അവിടെ ആട്ടോറിക്ഷക്കാർ അക്രമക്കൂലി വസൂലാക്കുന്നതു് പോലീസുകാർ തടയാത്തതെന്നുമാണു് 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. സിററി ബസ് സർവീസിന്റെ കാര്യക്ഷമത അന്നേക്കു് വർദ്ധിക്കുമെന്നും കരുതിക്കൂട. അതിനാൽ അന്നു നാം നഗരങ്ങളിലെ ഗതാഗതത്തിനു് ആട്ടോറിക്ഷകളെത്തന്നെ മുഖ്യമായും ആശ്രയിക്കേണ്ടിവരും.

അതുകൊണ്ടു്, ആട്ടോറിക്ഷക്കാരെപ്പററി 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 ചെയ്യേണ്ടിവന്നപ്പോഴാണ പ്രശ്നത്തിന്റെ ഗൗരവം പെട്ടെന്നു് ഉള്ളിൽത്തട്ടിയതു്—കേരളത്തിൽ ഹ്രസ്വദൂര ബസ്സുയാത്ര അസാദ്ധ്യമായിത്തീർന്നിരിക്കുന്നു! സൗജന്യനിരക്കിൽ യാത്രചെയ്യാൻ അനുവദിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള കുട്ടികളോടു മത്സരിച്ചു ബസ്സിൽ കയറിപ്പററുന്നതും 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

സമയങ്ങളെ വിളിച്ചുവന്നതു്) മാത്രമായിരുന്നു വലിയ തിരക്കു്. ഇന്നിപ്പോൾ കേരളത്തിലെ ഏതു് ഓണംകേറാമൂലയും നഗരമായിരിക്കുന്നു. ഏതു സമയവും 'പീക്ക് അവർ' ആയി മാറിയിരിക്കുന്നു. ബസ്സുകളുടെ എണ്ണം എത്ര കൂട്ടിയാലും സുഖയാത്ര ഇനിയങ്ങോട്ടു സാദ്ധ്യമായേക്കുകയില്ല. പൊതുവാഹനങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കാനല്ലാതെ സ്വന്തമായി വാഹനങ്ങൾ വാങ്ങാനും നിലനിർത്താനും നമ്മളിൽ എത്രപേർക്കു കഴിയും?

മററു രാജ്യങ്ങളിലുമില്ലേ പൊതുവാഹനങ്ങളിലെ തിരക്കു് എന്ന പ്രശ്നം? ആ രാജ്യക്കാർ ഈ പ്രശ്നം പരിഹരിക്കുന്നതു് എങ്ങനെയാണു്?

സമ്പന്നരാജ്യങ്ങളിൽ നഗരങ്ങൾക്കുള്ളിൽ യാത്രയ്ക്കു പല സംവിധാനങ്ങളുണ്ടു്. ഭൂമിക്കടിയിൽ 'മെട്രോ' എന്നു വിളിക്കപ്പെടുന്ന വൈദ്യുതത്തീവണ്ടിയുടെ ചങ്ങലക്കെട്ടുകൾ വിരിക്കപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. ഭൂമിക്കു മുകളിൽ സാധാരണ ബസ്സുകൾക്കു പുറമേ മുകളിലെ കമ്പിയിൽനിന്നു വൈദ്യുതി ഏററുവാങ്ങി ഓടുന്ന ട്രോളിബസ്സുകൾ, ട്രാംകാറുകൾ, വൈദ്യുതത്തീവണ്ടികൾ മുതലായി പലതരം വാഹനങ്ങൾ എപ്പോഴും ഓടിക്കൊണ്ടിരിക്കുന്നു. ഇതൊക്കെ പോരാഞ്ഞിട്ടു യാത്രക്കാരുടെ തിരക്കു കുറയ്ക്കാൻ മററു മാർഗങ്ങൾ അവർ നിരന്തരം അന്വേഷിക്കുകയും പരീക്ഷിച്ചുനോക്കുകയും ചെയ്യുന്നു.

ആവശ്യമുള്ളവർക്കൊക്കെ സൗജന്യമായി മുനിസിപ്പാലിററി വക സൈക്കിളുകൾ ലഭ്യമാക്കുക എന്നതാണു വാഹനങ്ങളിലെ തിരക്കു കുറയ്ക്കാൻ നിർദേശിക്കപ്പെട്ടിട്ടുള്ള ഒരു മാർഗം. 'നഗരചക്രം' ('സ്റ്റഡ്ട്ട് റാഡ്' എന്നു് ജർമൻ ഭാഷ) എന്നു പേർ നൽകപ്പെട്ടിരിക്കുന്ന ഇത്തരം സൈക്കിളുകൾ വഴിവക്കിൽ പലേടത്തായി മുനിസിപ്പാലിററി സംഭരിച്ചുവെക്കണം. ആവശ്യക്കാർക്കു് അവ ചെന്നെടുക്കാം; തങ്ങൾക്കു പോകേണ്ട സ്ഥലത്തെത്തിയാൽ അവിടെയുള്ള വഴിത്താവളങ്ങളിൽ ഇവ വെച്ചു പോവുകയുംചെയ്യാം. ലൈബ്രറിയിൽ വായിക്കുന്നവർ അതാതു സ്ഥലത്തു മേശപ്പുറത്തു വിട്ടുപോകുന്ന പുസ്തകങ്ങൾ ലൈബ്രേറിയന്മാർ വീണ്ടും റാക്കുകളിൽ ക്രമത്തിൽ അടുക്കിവെക്കുന്നില്ലേ? അതുപോലെ, വഴിവക്കുകളിൽനിന്നു സൈക്കിളുകൾ ശേഖരിച്ചു് അവയുടെ ശരിയായ താവളങ്ങളിൽ അന്നന്നു് എത്തിക്കേണ്ട ചുമതല മുനിസിപ്പൽ ജീവനക്കാർ നിർവഹിച്ചുകൊള്ളും.

സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കാൻ യാത്രക്കാരെ പ്രേരിപ്പിക്കുന്നതിനു പല പ്രയോജനങ്ങളുമുണ്ടു്. ബസ്സ് മുതലായ പൊതുവാഹനങ്ങളിൽ തിരക്കു കുറഞ്ഞു കിട്ടുമെന്നതുതന്നെ മുഖ്യപ്രയോജനം. പെട്രോൾ കത്തിക്കുന്ന വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കുറയുമെന്നതിനാൽ അന്തരീക്ഷമലിനീകരണത്തിൽ കുറവുണ്ടാകുമെന്നതു് പരിഷ്കൃതരാജ്യങ്ങളിൽ തുല്യപ്രാധാന്യമുള്ള പ്രയോജനമാണു്. സൈക്കിൾസവാരി ജനങ്ങളുടെ ആരോഗ്യത്തെ അഭിവൃദ്ധിപ്പെടുത്തുമെന്നതു മൂന്നാമത്തെ പ്രയോജനം.

പടിഞ്ഞാറെ ജർമനിയിലെ 'ഫോർത്സ് ഹൈം' എന്ന നഗരത്തിൽ വ്യാവസായിക ഡിസൈൻ സംബന്ധിച്ച പരിശീലനം നേടുന്ന മാർക്കസ് ഹൈക്ഹൗസൻ എന്ന വിദ്യാർത്ഥി തന്റെ ബിരുദത്തിനു സമർപ്പിച്ച പ്രബന്ധം നഗരസഭകളുടെ വകയായി സൈക്കിൾശേഖരങ്ങൾ ഉണ്ടാക്കി നിലനിർത്തുന്നതിനെ സംബന്ധിച്ചാണു്. ഈ പ്രബന്ധം പരക്കെ ശ്രദ്ധയാകർഷിച്ചിട്ടുള്ളതായി കാണുന്നു.

ഒരുലക്ഷം നിവാസികൾക്കു നാനൂറോളം സൈക്കിളുകൾ മുനിസിപ്പാലിററി വാങ്ങി ഉപയോഗത്തിനു ലഭ്യമാക്കിയാൽ മതിയാവുമെന്നു് ഹൈക്ഹൗസൻ കണക്കുകൂട്ടി പറയുന്നു. നഗരത്തിൽ നിർദിഷ്ടസ്ഥലങ്ങളിൽ ഇവ സൂക്ഷിക്കണം. ആർക്കും ഇവ ചെന്നെടുക്കാം. എടുക്കുന്നവർ

എത്തേണ്ടിടത്ത് എത്തിയാൽ വഴിയിൽ പരക്കെ കാണാവുന്ന ഒരു സ്ഥലത്ത് ഇവ നിർത്തി പോകണം. യാത്ര മുഴുവനായിട്ടില്ലെങ്കിൽ ആ വിവരം കാണിക്കുന്ന ഒരു കൊടി സൈക്കിളിൽ വെക്കണം. കൊടിയില്ലാത്ത സൈക്കിൾ ആവശ്യമുള്ള ആർക്കും എടുക്കാം. ഉപയോഗിക്കുന്നവർ ശ്രദ്ധിക്കേണ്ട വിവരങ്ങൾ സൈക്കിളിന്റെ ഫ്രെയ്മിൽ അച്ചടിച്ചിരിക്കും. ഇതോടൊപ്പം സൈക്കിളിന്റെ നമ്പരും. ഈ പദ്ധതി നടപ്പിൽവരുത്തുന്നതിന് ഉത്തരവാദപ്പെട്ട മുനിസിപ്പൽ ഉദ്യോഗസ്ഥന്റെ ടെലിഫോൺ നമ്പരും ഉണ്ടാവും. സൈക്കിളിന് എങ്ങനെയെങ്കിലും കേടുവന്നാൽ അതുപയോഗിക്കുന്ന ആൾ ഈ നമ്പറിൽ ടെലിഫോൺവഴി വിവരം അറിയിക്കണം. അപ്പോൾ മുനിസിപ്പാലിററിക്കാർ വന്നു കേടുവന്ന സൈക്കിൾ എടുത്തുകൊണ്ടുപോവും. ചെറിയ റിപ്പയറുകൾ മുനിസിപ്പാലിററി അംഗീകരിച്ച വർക്ക് ഷോപ്പുകളിൽ നടത്തി വീണ്ടും പൊതുജനങ്ങൾക്ക് ഉപയോഗിക്കാൻ പാകത്തിൽ നിശ്ചിതസ്ഥലത്ത് അവ കൊണ്ടുചെന്നു വെക്കും.

പൊതു ഉടമയിലുള്ള സൈക്കിളുകൾ ആരെങ്കിലും മോഷ്ടിച്ചാലോ? ഒരു രസത്തിനുവേണ്ടി തെമ്മാടികൾ ഇവ അടിച്ചുതകർത്താലോ? മുമ്പ് ഹോളണ്ടിലെ ആംസ്റ്റർഡാം, സ്വിററ്സർലണ്ടിലെ ജനീവ, ബേർൺ, ജർമനിയിലെ ബ്രെമൻ മുതലായ ഏതാനും നഗരങ്ങളിൽ മുനിസിപ്പാലിററികൾ പൊതുസൈക്കിൾപ്പരീക്ഷണം നടത്തിനോക്കിയിട്ടുണ്ട്. വൻതോതിൽ മോഷണവും കേടുവരുത്തലും ഉണ്ടായതിനെത്തുടർന്ന് അവിടെയൊക്കെ ഈ പദ്ധതി ഉപേക്ഷിക്കപ്പെടുകയാണുണ്ടായത്. ഇനിയും അതാവില്ലേ സ്ഥിതി?

മോഷണം തടയാൻ ഹെക്ഹൗസൻ നിർദേശിക്കുന്നത് 'നഗരചക്രങ്ങൾ' എന്നറിയപ്പെടുന്ന പൊതുസൈക്കിളുകൾ ഒരു പ്രത്യേക രീതിയിൽ നിർമിക്കണമെന്നാണ്. അവ പൊതുസ്വത്താണെന്ന് ഒററ നോട്ടത്തിൽ ആരും തിരിച്ചറിയണം. അവയ്ക്കു പ്രത്യേക നിറം കൊടുക്കണം. ഊരിയെടുക്കാൻ പററാത്ത പിരിയാണികളും നട്ടുകളും ബോൾട്ടുകളും ഉപയോഗിച്ച് അവയിലെ വിവിധ ഭാഗങ്ങൾ പരസ്പരം അഴിച്ചെടുക്കാൻ കഴിയാത്തവിധത്തിൽ സംജോയിപ്പിക്കണം. ഈ സൈക്കിളുകളുടെ ടയറുകൾക്കും വേണം പ്രത്യേക നിറം. അങ്ങനെയായാൽ അധികമാളുകളും ഈ സൈക്കിളുകൾ മോഷ്ടിച്ചു സ്വന്തമാക്കുകയില്ല. പൊതുസ്വത്തു മോഷ്ടിക്കുന്നവർക്കു ശിക്ഷ ലഭിക്കുമെന്നും അവർ പൊതുജനങ്ങളുടെ ദൃഷ്ടിയിൽ തരംതാഴുമെന്നും ഉറപ്പുണ്ടാകണമെന്നു പറയേണ്ടതില്ല.

സ്ത്രീകൾക്കും പുരുഷന്മാർക്കും ഒരുപോലെ ഉപയോഗിക്കാൻ പററിയവയാകണം മുനിസിപ്പൽ സൈക്കിളുകൾ. അവയിൽ ക്രോസ്ബാർ ഉണ്ടാകരുത്. പൽച്ചക്രവും ചങ്ങലയും മൂടിയിരിക്കണം. അവയുടെ സീററുകളും ഹാൻഡ്ൽബാറുകളും എളുപ്പത്തിൽ ഉയർത്തിയോ, താഴ്ത്തിയോ വെക്കാൻ കഴിയണം. വലിപ്പമുള്ള ഒരു സാമാനക്കുട്ട അവയിൽ ഘടിപ്പിച്ചിരിക്കണം. സാധാരണ സൈക്കിളുകളേക്കാൾ രണ്ടോ, നാലോ കിലോ കൂടുതൽ കനത്തിൽ ഉറപ്പായി ഇവ ഉണ്ടാക്കണം. മഴക്കാലത്ത് ഇവയിൽ ഒരു പ്ലാസ്റ്റിക്ക് മേൽപ്പുരയും ഇണക്കാവുന്നതാണ്.

ഈ പദ്ധതി തങ്ങളുടെ ഗുണത്തിനാണെന്നു നഗരവാസികളെ ബോദ്ധ്യപ്പെടുത്തണമെന്നതാണു മുഖ്യകാര്യം. പൊതുകക്കൂസുകൾ ഉണ്ടാക്കുമ്പോൾ അവ ശുചിയായി സൂക്ഷിക്കേണ്ടതിന്റെ ആവശ്യം ജനങ്ങളെ പറഞ്ഞു മനസ്സിലാക്കണമല്ലോ. റോഡുകളിൽ മുനിസിപ്പാലിററി വക ടാപ്പുകൾ സ്ഥാപിക്കുമ്പോൾ ജലം പൊതുസ്വത്താണെന്നും അത് ആവശ്യത്തിന് ഉപയോഗിക്കുകയല്ലാതെ വൃഥാ നഷ്ടപ്പെടുത്തരുതെന്നുമുള്ള ധാരണ ജനങ്ങൾക്കു കൈവരുത്തേണ്ടതുണ്ട്. ഇതുപോലെ മുനിസിപ്പൽ

സൈക്കിളുകൾ തങ്ങൾ അടക്കം എല്ലാ പൗരർക്കും തുല്യമായി അവകാശപ്പെട്ടവയാണെന്ന ബോധം ഓരോ നഗരവാസിക്കും ഉണ്ടായാൽ മാത്രമേ ഈ പദ്ധതി വിജയിക്കുകയുള്ളു. പദ്ധതി വിജയിച്ചാലോ, നഗരജീവിതത്തിന്റെ ഗുണമേന്മ അതുമൂലം വളരെയധികം ഉയരുമെന്ന കാര്യത്തിൽ യാതൊരു സംശയവുമില്ല.

ഫോർത്ത്സ് ഹൈം നഗരത്തിലെ മുനിസിപ്പാലിറ്റി പരീക്ഷണാർത്ഥം ഒരു 'നഗരചക്ര' പദ്ധതി നടപ്പിലാക്കുന്നതിനെപ്പറ്റി ഗൗരവമായി ആലോചിക്കുകയാണെന്ന് 'ജർമൻ ട്രൈബ്യൂൺ' എന്ന വാരികയുടെ 1987 ജൂൺ 21–ലെ ലക്കത്തിൽ ചേർത്ത ഒരു ലേഖനത്തിൽ കാണുന്നു.

പൊതു ഗതാഗതത്തിലും മുനിസിപ്പൽ ഭരണത്തിലും താല്പര്യമുള്ള ചിലരെങ്കിലും കേരളത്തിൽ ഉണ്ടായിരിക്കുമല്ലോ. ജർമനിയിലെ അതിപ്രസിദ്ധമല്ലാത്ത ഒരു നഗരത്തിൽ നടക്കുന്ന ഈ പരീക്ഷണത്തിൽ അവർ ശ്രദ്ധപതിപ്പിക്കുന്നതു നന്നായിരിക്കും. നമുക്ക് ഉപകാരപ്രദമായേക്കാവുന്ന പല പാഠങ്ങളും അതിൽനിന്നു കിട്ടിക്കൂടെന്നില്ല.

(16 ആഗസ്റ്റ്, 1987)

85. ചന്ദനത്തിരി

കുളിച്ചശേഷം ഉണക്കാനും വാസന ഉളവാക്കാനുമായി തലമുടിയിൽ സുഗന്ധപ്പുക ഏല്പിക്കുന്ന പതിവ് ഇന്ത്യയിൽ പണ്ട് ഉണ്ടായിരുന്നു. 'കേശസംസ്കാരധൂപ'ങ്ങളെപ്പറ്റി കാളിദാസൻ പ്രസ്താവിക്കുന്നുണ്ട്. ധൂപം എന്നാൽ, സുഗന്ധപ്പുക. ധൂമം വെറും പുക. വീട്ടിനകത്തെ ഈർപ്പം ഇല്ലാതാക്കാനും കൊതുകുകളെയും അവയെക്കാൾ ചെറിയ 'പൃക്ക'കളെയും നശിപ്പിക്കാനുംവേണ്ടി, ജനലുകളും വാതിലുകളും അടച്ചിട്ട് അകത്തു പുകനിറയ്ക്കുന്ന സമ്പ്രദായവും നിലവിലിരുന്നു. 'മട്ടി' മുതലായ ചില മരങ്ങളുടെ പശയാണു പുകയുണ്ടാക്കാൻ ഉപയോഗിച്ചുവന്നത്. സുഗന്ധപ്പുക ഉളവാക്കുന്ന മരപ്പശകൾ വിശിഷ്ടവസ്തുക്കളായി ഗണിക്കപ്പെട്ടിരുന്നു. രാജാക്കന്മാർക്കും മറ്റും കാഴ്ചവയ്ക്കാനും, ക്ഷേത്രങ്ങളിൽ വഴിപാടായി സമർപ്പിക്കാനും ഇവ പ്രയോജനപ്പെട്ടിരുന്നു. കിഴക്കുനിന്നു വന്ന വിദ്വാന്മാർ ഉണ്ണിയേശുവിനെ മൂരും കുന്തുരുക്കവും കാഴ്ചവച്ചു വണങ്ങിയതായി ബൈബിൾ പറയുന്നുണ്ടല്ലോ. യേശുവിന്റെ ജനനംപോലെ മരണവും സുഗന്ധവസ്തുക്കളുമായി ബന്ധപ്പെട്ടിരിക്കുന്നു. 'നിക്കോദേമോസ് ഏതാണ്ടു നൂറു റാത്തൽ മീറായും അകിലുംചേർന്ന സുഗന്ധക്കൂട്ടു കൊണ്ടുവന്നു. അവർ വന്ന്, യേശുവിന്റെ ശരീരം എടുത്ത്, യഹൂദരുടെ ശവസംസ്കാരസമ്പ്രദായമനുസരിച്ച്, സുഗന്ധദ്രവ്യങ്ങളോടുകൂടി ലിനൻ കച്ചയിൽ പൊതിഞ്ഞു' എന്ന് യോഹന്നാന്റെ സുവിശേഷത്തിൽ പറയുന്നു. മൃതശരീരത്തിനകത്തുനിന്നു കുടലും മറ്റും നീക്കി, പകരം സുഗന്ധവസ്തുക്കൾ നിറച്ച്, പുറമെ സുഗന്ധതൈലം പുരട്ടി, കച്ചയിൽ പൊതിഞ്ഞാണ് ഈജിപ്തുകാർ, ആയിരത്താണ്ടുകളോളം കേടുകൂടാതെ ഇരിക്കേണ്ട മമ്മികൾ തയ്യാറാക്കിയിരുന്നത്.

മനുഷ്യർക്ക് എന്ത് ഇഷ്ടമോ, മനുഷ്യരുടെ ദൈവങ്ങൾക്കും അതൊക്കെ ഇഷ്ടമാണ്. 'യദന്നഃ പുരുഷോ ലോകേതദന്നാ സ്തസ്യദേവതാഃ' കുളികഴിഞ്ഞാൽ അല്പം സുഗന്ധപ്പുക ഏല്ക്കുന്നതു മനുഷ്യർക്കെന്നപോലെ ദേവന്മാർക്കും ആഹ്ലാദകരമാകാതിരിക്കുകയില്ല എന്ന വിശ്വാസത്താലാവാം, പൂജയിൽ അഭിഷേകത്തിനുശേഷം ധൂപം (സുഗന്ധപ്പുകയേല്പി