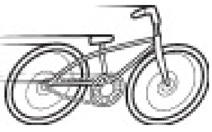

**സൈക്കിൾ ഹോളണ്ടിലെ
ജനങ്ങളുടെ പ്രിയ വാഹനമായി
മാറിയതിന്റെ ചരിത്രം തിരഞ്ഞ്**

രാജു റാഫേൽ

എവരി സൈക്കിൾ ഈസ് ഗ്രീൻ

വ്യാഴാഴ്ച ഉച്ചകഴിഞ്ഞ് ഡെച്ച് സൈക്കിൾ എംബസിയുടെ യൂട്രെക്കിലെ ഓഫിസ്സിലേക്ക് ഞാൻ ഓടിക്കിതച്ച് എത്തിയപ്പോഴേക്കും അത് പൂട്ടി ജീവനക്കാരെല്ലാം പോയിയിരുന്നു. ഹേഗ് യാത്ര കഴിഞ്ഞ് ഞായറാഴ്ച രാത്രി തിരിച്ച് ബുസ്സുമിൽ എത്തിയപ്പോൾ തന്നെ അടുത്ത വാരാന്ത്യം സൈക്കിളിൽ ഹോളണ്ടിന്റെ അതിർത്തി കടന്ന് ബൽജിയത്തിലേക്കോ ജർമ്മനിയിലേക്കോ പോകണമെന്ന് ഞാൻ നിശ്ചയിച്ചിരുന്നു. തെക്ക് അതിർത്തി പങ്കിടുന്ന ബൽജിയത്തിലേക്കും പടിഞ്ഞാറ് ചേർന്ന് കിടക്കുന്ന ജർമ്മനിയിലേക്കും നീളുന്ന സൈക്കിൾ പാതകളാണ് ഹോളണ്ടിന് ഉള്ളതെന്നും സൈക്കിളിൽ അന്താരാഷ്ട്ര അതിർത്തികൾ മുറിച്ച് കടന്ന് പോകാമെന്നും കേട്ടതോടെ അത്തരമൊരു യാത്രക്കായി മനസ്സ് കൊതിക്കുകയായിരുന്നു. ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിലാണെങ്കിൽ കോഴ്സ് , രണ്ടാം വാരമായതോടെ പൂർണ്ണമായ വേഗവും താളവും കൈവരിച്ചിരിക്കുന്നു. തിങ്കൾ മുതൽ വെള്ളി വരെ ആർക്കും നിന്ന് തിരിയാൻ പോലും സമയമില്ല. നിറയെ സെമിനാറുകൾ, യൂറോപ്പിലെ വലിയ വലിയ ജേർണ്ണലിസം പ്രൊഫസർമാരുടെ പ്രഭാഷണങ്ങൾ. പലപ്പോഴും ഇൻസ്റ്റിറ്റ്യൂട്ടിൽ നിന്ന് ക്ളാസ് കഴിഞ്ഞ് ഹോസ്റ്റലിലേക്ക് പുറപ്പെടുക ഏറെ വൈകിയായിരിക്കും. ഇതിന് ഇടയിൽ ഹോസ്റ്റലിലെ റേഡിയോ റൂമിൽ നിന്നാണ് യൂണിവേഴ്സിറ്റി നഗരമായ യൂട്രെക്കിൽ പ്രവർത്തിക്കുന്ന ഡെച്ച് സൈക്കിൾ എംബസ്സിയെ കുറിച്ച് കേട്ടത്. സൈക്കിൾ ഒരു ഗതാഗത മാധ്യമം എന്നതിലുപരി ഒരു സംസ്കാരമായി കണക്കാക്കുന്ന ഡെച്ച് ജനതയുടെയും സർക്കാരിന്റെയും സംയുക്ത സംരംഭമാണ് ഡെച്ച് സൈക്കിൾ എംബസി. ഡെച്ചുകാരുടെ പ്രധാന വാഹനമായി സൈക്കിളിനെ നിലനിറുത്തുന്നതിനോടൊപ്പം ഈ സംസ്ക്കാരത്തെ കുറിച്ച് മറ്റ് രാജ്യങ്ങളിലെ ജനങ്ങൾക്ക് അറിവ് പകരുകയും സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കാൻ അവരെ പ്രോത്സാഹിപ്പിക്കുകയും ചെയ്യുക എന്ന ലക്ഷ്യത്തോടെയാണ് ഡെച്ച് സൈക്കിൾ എംബസി പ്രവർത്തിക്കുന്നത്. തലമുറകളുടെ ഉപയോഗത്തിലൂടെ ഡെച്ചുകാർ ആർജ്ജിച്ച നഗര ഗതാഗത സംബന്ധമായ സൈക്കിൾ വിജ്ഞാനം മറ്റ് ജനതകൾക്ക് കൂടി പ്രയോജനപ്പെടുത്തുക എന്ന വിശാല മനസ്സാണ് ഡെച്ച് സൈക്കിൾ എംബസ്സിയുടെ പിറവിക്ക് പിന്നിലെ ചേതോവികാരം. ഏതാനും സൈക്കിൾ പ്രേമികൾ രൂപം കൊടുത്ത സൈക്കിൾ എംബസ്സി എന്ന ആശയത്തോട് ഡെച്ച് സർക്കാർ സഹകരിക്കുകയായിരുന്നു. ഇന്നിപ്പോൾ ഡെച്ച് സർക്കാറിനോടൊപ്പം നിരവധി സ്വകാര്യ കമ്പനികളും സർവ്വകലാശാലകളും സർക്കാരിതര സന്നദ്ധ സംഘടനകളും ഹോളണ്ടിലെ എല്ലാ മുനിസിപ്പാലിറ്റികളും ഡെ

ച്ച് സൈക്കിൾ എംബസിയുടെ ഭാഗമാണ്. സൈക്കിളോടിക്കാൻ ലോകത്തിനെ പഠിപ്പിക്കുക എന്നതാണ് അവരുടെ മുദ്രാവാക്യം. സൈക്കിളിൽ രാജ്യാന്തര യാത്രക്ക് വേണ്ട എല്ലാ മാർഗ്ഗനിർദ്ദേശങ്ങളും സൈക്കിൾ എംബസ്സിയിൽ നിന്ന് ലഭിക്കുമെന്ന് കേട്ടാണ് സെമിനാർ ദിവസമായ വ്യാഴാഴ്ച ഞാൻ ഉൾപ്പെടുന്ന ഗ്രൂപ്പിന്റെ പ്രസന്റേഷൻ കഴിഞ്ഞയുടനെ തന്നെ യൂട്രെക്കിലേക്ക് തിരിച്ചത്. പക്ഷെ പരിചയമില്ലാത്ത പട്ടണത്തിൽ സൈക്കിൾ എംബസ്സിയുടെ ഓഫീസ്സ് കണ്ടെത്തിയപ്പോഴേക്കും വൈകിപ്പോയി.

ഇനിയെന്ത് എന്ന് ആലോചിച്ചു നിൽക്കുമ്പോൾ സൈക്കിൾ എംബസ്സി ഓഫീസ്സിന് മുന്നിൽ യൂട്രെക്ക് സൈക്കിളിസ്റ്റ് യൂണിയന്റെ സ്റ്റിക്കർ കണ്ടു. നമ്മുടെ നാട്ടിലെ റെയിൽവേ പാസ്സഞ്ചേഴ്സ് അസോസിയേഷൻ പോലെയുള്ള ഒരു സംഘടനയാണ് സൈക്കിളിസ്റ്റ് യൂണിയൻ. ഹോളണ്ടിൽ എല്ലാവരും സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരായതുകൊണ്ട് സൈക്കിളിസ്റ്റ് യൂണിയൻ ശക്തമായ സംഘടനയാണ്. ഗതാഗത പരിഷ്കാരങ്ങൾ നടപ്പിലാക്കുമ്പോഴും പുതിയ റോഡുകൾ പണിയുന്നതുൾപ്പെടെയുള്ള വികസന പ്രവർത്തനങ്ങളെ കുറിച്ച് ആലോചിക്കുമ്പോഴും സൈക്കിളിസ്റ്റ് യൂണിയന്റെ അഭിപ്രായം തേടുക എന്നത് ഹോളണ്ടിലെ അലംഘനീയമായ കീഴ്വഴക്കമാണ്.

സ്റ്റിക്കറിൽ കണ്ട ഫോൺ നമ്പറിൽ വിളിച്ചു. മറുതലക്കൽ ശാന്തമായ ശബ്ദം. ഇന്ത്യയിൽ നിന്നും ആർ. എൻ.ടി.സി-യിൽ പരിശീലനത്തിന് വന്ന പത്രപ്രവർത്തകനാണെന്നും താമസസ്ഥലമായ ബുസ്സുമിൽ നിന്ന് ജർമ്മനിയിലേക്കോ ബൽജിയത്തിലേക്കോ സൈക്കിളിൽ പോയാൽ കൊള്ളാമെന്നുണ്ടെന്നും അറിയാവുന്ന ഡെച്ചും ഇംഗ്ളീഷും കലർത്തി ഞാൻ അദ്ദേഹത്തോട് പറഞ്ഞു. ഞാൻ ഇപ്പോൾ നിൽക്കുന്നത് ഡെച്ച് സൈക്കിൾ എംബസ്സിയുടെ മുന്നിലാണെന്നും പറഞ്ഞു. സമീപത്ത് തന്നെയുള്ള സൈക്കിളിസ്റ്റ് യൂണിയന്റെ ഓഫീസ്സിലെത്താനായിരുന്നു നിർദ്ദേശം. അധികം താമസ്സിയാതെ തന്നെ അപ്പുറത്തെ തെരുവിലെ അദ്ദേഹത്തിന്റെ ഓഫീസ്സിലെത്തി. ഓഫീസ്സിൽ മറ്റാരുമില്ല. അദ്ദേഹം മാത്രം. "എവരി സൈക്കിൾ ഈസ് ഗ്രീൻ" – ഒരു സൈക്കിളും അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണം ഉണ്ടാക്കുന്നില്ല – എന്ന മനോഹരമായ പോസ്റ്ററാണ് എന്നെ അവിടേക്ക് സ്വാഗതം ചെയ്തത്. ഹാർദ്ദമായ സ്വീകരണത്തോടൊപ്പം അവിടെയിരിക്കുന്ന കുറിയ മനുഷ്യൻ സ്വയം പരിചയപ്പെടുത്തി. ബർണാഡ് എൻസിക്. സൈക്കിളിസ്റ്റ് യൂണിയന്റെ ചെയർമാനാണ്. സൈക്കിൾ എംബസ്സിയുടെ പിറവിക്ക് പിന്നിലെ ബുദ്ധികേന്ദ്രങ്ങളിലൊന്ന് എൻസിക്കാണ്. എന്റെ സൈക്കിൾ താല്പര്യം കണ്ടപ്പോൾ അദ്ദേഹത്തിന് സന്തോഷമായി. ഹോളണ്ടിൽ സാധാരണ തൊഴിലാളി മുതൽ ബിയാട്രിസ് രാജ്ഞി (ഹോളണ്ടിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ ഭരണാധികാരി) വരെ നിത്യവും സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കുന്നവരാണ്. മിക്ക രാജകുടുംബാംഗങ്ങളും സൈക്കിളിസ്റ്റ് യൂണിയനിൽ അംഗങ്ങളാണ്. അത്തരമൊരു സംഘടനയുടെ ചെയർമാനായിരിക്കുക എന്നത് ഹോളണ്ടിൽ സ്വപ്നതുല്ല്യമായ പദവിയാണ്. അതിന്റെയൊരു ആഢ്യത്വം ബർണാഡ് എൻസികിന്റെ ഓരോ വാക്കിലും പ്രവൃത്തിയിലും നിഴലിക്കുന്നുണ്ട്. ഡെച്ചുകാർ ഇത്രമാത്രം സൈക്കിളിനോട് തൽപ്പരരായത് എങ്ങിനെയെന്ന് എൻസിക് വിവരിച്ചു

ഏതാണ്ട് കേരളത്തിന്റെ അത്ര വലിപ്പമുള്ള ഹോളണ്ടിന്റെ ഇപ്പോഴത്തെ ജനസംഖ്യ ഒരു കോടി അറുപത് ലക്ഷമാണ്. ഏറ്റവും പുതിയ കണക്കനുസരിച്ച് ഈ ഒരു കോടി അറുപത് ലക്ഷം ജനങ്ങൾക്ക് ഒരു കോടി എൺപത് ലക്ഷം സൈക്കിളുകളുണ്ടത്രേ. ഈ സൈക്കിളുകളെല്ലാം കൂടി 15 ബില്യൺ കിലോമീറ്റർ ഒരു വർഷം സഞ്ചരിക്കുന്നു. ഇതിനേക്കാൾ കുറവാണത്രേ നെതർലാന്റ് സിന്റെ റെയിൽവേയുടെ എല്ലാ ട്രെയിനുകളും കൂടി ഒരു വർഷം ഓടുന്നത്. ശരാശരി ഡെച്ചുകാരന്റെ മുപ്പത് ശതമാനം യാത്രയും സൈക്കിളിലാണ്. എന്നാൽ ഡെച്ച് പുരുഷന്മാരേക്കാൾ കൂടുതൽ സൈക്കിൾ ചവിട്ടുന്നത് ഡെച്ച് സ്ത്രീകളാണ് എന്ന കൗതുകവുമുണ്ട്. അതുപോലെ ഉയർന്ന വരുമാനക്കാരാണ് താഴ്ന്ന വരുമാനമുള്ളവരേക്കാൾ കൂടുതലായി ജോലിക്ക് പോകാനും മറ്റ് ആവശ്യങ്ങൾക്കും സൈക്കിളിനെ ആശ്രയിക്കുന്നത് ! ഒരാൾ എത്രമാത്രം തന്റെ ഗതാഗത ആവശ്യത്തിനായി സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കുന്നു എന്നത് ആയാളുടെ സാംസ്കാരികവും ചരിത്രപരവുമായ മൂല്യങ്ങളെ ആശ്രയിച്ചിരിക്കും എന്നാണ് ബർണാഡ് എൻസിക് പറഞ്ഞു വരുന്നത്. അത് എനിക്ക് വേണ്ടത്ര മനസ്സിലായിട്ടില്ല എന്ന് തോന്നിയതിനാലാകും എൻസിക് ഉദാഹരണ സഹിതം വിശദീകരിച്ചു. ഡെച്ച് ജനതയിൽ ചെറുതല്ലാത്ത ഒരു വിഭാഗം വിദേശ വംശജരാണ്. നൂറ്റാണ്ടുകൾക്ക് മുൻപ് തുർക്കിയിൽ നിന്നും മൊറോക്കോയിൽ നിന്നും കുടിയേറിയവർ. സുരിനാം വംശജരും ഏറെയുണ്ട്. എല്ലാ അർത്ഥത്തിലും ഡെച്ച് പൊതുസമൂഹത്തിന്റെ ഭാഗമാണ് ഇവരെങ്കിലും വംശീയമായ തനുതുമുദ്രകൾ ഇവർ ജീവതശൈലിയിൽ പുലർത്തുന്നു (ഭാഷ, ഭക്ഷണ രീതികൾ, താമസം എന്നിവയിൽ കേരളത്തിലേക്ക് കുടിയേറി പാർത്ത തമിഴ് ബ്രാഹ്മണർ പുലർത്തുന്ന തനതുനിഷ്ഠകൾ പോലെ). ഇത്തരം വിദേശവംശജരായ ഡെച്ചുകാർക്ക് ഇടയിൽ സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കുന്ന ശീലം താരതമ്യേന കുറവാണ്,

ഹോളണ്ടിലെ സൈക്കിൾ സംസ്കാരത്തിന് ഒന്നര നൂറ്റാണ്ടിലേറെക്കാലത്തെ ചരിത്രമുണ്ടെങ്കിലും 1950-കളിലാണ് പൊതുഗതാഗത സംവിധാനമായി ഡെച്ചുകാർ സൈക്കിളിന്റെ സാധ്യത പ്രയോജനപ്പെടുത്തി തുടങ്ങിയത്. സമുദ്ര നിരപ്പിനും താഴെ സ്ഥിതി ചെയ്യുന്നതുകൊണ്ട് കയറ്റിറക്കങ്ങൾ ഇല്ലാത്ത, തീർത്തും നിരപ്പായ ഭൂമിയായതു കൊണ്ടാണ് ഹോളണ്ട് ഒരു സൈക്കിൾ സൗഹൃദ രാഷ്ട്രമായത് എന്നാണ് പൊതുവേയുള്ള ധാരണ. എന്നാൽ ആ നിഗമനം മുഴുവൻ ശരിയല്ല എന്ന അഭിപ്രായമാണ് എൻസിക്കിന് ഉള്ളത്. ഹോളണ്ടിനേക്കാൾ സമനിരപ്പായ ഭൂപ്രദേശങ്ങൾ ഭൂമിയിൽ വേറെ ഒരുപാട് ഉണ്ടെങ്കിലും അവിടുത്തെ ജനങ്ങളൊന്നും പ്രധാന ഗതാഗത മാധ്യമമായി സൈക്കിൾ ഉപയോഗിക്കുന്നില്ലെന്ന് എൻസിക്ക് ചൂണ്ടിക്കാട്ടുന്നു. ഹോളണ്ടിലെ മിക്ക പട്ടണങ്ങളും ബസ്സ് പോലുള്ള പൊതുഗതാഗത സംവിധാനത്തിന് ലാഭകരമായി പ്രവർത്തിക്കാൻ കഴിയാത്ത വിധം ചെറുതും ജനസംഖ്യ കുറഞ്ഞതുമാണ് (അത് ശരിയാണെന്ന് എനിക്കും തോന്നി. ബുസ്സും-ഹിൽവർസം മേഖലകളിൽ ഓടുന്ന ബസ്സിൽ മിക്കപ്പോഴും യാത്രക്കാർ ആരുമുണ്ടാകാറില്ല. ഞാൻ ബ

സൈക്കിളിൽ മാർച്ച് ചെയ്യുന്ന ഡെച്ച് പട്ടാളം

സ്സിൽ കയറിയപ്പോൾ മിക്കസമയത്തും ഞാൻ മാത്രമായിരുന്നു യാത്രക്കാരൻ). കാറോ, ബസ്സോ, തീവണ്ടിയോ ആകട്ടെ, ഹോളണ്ടിൽ ജനങ്ങളുടെ ഒരു യാത്രയുടെ ശരാശരി ദൈർഘ്യം ഏഴര കിലോമീറ്റർ മാത്രമാണ്. അതായത് സൈക്കിളിൽ പോകാവുന്ന ദൂരം മാത്രമാണ് ഇത്. പിന്നെ എന്തിന് പൈസ ചെലവിട്ട് മറ്റ് ഗതാഗത മാർഗ്ഗങ്ങൾ ഉപയോഗിക്കണം ? മാത്രവുമല്ല, രണ്ടാം ലോകമഹായുദ്ധത്തിന് ശേഷം സമ്പന്ന രാഷ്ട്രങ്ങളെ വിഴുങ്ങിയ (ഇപ്പോൾ ഇന്ത്യപോലുള്ള മൂന്നാം ലോക രാഷ്ട്രങ്ങളിൽ സംഭവിച്ചുകൊണ്ടിരിക്കുന്ന) വാഹന വിപ്ളവം ഏറെ വൈകിയാണ് ഹോളണ്ടിലെത്തിയത്. 1960 വരെ വാഹന വിപ്ളവം- മാസ്സ് മോട്ടോറൈസേഷൻ- ഹോളണ്ടിൽ സംഭവിച്ചിട്ടുണ്ടായിരുന്നില്ല. യാത്രാവശ്യത്തിന് സൈക്കിൾ അല്ലെങ്കിൽ കുതിരയെ ഉപയോഗിക്കണമായിരുന്നു. കുതിരക്കാണെങ്കിൽ ദിവസവും തീറ്റകൊടുക്കണം- സൈക്കിളിന് അത് വേണ്ട. സ്വഭാവികമായും ജനങ്ങൾ സൈക്കിളിനെ പൊതുഗതാഗത മാധ്യമമായി സ്വീകരിച്ചു. ഇത്തരം ചരിത്രപരമായ നിരവധി ഘടകങ്ങൾ കൂടിചേർന്നാണ് സൈക്കിളിനെ ഹോളണ്ടിലെ ജനങ്ങളുടെ പ്രിയ വാഹനമാക്കിയത്- അല്ലാതെ സമനിരപ്പായ ഭൂമി മാത്രമല്ല- എൻസിക് വിശദീകരിച്ചു.

1900 മുതൽ 1940 വരെയുള്ള കാലയളവിൽ ഹോളണ്ടിൽ ആകെ ഉണ്ടായിരുന്നത് നാല്പത് ലക്ഷം സൈക്കിളുകൾ ആണ്. 1940-ൽ ഹോളണ്ടിൽ ആകെയുണ്ടായിരുന്ന മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണമാകട്ടെ ഒരു ലക്ഷവും . രണ്ടാം ലോക മഹായുദ്ധം കഴിഞ്ഞ ശേഷം 1960 വരെയുള്ള കാലഘട്ടത്തിൽ സൈക്കിളുകളുടെ എണ്ണം വളരെയധികം വർദ്ധിച്ചു. യുദ്ധത്തോട് അനുബന്ധിച്ചുണ്ടായ സാമ്പത്തിക ഞെരുക്കം മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെ എണ്ണം കൂടുന്നത് തടഞ്ഞു. നിത്യജീവിതാവശ്യങ്ങൾ നിറവേറ്റുന്നതിനുള്ള വാഹനമായി സൈക്കിൾ സമ്പന്നരും ദരിദ്രരും ഒരുപോലെ അംഗീകരിച്ചു. എന്നാൽ 1960 കളുടെ തുടക്കത്തോടെ ചിത്രം തലകീഴായി മറിഞ്ഞു. യുദ്ധം സമ്മാനിച്ച സാമ്പത്തിക ക്ഷീണത്തിൽ നിന്ന് കരകയറിയതോടെ ഹോളണ്ടിൽ കാറുകളുടെയും മറ്റ് മോട്ടോർ വാഹനങ്ങളുടെയും എണ്ണം ക്രമാതീതമായി പെരുകി. മോട്ടോർ വാഹനങ്ങൾ പെരുകിയതോടെ കൂടുതൽ മികച്ച റോഡുകൾ ആവശ്യമായി വന്നു. ഇതിന് പണം കണ്ടെത്താനുള്ള നല്ല വരുമാന മാർഗ്ഗമായിട്ടാണ് അന്നത്തെ ഡെച്ച് സർക്കാർ സൈക്കിളുകളെ കണ്ടത്. സൈക്കിളുകാരിൽ നിന്ന് പിരിക്കുന്ന നികുതി ഉപയോഗിച്ച് അവർ ഹോളണ്ടിലെങ്ങും കാറുകൾക്ക് സുഗമമായി സഞ്ചരിക്കാനായി മികച്ച റോഡുകൾ പണിതു. റോഡുകൾ നന്നായപ്പോൾ കാറുകളുടെ എണ്ണം വീണ്ടും കൂടി. സൈക്കിൾ, തൊഴിലാളികളുടെയും പാവപ്പെട്ടവന്റെയും വാഹനമായി. സൈക്കിളോടിക്കുന്നത് ഉന്നതകുലജാതരുടെയും ധനാഢ്യരുടെയും അന്തസ്സിന് ചേരാത്ത പ്രവൃത്തിയായിമാറി (ഇപ്പോൾ കേരളത്തിലുള്ളതുപോലെ). പാഞ്ഞുപോകുന്ന കാറുകളിലിരിക്കുന്നവർക്ക് സൈക്കിൾ യാത്രക്കാർ റോഡിലെ ശല്ല്യങ്ങളും ശകുനം മുടക്കികളുമായി മാറി. കാറുകളും സൈക്കിളുകളും കൂട്ടിയിടിച്ചുള്ള അപകട മരണങ്ങളും അതിനെ തുടർന്ന് കാറുടമസ്ഥരായ ധനികരും സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരായ തൊഴിലാളികളും തമ്മിലുള്ള സംഘട്ടനങ്ങളും ഹോളണ്ടിലെ റോഡുകളിൽ നിത്യ സംഭവമായി. പൊറുതി മുട്ടിയ സർക്കാർ കണ്ടെത്തിയ വഴിയാണ് ശല്ല്യക്കാരായ സൈക്കിളുകാർക്ക് പ്രത്യേകമായ പാതകൾ-ഫെയറ്റ് പാത്ത് - നിർമ്മിക്കുകയെന്നത്. ഹോളണ്ടിലെ എല്ലാ പട്ടണങ്ങളെയും ഗ്രാമങ്ങളെയും ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ട് ഇന്ന് കാണുന്ന മനോഹരമായ സൈക്കിൾ പാതകളുടെ ഉത്ഭവം ഇത്തരത്തിൽ വർഗ്ഗസംഘട്ടനങ്ങളുടെ തുടർച്ചയാണ് എന്നത് കൗതുകകരമായ ചരിത്രമാകുന്നു.

എഴുപതുകളുടെ അവസാനമായപ്പോഴേക്കും ഹോളണ്ടിലെങ്ങും കാറുകളുടെ എണ്ണം ക്രമാതീതമായി പെരുകി. കാറുകളുണ്ടാക്കിയ അന്തരീക്ഷ മലിനീകരണവും പെട്രോൾ ക്ഷാമമും കൊണ്ട് പൊറുതിമുട്ടിയ ഡെച്ചുകാർ കാറുകളെ ഉപേക്ഷിച്ച് വീണ്ടും സൈക്കിളുകളെ പ്രണയിക്കാൻ തുടങ്ങി- ഇന്നിപ്പോൾ ഡെച്ച് രാഞ്ജിയായ ബിയാട്രിസ്സിന്റെയും അവരുടെ തോട്ടക്കാരന്റെയും പ്രഥമ വാഹനം സൈക്കിളാണ്.- ഇതാണ് യഥാർത്ഥത്തിൽ സംഭവിച്ചത്. എൻസിക് പറഞ്ഞു നിറുത്തി. അത് കേട്ടതോടെ എനിക്ക് എന്തോ വല്ലാത്ത ആശ്വാസം തോന്നി. ഇപ്പോൾ മാസ് മോട്ടോറൈസേഷൻ ഉച്ചസ്ഥായിയിൽ നടക്കുന്ന കേരളത്തിലെ ജനങ്ങൾ മോട്ടോറൈസേഷന്റെ ക്ളൈമാക്സിൽ സൈക്കിളുകളുടെ മേന്മ തിരിച്ചറിയാനുള്ള സാദ്ധ്യത അവശേഷിക്കുന്നുണ്ട്. പ്രത്യേകിച്ച് പെട്രോൾ വില

വാണം വിട്ടപോലെ കുതിച്ചുയരുന്ന സാഹചര്യത്തിൽ!

സൈക്കിൾ വീണ്ടും നിത്യജീവിതത്തിന്റെ ഭാഗമായതോടെ ഡെച്ചുകാരുടെ ശരാശരി ആയുർദൈർഘ്യം വർദ്ധിച്ചുവെന്ന് പഠനങ്ങൾ തെളിയിക്കുന്നു. പൊണ്ണത്തടിയും വ്യയാമകുറവും മൂലമുള്ള അസുഖങ്ങൾ ഡെച്ചുകാരെ ശല്ല്യപ്പെടുത്തുന്നതിന്റെ അളവും നാമമാത്രമാണ്.

സമയം രാത്രി എട്ടുമണി കഴിഞ്ഞിരിക്കുന്നു. എങ്കിലും സൂര്യൻ അസ്തമിക്കാറായിട്ടില്ല. മുത്തശ്ശിക്കഥ കേൾക്കുന്ന കുട്ടിയെ പോലെ ഡെച്ച് സൈക്കിൾ പുരാണത്തിൽ മുഴുകിയിരിക്കുന്ന എന്റെ മുന്നിൽ കൂടുതൽ സൈക്കിൾ വിശേഷങ്ങൾ നിരത്തുവാനുള്ള തയ്യാറെടുപ്പിലാണ് എൻസിക്. ഡെച്ച് സൈക്കിൾ ചരിത്രപുസ്തകത്തിന്റെ അടുത്ത അധ്യായത്തിന്റെ കെട്ട് എൻസിക് ഇപ്പോളഴിക്കും എന്ന് തോന്നിയപ്പോൾ ഞാൻ ചാടികയറി പറഞ്ഞു. ജർമ്മനിയിലേക്കോ ബൽജിയത്തിലേക്കോ സൈക്കിളിൽ പോകുന്നതിനെ കുറിച്ച് എനിക്കറിയണം. അതിനിപ്പോൾ അറിയാനെന്തിരിക്കുന്നു. ചുമ്മാ സൈക്കിളെടുത്ത് സൈക്കിൾ പാതയിലൂടെ അങ്ങ് ചവിട്ടണമെന്നായി എൻസിക്. അങ്ങിനെ ചുമ്മാ സൈക്കിളെടുത്ത് എന്റെ രാജ്യമായ ഇന്ത്യയിൽ നിന്ന് അതിർത്തി കടന്ന് ഞാൻ അയൽരാജ്യമായ പാകിസ്ഥാനിലേക്ക് സൈക്കിൾ ഓടിച്ചാൽ എന്റെ ജീവന് എന്ത് സംഭവിക്കും എന്ന് ഞാൻ എൻസിക്കിനെ പറഞ്ഞ് ബോധ്യപ്പെടുത്തി. "ഇവിടെ അത്തരം പ്രശ്നങ്ങളൊന്നുമില്ല. അതിർത്തിയിൽ ഉദ്യോഗസ്ഥർ പരിശോധനക്കായി തടഞ്ഞു നിറുത്തുമ്പോൾ പാസ്പോർട്ടും വിസയുമൊക്കെ കാണിച്ചു കൊടുത്താൽ മതി" . എൻസിക് പറഞ്ഞു. എങ്കിലും തുടർന്ന് ഉപകാരപ്രദമായ ചില വിവരങ്ങൾ ക്കൂടി എൻസിക് പറഞ്ഞു തന്നു.

ഏകദേശം ഇരുപതിനായിരം കിലോ മീറ്റർ നീളമാണ് ഹോളണ്ടിലെ ആയിരത്തിലധികം സൈക്കിൾ പാതകൾക്ക് ആകെ ഉള്ളത്. ഇതിൽ 26 പാതകൾ ദീർഘദൂരപാതകളാണ്. ഇവയും ഗ്രാമ-നഗര സൈക്കിൾ പാതകളുമായി പരസ്പരം ബന്ധപ്പെട്ടുകിടക്കുന്നു. കാസർഗോഡു മുതൽ പാറശ്ശാല വരെയെന്ന് നമ്മൾ പറയുന്നതു പോലെയുള്ള ഡെച്ച് പ്രയോഗമാണ് ലീയുവാർഡൻ മുതൽ മാസ്ട്രിച്ച് വരെ. വടക്കെയറ്റത്തുള്ള വീയുവാർഡൻ പട്ടണത്തെയും തെക്കെ അറ്റമായ മാസ്ട്രിച്ച് നിന്ന് നഗരത്തെയും ബന്ധിപ്പിച്ചുകൊണ്ടും സൈക്കിൾ പാതയുണ്ട്. 704 കിലോ മീറ്റർ നീളമുള്ള ഈ ഫെയറ്റ് പാത്താണ് ഏറ്റവും നീളം കൂടിയത്. മാസ്ടിച്ച് നഗരത്തിൽ നിന്നും ഏറെ അകലെയല്ല, ബൽജിയം, ജർമ്മനി അതിർത്തികൾ. മാസ്ട്രിച്ചിൽ തെക്കോട്ട് പോയാൽ ബെൽജിയം, പടിഞ്ഞാറു ഭാഗത്തേക്ക് പോയാൽ ജർമ്മനി. മാസ്ടിച്ച് നഗരത്തിൽ നിന്ന് തൊട്ടടുത്ത ജർമ്മൻ പട്ടണമായ ആച്ചനിലേക്ക് 40 കിലോ മീറ്റർ മാത്രം, ബൽജിയത്തിലെ അതിർത്തി പട്ടണമായ ലൈജിലേക്ക് 35 കിലോ മീറ്ററും. മാസ്ടിച്ചിൽ നിന്നും ബൽജിയം തലസ്ഥാനമായ ബ്രസൽസ് വരെ മനോഹരമായ സൈക്കിൾ പാതയുണ്ട്. ദൂരം 125 കിലോ മീറ്റർ. ഇതിൽ 95 കിലോ മീറ്റർ ഭാഗം വരുന്ന പ്രധാന പാത സംരക്ഷിക്കുന്നത് ഡെച്ച്-ബൽജിയം സർക്കാരുകൾ സംയുക്തമായാണ്. സൈക്കിൾ യാത്രക്കാരുടെ ഏറ്റവും പ്രിയപ്പെട്ട ഈ പാത അറിയപ്പെടുന്നത് വാൻഗോഗ് ഫെയറ്റ് റൂട്ട് എന്നാണ്. ഹോളണ്ട് ജീവിതം ഉപേക്ഷിച്ച് വാൻഗോഗ് ബൽജിയത്തിലെ ബ്രസൽസിലേക്ക് പോയത് ഇതിലൂടെയായിരുന്നുവത്രേ.

പക്ഷെ ഈ പാതയിലൂടെ സൈക്കിളിൽ ബൽജിയത്തിലേക്ക് പോകണമെങ്കിൽ ഞാൻ ആദ്യം മാസ്ട്രിച്ചിലെത്തണം. ബുസ്സുമിൽ നിന്ന് മാസ്ടിച്ചിലേക്ക് 400 കിലോമീറ്ററിലിധികമുണ്ട്. അതേ സമയം ഡെച്ച് തലസ്ഥാനമായ ആംസ്റ്റർഡാമിൽ നിന്ന് ബൽജിയം തലസ്ഥാനമായ ബ്രസൽസിലേക്കുള്ള സൈക്കിൾ പാത കടന്നു പോകുന്നത് ഞാൻ താമസിക്കുന്ന ബുസ്സുമിൽ കൂടിയാണ്. ദൂരം 232 കിലോമീറ്ററോളം. ബുസ്സുമിൽ നിന്ന് എനിക്ക് ബ്രസൽസിലെത്താൻ സൈക്കിളോടിക്കേണ്ടത് 192 കിലോ മീറ്റർ മാത്രം. അതുകൊണ്ട് ആദ്യ രാജ്യാന്തര സൈക്കിൾ യാത്ര ബുസ്സുമിൽ നിന്ന് ബ്രസൽസിലേക്ക് ആകട്ടെ എന്ന് ഞാൻ തീരുമാനിച്ചു.

വെള്ളിയാഴ്ച അത്യാവശ്യം ഒരുക്കങ്ങളൊക്കെ പൂർത്തിയാക്കി ഞാൻ ശനിയാഴ്ച നേരം പുലരാനായി അക്ഷമയോടെ കാത്തിരുന്നു. പുലർച്ചെ മൂന്ന് മണിക്കേ ആദ്യ സൂര്യ കിരണം തലനീട്ടിയെങ്കിലും തണുപ്പിന്റെ കാഠിന്യം കുറയാനായി കുറേ സമയം കൂടി കാത്തു. രണ്ട് ദിവസത്തേക്കുള്ള വസ്ത്രങ്ങളും അൽപ്പം വെള്ളവും റൊട്ടിയുമെടുത്ത് ബാക്ക്പാക്കിലാക്കി ഞാൻ ആറ് മണിയോടെ ബൽജിയത്തിലേക്കുള്ള എന്റെ സൈക്കിൾ പ്രയാണം ആരംഭിച്ചു. *(തുടരും)*

മദ്യാസക്തി
ഒരു കുടുംബരോഗമാണ്

പുനർജ്ജനി
ആഘോഷപരിപാടികൾ

പൂമലയിലെ പുനർജ്ജനി ചാരിറ്റബിൾ ട്രസ്റ്റിന്റെ, മദ്യവമുക്തി കേന്ദ്രത്തിലൂടെ മരുന്നും തടവറയും കൂടാതെ രോഗവിമുക്തി കൈവരിച്ച കുടുംബാംഗങ്ങളുടെയും സുഹൃത്തുക്കളുടെയും ഒത്തുചേരൽ...

2012 മാർച്ച് 31 ശനിയാഴ്ച
വൈകീട്ട് 6 മണിക്ക്

ബന്ധങ്ങൾക്ക്:
ഡോ. ജോൺസ്.കെ. മംഗലം,
പൂമല, പുനർജ്ജനി, തൃശൂർ.
ഫോൺ: 9747201015

books
magazines
periodicals

ByWORD
BOOKS

marva plaza, machingal lane, m.g. road, thrissur
Tel. : 0487 3256689,Mob : 9847764577