'ജേഡ്'' എന്ന കല്ലുകൊണ്ടു നിർമിച്ച മണികൾ കണക്കുകൂട്ടാൻ ഉപയോഗിച്ചുവന്നു. ഈ മണികൾ കോർത്തു കൈത്തണ്ടയിൽ കെട്ടാവുന്ന ഒരുതരം വളയും അവർ ഗണിതസംക്രിയകൾക്ക് ഉപയോഗിച്ചു. മയന്മാരുടെ പഞ്ചാംഗം യൂറോപ്യന്മാരുടെ ഗ്രെഗോറിയൻ പഞ്ചാംഗത്തേക്കാൾ കൂടുതൽ കണിശമുള്ളതായിരുന്നു. ദശാംശസമ്പ്രദായമല്ല, വിംശത്യംശസമ്പ്രദായമായിരുന്നു മയന്മാരുടേതു്. അതായതു് നാം പത്തിലെത്തിയാൽ വീണ്ടും 'ഒന്നു'' എന്നു തുടങ്ങുന്നതിനുപകരം അവർ ഇരുപതിൽ എത്തിയാലേ വീണ്ടും 'ഒന്നു'' എന്നു തുടങ്ങുമായിരുന്നുള്ളു. കളിമണ്ണുകൊണ്ടു നിർമിച്ച ചെറിയ വട്ടകൾ കോർത്തു നിർമിച്ച ഒരു ഗണനോപകരണവും മയന്മാർക്കുണ്ടായിരുന്നു. ഈ വട്ടകളിൽ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതു് എന്താണെന്നു് ഇന്നു് ആർക്കും അറിഞ്ഞുകൂടാ. ഇങ്കകളിൽനിന്നു വ്യത്യസ്തമായി മയന്മാർക്കു ലിപിവിദ്യ അറിയാമായിരുന്നു എന്നാൽ, ഇന്ത്യയിൽ സിന്ധുനാഗരികതയിലെ ലിപികളുടെ അർത്ഥംപോലെ, മയന്മാരുടെ ലിപികളുടെ അർത്ഥവും മനുഷ്യവർഗ്ഗം മറന്നുപോയിരിക്കുന്നു. മയന്മാരുടേതുപോലുള്ള കളിമൺവട്ടകൾ മാലകളായി കോർത്തു് ഗണിതസംക്രിയകൾക്കായി സുമേർ, ഈജിപ്റ്റ്, ഇന്ത്യ എന്നീ രാജ്യക്കാരും പണ്ടു് ഉപയോഗിച്ചുവന്നതായി ഫ്രഞ്ചു് പുരാതത്ത്വശാസ്ത്രജ്ഞനായ ഡെനിസ് ഷ്മാഡ്റ്റ് ബെസ്സറാററ് പറയുന്നു. സുമേറിയൻ കളിമൺവട്ടകൾ മയന്മാരുടെ കളിമൺവട്ടകളോടു വളരെ സാമ്യം ഉള്ളവയാണത്രെ.

അമേരിക്കയിലെ മറെറാരു ആദിമജനതയായ മോച്ചീക്കകൾ ഒരുതരം പയർമണികൾ ഉപയോഗിച്ചാണു് ഗണിതസംക്രിയകൾ നിർവഹിച്ചുവന്നതു്. ഈ പയർമണികളിൽ അവർ ചായംതേച്ചു പല രൂപങ്ങൾ വരച്ചിരുന്നു. നമ്മുടെ നാട്ടിൽ ജ്യോതിഷക്കാർ തുണിസ്സഞ്ചികളിൽ കവിടി സൂക്ഷിച്ചിരുന്നതുപോലെ ഇവർ ല്ലാമമൃഗത്തിൻെറ തോൽകൊണ്ടുണ്ടാക്കിയ സഞ്ചികളിൽ ഈ പയർമണികൾ സൂക്ഷിച്ചുവന്നു. ചായം തേച്ച ഈ പയർമണികൾകൊണ്ടു് അത്യന്തം സങ്കീർണമായ ഒരു സങ്കേതഭാഷ അവർ നിർമിച്ചിരുന്നു.

പ്രാചീനജനതകളെസ്സംബന്ധിച്ച പഠനം അത്യന്തം രസകരമാണു്. ഇന്ത്യക്കാരുടെ പഴമകളെപ്പററിത്തന്നെ എത്ര ഏറെയുണ്ടു് പഠിക്കാൻ!

(26 ജൂലൈ, 1987)

83. ആട്ടോറിക്ഷ

യാത്രക്കാരിൽനിന്നു് അക്രമക്കൂലി വസൂലാക്കുക, മീററർ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാതെ വണ്ടി ഓടിക്കുക, കേടുവന്ന മീററർ വണ്ടിയിൽ ഘടിപ്പിക്കുക, ലൈസൻസ് പുതുക്കാതിരിക്കുക മുതലായ പല കുററങ്ങൾ ചുമത്തി തിരുവനന്തപുരം ട്രാഫിക് പോലീസ് വഴിവക്കിൽ തടഞ്ഞിട്ട ആട്ടോറിക്ഷകളുടെ ചിത്രം 1987 ഒക്ടോബർ 21—ാം തീയതിയിലെ പത്രത്തിൽ കണ്ടപ്പോൾ അത്ഭുതമാണു തോന്നിയതു്. എത്രയോ കാലമായി തിരുവനന്തപുരത്തു നിലനിന്നുവരുന്നവയാണു് ഈ ക്രമക്കേടുകൾ എല്ലാം. ഇതൊക്കെ കുററമാണെന്നും, തടയപ്പെടേണ്ടതാണെന്നും, തിരുവനന്തപുരം ട്രാഫിക് പോലീസിനു് എന്തേ പെട്ടെന്നൊരു ബോധോദയം ഉണ്ടാവാൻ?

തങ്ങൾക്കു് ഇഷ്ടമുള്ള സ്ഥലത്തേക്കല്ലാതെ യാത്രക്കാർ പറയുന്ന സ്ഥലത്തേക്കു് വണ്ടി ഓടിക്കാൻ കൂട്ടാക്കാത്തവരാണു് തിരുവനന്തപുര

ത്തെ പല ആട്ടോറിക്ഷക്കാരും. വണ്ടി ഓടുമ്പോൾ അവർ മീററർ പ്രവർത്തിപ്പിക്കാറില്ല. യാത്രക്കാരുടെ നിർബന്ധംമൂലം മീററർ ഓൺ' ചെയ്താൽത്തന്നെ, അതിൽ കാണുന്ന കൂലികൊണ്ടു് അവർ തൃപ്തിപ്പെടുകയുമില്ല. തങ്ങൾക്കു് വേണ്ട കൂലി, മര്യാദക്കാരായ ചിലർ മുൻകൂട്ടി പറയും; നിങ്ങൾക്കു് ഇഷ്ടമുണ്ടെങ്കിൽ ആ കൂലി സമ്മതിച്ചു് വണ്ടിയിൽ കയറാം,അത്രതന്നെ.മര്യാദയില്ലാത്ത ചില ആട്ടോറിക്ഷക്കാർ, ഉദ്ദിഷ്ട സ്ഥലത്തെത്തിയതിനുശേഷമാണു് അക്രമക്കൂലി ആവശ്യപ്പെടുക. അതു കൊടുക്കാൻ വിസമ്മതിച്ചാൽ, ചിലർ നിങ്ങളെ തെറികൊണ്ടു് അഭിഷേകംചെയ്യും; മററു ചിലർ നിങ്ങളെ ഭീഷണിപ്പെടുത്താനും മടിക്കുകയില്ല. മാനഹാനി ഭയന്നും പ്രാണഭീതിയാലും, വണ്ടിക്കാരൻ പറഞ്ഞ കൂലി, മുറുമുറുപ്പോടെയാണെങ്കിലും, കൊടുക്കുന്നവരാണു് മിക്ക യാത്രക്കാരും. അതിനാൽ, തിരുവനന്തപുരത്തു ഒരു യാത്രക്കാരനെയും ആട്ടോറിക്ഷക്കാർ ആക്രമിച്ചതായി കേട്ടിട്ടില്ല.

മററു നഗരങ്ങളിലും സ്ഥിതി വളരെയൊന്നും വ്യത്യസ്തമാവാൻ വഴിയില്ല; ചില്ലറ വ്യത്യാസങ്ങൾ കണ്ടേക്കാമെങ്കിലും.

ഇങ്ങനെയൊക്കെയാണെങ്കിലും, ആട്ടോറിക്ഷ ഇന്ത്യയിൽ 'പാവങ്ങളുടെ ടാക്സി' ആയിരിക്കുകയാണു്. ഒരിടത്തുമില്ല വേണ്ടത്ര ടൗൺ ബസ്സുകൾ. ഉള്ളവയെത്തന്നെ വിശ്വസിക്കാനും വയ്യ. കുതിരവണ്ടികൾ നഗരങ്ങളിൽനിന്നു് ഏറെക്കുറെ അപ്രത്യക്ഷമായിരിക്കുന്നു; കാരണം, വണ്ടിക്കാരന്റെ കുടുംബം പോററാൻ വേണ്ടതിൽക്കൂടുതൽ ചെലവുവരും കുതിരയെ പോററാൻ. മനുഷ്യൻ വലിക്കുന്ന റിക്ഷയിൽ കേറുന്നതു് മനുഷ്യത്വത്തിനു നിരക്കാത്ത ഏർപ്പാടാണെന്ന ബോധം നമ്മുടെ ഇടയിൽ പരന്നിട്ടുണ്ടു്. സൈക്കിൾറിക്ഷകൾ കുറവാണു്; അവ പതുക്കെയേ പോവൂ; അവയ്ക്കു് കൂലിയും കൂടും. ഈ ചുററുപാടിൽ, ടാക്സി പിടിക്കാൻ ശേഷിയില്ലാത്ത യാത്രക്കാരനു് ആട്ടോറിക്ഷയെ ആശ്രയിക്കുകയല്ലാതെ വേറെ ഗതിയെന്തു്?

ഇന്ത്യയിൽ ആകെ ഇപ്പോൾ രണ്ടരലക്ഷത്തിലേറെ ആട്ടോറിക്ഷകൾ റോഡുകളിൽ ഓടുന്നുണ്ടത്രേ. ദില്ലി അടക്കം പല ഇന്ത്യൻ നഗരങ്ങളിലും ഹ്രസ്വദൂരഗതാഗതത്തിന്റെ വലിയ ഒരു പങ്കു് നിർവഹിക്കപ്പെടുന്നതു് ആട്ടോറിക്ഷകളിലാണു്. ചിലേടത്തു് അഞ്ചും ആറും ആളുകളെ വരെ ഒരേസമയം അവയിൽ കയററും. ഈയിടെ ഫൈസാബാദിൽ നിന്നു് അയോദ്ധ്യയിലേക്കു് ഞങ്ങൾ സഞ്ചരിച്ച ആട്ടോറിക്ഷയിൽ നാലു് ആളുകളുണ്ടായിരുന്നു. ഡ്രൈവർ തന്റെ സീററിൽ എനിക്കു് ഔദാര്യപൂർവം 'അർധാസനം' നൽകുകയാണുണ്ടായതു്. മററു ചില സ്ഥലങ്ങളിൽ രണ്ടിലധികം യാത്രക്കാരെ ആട്ടോറിക്ഷയിൽ കയററാറില്ല.

പെൺകുതിരയിൽ ആൺകഴുതയ്ക്കു പിറന്ന പുത്രനാണു് കോവർകഴുത (കോ—ഏറു—കഴുത, രാജാവു് സവാരിചെയ്യുന്ന കഴുത എന്നു് അർത്ഥം). സൈക്കിൾറിക്ഷയിൽ സ്കൂട്ടറിനു് (മോട്ടോർ ബൈക്കിനു്) പിറന്ന പുത്രനാണു്—അതോ പുത്രിയോ?—ആട്ടോറിക്ഷ. നാടൻ തോണിയിൽ ഔട്ട്ബോർഡു് മോട്ടോർ ഘടിപ്പിക്കാറുണ്ടല്ലോ. അതുപോലെ സൈക്കിൾറിക്ഷയിൽ മോട്ടോർ ഘടിപ്പിക്കാനുണ്ടായ ശ്രമങ്ങൾ പരാജയപ്പെടുകയാണുണ്ടായതു്. മോട്ടോറിനെ താങ്ങാൻ സൈക്കിൾറിക്ഷയുടെ ദുർബലദേഹത്തിനു കെല്പുപോരാ. മോട്ടോർ ഘടിപ്പിച്ച സൈക്കിൾറിക്ഷ നിയന്ത്രിക്കുവാനും പ്രയാസമുണ്ടു്. അതിനാൽ, സൈക്കിൾറിക്ഷ—സ്കൂട്ടർ—സങ്കരണം ഒരു പുതിയ രൂപത്തിൽ വേണ്ടിവന്നു. അതാണു് ആട്ടോറിക്ഷ. ഒട്ടകത്തെ ഓർമിപ്പിക്കുമാറു്,

കുറേക്കൂടി വലിയ, കഴുത്തു നീണ്ട, ഒരുതരം ആട്ടോറിക്ഷകൾ ഫൈസാബാദിൽ ഞാൻ കാണുകയുണ്ടായി. 'ടെമ്പോ' എന്ന പേരിൽ ഉത്തരേന്ത്യയിൽ അറിയപ്പെടുന്ന ഈ വാഹനങ്ങളിൽ എട്ടും പത്തും യാത്രക്കാരെ കയറ്റുന്നുണ്ട്. പക്ഷേ, യാത്ര മന്ദഗതിയിലാണ്. കൂടുതൽ യാത്രക്കാരെ കയറ്റുന്ന, വലിയ മറ്റൊരുതരം ആട്ടോറിക്ഷയാണ് ദില്ലിയിലെ 'ഫട്ഫട്'. പേർ സൂചിപ്പിക്കുന്നതുപോലെ ഉഗ്രമാണ് ഇതിന്റെ ശബ്ദം.

ഏതായാലും, സങ്കരവാഹനവർഗത്തിൽ ഏറ്റവുമധികം ജനപ്രീതി നേടിയ വാഹനം ആട്ടോറിക്ഷതന്നെ. അതു് എളുപ്പത്തിൽ നിയന്ത്രിക്കാം. രണ്ടു വാഹനങ്ങളുടെ ഇടയിലുള്ള വളരെ ചെറിയ വിടവിലൂടെയും ആട്ടോറിക്ഷയ്ക്കു് കടന്നുപോകാം. നിയന്ത്രണക്ഷമത എന്ന ആട്ടോറിക്ഷയുടെ ഈ ഗുണം അതിന്റെ വലിയ ദോഷമായി പരിണമിച്ചിരിക്കയാണ്. തിരക്കേറിയ തെരുവുകളിൽ, മറ്റു വാഹനങ്ങളുടെ മുമ്പിലും വശങ്ങളിലും മാറിമാറി ഇവ നടത്തുന്ന പ്രകടനങ്ങൾ ആപൽക്കരങ്ങളെന്നു മാത്രമല്ല, വേഗത്തിലുള്ള വാഹനഗതാഗതത്തെ വലിയ അളവിൽ ബാധിക്കുന്നവകൂടിയാണ്. 'സഞ്ചരിക്കുന്ന റോഡ് തടസ്സങ്ങൾ' ആയിട്ടാണ് ആട്ടോറിക്ഷകൾ പലപ്പോഴും അനുഭവപ്പെടുന്നതു്. മൂന്നു കാറുകൾ റോഡിലുണ്ടാക്കുന്ന തിക്കും തിരക്കും ഗതിരോധവും ഒരൊറ്റ ആട്ടോറിക്ഷ ഉളവാക്കുന്നു എന്നു് ട്രാഫിക് എൻജിനീയർമാർ പറയുന്നു.

ഇന്നു്, റോഡിൽ നാം കാണുന്ന ആട്ടോറിക്ഷകൾക്കു് പല കുറവുകളുമുണ്ട്. സ്കൂട്ടറുകളുടെ ഒറ്റസ്സിലിൻഡർ—ഇരട്ടസ്ട്രോക്ക്—യന്ത്രമാണ് അവയിൽ ഘടിപ്പിച്ചിട്ടുള്ളതു്. ഈ യന്ത്രത്തിനു വലിക്കാൻ കഴിവുള്ളതിൽ എത്രയോ കൂടുതൽ ഭാരം ആട്ടോറിക്ഷയിൽ കയറ്റുന്നതിനാൽ, കൂടെക്കൂടെ അതിൽ യന്ത്രത്തകരാറ് ഉണ്ടാവുന്നു. യന്ത്രത്തിനു പുറമെ, ആട്ടോറിക്ഷയുടെ ബോഡിക്കുമുണ്ട് പല അപര്യാപ്തതകളും. എൻജിന്റെ മീതെ ഒരു ലോഹത്തകിടിൽ ചെറിയ ഒരു മെത്തവെച്ചതാണ് ആട്ടോറിക്ഷാഡ്രൈവറുടെ സീറ്റ്. സ്പ്രിങ്ങുകളില്ലാത്ത ആ സീറ്റിൽ ദിവസേന പത്തോ പന്ത്രണ്ടോ മണിക്കൂർ കുത്തിയിരിക്കുകയെന്നതു് സുഖകരമായ ഒരനുഭവമല്ല. ആട്ടോറിക്ഷയിൽ സെൽഫ് സ്റ്റാർട്ടർ ഇല്ല. ഒരിക്കൽ എൻജിൻ നിന്നുപോയാൽപ്പിന്നെ അതു് സ്റ്റാർട്ട് ആക്കാൻ നല്ലപോലെ അദ്ധ്വാനിക്കണം. ആട്ടോറിക്ഷയിലെ വിളക്കുകൾ പലപ്പോഴും കത്താറില്ല; കത്തുമ്പോൾത്തന്നെ അവയ്ക്കു് വേണ്ടത്ര വെളിച്ചവുമില്ല. മഴ പെയ്യുമ്പോൾ, മുന്നിലെ ചില്ല് തുടയ്ക്കാൻ ഘടിപ്പിച്ച വൈപ്പർ മിക്കപ്പോഴും പ്രവർത്തിക്കാറില്ല. ആട്ടോറിക്ഷയിലെ പിൻകാഴ്ചക്കണ്ണാടിയും ഫലപ്രദമല്ല. മഴയത്തു് ഡ്രൈവറും യാത്രക്കാരും നനയുമെന്ന കഴപ്പം വേറെയുമുണ്ട്. പാവങ്ങളുടെ വാഹനം ആയതുകൊണ്ടാവാം, ആട്ടോറിക്ഷയുടെ ഡിസൈനിൽ നിർമാതാക്കൾ ഇന്നോളം വേണ്ടത്ര ശ്രദ്ധ ചെലുത്തിയിട്ടില്ല.

ക്വോട്ടയും പെർമിറ്റും ലൈസൻസും എല്ലാം ഉള്ളതിനാൽ, ആട്ടോറിക്ഷ വാങ്ങുന്നവർ കനത്ത കോഴ കൊടുക്കേണ്ടിവരുന്നു. യഥാർത്ഥത്തിൽ 26,000 രൂപ വിലയുള്ള ഒരു വാഹനം വാങ്ങാൻ 35,000 രൂപവരെ കൊടുക്കേണ്ടിവരുന്നുണ്ടത്രേ. വിലക്കൂടുതൽ മൂലമാവാം, അധികം ആട്ടോറിക്ഷകളും ഡ്രൈവർമാരുടെ സ്വന്തമല്ല. ഉടമകളുടെ കൈയിൽ നിന്നു് അന്നന്നു് വാടകയ്ക്കെടുത്തു് ഓടിക്കുന്ന ഡ്രൈവർമാർക്കു്, തങ്ങളുടെ വാഹനങ്ങൾ വൃത്തിയായും കാര്യക്ഷമമായും സൂക്ഷിക്കുന്നതിൽ താല്പര്യം കാണില്ലല്ലോ. (തിരുവനന്തപുരത്തെ ആട്ടോറിക്ഷകൾ അധികവും സർക്കാർ ഉദ്യോഗസ്ഥന്മാരുടെ വകയാണെന്നും, അതുകൊണ്ടാണ്

അവിടെ ആട്ടോറിക്ഷക്കാർ അക്രമക്കൂലി വസൂലാക്കുന്നതു് പോലീസു കാർ തടയാത്തതെന്തുമാണു് പ്രസിദ്ധി. ഇതു ശരിയാണോ ആവോ?)

ആട്ടോറിക്ഷകൾ ഉണ്ടാക്കുന്ന ഗതാഗതക്കുഴപ്പങ്ങൾക്കു് പ്രകടമായ ഒരു കാരണമുണ്ടു്. നമ്മുടെ റോഡുകൾ നിർമിച്ചിട്ടുള്ളതു് മുഖ്യമായും നാൽച്ചക്രവാഹനങ്ങളെ മനസ്സിൽ കണ്ടാണു്. റോഡുകളിൽ ട്രാഫിക് ലെയ്നുകൾ രേഖപ്പെടുത്തിയിട്ടുള്ളതും നാൽച്ചക്രവാഹനങ്ങൾക്കുവേണ്ടിയാകുന്നു. ഒരു കാറു നില്ക്കുന്ന സ്ഥലത്തു് നാലു് ആട്ടോറിക്ഷകൾക്കു നില്ക്കാം. അതിനാൽ ആട്ടോറിക്ഷകൾ ഒരു ലെയ്നിൽനിന്നു് മറ്റൊന്നിലേക്കു്, ഇടംവലം നോക്കാതെ, വെട്ടിത്തിരിഞ്ഞു കയറുന്നു. ട്രാഫിക് നിയമങ്ങൾ രൂപപ്പെടുത്തുന്നവരുടെ മനസ്സിലും നവാഗതരായ ഈ മുച്ചക്രവാഹനങ്ങൾ കടന്നുചെന്നിരുന്നില്ല.

കാർ—അപകടങ്ങൾപോലെതന്നെ സാധാരണങ്ങളായിട്ടുണ്ടു് ആട്ടോറിക്ഷ അപകടങ്ങൾ. ആട്ടോറിക്ഷ വന്നു് ശരീരത്തിൽ ഇടിച്ചു് കാൽനടക്കാർ അപകടത്തിൽപ്പെടുന്നതും കുറവല്ല. അതിനാൽ ആട്ടോറിക്ഷകളെക്കൂടി കണക്കിലെടുത്തു് നമ്മുടെ റോഡുകളിലെ ഗതാഗതനിയമങ്ങൾ പരിഷ്കരിക്കേണ്ടതാണു്.

ആണ്ടുതോറും നൂറിനു പതിനേഴര എന്ന തോതിൽ ആട്ടോറിക്ഷകളുടെ എണ്ണം പെരുകിവരുകയാണത്രേ. 1990–91–ാമാണ്ടിൽ ഇന്ത്യയിൽ അഞ്ചുലക്ഷം ആട്ടോറിക്ഷകളുണ്ടാവും—അതായതു്, ഇപ്പോൾ ഉള്ളതിന്റെ ഇരട്ടി. പത്തു വർഷംകൂടി കഴിഞ്ഞു്, 2000–ാമാണ്ടിൽ ഇവയുടെ എണ്ണം വീണ്ടും നാലിരട്ടിക്കും—അതായതു് ഇരുപതു ലക്ഷമാവും. ഭൂരിഭാഗം ഇന്ത്യക്കാർക്കും 2000–ാമാണ്ടിലും കാറു വാങ്ങാനോ ടാക്സി ഉപയോഗിക്കാനോ കഴിവുകാണുകയില്ല. സിറ്റി ബസ് സർവീസിന്റെ കാര്യക്ഷമത അന്നേക്കു് വർദ്ധിക്കുമെന്നും കരുതിക്കൂട. അതിനാൽ അന്നു നാം നഗരങ്ങളിലെ ഗതാഗതത്തിനു് ആട്ടോറിക്ഷകളെത്തന്നെ മുഖ്യമായും ആശ്രയിക്കേണ്ടിവരും.

അതുകൊണ്ടു്, ആട്ടോറിക്ഷക്കാരെപ്പറ്റി പ്രശംസാപരമല്ലാത്ത എന്തെങ്കിലും ഈ ലേഖനത്തിൽ എഴുതിപ്പോയിട്ടുണ്ടെങ്കിൽ അതെല്ലാം ഞാൻ മടക്കി എടുക്കുന്നു. ആവശ്യം വരുമ്പോൾ സഹായിക്കാൻ ആട്ടോറിക്ഷാഡ്രൈവർമാർ മാത്രമേ കാണുകയുള്ളു. അവർക്കു് എന്നുമെന്നും സ്തുതിയായിരിക്കട്ടെ!

(29, നവംബർ 1987)

84. നഗരചക്രം

ഈയിടെ ഒരു ദിവസം സ്കൂൾവിട്ട സമയത്തു ബസ്സിൽ യാത്ര ചെയ്യേണ്ടി വന്നപ്പോഴാണു പ്രശ്നത്തിന്റെ ഗൗരവം പെട്ടെന്നു് ഉള്ളിൽത്തട്ടിയതു്—കേരളത്തിൽ ഹ്രസ്വദൂര ബസ്സുയാത്ര അസാദ്ധ്യമായിത്തീർന്നിരിക്കുന്നു! സൗജന്യനിരക്കിൽ യാത്രചെയ്യാൻ അനുവദിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കുട്ടികളോടു മത്സരിച്ചു ബസ്സിൽ കയറിപ്പറ്റുന്നതും തൂങ്ങിനിൽക്കുന്നതും ഇറങ്ങിപ്പോരുന്നതും വലിയ സാഹസകൃത്യങ്ങൾതന്നെ ആയിട്ടുണ്ടു്; പ്രത്യേകിച്ചും അല്പം പ്രായമായവർക്കു്. ഇനി പലരും ആവശ്യപ്പെടുന്നതുപോലെ സ്കൂൾകുട്ടികൾക്കു ബസ്സുയാത്ര തികച്ചും സൗജന്യമാക്കിയാലോ? അപ്പോൾ എന്തായിരിക്കും സ്ഥിതി? മുമ്പൊക്കെ നഗരങ്ങളിൽ അതും ചില പ്രത്യേക സമയങ്ങളിൽ ('പീക്ക് അവേഴ്സ്' എന്നാണു് ഈ