲ್ಲಿ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಜಂಗುಳಿ ಇರುವುದಿಲ್ಲ!

ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಟ್ರೇನುಗಳು: ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ಸಾಂಪ್ರದಾಯಿಕ ರೈಲು ಹಳಿಗಳ ಒಟ್ಟು ವ್ಯಾಪ್ತಿ ೬೫ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಷ್ಟಿದ್ದರೆ, ಚೀನಾದಲ್ಲಿ ೧ ಲಕ್ಷ ಕಿ.ಮೀ. ಇವೆ. Z ಸರಣಿಯ ಹಾಗೂ T ಸರಣಿಯ ಟ್ರೇನುಗಳು ಕ್ರಮವಾಗಿ ಗಂಟೆಗೆ ೧೬೦ ಕಿ.ಮೀ. ವೇಗದಲ್ಲಿ, ೧೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ವೇಗದಲ್ಲಿ ಓಡುತ್ತವೆ. ಈ ಟ್ರೇನುಗಳ ಒಳಗೆ ಆಸನ- ಶಯನಾಸನ ಆಧುನಿಕವಾಗಿವೆ. ಬಣ್ಣ ಎಲ್ಲಾ ಮಾಸಿರುವುದಿಲ್ಲ, ತಾಳಿಕೆಯ ಶುಭ್ರ ಬಿಳಿಯ ಇಲ್ಲವೆ ಆಲ್ಯೂಮಿನಿಯಂ ಪೌಡರ್ ವರ್ಣಗಳಲ್ಲಿರುತ್ತವೆ. ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಟ್ರೇನಿನ ನೆಲಭಾಗಕ್ಕೆ ಹೊಂದಿಕೊಂಡಂತೆ ಪ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಸಹ ಇರುತ್ತದೆ - ಹತ್ತುವ ಇಲ್ಲಾ ಇಳಿಯುವ ಗೋಜಿಲ್ಲ. ಸಣ್ಣ ಸಣ್ಣ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ ಸ್ವಲ್ಪ ತಗ್ಗಾಗಿದ್ದು, ರೈಲು ನಿಂತ ಕೂಡಲೆ ಕಂಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್ ನೆಲಕ್ಕೆ ಸಮನಾಗಿ ಹೊಂದುವ ಲೋಹದ ಹಲಗೆ ಚಾಚಿಕೊಳ್ಳುತ್ತವೆ. ಓಡುತ್ತಿರುವಾಗ ಟ್ರೇನಿನ ಬಾಗಿಲುಗಳು ತೆರೆದಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಟ್ರೇನಿನೊಳಗಿನ ಶೌಚಾಲಯಗಳಲ್ಲಿ ನಿರ್ವಾತ ಫ್ಲಷ್ (ವಿಮಾನಗಳಲ್ಲಿರುವಂತೆ) ಇರುತ್ತವೆ. ಪಾಶ್ಚಾತ್ಯ ಮಾದರಿ ಕಮೊಡ್ ಇರುವಂತೆ ಕುಕ್ಕುರುಗಾಲಿನ ಕಕ್ಕಸ್ಸು ಕೂಡ ಇವೆ.

ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಟ್ರೇನುಗಳಲ್ಲಿ ಕೋಚ್ ನಿರ್ವಹಿಸುವವನಿರುತ್ತಾನೆ. ಅವನದೇ ಒಂದು ಚಿಕ್ಕ ಕ್ಯಾಬಿನ್ ಇರುತ್ತದೆ. ಅವನ ಕೆಲಸ ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಕೇಳಿದಾಗ ಬಿಸಿನೀರು ಕೊಡುವುದು. ಥರ್ಮಾಸ್‌ಫ್ಲಾಸ್ಕ್‌ನಲ್ಲಿ ನೀರು ಇಟ್ಟುಕೊಂಡಿರುತ್ತಾನೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಲಗ್ಗೆಜು ಮೇಲ್ಗಡೆಯ ಖಾನೆಯಲ್ಲಿ ಸರಿಯಾಗಿ (ಹೊರಗೆ ಕಾಣಿಸದಂತೆ) ಭದ್ರವಾಗಿ ಕುಳಿ ತಿದೆಯೇ ಎಂದು ಚೆಕ್‌ಮಾಡುವುದು, ಜನ ನಡೆದಾಡುವಲ್ಲಿ ಇಟ್ಟಿದ್ದ ಸೂಟ್‌ಕೇಸುಗಳನ್ನು ದಾರಿಗಡ್ಡವಾಗಿರದಂತೆ ಸರಿಸಿ ಇಡುವುದು, ರಾತ್ರಿ ಒಂದು ಗೊತ್ತಾದ ಹೊತ್ತಿಗೆ ಸರಿಯಾಗಿ ದೀಪಗಳನ್ನಾರಿಸುವುದು, ಕಿಟಕಿ ಪರದೆಗಳನ್ನು ಮತ್ತೆ ಹರಡಿ ಕಿಟಕಿ ಮುಚ್ಚುವುದು ಇವೆಲ್ಲ ಅವನ ಕೆಲಸ. ಇನ್ನೊಂದು ಸ್ವಾರಸ್ಯದ ಸಂಗತಿ ಎಂದರೆ

ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಟಿಕೆಟ್ ತೆಗೆದುಗೊಂಡು, ಅವರಿಗೆ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಪಾಸ್ ಗಳನ್ನು ಕೊಡುವ ಕೆಲಸ ಈ ಅಟೆಂಡರ್‌ನದು. ನೀವು ನಿಮ್ಮ ಸ್ಟೇಷನ್ ನಲ್ಲಿ ಇಳಿಯುವ ಹೊತ್ತಿಗೆ ನಿಮ್ಮ ಟಿಕೆಟ್ ವಾಪಾಸು ಕೊಟ್ಟು, ತಾನು ಕೊಟ್ಟಿದ್ದ ಪಾಸ್‌ಗಳನ್ನು ಹಿಂಪಡೆಯುತ್ತಾನೆ. ತಲುಪಬೇಕಾದ ನಿಮ್ಮ ನಿಲ್ದಾಣ ಬಂದಕೂಡಲೇ ಈ ನಿರ್ವಾಹಕ ನಿಮ್ಮನ್ನು ಎಚ್ಚರಗೊಳಿಸಿ ಟಿಕೆಟ್ ವಾಪಾಸು ಕೊಡುತ್ತಾನೆ. ರಾತ್ರಿಯ ಹೊತ್ತಾದರೂ ನೀವು ಇಳಿದು ಹೋಗಲು ಇದು ಬಹಳ ಅನುಕೂಲ.

ಚೀನಾದೇಶದ ಎಲ್ಲ ಟ್ರೇನುಗಳಲ್ಲೂ ಇರುವ ಸೌಲಭ್ಯವೆಂದರೆ, ಪ್ರತಿಯೊಂದು ಕೋಚಿನಲ್ಲೂ ಮೂರು ಕೈತೊಳೆಯುವ ಬೇಸಿನ್ ಗಳೂ, ತ್ಯಾಜ್ಯ ವಸ್ತುಗಳ ಬಾಯ್ಕೆರೆದ ಚೀಲಗಳನ್ನಳವಡಿಸಿರುವ ಕಸದ ಬುಟ್ಟಿಗಳೂ ಇರುತ್ತವೆ. ಬೇಸಿನ್‌ನ ಬಳಿ ಸೋಪ್ ಇರುತ್ತದೆ. ಚೀನಾದಲ್ಲಿ ಚಳಿ ಹೆಚ್ಚು. ತೊಳೆಯಲು, ಕುಡಿಯಲು ಎಲ್ಲರೂ ಬಿಸಿ ನೀರನ್ನೇ ಉಪಯೋಗಿಸುವುದರಿಂದ ಟ್ರೇನುಗಳಲ್ಲೂ, ನಿಲ್ದಾಣ ಗಳಲ್ಲೂ ಬಿಸಿನೀರನ್ನೊದಗಿಸುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇದೆ. ಕೋಚಿನೊಳಗೆ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ತಿಳುವಳಿಕೆಗೆ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ತೆರೆಯ ಮೇಲೆ ಟ್ರೇನು ಓಡುತ್ತಿರುವ ವೇಗ, ಬರಲಿರುವ ನಿಲ್ದಾಣದ ಹೆಸರು, ಒಳಗಿನ ಮತ್ತು ಹೊರಗಿನ ತಾಪಮಾನ - ಮುಂತಾದವೆಲ್ಲ ಪ್ರದರ್ಶನಗೊಳ್ಳುತ್ತಿರುತ್ತವೆ. ರೈಲ್ವೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯವರು ಟ್ರಾಲಿಯಲ್ಲಿ ನಿಮಗೆ ಬೇಕಾದ ತಿಂಡಿ-ತಿನಿಸು-ಊಟಗಳನ್ನು ತಂದು ಸರಬರಾಜು ಮಾಡುತ್ತಾರೆ. ಟ್ರೇನಿನೊಳಗಾಗಲಿ, ನಿಲ್ದಾಣದಲ್ಲಾಗಲಿ ಇರುವ ತಿಂಡಿ-ತಿನಿಸು, ಹಣ್ಣು, ಹಾಲು, ಚಹಾ, ಪುಸ್ತಕ, ಪ್ರತಿಕೆ ಇತ್ಯಾದಿ ಖಾದ್ಯ-ಪೇಯ ವಸ್ತುಗಳ ಅಂಗಡಿಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ರೈಲ್ವೆ ಸಿಬ್ಬಂದಿಗಳೇ ನಡೆಸುತ್ತಾರೆ; ಹೊರಗಿನವರಾರೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿ ರೈಲುಗಾಡಿಯಲ್ಲೂ ಪಾಕಶಾಲೆ-ಭೋಜನಶಾಲೆ ಇರುತ್ತವೆ. ಎಲ್ಲವೂ ತುಂಬಾ ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿರುತ್ತವೆ. ಭೋಜನ ಮಾಡಲು ಇರುವ ಟೇಬಲ್‌ಗಳ ಮೇಲೆಯೂ ಟೇಬಲ್ ಕ್ಲಾತ್ ಹಾಕಿರುತ್ತಾರೆ. ಈ ಸೌಲಭ್ಯಗಳು ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್ ಟ್ರೇನಿನಲ್ಲೂ ಇರುತ್ತವೆ.

ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ (೫ ಅಡಿ ೬ ಇಂಚು ಅಗಲ)ಇರುವಂತೆ ಚೀನಾದ ರೈಲು ಪಥಗಳ ಅಳತೆಯನ್ನು ಸ್ಟ್ಯಾಂಡರ್ಡ್ ಗೇಜ್ (೪ ಅಡಿ ೮.೫ ಅಂಗುಲ) ಎನ್ನುತ್ತಾರೆ. ಅಗಲ ಕಡಿಮೆ ಇರುವುದರಿಂದ ಸೈಡ್ ಬರ್ತ್‌ಗಳಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಬದಲಿಗೆ, ಎದ್ದ ಕೂಡಲೆ ತಮಗೆ ತಾವೇ ಮಡಚಿಕೊಳ್ಳುವ ಸ್ಲಿಂಗ್‌ಗಳಿರುತ್ತವೆ. ರಿಝರ್ವೇಷನ್ ಇರುವುದೇ ಇಲ್ಲ. ಯಾರು ಎಲ್ಲಿ ಬೇಕಾದರೂ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳಬಹುದು. ಪ್ರತಿ ಕುರ್ಚಿಗೂ ಊಟ - ತಿಂಡಿ ಮಾಡಲು, ನೀರಿನ ಲೋಟ ಇಡಲು ಎಳೆದು ಹಾಕಿಕೊಳ್ಳಬಹುದಾದ ಹಲಗೆಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಈ ವೈಯಕ್ತಿಕ ಡೈನಿಂಗ್ ಹಲಗೆಯ ಕೆಳಗೆ ತ್ಯಾಜ್ಯ ತಿನಿಸುಗಳನ್ನಿಡಲು ಟ್ರೇ ಇರುತ್ತದೆ. ಇದನ್ನು ಆಗಾಗ ಸ್ವಚ್ಛ ಮಾಡುತ್ತಿರುತ್ತಾರೆ. ಸೆಕೆಂಡ್ ಕ್ಲಾಸ್ ಕಂಪಾರ್ಟ್‌ಮೆಂಟ್‌ನಲ್ಲಿ ಮೂರು ಮೂರು ಹಂತದ ೬ ಬರ್ತ್‌ಗಳಿರುತ್ತವೆ. ಫಸ್ಟ್‌ಕ್ಲಾಸ್‌ನಲ್ಲಿ ನಾಲ್ಕು ಬರ್ತ್‌ಗಳಿರುತ್ತವೆ. ನಮ್ಮಲ್ಲಿರುವ ೨ ಹಂತದ ಶಯಾನಾಸನ (ಬರ್ತ್)ಗಳಂತೆ ಬರ್ತ್‌ಗಳು ಚೀನಾದ ಟ್ರೇನುಗಳಲ್ಲಿಲ್ಲ. ಪ್ರತಿ ಬರ್ತ್ ೬ ಅಡಿ ೬ ಅಂಗುಲ ಉದ್ದ



ವಿರುತ್ತದೆ. ನಮ್ಮ ದೇಶದಲ್ಲಿ ೬ ಅಡಿ ೩ ಅಂಗುಲ ಅಷ್ಟೆ. ರೈಲು ಪಥದ ಉದ್ದಕ್ಕೂ ಇಕ್ಕಲಗಳಲ್ಲಿ ಭದ್ರವಾದ ಬೇಲಿ ಹಾಕಿರುತ್ತಾರೆ. ಯಾವ ದನಗಳೂ ಅಡ್ಡ ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಸಾಧ್ಯವೇ ಇಲ್ಲ. ರೈಲುಪಥದ ಎರಡೂ ಬದಿಯ ಇಳಿ ಜಾರುಗಳಲ್ಲಿ ಹುಲ್ಲು ಬೆಳೆಸಿರುತ್ತಾರೆ - ಮಳೆ ನೀರು ಬಿದ್ದಾಗ ಮಣ್ಣು ಜರುಗುವುದಿಲ್ಲ.

ಗಗನದ ಟ್ರೇನು: ಷಾಂಘಾಯಿಂದ ಲ್ಯಾಸಾವರೆಗಿನ ಪರ್ವತಾ ವಳಿಯ ರೈಲುಗಾಡಿಯನ್ನು 'ಗಗನದ ಟ್ರೇನು' ಎಂದು ಕರೆಯುತ್ತಾರೆ. ಸಮುದ್ರಮಟ್ಟಕ್ಕಿಂತ ೪ ಸಾವಿರ ಎತ್ತರವಿರುತ್ತದೆ ಈ ಗಿರಿ ದಾರಿ. ಐದು ಸಾವಿರ ಅಶ್ವಶಕ್ತಿಯ ಎರಡು N J ಎಂಜಿನ್‌ಗಳು ಎಳೆಯುವ ಟ್ರೇನು ಇದು. ಈ ಲೇಖಕಿ 'ಗಗನದ ಟ್ರೇನ್'ನಲ್ಲೂ ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡಿದ್ದ. ೨ ಸಾವಿರ ಕಿ.ಮೀ.ನಷ್ಟು ದೂರದ ರೈಲು ಪಥವು ಹಿಮಾಲಯದ ಭವ್ಯ ಶ್ರೇಣಿಗಳ ಮೂಲಕ ಹಾದು ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಕಣಿವೆಗಳನ್ನು ಮೇಲುಸೇತುವೆಗಳ ಮೇಲೆ - ಬೆಟ್ಟಗಳನ್ನು ಸುರಂಗಗಳ ಮೂಲಕ ದಾಟುತ್ತೇವೆ. ೭೩೬ ಕಿ.ಮೀ. ಉದ್ದದ ಕೊಂಕಣ ರೈಲ್ವೆ ನೆನಪು ಮಾಡಿಕೊಳ್ಳಿ. ಅದು ೪೦೦ ಕಿ.ಮೀ. ಸಹ್ಯಾದ್ರಿಯ



ಗಿರಿಶ್ರೇಣಿಯ ಮೇಲೆ ಹೋಗುತ್ತದೆ. ಈ ರೈಲುಪಥ ಮಾನವನ ಅದ್ಭುತವಾದ ಸಾಧನೆ. ನಿಜಕ್ಕೂ ವಿಸ್ಮಯಕರವಾದುದು! ಅದರ ನಿರ್ಮಾಣದ ಕಾರ್ಯ ಬೇರೊಂದೇ ರೋಚಕ ಕಥೆ. ಇಲ್ಲಿನ ಮುಗಿಲು ಮುಟ್ಟುವ ಪರ್ವತ ಶ್ರೇಣಿಗುಂಟ ಪ್ರಯಾಣಮಾಡುವುದೇ ಒಂದು ಮರೆಯಲಾಗದ ಅನುಭವ. ಈ ಶ್ರೇಣಿ ಸದಾ ಹಿಮ ಹೆಪ್ಪುಗಟ್ಟಿ ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ಘನೀಭೂತವಾಗಿರುತ್ತದೆ. ಆಶ್ಚರ್ಯದಿಂದ ಸ್ತಂಭಿತರಾಗಿ ಉಸಿರು ಬಿಗಿಹಿಡಿದು ನೋಡುವಂತೆ ಮಾಡುವ ದೃಶ್ಯವಳಿ, ಚೇತೋಹಾರಿಯಾದ ಪ್ರಕೃತಿ ಸೌಂದರ್ಯ, ನಿರಭ್ರವಾದ ಆಕಾಶ, ವನ್ಯಜೀವಿಗಳ ನೋಟ, ಡೊಂಕುಡೊಂಕಾಗಿ ಹರಿಯುವ ನದಿಗಳು ಕಣ್ಣಿಗೆ ಬೀಳುತ್ತಲೇ ಇರುತ್ತವೆ. ಟ್ರೇನಿನ ಪ್ರತಿ ಕೋಚಿನಲ್ಲೂ ಆಮ್ಲಜನಕ ನೀಡುವ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಇರುತ್ತದೆ ಮತ್ತು ಒಬ್ಬ ವೈದ್ಯರು ಇರುತ್ತಾರೆ.

ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳು: ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ಚೀನಾದ ಎಲ್ಲಾ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳೂ ಆಧುನೀಕರಣಗೊಂಡಿವೆ. ದೊಡ್ಡ ದೊಡ್ಡ ನಗರಗಳ ರೈಲು ನಿಲ್ದಾಣಗಳಂತೂ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಂತಿವೆ. ಅವೆಲ್ಲ ಹವಾನಿಯಂತ್ರಿತವಾಗಿವೆ. ಅಲ್ಲಲ್ಲಿ ಕುಳಿತು ವಿಶ್ರಮಿಸಿಕೊಳ್ಳಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಸೋಫಾ ಹಾಗೂ ಮೆತ್ತೆಯ ಕುರ್ಚಿಗಳು. ಮಹಡಿಗಳನ್ನೇರಲು ಎಸ್ಕಲೇಟರುಗಳು. ಗುಂಡಿಯೊತ್ತಿದರೆ ತನಗೆ ತಾನೇ ಹೊರಬೀಳುವ ಟಿಕೆಟ್‌ಗಲ್ಲುಗಳು ಇತ್ಯಾದಿ. ಎಲ್ಲೆಡೆ ಎಲ್ಲೆಡೆ ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿವೆ. ಒಂದು ತುಣುಕು ಕಾಗದವಾಗಲಿ ಕಸವಾಗಲಿ ಬಿದ್ದಿರುವುದಿಲ್ಲ. ಇಲ್ಲಿನ ಎಲ್ಲಾ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯೂ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿರುವಂತೆಯೇ ಇದೆ. ವಿಮಾನವೇರಲು ಹೊರಡುವ ಪ್ರಯಾಣಿಕರ ಅಂಗಳವೇ ಬೇರೆ. ಇಳಿದು ಬಂದು ಹೊರಬೀಳಲು ಇರುವ ಅಂಗಳವೇ ಬೇರೆ.



ಸಾಮಾನ್ಯ ಸರಂಜಾಮುಗಳನ್ನೆಲ್ಲ ಮೊದಲು ಚೆಕ್ ಮಾಡಿಸಿ ವ್ಯಕ್ತಿಗಳನ್ನು ಲೋಹ ಪತ್ತೆಮಾಡುವ ಕೈಯಂತ್ರಗಳಿಂದ ಶೋಧಿಸಿದ ಬಳಿಕ ಪ್ರಯಾಣಿಕರಲ್ಲ ಹಾಯಾಗಿರುವ ಆರಾಮ ಕಕ್ಷೆ (ಲೌಂಜ್) ಗಳಲ್ಲಿ ಕುಳಿತು, ರೈಲುಗಾಡಿ ಬಂದು ಸೇರುವ ಕಾಲದವರೆಗೂ ಕಾಯುತ್ತಿರಬೇಕು. ಅನಂತರ ರೈಲುಗಾಡಿ ಹತ್ತಬೇಕಾದ ದ್ವಾರ ತೆರೆಯುತ್ತಲೇ, ಅಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ಟುಗಳ ಎಲೆಕ್ಟ್ರಾನಿಕ್ ತಪಾಸಣೆ ಆದಮೇಲೆ - ಎಲ್ಲ ಪಯಣಿಗರೂ ಪ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂಗೆ ಸಾಲಾಗಿ ನೂಕದೆ, ತಳ್ಳದೆ ಒಬ್ಬರ ಹಿಂದೊಬ್ಬರು ಹೋಗುತ್ತಾರೆ. ತಾವು ಹತ್ತಬೇಕಾದ ಕೋಚ್ ನಂಬರ್ ನೋಡಿಕೊಂಡು ಕ್ಯೂ ನಿಲ್ಲುತ್ತಾರೆ. ಕೋಚ್ ನೋಡಿಕೊಳ್ಳುವವನು ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬರ ಟಿಕೆಟ್ ತಪಾಸಣೆ ಮಾಡಿ ಹತ್ತಲು ಅನುವು ಮಾಡಿ ಕೊಡುತ್ತಾನೆ. ಹೆಣ್ಣಾಗಲಿ, ಗಂಡಾಗಲಿ ಸೇನಾಶಿಸಿನ ಯೋಧರಂತೆ ಪ್ರತಿಯೊಬ್ಬ ಪಯಣಿಗರೂ ವರ್ತಿಸುತ್ತಾರೆ. ಪ್ರಯಾಣಿಕರು ಮಾತ್ರ ಅಲ್ಲಿರುತ್ತಾರೆ. ಕಳಿಸಲು ಬಂದವರು ಪ್ರವೇಶದ್ವಾರದ ಹೊರಗೆಯೇ, ಆರಾಮ ಕಕ್ಷೆಯವರೆಗೆ ಮಾತ್ರ ಬರಲು ಅವಕಾಶವಿದೆ.

ಬಸ್‌ಗಳು ಮತ್ತು ಬಸ್‌ನಿಲ್ದಾಣಗಳು : ಚೀನಾದ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಲ್ಲಿ ಎಂಥ ಸೌಲಭ್ಯ, ಅನುಕೂಲತೆಗಳನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಿದ್ದಾರೆ! ಕಾಯುತ್ತ ಕುಳಿತುಕೊಳ್ಳುವ ಸ್ಥಳ ಬಹಳ ಚೆನ್ನಾಗಿದೆ. ಟಿಕೆಟ್ ಕೊಳ್ಳುವ ಕಡೆಯೂ ಆರಾಮವಾಗಿವೆ; ಸ್ವಚ್ಛವಾದ ಹೋಟೆಲುಗಳು, ಇತರೆ ಅಂಗಡಿಗಳು, ಬ್ಯಾಂಕುಗಳ ಎ.ಟಿ.ಎಂ.ಗಳು ಇವೆ. ಇವೆಲ್ಲದೆ ಎಸ್ಕಲೇಟರ್‌ಗಳೂ ಇವೆ. ನಿಲ್ದಾಣದಿಂದ ಬಸ್ ಹತ್ತಲು ನಿಗದಿತ ಸಂಖ್ಯೆಯ ಗೇಟ್‌ಗಳಿವೆ. ಎಲ್ಲ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಲಕ್ಷುರಿ ಮಾದರಿಯವು. ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಕೊಳ್ಳುವ ಟಿಕೆಟ್ ಜೊತೆಗೆ ಉಚಿತವಾದ ಉಪಾಹಾರದ ಆತಿಥ್ಯವೂ ಉಂಟು. ಬಸ್‌ನಲ್ಲಿ ಕುಳಿತಾಗ ಉಪಹಾರದ ಪ್ಯಾಕ್ ಕೊಡುತ್ತಾರೆ.

ಚೀನಾದಲ್ಲಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆಯ ಬಸ್ಸುಗಳೂ ಇದೇ ರೂಪ-ಸೌಕರ್ಯಗಳ ವಿಲಾಸಿ ಬಸ್ಸುಗಳೇ. ಎರಡು ಅಥವಾ ಮೂರು ಆಸನಗಳು ಬಸ್ಸಿನ ಮಧ್ಯಪಥದ ಇಕ್ಕಲಗಳಲ್ಲಿ. ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಎಲ್ಲ ಬಸ್‌ಗಳೂ (ಹವಾನಿಯಂತ್ರಿತ) AC ಕೋಚ್‌ಗಳೇ. ತಮಗೆ ತಾವೆ ತೆರೆದುಕೊಳ್ಳುವ ಇಲ್ಲಾ ಮುಚ್ಚಿಕೊಳ್ಳುವ ಬಾಗಿಲುಗಳು. ಹಿಂಭಾಗದಲ್ಲಿ ಇಂಜಿನ್. ಗೇರುಗಳೂ ಆಟೋಮ್ಯಾಟಿಕ್ ಪವರ್ ಸ್ಟೇರಿಂಗ್. ತಗ್ಗಾದ ನೆಲ ಫಾಸಿಸ್. ಅನೇಕ ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲಿ ಡ್ರೈವರ್‌ಗೆ ನಿರ್ಗಮನದ್ವಾರ ತೋರಿಸುವ ಟಿ.ವಿ. ಸಹ ಇರುತ್ತದೆ. ಕಂಡಕ್ಟರ್ ಯಾರೂ ಇರುವುದಿಲ್ಲ. ಬಸ್ ಹತ್ತಿ ಒಳಗೆ ಹೋಗುವವರು ಡ್ರೈವರ್ ಪಕ್ಕದ ಮುಂದಿನ ಬಾಗಿಲ ಮೂಲಕವೇ ಪ್ರವೇಶಿಸಬೇಕು. ನಾಣ್ಯವನ್ನು ಹಾಕಿದರೆ ಪೆಟ್ಟಿಗೆಯ ಕೆಳಗೆ ತೂತಿನಲ್ಲಿ ಟಿಕೆಟ್ ಬರುತ್ತದೆ. ಎಲ್ಲಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕೆಂದರೂ ಒಂದೇ ದರದ ಟಿಕೆಟ್. ಈಚೆಗೆ ಹಣದ ಬದಲು ನಿಗದಿತ ಪ್ಲಾಸ್ಟಿಕ್ ಕಾರ್ಡನ್ನು ಯಂತ್ರದ ಮೇಲಿಡುತ್ತಾರೆ. ಅದು ದರವನ್ನು ಕಳೆದು ಚೀಜಿ ಕೊಡುತ್ತದೆ. ಬಸ್ಸಿನ ಮಧ್ಯಭಾಗದಲ್ಲಿ ಹೊರಕ್ಕೆ ಇಳಿದು ಹೋಗುವ ಅಗಲವಾದ ಬಾಗಿಲಿರುತ್ತದೆ. ಕೆಲವು ಸಿಟಿ ಬಸ್‌ಗಳು, ಮತ್ತು ದೂರದೂರುಗಳಿಗೆ ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮಹಡಿ ಬಸ್ಸುಗಳಾಗಿವೆ.

B R T (ಬಸ್ ರ್ಯಾಪಿಡ್ ಟ್ರಾನ್ಸಿಟ್) ಎಂಬ ಸಾರಿಗೆ ಕಂಪನಿ ಚೀನಾದ ೨೦ ನಗರಗಳಿಗೆ ಹೋಗಿಬರುತ್ತದೆ. ೬೫೦ ಕಿ.ಮೀ.ಗಳಿಗೂ



ಹೆಚ್ಚು ಇವುಗಳ ಓಡಾಟದ ವ್ಯಾಪ್ತಿ. ಅಂತರರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಗುಣ ಮಟ್ಟದ ಈ ಬಿ.ಆರ್.ಟಿ.ಯು ಮಾದರಿ ಸುವ್ಯವಸ್ಥಿತ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಗಿದೆ. ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಪ್ಲಾಟ್‌ಫಾರಂ - ಬಸ್ಸುಗಳಿಗೆ ಹತ್ತುವ ಮೆಟ್ಟಿಲ ಸಮಕ್ಷೇ ಇರುವುದರಿಂದ ಹತ್ತಿ ಇಳಿಯುವ ಪ್ರಮೇಯವೇ ಇಲ್ಲ - ಸಲೀಸಾಗಿ ನಡೆದು ಬಸ್ಸೊಳಗೆ ಪ್ರವೇಶಿಸಬಹುದು. ಟಿಕೆಟ್ ಪಡೆಯುವುದಕ್ಕೆ ಯಂತ್ರಗಳಿವೆ. ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಹೊರಡುತ್ತವೆ, ತಲುಪಬೇಕಾದ ಊರುಗಳನ್ನು ಸಮಯಕ್ಕೆ ಸರಿಯಾಗಿ ಸೇರುತ್ತವೆ. ಚೀನಾದ ಈ ಬಿ.ಆರ್.ಟಿ. ಅತ್ಯಾಧುನಿಕವಾಗಿದೆ.

ಚೀನಾದಲ್ಲಿ ರಸ್ತೆ, ಹೆದ್ದಾರಿಗಳು ಸುಯೋಜಿತವಾಗಿವೆ. ನೇರವಾದ, ವಿಶಾಲವಾದ ರಸ್ತೆಗಳಾದ್ದರಿಂದ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರ ದಟ್ಟಣೆ ಅಷ್ಟಾಗಿ ಕಾಣುವುದಿಲ್ಲ. ಬಹುಮಟ್ಟಿಗೆ ಖಾಲಿ ಇದ್ದಂತಿರುತ್ತವೆ. ನಗರದೊಳಗಿನ ರಸ್ತೆಗಳ ಮಧ್ಯೆ ವಿಭಜನೆಯ ಕಿರುತಡೆಗಳಿವೆ. ಎರಡು ಅಥವಾ ಮೂರು ಲೇನ್‌ಗಳಿರುವುದಲ್ಲದೆ, ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಪಥಗಳಿವೆ. ಅವುಗಳ ಪಕ್ಕ ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಪಥಇರುತ್ತವೆ. ಕಾರುಗಳನ್ನು ಪಾರ್ಕ್ ಮಾಡಿಯೂ ಪಾದಚಾರಿಗಳು ಓಡಾಡಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಅಗಲ ಇರುತ್ತವೆ. ೪ ದೊಡ್ಡ ರಸ್ತೆಗಳು ಸೇರುವ ವೃತ್ತಗಳಲ್ಲಿ ಯಾವ ಮೂಲೆಯಲ್ಲೂ ಕಟ್ಟಡಗಳಿಲ್ಲದಿರುವುದು ಇಲ್ಲಿನ ಒಂದು ವಿಶೇಷ. ರಸ್ತೆ ದಾಟಲೆತ್ತಿಸುವ ವಾಹನಗಳ ಚಾಲಕರಿಗೆ ಬಲಕ್ಕೆ ಎಡಕ್ಕೆ ತಿರುಗುವ ಕಡೆ ಎಲ್ಲವೂ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತದೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಪಾದಚಾರಿಗಳಿಗೆ ಓಡಾಡಲು ಸಾಕಷ್ಟು ಜಾಗ ಸಿಗುತ್ತದೆ.

ಪಾದಚಾರಿಗಳ ಪಥಗಳು ಜಾರದ ಗ್ರಿಪ್ ಇರುವ ಸಿಮೆಂಟ್ ಬಿಲ್ಲೆಗಳ ಹಾಸು. ಚೌಕದ ಇಲ್ಲವೆ ಆಯಾಕಾರದ ಬಿಲ್ಲೆಗಳು. ನೋಡಲು ಅಂದವಾಗಿ - ತುಂಬಾ ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿ ಇರುವ ಪಥಗಳು. ನಗರದೊಳಗಿನ ಮುಖ್ಯರಸ್ತೆಗಳಾಗಲಿ, ಊರಿಂದೂರಿಗೆ ಇರುವ ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಲಿ - ಅಂಚುಗಳಾಗಲಿ, ಮತ್ತು ರಸ್ತೆಯನ್ನು ವಿಭಜಿಸುವ ನಡುಭಾಗವಾಗಲಿ, ಹಸಿರು ಗಿಡಗಳಿಂದ ತುಂಬಿ ಹೂ ಬಿಟ್ಟಾಗ ಬಹು ಸುಂದರವಾಗಿ ಕಾಣುತ್ತವೆ. ಬೆಳೆಸಿದ ಈ ಗಿಡಗಳಿಗೆ ನಿತ್ಯ ನೀರೆರೆಯುವ ಮಾಲಿಗಳು ಗಿಡಗಳನ್ನು ಒಂದು ಹದಕ್ಕೆ ಕತ್ತರಿಸಿ ಮಿಶ್ರ ಯಲ್ಲಿರುವ ಕಾರ್ಯ ಅಚ್ಚರಿಯದಾಗಿದೆ.

ಸಾಮಾನ್ಯ ಅನಿಸಿಕೆ: ಈಗಾಗಲೇ ತಿಳಿಸಿದಂತೆ ಇಡೀ ದೇಶ ಬಹು ಸ್ವಚ್ಛವಾಗಿದೆ. ಕಸ-ಕಾಗದದ ಚೂರು, ಇತರೆ ಯಾವುದೇ ಬಗೆಯ ತುಂಡು-ತುಣುಕು ಬಿದ್ದಿರದೆ, ಅವುಗಳನ್ನು ಹಾಕಲು ಕಸದ ಬುಟ್ಟಿ, ಡಬ್ಬಗಳು ಎಲ್ಲೆಡೆ ಇವೆ. ಬಸ್ಸುಗಳಲ್ಲೂ ಇವನ್ನು ಇಟ್ಟಿರುತ್ತಾರೆ. ಜನರು ಕಂಡಕಂಡ ಕಡೆ ಕಸ ಎಸೆಯುವುದಿಲ್ಲ. ಜನರಿಗೆ ಈ ಶಿಸ್ತು ರೂಢಿಯಾಗಿಬಿಟ್ಟಿದೆ. ತ್ಯಾಜ್ಯವಸ್ತುಗಳ ನಿರ್ವಹಣೆ ಎರಡು ಬಗೆ - ಚೀಲಗಳಲ್ಲಿ ಹಾಗೂ ಡಬ್ಬಗಳಲ್ಲಿ. ಅವುಗಳ ಮೇಲೆ ಸ್ಪಷ್ಟವಾಗಿ ಬರೆದೂ ಇರುತ್ತಾರೆ, ಪುನಃ ಪರಿವರ್ತಿಸಿ ಬಳಸಲು ಸಾಧ್ಯವಾದ ವಸ್ತುಗಳು, ಪೂರ್ಣವಾಗಿ ನಾಶಪಡಿಸುವ ವಸ್ತುಗಳು ಎಂದು. ಸ್ವಚ್ಛ ಗೊಳಿಸಲೆಂದೇ ಇರುವ ಕರ್ಮಚಾರಿಗಳು ವಿದ್ಯುತ್ ಚಾಲಿತ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ಮೇಲೆ, 'ಕಸ' ಎತ್ತಿ ಹಾಕಲು ಬೇಕಾದ ಉಪಕರಣಗಳ ಸಹಿತವಾಗಿ ಬಂದು, ಎತ್ತಿಹಾಕುತ್ತಾರೆ. ಇವರೆಲ್ಲ ನಗರಪಾಲಿಕೆಯ ಸಿಬ್ಬಂದಿಯವರು.

ಬಹುಮುಖ್ಯವಾದುದೆಂದರೆ ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಶೌಚಾಲಯ. ಪ್ರವಾಸ ಮಾಡುವಾಗ ಹಲವಾರು ಸ್ಥಳಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಕಷ್ಟು ಶೌಚಾಲಯಗಳಿರುವುದನ್ನು ಈ ಲೇಖಕಿ ಗಮನಿಸಿದ್ದಾನೆ. ರಸ್ತೆಯ ಮುಖ್ಯ ಹಾಗೂ ಅಡ್ಡರಸ್ತೆಗಳ ಸಂಖ್ಯೆಗಳನ್ನು ಸೂಚಿಸುವ ಫಲಕಗಳಿರುವಂತೆ, ಶೌಚಾಲಯಕ್ಕೆ ದಾರಿ ತೋರುವ ಫಲಕಗಳೂ ಇವೆ. ಆಧುನಿಕ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನವನ್ನು ಬಳಸಿಕೊಂಡ ನಗರಪಾಲಿಕೆಯ ಶೌಚಾಲಯಗಳು ಅತ್ಯಾಧುನಿಕವಾಗಿವೆ. ಒಂದು ಕೌಂಟರಿನಿಂದ ಮತ್ತೊಂದು ಕೌಂಟರಿಗೆ ಹೋಗಬೇಕಾಗಿಲ್ಲ - ಒಂದೇ ಕೌಂಟರಿನಲ್ಲಿ ಎಲ್ಲ ಕೆಲಸ, ಅಗತ್ಯಗಳನ್ನು ಪೂರೈಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಸರ್ಕಾರಿ ಸೇವೆಗಳೆಲ್ಲ ಹೀಗೆ ಇವೆ.

ಚೀನಾದ ಎಲ್ಲ ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾನಿಲಯಗಳ ಕ್ಯಾಂಪಸ್ಸು ದೊಡ್ಡದಾಗಿವೆ. ಅಲ್ಲಿನ ಭೋಜನಶಾಲೆಗಳಂತೂ ನೋಡಲೆರಡು ಕಣ್ಣು ಸಾಲವು ಎಂಬ ಹಾಗಿವೆ. ಮೊದಲ ಮಹಡಿಗೇ ರಸ್ತೆಯಿಂದಲೇ ನೇರವಾಗಿ ಏರುವ ಎಸ್ಟೇಟರುಗಳಿವೆ. ಅಲ್ಲಿ ವಿಶಾಲವಾದ ಹಾಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಅಂದವಾಗಿ ಜೋಡಿಸಿದ ಮೇಲುಹೊದಿಕೆ ಹಾಕಿದ ಟೇಬಲ್‌ಗಳು - ಸುತ್ತಲೂ ಕುರ್ಚಿಗಳು. ಹಾಲ್‌ನ ಒಂದು ಬದಿಯ ಉದ್ದಕ್ಕೂ

ವಿವೇಕಪ್ರಭ