సర్ ఆర్థర్ కాటన్

జీవితం - కృషి

ఆంగ్లమూలం : కాటన్ కుమార్తె లేడీ హోప్

అనువాదం : ప్రొఫెసర్ కవన శర్మ

మనసు ఫౌండేషన్

సర్ ఆర్థర్ కాటన్ జీవితం - కృషి

రచన

లేడీహోప్

(ఆర్థర్ కాటన్ కుమార్తె)

అనుబంధము :

క్షామ నివారణ గురించి **విలియమ్ డిగ్బీ** సి.ఇ.ఇ. చేసిన కొన్ని అధ్యయనాలు.

వ్యక్తుల, స్థలాల పటాలు, బొమ్మలు

అనువాదం

కవన శర్మ

మనసు ఫౌండేషన్
బెంగుళూరు

Sir Arthur Cotton
His Life & Work

by
Lady Hope
(Daughter of Sir Arthur Cotton)

Translation :
K.V.N. Sarma

Copies : 1000

Price : **Rs. 60/-**

Publishers :
Manasu Foundation
40 J.C. Industrial Layout
Kanakpura Road,
Bangalore - 560 062.
Ph : 080-26667244.

DTP :
Vijetha Graphics,
Vijayawada.

For Copies :
Visalandhra, Hyderabad.
Pallavi Publications, Vijayawada.
Navodaya, Hyderabad.

Printed at :
Kala Jyothi Process Pvt. Ltd.
1-1-60/5, RTC 'X' Roads
Hyderabad-500 020

మొదటి భాగము

1వ ప్రకరణం

కుటుంబ చరిత్ర - గుర్తింపదగిన అన్నదమ్ముల బృందం - తొలిదినాలు - గుణాలు

శ్రీ ఆర్థర్ కాటన్ క్రీ.శ.1803 మే 15న జన్మించారు. ఈయన శ్రీ హెన్రీ కావెలీ కాటన్ యొక్క పదవ కుమారుడు. శ్రీ హెన్రీ ఆయన తండ్రి అయిన సర్ లైన్చ్ కాటన్ యొక్క పదవ కుమారుడు. ఈయన చెషైర్ బారన్ బిరుదు ధరించిన నాల్గవ కాటన్.

ఆయన వంశీకుడైన సర్ స్టా పుల్టన్ కాటన్ చేసిన సేవలకు 1817లో ఆయన కాంబర్ మెరె ప్రభువు అన్న బిరుదు పొందాడు. ఆ పుస్తకం ఎవరి సంస్మరణలో వ్రాయబడ్తోందో ఆ కాటన్ లాగానే ఈ దాయాది కూడా హిందూదేశంలో గణనకెక్కాడు. ఆయన భరత్‌పూర్ వీరుడు కోటగోడ బద్దలుకొట్టిన సమయంలో ఆయనే స్వయంగా చొచ్చుకుపోయేదళానికి నాయకత్వం వహిస్తూ కోట ప్రవేశం చేయాలనుకొన్నాడు. ఆయన ప్రదర్శించిన ధైర్యానికి ఆయనపై అధికారులు కింది అనుయాయులు ఈ విధంగా కీర్తించారు. "సాధారణ సైనికుల ప్రాణాల విషయంలో కూడా ఎంతో జాగురూకత వహించే కాంబర్ మెరె ప్రభువు, తన ప్రాణాల విషయంలో నిర్లక్ష్య ధోరణి వహించాడు. పగులిచ్చిన కోట గోడలోంచి ఆయన స్వయంగా చొచ్చుకుపోవాలని చూసిన తరుణంలో ఆపటం కష్టమైపోయింది".

ఆర్థర్ కాటన్ మాత్రమే ఆయన కుటుంబంలో విశిష్టవ్యక్తి కాదు. ఆయన ఆరుగురు సోదరులు గుర్తింపు పొందినవారే! మానవాళికి సేవలందించినవారే. అయితే ఆ సోదరులలో, ఆర్థర్ కాటన్ తన గురించి గ్రంథస్థమైనది కొంత వదిలి వెళ్లాడు.

ఆయన సోదరుడు సర్ సిడ్నీ కాటన్ సిపాయిల తిరుగుబాటు సమయంలో, పెషావర్ వద్ద సైన్యానికి నాయకత్వం వహించి 5000మంది సిపాయిలను నిరాయుధులను చేసి చెరపట్టాడు. ఆయన సేవల్లో మరొకటి 21వ లాంసర్స్ నిర్మాణం. ఆయన పెషావర్‌లో అధికారం చేపట్టాక కలకత్తాలోని ఎడ్జంక్ట్ జనరల్ శాఖనుంచి, నా స్నేహితులొకరు ఒక ఆఫీసర్‌ను పంపి" పెషావర్‌లో సిడ్నీకాటన్ ఎల్లా నెగ్గుకు వస్తున్నాడు?" అని అడిగాడు.

"ఆయన రాక ముందు రాత్రిగాని పగలు కాని, ఆతురత లేకుండా ఏ గంటా గడిచేదికాదు. ఇప్పుడు ఓ గంట కూడా ఆతురత ఉండటం లేదు" అని చెప్పాడా అధికారి.

హిందూదేశంలో ఆనాడు ఇద్దరు మేలైన మనుష్యులతో పనిచేసే భాగ్యానికి సిడ్నీకాటన్ నోచుకున్నాడు. ఒకరు సర్‌హెర్బర్ట్ ఎడ్వర్డ్స్ (కమిషనర్) మరొకరు జనరల్ లషింగ్‌టన్. ఆనాడు పెషావర్ స్టేషన్ మీదే ఇండియాలో (భద్రత) మిగిలిన వాటికంటే, ఎక్కువ ఆధారపడి ఉండేది. నేను చెప్తున్న ఆ ముగ్గురు అధికారులవంటి వారి చేతిలో ఆనాడు పెషావర్ ఉండటం, నిజంగా ఒక అతిప్రధానమైన దైవ నిర్ణయాలలో ఒకటి.

బొస్‌వర్త్ - స్మిత్ విరచితమైన లారెన్సు ప్రభువు జీవితం యొక్క రెండవ సంపుటంలో జనరల్ కాటన్ గురించి ప్రస్తావనలు చాలా ఉన్నాయి. ఒక పౌరపాలకుడు అవసరమనుకొన్న కఠిన చర్యలను సమర్థించేవానిని, ఈషెషావర్‌లోని నిర్భయ సైనికాధికారిలో జాన్ లారెన్సు చూసాడు.

"ఇతను ఎంతో చాకచక్యంతో, ప్రభుభక్తిలేని వారు, అసంతృప్తితో నిండిన వారు అయిన సైనికుల గుంపులను, యదార్థం కాని మహ్మదీయుల దాడిని ఎదుర్కోడానికి, సరిహద్దులకి పంపి, ఢిల్లీకి త్వరగా వెళ్ళమంటూ పరిగెత్తించి వారి పితూరీని ఆపగలిగాడు. ఆయన ఆ విధంగా చేయగలగటానికి, ఎడ్వర్ట్స్, నికల్‌సన్, కాటన్ లాంటి విశ్వాసనీయులైన అనుచరులను కలిగి ఉన్న అదృష్టం వలననే అంటాడు జీవిత చరిత్రకారుడు. వారు ఆయన లేనప్పుడు ఉన్నప్పటి కంటే ఎక్కువ కష్టపడి పని చేశారు. కాటన్‌ని తప్పించి మరొకరికి ప్రమోషన్ ఇచ్చి ఉంటే ఏమైఉండేదో ఊహించటం కష్టం" అంటాడు తరువాత.

లారెన్స్‌కు కాటన్, ఎడ్వర్డెస్‌లతో సహా మిగిలిన వారందరికీ మధ్య అభిప్రాయ భేదం ఒక ముఖ్యమైన విషయంలో తలెత్తే సందర్భం ఒకటి ఏర్పడింది. ఢిల్లీ ఆక్రమింపబడకుండా ఉన్నంత కాలం తను ఎప్పుడైనా ఢిల్లీకి ప్రమాదం పొంచి ఉందని భావిస్తే పెషావర్‌ని విడిచి పెట్ట దానికి లారెన్స్, కానింగ్ ప్రభువు అనుమతి కోరాడు. ఆయన వైస్‌రాయితో ఉత్తర ప్రత్యుత్తరాలు జరుపుతున్న సమయంలో ఎడ్వర్ట్స్‌కి ఈ విధంగా వ్రాసాడు.

సర్ ఆర్థర్ కాటన్ అతని అన్నదమ్ములు

"నేను చెప్పిన విషయంలో ఆలోచించవలసినదిగా కోర్తు న్నాను. ఈ విషయంలో సంప్రదించవలసి వస్తే బ్రిగేడియర్ ఎస్. కాటన్‌తో, నికల్‌సన్‌లతో తప్ప మరెవరితో సంప్రదించ వద్దు. ముందుకు వేసిన అడుగు వెనక్కి తీసుకోవడం నాకు సమ్మతము కానంత మరెవ్వరికీ కాదు. అయితే వివేకతను మించి మొండితనంతో అభిరుచుల్ని అంటి పెట్టుకోవడం కూడా కొంతవరకే."

జనరల్ కాటన్‌కి అందులోని విజ్ఞత విషయంలో నమ్మకం కుదరలేదు. ఇతరులను సంప్రదించనూ లేదు. వారు ఎట్టి పరిస్థితుల్లో వారు పాలనాధికారి అయిన లారెన్స్‌ని తమ వాదనల తోను, పట్టుతోను ముందుకు సాగనీయ లేదు. కానింగ్ ప్రభువు కూడా పెషావర్‌ని అంటి పెట్టుకొని ఉండాలన్న వీరి వాదనతో ఏకీభవించి, "చివరి దాకా పెషావర్‌పై పట్టు ఉంచుకోండి" అని ఆగష్టు 7న తంతి పంపాడు. ఆ సమయానికి పితూరీ జరి పిన వారికి వ్యతిరేకంగా కెరటం తిరగబడింది. లారెన్సు కూడా తన పదవి నుంచి విశ్రాంతి తీసుకునే అవకాశాన్ని గురించి పట్టించుకోలేదు. ఉత్సుకత కలిగించే విషయం ఏమిటంటే విండ్సర్‌లో ఉన్న యువరాజు "పెషావర్‌ని విడిచిపెట్టడంపైని నీ కాయితం చూశాను. నీతో పూర్తిగా ఏకీభవిస్తున్నాను" అనటం.

మరొక సోదరుడు ఛార్లెస్ కాన్‌యర్స్ కాటన్ చాలా సంవత్స రాల పాటు హిందూ దేశపు సైన్యేతర ప్రభుత్వ సేవలో పని చేశారు. మరో కాటన్ హుహ్‌వాల్ వెలీ కాటన్ తన సోదరుడు ఆర్థర్‌తో హిందూ దేశపు నీటి పారుదల శాఖలో పనిచేసి క్రమేణ కర్నూలు ఆనకట్టకి పూర్తి బాధ్యత స్వీకరించాడు.

సోదరులలో కడపటి వాడైన సైన్యాధిపతి ఫ్రెడ్రిక్ కాటన్ సి.యస్.ఐ. మాత్రమే ఈ రోజున ఆ పెద్ద కుటుబంలో జీవించి యున్న వ్యక్తి. ఆయన హిందూ దేశంలోని రాయల్ ఇంజినీర్స్‌లో ఉండి తన సోదరుడికి తంజావూరు, గోదావరి తదితర పనులలో సహాయపడ్డాడు. ఆయన 1807లో పుట్టాడు. మేజర్ జనరల్, హెచ్.ఇ.ఐ.సి.యస్.గా పదవీ విరమణ చేశాడు. పి.డబ్ల్యుడిలో తన ప్రతిభావంతమైన సేవలకి గాను కంపానియన్ షిప్ ఆఫ్ ది స్టార్ ఆఫ్ ఇండియా బిరుదుని పొందాడు. ఆయన 92 సంవత్సరముల వయస్సులో, కొద్ది దృష్టి లోపం ఉన్నా, మానసి కంగా జాగురూకుడై ఉన్నాడనటానికి నిదర్శనంగా 1900 మేలో బ్లాక్ వుడ్ మ్యాగ్జైన్‌లో ఆయన కలం నుంచి వెలువడిన వ్యాసం చూడవచ్చు. హిందూదేశపు నదుల నీటి సదుపయోగం గురించి, బావినీటి పారుదల గురించి ఆయన ఎంతో విచక్షణా జ్ఞానం చూపించాడో ఈ వ్యాసం ద్వారా గుర్తించవచ్చు.

సోదరులందరు కలుసుకోవటం ఒక ఆసక్తికరమైన దృశ్యం. వారు కుటుంబ సమావేశాల్లో అప్పుడప్పుడు కలుసు కొనేవారు. వారు ఉదాత్తశీలురు. అందమైనవారు, తెలివైన వారు, చతు రులు. వారు మచ్చలేని వారు సదాశయాలు కలవారు. వారికి వ్యక్తిగతమైన శత్రువులు లేరు.వారి ఉద్యోగ జీవితాల ఒడు దుడుకుల్లో గౌరవంగా బతికినవారు. వారిలో ముఖ్యంగా ఆర్థర్, తమకున్న ధృఢ విశ్వాసాల వల్ల, నిజాయితీ వల్ల, ధృఢ నిశ్చ యాలలో వారిని వ్యతిరేకించిన వారిని కలిగి ఉండేవాడు, అయి నప్పటికి ఆయన (ఆర్థర్) కున్న చిరకాల వ్యతిరేకుల్లో సర్ జార్జి కాంప్ బెల్ కె.సి.యస్. ఆర్థర్ యొక్క గొప్ప శక్తిని, ఉదా త్తమైన ఆశయాలని గుర్తించాడు.

తరువాత ప్రకరణాలలో హిందూ దేశపు నదులను ఎంత గొప్పగా వాడుకోవచ్చో తెలిపే విషయాలెన్నో ఉన్నాయి. ఈ విషయంపై ఆరితేరిన ఇంజినీరు అంటాడు. "మనకి పూర్వ కాలపు ఒకానొక ఇంజినీరు ఉండిన ఉదాహరణ ఒకటుంది. దానినీ రోజున పునశ్చరణ చేయటానికి కారణం, అది ఈ రోజున మనకి కావలసిన అంశం గురించినది. ఈ ద్వీప కల్పంలో దక్షిణ పథంలో వైగా అని ఒక నది ఉంది. నాకు సరిగా గుర్తుందనే అనుకొంటున్నాను. దాని నీటిని ఎంత చక్కగా వాడారంటే ఎప్పుడో ఒక ప్రత్యేకమైన సంవత్సరంలో తప్ప దాని నీరు ఒక బొట్టు కూడా సముద్రానికి చేరదు. దానికి అక్కడక్కడ అడ్డులు కట్టారు. నీటిని తీసుకువెళ్ళే కాలువలు చెరువులతో కలపబడి నీటిని నిల్వ ఉంచుతూ వరదలు తీరాక పంటలు అవసరాలను బట్టి నీటిని వదిలే నీళ్ళు కలిగి ఉన్నాయి. ఈ మూల సూత్రంపైనే మహానదులు నిర్వహణ జరగాలి. నీరు నిలవ చేయాలంటే పెద్ద జలాశయాలకి అనువైన స్థలాలు కావలసి వస్తాయని ఈ రోజుల్లో అనుకోడం ఉంది. జలాశయం పెద్దదైన కొద్దీ నీరు నిలువ చేయటానికయ్యే ఖర్చు తగ్గుతుంది. నేను ఋజువు చేసానని అనుకుంటున్నంత విలువ, నీటికి ఉంటే జలాశయం నిర్మించటానికి అయ్యే ఖర్చుకి ప్రప్రథమైన ప్రాముఖ్యతను ఇవ్వనక్కరలేదు. ఇటువంటి స్థలాలు ఎక్కడ పడితే అక్కడ ఏర్పాటు చేసుకోగల ఈ విషయం కోసం త్రికోణమితిక

సర్వే పటాలను గమనిస్తే, ఈ ద్వీపకల్పంలో ప్రతీ ఒక లోతు తక్కువ లోయకి ఓ చిన్న అడ్డుకట్ట వేసి జలాశయాలను నిర్మించ వచ్చునని తెలుసుకొంటాం. అయితే ఇవి అక్కడ పడే స్థానికమైన వానల మీద ఆధారపడడం వలన, అనావృష్టి కాలంలో విలువ లేనివై, ఈ ద్వీపకల్పాన్ని కరువు నుంచి కాపాడలేవు. ఇదే కనుక జీవ నదుల నుంచి కాలువలు తవ్వి దేశం గుండా నీరు పారేలా చేస్తే పరిస్థితి ఇల్లా ఉండదు. మన గొప్ప హైడ్రాలిక్ ఇంజనీరైన సర్ ఆర్థర్ కాటన్ వద్ద ఇటువంటి కృత్రిమ సెలయేర్ల ద్వారా చెరువులకి నీరు పారే పథకం ఒకటుంది. ఇండియాలో ప్రతీ ప్రదేశంలోను ఉన్న లోయలను వాడుకుంటూ వైగా నది విషయంలో వలె నదలు నీటిని దేశమంతటా వాడుకోవచ్చునన్న విషయానికి మీ దృష్టిని సారించమని చెప్తున్నాను".

2వ ప్రకరణం

యౌవనం - గొప్ప విషయాల ప్రారంభం

1819 చివరలో ఆర్థర్, ఆడిస్ కొంబెలో ఓర్పుతో మార్పు లేని సత్ప్రవర్తనతో చదువును పూర్తిచేశాడు. అప్పుడతనికి కేవలం పదహారు సంవత్సరాలు. అంత త్వరగా ఈ రోజుల్లో కొద్ది వృత్తి జీవితాలు మాత్రమే మొదలవుతున్నాయి. అంతకంటే కూడా మొదలు పెట్టాక చాలాసార్లు దీక్షతో కొనసాగవు.

"ఎంతోమంది యువకులు కష్టపడి పనిచేయటానికిష్టపడ రన్నది నిస్సందేహమైన విషయం. వారికిచ్చిన జీతానికి బదులుగా తప్పనిసరైనంత, కొద్దిగా పనిచేయటానికి ఆదుర్దాపడుతూ ఉంటారు" అంటాడొక ప్రసిద్ధ రచయిత.

ఈ పుటలు, ఆర్థర్ కాటన్ యొక్క కష్టపడే నైజానికి, అటువంటి స్వభావాల పట్ల సానుభూతి లేదన్న విషయాన్ని తెలియ చేస్తాయి. అతను ఏడిస్ కొంబెలో ఎంత గొప్పగా పని చేసాడంటే పరీక్ష వ్రాయకుండానే రాచ ఇంజినీర్లలో ఉద్యోగం సంపాదించాడు. పరీక్ష అతనికి ఏ విధమైన ఇబ్బంది కాకపోయినా, ఆ విధంగా ప్రవేశం సంపాదించటం ఒక గౌరవం, దానికతడు అర్హుడు. శాస్త్రీయ రాచ ఇంజనీర్ల గుంపుకి ఆ విధంగా ప్రవేశించినట్టు నమోదైన ఏకైన ఉదాహరణ ఆయనే అని నేను నమ్ముతున్నాను.

సెకెండ్ లెఫ్టినెంట్ కాటన్‌ని ఛాతమ్‌లో ఉంచారు. కాని అతన్నాడిపోలో ఎక్కువ కాలం ఉండనీయ లేదు. కొద్ది కాలంలో (31-10-1820) అతనిని వేల్సులో ఆర్డినెన్స్ సర్వేకి వేసారు. అతని మొదటి అనుభవం ఆ తరువాత అతని మనస్సులో తరుచుగా మెదలటం అసహజం కాదు. మనసు మీద బలంగా ముద్ర పడే వయస్సులో ఉన్నాడు. అతను నడకలో ఒక ప్రదేశం, నుంచి మరో ప్రదేశానికి ఒంటరిగా, జనాభా లేని వాడకంలో లేని కొద్ది రోడ్లలో కూడిన భూభాగంలో విధులు నిర్వహించటానికి వెళ్ళవలసి వచ్చేది. అతని సర్వే విజయవంతమైంది. అతనికి అప్పచెప్పిన విధులన్నింటిని సక్రమంగా పూర్తిచేసి ఆరాధనీయమైన సమాచార నివేదిక తయారు చేశాడు. దానికతను గొప్పగా మెప్పు సంపాదించాడు.

ఆర్థర్ తొలిదినాలు భావి వృత్తి జీవితం, ఎక్కువగా ఆయన తల్లి యొక్క ఆరాధనీయమైన యుక్తా యుక్తా పరిజ్ఞానం వలన ఆమె అతి జాగ్రత్తతో ఇచ్చిన శిక్షణ వల్ల ప్రభావితమయ్యాయి. శ్రీమతి కాల్‌వెలీ కాటన్ మానసికంగా, దైవికంగా, బలసంపన్నురాలు. ఆ విధంగా ఆమె ఎన్న దగినది.

ఆయన అతి తొలి దినాల ప్రవర్తలోని కొన్ని విశిష్ట లక్షణాలలో, ఆయన మనస్సు ఎటు మొగ్గి ఉందో దాని ఛాయలున్నట్లుగా ఆయన సోదరి ఒకరు గమనించారు. ఒక రోజు ఆమె, ఆమె తల్లి పట్టణంలో చిన్న ఆర్థర్ పక్కన నడుస్తూ, మురికి కాలవలో నీటికి రక్తపు రంగు ఎలా వచ్చిందో అని అద్భుత పడ్డారు. హఠాత్తుగా ఆర్థర్ మాయమై కొన్ని గంటల తరువాత ఆ రంగు మారిన నీటికి కారణం కొంత దూరంలో ఉన్న రంగుల అద్దకపు పని స్థలం అని, దాని జాడ తీసి వచ్చాడు. తన చిన్నప్పుడు నర్సరీలో తన పాలు రొట్టెలును తినటం మాని ఆడుతూ ఉండేవాడని గుర్తు చేసుకుంది. ఎందుకాలస్యం అయిందంటే కాలువలు చేస్తున్నాను అన్నాడుట. (నర్సరీ అంటే పిల్లల ఆటగది) వాన కురిసిన రోజున ఆర్థర్, తన అన్నలతో వెళ్తూ వెనకబడిపోతూ ఉండే వాడని, చిన్న, వాన నీళ్ల కాలువల్ని ఒక పుల్లతో గీస్తూ, కలుపుతూ మళ్ళిస్తూ, కాలువల వ్యవస్థని తయారు చేసేవాడని అతని అన్నలు కూడా గుర్తు చేసుకొన్నారు.

అతని నిర్భయత్వానికి ఒక నిదర్శనం మాకు చెప్పేవారు. బాలుడుగా ఉన్నప్పుడు చిన్నాన్న జార్జి (చిన్న వయస్సులోనే చనిపోయినవాడు) ఆయనతో ఉండేవాడు. మా చిన్నాన హెడ్మా

ష్టర్ యొక్క అయిష్టానికి గురై నిరాదరణకి గురయ్యాడు. దానితో ఉత్సాహం ఆరోగ్యం అడుగంటాయి. ఆర్థర్‌కది తీవ్రమైన వ్యథ కలిగించింది. దాని నుంచి బయట పడే మార్గం లేక, ఇంటికి వ్రాసే ఉత్తరాలన్నీ మాస్టరు చూసాకే ఇంటికి పంపే స్కూలు నిబంధనల వల్ల ఇద్దరిలో పెద్దవాడైన ఆర్థర్, తమ్ముడు మాస్టరు క్రూరత్వం వల్ల పడుతున్న బాధలనన్నింటిని కాయితం మీద వ్రాసి మాస్టరు ముందు పెట్టాడు. మాస్టరు అందులో ప్రతీమాట చదివి ఆర్థర్ నిర్భయత్వానికి వెరచి, దాన్నలాగే వాళ్ళ ఇంటికి పంపారు.

అతను 15వ సంవత్సరానికి ఇండియా వెళ్ళే సైనిక విద్యార్థిగా ఎడిస్ కొంబెలోని సైనిక కళాశాలలో జేరాడు. అక్కడ ఈస్టిం డియా కంపెనీ సైనికులకి, ఇంజనీర్లకి శిక్షణ లభించేది.

ఒకటిన్నర సంవత్సరాలు చాతమ్‌లో పనిచేశాక, 18 సంవత్స రాల వయస్సుకి 1821 మేలో, ఇండియాలో ఉద్యోగానికి మద్రా సుకి ప్రయాణం అయ్యాడు. 4 నెలల తరువాత సెప్టెంబర్‌లో ఇండియా చేరాడు. ఆ రోజుల్లో అది పెద్ద ప్రయాణం అనుకునే వారు కాదు. ఇప్పుడు అందులో సగం సమయానికి ప్రపంచం చుట్టిరావచ్చు. మద్రాసు ప్రెసిడెన్సీ చీఫ్ ఇంజనీరు కార్యాలయా నికి అతన్ని వేశారు. అక్కడ ఒక సంవత్సరం పాటు తనకి అప్ప జెప్ప బోయే ప్రజాకార్యాల స్వభావం అర్థంచేసుకుంటూ గడిపాడు.

1822 మేలో ఆఫీసు పని పూర్తయింది. లెఫ్టినెంట్ కాటన్ కెప్టెన్ ఫుల్లర్‌టన్ (సూపరింటెండెంట్ ఇంజనీరు) కి సహాయ కుడిగా దక్షిణ ప్రాంతపు చెరువులు కార్యాలయంలో చేరాడు. ఆయనకి అతి బాధ్యతాయుతమైన పని అప్పచెప్పబడింది. అది పాంబన్‌పాస్ సర్వే తప్పమరోటి కాదు. అది రాళ్ళపై ప్రవహించే ఒక సన్నటి నీటిదారి. అది హిందూ దేశపు ముఖ్యభూమిని సిలోన్‌తో కలిపే దారి. అది హిందువులకి మత సంబంధమైన, చారిత్రకమైన, చారిత్రకమైన ప్రాముఖ్యతగల వంతెన. దాని మీదుగా వానరదైవం హనుమాన్ తన సేవలని, లంకలో ఉన్న రావణునితోను, రాక్షసులతోను తలపడటానికి నడిపాడు.

ఆ పనిని ఆ తరువాతి కాలంలో ఈ యువక ఇంజనీర్ ఒక ప్రయోజనకారి అయిన వృత్తిగా ప్రారంభించాడు. ఈ దారి గుండా ఇప్పుడు కొన్ని వందల టన్నుల ఓడలు వెళ్ళగలుగు తున్నాయి. సర్ జేమ్స్ ఎలిఫిన్‌స్టన్ సామాన్యుల సభలో (బ్రిటీష్ పార్లమెంటులో) దీనిని, వెడల్పు చేయటానికి నిధులు సంపాదిం చటానికి గట్టి ప్రయత్నం చేశాడు. దీనివల్ల మద్రాసు, కలకత్తా, ఇతర తూర్పు కోస్తా రేవులకి సముద్రంలో ప్రయాణం చేసే ఓడలు సిలన్ చుట్టూ తిరిగివెళ్ళనసరం లేకుండా తన గమ్యాల్ని చేరుకోగలవు. ఆయన ఆప్రయత్నం పదే పదే చేసిన 50 సంవ త్సరాల తరువాత కూడా ప్రయత్నాలు ఫలించలేదు. ఏమి సాధింప బడలేదు.

ఆ విధంగా ఒక గుర్తించతగిన ఇంజనీరింగ్ పని ఈ ఇంజ నీరు కోసం ఆగింది. 1822లో యువకుడైన లెఫ్టినెంట్ సర్వే చేశాక కూడా పెద్దగా ఏమీ జరగలేదు. అతన్ని, కోయంబత్తూరు మధుర తిన్నవెలి (తిరునల్‌వేలి) ట్రిచినాపల్లి (తిరుచిరాపల్లి) టాంజోర్ (తంజావూరు)లలో చెరువులు బాగుచేయించే పని కోసం పిలిచారు. అక్కడ నీరు దాని నిలువ, పంపిణిల తాలుకు అతని జ్ఞానానికి పునాదులు వేయబడ్డాయి. దాని వలన అక్కడ ప్రెసిడెన్సీ (రాష్ట్రం) యొక్క ఇతర భాగాల్లోను మంచి ఫలితాలు కలిగాయి.

లెఫ్టినెంట్ కాటన్ ఆ తరువాత పెద్దాఫీసుకి వేయబడి అక్కడ 1824 వరకు ఉన్నాడు. అప్పుడు మద్రాసుకి కొద్దిమైళ్ళ దూరంలో ఉన్న సెంట్ థామస్ కొండ వద్ద మిలిటరీకి చెందిన భవనాలు నిర్మించటం అతను ఆఫీసు బయట ఆ కాలంలో చేసిన ముఖ్యమైన పని.

మొదటి బర్మాయుద్ధం రాబోతోంది. పగోడాల దేశానికి ఇండియాలో సైనికుల్ని చేర్చుకొంటున్నారు. ఆ యుద్ధంలో పాల్గొ నటానికి ముందుకు వచ్చిన కాటన్ (అప్పటికాయన వయస్సు ఇరవయ్యే) యుద్ధ ముఖానికి వెళ్ళాడు. కొంత కాలం ఆయన తుపాకుల నావలతో ఉన్నాడు. అప్పుడు ముందస్తు యుద్ధ రంగం పరిశీలన యుద్ధంచేసిన వారిలోను చివరికి మెరిగ్వీతవాయి కోటలను ముట్టడించి చొచ్చుకుపోయిన వారిలోను ఆయన ఉన్నాడు. రంగూన్ రక్షకుల పనిలో ఉన్నాడు. తరువాత కాకియన్ కంచెల దాడిలో పాత్ర వహిచాడు. ఇక్కడ అక్కడున్న ఏకైక ఇంజనీర్, ఆఫీసరుగా ముఖ్య సైన్యంలో ఒక భాగానికి నాయ కత్వం వహించి గుర్తింపు పొందాడు. ఏడు కోటలని కంచెలనీ ముట్టడించటాల్లో నాయకత్వం వహించాడు. కందకాల్లో పని చేశాడు. ఆ రోజుల్లో చెప్పుకోతగ్గ సైనిక చర్యల్లో పాలుపంచు కొన్నాడు.

ఆ రోజుల్లో తన ఘనకార్యాలని తనే ఇల్లా చెప్పుకొన్నాడు. "బర్మాలో ఉత్తర పెనాన్‌గ్‌కి ఎక్కువ దూరంలో లేని, తెనాసరిమ్

తీరంలో ఉన్న దక్షిణ కోట మెరిగ్సే స్థావరాన్ని తీసుకొన్నాం. సైన్యం రంగూన్ నుంచి ఆగష్టు 24న బయల్దేరి తెనాసెరిమ్ తీర మధ్య భాగంలో ఉన్న తవాయికి నావలో ప్రయాణించాం. అది లొంగిపోయాక మేము మెరిగ్వీకి నావలో ప్రయాణించాం. ఆ ప్రదేశం నది ఎగువ భాగంలో ఎత్తు పెరుగుతున్న ప్రదేశంలో ఉంది. అక్కడ నావలకి లంగరు వేసుకోనేందుకు చాలా అనువుగా వుంది.

ఒక కోటకి ఒక ముఖం నది గట్టు మీద ఉంది. అక్కడ 17 ఫిరంగుల నోటిని సైనికులు మూయించారు. మా నావకి అరమైలు దిగువనే లంగరుదించారు. పశ్చిమ ముఖం, నదికి లంబంగా దేవదారు కలపమానులతో కాక 15 అడుగుల ఎత్తుకి కట్టి ఉంది. దాని ద్వారం నది నుంచి పావుమైలు దూరంలో ఉంది. సైన్యం, సైనికులు, సిపాయిలు మార్గదర్శకులు అందరు ఒక ఆజ్ఞ కోసం ఆగకుండా ఓ క్రమం లేకుండా ఆ గేటు వైపు తోసుకువెళ్ళారు.

నేను గేటుని చేరగానే, పక్కల నుంచి వస్తున్న గుళ్ళకి రక్షణ లేకుండా ఎదురవుతూ, ఉన్న ఒక నిచ్చెనని గోడకి చేర్చి మనుషుల కోసం చూస్తున్న సమయంలో 60వ భాగపు యువక అధికారి మరో ముగ్గురు అధికారులను పేరు పెట్టి పిలిచి తనను అనుసరించమని చెప్పాడు. వారు నలుగురు గోడ మీద రెండో వైపు దూకారు. వారికి ఇతర్లు దన్నిచ్చే అవకాశం లేదు. నేను మరో నిచ్చెన కోసం చూసి దాన్ని గేటుకి వేస్తున్న సమయంలో ఈ కుర్ర ఆఫీసరు లోపలి నుంచి గేటు తెరిచాడు. మేము లోపలికి తోసుకు వెళ్ళాం. మొత్తం పని అరగంటలో కానిచ్చి గవర్నర్‌ను బందీ చేశాం.

ఇదంతా మాపై అధికారి నుంచి ఒక్క ఆజ్ఞ లేకుండా జరిగింది. దాని వలన అతి ఘోరమైన శత్రువు అక్కడెవరు లేకపోయినా మాకు పెద్ద నష్టం జరిగి ఉండేది. కాని మేము ముప్ఫై నలభై మందిని మాత్రమే పోగొట్టుకున్నాము.

ఆ సాహసైన యువక సైనాధికారి పేరు తెలియదు. నివేదిక తయారు చేసిన మా పైఅధికారికి ఏమి జరిగిందో తెలియదు. ఎందుకంటే అతను గేటు దగ్గర లేదు. ఇది యుద్ధం అంతటికి మచ్చు ఇప్పుడు ఎవరూ ఆ రోజుల్లో ఏ విధంగా విషయాలు జరిగేవో చెప్తే నమ్మరు. మాకు జరిగిన నష్టం అల్లా ఏ విధమైన సన్నద్ధత, లేక సైనిక అమరిక లేకపోవడం వలన మాత్రమే కలిగింది. బర్మా వారు ప్రపంచంలోకల్లా అతిపిరికి వాళ్ళు, ఏ విధమైన వ్యూహం లేనివాళ్ళు. మాతో బయలులో తలపడటం గురించి వారసులు ఆలోచించలేదు. తవాయి గవర్నర్ మా నావ మీద ఉన్నవాడు. టెలిస్కోపులో, కోట వైపు ఒక ఆటలో లాగా పరిగెత్తుతున్న సైనికుల్ని చూసి, "మీరీ విధంగా యుద్ధం చేస్తుంటే మీకెవరు ఎదురు నిలువగలరు?" అంటూ టెలిస్కోపును కిందపడవేసి తన గదిలోకి వెళ్ళి దాక్కున్నాడు.

"నిజమైన యుద్ధంలో ఆ విధంగా కట్టుదిట్టం లేని అమరికల వలన ఆహారమూ, ఇతర సామాన్యమైన అవసరాలూ, పంపిణీ చేసే విషయంలో ఫలితాలు చాలా చెడుగా ఉన్నాయి. బలం చాలా కష్టాలు పడింది. దినుసులు కొద్దిగానే కాదు. అసలు నాణ్యత లేనివై ఉన్నాయి. ఆస్పత్రులలో రోగులు సరైన ఆహారం లేక వందల సంఖ్యలో చనిపోయారు"

నా తండ్రి ఎన్నో సంవత్సరాలు గడిచిన తరువాత కూడా ఆ ఆపద దినాల గురించి వివరమైన జ్ఞాపకాలను ఉంచుకున్నారు. ఆయన చెప్పాడు. ఒకసారి ఆయన కొద్దిమంది మనుషులలో గుంపుగా ఉన్నప్పుడు తను తప్ప అందరూ కాల్చి చంపబడ్డారుట. ఆయన సమకాలికులైన చాలామంది అధికారులు, మాకు చెప్పినదేమిటంటే యుద్ధం అతిభీకరంగా జరుగుతున్న ఓ రోజు మా తండ్రి, తనతో పాటు తన సైనిక బృందాన్ని తీసుకొచ్చి రణరంగం మధ్యకి వారిని ప్రోత్సహిస్తూ శత్రువులని చీల్చుకొని పోయాడుట. ఆ సమయంలో మిగిలిన వారు చనిపోయారు.

బర్మాలో ఉన్న రోజుల్లో ఆయనకి పేకాట పట్ల అయిష్టం కలిగించుకున్నాడు. ఆ అయిష్టం ఆయన జీవితాంతం ఉంది. ఆయన ముఖ్య అధికారి ఒకరు తనతో పాటు భోజనానికి ఆయనని పిలిచాడు. ఈ అధికారి సైన్యంలో ఉన్నతమైన వాడు. అతనిని, యువకులు ఎంతో గౌరవించే వారు. భోజనంతరం కెప్టెన్ కాటన్‌ని పేక ఆడమన్నాడు. ఆయనకి చెప్షైరులో తమ గృహంలో పేక ఆడే అలవాటున్నా డబ్బుకి ఎప్పుడూ ఆడలేదు. అతను విధేయుడైన అనుచరుడు అవటం వల్ల ఆహ్వానాన్ని ఆజ్ఞగా తీసుకొన్నాడు. ఆడటం తన విధి అనుకొన్నాడు. ఆడిన కొద్దీ ఓడాడు. ఆట ముగిసే సరికి 20 పౌండ్లు పోగొట్టుకొన్నాడు. ఆయన జీతం తక్కువ. అయితే ఆయన జేబులో దానికి సరిగ్గా సరిపడ్డ నోట్లున్నాయి. అవి ఆయన తండ్రి ఇటీవల ఉత్తరంతో

పాటు, ముఖ్యావసర వస్తువులు కొనుక్కోనే నిమిత్తం పంపాడు. అవి ఆయనకి చాలా అవసరం. ఒక క్షణం పాటు తన వద్దనున్న సొమ్మంతా తనపై అధికారికి చేతికిచ్చి వేసాడన్న విషయం గ్రహింపుకు రాలేదు. కాని అదే జరిగింది. ఆ డబ్బు అత్యవసరంగా కావాలసి ఉండడం వల్ల ఆ నష్టానికి చాలా చింతించాడు. తను ఆడటానికి నిరాకరించి ఉండవచ్చు. కాని ఆడ టానికి అంగీకరించాక, ఆ నోట్లని దూరం చేసుకోడం తప్ప గత్యంతరం లేక చెల్లించాడు. అయితే ఆయన తను పాఠం నేర్చుకొన్నాడు. బతికున్నంత కాలం తను పేక ఆడకూడదని ఒట్టు పెట్టుకొన్నాడు. ఈ నిర్ణయం నిలబడింది. ఆయన పేక కళ్ళబడటం సహించలేకపోయేవాడు. తన పిల్లలని ఎప్పుడూ ఆడనివ్వ లేదు.

బర్మా యుద్ధానంతరం లెఫ్టినెంట్ కాటన్ మద్రాసుకు తిరిగి వచ్చాడు. సముద్రయానం చేస్తున్న ఓ రోజు సాయంత్రం ఓడ వరండాలో కూర్చుని, సముద్రాన్ని, తారలతో వెలుగొందుతున్న సముద్రాన్ని చూసి అబ్బుర పడుతూ, “ఈ ప్రపంచాలనెవరు చేశారు? ఎవరి హస్తనైపుణ్యాన్ని నేనిప్పుడు చూస్తున్నాను? ఇది దేవుడి సృజన. అతను సృష్టికర్త” అనుకొన్నాడు. ఆయన మతనిష్ట కలిగినట్టు చెప్పుకోబడే వ్యక్తి ఎప్పుడూ కాదు. బైబిల్‌ని అతను ఎప్పుడూ ప్రత్యేకంగా చదవలేదు. ఈ ఆలోచన అతని మీద ఎంత ముద్రవేసిందంటే దాంతో పాటు సహజమైన వాస్తవమైన ప్రశ్న అతనికి కలిగింది.

“ఒకవేళ ఒక సృష్టికర్త ఉంటే, ఆయన, ఈ ప్రపంచాన్ని, సూర్యుడిని, చంద్రుడిని, నక్షత్రాలను సృష్టించి ఉంటే, ఆయన గురించి నాకేం తెలుసు? ఆయన ఎప్పుడైనా ఏమైనా చెప్పాడా? చెప్పి ఉంటే ఆ మాటలు ఏమిటి? బైబుల్ ఆయన వాక్కు! అది నేను చదవాలి. ఆయన ఏమంటాడో నేను తెలుసుకోవాలి”.

అప్పటి కప్పుడు ఆ క్షణికావేశంలో నావికాధికారులు ప్రయాణీకులు పేకాడుకొంటున్న సెలూన్‌కి వెళ్ళి, ఈ ఓడమీద బైబుల్ ఉందా? అని అడిగాడు.

అందరు ఆ ప్రశ్నకి పకపకా నవ్వి, ఏమిటి నీకు మతం పట్ల ఆసక్తి కలుగుతోంది? అన్నారు. ఆయన తన కోర్కెను మరో సారికోరగా “అది తన వద్ద పెట్టెలో అడుగున ఎక్కడో ఉంది” అన్నారొకరు. అది తెచ్చి కాటన్‌కిచ్చాడు. ఆ క్షణం నుంచి ఆయన జీవితపు తుది క్షణం వరకు మతగ్రంథ పఠనం ఆయనకి ఎక్కువ ఆనందం ఇచ్చేది. దారంతా ఆయనకివ్వబడిన బైబుల్ చదువుతూ గడిపాడు. ఎంతో ఆసక్తితో ఆ జీవిత సత్య సుధా పానం చేశాడు. అది కొత్తది. ఆయనకి విలువైనది.

ఈ అనుభవ ఫలితంగా, ఆయన జీవితంలోను ఆలోచనలోను వచ్చిన మార్పులు అల్పకాలికములైనవి కావు. ఆయన తరువాత జీవనోపాధి మార్గం దీనితో ఎంతో ప్రభావితం అయింది. ఆయన శ్రమ పడుతున్నప్పుడు, సుఖ పడుతున్నప్పుడు కూడా ఒక అదృశ్య రక్షకుని ఉనికిని గుర్తించేవి అయ్యాయి. ఆయన నైజాన్ని బైబుల్ పట్ల విధేయతతో లక్షణీకరించవచ్చు. దాన్ని ఆయన దేవుని వాక్కు అనేవాడు.!ఆ వాక్కు బోధకి ప్రతీది లొంగి ఉండాలన్న అభిప్రాయం కలిగినవాడు. ఆయన యొక్క చోదకాలు, అన్వేషణలు, ఆసక్తులు అన్నీ ఆ అధ్యయనపు ఛాయలని కలిగి ఉండేవి.

మద్రాసు చేరి ఉద్యోగానికి హాజరవగానే, ఆయనని సూపరింటెండెంటు ఇంజనీరుగా చెరువుల డిపార్టుమెంటు క్రింద విభాగంలో విధులు చేపట్టమన్నారు. మరుసటేడు మొదట్లో అతన్ని ఆ ఉద్యోగంలో ఖాయం చేశారు. ఆయన విధులు బర్మా వెళ్ళకముందు లాంటివే, ఇరిగేషన్ పనులు తనిఖీ చేయటం, బాగుచేయటం. అయితే పూర్వం కంటే వ్యక్తిగత బాధ్యతలు పెరిగాయి. ఆ పని బాగా శ్రమతో కూడినదవడం చేత 1827 చివరలో ఆరోగ్యం, మన్యపు జ్వరంతోను ఊపిరితిత్తుల వాపుతోను పాడయింది. దక్షిణ దేశంలోని నీలగిరిలలో కోలుకోటానికి సెలవు మంజూరు అయింది. ఆరోగ్యం బాగయి సెలవు పూర్తవటంతో ఆ యువక ఇంజినీరు మళ్ళీ 6 సంవత్సరాల అనంతరం పాంబన్ కనుమ (సన్నని దారి)ని క్షుణ్ణంగా సర్వే చేసి చిన్నవైన మెరుగులు చేయమన్నారు. పని మొదలైంది గాని ప్రయోగాత్మకంగా మాత్రమే అయింది. 300 నుంచి 400 పౌన్ల అతి కొద్ది మొత్తం ఇచ్చారు. అయితే ఈ కొద్ది మొత్తంతో పెద్ద అడ్డంకులు తొలగించి, కాలువ దారిని 2 లేక 3 అడుగులు లోతు చేశాడు.

8 సంవత్సరాల సేవ అనంతరం ఆయన్ని కెప్టెన్ చేసారు. ఆయన పేర్న సదా చెప్పుకోబోయే ఘన కార్యాల ప్రారంభానికి అవకాశం తలుపుతట్టింది. కావేరి నీటి పారుదల విభాగాన్ని విడిగా ఆయన కప్పగించారు. అది దక్షిణ భాగంలోనిది. దాంతో పాటు పాంబన్ దారి పర్యవేక్షణ బాధ్యత అప్పచెప్పారు. తంజావూరు జిల్లా అవసరాలన్ని ప్రత్యేకంగా అధ్యయనం చేశాడు.

కోల్‌రూన్ (కొల్లిదం) నది యొక్క కళాకళలను, ఆ గొప్ప నదిని అవకాశం ఉన్నంతలో అన్ని విధాల వాడుకోటానికిగాను గమనించాడు. ఎన్నింటికో అందగల ఫలితాలున్న పనుల అవసరం అన్నింట మిన్నగా తోచింది. తంజావూరు, ఆనుకొని వున్న జిల్లాల సర్వనాశనం కళ్ళముందు కనిపిస్తూ ఉంది. ఏ. డీకన్ అన్న ఆయన 'ఇరిగేటెడ్ ఇండియా' అన్న పుస్తకంలో 158 పేజీలో ఈ విధంగా వ్రాసాడు. ఆ ప్రాజెక్టు పూర్తయ్యాక ఆ ప్రాంతాలు ఆ ప్రెసిడెన్సీలో సంపన్న తమ ప్రాంతాలుగా గుర్తింపు పొందాయి. తంజావూరు, సామ్రాజ్యంలో అన్ని జిల్లాల్లోకి అతి ఎక్కువ ఆదాయాన్ని అందిస్తూ ఉంది. ఒంద్రుమట్టి ఎక్కువగా తీసుకువచ్చే కృష్ణా జలాల వల్ల ఎకరాకి 8 రూపాయలు వస్తే, తంజావూరు నుంచి రాష్ట్రం రెండింతలు సంపాదిస్తోంది.

మొదటి పనులకి పథకాలు తయారయి ప్రభుత్వ ఆమోదం పొందాయి. అది 1828, 29లలో జరిగాయి. 1820 జనవరిలో సూపరింటెండెంటు ఇంజనీరు యొక్క తమ్ముడు ఫ్రెడ్ కాటన్ గొప్ప ఆనకట్టని ఛేదించి నీటి తూములు వాటికి గేట్లు ఏర్పచటం మొదలు పెట్టారు. ఈ పనిలో ఉన్నప్పుడు కేప్టెన్ కాటన్ మన్యం జ్వరాలకి పాలబడి, కోలుకొనేందుకు సెలవుపై ఇంగ్లండుకి వెళ్ళి తన పనికి రెండున్నర సంవత్సరాలు దూరంగా ఉన్నాడు. అందులో 1 సంవత్సరం తిరుగు ప్రయాణంలో గడిపారు. (దీని వివరాలు ఆ ప్రయాణీకుడుగా ఆర్థర్ కాటన్ అన్న 3వ ప్రకరణంలో చూడవచ్చు).

ఇంగ్లండు తిరిగి వెళ్ళినప్పుడు అతను మారిన మనిషి. అతను అక్కడ ప్రతీదాన్ని కొత్త వెలుగులో చూశాడు. వేట, పేకాట, నాట్యంలాంటి సాధారణ సరదా కాలక్షేపాలతో తన మిత్ర బృంద సమూహాలు తమ తీరుబడి సమయాల్లో గడపటం అతనికి రుచించలేదు. ఆ జీవితం, కాలక్షేపాలు అతనికి చాలా డొల్లగా కనిపించేవి. ఆలోచించగలిగిన స్త్రీ, పురుషులు ఆ విధంగా కాలం గడపటం అతన్ని బాధించేది. అందరూ ఆ విలాసాల్లో మునిగి తేలుతున్నప్పుడు ఆయన ఒంటరిగా ఒక గది మూల ఆలోచనలలో నిమగ్నుడై కూర్చునేవాడు అని ఆయన బంధువులనటం నేను విన్నాను.

అతను జీవిత పరమార్థం గురించి, ఉత్తమ జీవితం గురించి తన శక్తిని తన హృదయంలో నివసిస్తున్న భగవంతుడిపై కేంద్రీకృతం ఏ విధంగా చేయగలనని ఆలోచిస్తూ ఉండేవాడు. "భగవంతుడి కోసం నేను ఏ విధంగా జీవించాలి. మానవ శ్రేయస్సుకి, భగవంతుడి వైభవానికి నేను ఏం చెయ్యాలి" ఇవి ఆయన తనకి తాను వేసుకొన్న ప్రశ్నలు.

ఈ ప్రశ్నలకి జవాబులు తను నివసిస్తున్న జమిందారీ సమాజంలో దొరకవనుకొన్నాడాయన. ఆక్స్‌ఫర్డ్ షైర్‌లోని ఒక గ్రామంలో ఆయన సోదరుడు ఒకరు చర్చిలో పూజారిగా ఉన్నాడు. ఆయన మతగ్రంథాల అధ్యాయి. అక్కడకి తనంతట తాను అనుకొని వెళ్ళాడు. ఆయన ఏం చేసినా తనంతట తానే చేస్తాడు. అక్కడ మా తండ్రిగారు తన సోదరుడికి ఆ చర్చి కార్యకలాపాలలో సహాయం చేస్తూ కొంతకాలం గడిపాడు.

కావేరి గురించిన పథకాలలో కేప్టెన్ అధికారులను ఎంతగానో మెప్పించాడు. అందుచేత ఆయన దీర్ఘకాలిక సెలవులో వెళ్ళినా ఆయన ఉద్యోగం ఉంచారు. 1832 ఆకురాలు కాలంలో ఆయన తిరిగి ఆ బాధ్యత తీసుకొన్నాడు. ఆయన ఎంత శక్తివంతంగా పనిచేసాడంటే తన రెండు కొలిదం ఆనకట్టల ప్రాజెక్టులు ప్రభుత్వం ముందుంచి వాటికి ఆమోదము పొంది జూన్‌లో వచ్చే వానాకాలం మొదలవకముందే వాటి ప్రాథమికమైన పనులు పూర్తి చేశాడు. తరువాత ఆరు సంవత్సరాలలో ఆ జిల్లాకి సూపరింటెండెంటు ఇంజినీరు ఏం చేశాడు? తన ప్రతిష్టకేం చేశాడు? అనేవి విడివిడిగా చెప్పాల్సి ఉంటుంది. ఆయన చాలాకాలం సాగించిన అతి శ్రద్ధ తోటి పని ఆయన ఆరోగ్యాన్ని మళ్ళీ దెబ్బతీసింది. పూర్తి విశ్రాంతి కావలసి గాలి మార్పుకి (ఆస్ట్రేలియా)కి వెళ్ళాడు. అక్కడకి వెళ్ళటం విధి ప్రేరితం. ఆయన తరువాత మొత్తం జీవితం యొక్క ముఖ్య పర్యవసానాలకి అది కారణం అయింది. (ఆయన సేవా నిబంధనల వలన ఇంగ్లండుకి వెళ్ళరాదు. ఆయన సౌత్ ఆఫ్రికానో, ఆస్ట్రేలియాలో మాత్రమే వెళ్ళే అవకాశం ఉంది). అక్కడ ఆయనకి జీవిత భాగస్వామిని దొరికింది. ఆయన తరువాత జీవితంలోని ప్రతీ సంఘటనలోను, ఆమె ఆయనని యదార్థమైన ప్రేమించే సహధర్మచారిణి అయి ఆయనకి ఆనందం కలిగించింది.

హోబర్ట్‌లో ఉన్న ఒక రోజున, కెప్టేన్ కాటన్‌కి ఆతిధ్యం ఇస్తున్న కేప్టెన్ బీచర్‌తో నడుస్తూ ఉండగా వారి వైపు ఒక యువతి వస్తూ కనిపించింది. "నీకిప్పుడు నువ్వు తప్పకుండా తెలుసుకోవలసిన అమ్మాయిని పరిచయం చేస్తాను" అనీ, ఆమె

చాలా త్యాగముతో, నిండు మనస్సుతో క్రైస్తవ జీవితం గడుపు తుందని, ఆమె కుంటుబానికో వరంఅని పట్టణ పొలిమేరల్లో ఉన్న బడుగు జీవులకి రోగులకి సేవ చేస్తూ ఉంటుందని ఆ టీచర్ చెప్పాడు. అప్పటికప్పుడు కెప్టెన్ కాటన్ "దేవుడు కనుక నాకంత గొప్ప వరం ఇచ్చేటట్లయితే ఆమెను నేను పెళ్ళాడతాను" అని నిర్ణయం చేసుకొన్నాడు. ఆ యువతి థామస్ లియర్‌మన్త్ కూతురయిన ఎలిజిబెత్. లియర్‌మన్త్ ఆస్ట్రేలియాలోనే పెద్ద భూస్వామి. ఆ సమయంలో ఆయన తన కుటుంబంతో టాస్మా నియాలో నివసిస్తున్నాడు.

ఆమె సున్నితమైన చిరునవ్వు ఆకట్టుకొనే ప్రవర్తన ఆయన హృదయాన్ని దోచుకున్నాయి. ప్రతీ రోజు వారు కలుసుకో సాగారు. ఆమెకి ఆయనలో తన మనస్సుకి నచ్చే క్రైస్తవుడు, సానుభూతిపరుడైన స్నేహితుడు, జ్ఞాని తనకు అన్ని విధాలలోను తోడ్పడే వ్యక్తి కనిపించాడు.

ఆ తరువాత ఆయనకి జరిగిన ప్రమాదం వలన మరిన్ని రోజులు సెలవుపై అక్కడే ఉండవలసి వచ్చింది. అక్కడ ఆ కాలనీలో మరో సంవత్సరం ఆయన ఉన్నాడు. ఈ లోపల వారి నిశ్చితార్థం జరిగింది. ఆయన అనారోగ్యం ఆమె తల్లి దండ్రులకున్న ఏకైక అభ్యంతరమైంది. అతను రెండేళ్ళు కూడా బతికేటట్టు కనపడదు అనుకొన్నారు. అయితే ఆ తరువాత కాలంలో ముఖ్యంగా వారి పెళ్ళి తేదీ దగ్గర పడిన కొద్దీ ఈ విషయంలో తలుచుకొని నవ్వుకొనేవారు.

ఆయన మద్రాసుకి ఒంటరిగా వచ్చాడు. అయితే మద్రా సులో వైద్యులు ఆయన మరికొంత కాలం పాటు టాస్మానియాలో ఉండి ఆ నప్పిన వాతావరణంలో విశ్రాంతి తీసుకోవాలని సూచించారు. 1841 అక్టోబరులో ఆయన మళ్ళీ ఆ ద్వీపానికి వెళ్ళాడు. ఆ నెల 29న వారి వివాహం జరిగింది.

ఒకటిన్నర సంవత్సరాలు గడిచిన పిదప కాటన్ దంపతులు ఇండియా వచ్చారు. వారి ఓడ ప్రయాణం వారి రెండు నెలల కూతురుతో ఎంతో ఆనందంగా జరిగింది.

★ ★ ★ ★ ★

(ఆయన ఉత్తరాల నుండి తీసి ఒక భాగం పొందు పరుస్తున్నాను – కవన శర్మ)

మేము ఇక్కడ టాస్మానియాలో మాకు కావాలసిన వాటి అన్నింటిలో ఒక ఇల్లు చూసుకొన్నాం. ఇక్కడ కొంతకాలం ఉంటాం. పక్కనున్న తోట కూడా తీసుకో బోతున్నాం. చిన్న పర్ణశాల, నీటి పారుదల ఏర్పాటు ఆ తోటలో ఉన్నాయి. ఒక పంపుని సిద్ధం చేశాను నీరు పారించటం మొదలు పెట్టాను. పళ్ళ మొక్కలు తోటలో ఉన్నాయి...."

★ ★ ★ ★ ★

నా తల్లిదండ్రులు పెళ్ళయ్యాక మొదటి సంవత్సరం చాలా ఆనందంగా గడిపారు. వారి పెళ్ళికి ముందు, మా తండ్రి గారి జీవితంలోని సంఘటనలని, ప్రయాణాలని, సముద్రయానా లని, తరువాత ప్రకరణంలో ఒకచోట చెప్తాను.

3వ ప్రకరణం

ప్రయాణీకుడుగా కెప్టెన్ కాటన్

70 సంవత్సరాల క్రితం, ఇప్పుడు ఊహించ శక్యమైనదాని కంటే తీరికగా విషయాలని చూసుకొనే అవకాశం ఉండేది. ఆ రోజులు తరముకొచ్చేవి కావు. ఆ రోజులు మళ్ళీ రావు. మా తండ్రిగారి ఆరోగ్యం విశ్రాంతి వలన, క్రీడల వలన బాగు పడింది. ఆయన పనిలో తిరిగి చేరాలని ఆతురపడ్డాడు. అందు చేత భూమార్గంలో ఇండియా వెళ్ళాలని చాలా నిశ్చింతగా ఆలో చించాడు. మామూలుగా అయితే రెండు రోజుల్లో బురిందికీ త్వరగా చేరి అక్కడ నుంచి మిగిలిందంతా జలమార్గయానం చేసే వారు. మన ప్రయాణీకుడు, వంకరటింకరగా ఫ్రాన్స్, స్విట్జర్ లాండ్‌లలో పయనించి పవిత్రభూమిని చూసి, అరబ్ ఎడారులలో ఎడారి దాటి, పర్షియాలలోను, బాగ్దాదు వద్ద నివసించి తన జీవితంలో అతి శాశ్వతము, విలువైన స్నేహాలను చేసుకొన్నాడు. ఆయన బంధువులకి వ్రాసిన ఎన్నో ఉత్తరాలలో తన ప్రయాణానుభవాలలోని వినోద సంఘటనల వివరాలు కొద్దిగా నమోదు చేశాడు.

ఆర్థర్ మొదటి ఉత్తరం ఆస్టెండ్ దారో నమూర్ నుంచి, అక్కడ నుంచి బ్రుజెస్‌కి ప్రయాణం. గట్టుమీద అందంగా ఒక క్రమంలో ఉన్న చెట్లు గల వెడల్పయిన కాలువలో, అందంగా అలంకరించిన పడవలో. ఈ విధమైన ప్రయాణం ఇప్పుడెవరికి తెలియదు.

బ్రుజెస్‌నుంచి మా తండ్రి ఘెంటేకి, బ్రస్సెల్స్‌కి వెళ్ళాడు. వెళ్ళటంలో వాటర్‌బా క్షేత్రాన్ని దాటుతూ పరీక్షించి ఈ విధమైన తన సునిశితమైన వ్యాఖ్యలు చేశాడు.

"మా దగ్గరున్న పుస్తకం సహాయంతో యుద్ధభూమిని ఖచ్చితంగా గుర్తించగలిగాం. నాకు అది మనం ఊహించుకోగల యుద్ధ చర్యకి అతిగా నప్పిన స్థలం అనిపిస్తుంది. దాని ఎత్తు పల్లాలు, ఆ జాగా ఉన్న స్థితిని స్పష్టంగా చూపిస్తున్నాయి. అలా అని అది ఖండాలుగా ఉండి యుద్ధంలో సేనని సరిగ్గా వాడుకోడానికి వీలులేకుండా కూడా లేదు.

జినేవా నుంచి లైయాన్, ఇతర స్థలాలకి అవిగ్నాన్ నుంచి మెర్‌సైల్స్ తీరికగా ప్రయాణించాడు. దార్లో చాలా వరకు ప్రదేశాలు రాళ్ళతోను గుట్టలతోను పోరంబోకు గాను విసుగు కలిగించే విధంగా ఇండియాలోని అతి పనికిరాని భూభాగంతో పోలి ఉంది.

బాగా రాళ్ళతో బోడిగా ఉన్న ప్రదేశం. అది చిన్న ఎత్తు లేని రాళ్ల గుట్టలతో మొక్కలు లేకుండా ఉంది. ఆ గుట్టల మీద పురాతన కోట గోడలు కర్నాటకలోని పాళెగార్ల కోటల వలె ఉన్నాయి. అది గ్రామ పొలిమేర్లలో కొద్దిపాటి పుంతలుండి ఉంటే, కోయంబత్తూరు, మైసూరుల్లోని అతి గడ్డు ప్రదేశాలని పోలి ఉండేది. ఇండియన్ దృశ్యం సహజంగా దీనిమీద అదనపు సౌకర్యాలను కలిగి ఉంది.

మెర్‌సైల్స్‌లో ఉన్నప్పుడు రెండు దీవులని బ్రేక్ వాటర్‌తో (అలల తాకిడి తగ్గించే అడ్డుగోడలో) తీరానికి మైళ్ళ దూరంలో వెలివేసినట్టున్న రేవుని నిర్మించిన వైనం గురించి ఆయనకి తెలిసింది. ఆయన వెళ్ళి చూడాలన్న ఆతురత కలిగి ఉన్నా చూడటం పడలేదు. ఇండియాలో తనకి సహాయపడగలిగినది ఏదైనా కనిపిస్తుందేమో అన్న నిరంతర అన్వేషణలో ఉన్న ఆయన ఆ అలల ఉధృతిని తగ్గించే అడ్డుగోడని చూసి మద్రాసు రవాణాదార్ల విషయంలో ఏదైనా సూచన దొరుకుతుందేమో చూడాలనుకొని ఉన్నాడు. ఆయన మనసులో మద్రాసు అలల అడ్డుగోడ పథకం అప్పటికే రూపుదిద్దుకొంటోంది.

అలెగ్జాండ్రియలో ఒక విద్దూరమైన ఆంగ్ల, ఫ్రెంచి, ఇటాలియన్ మరియు గ్రీకు, సిరియన్లు ఇంకా మరికొంత మంది సంకరజాతి వ్యక్తులని చూశాడు. వాళ్ళలో కొంత మంది వారి మడమల మీద, కొంతమంది భూమిమీద అరుగుల మీద ఆధారాల మీద కూర్చుని ఉన్నారు. మగవారు భూమి మీద అరుగుల మీద చుట్టలతోను, పైపులతోను ఉన్నారు. మరి కొందరు పెద్దగడ్డాల్తోను అరబ్బు వస్త్రాల్లోను ఉన్నారు. ఇంగ్లీషు వారు క్రైస్తవులు. తమ వస్త్రాలను ఆచారాలను సిగ్గులేక విడిచి పెట్టడం ఆయనకు వెలపరం కలిగించింది. ఊరు ఎంతో దరిద్రంగా ఉన్నా దాని అందాలలో ఇండియాలాగా ఆయనకి కనిపించింది.

అలెగ్జాండ్రియా నుంచి తిరిగి కాలువ ద్వారా నైలు నదికి ప్రయాణించారు. ఆ తరువాత నూట ఇరవై అయిదు మైళ్ళు ఆ రోజుల్లో ప్రయాణించి కైరో చేరారు. "నైలునది రమారమి నిండుగా ఉండి చుట్టూ ఉన్న ప్రదేశంలో మట్టంగా ఉండి దృశ్యనీయంగా ఉంది. అయితే దాని పరిమాణం విషయంలో నది కేవలం 300 నుంచి 700 గజాల వెడల్పుతో, పెద్ద చెప్పుకొనేటట్టు లేదు. రెండోపాయ అంతకంటే చిన్నది" అన్నారాయన. ఇక్కడ ఆంగ్లేయులు ఇండియాలో ఉన్న పరిస్థితుల్లోనే ఉన్నారు. పాషావారిని చేతనైనంత బాగానే చూస్తున్నాడు.

పిరమిడ్స్ విషయంలో ఊహించిన దానికి భిన్నంగా కనిపించే వాటి మరుగుజ్జుతనం వలన, తను ఎక్కువ సార్లు పొందిన నిస్పృహని వ్యక్తపరిచారు. "వాటి చుట్టూ ఎత్తైనవి మరేమి లేక ఒంటరిగా నిలబడి ఉన్నాయి" అని కాటన్ చెప్పాడు. ఒకటి రెండుసార్లు తప్ప అవి 30, 40 అడుగుల కంటే ఎత్తుగా ఉన్నట్టు గుర్తించలేకపోయాను. భ్రమ సంపూర్ణమూ అసాధారణమూ! ఆ విషయం నేను పిరమిడ్లు మరి అటువంటి ఇతర గొప్ప పెద్ద కట్టడాల గురించి ఎన్నోనాళ్ళు విని ఉన్నా, అది సాధ్యమని నాంతట నేను అనుభవించే వరకు తెలుసు కోలేక పోయాను.

నేను 1894లో ఈజిప్టు సందర్శిస్తున్నప్పుడు మా అమ్మ ఉత్తరం వ్రాసారు. "మార్చి 8న నీవు వ్రాసిన ఉత్తరం ఇవాళ పొద్దున అందింది. అది మాకో గొప్ప అనుభూతి. మీ నాన్నకి ఆ ఎడారి గాలి, ఎడారి జీవితముల గురించి చాలా అందమైన ఆనందదాయకమైన స్మృతులున్నాయి. కాని ఆయన యాత్రలు నువ్వు చేస్తున్నట్టుగా సుఖవంతమైన పరిస్తితుల్లో చేసినవి కావు. అంతేకాదు నీవు చూస్తున్న వింతలు, ఆయన తన బిడారంతో ఉంటూ చూసే అవకాశం లేదు"

ఆర్థర్ కాటన్ నైలు డెల్టా గుండా అలెగ్జాండ్రియాకి తిరిగి వచ్చారు. ఆయన అక్కడి నీటి పారుదల వ్యవస్థని చాలా

జాగ్రత్తగా పరీక్షించారు. అది హిందూ దేశంలోని నీటి పారుదల కంటే చాలా నాసిరకంగా ఉందని గుర్తించారు.

అలెగ్జాండ్రియాలో ఎక్కువ కాలం ఉంచబడ్డాక బేరూట్‌కి ఇటాలియన్ పడవనెక్కి 1883 జనవరి 4న చేరారు. జెరూసలేమ్ వెళ్ళడానికి ఒక గుంపు ఏర్పడింది. అందులో బాగ్దాద్ వెళ్తున్న ఒక పోలెండు యువకుడు సిరియాతో క్షుణ్ణంగా పరిచయమున్న ఒక డెన్మార్కు మత ప్రచారకుడు, మల్టాలో పుట్టిన ఐర్లెండు వ్యక్తి, ఒక డచ్ అతను, మైకెల్ ట్రాడ్ అనే ఒక సిరియన్ ఉన్నారు. ఇటువంటి కలగూర గంపని చూసి ఒక అరబ్ జాతీయుడు మా తండ్రిని చూడవచ్చి "మీరంతా ఒకేలా వున్నారు. అన్నదమ్ములా?" అని అడిగినట్టు చెప్పారు. "మాలో భాషలకి లోటు లేదు. కొన్ని వేరు వేరు సమయాల్లో అరబిక్, ఇంగ్లీష్, స్పానిష్, ఇటాలియన్, లాటిన్, గ్రీకు, హిబ్రూ, ఫ్రెంచి, హిందూస్తానీల అవసరం పడేది".

ఈ గుంపు జఫ్ఫా తీరం చుట్టూ ప్రయాణించి, ఒక చుట్టు దారిన జెరూసలేంకి ప్రయాణించింది. ఆయన సుమేరియా గుండా ప్రయాణం చేశాడు. మౌంట్ కార్మెల్ దమస్కస్‌ల కోసం చుట్టు దారి పట్టాడు. ఆయన అనేవాడు మన ప్రభువు ఏ ప్రదేశం గుండా వెళ్ళాడో వాటిని నేను ప్రవేశించడం నాకెంతో ఆనందం కలిగించింది. ప్రతీచోటా దేవుడు చేదోడుతో జరిగిన కార్యాల వల్ల ప్రత్యేకంగా కనిపించింది".

మౌంట్ కార్మెల్ చుట్టు ప్రక్కల ప్రయాణిస్తున్నప్పుడు ఒక పెద్ద తుఫాను వచ్చింది. వాళ్ళు అక్కడ కొండ మీద ఉన్న కాన్వెంటులో తలదాచుకొని ఆ చికాకు పెట్టే వాతావరణంలో రెండు రోజులు గడిపారు. జెరూసలేములోను, చుట్టు పక్కల పవిత్ర స్థలాలుగా చెప్పుకోబడే ప్రదేశాల గురించి ఈ విధంగా ఆయన అన్నారు. "ప్రతీ అడుగుకి అబద్దాలు, అసందర్భాలు, హాస్యాస్పదమైనవి తెలివితక్కువవి తగుల్తూవుంటాయి. అయినప్పటికి ఈ ఏవగింపు కలిగించేవి మర్చిపోలేను. మన రక్షకుడిక్కడే మన క్షమ కోసం నిశ్చయంగా మూల్యం చెల్లించినట్లు, ఇచ్చోటనే కనబడే శరీరంలో నివసించాడని, మళ్ళీ ఆయనే ఖచ్చితంగా తిరిగి కనిపిస్తారని తన పునరుజ్జీవన దినాన్న చెప్పారని గుర్తుంచుకుంటాను, ఇది పూర్తిగా కుతూహలం కలిగించే ప్రదేశం! నేను ఆలివ్‌ల కొండపైకి వెళ్ళాను. ఒకవైపు మనం ఏం చేస్తున్నామో అన్న దాన్ని దైవం పట్టించుకొంటాడనే దానికి గుర్తుగా ఎఱ్ఱ సముద్రం, మరోవైపు రక్షకుడిని నిరాకరించిన దాని ఫలితంగా హీన స్థితిలో జెరూసలేము చూశాను.

మా గుంపులో ఇంతకు ముందు చెప్పినట్టుగా సిరియా దేశపు యువకుడున్నాడు. అతనిలో మత ప్రచారకులు, క్రైస్తవ మతంలోకి మారే గట్టి లక్షణాలను గమనించి, అతని పట్ల శ్రద్ధ వహించారు. అతనిలాగానే లెబాన్‌లోని పురాతన కుటుంబానికి చెందిన అస్సాద్ సిద్ధిక్ అనే గొప్ప స్నేహితుడతనికి ఉన్నాడు. అతను మరోనైట్ మఠానికి చెందిన ఉద్యోగం చేస్తున్నాడు. అతడు సువార్త యొక్క అతి నిరాడంబరమైన సత్యాన్ని గ్రహించాడు. ఒక పుస్తకం ప్రచురించాడు. అతని ప్రభావానికి మత ప్రచారకుల బోధలకి మైకేల్ గురయ్యాడు. అతను మత ప్రచారకులతో అనుబంధం పెంచుకొన్న స్నేహశీలి"

జెరూసలేమ్‌కి, డెమాస్కస్‌కి కేప్టెన్ కాటన్ మత ప్రచారకుడైన నికోలాయ్‌సన్‌తో చేస్తున్న ప్రయాణం, దుబాసీగా పన్చేస్తున్న మైకేల్‌కి ఉపయోగపడ్తుందని ఆశించారు. వారిలో ఎక్కడో మేజర్ స్కిన్నర్ గుంపులో చేరాడు. అక్కడనుండి అందరు కలిసి ప్రయాణించారు. మైకేల్ అందరితో తలలో నాలికలా, తన చాకచక్యంతోను ఆహ్లాదకరమైన నడకతోను సంసిద్ధతతోను, అరబ్బుల దయని తన దయతో కూడిన ప్రవర్తన ద్వారా తన మీద సంపాదించడం ద్వారా వారి నుంచి ఇబ్బందులు ఎదుర వకుండా చూడడంలోను ఉపయోగపడ్డాడు. మా నాన్న ఇండి యన్ డెల్టాల మీద వేసినంత బలంగా కాకపోయినా, సిలన్ ప్రగతి మార్గం మీద బహుశ ఈ మేజర్ స్కినర్ అనే ఆంగ్లేయాధి కారే బలమైన ముద్ర వేసినవాడై ఉంటాడు.

కొన్ని వారాలు జెరూసలేములో ఉన్నాక ఈ బృందం డెమాస్కస్‌కు వెళ్ళి:ది. కేప్టెన్ కాటన్, మేజర్ స్కినర్లు ఊళ్ళోకి తమాషా దుస్తులు ధరించి అడుగుపెట్టిన మొదటి ఐరోపా వాసులై ఉంటారు. ఆ దేశం చాలా అరాచకంగా ఉండి ఎప్పుడు అల్లర్లు మొదలవుతాయో అన్న భయం కలిగిస్తూ ఉంది. కాని ఇబ్రహీం పాషా బలమైన పరిపాలన అనుభవంలోకి వస్తూ ఉండడం వల్ల ఏ విధమైన గొడవలు అవలేదు. మత ఛాందస మైన పార్టీనేతని ఇబ్రహీం పాషా, కేప్టెన్ కాటన్ సందర్శన కాలంలో ఉరితీసాడు.

మఠంలో హత్య

వారింకా డెమాస్కస్‌లో ఉన్న రోజుల్లోనే తన స్నేహితుడైన అస్సాద్ సిద్ధిక్‌ని అతని నమ్మకాల కారణంగా ఆ మఠంలో

చాలా హింసలకి గురి చేసి చంపినట్లు మైకేల్ తెలుసుకొన్నాడు. మైకేల్ బాధ చూసి కరిగిన టొడ్ అనే ఇంగ్లీషు వ్యాపారి అతని విషయాన్ని ఇబ్రహీం పాషాకి తెలియ జేశాడు. అతనికి ఇబ్రహీం పాషా ఆశ్విక దళాన్ని సహాయంగా పంపాడు. సిద్ధిక్ జ్వరంతో చనిపోయాడని, పాతిపెట్టేమని అక్కడి సన్యాసులు చెప్పారు. గాని అందులో ఒకన సన్యాసి సిద్దిక్ తనకి మంచి స్నేహితుడని అతన్ని సజీవుడై ఉండగానే గోడ వెనుక పూడ్చారని చెప్పి ఆ స్థలం చూపించాడు. అక్కడ అతను చనిపోయాక ఆ గోడని బద్దలు కొట్టి ఆ శవాన్ని తీసి ఆపైన పూడ్చారని చెప్పాడు. అక్కడింకా ఆ పడగొట్టిన గోడ రాళ్ళు ఆనవాళ్లుగా ఉన్నాయి. ఆ మరపు సన్యాసులు తినుబండారాలనిచ్చి సత్కరించబోగా "దేవుని శాపం ఉన్న ఈ స్థలంలో ఏమీ తినం, తాగం" ఆయన తన విశ్వాస పాత్రు డైన సేవకుడిని మీరు చేసిన హత్య చూసాడు. అని తిరస్కరించాడు. సిద్ధిక్‌ని ప్రాణాలతో రక్షించగల మేమో అన్న ఆశ అడుగంటింది అంతకుముందే అతను చనిపోవడం వల్ల.

డెమాస్కస్‌నుంచి ఆ బృందం బాగ్దాద్‌కి పయనించాలను కొంది. గుర్రాలని, ఒంటెలని ఏర్పాటు చేసుకొంటున్న సమ యంలో వారిని ఇబ్రహీం పాషా కింద గవర్నర్‌గా ఉన్న షరీఫ్‌బే వారికి తోడుగా వెళ్ళేందుకు దారిలో ఏర్పాట్లు చూసేందుకు అనుమతివ్వవలసినదని, ఎందుకంటే దారి ప్రమాద భూయిష్ట మైనదని బతిమాలాడు. ఆ సహాయాన్ని ఎంతో ఆనందంగా ఆ బృందం స్వీకరించింది. బే వారిని, బాగ్దాద్ నుంచి వచ్చిన ఓ షేక్ బిడారం వెనక్కి వెళ్తుండేవారికి అప్పగించాడు. ఆ బాధ్యతని, వేష భాషల్లో కొట్టవచ్చినట్టు ఉన్న అతను ఎన్నోసార్లు గుర్రాలను తీసుకొని ఇండియా వెళ్ళి అవి అమ్ముడు పోయే వరకు అక్కడే తరచుగా ఉంటూ ఉండడం చేత అతనికి ఐరోపావాసుల పరి చయం ఉండటంవల్ల వారి అవసరాలు తెలిసి శ్రద్ధ వహించాడు.

వారు బాగ్దాద్ క్షేమంగా చేరారు. మొదటి రాత్రి వారిని షేక్ తన గృహానికే తీసుకెళ్ళాడు. ఆ మర్నాడు కేప్టెన్ కాటన్ మిషన్ గృహానికి వెళ్ళాడు. అక్కడు గ్రోవ్స్ పార్నెల్ (ఆ తరువాత కాన్‌గేల్ ప్రభువుగా పేరు పద్దవాడు) క్రోనిన్‌లు రెండు మూడు సంవత్సరాలుగా ఉంటున్నారు. ఆ ఎడారి ప్రయాణపు విశేషాలు, నా తండ్రి 1833 మే 11 తన తల్లికి వ్రాసిన ఉత్తరంలోఉన్నాయి. ఆ వివరాలు పూర్తిగా ఇవ్వటం ధర్మం.

ఎడారి అనుభవాలు

నా ప్రియమైన తల్లి!

నా చివరి ఉత్తరం డెమాస్కస్ నుంచి వ్రాసాను. కనక నేను ఇండియా వైపు వెళ్ళాల్సినంత వేగంగా కాకపోయినా ప్రయాణి స్తున్నాని గమనించి ఉంటావు. చాలా ఆలస్యాలు, పరస్పర విరుద్ధ మైన సలహాల తరువాత మేమా స్థలం వదలి పెట్టి, 24 దినాల కఠినమైన ప్రయాణం, ఒక చిన్న బిడారంతో చేసి, ఏప్రిల్ 3న బయల్దేరిన వాళ్ళం ఇక్కడికి అద్భుతమైన ఆరోగ్యంతో 26న చేరాం. ఆ తరువాత మా అసలు ఇబ్బందికి కారణం కను గొన్నాం. మా బిడారిలో ఉన్న షేక్‌లకి నాయకుడైన షేక్‌కి మేము అతనితో ప్రయాణించడం సమ్మతం కాదు. ఎందుకంటే దారిలో అడ్డుకునే అరబ్ తెగలకి చెల్లించాల్సిన నజరానా, వారితో మేము కూడా ఉన్నట్టు తెలిస్తే విపరీతంగా పెరుగుతుంది. ఎందుకంటే సాధారణంగా మనం వారికంటే ధనవంతుల మని అరబ్బులు చాలా సులభంగా నమ్ముతారు. చివరికి మేము అరబ్బుల వేషాలు ధరించేటట్టైతే, మా ఒంటెలకి స్థానిక ప్రయా ణీకుల కంటే ఎక్కువ రుసుము చెల్లించేటట్టైతే మమ్మల్ని తీసుకు వెళ్ళటానికి, మమ్మల్ని మాగురించి శ్రద్ధ వహించగల ఒక షేక్‌కి ఎంతో నమ్మకంతో అప్పగించారు. అందువల్ల మేము వారి కొడు కులమో అన్నదమ్ములమో అయితే వారు ఎంత శ్రద్ధ వహిస్తారో అంత శ్రద్ధ వహించినటువంటి అంతకు ముందు మాకు ఏ మాత్రం పరిచయం లేనటువంటి మనుష్యుల అండతో ప్రయాణం మొదలుపెట్టాం. ఆ షేక్ ఏ చిన్న విషయంలోను అశ్రద్ధ వహిం చలేదు. రోజుకు 12, 14 గంటలు ఒంటెలపై సూర్యుని వేడిలో ప్రయాణించటం తప్పని సరి అవటంతో జనించిన విసుగు తప్ప మరే చికాకులేని ప్రయాణం నా జన్మలో ఇంతవరకు చేయలేదు.

బిడారంలో 600 నుంచి 700 దాక ఒంటెలున్నాయి. వాటిని 12 నుంచి 14 గుంపులుగా విభజించారు. ప్రతీ విభాగం ఒకో షేక్ కింద ఉంది. వారితో 120 మంది మనుష్యులు రాగా వారిలో 20, 30 మంది కత్తులు, ఫిరంగులలో మా పక్కల గాని రెండు మూడు మైళ్ళు ముందు గాని ఎడారి అరబ్బులు ఎటువైపు నుంచి ఎక్కడ ముట్టడిస్తారని వారు ఊహిస్తున్నారో దానిని బట్టి, సవారి చేస్తూ వచ్చారు.

ప్రమాదరహితం అని అనిపించినప్పుడు ఒక మైలు వెడ ల్పున పరుచుకున్నా అరబ్బులు కనిపించేసరికి, అందరు దగ్గరికి

చేరి కలిసి ఉండేవారు. రాత్రిళ్ళు మొత్తం బృందం అతి కొద్ది స్థలంలో నిద్రించేవాళ్లం. ఒంటెలను సరుకులు లాగా ఒక చోట జోడించే వారు. గుర్రపు శాలలు ఈ ఎడారి పడకలతో పోల్చి నప్పుడు అతి సుందరమైన పూల సజ్జలు అని తెలుసుకున్నాం.

ఒంటెల వీపుల మీద 12 గంటల ప్రయాణమయ్యాక దుంద గులకు దగ్గరగా ఉన్నామో దూరంగా ఉన్నామో తెలుసుకునే సమయం ఉండేది కాదు. తెల్లవారకు ముందే బయల్దేరి, సూర్యాస్తమయం వరకు కొన్నిసార్లు తరువాత కూడా ఆగకుండా ప్రయాణం చేసేవారు. ఎక్కడ పచ్చదనం కనిపిస్తే అక్కడ మేస్తూ ఒంటెలు నెమ్మదిగా కదిలేవి. అవి మంచి తిండిపోతులు. అటు వంటి తిండి సమృద్ధిగా లేని ప్రదేశం వాటికి తగల్లేదు. ఎక్కువగా గాఢ వాసనలను వెదజల్లే మొక్కల్ని అవి తినేవి, దీనికి మినహా యింపు యూఫ్రటీస్ గట్లు. వాటి మీద రమారవి ఏమీ లేవు.

మేము ఎడారి దాటే సమయంలో అది అత్యంత సుంద రంగా ఉంది. అందులోని పూలరకాలు చూస్తే ఆశ్చర్యపోతావు. కనీసం 50 అయినా చూసి ఉంటాను. అందులో సగం ఉంటే ఇంగ్లండులో గర్వించదగిన పూల తోట అవుతుంది. ఒంటెలకి పచ్చదనం ఉన్న మేత ఉంటే నీళ్ళు అక్కర్లేదు. మా ఒంటె 20 రోజుల పాటు నీళ్ళు రుచి చూడలేదు. మా దారిలో రెండే బావులు సెలయేర్ల అడుగుల్లో ఉండి కనిపించాయి. ఒంటెలకి నీరు అక్కర్లేక పోవడం వలన మా నాయకుడికి సూదంటురాయి లేక సూర్యుడినే నమ్ముకోడం వల్లనూ వీలైనంత అతి తిన్ననైన మార్గంలో ప్రయాణం సాగించాము. ఒంటెలని ఎడారి ఓడలన వచ్చు. అవి దూరంగా ఆకాశపు అంచున మా వైపు వస్తున్న ప్పుడు, సముద్రంలో దూరంగా ఉన్న ఓడలు దగ్గిరవు తున్నప్పటిలా కన్పించేవి. ఎండ మావులున్న చోట భ్రమ సంపూర్ణం వాటిని ఓడలంటే లిలిపుట్ల నానికాదళానికి చెందినవిగా ఊహించు కోవాలి. ఎందుకంటే ఒక వంద టన్నుల ఓడ మోసే సరుకుకి సమాన మైనంత మాత్రమే మా మొత్తం బిడారం మోసుకెళ్ళింది. ఎడారి మొదట్లో ముఖ్యంగా ఇసక, గులకరాళ్ళతో ఏర్పడిన దిబ్బల ఎగుడు దిగుళ్లతో, వాసనలతో కూడిన మొక్కలు అతి పలచగా పరుచు కున్న నేలగా కనిపించింది. అక్కడక్కడ ఎక్కువ పచ్చదనం ఉన్న ప్రదేశాలు తగిల్తే ఎడారికి అలవాటు పడ్డ మా కళ్ళకవి గొప్పగా కన్పించేవి.

యూఫ్రటిస్ దిశలో చాలా విశాలమైనవి, ఏ విధమైన ఎగుళ్ళు దిగుళ్ళు లేనివి, అడుగు ఎత్తుకు మించిన మొక్కలూ, దిబ్బలూ లేనివి అయిన మైదానాలు దాటం. రుబార్బ్ రకం మొక్క తాలుకూ పువ్వు అతి ఎత్తయిన మొక్క భాగంగా చూసాం. అది కొన్ని అడుగు అడుగున్నర ఎత్తుకు ఎదిగి ఉంది.

డెమాస్కస్ వదిలిన రెండు మూడు రోజులు, విడిది చేసిన అరబ్బులు దండునొక్క దానినైనా మేము చూడలేదు. అది శాంతి కోరుకునే నాకు ఏ విధమైన గొప్ప నిరాశని కలిగించలేదని నీకు తెలిసే ఉంటుంది. రెండు గుంపులు వెళ్తూ కనిపించాయి. వారు మమ్మల్ని ఇబ్రహీం పాషా తాలుకు సైన్యంగా భ్రమించి మాకే విధమైన హాని చేయక తొలగిపోయారు.

మా బిడారం నాయకులు చాలా శాంతియుతమైన తెగకి చెందిన వారు. అందులో చాలా మంది బాగ్దాదు నగర గోడలు మధ్యే ప్రస్థుతం నివసిస్తున్నారు. వారు అపరిచిత తెగల మధ్య గుండా ప్రయాణించేటప్పుడు ఒంటెకింత అంటూ నిర్ణీతమైన సుంకం చెల్లిస్తూ ఉంటారు. మేము వరదలో ఉన్న యూఫ్రటిస్‌ని పడవలో దాటాం. అది నిండుగా 150 గజాల వెడల్పున ఉంది. యూఫ్రటిస్, టైగ్రిస్‌ల మధ్య అసలు సిసలైన ఎడారిని దాటాం. అది వసంతకాలమే అయినా చాలాచోట్ల పచ్చదనం మచ్చుకైనా లేదు. బాగ్దాదు చేరాక మాషేకు మమ్మల్ని తన ఇంటికి తీసుకొని వెళ్ళాడు. అక్కడ పడుకుని మర్నాడు ఉదయం టైగ్రిస్‌ని పడవలో దాటిన మాకు మత ప్రచారకులనుంచి హృదయపూర్వక స్వాగతం లభించింది.

మాకు ప్రయాణంలో ఏదో కొద్ది ఇబ్బంది పడినా మన జనాల మధ్యన సూర్యుని బారి నుండి రక్షణ పొందుతూ మేము అనుభవించిన ఆనందం నీకు చెప్పలేను. చివరి రోజున పది హేదున్నర గంటలు ఒంటెల మీద 60 మైళ్ళు ప్రయాణించాం. దాన్నుంచి నేను ప్రయాణాన్ని తట్టుకోగలనని అంచనా వేయ గలవు. అయితే కొయ్య కుర్చీని చూడగానే సేద తీరే పరి స్థితిలో లేనని ఒప్పుకోవాలి. భారమైన ఒంటెల నడక చాలా బడలిక కలిగిస్తుంది. మాషేకు మాకు అన్నింటిలోకి నాజూకైనది, అందమైన యువతిలాగానడిచేది అయిన చిన్న దాన్ని స్వారీకి ఇవ్వటం వలన నేను కొద్దిగానే బాధపడ్డాను. అయితే ఒక రోజులో నలభై ఏభై వేలసార్లు పైకి కిందికి ఊగుతూ వెళ్ళడం ఏమీ సుఖంగా ఉండదని గ్రహించాను.

గత సంవత్సరానికి ముందు సంవత్సరం బాగ్దాదు వాసులైన 60 వేల మందిలో 50 వేల మంది ప్లేగు వచ్చి చనిపోయారని

విని ఉంటారు. అదే సమయంలో ఆ మహాపట్నం కొన్ని అడుగుల వరద నీటి కింద, ముట్టిడించటానికి సిద్ధంగా ఉన్న సైన్యం తోనూ ఉంది. సైన్యం వరద తీయగానే పుర ప్రాకారపు గోడల ముందు బారులు తీరింది. ఈనాటి ఈ ఊరిరూపు జరిగిన సంఘటనలకి అనుగుణంగా ఉంది. వరద, గోడలను గండి కొట్టి ఊర్లోకి ప్రవేశించినప్పుడు నాలుగోవంతు ఇళ్ళు కూల్చి ఎంతోమందిని ఆ శిధిలాలలో పూడ్చింది. గోడల మధ్య స్థలం శిధిలాల కుప్పలతో నిండిపోయింది. కొన్ని భాగాలలో మొత్తం వీధులు నిర్జనవాసాలయిపోయాయి. 30 లక్షల మంది జనం ఒకప్పుడు నివసించిన ఆ మహానగరం ఇప్పుడు పూర్వ వైభవానికి కేవలం ఓ గుర్తుగా మిగిలింది.

ఇక్కడి మత ప్రచారకులు మమ్మల్ని ఎంతో దయతో స్వాగతించారు. అలాగే కంపెనీ రెసిడెంటూను. వారు మాత్రమే ఇక్కడ ఇంగ్లీషు వారు. టైగ్రెస్ మీదుగా బస్రా చేరటం సులభ మార్గం. మూడు రోజుల తరువాత ఒక పెద్ద పడవలో బయల్దేరి నాలుగైదు రోజుల్లో బస్రా చేరుకుందామని అనుకొంటున్నాం. అక్కడ నుంచి ఓ ఓడలో బొంబాయికి వెళ్ళే అవకాశం ఉంది. నాతో ఉన్న మేజర్ స్కిన్నర్ ఏ ఇబ్బందికరమైన పరిస్థితినైనా, తను చికాకు పడకుండా ఇతర్లని చికాకు పరచకుండా ఉండగల అతికొద్ది మందిలో ఒకరు. మేము కలిసి వెళ్ళగలం అని అనుకొంటున్నాను.

ఓరియల్‌కి చెందిన న్యూమన్ ఇక్కడి మతానికి చెందిన వాడు, రిచర్డ్‌కి తెలిసినవాడు. అతనికి ఒక ఉత్తరం నా వద్ద ఉంది. కాని అతను కొద్ది నెలల క్రితమే ఇక్కడి నుంచి వెళ్ళిపోయాడు. ఇతర్లు ఏ పరిచయం, లేఖ అవసరం లేకుండానే మాకు హృదయపూర్వకంగా స్వాగతం పలికారు. కలోనెల్ టేలర్ (రెసిడెంటు) కూడా మాకు వేరే మార్గం లేకపోతే మాకు వసతి చూపించేవాడే. క్రైస్తవులు, ముసల్మానులు మేము ఇంగ్లండు నుంచి వేసిన ప్రతీ అడుగులోను దయ చూపడానికి అంగీకరించినట్టు అనిపించింది.

నాకు బొంబాయిలో తపాలా ఆఫీసు వారు నా ఉత్తరాలు, నేనింక రానన్న నిరాశతో పంపించి వేసి ఉంటారేమో అన్న భయం మొదలైంది. కాని అల్లా జరగదని ఆశ పడ్తున్నాను. నీ వద్ద నుంచి ఏ కబురూ అందకుండా ఇంతకాలం అవుతుందని అసలు ఊహించలేకపోయాను.

ఇక్కడ పాషాలిక్ నుంచి, డైరెక్టర్ ఆఫ్ ఈస్టిండియా కంపెనీకి, ఇక్కడ ప్రజోపయోగ కార్యాల శాఖకి అధిపతులను, దళాలను పంపే ఏర్పాటు చేయమన్న విజ్ఞప్తి వెళ్ళింది. డైరెక్టర్ అంగీకరించారు. కనుక ఇక్కడ ఓ స్థిరమైన బలమైన ప్రభుత్వం తిరిగి ఏర్పడే ఆశ వుంది. ఈ దరిద్రగొట్టు దేశాల్లో ప్రతివాడి చెయ్యి పక్కవాడి నెత్తిమీదే.

తలపెట్టిన పథకాల్లో ఒకటి యూఫ్రటిస్‌పై క్రమమైన పద్ధతిలో ఆవిరి పడవల రవాణా! పాషా ఖర్చుతో నది నుంచి ఓ కాలువను బాగ్దాద్‌తో కలిపి, ఇంగ్లండుకు ఇండియాకి అతి సులభము వేగవంతం అయిన రవాణా మార్గంగా చేయుట మునూ! నేను మిమ్మల్ని వదిలిపెట్టినప్పటికి బాగా ఆరోగ్య ఐశ్వర్యాలతో మీరంతా ఉన్నారని ఆశిస్తున్నాను, నమ్ముతున్నాను. కాని నాకా విషయం తెలిస్తే బావుండునను కొంటున్నాను.

ఒక పెద్ద ఉత్తరాల కట్ట కాన్‌స్టన్టినోపుల్ నుంచి ఈ మధ్యనే చేరింది. కాని రహదారి మీద ఎక్కువ సమయం తీసుకుంది. అవి ఐర్లండు గురించిన దరిద్రపు వార్తలు తీసుకు వస్తాయి. మద్రాసు సైన్యంలో స్థానిక ఆఫీసర్లు వారి అనుచరులు చేసిన అతి ప్రమాదకరమైన తిరుగుబాటుని కనుక్కోడం జరిగింది. అయితే దాని ముగింపు ఇక్కడ తెలియదు. ఇక్కడ మన రెసిడెంటు ఒక అసమాన్యమైన పరిస్థితిలో ఉన్నాడు ప్రభుత్వ విషయంలో బయట ఉన్న తెగలు కాని నగరాల్లో ఉన్న గుంపులు కాని ఒకరి మాట నొకరు నమ్మరు. ఏదైనా గొడవ మొదలైతే దాన్ని సర్దటం రెసిడెంటు కల్పించుకోకపోతే జరగదు. వారి మొత్తం విశ్వాసం ఓ ఇంగ్లీషు వాడి మాట మీదే.

కొన్ని నెలల క్రిత బాగ్దాదులోని ప్రజలు పాషా మీద తిరుగుబాటు చేసి కోటని ముట్టడించారు. రెసిడెంటుని ఆయన పిలిచి ఉండకపోతే ప్రాణాలని పోగొట్టుకొనేవాడే. అతను కుట్రదారులతో పాషా తరపున జోక్యం చేసుకొని, మరింత రక్తపాతం జరగకుండా, రాజీ కుదర్చగలిగాడు. ఇదే తిరిగి తిరిగి పాషాలిక్‌లోని అన్ని ప్రాంతాలలో జరిగింది. కొద్దిపాటి శాంతి ఇక్కడ ప్రజలు అనుభవిస్తున్నారంటే కారణం, ఏ ప్రకటితమైన అధికారం లేని ఆ వ్యక్తి యొక్క అతని దేశం యొక్క శీలమే నన్న విషయం పూర్తిగా స్థిరపడింది. విశ్వాసం లేని మనుషుల దేశంలో ఒకే ఒక వ్యక్తి తాలుకు నిజాయితీతో కూడిన మనసు ప్రభావం అంత కొట్టవచ్చినట్టు ఉండడం నేను ఎప్పుడూ చూడలేదు.

నా తరువాత ఉత్తరం బొంబాయి నుంచి ఉంటుంది. నిన్ను, కుటుంబ సభ్యులందరిని భగవంతుడు ఆశీర్వదించు గాక. అందరికి నా అతి స్నేహపూర్వకమైన ప్రేమని తెలియ చేస్తున్నాను.

ఎప్పటికీ నీ అతి అనురాగి అయిన కుమారుడు

ఆర్థర్

మా నాన్నగారిని తమ ఇంటికి పిలిచిన మత ప్రచారకులలో ఒకరు ఎంథోని ఎన్ గ్రోవ్స్. ఆయనకొడుకు హెన్రీ ఆ మతంలో పద్దులు వ్రాసేవాడు. తరువాత ఉత్తరంలో మా నాన్నగారు హెన్రీ మరణాన్ని ఉదహరిస్తూ మతం కప్పు మీద అతనితో నిద్రించటం గుర్తుకు తెచ్చుకొన్నారు. గ్రోవ్స్ తరువాత మా తండ్రి జతలో బొంబాయి వచ్చాడు.

1833 మే 21న బాగ్దాద్ నుంచి వారు బయల్దేరారు. పర్షియన్ గల్ఫ్‌లోని బుషైర్‌లో మా తండ్రిగారి అతి ప్రమాదకరమైన జబ్బు వలన వారిని ఆపేసారు. తరువాత కీ.శే. కొంగ్లు టన్ ప్రభువు శ్రీమతి గ్రోవ్స్‌కీవిధంగా వ్రాసారు.

"మీ భర్త దయవల్ల తప్ప కెప్టెన్ కాటన్ బుషైర్‌లో తన వ్యాధి నుండి బయటపడే వాడు కాదు. అతను అంతగా జబ్బుగాను, చావుకి దగ్గరగాను ఉన్నాడు"

ఆ తరువాత మా తండ్రిగారు తన స్నేహితులతో తనను పాతి పెట్టడానికి గొయ్యి తవ్వి ఉంచారని తన అనుమానం అని చెప్పారు. శ్రీమతి గ్రోవ్స్ మైకేల్ తన సపర్యల విషయంలో అతి విశ్వాసంగా ఉన్నా, కొన్నిసార్లు "తన ప్రియతమ యజమాని, స్నేహితుడు ఉన్న పరిస్థితుల బలానికి లొంగిపోయి అతని బాగు గురించిన ఆలోచనలతో (నా భర్త) గుండెలు బద్దలయ్యేవి" అంటుంది.

1863లో ఒక బహిరంగ సభలో ఒకాయన 30 సంవత్సరాల క్రితం బుషైర్‌లో బ్రిటీష్ రెసిడెంటు సైన్యానికి తాను అధిపతిగా ఉండేవాడినని పరిచయం చేసుకొని "మీ అంత్య క్రియల ఏర్పాట్లు నాకు అప్పచెప్పబడ్డాయి" అని చెప్పాడు. "అతనొక్కడే తన స్వసమాధిని దర్శించుకొన్న వాడు అని నా గురించి బహుశా అనుకొని ఉంటాడు" అని మా నాన్న గారు తరచూ అంటూ ఉండేవారు.

రమారమి ఇంగ్లండు నుంచి బయల్దేరిన 12 నెలలకి బొంబాయి చేరి, తంజావూరుకి తిరిగి కెప్టేన్ కాటన్ వెళ్ళారు.

బహుశా మా తండ్రిగారు చేసిన ఇతర ప్రయాణాల గురించి చెప్పటానికి ఇక్కడే తగిన స్థలం. ఆయన ఆస్ట్రేలియా 3 సార్లు మారిషస్ ఒకసారి వెళ్ళారు. ఎంతోకాలం వెనుక చేసిన ఈ ప్రయాణాల్లో యాత్రికుడు తను గమనించిన వాటిని అతను వెళ్ళిన దేశం బాగు కోసం వినియోగించటానికి పడిన శ్రమని చెప్పటం కోరదగినది.

ఆయన ఓ చిన్న రైలు తన ఆధీనంలో ఉన్న రోజుల్లో కూడా ఆయన రైలు మార్గాల రవాణా కంటే కాలువల ద్వారా రవాణా చవక అనీ, తద్వారా నీటి పారుదల కూడా సాధించ వచ్చునని, చాలా బలంగా రైలు మార్గాన్ని నిర్మాణాలకి వ్యతి రేకంగా కెప్టెన్ వాదించేవాడనే విషయం ఈ పుస్తకంలో అనువైన చోట తెలుసుకొంటాం. రెడ్‌హిల్స్ రైల్వే పని పూర్తయ్యాక ఆయన ఆరోగ్యం శిథిలమయమవటంతో టాస్‌మానియాకి కోలుకోవ టానికి, సెలవు మీద వెళ్ళాడు. అది ఆ రోజుల్లో చాలా విసుగు కలిగించే ప్రయాణం.

టాస్మానియా చేరాక ఆయన తాత్కాలికంగా హోబర్ట్ పురంలో స్థిరపడ్డాడు. అక్కడ వెంటనే సెంట్రిఫ్యూగల్ ఆవిరి యంత్రం మీద ప్రయోగాలతో తన కాలాన్ని వెచ్చించాడు. అది ఈనాడు అందరిని ఆకర్షిస్తున్న నీటి ఆవిరి టర్బైనుకి ముందరి నమూనా. కాని అసలు తిరుగుడు యంత్రము ఇంకా అప్పటికి రూపు దిద్దుకోలేదు. తిరుగుడు యంత్రం గురించిన భావన పూర్తిగా ఆయనదే నని నేను నమ్ముతాను. ఆ ఇంజన్‌ని ఆయన నిశ్చయంగా తయారు చేశాడు. దాని పనితనం పరీక్షిస్తున్న సమయంలో ఆయన సంపాదించ గలిగిన ఏకైక నీటి బాయిలర్ గట్టిది కాక పేలి ఆయన్ని తీవ్రంగా గాయపరిచింది!.

ఈ దురదృష్టకరమైన సంఘటన వివరించటంలో ఆయనకి సహజమైన ఆశావాదంతో "నిజమే, అది బద్దలయి నా రెండు కాళ్ళకి గాయాలు చేయటం, ఒక దాని నుంచి మాంసాన్ని తొలగించటం చేసింది. కాని నిమిషానికి 150 తిరుగుళ్ళు సంపాదించటంలో విజయుడనయ్యాను" అని అన్నారు. ఆయన బాధనంతటికి ఆ ఫలితం పరిహారమైంది. ఎన్నో నెలలు నడవలేకపోయాడు. చివరికంటా ఆ ప్రమాద ఫలితం వలన కొద్దో గొప్పో బాధ పడుతూనే ఉండేవాడు. ముఖ్యంగా కష్టపడి పని చేసినప్పుడు, చలివేసే వాతావరణంలోను. తమాషా ఏమిటంటే ఆయన గొప్ప పాద యాత్రికుడు. ఆయన డెబ్బై సంవత్సరాల

వయస్సులో కూడా పెద్ద దూరాలు కాలి నడకన వెళ్ళగలిగేవారు. ఆయన సన్నని రివాటాలాంటి, చురుకైన శరీరాకృతి ఆయనకి సహాయ కారిగా ఉండేది. ఆయన శక్తివంతమైన మనస్సు, అలవాటు వలన ఆయన చాలా గంటల పాటు ఎక్కడాలని, కొత్త దేశాలను సంచారం చేసి, పరిశీలించి తెలుసుకోవాలనే ఆనందంతో అనుభవించేలా చేసేది.

ప్రమాదం జరిగిన తరువాత చాలా వారాల వరకు ఆయన హోబర్ట్ పట్టణంలోని ఒక హోటల్లో మిక్కిలి అనారోగ్యంతో పడక వేశారు. ఆయనని కదపటానికి వీలయ్యాక డెర్వెంట్ గట్టు మీద హోబర్ట్ పట్టణానికి కొద్ది మైళ్ళ దూరంలో ఉన్న తన ఇంటికి ఒక పెద్దమనిషి ఆహ్వానించాడు. ఆ అందమైన పరిసరాల్లో విశ్రాంతి ఆయన కోలుకోవడానికి సహాయ పడింది. ఆయన్ని వాహనంలో ఆ పరిసరాల్లో తిప్పడానికి వీలైంది. ప్రపంచంలోని అతి సుందరమైన ప్రదేశాలలో బహుశా అది ఒకటి.

వెల్లింగ్టన్ శిఖరపాదం దగ్గరున్న హోబర్ట్ పురానికి, డెర్వెంట్ నది గణనీయమైన పరిమాణపు ఓడలను తీసుకు వస్తుంది. సంవత్సరంలో నెలల పాటు శిఖరం మంచుతో కప్పబడి ఉంటుంది. పర్వతపాదం ఇండియాలోను, ఇంగ్లండు లోను కానరాని, నీలం, ఎరుపు, పసుపు వర్ణాల వృక్ష సంతతులతో బ్రహ్మాండమైన పెంపుతో ఉంది. అశక్తుడైన ఆయనకి దాని ఆకర్షణ గొప్పగా ఉండి ఆయన ఆ మొదటి మార్పుతో చాలా కోలుకున్నాడు.

ఆ తరువాత ఆయన ఆ ద్వీపం మధ్యలో నివసించే కుటుంబానికి అతిథి అయ్యాడు. అక్కడ దృశ్యం పూర్వం అంత గొప్పగా లేకపోయినా కొత్తగాను, ప్రత్యేకంగాను, వివిధమైన ఆసక్తికరమైన కార్యక్రమాలు కలిగి ఉంది. అక్కడి క్రైస్తవులు ఎల్లప్పుడూ సహాయం చేసే వారుగా, ఉత్సాహ పరిచే వారుగా ఉండేవారు. ఉత్తరదిశలో దూరంగా మార్పుకు ఆ తరువాత వెళ్ళాడు. ఆ ప్రదేశం లాన్స్‌స్టన్‌కి 16 మైళ్ళ దూరంలో ఉంది. అక్కడ నివసిస్తున్న క్రైస్తవులు చూపిన దయ, ఇచ్చిన ఆతిథ్యం ఆయన ఎప్పటికి మరవలేకపోయాడు. ఆయన క్రమేపి స్వారి చేయటానికి నడవటానికి శక్తి సంపాదించాడు. కొద్ది నెలల తరువాత హోబర్ట్ పట్టణానికి ఇండియాకి తిరిగి వెళ్ళాడు.

ఆయన టాస్మానియా మొదటిసారి వెళ్ళినప్పుడు సర్ జాన్ ఫ్రాంక్లిన్ అక్కడ గవర్నర్‌గా ఉన్నాడు. ఆయన దయా హృదయుడు స్నేహశీలి అని ఆయన్ని బాగా తెలిసిన వాళ్ళు ప్రేమించేవారు. ఆయనకి ఆయన భార్యకి మా నాన్నగారు అతి ఇష్టమైన వాడు. ప్రభుత్వ భవనంలో తరుచు మా తండ్రి గారు ఉండేవారు. ఆ జ్ఞానయాత్రలు చేసే చక్కని పెద్ద వయస్కుడికి మా నాన్నగారు అభిమానంతో అంటుకు పోయాడు.

1839లో దక్షిణ ధ్రువ యాత్ర చేస్తున్న బృందం ఓడలలో టాస్మానియా జలాలలో డెర్ వెంటుకు సమీపంలో కొద్ది నెలలు లంగరు వేయటం, మా తండ్రిగారు ఇండియాకు ఆ ద్వీపం వదిలి పెట్టకముందు జరిగింది. ఆ ఓడల పేర్లు ఎరెబస్, టెర్రర్‌లు. ఆ యాత్రికులైన సర్ జేమ్స్ రాస్ కేప్టెన్ క్రోజియర్లు, సర్ జాన్ పూర్వం ఒకే ఓడలో పనిచేసి ఉండడం వల్ల వారి సహచర్యానికి ఆయన చాలా ఆనందించాడు. క్రైస్తవులు, శాస్త్ర జ్ఞులు, అయిన వారి సహచర్యానికి అక్కడి వారు ముఖ్యంగా ప్రభుత్వ భనంలో ఆ బృందాన్ని కలుసుకొనే అవకాశం ఉన్న జనాలు చాలా విలువనిచ్చారు. తరువాత తక్కువ సంవత్సరాలకే అదే బృందం అదే ఓడల్లో ఉత్తర ధృవం వైపు ప్రయాణిస్తూ వారి స్నేహితులకి, దేశానికి దుఃఖం కలిగిస్తూ నశించారు.

గోదావరి డెల్టాలో అలసిపోయేలా కొద్ది సంవత్సరాలు శ్రమించేసరికి మా నాన్నగారి ఆరోగ్యం మరోసారి శిథిలమైంది. ఎంతలా అంటే ఆ అంకితుడైన ఇంజినీరు పనిని వదిలిపెట్టాల్సి వచ్చింది. మరోసారి ఆస్ట్రేలియాకి ప్రయాణం నిశ్చయం అయింది. ఈసారి ఆయన ఒంటిరిగా లేరు. ఆయనతో ఆయన భార్య పిల్లలున్నారు.

మద్రాసు నుండి మెల్‌బోర్న్‌కి నేరుగా పోయే ఓడ ఈ సమయంలో లేకపోయింది. అందుచేత మారిషస్‌లో ప్రయాణం ఆపుకొని వెళ్ళాల్సివచ్చింది.

మేము ఆ అందమైన ద్వీపపు రాజధాని అయిన లూయి(స్) రేవుని ఒక సుందరమైన వెన్నెల రాత్రి చేరాము. ఆ దృశ్యం గొప్ప ముద్ర వేసేలా ఉంది. ఎన్నో ఓడలు పీటర్ బాటె అనే ఎత్తైన కొండకింది నీడలో నిలిచి ఉన్నాయి. ఆ కొండ శిఖరంకి కిరీటంలాగా ఒక గుండ్రని కొండకున్న ప్రత్యేకత అదొకటి! అక్కడ బ్రిటిష్ యుద్ధ నౌక లంగరు వేసి నిలిచి ఉంది. దాని వాయిద్య బృందం శ్రవ్యమైన రాగాలు వాయిస్తోంది. మధ్యలో చిన్న విరామం. ఆ పైన విశ్వాసపాత్రము, ఆరాధనా పూర్వకము అయిన మా వీనులకి విందుగా 'భగవంతుడు రాణిని కాచుగాక' అని స్వరాలు వినిపించాయి.

మేము మారిషస్‌లో రెండు నెలలున్నాం. కొద్ది రోజుల పాటు మొదట్లో లూయిస్ రేవులో ఉన్నా, ఆ వేడి భరించలేనట్టుగా ఉండటంతో, కూరేపైప్ అనే గ్రామానికి వెళ్ళి ఒక సెలయేరు పక్కనున్న అందమైన పర్ణశాలలో నివసించసాగం. దాని చుట్టూ పచ్చని పొలాలున్నాయి. ఆ సెలయేరులో నడవటం దాని గట్ల మీద అందమైన ఎవరూ పెంచని అడవి పువ్వులని సేకరిస్తూ పిల్లలం – కనీసం చిన్నవారిమి – ఆనందించేవారిమి.

మేము మారిషస్ వచ్చేసరికి మా నాన్నగారు తీవ్రమైన జబ్బుతో నీరసంతో పడక వేసినా, మా పర్ణశాలలో ప్రవేశించిన దినం నుంచి కోలుకోటం మొదలు పెట్టారు. ఆయన శక్తి త్వరలో తిరిగి చేరింది. ఆస్ట్రేలియా వదలాల్సి వచ్చేసరికి ఆయన ఆరోగ్యం పొందగలగటం చూసి మేము చాలా ఆనందించాం.

పోర్టు లూయిలో మా స్నేహితుల ఇంట్లో ఓ పెద్ద తాబే లుంది. అది ఎంత పెద్దదంటే దాని వీపు మీద, ముగ్గురు నలుగురు సరదాగా స్వారీ చేస్తుండేవారిమి. అది మమ్మల్ని పెద్ద దూరాలకే మోసేది. కొద్ది రోజులు కనపడకుండాపోయేది.

ఒక ఆదివారం మా నాన్నగారు, మమ్మల్ని మా స్నేహితుల ఇంటి స్థలానికి ఆనుకుని ఉన్న చెరువు మీదుగా ఒక టెలిస్కోపు లోంచి చూడమని పిలిచారు. చూస్తే మా తాబేలు తల నీటికిపైన ఎత్తుతూ, లోనకు ముంచుతూ తన ఏకాంత యాత్రల నుంచి తిరిగి వస్తూ కనిపించింది. ఇంత పెద్ద తాబేలు గురించి ఎవరైనా కథలు చెప్తుంటే అపనమ్మకాలు శ్రోతలు వ్యక్త పరచటం విన్నాను. అయితే కెప్పెల్ అనే నావికాధికారి జీవితం చదువుతూ, ఆ పుస్తకంలో ఆరుగురు మనుష్యులను మోస్తూ నడుస్తున్న తాబేలు రేఖాపటం చూసాను. ఆ విధంగా మా కథని ధృఢపరిచే సాక్ష్యం అనుకోకుండా లభించింది.

మారిష్ నుంచి మా అమ్మ బంధువులతో ఉండటానికి ఆస్ట్రేలియా వెళ్ళాం. ఆ సమయంలో మాకు చాలా ఆసక్తి, కుతూహలం కలిగించే అనుభవాలు కలిగాయి. అయితే అన్నింటికి మించిన ఆనందం, ఆసక్తి మాకు మా నాన్నగారి సహచర్యం లభించటం. ఆయన ఖాళీగా ఉండి ఎల్లప్పుడూ మాతోనే ఆ సమయంలో ఉన్నారు. ఆయన ఎంతో శ్రమపడి మాకు అవగాహన అయ్యే ప్రతీ విషయం తాలుకా భోగట్టా ఇవ్వటానికి, బోధించటానికి ఎంతో కష్టపడేవారు. ఒక రోజున విహరించటానికి బయటకి వెళ్ళినప్పుడు, మేము మధ్యాహ్నపు వేడి గంటలు ఒక విశ్రాంతి గృహంలో గడిపాము.

మేము ఉదయాన్నే 'మన్నా' వెతుక్కుంటే పోయేవారిమి. ఈజిప్టు నుంచి ఇజ్రాయేలు వాసులు నిష్క్రమించటం గురించి ఉన్న పుస్తకంలో చెప్పబడిన మన్నా ఆ కాలనీలో మక్కీకి మక్కీకి దిగిపోటం ఆశ్చర్యకరం. ఈమన్నా మంచులా తెల్లగాను, తియ్యగాను ఉంటుంది. ఆస్ట్రేలియాలో మన్నా ఒకరకం కీటకాలు నుంచి స్రవించే జిగురు అంటారు.

తాజాగా ఉన్నప్పుడు చాలా రుచిగా ఉంటుంది. అయితే నిల్వవుండదు. కొన్ని గంటలుంచితే నల్లబడి తినలేనట్టవుతుంది. మేము ప్రతి ఉదయం దాన్ని పొదగాటి కర్రల నుంచి, దుంగల నుంచి, బెట్ల నుంచి గడ్డిపరకలనుంచి గీక్కుని సంచీల్లో పోసుకుని, పొద్దున్న టిఫిన్‌లోను టీలోను సరదా పడుతూ తినేవాళ్ళం. అది నిజంగా కీటకాలమంచి స్రవిస్తుందన్న అభిప్రాయం తప్పో ఒప్పో ఎవరూ ఎప్పుడు నిర్ధారించలేదు.

మేము ఇక్కడున్న రోజుల్లో మా తండ్రిగారు పూజ్య హేస్టీ అనే ఒక మత ప్రచారకునితో స్నేహం చేసి ఆయనతో ఒక చోట నుంచి మరో చోటుకి వెళ్తూ జనానికి (బైబిల్) చదివి వినిపించేవారు. వాళ్ళిద్దరి మధ్య బంధం ఎంతగా పెరిగిందంటే మా తండ్రిగారు ఇండియాకి తిరిగి వెళ్ళినప్పుడుఆయన నీవు లేకపోతే నాకు చాలా లోటుగా ఉంది అని తరచూ తన ఉత్తరాల్లో వ్రాసేవారు. మా నాన్న గారికి బావమరుదుల పశువుల్లోను, వారి కొవ్వు పరిశ్రమలోను చాలా ఆసక్తి ఉండేది. నా మేన మామలు ఆ కొవ్వు పరిశ్రమని తీర్చిదిద్దారు. అయితే నాన్నగారు నీటిపారుదల పథకాల్లో ఎక్కువ ఆసక్తి కనబరుస్తూ ప్రతి చిన్న వివరం గురించి శ్రద్ధ తీసుకొని ఆ పథకాలని రూపొందించేవారు. అక్కడ వర్షపాతం ఎక్కువే! అయితే ఎప్పుడు కురుస్తుందో తెలియదు. వర్షాభావ సంవత్సరంలో కలిగే ప్రమాదకర ఫలితాలను ఆయన ఊహించి చెప్పేవాడు. ఆయన పెద్ద ఎత్తున నీటిని నిలువచేయటానికి కాలువల ద్వారా ఒకచోట నుంచి మరో చోటకి నీటిని కొని పోవటానికి ఏర్పాటు చేయాలనుకొనేవారు. అలాచేస్తే రైతులు చాలాకాలం పాటు వర్షం యొక్క చంచలత్వం మీద ఆధారపడక్కర్లేదనుకునేవారు. అయితే దుఃఖకరమైన విషయమేమిటంటే ఆయన జీవితపు చివరివారంలో ఆయనకి అదే ప్రదేశాలలో వచ్చిన క్షామం గురించి వివరిస్తూ ఉత్తరం రావటం. అక్కడ చాలా కాలం వానపడక, పశువులు చనిపోవటం, ఏర్లు ఎండిపోడం, గడ్డిలేకపోవడం కారణంగా గొర్రెలు శుష్కించటం జరిగింది. ఆయన తన తీక్షణమైన చూపులతో (ఆయన తన

హృదయానికి అతి దగ్గరైన విషయాలు గురించి మాట్లాడేటప్పుడు చూసే చూపులతో) నన్ను చూస్తూ ఇలా అన్నారు. "వాళ్ళు ఎన్నో సంవత్సరాల క్రితం నేను ఇచ్చిన నా సలహా పాటించి ఉంటే ఎన్నో విషయాల్లో మళ్ళీ మళ్ళీ లాభపడేవారు".

ఆయన జీవితంలో విచాకరమైన చార గురించి నేను చెప్ప డానికిది దారితీస్తుంది. ఆయన ఇండియా యొక్క పెక్కు అవస రాలను తీర్చగలిగిన జ్ఞానం, అధికారం ఉండి ఉంటే ఆదేశాన్ని బీదరికాల నుంచి క్షామం నుంచి రక్షించగలిగి ఉండే వాడిని అన్న ఆయన హృదయ భారానికిదిఎక్కువా కాదు; తక్కువాకాదు. అయితే ఇబ్బంది ఇక్కడుంది. ఎవరైనా వినడానికి ఆయన సలహా తీసుకోడానికి సిద్ధపడితే. ఆయన తన జ్ఞానాన్ని అతి చిన్న వివరం వరకు అందించటానికి సంసిద్ధుడే

అయితే వారు ఆయన పథకాలన్నీ ఆదర్శ లోకానికి పనికి వస్తాయని కొట్టిపారేసేవారు. గోదావరి కొలరూన్ నదుల మీద అమలు చేసిన పెద్ద పట్టణాలకి అయిన ఖర్చుని వెనక్కి వచ్చిన తీరుని, అవి పూర్తి అయిన తరువాత ఎన్నో సంవత్సరాలు ఇండియాలో అవి ఒయాసిస్‌లుగా మిగిలి పోవటాన్ని వారి వాదానికి జవాబుగా చూపించే వాడు.

దీనితో అనుబంధంగా ఆస్ట్రేలియాలో నీరు అని ఆయన బహుశా 1850లో వ్రాసిన పత్రాన్ని ఇస్తున్నాను. అర్ధ శతాబ్దం అయినప్పటికీ, ఆస్ట్రేలియాలో సాహసానికి పూనుకునే వారికి లోటు లేకపోయినా, ఇప్పటికీ ఆ పత్రంలో ఎన్నో విలువైన విషయాలు అమలుకు నోచుకోక మిగిలి పోయాయి.

మేము, మాకు ఆదరంతో అతిధ్యం ఇచ్చిన బంధువుల ఇల్లు వదిలి తరువాత ఆ చుట్టు పట్ల బంగారం కనుగోబడింది. మా తండ్రిగారు కథ చెప్పటం నేను విన్నాను. ఒక పెద్ద మనిషి, గుర్రం మీద వెళ్తూ ఒక మధ్యాహ్నం ఒక ఇంటి వారి వద్ద భోజనం యాచించి భుజించాడు. భోజనానంతరం, అతను గుర్రం ఎక్కాడు. ఎక్కువ దూరం వెళ్ళకముందే ఒక సమతల ప్రదేశంలో గుర్రం ఆయన్ని కిందకి విసిరేసి పరిగెత్తసాగింది. ఆయన దాని వెంటపడి ఒక చిత్తడి నేలలో కళ్ళెం చేజిక్కించు కొన్నడు. గుర్రం గిట్టలతో ఆ చిత్తడి నేలలోని మట్టిని పైకి ఎగ తన్నింది. ఆయన ఆ మట్టిలో బంగారంలా మెరిసే రేణువు లను చూశాడు. పరీక్షించాడు. అవి బంగారు రేణువులే. ఆయన వెనక్కి వెళ్ళి ఆ గ్రామంలో ఒక నిపుణుడికి చూపించాడు ఆ మట్టిని. ఆ నిపుణుడు, ఆయన ఊహించిన విధంగా అది బంగా రమే అని, ఆయన బంగారం దొరికిన భూమిని కను గొన్నాడని చెప్పాడు. అంతే ఆ జిల్లా అంతా పాకలతో, గుడారాలతో నిండి పోయింది. తమ అదృష్టం పరీక్షించుకోదలచిన వారంతా చేరారు. ఆయనకి ఆతిధ్యం ఇచ్చిన ఇంటి యజమాని దేశంలో మరో ప్రదేశానికి కదిలిపోయాడు.

ఇంగ్లండ్‌కి కొన్ని సంవత్సరాల తరువాత చేసిన ఓడ ప్రయా ణంలో మేము సెంట్ హెలీనాకి వెళ్ళాం. విపరీతమైన విసిరేసి నట్టున ఒక బండ లాంటిది దూరం నుంచి కనిపించింది. అది నెపోలియన్ బొనాపర్టె యొక్క సముద్రాన్ని నడుము చుట్టూ కట్టుకొన్న ఖైదు. దగ్గరికి వెళ్ళాక అది ఒక పెద్ద చౌరరాని కోటగా తెలిసింది. దానికి పైకి వెళ్ళడం ఎల్లా? ఒక చిన్ని పడ వలో దాన్ని చేరాక పైకి ఎక్కడానికి వీలుగా నిచ్చెనలు దింపారు. అక్కడ ఒక చిన్న పట్టణం ఉంది.

హోటల్లో అల్పాహారం తీసుకున్నాక మేము కంచర గాడిదల మీద, గుర్రపు పిల్లల మీద నెపోలియన్ ఇంటికి, సమాధికి వెళ్ళాం. మా దారి, అందమైన చిట్టడివి ద్వారా దట్టంగా పెరిగిన వృక్ష సముదాయం గుండా, ఉంది. అది మరపురాని రోజు. ప్రకాశవంతమైన నీలాకాశం, నిడివైన మిట్టలు అన్నీ ఎంతో అందమైనవి. దాటుకొంటూ వెళ్ళాం. సమాధి చుట్టూ ఇనప కడ్డీలతో కంచె వేసి ఉంది. ఎంతో అందంగాను అంతకంటే విచారకరంగాను అక్కడ పరుచు కొని ఉంది. ప్రపంచం అంత పెద్దవైన కాంక్షలు శిధిలమైన స్థలం అది. జడలు కట్టిన చెట్లు విచారిస్తూ నిలబడ్డాయి. తరువాత మేము ఆ వీర విజయుడు తనచివరి, దీర్ఘమైన విచారకరమైన చరిత్రాత్మక సంవత్సరాలు గడిపిన స్థలం చూసాము.

అక్కడి వాతావరణం చాలా మారిపోతూ ఉంటుంది. చక్కగా ప్రకాశవంతంగా మొదలైన దినం, మధ్యలో కురిసిన జడివానలో బట్టలు తడిసిపోగా నేను చాలా వారాల పాటు జబ్బు పడ్డాను. దానికి చెల్లించిన అపరాద రుసుము చాలా ఎక్కువైనప్పటికి ఆ అతి ఆసక్తికరమైన యాత్ర మేము మరచిపోలేదు.

అనుబంధం

ఆస్ట్రేలియాలో నీరు

ఆస్ట్రేలియాలో మిగతా విషయాలను మించిన విషయం, నీరు దాన్ని నిలవ చేయటం ఈ అతి ముఖ్యమైన ప్రాతిపదిక మీదే దేశ భవిష్యత్తు వేలాడుతోందన్న విషయం ఇప్పుడు అందరు అంగీకరించినదే. వర్షాభావం కొద్దిగా నుంచి ఇరవై నెలలకు మించి ఉండేటప్పుడు దీని గురించి ఎవ్వరికి మాత్రం సందేహం ఎలా ఉంటుంది? నీటి పారుదల తలకెత్తుకున్నాక దీర్ఘకాలపు నీటి కరువుల సమయంలో వాడకానికి కావలసిన నీటి నిలవ అందరి దృష్టిని ఆకర్షిస్తోంది.

దీనికి అమెరికాకి ఒక నివేదిక సంఘాన్ని పంపటం హాస్యాస్పదం. అమెరికాలో నీరు కావలసినంత. అక్కడి సమస్య నీటి పంపిణి. చివరికి అసలు విషయం మీద దృష్టి పెట్టాక తరువాత దృష్టిలో ఉంచుకోవాల్సిన విషయం. నీరు నిలవ చేయటం అతి కొద్ది ఖర్చుతో కూడిన విషయం. ఆ నివేదికా సంఘానికిది మొదటి శోధించాల్సిన విషయం అవాలి. ఎందు కంటే తరువాత చేట్టాల్సిన పనులు చేయాల్సిన చర్చల దోరణులు పూర్తిగా దీని మీద ఆధార పడక తప్పదు.

ఒక నివేదికా సంఘాన్ని ఇండియాకి, ఫ్రాన్స్‌కి పంపించి ఉండాల్సింది. అక్కడ పెద్ద జలాశయాలు నిర్మించారు. అవి సందర్శిస్తే ఆస్ట్రేలియాలో అటువంటి వాటికయ్యే ఖర్చులు అంచనా, ఉజ్జాయింపుగా వేయడానికి వీలవుతుంది. ఖచ్చితమైన లెక్కలు అక్కర్లేదు. ఒక పౌండుకి ఎన్ని వేల ఘనపు గజాల లేక లక్షల ఘనపు గజాలకి నీటిని నిలవ చేయగలుగుతున్నది నిర్ణ యించగలుగుతాం. దానివల్ల దాని ఖర్చు భరించగలమో లేదో తేలుతుంది.

నా ఇండియా అనుభవంతో నేను, ఖర్చు చాలా తక్కువగా ఉండి మొత్తం ఆస్ట్రేలియా నీటి సలహా వ్యవస్థని ప్రారంభించటానికి ఏ విధమైన సంశయం ఉండక్కర్లేదని నిర్ణయానికి వచ్చాను.

ఇండియాలో భౌగోళిక పరిస్థితులు, పదివేల సంఖ్యలో నీటి నిల్వ సౌకర్యాలని కలిగిస్తుంది. వాటిలో 20 కోట్ల ఘన గజాల దాకా నీటి నిల్వకి చెరువులు కట్టారు. వందకోట్ల ఘన గజాల నీటిని నిలువ చేయగలిగిన స్థలాలు ఇంకా చాలా మిగిలి వున్నాయి. ఇక ముఖ్య నదిపై సముద్రం మీద 100 అడుగుల ఎత్తున అర్ధమైలు పొడుగు పదిగజాల లోతు (800 కోట్ల ఘన గజాల పరిమాణం కలిగిన జలాశయం నిర్మించవచ్చు. అంటే ఒక పౌండు ఖర్చుకి 40 వేల ఘన గజాల నీటిని, లేక, పౌండు వడ్డీకి పదిలక్షల ఘన గజాల నీటిని నిలువ చేయగలు గుతాం. ఒక ఎకరా గడ్డికి 1000 ఘన గజాలు కావల్సివస్తే సంవ త్సరానికి, ఎకరానికి 1 పార్తింగ్ ఖర్చు (పౌండు=20 షిల్లింగులు, 1 షిల్లింగ్ = 12 పెన్నీలు, 1 పెన్నీ = 4 ఫార్తింగులు).

ఆస్ట్రేలియాలో ఖర్చు ఇండియాలో ఖర్చుకు నూరు రెట్లున్నా ఎకరాకి ఒక షిల్లింగు మాత్రమే అవుతుంది. అది మామూలు సంవత్సరాలలో లెక్కలోకి రాదు. ఇంక క్షామ పరిస్థితుల్లో కోట్ల గొర్రెల ప్రాణాలకి ముప్పు వాటిల్లేటప్పుడు ఇంక చెప్పక్కర్లేదు. (దేశమంతా మనుష్యులతో నిండిన ఇప్పుడు ఇండియాలో లాగా అక్కడ తిండికి ఎన్నో భారీ ఏర్పాట్లు చేసినా గత క్షామంలో 50 లక్షల మంది చనిపోయారు. ఇంగ్లండు పక్కనున్న చిన్న దేశం ఐర్లెండులో–అక్కడ సముద్రం అని ప్రాంతలకి సులభంగా అందుబాటులోనే ఉన్నా కొన్ని లక్షల మంది చనిపోయారు)

ఉన్నప్పుడు ఆ ఖర్చు ఓ ఖర్చా !

నాకు ఆస్ట్రేలియా భౌగోళిక పరిస్థిలులు బాగా తెలియవు. కాని డార్లింగ్ మైదానం గురించి అంచనా వేసే ప్రయత్నం చేయగలను. నా వద్ద నున్నది అతి ఉజ్జాయింపు అంచనా కావచ్చు–దేశం గురించి తెలిసినవారు ఆ సంఖ్యలని సవరించ వచ్చు. డార్లింగ్‌లో, వాలుమైలుకి ఒక అడుగు 1/5280) అను కుంటే దానికడ్డంగా ఆనకట్ట కడితే అక్కడ నుంచి మైలుకి ముప్పాతిక అడుగు (1/7040) వాలులో ఉన్న కాలువలోకి నీరుపెట్టి 24 అడుగుల లోతున్న చెరువులోకి మళ్ళంచామను కోండి. దాని చుట్టూ వృత్తాకారపు కట్ట 10 మైళ్ళ వ్యాసంతో 10 గజాల ఎత్తులో కట్టామనుకొందాం. అది 25 కోట్ల చదరపు గజాల విస్తీర్ణం కలిగి ఉంటుంది. దాని ఘనపరిమాణం 200 కోట్ల ఘన గజాలు ఉంటుంది. దాని నుంచి సంవత్సరానికి 5 అడుగుల నీరు ఆవిరై పోతుందనుకొందాం. రెండు సంవత్సరాల అనావృష్టి పరిస్థితిలో 14 అడుగుల నీరు ఇంకా నిలువ ఉంటుంది. ఆ నీరు 6 లక్షల ఎకరాలకి పశుగ్రాసానికి సరి పోతుంది. $1\frac{1}{2}$ అంగుళాల తడుపులు 5 ఇవ్వగలుగుతాం. ఇండియాలో $110^{o}f$ వద్ద రోజుకు 1/2 అంగుళం ఆవిరి అవుతుంది, గాలివీస్తున్నప్పుడు సంవత్సరంలో సగటున 6 గజాలు లేక రోజుకి 1/5 అంగుళం నీరు ఆవిరి అవుతుంది. అందుచేత ఆస్ట్రేలియాలోని ట్రాపిక్స్ వద్ద 5 అడుగులు ఆవిరి అవటానికి మన లెక్కల్లో అనుమతించవచ్చు.

ఆ చెరువు, కాలువల మట్టిపని రెండున్నరకోట్ల ఘన గజాలు ఉండవచ్చు. ఒక ఘన గజానికి 1 షిల్లింగ్ చొప్పున అవి 12, 50000 పౌన్లు ఖర్చుకావచ్చు. దీనికి కాలువల గట్లని వదులు రాళ్ళతో కప్పి ఆలల నుంచి రక్షించడానికయ్యే ఖర్చు ఇందాక చెప్పిన ఖర్చు కలిపితే 1500000 పౌండ్లు అవుతుంది. 6 శాతం వడ్డీ దాన్ని యజమాయిషీ కలిపి 90000 పౌండ్లు, 6 లక్షల ఎకరాలకి అవుతుంది. అంటే ఎకరాకి 3 షిల్లింగులు. పంట విలువ 10 పౌండ్లు అయితే ఖర్చు $1\frac{1}{2}$ లేక 1.5 శాతం

ఇది సాధారణపు సంవత్సరానికి మొదటి సంవత్సరాంతంలో 12 అడుగుల నీరు చెరువులో ఎల్లప్పుడూ ఉంచితే గొప్ప అనావృష్టి సంవత్సరంలో దాని విలువ ఎంత ? ఒక ఎకరంలో పెరిగిన గడ్డితో 5 గొర్రెలను ఒక సంవత్సరం కాలంలో బతికించగలిగితే, ఇంకే లాభం లేక పోయినా గొర్రె ఒక్కంటికి 12 షిల్లింగులు అనుకొన్నా ఒక సంవత్సరంలో ఆప్రణాక ఖర్చంతా మిగుతుంది.

ఈ అంచనాలు భూమికి సహజంగా ఉన్న రూపు రేఖల అనుకూలతని పరిగణలోకి తీసుకోలేదు. ఈ పనులకి భూమి అనుకూలంగా ఉన్న పరిస్థితులలో ఖర్చు పదోవంతు మాత్రమే ఉండవచ్చు.

ఒండ్రు మట్టి మైదానాలలో ఏం చేయగలమో అని నేను కొంటున్న దానికి ఇది ఒక బండగా గీచిన చిత్రం. ఏ అనుకూలమైన లోయలను, కొండ ప్రదేశాలలో ఒక చిన్న అడ్డకట్టతో మాయగలమన్నది మరో గొప్ప ప్రశ్న.

డార్లింగ్, ముర్రే లచ్లాన్ మర్రంబడ్గీ నదులకి పైతట్టులో ఉన్న పరివాహక ప్రాంతాలకీ అలాగే మిగిలిన నదుల విషయాలకీ పథకాలను వేయగల ప్రతిభ ఉన్న వారు ఫ్రాంన్సు ఇండియాలను ఆ దృష్టితో దర్శించిన వారు పరీక్షించాలి.

దీనికి ప్రతిభ గల ఇంజినీరు అన్నింటిని కూలంకషంగా దర్శించగల రాజనీతిజ్ఞుడు అతి ముఖ్యంగా కావాలి.

మనకి మద్రాసు హార్బరు విషయంలో 5 లక్షలు ఖర్చు పెట్టిన ఇంజినీరు ఉదాహరణ ఉంది. అతను ఆ పనికి పూర్తిగా సమర్ధుడు కాకపోవడం వల్ల పెద్ద తుఫాను వచ్చిన ఒక సమయంలో ఓడలన్నీ హార్బరు కంటే సముద్రంలోని తుఫానే మేలని హార్బరు నుంచి పలాయనం చిత్తగించాయి!

అయితే నేను చెప్పదలచుకొన్న విషయం ఏమిటంటే ఆస్ట్రేలియాలో పథకానికయ్యే ఖర్చు, లాభాలలో పోలిస్తే అత్యల్పం. మరో రెండు మూడు వ్యాఖ్యానాలు చేస్తాను.

మొదటిది అటువంటి చెరువు ప్రభావం అది నీళ్ళు అందించే ఓ వెయ్యి చదరపు మైళ్ళకి మాత్రమే పరిమితమైనది కాదు. దాని చుట్టూ ఉన్న ప్రదేశానికి దీని నుంచి ఆవిరి అయిన నీరు నలభై కోట్ల ఘన గజాలు, వర్ష రూపంలోను మంచు రూపంలోను సంవత్సరంలో తిరిగి అందుతాయి. పైగా గాలి తేమను సంతరించుకొని తన పొడితనాన్ని పోగొట్టుకొని బాగుపడ్తుంది. వేడి బాగా తగ్గుతుంది.

రెండోవి అటువంటి నీరు అందుబాటులో ఉండగానే ఇండియాలో వలె, చుట్టు పట్ల మొక్కల పెంపకం పెరిగి, వాతావరణాన్ని గొప్పగా మార్చి, వర్షం, మంచు మరింత కురవడానికి తోడ్పడ్తాయి. డార్లింగ్ యొక్క విశాలమైన మైదానాలు కనుక మొక్కలతో పైరులతో చిలకరింపబడితే ఆ చుట్టు పక్కల ప్రదేశాలు మనుష్య నివాసాలకి ఎంతో ఎక్కువగా, మౌలికంగా అనుగుణంగా బాగుపడ్తాయి. **– ఆర్థర్‌కాటన్**

ఒక రోజున ఇవన్నీ జరుగుతాయి. అల్లా జరిగి, కొన్ని వేల కుటుంబాలు ఆ పనికిమాలిన ప్రదేశంలో సంపన్నులు గాను, సుఖులుగాను అయినప్పుడు మా నాన్న గారి ముందు చూపును పూర్తిగా మరచిపోరని ఆశిస్తున్నాను. **– రచయిత్రి.**

4 వ ప్రకరణం

గొప్ప విధుల ప్రారంభం

మద్రాసు ప్రెసిడెన్సీలోని నీటి పారుదల పథకాల స్వభావం వాటి చారిత్రక అభివృద్ధి, కావేరి పథకం అత్యుత్తమంగా చిత్రింపబడ్డాయి. అవి తిరుచునాపల్లి పట్టణ ఎగువప్రాంతానున్న ప్రాంతం నుంచి సముద్రం వరకు విస్తరించి ఉన్న డెల్టా ప్రాంతానికి నీరు అందిస్తాయి. దక్షిణ హిందూదేశంలోని ముఖ్యమైన వ్యవస్థలన్నీ తూర్పు కోస్తాలో ఉన్నాయి.

అవన్నీ డెల్టాలకి సంబంధించినవే, పురాతన రూపకల్పనలకు నవీనంగా దిద్దుకొన్న రూపాలే. అన్నీ నదీ జాలాని ఒకే రకం పనుల ద్వారా అందుబాటులోకి తెచ్చేవే. అందులో ఏ

ఒక్కటై నా మిగిలిన వాటిని వివరించగలవు. కనక దీన్ని సహజం గానే ఆ కోవాకి చెందిన పథకాలని వివరించటానికి ఎన్నిక చేయటం జరిగింది **– గౌరవనీయ ఎ. డీకన్ ఎమ్.ఎల్.ఏ.**

గ్రేట్ బ్రిటిన్‌లోను, ఇతర స్థలలోను సైన్సుని భూమియొక్క వివిధమైన మనుష్య జాతుల సంతోషాన్ని పెంచేందుకు వాడాలన్న ఆశ, ఆత్రుతలు ఉన్న కాలానికి సమకాలీనంగా దక్షిణ హిందూదేశంలో కెప్టెన్ కాటన్ పెరుగుతున్న తన శక్తి సామర్థ్యాలను వాడుకొనే అవకాశం ఉన్న అర్ధ స్వతంత్ర ప్రతిపత్తి గల అధికారిగా ఉన్నారు. ఇంగ్లండులో ఈ దశకి, ఒక విధంగా ప్రఖ్యాతి గాంచిన బ్రిడ్జి వాటర్ సంహితల, ప్రచురణలలో ప్రారంభోత్సవం జరిగింది. ఆనాటి మానవ మేథస్సు యొక్క శ్రమకి అవి ప్రాతినిధ్యం వహించాయి. ఆ రోజుల్లో ప్రాచుర్యం పొందిన నినాదం పూర్వం ఒక గడ్డి పరక పెరిగే చోట రెండు గడ్డి పరకలు పెరిగేలా చేసేవాడు మానవజాతికి శ్రేయోకారకుడు. మనుష్యులు తమ శ్రమకి, ముఖ్యంగా అది అలస గొట్టే శ్రమ అయినప్పుడు స్పష్టంగా వెల్లడయ్యే ఫలితాలు వచ్చేటట్టు చూసుకోవాలన్న తీవ్రవాంఛ కలవారై ఉన్నారు. ఒక సాహసించి చేసే పనికి, లేక వస్తువుకి పెట్టి చూసే పరీక్ష ఖర్చు వెనక్కి వస్తుందా?" అన్నది.

1836 మా తండ్రి గారి, గొప్ప జీవన గమనంలోని అతి ప్రముఖమైన భాగం ప్రారంభం కాబోతున్న సంవత్సరం నుంచి, చివరి నుంచి ప్రారంభానికి, ఇప్పుడు మనకు అవకాశం ఉన్న విధంగా చూస్తే ఆయన సాధించిన వాటిలో గుర్తించు కోదగినవి మొత్తంగా మంచివి అని చెప్పడానికి వీలవుతుంది. వాటి ఫలితాలు పూర్వం, ఇప్పుడు మంచిగా ఉన్నాయి. బ్రిటిష్ సామ్రాజ్యపు ఆరాధనీయమైన పుత్రులలో ఒకడైన ఆయన, సామ్రాజ్య నిర్మాత అయిన ఆయన, దేవుడు రక్షించే, ఆశీర్వదించే ఆ సామ్రాజ్యంలో ఆయన సాధించిన వాటిలో, మనుష్యులు బాధకి గురైనట్టుగా ఎక్కడా నమోదై లేదు. ఆయన నిర్మించుకొన్న ఖ్యాతి సౌధంలో వాడిన రాళ్ళు రక్తంలో తడవలేదు, వాటి కిందపడి మనుష్యులు మూలగలేదు. ఆయన చేసిన వాటి స్వభావం కొన్ని లక్షల మానవుల సంపదను పెంచటం, మానవ జీవితంలోని కనీస అవసరాలను తీర్చటం అయి ఉంది. ఆకలిలోను, దరిద్రంలోను కొనసాగే జనానికి ప్రగతి లేదు. అందువల్లే ఆయనకంత మంచిపేరు వచ్చింది. మానవజాతికి లాభం కలగాలనే మంచి మనసులో ఎంతటి అలసట కలిగించే పనినైనా దృఢ చిత్తంలో తలకెత్తుకొని కొనసాగించటం వలననే ఆయన యోజనలు (projects) విజయవంతమయ్యాయి. ఆయన విజయవంతుడవటానికి అధికారమూ, కార్యనిర్వహణలో ఉన్న పట్టుదల కారణాలు కావు, ఆయన ఉన్నతాశయాలను అంటి పెట్టుకొని ఉండటమే! ఆయన జిల్లాలన్నింటినీ, అన్ని ఋతువులలోను తిరగటమే కాదు, చాలా వివరంగా ప్రభుత్వ పరిశీలనలకి నివేదికలను తయారు చేయటంలోను ఆయన ఉన్నతాశయాలే ఆయన్ని నడిపించాయి. ఏ చిన్న వివరం ఆయనకి పట్టించుకోనవసరం లేనిది కాదు. ఏ కష్టం భరించ లేనిది కాదు.

ఆర్థర్ కాటన్ తంజావూరులో ఏం చేశాడు?

కావేరి నదిని నియంత్రించటానికి ఓ ఘన పథకాన్ని నిర్మించాడు. దాని అమూల్యమైన జలాలు వ్యర్థమై పోకుండా పొదుపు చేశాడు. కావేరి నదీ ప్రవాహాన్ని పట్టి బిగించటం సులభ సాధ్యం కాదు. 1804లో కలొనెల్ కాడ్‌వెల్ ఆ నదిని శ్రద్ధగా పరిశీలించాడు. ఆయన ఆ పని చేసిన మొదటి బ్రిటిష్ ఇంజినీరు. అతని పనిని, తన అసాధారణ స్వభావంతో కావేరీ నది దెబ్బ తీసింది. ఆయన ఆ నదికి దాని తొలి స్థితికి తిరిగి కలిపించలేక పోతే అతని కాలంలో అది నశించిపోతుందని దాని భవిష్యత్తు చెప్పాడు. దానిపై మా తండ్రిగారి వ్యాఖ్య ఈ విధంగా ఉంది. "ప్రమాదం పెరుగుతూపోతున్నా అది నెమ్మదిగానే సాగుతుంది. దాని బరువైన పెద్ద ఒండ్రుమట్టి ఆ నది అడుగుభాగంపై స్థిర పడినా, దాని రేణువులు నీటిచే కాలువ ద్వారా, వరి పొలాలకి చేరి వాటిని ఎక్కువగా సారవంతం చేస్తాయి". అంటే ఈ ఇంజినీరు కావేరీ నది యొక్క చంచలత్వానికి భయపడ లేదని అర్థమౌతుంది. (అడ్డ కట్టల విషయంలో జలాశయంలో నీరు విశ్రమించే సమయంలో చిన్న రేణువులు కూడా కట్ట ఎగువన అడుగుకి చేర్తాయి. ఆనకట్టల వలన నీరు జలాశయంలో అంతసేపు విశ్రమించదు – కవనశర్మ.)

కేప్టెన్ కాటన్ పని మొదలుపెట్టిన 17 సంవత్సరాల తరువాత కలొనెల్ బర్డ్ స్మిత్ ఈ విధంగా మెచ్చుకున్నాడు. "కావేరి కంటే గొప్ప నదితో తలపడి దాన్ని సులభంగా లొంగే ప్రకృతి శక్తిగా మారేటట్టు నిర్బంధించటానికి అవసరమైన పథకానికి రూపకల్పన చేయటం యొక్క అసలు గౌరవాన్ని ఎవరూ చెరచ లేరు. ఆ పథకాన్నికి రూపకల్పన చేయటం, దాన్ని నిర్వహించ

టంలో వారు చూపిన నైపుణ్యాన్ని నేను మెచ్చుకోడానికి నాకు అనుమతి ఇస్తారు గాక! తంజావూరు యొక్క శాశ్వత భాగ్యానికి కలొనెల్ కాటన్ ఎగువ కొలెరూన్ డామ్ (అడ్డకట్ట) కట్ట వేయ డానికి సాహస పూరితమైన ముందంజే చాలా వరకు కారణం. అందులో గొప్ప ఇబ్బందికరమైన పరిస్థితులలో ఆర్థిక వనరలు పరిమితంగా ఉన్నప్పుడు వ్యతిరేకత ఎంతో ఉన్నప్పుడు, బరువైన బాధ్యతలతో కూడి ఉన్నప్పుడు, అది వారు చేశారు.

కెప్టెన్ కాటన్ ఆ పనికి రూపకల్పన చేసినప్పుడక్కడ సంపద లేదు. పైగా రాష్ట్రం శిధిలావస్తలో ఉంది. ప్రజలు నిరుత్సాహం గాను, బాధపడుతూనూ ఉన్నారు."

ఈ ఉద్ఘాటన, ఏమి చెప్పబడిందో దాన్ని అంచనా వెయ్య టానికి శక్తి ఉన్న ప్రతి ఒక్కరిదీను. అప్పుడు ఆ జిల్లా అధికారి శ్రీ డబ్యు.ఎన్.కి నదర్‌స్లె (అతన్ని సర్ అలెగ్జాండర్ అర్బుత్‌నాట్ మద్రాసు రాష్ట్రం అతటికి అతి సమర్ధవంతుడిగా వర్ణించాడు) ఆయన "ఆ ఎగువ ఆనకట్టని ఆ నదికి ఇవ్వబడిన పెద్దవరంగా అనుకోని వాడు రాష్ట్రం మొత్తం మీద ఒకడూ లేదు" అన్నాడు. "ఆ కట్టడాన్ని కట్టిన అతని పేరు తంజావూరులో, దానితో సంబంధం ఉన్న అందరు ఐరోపావాసుల పేర్లు కన్న ఎక్కువగా నిలిచి ఉంటుంది" అని కూడా కిన్‌డర్‌స్లె తన అభిప్రాయం వ్యక్త పరిచాడు.

అది ఒక ప్రభుత్వాధికారి ఇచ్చిన యోగ్యతా పత్రం. దాని గురించి తోటి సోదర ఇంజనీర్లు ఏమన్నారు? వాళ్ళందరు కెప్టెన్ కాటన్‌పై అధికారి అయిన కలొనెల్ డన్‌కన్ సిమ్ (ఆయనే ఆ తరువాత ఢిల్లీ ముట్టడి కాలమంతా ఇంజనీర్ల ఆజ్ఞాధికారిగా ఉన్నాడు) యొక్క అభిప్రాయాన్నే కలిగి ఉన్నారు. కలొనెల్ సిమ్ ప్రశంస భూరి ప్రశంస. "ఈ ఆనకట్ట పథకం చాలా సరళమైనది, సహజమైనది ఈ రోజు కనిపిస్తోంది. కాని కెప్టెన్ కాటన్ ముందర ఎవరూ దీన్ని సిఫారసు చేయలేదు. దీనికి ఎంతో బాధ్యతాయుతంగా ఆయన అంకితం అయ్యాడు. ఆ ప్రమాద పూరితమైన పనిని ఏ కొద్ది మంది మాత్రమే స్వచ్ఛందంగా తీసుకోగలరు. అతని ప్రతిభ, వివేచనా శక్తిలను వాడి తంజా వూరు (జిల్లా)లోని నదులను ప్రభావితం చేస్తున్న కారణాలను ఎంతో ఓర్మితో పరిశీలించాడు. ఎంతో ధైర్యంగా, దానికి ఏకైక మార్గంగా కనిపిస్తున్న దాన్ని ప్రతిపాదించి, ఆచరణలో పెట్టాడు. దానికి ఆతనికి అత్యున్నతమైన ప్రశంసకి అర్హుడుగా నేను భావిస్తున్నాను". ఆ విధమైన గొప్ప గుణాలనే గోదావరి పనులలో మా తండ్రిగారు చూపెట్టి ప్రశంసలు పొందారు. దవళేశ్వరం వద్ద పూర్తికాని పనులను గురించి ఆలోచిస్తూ కలూనెల్‌సిమ్, ఫ్రెడ్ కాటన్‌తో "మీ అన్న వృత్తిలో చూపించేసాహసానికి నేను అబ్బురపడ్తున్నాను" అన్నాడు. 40 సంవత్సరాల కంటే ఎక్కువ కాలం తరువాత అటువంటి పొగడ్తే అటువంటి అధికారి నుంచే మరోసారి ఈ ఇంజి నీరుకి లభించింది. 40 ఏళ్ళ ఒక జీవితం కాలంలో చాలా ఎక్కువ. మర్చిపోవటానికి కావలసిన కాలానికది రెండు రెట్లు. 1882లో నీటి పారుదల చీఫ్ ఇంజినీరు తన నివేదికలో1839లోని పనులకి నివాళులర్పిస్తూ ఈ మొత్తం పనుల వరస, ఏ ధ్యేయాల కోసం రూపొందించబడి పూర్తిగా విజయవంతమయ్యాయో వాటికి పూర్తి ఘనత కెప్టెన్ కాటన్ (ఇప్పుడు సర్ ఆర్థర్) దే! అన్నాడు.

కలొనెల్ డన్‌కన్‌సిమ్, కెప్టెన్ కాటన్ శీలం గురించి చెప్పినది కొంచెంసేపు ఆలోచించదగినది. ఆయన తప్పులేని వివేచనతో ఒక సాహసి అయిన ఇంజినీరుకి మార్గదృకమైన నిష్టలేవిటో వెలుగులోకి తెచ్చి చూపించాడు. ఆయనది స్వతంత్రమైన ఆలో చన. కాటన్‌ముందర ఎవరూ వీటిని ప్రతిపాదించాలని అను కోలేదు. ఆయన అనుసరించిన సహజమైన సరళమైన మార్గం. తను నమ్మింది ఆచరించగల ధైర్యం "ఆయన బాధ్యతా యుతంగా (ఆ పనికి) అంకితమయ్యాడు. ఆ ప్రమాదకరమైన పని కొద్ది మందిమాత్రమే స్వచ్ఛందంగా తీసుకోగలరు" అని సిమ్ ప్రశం సించాడు.

స్వతంత్రమైన ఆలోచన, ధైర్యం తోడుగా విశ్వాసం, సరైనదే అన్న నమ్మకం. మా తండ్రిగారు వేటికోసమైనా మిగిలిన వాటి కంటే ఎక్కువగా బతికారంటే అవి నీటిపారుదల, నీటి రవాణా! 1874లో ఆయన ఈస్ట్ ఇండియా. అసోసియేషన్‌లో పత్రం చదివినప్పుడు దానిపై చర్చ జరిగింది. అక్కడ ఒకాయన "సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ కాలువల ప్రాముఖ్యత గురించి మనల్ని తొందర పెడ్తున్న సమయంలో ఆయన తన మనస్సును రైలు మార్గాల గొప్ప ప్రాముఖ్యతకి తెరిచి ఉంచితే ఆయన అభిప్రాయాలు, ఇండియాలో పరిచయం ఉన్నవారికి మరింత దగ్గరయ్యేవి" అన్నాడు. ఆయన చాలా చిత్త శుద్ధితోను, శ్రమతోను పనిచేస్తూ వచ్చిన లక్ష్యాలు, సమస్యా పరిష్కారాలు మరింత వేగవంత మయ్యేవి" అన్నాడు. దీనికాయన సమాధానం తక్షణం ఆగ్రహం

తోనూ ఇచ్చాడు. "అవసరమైన మొత్తం విషయంలో అనృతాన్ని నేను సమర్థించినా, సత్యాన్ని దాచటంలో సాయం చేసినా – అది మంచిని ముందుకు తీసుకువెళ్తుంది!" (కోపం వచ్చినప్పుడు కాటన్‌కి మాటల్లో వ్యంగ్యం ఉంటుంది. –కవనశర్మ) సర్ ఆర్థర్ కాటన్ స్నేహితులకి ఆయన తన ఆధార సూత్రాల పట్ల చూపించే విధేయత విషయలో కొంతమంది అడ్డంకులు అన్నీ దాటుకొని సాధించిన ఆ విజయం ఎన్నో సంవత్సరాలు గుర్తింపు పొందక పోతే ఆ ఆనందాన్ని తగ్గిస్తుంది. అయితే ఆర్థర్‌కాటన్ ఆ కోవకి చెందినవాడు కాదని గమనించ వచ్చు. ఆయన పొగడ్త గుర్తింపులను సంపాదించే ప్రయత్నం చేయకపోయినా ఆయన పనులు గుర్తింపులను దండుకోవటం ఆయనకి తృప్తినిచ్చింది. అది మరో విధంగా అయ్యేది కాదు. ఐతే ఆయన్ని పొగడ్తలు పాడు చెయ్య లేదు. ఆయనలో డాబు పెరగలేదు. ఆయనెప్పుడూ తన గొప్ప తనాన్ని ప్రకటించుకోలేదు. ఆయన చేసిన దాని గురించి ఇతర్లు మాట్లాడినప్పుడు వాటిని వినయంగా స్వీకరించేవాడు. వెంటనే తన తోటి మనుష్యులకు మరింత సుఖాన్ని ఇచ్చేందుకు, మరింత గొప్ప పనులు చేసేందుకు, అవతల వారి మెప్పును, ప్రోత్సాహంగా తీసుకొనేవాడు. మొదటి నుంచి చివరివరకు ఆయన చేసే ప్రతి పనికి ఇది ఆయన స్వాభావిక ముద్రగా ఉండేది.

ఐతే ఎంతగానో దాని రూపకల్పనకి, నిర్వహణకి పొగడ బడిన పనీ, ఎంతగానో తృప్తిచ్చిన ,పెట్టిన పెట్టుబడికి లాభాలు తెచ్చిన పనీ, ఏది? అవి ఆయన నీటి కాలువలు కట్టడాల పనులు! అవే ఇతర్లను మించి ఇంజినీరుగా ఆయనకి ఘనత తెచ్చినవి. ఆ పనులు తలపెట్టడానికి, నిర్వహణలో పూర్తి విజయం సాధించటానికి కష్టమైనవి. డాములు కట్టడం బ్రిడ్జిలు కట్టడం అంత సులభం కాదు. వంతెనలు జాగ్రత్తగా రూపకల్పన చేసి కడ్తే చాలు. డాములు కాలువల వ్యవస్థ అల్లాలేదు. ఎల్లప్పుడు ఏ ఊహించని అవాంతరం మీద పడ్తుందో అని శ్రద్ధగా గమనిస్తూ ఉండాలి. పనులు పూర్తయిన రోజు నుంచి, రూప కల్పనలో, విశ్లేషణలో దొర్లిన పొరపాట్లు, పెద్ద ఇబ్బందులకు దారి తీసి, వాటిని సరిదిద్దటం చాలాసార్లు చాలా కష్టమైపోతుంది. అందుకని ఎక్కువ స్థాయి శ్రద్ధ, ముందు చూపు ఆ రూపకల్పనలలో ముఖ్యమే అవుతాయి. అటువంటి గుణాలు కలిగి ఉండటాన్ని పెంచుకొంటూ ఇంజినీరింగ్ సంబంధమైన అద్భుత కృత్యాలు అతి బాగా తెలిసిన వాళ్ళకి, తప్పనిసరిగా జరగాల్సిందిగా కన్పట్టేది!

ఖర్చుని వెనక్కి దీని ద్వారా రాబట్టుకోగలమా అని ఇంతకు ముందు వేసిన ప్రశ్నకి సర్ అలెగ్జాండర్ అర్బుత్‌నాట్ లిఖిత పూర్వంగా పదిలపరచినది తెలుపుతాను.

"ఈ పనుల నుంచి వచ్చిన రాబడి లాగా మరి ఏ ఇతర ప్రభుత్వ పనుల నుంచి రాలేదు. ఎగువ ఆనకట్ట కట్టిన 6 సంవత్సరాల తరువాత కట్టడానికి అయిన ఖర్చు మీద 69 శాతం లాభం సంవత్సరానికి వచ్చినట్టుగా నివేదికలో ఉంది. దిగువ ఆనకట్ట మీద నూటికి నూరు శాతం లాభం. ప్రజల ఆస్తుల విలువలు ఈ పనుల వల్ల పెరగటమే కాక, కొరత కాలాలలో ఈ జిల్లాలు క్షామం యొక్క భయంకర పరిస్థితుల నుండి రక్షింపబడటమే కాక, వీటి మిగుళ్ళు పక్క నున్న ఇతర జిల్లాలకి పంపేవీలైంది"

శ్రీహింద్ కాలువ గురించి శ్రీ దేకిన్ (ఇరిగేటెడ్ ఇండియా పుటలు 214, 224) ఇలా అంటాడు.

"కాలువ యొక్క ప్రతి మైలు మనకి కొత్త జ్ఞానాన్ని బోధిస్తుంది. మనల్ని అలరిస్తుంది. ఒక జీవితం తన చుట్టూ ఉన్న వాతావరణాన్ని మారుస్తూ దాని వల్ల తను కాలంతో మారుతూ ఉంటుంది. దానివల్ల ఇంజినీరు పని ఎప్పుడూ సంపూర్ణం కాదు. అతను ఎల్లప్పుడూ కొత్త పరిస్థితులను ఎదుర్కొంటూ అనుబవం సంపాదిస్తూ ఉంటాడు. అనుభవంతోను ఇతర కాలువల నుంచి సంపాదించిన దానితోను తను కార్యసాధనలలో తన యుక్తులను మార్చుకొంటాడు.

రూపు కొండల నుంచి బయటకు వచ్చి, దప్పికతో పిశాచం వలె కనిపించే భూమి పక్కగా సన్నని సెలయేర్లు ప్రవహించి కాలువల్లోకి వడకట్టబడి, ఇటువంటి భూమిలోనే కొన్ని వందల మైళ్ళు పంటల వరాలు కురిపిస్తూ పోతాయి. కొద్ది నెలల్లో ఈ ఖాళీలోయ, ఈ నిశ్శబ్దపు గాలి దానిలో ఆనకట్ట మీది చంగ్రాల బలహీనపు గుసగుసలు ఉండవు. నురగలు కక్కుతూ హోరెత్తుతూ వరద నీరు పన్నెండు పదహారడుగుల కిందికి దూకుతూ, తన ఊబి ఇసకని, చిన్న గులకరాళ్ళని ఒకవైపు నుంచి మరొక వైపుకి భుజం నుంచి భుజానికి, బరువు మార్చుకొనే కూలీలా మార్చుకుంటూ, చెట్లను పడగొడ్తూ బండలని గుండ చేస్తూ ప్రవహిస్తుంది. వేడిలో వరదలో ఇంజినీర్లు కర్తవ్య నిర్వహణకు కట్టుబడి వరద, జ్వరం కరువు వీటితో తలపడటాని వెరవక నిలబడి ఉంటారు. ప్రభుత్వం తన సేవకులను యజమాయిషి

చేసినట్టు (ఆ నది యొక్క ప్రచండబలం, తాము కట్టడి చేయలేక పోతే ఎంతో నష్టం కలిగించటం నిశ్చయం) కట్టడి చేస్తారు".

తను చూసినదానిలో ఏం చేయాలని కోరుకున్నాడో మా తండ్రిగారే స్వయంగా ఈ విధంగా వ్రాసారు.

"ప్రశస్తమైన నదిని తుదివరకు ఏ విధంగా మెరుగు పరచ గలమో ఆలోచించినప్పుడు, దాని నీరు వ్యర్థంగా సముద్రంలోకి పోకుండా చూడటమే మనకి గొప్ప ఆదర్శమని తట్టుంది. వరదకాలంలో నీరు వాడుకోడానికి పట్టే సమయం కంటే తక్కువ కాలంలో కిందకి పరుగులు తీస్తుంది. ప్రవాహం సన్నగిలిన కాలంలో అంటే నీరు అతి అవసరమైన కాలంలో అంతకంటే తక్కువే. అయినా చాలా పెద్ద పరిమాణంలోనే నీరు, నీటి మట్టం కిందుగా ఉండి పొలాలకి మళ్ళించడానికి వీలులేక, నష్టం అవుతుంది. అందుచేత వరద సమయంలో మనం సమయం సంపాదించాలి. తక్కువ ప్రవాహపు సమయంలో నీటి మట్టాన్ని పెంచాలి. నీరు వాడుకోవాలంటే ఈ రెండో పరిస్థితుల్లో, అంటే తక్కువ నీరు ప్రవహించే కాలంలో నీటిని ఆదా చేయటం విషయం, నేనింతకు పూర్వం చెప్పిన కారణాల వల్ల ప్రభుత్వం దృష్టికి తెస్తున్నాను.

మామూలుగా ఈ అమలు పరిచే పథకాలు రెండు, అక్కడి నేల వాలు కంటే తక్కువ వాలుగల కాలువల గుండా నీటిని మళ్ళించి చుట్టూ ఉన్న భూమి కంటే ఎత్తులో కాలువ ఉండేలా చూసుకోడం, రెండోది నీటికి అడ్డు కట్ట వేయటం.

అయితే మొదటిది ఎక్కువ వాంఛనీయమే అయినా చాలా సార్లు తక్కువ ఖర్చుతో సాధ్యపడక అతి వ్యయం చేయాల్సి వస్తుంది".

పైవారి ఆమోదానికి ఆయన సిఫారసు చేసిన పథకంలో ఈ విధంగా అన్నారు.

"తంజావూరులో వ్యవసాయానికి, అతి దుర్భర సంవత్స రాలలో తప్ప, పూర్తి రక్షణ ఉంటుంది. ఇప్పుడు పూర్తిగా నాశన మవుతున్న పంటలు రక్షింపబడటమే కాక మొత్తం జిల్లాలో ఎక్కువ భాగంలో ఎక్కువగా పంటలు పండించ వచ్చు. అతి లోటు సంవత్సరాల్లో డామ్ వల్ల పొదుపు చేయబడిన నీరు, సాధారణ సంవత్సరాల్లో కంటే ఎక్కువగా ఉంటుంది".

ఆ తరువాత చాటమ్‌లోని సైనిక ఇంజినీరింగ్ పాఠశాలలో చాలా సంవత్సరాల తరువాత, ఉపన్యసిస్తున్నప్పుడు, ఈ పనుల చరిత్ర. కంపెనీ పరిపాలనలో ఉన్న పరిస్థితుల గురించి ఒక అంచనాని ఇచ్చారు.

"1927లో అక్కడి ప్రజలు పూర్తిగా నిర్లక్ష్యం చేయబడి తిరుగుబాటు స్థితికి దగ్గరగా ఉన్నప్పుడు పరిశీలించటానికి నన్ను పంపారు. అక్కడ పనులు పూర్తిగా నిరాశ కలిగిస్తున్నాయి. కొలిదం కాలువలో 6 అడుగుల ఎత్తున ఇసుక మేట వేసుకు పోయింది. దాంతో 8 అడుగులతో ప్రవహిస్తోంది. లక్ష జనా భాకు అవసరమైనా 40 వేల పౌండ్ల ఆదాయానికి ఆధారమైన ఈ పనులకి గాను 500 పౌండ్లు బాగులకు కేటాయించ నీయ లేదు. ప్రభుత్వానికి ఆసక్తి లేదు. ఆ ప్రాంత ప్రజలు మనల్ని క్రూర అనాగరికులమని అనుకోవడంలో తప్పుందా?

నేను వెంటనే చేయాల్సిన బాగులకి 3500 పౌండ్లకి ఓ చిన్న అంచనా వేసి, దాని గతి ఏమౌతుందో తెల్సిన వాడిని కనుక మద్రాసు వెళ్ళాను. నేననుకొన్నట్టే అంత పెద్ద సొమ్ము, ఒక ఇంజనీరుతాలూకు అసంబద్ధమైన కోరికలకు ప్రభుత్వం దుర్వినియోగం చేయలేదు, అనటం వినటానికి వెళ్ళాను. అయితే ఆ సమయంలో ఉన్న గవర్నర్ తనని కలిసే అవకాశం ఇచ్చే అలవాటున్న వాడు. నేను, ముఖ్య ఇంజనీరుని గవర్నర్ వద్దకు వెళ్ళి దాని గురించి మాట్లాడమని అడగాను. గవర్నర్ ఆ కాగి తాలనసలు తన ముందు పెట్టలేదని చెప్తూ ఆ ఖర్చుని అను మతించాడు. నేను సాధించానని అజ్ఞానంతో అను కొన్నాను. ఆ ఆజ్ఞలు ఆ జిల్లా కలెక్టర్‌కి పంపబడ్డాయి. ఆయన నా పనుల తాలూకు నా నివేదికలు అడిగాడు. ఆ రోజుల్లో ఆ పనిని నిర్వ హించాల్సి బాధ్యత అసందర్భంగా కలెక్టర్ మీద ఉండేది. తరు వాత నేను ఆ జిల్లా వదిలి వెళ్ళి, 1933 వరకు తిరిగి వెళ్ళలేదు. వెళ్ళినప్పుడు ఆశ్చర్యపడుతూ తెలుసుకొన్న దేమిటంటే, కలెక్టర్ ఆ డబ్బు ఖర్చుపెట్టడానికి శ్రమ తీసుకోలేదు. ప్రభుత్వం తన ఆజ్ఞ అమలయ్యేటట్టు చూడనూ లేదు. కొద్ది సొమ్ము మాత్రం ఖర్చు చేశారు. ప్రజలు తిరుగుబాటు చేయటానికి సిద్ధంగా ఉన్నా రని, ప్రభుత్వం సైన్యాన్ని పంపవలసి ఉంటుందని భయ పడ్డు న్నారు. అంత ఊహించలేని ఆధ్వాన్నం స్థితిలో ఘనత వహిం చటానికి సిద్ధంగా మధ్య తరగతి ప్రభుత్వం ఉంది" (సర్ ఆర్థర్ కాటన్ – రాచరిక కుటుంబానికి చెందినవాడు – కవన శర్మ).

కావేరి నది పశ్చిమ కనుమలు అనబడే పర్వతాల మధ్య పుడ్తుంది. ఆ కొండలు నైరుతి ఋతు పవనాల నడ్డుకొని వర్షాన్ని

పట్టుకొంటాయి. ఆ వాలుల్లో నీటిని కొనిపోయే నదులను చాలా పెద్ద పరిమాణంలో నీటిని నింపుతాయి.

కావేరి ఆ ద్వీప కల్పంలోని దక్షిణభాగంలో ప్రవహించే అతి పెద్ద నది. అది డెల్టా శిరోభాగాన్ని చేరేముందు కొన్ని వందల మైళ్ళు పారుతుంది. అక్కడ తన మొదటిది అయిన కొలెరూన్ (కొలిదం) విడగొట్టుకొంటుంది.

ఆర్థర్ కాటన్ తరచు చెప్పే విధంగా, ఆయన అంతకు ముందు ఎవరు ముట్టని నదితో కాని మన్ను తోకాని వ్యవహరించటం లేదని మనం చెప్పుకోక తప్పదు. బ్రిటిష్ వారు ఆ ఉప ఖండంలో కాలు పెట్టటానికి శతాబ్దాల ముందే హిందూ దేశంలో నదులను వ్యవసాయపు నీటి పారుదల కోసం వాడడం జరిగింది. ప్రాచీన హిందూ పరిపాలకులు దేశ లాభం చాలా ఎక్కువగా కలిగించే పనుల నిర్వహణలో ఒకరితో ఒకరు పోటీ పడే వారు. హిందూ చీనా దేశాలలో నీటి పాదలను, చరిత్రారంభ కాలానికి, నిర్ణయించడానికి వీలుకానంత కాలం ముందే, సాగించారు. సెల్యూకస్ నికటార్ యొక్క దౌత్య ప్రతినిధి అయిన మొగస్తనీస్, అనే యవనుడు పాట్నాలోని హిందూ రాజు ఆస్థానంలో, క్రైస్తుకి 300 సంవత్సరాలకి ముందు ఉండేవాడు. (ఈ కాల నిర్ణ యాన్ని ఈ రోజున చాలా మంది ప్రశ్నిస్తున్నారు. పురాతనమైనదనటానికి ఆధారాలు ఉన్నాయి – కవనశర్మ) "ఆ దేశం అంతా నీటి పారుదల వ్యవస్థతో నిండి ఉంది. ఆ దేశం ఏడాదికి రెండు పంటలు ప్రజలు పండించగలిగిన కారణంగా ఎంతో సంపన్నంగా ఉంది. సింహళంలోను, దక్షిణ హిందూ దేశంలోను 2000 సంవత్సరాల కంటే ముందు జలాశయాలున్నాయి" అన్నాడు (ఇరిగేటెడ్ ఇండియా-141 పుట).

ఇందులో అతి గుర్తించదగిన కృత్యాలు కూడా ఊహల కటకటలను భావనల్లో లోపాలను గలిగి ఉన్నాయి. తంజావూరులోను ఆ పక్కనే ఆనుకొని ఉన్న తిరుచునాపల్లిలోను స్వదేశీ పనులు మిగిలిన వాటితో పోలిస్తే విజయవంతమైనవి. అయితే అవి వానాకాలంలో నీరు అతి తక్కువగా అవసరమయ్యే కాలంలో నదిని వాడుకొనేవి. మన ఇంజినీరు భావన ఉద్దేశం వరదనీరుని జాగ్రత్త పరిచి, వానలు పడని రోజుల్లో వాడటం, ఆయన అది చేసాడు. ఇది చేయటం వల్ల వరి పంట పూర్తిగా నాశనం అయ్యే ప్రమాదం తప్పించాడు. బియ్యం అక్కడి ప్రజల ముఖ్యావసరం అవటం వల్ల ఆయన చేసిన పని, మొత్తం జనాభాన్ని తిండి లేక మాడే దుస్థితి నుంచి రక్షించటం కంటే ఏ మాత్రం తక్కువైనది కాదు.

కొలెరూన్ చేపట్టిన సమయం అతి సరైనది. ఆ పనులు మంజూరు అయిన ఆరు నెలల లోపున ఋతు పవనాలు మొదలయ్యే ముందుండే తేమలేని పొడిరోజుల్లో ఆ పనులత్యంత శక్తిమంతముగా చేయడానికి కావలసినదంతా చేయడమైనది, ఎంతనీరు నిలవ చేయటమైందంటే పనులు మొదలైన కొద్ది కాలనికీ, చాలా క్లేశం నుంచి తప్పించడం జరిగింది. ఖజానాలో సొమ్ము తరగడం గాక మరింత ఆదాయంతో నిండింది.

తన ఆనకట్టలు ఏం చేస్తాయన్న విషయంలో ఆర్థర్ కాటన్ చాలా గొప్ప ఆశలు పెట్టుకొన్నాడు. ఆయన తన భావాలని ఈ విధంగా ప్రకటిస్తాడు.

మొదటిది : నీటి సరఫరా తక్కువగా ఉండే 100 దినాలకు నీటి సరఫరా పెంపుదల సాధింపబడ్తుంది. నీటి పరిమాణం గంటకి సున్నా నుంచి 1500 వేల ఘన గజాలు లేక గంటకి సగటున 5400 వేల ఘనపు గజాలు, అంటే మొత్తం 12000 లక్షలు లేక (ఈ రోజున) తంజావూరుకి అందుతున్న మొత్తం 60 వేల లక్షలు పరిమాణంలో (సంవత్సరానికి)5వ వంతు అందుతాయి.

రెండవది : సెరింగమ్ (శ్రీరంగం) వద్ద నీటి మట్టం పెంచడం గురించి అన్ని వివాదాలు సమసిపోతాయి.

మూడవది : దీనితో తిరుచునాపల్లి, లాల్ గుడి రైతుల్ని మొత్తంగాను, శ్రీరంగం కొనడ్‌లో కొంత భాగాలని కొంత వరకును తాత్కాలిక ఆనకట్టలు (కొరుంబాలు) కట్టడంలోని శ్రమని వ్యయాన్ని తొలగించి వాళ్ళ పొలాలికి నీటి సరఫరాని రమారమి తప్పకుండా (నిశ్చయంగా) చేస్తుంది.

నాల్గవది : తొలకరిని (పాక్షికమైన కొత్త నీటిని) ఇప్పటి కంటే విరివిగా జనం వాడుకునేలా శాసిస్తుంది. పంటలు త్వరగా పెరిగే విధంగాను, ఈ రెంటివల్ల కోతలు త్వరగా అయ్యేటట్టునూ చేస్తుంది. దీనివల్ల దిగువ భూములకి అవసరమైన నీరు పుష్కలంగా లభిస్తుంది.

ఐదవది : దీనివల్ల (నీటి మట్టం) దిగువనుండే తూముల్ని ఎక్కువ సార్లు, ఎక్కువ మట్టంలో తెరిచే అవకాశం ఉంటుంది. దాని వల్ల కావేరి అడుగు యొక్క మట్టాన్ని అతి ఎక్కువ స్థాయిలో పూర్తిగా నియంత్రించడానికి వీలవుతుంది. ఇది చాలా ముఖ్యమైనది.

ఆయన తను అనుకోటమే కాక, తనను సంప్రదించిన వాళ్ళకి కూడా నీటి పారుదలకి సంబంధించి రెండు అంశాలు న్నట్టు భావించాలని గుర్తు చేసేవాడు.

1. ప్రభుత్వ నిధులను వాడుకొని ప్రభుత్వాదాయం మరింత పెంచటం.
2. స్థానికుల ఆదాయం పెరిగి తద్వారా వారి భూముల ధరలు బాగా పెరుగటం.

అటువంటి ఫలితాలు అప్పటికే ధృవపడి ఉండటం వలన ఆర్థర్ కాటన్ జీవితం పొడుగున చేసిన శ్రమని అనావృష్టి సమయాల్లో నష్టం అట్టే లేక కొరతల ఫలితాలను తొలగించ టానికి చేసే ప్రయత్నాలకి వ్యయం అయ్యే సమయం, శ్రమ దినాలలో నూరవవంతు వాటిని నిరోధించటానికి వెచ్చించి ఉంటే చాలా సాధించవచ్చు. అన్న విషయాన్ని ఋజువు చేయ టానికి నొక్కి వక్కాణించటానికి, ఉదాహరణగా చూపటం జరిగేది. అందులో ఆశ్చర్యం లేదు.

కెప్టెన్ కాటన్ "పూర్వం అతి తీవ్ర అనావృష్టి సంభవించిన సంవత్సరంలో కూడా చాలా నీరే సముద్రంలోకి ప్రవహించ నీయబడింది. ఆ నీటిని పొలానికి మళ్ళించి ఉంటే మొత్తం జనాభాకి కావలసిన గింజలకి పదిరెట్ల గింజలు లభ్యమయ్యేవి. కర్నాటక (ఇంగ్లండు, ఇతర దేశాలలాగా), నీరు తక్కువగా ఉండే సమయాలలో నీటిని అందించటం అవసరానికి మించి ఎక్కువగా ఉండే సమయాలలో దాన్ని కొనిపోవటం విషయాలలో ఏమీ చేయకపోతే అది ఎక్కువ జనాభాని భరించలేదు. అది ప్రపంచంలో కల్లా అతి సారవంతమైన జన సాంద్రమైన ప్రదేశాలలో ఒకటిగా ఉండటం విషయంలో నాకు పూర్తి నమ్మక ముంది. అయితే దానికి ప్రభుత్వం తన శక్తుల్ని ఖర్చు పెడ్తే, తప్పక ఖర్చు పెట్టాలి కూడాను ఆ ప్రదేశం పూర్తి సామర్థ్యం బయట పడుతుంది" ఈ విషయంలో ఆయన[1] బర్క్‌తో ఏకీభవిస్తాడు. బర్క్, ఆర్కాటు నవాబ్ పైన ఇచ్చిన గొప్ప ఉపన్యాసంలో దక్షిణ భారత దేశపు జలవనరులను, దేశపు జనాభా అంటూ మాట్లాడాడు.

మళ్ళీ ఆయన చాలాబలంగా "ఈ జిల్లాల పంట భూములు పెద్ద సారవంతమైనవి కావు. వీటి సంపన్న పరిస్థితికి కారణం నదీ జలాలని నియమ ప్రకారం అందించటమే" అని వాదిస్తారు.

ఆయన తరువాత పథకం పల్లార్ నదికి దానికి అవసరమైన కాలువలు జలాశయాలకి సంబంధించినది.

అప్పటి నుంచి ఆయన చలాకీ మెదడు, నిజాయితీ గల మనసు కొత్త పథకాలని రూపొందించటంలో మునిగి పోయి ఉండేవి. అవి అక్కడ నదీ జలాల ఘన పరిమాణానికి, దాని చుట్టూఉన్న నేలకి సరిపడే పరిమాణంలో ఉండేవి. ఈ జిల్లాలకి, ఈ నీటి భారీ జలాలు. వరద సమయాల్లో విధ్వంస కారక సాధనంగాను, నీటి ఎద్దటి సమయాల్లో వాడుకకి లేకపోతే కరువు, పేదరికం, జబ్బు, మరణలకు కారణం అయ్యే నష్టం గాను పరిణమిస్తాయి. మరోలా అయితే అంతులేని మేలు, సౌభాగ్యం కలిగించేవిగా వీటిని వాడుకోవచ్చు.

---

[1] కర్నాటక ప్రకృతి ప్రసాదించిన సారవంతమైన నేల కాదు. దాన్ని సారవంతం చేయటానికి సదా పారే ఏర్లు అసలు లేవు. లేక కొద్దిగా ఉన్నాయి. వాన, ఒక కాలంలోనే పడ్తుంది. అయితే అక్కడ పండే వరి సదా నీరుని కోరుతూ ఉంటుంది. ఇది కర్నాటక యొక్క జాతీయ ఖజానా. సదా వాడకానికి తీసి ఖర్చు చేయగలగాలి. లేకపోతే నాశనం అయిపోతుంది. అందుచేత దేశం యొక్క మంచి రోజుల్లో నమ్మశక్యం కానన్ని జలాశయాల్ని నిర్మించటం జరిగింది. చాలా భాగం అవి మట్టితోను, రాళ్ళతోను నీటిని వదలి పెట్టుదార్లు రాళ్ళ కట్టడాలలోను నిర్మింపబడ్డాయి. అవి గొప్ప పని తనంతోను, శ్రమతోను నిర్మింపబడి ఎంతో గొప్పగా నిర్వహింపబడ్తూ వచ్చాయి. నేను వాటిని పటంలో లెక్కపెట్టడానికి కష్టపడాల్సివచ్చింది. రెండు మూడు ఎకరాల విస్తీర్ణంలో 5 మైళ్ళ చుట్టు కొలతలో ఉన్నవి 1100 పైనే ఉన్నాయి. ఇక్కడ నుంచి నీరు పొలాల దాకా, కొన్ని సార్లు పొలాల ద్వారా వెళ్తుంది. వాటిని ఎంతో ఖర్చుతో ఇసుక మేట వేయకుండాను, మట్టం చెడకుండాను పూడిక తీయాల్సి ఉంటుంది. ఆ పటంలో జిల్లాని కొలతగా తీసుకొంటే కర్నాటకా, తంజావూరులలో 10 వేలకి తక్కువ కాకుండా చిన్నా చితకా జలాశయలుండి ఉండాలి. పైగా మత సంబంధమైన వాటికి (పుష్కరిణిలు) ప్రజల ఇళ్ళ వాడకానికి ఉన్న చెరువులింకెన్నో. ఇది మీ అధికారం ప్రభావంతో సాగిన ఉద్యమాలు కావు. ఏ మంత్రిగారి గొప్ప అభిరుచులకనుగుణంగా ఘనంగా నిర్మించినవి కావు. ఇవి ప్రజలకి తండ్రుల్లాగా వ్యవహరించిన నిజమైన రాజులు నిర్మించిన స్మారక చిహ్నాలు. భవిష్యత్తుకి వదలబడిన గుర్తులు. ప్రజల భవిష్యత్తు తమదిగా భావించిన వారి గుర్తులు. – ఎడ్మండ్ బర్క్.

నీటి పారుదల ప్రభుత్వానికి ఆదాయం పెంచేదే కాక, జనాలకి సంపదనీ, పొలాలకి అమ్మకపు విలువను పెంచేది అత్యావశ్యకమైన సూత్రమని ఎప్పుడు నొక్కి చెప్పేవారు. అందుచేతే చెప్పబోయే విషయాల ప్రాముఖ్యత!

డిసెంబర్ 13, 1857న ఆదాయ మండలికి ఆనకట్టలు కట్టిన సంవత్సరం పెరిగిన ఆదాయం గమనించి వ్రాసిన ఉత్తరంలో జనానికి కలిగిన లాభాల గురించి ఈ విధంగా అన్నారు "వ్యక్తుల ఆస్తుల విలువలు కనీసం అనుపాతంగా గొప్పవి అని నమ్ముతున్నాను. శ్రీరంగంలోని స్థలాల విలువలు రెండు రెట్లయినట్టుగా తిరుచురాపల్లిలో నేను తెలుసుకొన్నాను. అదే విధంగా దక్షిణ ఆర్కాటులోని రెండు తాలూకాల్లో జరిగిందని నాకు తెలిపారు. తంజావూరులో కూడా స్థలాల విలువలు బాగా పెరిగాయని నాకు భరోసా ఇచ్చారు. 560 వేల కానీల (ఎకరంలో 64 వ వంతు?) భూమి ఈ ఆనకట్టల వల్ల ప్రభావితమైనదని గమనంలోకి తీసుకొన్నప్పుడు, వాటి అమ్మకపు ధర బహుశ 80 లక్షల పౌండ్లు అయినప్పుడు వ్యక్తుల ఆస్తుల విలువ 5 లక్షల పౌండ్లకి తక్కువ కాకుండా పెరిగిందని ఊహించటం పెద్ద గొప్ప విషయం కాదు.

ఇంతకు ముందు ఈ ప్రకరణంలోనే మరో పుటలో చెప్పిన ఒకగడ్డి పోచ పెరిగే చోట రెండు పెరిగేటట్టు చేసేవాడు, తన జాతికి మేలు చేసేవాడు, అన్న విషయం ఆనకట్ట పూర్తయిన పది సంవత్సరాల తరువాత ఆదాయ మండలి నుంచి వచ్చిన జాబులోని భాగం. అది ఈ కట్టడం వలన కలిగిన సామాన్య ఫలితాల గురించి సాధికార ప్రకటన.

1836 తరువాతి సంవత్సరాలలో కొన్ని అతి చెడు కాగా మిగిలినవి బాగా మంచివి. ఫలసాయం బట్టి కొలిస్తే, ఉత్పత్తి ఒకే రీతిలో పెరగటం గమనార్హం. ఆనకట్ట అభివృద్ధికి పునాది కావటాన్ని అది ఋజువు చేస్తుంది. ఇంకేం చేసినా మన ఆధీనంలో ఉండని అనుకూల అననుకూల ఋతువుల ఫలితాలని సమానం చేయగలిగేది కాదు.

పని మొదలు పెట్టాక 14వ 15వ సంవత్సరాల మధ్య నమోదైన అభివృద్ధి గురించిన సాధికారిక సంఖ్యలివి.

ఎగువ కాలెరూన్ ఆనకట్ట

మొదటి పెట్టుబడి	8340 పౌండ్లు
తరవాత బాగులు	27,238 పౌండ్లు
సంవత్సరాలు	15
పెరిగిన నికరాదాయం	208291 పౌండ్లు
సగటు సంవత్సరానికి లాభం	12702 పౌండ్లు
పెట్టుబడి మీద లాభ శాతం	144.7

దిగువ కొలెరూన్ ఆనకట్ట

పెట్టుబడి	74231 పౌండ్లు
తరువాతి భాగులు	3,997 పౌండ్లు
సంవత్సరాలు	14
పెరిగిన నికరాదాయం	14,230 పౌండ్లు
సగటున సంవత్సరానిక లాభం	9,879 పౌండ్లు
మొత్తం లాభం	130876 పౌండ్లు
పెట్టుబడి మీద లాభశాతం/సంIIకి	133.06

కీ.శే. సైన్యాధిపతి బెల్ ఖర్చు "ఎగువ ఆనకట్ట విషయంలో చాలా వరకు ఒకే ఒక కారణం వలన తగ్గింది అంటాడు. ఎగువ ఆనకట్టకి కావలసిన రాయి దగ్గరలో తవ్వి తీయగా, దిగువ ఆనకట్టకి చాలా దూరం వరకు వెళ్ళినా ఆ సౌలభ్యం లేకపోయింది. అయితే దానికి కావలసిన రాయి ఒకపురాతన దేవాలయం ప్రహరీగోడ నుంచి సంపాదించటమైంది. ఆ దేవాలయం అడవిలో ఉంది. దాని రాళ్ళు పూజారుల అనుమతితోనే తీసుకోవడం జరిగింది" అని చెప్తాడు.

లాభాలు మొదటి పెట్టుబడిపై ఆధారపడి నిర్ధారించటమైనది. నీటి పారుదల వ్యవస్థకి అది మూలం. మంత్రముగ్ధం చేసే సంవత్సర లాభశాతం నదిపైన చూపించిన విధంగా ఇచ్చింది. మరామత్తులకు 15 సంవత్సరాల కాలానికి చూపిన ఖర్చులో చిన్న చిన్న కొత్త అనుబంధాగా చేసిన పనుల కైన ఖర్చు కూడా ఉంది. దీన్ని అంతకు ముందు అన్నే సంవత్సరాలకి మరమత్తుల ఖర్చుతో పోలిస్తే చాలా తక్కువ. అంటే ఆనకట్ట వ్యవసాయానికి నీటిని అందించటమే కాక కొత్త అనుబంధపు పనులలో కలిసి కూడా నదిని నిర్వహించటానికి వ్యయాన్ని తక్కువ చేసింది. అందు చేత ఇందులో పొదుపైన సొమ్ముని లాభాలకి కలపటం న్యాయంగానే జరిగింది. ఈ విషయంలో సమాలోచన సమితి (కౌన్సిల్) సభ్యుడైన గౌ. జాన్ సుల్లివన్ సెప్టెంబరు 5,1840న ఇచ్చిన వివరణలోని భాగాన్ని ఉటంకించటం నిశ్చయంగా విలువైనది.

కావేరిలో అంతకు ముందు ఎరగనంత పెద్ద వరదలు వచ్చి తగ్గాక ఏ మాత్రం నది కట్టలకి చెరుపు జరగలేదని తెలియటం

తృప్తి కలిగించింది. పైగ అక్కడి వాస్తు శిల్పులు (ఇంజినీర్లు) తంజావూరు, ఇంతకు పూర్వం ఎప్పుడూ లేనంతగా కట్టల పగుళ్ళ నుంచి రక్షింపబడింది" అన్నారు.

తంజావూరు ముఖ్య కలెక్టరు ఆదాయ మండలి ఆగష్టు11, 1838లో ఈ విధంగా వ్రాసాడు.

క్రీ.శ. 1836 (ఫస్లీ 1246) వర్షాకాలం ఫసీ 1241 (క్రీ.శ. 1831) వర్షాకాలం కంటే పోల్చడానికి వీలు కానంత అధ్వాన్న మైనదనీ చెప్పినప్పుడు ఆదాయ మండలికి చెప్పిన విషయం తృప్తికలిగిస్తుందని నమ్ముతున్నాను. సరిపడా నీళ్ళు ఉన్న కాలంలో ఆనకట్ట ఫలితాలు అతి సంతృప్తికరంగా ఉన్నాయన్నది తేటతెల్లమైనదీ న్యాయమైనదీ అయిన నిర్ణయమే. సెప్టెంబర్ 25 తరువాత, ఆగుండ కావేరి నీటిని సరఫరా చెయ్యటంలో చాలా ఎక్కువగా విఫలమైన సమయంలో, కావేరి నది, ఆనకట్ట సహాయంతో కూడా ఏ ఒక్క రోజు పూర్తిగా ప్రవహించని ఆ రోజుల్లో, ఆ ఆనకట్ట లేకపోతే జరిగే నష్టం అంచనాలకి మించి ఉండేది. అటువంటి పంట నష్టం జరగలేదు.

ఆనకట్ట వలన లాభాల గురించి ఇతర చోట్ల అనుమానాలు వ్యక్తమైన సందర్భాల్లో, ఆ రాష్ట్రంలో ఆనకట్టని పెద్దవరమని భావించని వారు ఒక్కరు కూడా లేరని, నేను గమనించకుండా ఈ మాటలు పూర్తి చేయలేను"

మా తండ్రిగారి అసాధారణ మేధోచైతన్యం–ఈ జీవిత చరిత్రలో పదే పదే గమనించి చెప్పే విషయం–నియమంలో వ్యక్తమైనంతగా ఇంకే సమయంలోను అవలేదు.

30 సంవత్సరాల కంటే చిన్నవైన వాని బుర్ర ఒక ఉష్ణ మండల నదీ జలాలని అదుపు చేయటం గురించిన ఆలోచనల తోనే పూర్తిగా నిండిపోతాయని అందులోను, దిశ నిర్దేశించుకొనే అనుభవం లేని వాని విషయంలోను అనుకోవచ్చు కదా! కాని ఆర్థర్ కాటన్ బుర్రలో ఇంకా చోటుంది. మద్రాసులో ఓడలకి లంగరు వేసే స్థలాన్ని, ఒక కెరటాల నుండి రక్షణ కలిగించే కట్టడం లేక కట్టడాలలో చుట్టి వేసిన ఆవరణ కల రేవు ఏర్ప రచాలి అన్న సూచన చేయబడింది. మద్రాసు రేవుగుండా ఆవ రణ కల రేవు ఏర్పరచాలన్న సూచన చేయబడింది. మద్రాసు రేవు గుండా వ్యాపారం చేయాలనుకొంటున్న ఆ రాష్ట్ర వ్యాపారులు ఈయన యొక్క పాంబన్ దారి పనిగురించి, ఆయనకు మానవ అవసరాలకి నీటిని అనువర్తి చేయటంలో ఆయన కున్న ఆసక్తి విన్నవారై ఆయన అభిప్రాయం కోరారు.

ఆయన వారి కోర్కెననుసరించి ఈ విధంగా తొందరపెట్టారు.

1. కెరటాల ప్రభావాన్ని అడ్డుకోవటానికి ఎక్కువగా నిర్దేశింప బడిన పనులకి ఒడ్డుతో సంబంధం ఉండరాదు.
2. అది ఒడ్డుకి సమాంతరంగా సరళరేఖగా ఉండాలి.
3. అది మోటు రాళ్ళదై ఉండాలి.
4. అది నురగ (కెరటాలు విరిగిపడే) ఏర్పడే మండలానికి లోప ఉండరాదు. మరీ వెలపల దూరంగా ఉండరాదు.

మద్రాసు ఇంజనీర్లు అధికారి కలొనెల్ హావిలాండ్ కెప్టెన్ కాటన్ పథకాన్ని ఎంతో పొగిడి ఆమోదించారు. మొదట్లో దానిని నిర్మించటానికి ఒక సభలో ఆ పథకం నచ్చిన పెద్ద మనుష్యులు చాలా సొమ్ముకేటాయించినప్పటికి, కాలక్రమేణ దాన్ని చేపట్టక విడిచి పెట్టారు.

డిసెంబర్ 13, 1837న కెప్టెన్ కాటన్ ఆదాయ మండలికి నీటి పారుదల ముఖ్యంగా, బర్క్ ఇంతకు ముందు పుటల్లో చెప్పిన అసంఖ్యాక చెరువులకి సంబంధించిన మొత్తం బాధ్యతల గురించిన సవిస్తరమైన నివేదికను పంపాడు. ఇందులో, చెరువులకి సంబంధించిన పనుల విలువ (కేవలం పెట్టుబడికి సంబంధించనది కాక) అవి సరైన స్థితిలో ఉంచగలిగితే అవి అందించే సంవత్సరాదాయం గురించి ప్రతి సంవత్సరం దానికి గాను అవసరమయ్యే సొమ్ము గురించి మొదట ప్రస్తావించాడు. ఈ పనులు దక్షత కలిగి ఉంటే సంవత్సరపు పంటల విలువ ప్రస్తుతపు 32 లక్షల పౌండ్ల నుంచి 41.3 లక్షల పౌండ్లకి సంవత్సర ఆదాయం 11.8 లక్షల పౌండ్ల నుంచి 16.5 లక్షల పౌండ్లకి పెరుగుతుందని నిర్ధారించి చెప్పాడు.

మద్రాసు రాష్ట్రంలో చాలా ఎక్కువ చెరువులు వాన నీటిని పొలానికి పెట్టే నిమిత్తం నిలవ చేసేదిగాను కట్టబడి ఉన్నాయి. అందులో చాలా భాగం, మరామత్తులకి నోచుకోక పోవడం తటాక గర్భాలలో కొంత భాగం నీరు నిలవ చేయటానికి కాక పండించటానికి రావటం జరగనిచ్చారు. మద్రాసు పురం తెలిసి వారికి గుర్తుకు వచ్చేది, పెక్కిళ్ళున్న నంగంబాకంపేటకి సరిహద్దుగాను, సెంట్ థామస్ కొండకి వెళ్ళే గొప్ప రహదారికి పక్కనే ఉన్న మైలాపూర్ చెరువు ఉదాహరణ. నీరు పారించిన హిందూ దేశంలో అనే తన గొప్ప వ్యాసంలో గౌ॥ ఎ. డీకెన్సు ఎమ్.ఎల్.ఏ

(1900లో ఇంగ్లండుకి కామన్‌వెల్త్ చట్టం విషయంలో ప్రతి నిధిగా వెళ్ళినాయన) ఈ చెరువులు ఎన్నో పరిమాణాల్లో ఉన్న నీటి పరివాహక ప్రాంతాలకి చెంది చాలా విస్తారమైన క్షేత్రాలకి నీరు అందించేవి అంటారు. ఇటువంటి చిన్న చిన్న చెరువుల సముదాయం మరింకే చోట ఇండియాలో లేవు. ఆయన మళ్ళీ ఈ విధంగా అంటారు : ఈ రాష్ట్రంలో చెరువు కట్టలకు వాడిన మట్టితో ఆరు అడుగుల ఎత్తున భూమిచుట్టూ ఒకటిన్నర సార్లు గోడ కట్టవచ్చు అన్న గణాంకాలు కొద్ది సంవత్సరాలుగా నలుగురి నోట ఉండేవి.

ఒక ఆస్ట్రేలియా వాసి యొక్క దృష్టిలోహిందూ, సింహళ దేశాల నీటి పారుదల, వ్యవసాయం, గౌ॥ ఆల్‌ఫ్రెడ్ డీకెన్, ఎమ్.ఎల్.ఏ. (మాజీ ముఖ్య కార్యదర్శి, విక్టోరియాకి నీటి సర ఫరా మంత్రి) లండన్, డబ్ల్యు. థాకర్ అండ్‌కో, పుట 262 ప్రకరణం, హిందూదేశపునీటి పారుదలకి ఆర్థర్ కాటన్ తరువాతి పని, మద్రాసు నుంచి కొద్ది మైళ్ళ దూరంలో ఉన్న ఎర్రకొండల దాకా పట్టణంలో రహదార్లకి నిర్మాణానికి అవసరమైన మట్టి మొదలైన పదార్థాల రవాణా కోసం నిర్మిస్తున్నట్టి రైలు మార్గాన్ని పర్యవేక్షించటం. ఇక్కడ చెన్న పట్టణానికి నీరు సరఫరా చేసే జలాశయం ఇప్పుడుంది. ఆ పని పూర్తి కాకుండానే ఆగిపోయే పరిస్థితులు తలెత్తాయి. కాని రైలు మార్గాలు త్వరగా ఆ గొప్ప ఆనకట్టలు కట్టడానికి చాలా ప్రముఖ పాత్రలు వహించటంతో ఆ తరువాత కొన్ని సంవత్సరాలకి గోదావరి పనులు నిర్వహణలో ఈ అనుభవం చాలా పనికి వచ్చింది.

ఈ సమయంలో రైలు మార్గాలని మెరుగు పరచిన రహదారి మార్గాలతో పోల్చి ఒక నివేదికను తయారు చేశాడు. తన అభిప్రా యాలను విశదీకరిస్తూ ఆయన మద్రాసు, ఎర్రకొండల మధ్య రైలు మార్గాన్ని పేర్కొన్నాడు. అప్పటి కాయనకి నీటి పారుదలకి, రవాణాకి నీటి మార్గాల పుణ్య పథకం గురించి పూర్తి అవగాహన లేదు. కొద్ది సంవత్సరాల తరువాత ప్రభుత్వం యొక్క ప్రజల యొక్క దృష్టికి దాన్ని తీసుకువచ్చాక, ఆయన దాని పట్ల గొప్ప అభినివేశంతో దాన్ని సమర్ధించటం ఎప్పుడూ మానెయ్యలేదు. ఆయనకప్పటి కున్న జ్ఞానంతో రోడ్ల కంటే రైలు మార్గాలు లాభదాయకమని ఋజువు చేయటంలో ఎంతగానో నిమగ్నుడై, ఆ తరువాత ఆవిరి నావ కాలవలు, రైలు మార్గాల కంటే ఉన్న తమైనవి అని. అంతే నిమగ్నతతో ఋజువు చేశాడు. అందువల్ల ఆయన ఉద్దేశాలకి, వ్రాతలకి మధ్య విరుద్ధత లేదు. ఆయనకున్న సమస్య అల్లా హిందూ దేశానికి అతి చౌకయిన, అతి పనికి వచ్చే రవాణా ఏర్పాట్లు చేయటం దానికి ఆ తరువాత ఎన్నుకొన్న పరిష్కారానికి నలభై సంవత్సరాలపాటు అతి విశ్వాసంతో అంటి పెట్టుకొని ఉన్నాడు.

మేజర్ జనరల్ ఫ్రెడ్ సి. కాటన్ మా నాన్న గారి సోదరులలో బతికి ఉన్న ఆయన. ఆయన ఇంతకు ముందు చెప్పిన విష యంపై వ్రాసి ఉంచుకొన్న అంశాలు నాకిచ్చి అనుగ్రహించారు.

"ఎర్రకొండల రైలు మార్గం భారతదేశంలో వేసిన మొదటి రైలు మార్గం. భారతదేశంలో రైలు మార్గాల నిర్మాణానికి నా సోదరులు వ్యతిరేకి అన్న అభిప్రాయం సరైనది గాదు. ఒకసారి రైలు మార్గాల మీద పెద్ద పెట్టుబడి పెట్టాక, చవక అయిన నీటి రవాణా మీద పెట్టడానికి డబ్బుండదని ఎక్కువ దూరాలు తక్కువ వ్యయంలో సరకులని రవాణా చేసే అవకాశం పోతుం దని ఆయన ఆ తరువాత అనుకోసాగాడు. ఉత్పత్తి దారునికి పోటీదారుల కంటే తక్కువ ధరకి ఇతర దేశాల విపణి వీధుల్లో అమ్మగలిగే అవకాశం యొక్క విలువని ఎవరూ సందే హించ లేదు. ఈ విషయాలలో అతనే, సరి! సర్ ఆర్థర్ కాలువ రవాణా తగినదని నిస్సంకోచంగా ఎదురు చూడటాన్ని ఇంగ్లండులో ఎప్పుడూ సరిగా అర్థం చేసుకోలేదు. ఎందుకంటే అక్కడ కాలు వల వ్యవస్థ చిన్నది. కాలువల్లో నదులలో ఆవిరితో నడిపే గొప్ప బరువులను గొనిపోగల నావలను నడపటానికి వీలయ్యేది.

అతను అనుకొన్న విధంగా జరిగితే, నదులు పెద్దవి అవటం, భూమి చౌకగా దొరకటం కాలువల వ్యవస్థ నిర్మించ టానికి (హిందూ దేశంలో) అనువుగా వుండటం, ఆ అవకాశా నిస్తున్నాయి. ఖరీదైన రైలు మార్గాలు కూడా కొద్దిగా మాత్రమే బరువులని రవాణా చేయగలగటం వలన, దేశానికి వాస్తవమైన అవసరాలకి ఏ మాత్రం సరిపోవు. ఇదంతా ఎందుకు వ్రాస్తున్నా నంటే ఖరీదైన రైలు మార్గాలని నీటి రవాణాని పూర్తిగా విస్మరించి నిర్మించటాన్ని సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ వ్యతిరేకించటంలోని ఔచిత్యం వివరించటం కొంత అవసరమనిపించింది".

డెర్బీ ప్రభువు (ఆరోజుల్లో స్టాన్లే ప్రభువు) కొద్దికాలం హిందూ

దేశానికి రాష్ట్ర కార్యదర్శిగా పనిచేసిన ఆయన – యొక్క సలహాకి వ్యతిరేకంగా బ్రిటీష్ వ్యవస్థను అనుసరించి హిందూ దేశంలో రైలుమార్గాలను స్థాపించాలన్న నిర్ణయం తీసుకున్న వెంటనే దానికి అవసరమైన ప్రతిదీ సరఫరా అయినది. అంతులేని పెట్టుబడి, ఎక్కువ సంఖ్యలో నైపుణ్యం గల ఇంజినీర్లు, పట్టాలు, కోచులు, వేగన్లు, ఇంజన్లు అడగిన తడవుగా సరఫరా అయ్యాయి. అవసరమైన భూమి కూడా ఖర్చుతో కూడిన పార్లమెంటరీ నివేదికా సంఘ ప్రతిపాదన అవసరం లేకుండా ప్రభుత్వాజ్ఞతో సమకూర్చబడింది. ఆఖరికి అవసరమైన సర్వేలు కూడా ఎగుడు దిగుడు లేని విశాలమైన సమతల భూమిపై చేయబడ్డాయి. వెడల్పైన నదులు ఒక కొత్త అనుభవం అయితే ఎన్నో సందర్భాల్లో వాటిని హిందూదేశపు ఇంజనీర్లు తమ కలవాటైన నిర్మాణ పద్ధతుల్లో వారధులు నిర్మించారు.

ఇది భావి వారధి నిర్మాణాలకి విలువైన నమూనాలయ్యాయి. అదే కాలువల వ్యవస్థ నిర్మించాలంటే, ఎంతో ఓర్పుతో అధ్యయనం చేయాలి. విస్తృతమైన సర్వేలు జరపాలి. వీటికి నీటి కట్టడాలలో, నిర్వహణంలో అనుభవజ్ఞులైన ఇంజనీర్లు కావాలి. ఆ రోజుల్లో అటువంటి వారు కొద్దిమంది మాత్రమే. అందుచేత వాటిని కాదని, సులభంగా రూపకల్పన, నిర్మాణం చేయగల వ్యవస్థని చేపట్టడంలో ఆశ్చర్యం లేదు. ఇవి దేశమంతటా స్థాపించగలమన్న ధీమా ఉంటే చాలు.

5వ ప్రకరణం

గొప్ప కార్యాలకి సిద్ధత-గోదావరి విముక్తి

హాబర్ట్‌పురంలో గిర్నీ యంత్రానికి తగిల్చిన ఆవిరిపాత్ర బద్దలై కెప్టేన్‌కి గాయం అవటంతో అది ఆయన మీద మచ్చ మిగల్చడమే కాక చెరగని ముద్ర వేసింది. ఆయన మద్రాసు చేరేసరికి ఒక భాగానికి అధిపతిగా నిర్వహించటంలోని అధిక శ్రమ నుంచి ముదుచుకొని పోయేంతగా తన ఆరోగ్యం అసంతృప్తికరంగా ఉన్న విషయం పోల్చుకున్నాడు. ఆయనకిది చాలా నిరాశ కలిగించే విషయం. ఆస్ట్రేలియాలో తీసుకున్న దీర్ఘ విశ్రాంతి, ఆయన వ్యక్తిత్వాన్ని, బుద్ధి తీక్షణతని దిట్ట పరుచుకొనే అవకాశాన్ని ఇచ్చింది. హిందూదేశం, ఆయన్ని ఆకర్షించి పట్టుకొంది. అయితే ఆయన్ని పట్టుకొన్నది అద్భుతాల హిందూదేశం కాదు, అవసరాల హిందూదేశం! అందుచేత తను ఎత్తుకోవాలని కోరుకున్న బరువుల్ని(బాధ్యతల్ని) ఎత్తుకోలేని అశక్తతకి విచారించాడు. ఎంతో నిబ్బరంతో ఆర్థర్ కాటన్ ఘటనలని స్వీకరించ గలిగాడు. తను భగవంతుడి చేతుల్లో ఉన్నాడని తన మార్గం సరైన సమయంలో సుగమం అవుతుందని ఆయన తృప్తిపడ్డాడు.

బలహీనపడ్డ ఆరోగ్యం వల్ల శ్రమ తక్కువ పనులు అవసరమయ్యాయి. అవి సిద్ధంగా ఉన్నాయి. అందుచేత ఆయన సేవలు చేయవలసిన మద్రాసు రాష్ట్రంలో విశాఖ పట్నంలో ఒక చర్చిని, బీచ్‌లో ఇసక కోతలను అడ్డే గ్రాయిన్‌లు అనే కట్టడాలను నిర్మించటాన్ని పర్యవేక్షించ టానికి నియమించ బడ్డాడు. ఉత్తర జిలాల్లో చాలా అందమైన, ఆహ్లాదకరమైన స్థలం వైజాగ్.

అక్కడ ఆయనకు స్వస్థత చేకూరి విశ్రాంతి లభించింది. దాంతో అంతవరకు చేసిన పనులన్నింటిని మించిన ఘన కార్యాలను చేసే నిమిత్తం ఆయనకు సిద్ధత చేకూరింది.

వారు మద్రాసు నుంచి విశాఖపట్నం వెళ్తున్న సమయంలో ఆ బృందానికి గొప్ప ప్రమాదకరమైన అనుభవం ఎదురైంది. అండమాన్ దీవుల సమీపంలో ఎన్నో (వర్తులాకారపు వర్ష గుండాలు) వినాశనకారి తుఫానులు పుట్టి, ఉత్తర మద్రాసు రాష్ట్రం ఒరిస్సా సరిహద్దులలో విపరీత నష్టాలని కలిగిస్తూ ఉండటం పరిపాటి. అటువంటిది ఒకటి బంగాళాఖాతంలో భయంకరంగా ఏర్పడింది. మా తల్లిగారు ఆ సమయంలో తమకి కలిగిన అనుభవాల గురించి ఏమన్నారంటే :

“మేము విశాఖపట్నానికి మద్రాసులో ఓడ ఎక్కేసరికే, మేఘావృతమై తుఫాను వచ్చే సూచనలతో ఉండి, ఎక్కిన కొద్ది గంటలలోనే తుఫాను రౌద్రంగా విరుచుకుపడింది. నావ కప్తాను యొక్క అప్రమత్తత వలన తుఫాను వస్తున్నప్పుడు చేసిన నౌకాయానం గుర్తుంచుకోదగినది అయింది. అతను మంచి క్రైస్తవుని వలే తుఫానున్నంత సేపు కోపం వచనాలు పలుకక, బాకాలో తన అనుచరులకు ఆజ్ఞలు జారీ చేస్తూ ఉన్నాడు. మిగిలినదంతా వీలైనంత శబ్ద రహితంగా ఉంది.

మద్రాసు నుంచి బయల్దేరిన మరో ఓడ ఆ తుఫానులో కన్పించకుండా పోయిందని మేము తుఫాను తగ్గాక తెలుసుకున్నాం. మర్నాట్టి పొద్దున్న తేల్తున్న విరిగిన భాగాలు సముద్రం అంతటా ఆవరించిఉన్నాయి. కప్తాను ప్రయాణీకుల్ని నావికుల్ని

సమావేశ పరచి భగవంతుడికి కృతజ్ఞత సమర్పించాడు.[1] కాని విపరీతమైన శ్రమైపోయింది. ఆ వెంటనే అతని మనస్సు స్థిమితం తగ్గి అతను మమ్మల్ని వైజాగ్ చేర్చటానికి కొంత సమయం అదనంగా తీసుకున్నాడు."

ఈ రోజుల్లో మద్రాసు బీచిలో ఉన్న హెచ్చరిక కేంద్రం అప్పుడుండి ఉంటే రాబోయే ప్రమాదం గురించి చెప్పి ఉండేది. అప్పుడు ప్రయాణం మొదలై ఉండేది కాదని చెప్పటంలో సందేహం లేదు. ఖాతంలోని తుఫానుని చూడని వారు అది చేసే ప్రళయాన్ని ఊహించలేరు. 1872[1]లో అటువంటి ఒక తుఫాను, రక్షణ లేని మద్రాసు రోడ్డు మీద విరుచుకుపడింది. రాత్రి అవుతున్న కొద్దీ గాలి ఉధృతి పెరిగి భయంకరమైన వేగంగా మీస్తూ ఆ చీకటి గంటలలో ఎంతో వినాశనకారి అయింది. తెల్లవారాక ఎంతో ధ్వంసం, ఇంతకు ముందెన్నడూ తెలియనిది ప్రత్యక్షం అయింది.

ఎన్నో ఓడలు–కొన్ని ఆంగ్లేయులవి – కొన్ని హిందూ దేశపు తీర నావలు–అవి తీరం నుంచి 3 మైళ్ళ దాకా వెదజల్లబడ్డాయి. హిందూ దేశపు నావ నావల్ని కట్టే ఇనుప కట్టడానికి గుద్దుకొని దాన్ని రెండు ముక్కలుగా కోసింది. అది నురుగు ఏర్పడే (లోతు తక్కువ) ప్రదేశం నుంచి నీరు బాగా లోతుగా ఉండే ప్రదేశం వరకు తోసు కుంటూ వెళ్ళి రెండో వైపుకు చేరి ముక్కలైంది. ఒక అఖాతం వాన గుండం, తన అతి భయంకరమైన నైజాన్ని ప్రదర్శిస్తుంది.

బృందం విశాఖపట్నాన్ని క్షేమంగా చేరింది. డాల్ఫిన్ నోస్ (యారాడకొండ) అని పిలవబడే కొండ పైభాగాన్ని రమారమి ఇల్లులా ఉన్న దాన్ని సంపాదించారు. వాడకంలో లేని తుపాకుల సైన్యం యొక్క ఇళ్ళు (అవసరానికి) పనికి వచ్చాయి.

రెండు సంవత్సరాలు, వాల్తేరులో చర్చి కట్టడంలో, బీచిని రక్షించే గ్రాయిన్లు కట్టడంలోను ఇతర కట్టుదిట్టాల పనులలోను హాయిగా గడిచాయి. మా తండ్రిగారు గ్రాయిన్లను నిర్ణీత దూరాల్లో కట్టడం, అక్కడ తన మొదటి పనిగా వివరించారు. ఇవి చెక్కిన పెద్ద బండలతో ఒకదాని మీద ఒకటి వెయ్యటం ద్వారా అతి ఉన్నతమైన నీటి మట్టాని కంటే ఎత్తుగా సముద్రంలో 50 గజాల వరకు కట్టబడ్డాయి.

ఆ తరువాత సంవత్సరకాలంలో ఇంగ్లండులోని హార్బర్లని సందర్శించినప్పుడు క్లిష్టత లేనివి, అలల తాకిడిని అతి దక్షతలో అడ్డుకొనేవి అయిన వాటి గురించి చెప్తూ ఉండేవాడు. హిందూ దేశపు తీరంలో కెరటాలు విరగడం వల్ల ఏర్పడే అధిక నురుగుని ఇవి దక్షతతో అడ్డుకొంటాయని సమర్థిస్తూ ఉండేవాడు. మొదటి రోజుల్లో ఆయననని తనకంటే అనుభవజ్ఞులైన తెలిసిన ఇంజినీరు తనని ఎలా వేళాకోళం చేసి మాట్లాడేవారో ఆయన మాకు చెప్పాడు. ఎలా ఉన్న రాళ్ళని అలాగే ఒకచోట కుప్పపోస్తే అవి సముద్రం యొక్క అక్రమాన్ని అడ్డుకోగలవన్న ఊహే హాస్యాస్పదం! అయితే ఆయన గ్రాయిన్సు విజయవంతమయ్యాయి. నాటి నుంచి కోరుకొన్నట్లుగా అవి వాటి పని చేశాయి. కాదు అవి ఊహించినదానికంటే ఎక్కువగా చేశాయి. అవి వాటిపై ఇసుక మేట వేయటం వలన గొప్ప బీచ్‌ని సృష్టించాయి. అదొక ప్రథమశ్రేణి బీచి అంటూ తరువాతి కాలంలో దాని గురించి చెప్పేటప్పుడు నిజాయితీతోను మెప్పించేటటువంటి అభినయం తోనూ అనేవాడు.

మా తల్లి గారు నాటి అనుభవాల గురించి ఏమనేవారంటే డాల్ఫిన్స్ నోస్ (యారాడకొండ) నుంచి దృశ్యం చాలా గొప్పగా ఉండేది. ఆ కొండ సముద్రం నుంచి నిటారుగా లేచి ఉంది. పై నుంచి చూచినప్పుడు కనిపించే ఆ లోతు భయం పుట్టించేది. గద్దలు, ఇతర పెద్ద పక్షులు వలయాల్లో ఆగకుండా తిరుగుతూ వాటి అదోరకమైన ఆటవికమైన అరుపులు అరుస్తూ ఉండేది. సైనికుల ఇళ్ళు కాకుండా ఒకే ఒక ఇల్లుండేది. విశాఖపట్నంకి చెందిన ఓ అప్రధాన క్రైస్తవ మత గురువు దాన్ని కట్టి అందులో ఉండేవాడు. నచ్చే సహచరుడు, స్నేహితుడు అయిన ఆయన సాయంత్రాలు మా బృందంతో ఎక్కువగా ప్రవక్త వచనాలు చదువుతూ గడిపేవాడు.

ప్రధాన రాజ్య పాలకుని సమాలోచన సమితి యొక్క న్యాయ సంబంధమైన సభ్యులుగా హిందూదేశంలో పని చేసిన ప్రముఖ న్యాయ నిర్ణేతలతో ఒకరైన సర్ హెన్రీ సమ్‌నర్ మెయిన్ ఆంగ్లేయుల ఆలోచనపై హిందూదేశ ప్రభావం అనే తన ఉపన్యాసంలో చెప్పినది కొంత దీనికి సంబంధించినది అవటం వల్ల, ఒంటరి

---

[1] ఈ తుఫానులో హాట్‌స్పర్ (1045 టన్నులు) అరెబెగ్ (925) (676) ఆర్మీనియన్ (901) ఇన్‌వర్‌షైన్ (717) మిస్సర్ (700), బర్లింగ్‌టన్ జాన్‌స్కాట్ (655), కింగ్‌డమ్ ఆఫ్ బెల్జియమ్ (592), 17 దేశీ నౌకలు నష్టమైపోయాయి. 72 గురు ఐరోపావాసులు, 6గురు హిందూ దేశస్థులు మునిగిపోయారు. ఒక స్థంబం కుంటుపడి 15 నెలల పాటు సంచారం తిరిగి నెలకొనలేదు. – సి.ఎల్.

లేక సగం ఒంటరిగా ఉంటే ఆంగ్లో ఇండియన్ అధికారులు అటువంటి అనుభవంతోనే జీవించే ఇతరులతో అవశ్యంగా ఎక్కువగా తమ కాలం గడపటం గురించి చర్చించాడు. హిందూ దేశం ఒక ప్రత్యేకరకమైన బ్రిటీస్ క్రైస్తవులను తయారు చేసింది. లారెన్సులు, ఎడ్వర్టులు రచించిన జీవిత చరిత్రలు ఎంతోమంది దైవభీతి గల వారికి ఎంతో ఆనందం, లాభం చేకూర్చాయి. ఈ విధమైన ఎంతో మంది ఆంగ్లో ఇండియన్ వాసులకి ఈ రచయితలు ప్రతినిధులు.

సైన్యాధిపతి రుండాల్ ఆర్.ఇ. మా నాన్నగారి పాత సహోద్యోగి. ఆయనకి దైవమందుగల దృఢ విశ్వాసం గురించి నొక్కి వక్కాణించేవాడు.

“ఆయన పూర్తిగా నిస్వార్థపరుడు. ఇతరుల పట్ల చివరి వరకు నిండిన దయతో కూడినవాడు, ముఖ్యంగా తనకింద పనిచేసే అదృష్టమున్న యువకులపట్ల హిందూదేశ వాసుల పట్ల, అందులో కొందరు అతనిని సన్యాసిగా, తనను తమకోసం త్యాగం చేసుకొనేవాడిగా పూజించేవారు. జీవితాంతం అలాగే ఉండిపోయాడు.

ఒక గాలి వానకొద్దున్న మధ్యాహ్నం బీచి పనులనుంచి తిరిగి వెళ్తున్న మా తండ్రిగారు గాలి ఎంత ఉధృతంగా ఉందంటే ఆయన కాళ్ళు గాల్లో తేలిపోతున్నాయి. ఒక దేశీయ నావ సముద్రంలోకి రాళ్ళ వేపు కొట్టుకు వస్తూ చూసారు. ఆ నావమీద మనుష్యులు నిస్సహాయత వ్యక్తమౌతోంది. ఆ నావ భంగమైతే సరుకులు ఎత్తుకుపోయే జనం పోగుపడి వారి పాలబడబోయే వాటికోసం వేచి ఉన్నారు. మా తండ్రి గారు ఆ స్థలానికి వేగంగా వెళ్ళి ఆ నావనెక్కి తన కర్రతో ఆ దురాశాపరులైన జనాన్ని వెనక్కి తరుముతూ ఆ నావ యజమానిని అతని అనుచరులని రక్షించసాగారు. ఆ నావ కొబ్బరి కాయలతో నిండి ఉంది. అందులో చాలా దొంగిలింపబడ్డాయి. కాని ఆయన పోలీసు అధికారి వచ్చే వరకు తన స్థావరంలో నిలబడ గలిగాడు. వారు ఇద్దరు కలసి శత్రు జనాన్నుంచి ఆ నావికులను రక్షించారు. అంతేకాక ఆ నావలో ఉన్న 200 రూపాయలని రక్షించారు. వీరు లేకపోతే దాడి చేసిన జనం దాన్ని చేజిక్కించు కొనే వారే. ఆ రాత్రి వారికి ఆశ్రయం ఇచ్చారాయన, మర్నాటి పొద్దున్న వాళ్ళంతా ఇంటికి వచ్చి సాష్టాంగపడి మాకెవరికీ రాని భాషలో నిశ్చయంగా అవి కృతజ్ఞతలే అయి ఉంటాయి– అని చెప్పారు.

ఆ తరువాత విశాఖపట్నంలో హిందూదేశపు ముఖ్య ముఖ ద్వారాలలో ఒకటి చేయటానికి ఒక ఓడరేవు నిర్మించే బృహత్ పథకాన్ని రూపొందిస్తున్న సమయంలో ఆయన ఈ విధంగా వ్రాసారు.

1. హిందూ దేశపు తూర్పుతీరంలో విశాఖపట్నం ఒకటే తీవ్ర మైన ఎండలు ఉండని స్థలం.
2. హిందూదేశంలో అతి మంచి వాతావరణం ఉన్న ఊరు.
3. ఇది ఉత్తర హిందూ దేశానికి సహజమైన బహిర్మార్గం ఇక్కడ నుంచి అలహాబాద్‌కి రైలు మార్గం ఉండడం వల్ల ఇంగ్లండు నుంచి ఉత్తర హిందూదేశానికిది అతిచవకైన, అతి భద్రమైన మార్గం.
4. ఊరుకి దక్షిణాన ఉన్న డాల్ఫిన్‌నోస్ నుంచి సముద్రంలోకి చొచ్చుకు వెళ్ళే కేవలం ఒక అలల నద్దుకొనే కట్టడంతో, తూర్పు తీరంలో మిగిలిన వాటితో పోల్చి చూసినప్పుడు, అతిమంచి నౌకాశ్రయం గల చోటు.
5. ఆ చుట్టు పట్ల ఉన్న భూప్రాంతం ఒక మొదటి తరగతి మహానగరానికి అనువైనది.
6. విశాఖపట్నం నుంచి రూరిపురం వరకు 600 మైళ్ళు అతి సారవంతమైన హిందూదేశపు భూమి ఉంది. అది 2000 అడుగుల ఎత్తుకు లేస్తుంది. ఐరోపా వారి ప్రతీ పూనికని – కాఫీ, చెరుకు, ద్రాక్ష, పళ్ళ చెట్లు నాటడం లాంటి వాటికి బాగా నప్పుతుంది.
7. రూరిపూర్‌కి దక్షిణాన్న కొండ ప్రాంతం ఉంది. అదేకాక మధ్య రాష్ట్రం (సెంట్రల్ ప్రావిన్స్) – మూడువేల అడుగుల ఎత్తున శీతాకాలంలో మంచు కురిసే అందమైన ప్రాంతం – ఉంది.
8. పంజాబ్‌ను విశాఖపట్నంతో గంగద్వారా, సముద్రతీరం ద్వారా నీటి మార్గంలో కలపవచ్చు. గోదావరి కృష్ణా డెల్టాల లోను మద్రాసుతోను దీన్ని కలపవచ్చు. గోదావరితో బీదరు, పంజాబు ఎగువ బ్రహ్మపుత్ర, నాగపూరు, మద్రాసు, మొదటి రకం నావల ప్రయాణం, కనీసం 10 వేల మైళ్ళ పొడుగున, ఉత్తర హిందూదేశాల మధ్య ప్రయాణం రైలు మార్గం ద్వారా అయ్యే ఖర్చులో పదవవంతుకి ఏర్పరుస్తుంది. ఇప్పటికే 3 లేక 4 వేల మైళ్ళ పొడుగున ఈ కాలువలు పనిచేస్తూ ఉన్నాయి.

రూరిపూర్ నుంచి అలహాబాద్ మార్గం హిందూదేశాలు అతి గొప్ప బొగ్గు గనులగుండా పోతుంది.

పట్టణపు లోపలి స్థలం విశాలమైన ఒండ్రుమట్టి నేలతో సముద్ర మట్టానికి ఉండి చవకగా నౌకాశ్రయంగా రూపొందించవచ్చు.

బయటి నౌకాశ్రయం డాల్ఫిన్స్ నోస్ (యారాడకొండ) నుంచి తీసిన అన్ని పరిణామాల గ్రానైటు బండలతో నిర్మించటానికి అయ్యే ఖర్చు, మందుగుండు పొడి, నావల కెక్కించి తీసుకు వెళ్ళి కొన్ని వందల గజాల దూరంలో వదిలి పెట్టడానికి అయ్యే ఖర్చు మాత్రమే.

ఇది ఒక ఉదాత్తమైన పథకం. మా తండ్రిగారికి ముఖ్యంగా ఇండియా ఆఫీసువారు మద్దతు ఇచ్చి, స్వేచ్ఛ నిచ్చి ఉంటే సగం హిందూదేశం సగం శక్తి పుంజుకొనేది.

ఇక్కడ మట్టితో పూడ్చి స్థలాన్ని ఏర్పరుస్తున్నప్పుడు ఆయనకి మొదటి సారిగా గోదావరితో మొదటిసారి పరిచయం కలిగింది. ఆ తరువాత అది ఆయన యొక్క అతిశ్రమతో కూడిన పనులకు అతిగా ఆదుర్దాలకు అతి ఘనమైన విజయాలకి రంగం అయింది.

6వ ప్రకరణం

ఆర్థర్ కాటన్ తన అద్భుతమైన మార్పు తేకముందు తర్వాత గోదావరి జిల్లా

ఆర్థర్ కాటన్ చర్చి కట్టడానికీ, తీరం రక్షించడానికి ఉత్తరానికి పంపిన సమయంలో రాజమండ్రి జిల్లా గొప్ప బాధాకరమైన పరిస్థితిలో ఉంది. తరువాత ఆయన ప్రవహించే నదీ జలాలని తెలివిగా వాడాడు. దాని వలన ఆ జిల్లా పేరు రాజమండ్రి పేరు మీద కొనసాగక నది మీద ఆధారపడిన ప్రాంతమై గోదావరి జిల్లాగా మారింది. ఆ జిల్లా పేరేదైనా, హిందూదేశంలో అతి సుందర దృశ్యాలతో కూడి ఉంది. ఆ జిల్లాకి మద్రాసు పౌరసేవ (సివిల్ సర్వీస్)కి చెందిన శ్రీ హెన్రీ మోరిస్, ముఖ్య అధికారిగా (కలెక్టర్‌గా) ఒకప్పుడున్న ఆయన, వ్రాస్తాడు, "పల్లపు ప్రదేశాలకు ప్రవేశించక ముందు గోదావరి ప్రవహించే ఇరుకుతోవ (పాపికొండల మధ్య) అతి సుందర దృశ్యాలలో ఒకటి".

"నేను ఆ ఇరుకుతోవను రెండు కాలాలోను చూసాను. నది దాని మీదకి పొడుచుకు వచ్చిన కొండ భాగాల మీద నుంచి చూసాను. ప్రాతఃకాల సూర్యుడు ఒక్కొక్క కొండనే వెలిగిస్తూ పోయిన సమయంలోను, సాయంసంధ్యలో ఆ లోయని చీకటికి విడుస్తూ పోయినప్పుడు, ఆ వంపులు తిరిగే నదిలో ప్రయాణించాను. నేను అటువంటి అద్భుత దృశ్యం ఎప్పుడూ నీలగిరిల్లో కాని, శవరాయల్లో కాని చూడలేదని ఘంటాపథంగా చెప్పగలను. ఆవిరి నావ ఆ ఇరుకు కోనలోకి జారుతున్నప్పుడు, ఇంతకుముందు ఆ కట్టలని అలంకరించిన చిన్న విరిగిన కొండలు మాయమై, ఆ పర్వతాలు నీటి అంచుల్ని మూస్తూ ఒకచోట రెండు వందల గజాలతో దగ్గరపడి, పడవలోంచి చేతుల్తో వాటిని తాకగలమని అనిపిస్తాయి. మళ్ళీ తెరుచు కొంటూ మూసుకుంటూ, ఎగువ భూమి లాకుల్లా (నీటి మట్టాలు తేడాలున్నప్పుడు కలిపే కట్టడాలు) వాటి నుంచి బయటపడే మార్గం లేని చెరువుల్లా ఒకదాని తరువాత ఒకటి అందంగా కనిపిస్తాయి. దీన్ని సర్ ఛార్లెస్ ట్రావెల్యన్ కోబ్‌లెన్జ్, బిన్‌గెన్‌ల మధ్య నున్నరైలు దృశ్యంతో పోలుస్తాడు.

అయితే రైను నది విషయంలో ఉన్న జనవాసాలు, పాత కట్టడాలు ఇక్కడ లేవు. (మద్రాసు రాష్ట్రంలోని గోదావరి జిల్లా గురించి వివరించేదీ చారిత్రకమైనది అయిన ఒక కథనం పుట 4, లండన్, ట్రుబ్‌నర్ అండ్‌కో 1878)

శ్రీ వాల్ష్ తన గోదావరి డెల్టా ఇంజనీరింగ్ పనులు అనే తన ఆసక్తికరమైన పుస్తకంలో అంటాడు.

గోదావరి హిందూదేశపు గొప్ప నదులలో గంగా సింధుల తరువాత స్థానం తీసుకుంటుంది. బొంబాయి ఈశాన్య దిశలో 75మైళ్ళ దూరంలోను, అరేబియా సముద్రానికి కేవలం 50 మైళ్ళ దూరంలోను పుట్టి అది సాధారణంగా ఆగ్నేయ దిశలో ద్వీప కల్పంలో ప్రవహిస్తుంది. ఆ తరువాత 99 మైళ్ళు ప్రవహించి మద్రాసుకి ఉత్తరాన 250 మైళ్ళ దూరంలో బంగాళా ఖాతంలో పడుతుంది.

15000 చదరపు మైళ్ళు విశాలమైన భూమి నుంచి నీరు అందులోకి ఓడుతుంది. ఆ వైశాల్యం ఇంగ్లండు స్కాట్‌లాండ్ దేశాల మొత్తం విస్తీర్ణం కంటే ఎక్కువ. దాని అతి ఎక్కువ ప్రవాహం సెకనుకి 15 లక్షల ఘనపు అడుగులుగా అంచనా. స్టెయిన్స్ వద్ద థేమ్సుకి 200 రెట్లు కంటే ఎక్కువ. కెయిరో వద్ద నైలు ప్రవాహానికి 3 రెట్లు.

చుట్టు పట్ల ఆ వరద తూర్పు కనుమల్లో పొడుచుకువచ్చే భాగాల గుండా మెలికలు తిరగటం మొదలుపెట్టిన కొద్ది దూరంలో అది క్రమేపి మూసు కుంటూ వచ్చి ఒక ఇరుకు దారి గుండా బలంగా తీసుకొంటూ బయటపడ్తుంది. ఆ ఇరుకు దారిలో రెండు మూడు మైళ్ళ దారి మరీ ఇరుకు. ఆ దారిలో చాలా భాగం ఎంత ఇరుకంటే ఇరువైపుల నుంచి రాయి ప్రవాహం మధ్యలో పడేలా విసరగలం. ఇక్కడ కొండలు 2000 నుంచి 3000 అడుగుల ఎత్తుకి నిటా రైన మరీ అపాయకరంగా కాకపోయిన పక్కలతో ఉండి కింద నుంచి పైదాక విరివిగా ఉష్ణమండల వృక్షజాలతో కప్పబడి ఉంటాయి.

ఈ అందమైన ఇరుకుదారి గుండా ప్రవాహం తక్కువగా ఉన్నప్పుడు నిదానంగా ప్రవహిస్తూ, చిన్న పడవలు కూడా ప్రయాణించటానికి వీలుగా ఉంటుంది. అదే వరదలో నురుగులు కక్కుతూ కల్లోలంగా ప్రవహించేటప్పుడు ప్రయాణించ బోయిన ఏ నావా దాన్ని దాటలేదు. ఆ సమయంలో దాని రాతి అడుగు లోతుగా కోరి వేయబడుతుంది. ఆ సమయంలో దాని లోతు అంతులేనిదని అందరు అనుకొంటారు కాని, నేను దాని లోతు 100 అడుగుల నుంచి 200 అడుగు లోతున ఉంటుందని తేల్చుకొన్నాను. అలాగే నీటిమట్టం ఓ 50 అడుగులు పెరుగుతుంది. అంటే మొత్తం (నీటిమట్టం నుంచి) లోతు 150 అడుగుల నుంచి 250 అడుగుల దాకా ఉంటుంది. ఈ ఇరుకు దారి నుంచి 20 మైళ్ళ పాటు నది, చెరువుల్లాంటి నదీ భాగాల్తో, ఆ కొండ చొచ్చుకొని వచ్చిన చోట్ల చిక్కి ఆ తరువాత విశాలమౌతూ కూడి ఉంటుంది. చివరికి పోలవరం దగ్గర అది తూర్పు (కోరమాండల్) తీరం యొక్క పల్లపు ప్రాంతాల్లో బయటపడ్తుంది. ఎడంకట్ట వైపు మరో 25 మైళ్ళ పాటు కొండలు కొనసాగుతాయి. ఈ నదికి దగ్గరగా ఉన్న చివరి కొండ దవళే శ్వరం వద్ద ఉంది. అక్కడ నది 4 మైళ్ళ వెడల్పును పొందుతుంది. అక్కడి నుంచి నది పాయలుగా విడిపోయి డెల్టా మొదలవుతుంది.

కొత్తనీరు తగు మాత్రంగా ఉండేటప్పుడు దిగువ నదిలో కొట్టుకువచ్చేవి, కొద్దిగా ఉంటాయి. అదే పెద్ద వరదతో పొంగినప్పుడు దాని వెడల్పైన నీటి పైభాగం అంతా రకరకాల తేలే చెత్త వెదజల్లబడి ఉంటుంది. దయ్యాల లాంటి చెట్లు వేళ్ళతో సహా పెకలింపబడి నీళ్ళలో పడ్డవి, వాటి వేళ్ళూ కొమ్మలూ జలదరింపు కలిగిస్తూ నీళ్ళలో మునుగుతూ తేలుతూ ఉంటాయి. వెదుళ్ళు అడ్డదిడ్డంగా ఒకదానితో ఒకటి చిక్కుబడి ఉంటాయి, అడవి గడ్డి, నీరు కలిసి ప్రవహిస్తూ పెద్ద దీవులు మునిగి పోయినట్లు కొట్టుకుపోతునట్టు ఉంటాయి.

హిందూ దేశపు నదులన్నింటిలో గంగ కూడా గోదావరి కంటే హిందువులకి పెద్దగా ఎక్కువ పవిత్రమైనది కాదు. ఇది గంగా ఒకే మూల స్థానం (అయితే భూమిలోగల) నుంచి ప్రవహిస్తాయని నమ్ముతారు. చాలా సార్లు ఒకే పేరుతో వ్యవహరిస్తారు. (హిందువులు నీటిని గంగ అంటారు-కవన శర్మ) ధవళేశ్వరం తరువాత పూర్వవాహినిని గౌతమి అంటారు. మిగిలిన నది కంటే దీన్ని ఎక్కువ పవిత్రంగా తలుస్తారు. పన్నెండేళ్ళకోసారి పుష్కరాలు వస్తాయి. మరో పదకొండు పవిత్ర నదులతో కలిసి సంవత్సరానికొకచోట ఈ పుష్కరాలు జరుగు ఆ సమయంలో దేశపు అన్ని ప్రాంతాల నుంచి జనం వచ్చి ఈ నీటిలో స్నానాలు చేస్తారు.ఆ సమయంలో అది పుట్టే త్ర్యంబకం నుంచి దారి పొడుగున ముఖ్యంగా రాజమండ్రికి కొద్దిగా ఉత్తరాన ఉన్న గోపురం వద్ద, పూర్వవాహిని ఎడమ కట్టపై ఉన్న కోటిపల్లి వద్ద పవిత్రంగా ఎంచబడ్డాయి. అక్కడ స్నానం చేసినప్పుడు ప్రతీ పాపం కదుక్కుపోతుందని నమ్ముతారు. ప్రజలు నదీ తీరంలో పగలు మధ్యాహ్నం, రాత్రి సందర్శనా స్థలాన్ని, 12 రోజుల పాటు ఆ పుణ్య సమయంలో పెద్ద పెట్టున కూడి ఉంటారు.

అయితే ప్రకృతి అంతగా తన అందాలతో పుష్కలంగా ఉన్నా, నది అంత పవిత్రమైనదైనా ఆ ప్రాంతంలో ఎంతో దుఖం ఉంది.

జనం ఇష్టపడే చాలా ప్రత్యేకమైన పత్తి బట్టల ఉత్పత్తి కోసం ఈస్టిండియా కంపెనీ చాలా మొదట్లోనే కార్ఖానాలు స్థాపించి, ఆ తరువాత వడకటం, నేయటంలో ఆర్క్‌రైట్ మరి ఇతరమైన కొత్త పద్ధతులు కనుగొన్నాక ఇంగ్లండులోని పారిశ్రామి కులు వాటిని వాడటం మొదలు పెట్టాక అవి చవక అయిపోయి, హిందూ దేశపు బట్ట తయారి నష్టాలతో కూడుకోవటంతో, ఆ కార్ఖానాలు మూతపడ్డాయి. మరి ఏ ఇతర పరిశ్రమ దాని స్థానం తీసుకోకపోవడం వలన జనంలో చాలా వెతలు చోటు చేసుకున్నాయి. క్షీణత మొదలైంది. పూర్వపు వడక నేత పని వార్లకి భూమి తప్ప మరో దిక్కు లేకపోయింది. సరిగా కురవని వానలు, అలవాటు కాని (కాకపోయినా)కాని, పరిశ్రమల సంక్షో భంలో అవి మరింత అవసరమయ్యాయి. దాని వెంట 1833లో క్షామం వచ్చింది. ఇప్పటికీ దాన్ని మహా క్షామం అంటూ ఉంటారు. (మోరిస్ గోదావరి పుట 288)

"అది పాత కథే! వర్షాభావం కాదు. ఎక్కువ వాన సరికాని సమయంలో కురవటం, ఆ జీవధారని, అవసరానికి నిలువ చేసు కోకుండా ఉండడం–1831లో అతివృష్టి, 1832 పంటలకి నష్టం కలిగించే ఒక తుఫాను 1833లో తగినంత నీరు లేక పోవటం."

"ఆ క్షోభ, ఉత్తర జిల్లాలో భయకరంగా ఉంది. దాన్ని ఆను కున్న గుంటూరు జిల్లాలో ప్రతి 5 గురికి ఇద్దరు చనిపోయారు. క్షామం మొదలైనప్పుడు గుంటూరులో 5 లక్షల జనాభా వుంది. అది పూర్తయ్యే సరికి 3 లక్షల మిగిలింది. గోదావరిలో ప్రతి 4 గురికి ఒకరు నశించారు"

"క్రమేణా నులిమి వేసే దైన్యం మనుష్యుల మీదికి దిగి వచ్చి వారిని మెల్లిగా కబళించి వేయటం హడలగొట్టేలా ఉంది."

"అది రోజురోజుకి పెరిగిపోయిన కొద్దీ వేల కొద్దీ జనం మద్రాసు మరి ఇతర సంపన్నమైన జిల్లాలకి వలస వెళ్ళారు"

"యాత్రికుల ప్రవాహం రాత్రింబవళ్ళు దక్షిణాభిముఖంగా సాగింది. మద్రాసు ప్రభుత్వ పీఠం అవటం వల్ల జనం దారిలో చావగా మిగిలిన పిల్లలతోను తమపై ఆధారపడ్డ వారితోను, మిగిలిన వారి ఇంటి సామాన్లతోను ఆ స్థలంలో కూడారు.

"క్షామబాధితులైన తల్లిదండ్రులు చాలా సందర్భాలలో తమ చనిపోవడానికి సిద్ధంగా ఉన్న చిన్న ఆడపిల్లల్ని, మగవారిని అమ్మగా కొన్నవారు వారిని హైదరాబాద్ పట్టుకు పోయారు".

"గొప్ప ఉత్తరదిశలో పోయే రహదారి ఒక పొడుగుపాటి గోరీల స్థలం అయింది".

"చాలాసార్లు చనిపోయిన వారిని, పోతున్న వారిని వేరు చేయడం కష్టమైపోయింది".

"క్షామం నుంచి విముక్తి పనిచేసేకష్టం పడకుండా ఎవరికి జనం ఖర్చుతో విముక్తి నివ్వరాదన్న ఆదేశాలు నాకు అందాయి".

"పెద్ద కులాల్లో చాలా మందిని, చెరువులు తవ్వే పనికి ఎన్నుకోడం జరిగింది. వారు చెరువులు తవ్వటం కంటే చావటం గౌరవప్రదమని, తవ్వటం నిరాకరించారు".

"మిగిలిన వారు నివారణకిచ్చే సహాయాన్ని, అదివచ్చే అను బంధిత నిబంధనల వలన, అవమానంతో స్వీకరించారు. సుకు మారులైన స్త్రీలు పెద్ద కులాల పురుషులు, దేశీయ పర్య వేక్షకుల కింద దేహశ్రమ చేస్తూ కనిపించారు. మిగిలిన వారు ఈ స్థాయికి దిగటానికంటే ఆకలితో మాడటానికే నిశ్చయించుకున్నారు".

"ఆకలి మనుషులకి ఇతర్ల పట్ల గౌరవం, వారి ఆస్తుల హక్కుల పట్ల ఆలోచనలు లేకుండా చేసింది".

"ధాన్యాన్ని వెంటనున్న సైనికుల రక్షణ లేకుండా రవాణా చేయడం ఆశక్యం అయింది" ఆహారాన్ని తీసుకొని ధాన్య వర్త కులు వస్తున్నారన్న వార్త వినగానే గ్రామంలో ఉన్న జనం మొత్తం పోగుపడి ఆ ధాన్యాన్ని చేజిక్కించుకోడానికి తలపడేవారు".

"గ్రామంలో జీవన దినచర్య అతి నిరుత్సాహకరం అయింది" పగలు మగవారు వీధుల్లో తిరుగుతూ తినగలిగినది ఏదైనా ఎటవంటి మురికిలోంచైనా ఏరుకోవడం, రాత్రిళ్ళు ఆడవాళ్ళు పల్లెకున్న నూతిలోంచి తమ ఇత్తడి బిందెలలోకి నీరు చేదు కున్నప్పుడు ప్రతీ బొట్టుని జాగ్రత్తగా, విలువైనదిగా, ఆప్యాయ మైనదిగా చూడటం, చేస్తూ ఉంటారు".

ఈ విచారకరమైన దృశ్యాలకు ఎవరు స్పష్టంగా సాక్షులో వారిలో ఒకరు. "హింసాపూరిత కార్యక్రమాలను పూర్తిగా అణచి వేయటం కుదరలేదు. అయినా ఓర్మితో ఒడంబడికతో ఈ విపత్తుని తట్టుకొన్నారో అది మొత్తం మీద ఆశ్చర్య కరమైనది" "గుచ్చుకొనే లేమి, వ్యక్తిగతమైన వెతలు, పొలాల్లో దాహానికి చనిపోయే పశువులు, దూరమైన వంశపారం పర్యంగా వచ్చిన చిన్న ఆభరణాలు, వెండి బంగారపు నగలు, ఆకలితో అల మటించే పిల్లలు ఆక్రందనలు–అయినా దాని విప్లవం తమ ప్రభుత్వపు చిత్తశుద్ధిలో నమ్మకం ఇంకా పోక వారికి వ్యతిరేకంగా ఆవేశపూరితంగా వేయని కేకలు!"

(టైమ్స్‌కి ఇ.ఎల్.కె. జనవరి 1874లో వ్రాసిన ఉత్తరం. దీన్ని మోరిస్ తన గోదావరి 289–90 పుటలలో ఉదహరించారు.)

తరువాతి రెండు వర్ష ఋతువులు ఉండవలసినంత అను కూలంగానే ఉన్నాయి. అయితే ఆ ప్రాంతం శాపగ్రస్తమైనట్టు దాన్ని 1839 మరో తుఫాను కొట్టింది. అంతకుముందు 60 సంవత్సరాలలో వచ్చిన అన్నింటికన్నా ఎక్కువ వినాశకారి అయింది. ఆ తుఫానుతో ఓ ఉప్పెన కలిసివచ్చి, ఒడ్డుపై విరుచుకు పడి కాకినాడ కోరంగిలను ముంచింది. ఓడలు విరిగి భూభాగం మీద 4 మైళ్లదాకా కొట్టుకు వచ్చాయి. గొప్ప ప్రాణనష్టం జరిగింది. సామర్లకోటలోని ఎన్నో స్థానికుల ఇళ్లు గాలికి నేల కూలాయి. ఐరోపావాసుల ఇళ్లలో రెంటికి తప్ప మిగిలినవాటికి కప్పులు లేచిపోయాయి. రాజమండ్రిలో తుఫాను తీవ్రతకి కొన్ని ఇళ్ళు కులాయి. గొప్ప ఆస్తినష్టం జరిగింది. వర్తకుల గిడ్డంగులు

గోరంగివద్ద, అంగారము వద్ద శిథిలమయ్యాయి. పశువులు, పంటలు నాశనమయ్యాయి. చాలా పొలాలు ఉప్పు నీరు వాటి మీద ప్రవహించటం వలన అయోగ్యం అయిపోయాయి. చెరువులు అదే కారణం వల్ల పాడయ్యాయి. నూతుల్లో నీరు ఉప్పబడి కొన్ని మైళ్లదాకా వాటిలో నీరు తాగడానికి పనికిరాకుండా పోయింది. (ఈ విషయం ఒక మద్రాసు మహిళ వ్రాసిన ఉత్తరాలలోనిది పుట 144 లండన్ ముర్రే)

లోప పూరితమైన వర్షం, అకాలవర్షం ఒకదానివెంట ఒకటి ఒక భయంకర దారిద్యం సంభవించేవరకు అనుసరిస్తూ వచ్చాయి. ఇవిసరిగా చూస్తే శాపాలు కావు. ఋతువుల్లో ఎన్నో తేడాలున్నప్పటికి, గొప్ప సంపదను సృష్టించే మార్గాలున్నాయి. వాటిని కళ్లుండి చూడలేని అధికారుల వలన జరిగిన నష్టం.

మద్రాసులో గవర్నర్, ఆయన సలహామండలి మనసులలో ఒక ఇబ్బందికరమైన భావం తలెత్తింది. మద్రాసు సివిల్ సేవకి చెందిన మాంటెగ్ మెరీ బార్ట్‌ని "ఆదాయం తగ్గిపోడానికి కల కారణాలు ప్రజల సామాన్య పరిస్థితి" అన్న విషయంపై అతిచిన్న వివరాలతో సహా విచారణ చేయటానికి పంపింది. (అప్పుడు ఒక కుతూహలం కలిగించే సంఘటన జరిగింది. ఆ రోజుల్లో జిల్లా కార్యనిర్వాహక యంత్రాంగం అదుపు విమర్శలేకుండా (చిత్తం వచ్చినట్టు) ప్రవర్తిస్తూ ఉండేది. అందుచేత ఆనాటి కలెక్టర్ తన పని తీరుని పరీక్షిస్తున్నట్లు భావించి, సర్ హెన్రీ రాకని ఇష్టపడలేదు. అతను, ఆ విచారణ అధికారికి సమాచార సేకరణలో వీలైనన్ని అవరోధాలని కల్పించాడు. ఆ తర్వాత ఆ కలెక్టర్‌ని తొలగించి ఆ విచారణాధికారినే, నిర్వహణాధికారిని చేసారు తప్పునిసరై. (బార్ట్ ఆ తరువాత 'ఇండియా విషయాల కార్యదర్శి' యొక్క మండలి సభ్యుడయ్యాడు –మోరిస్ గోదావరి పుట 291)

సర్ మాంటెగొమెలీ ఏవి కనుక్కున్నాడు? ఈ దిగువ ఇచ్చిన వ్యాకులపరిచే సత్యాల సముదాయాన్ని కనుక్కున్నాడు.

1. 1821 నుంచి 21 సంవత్సరాలు గడిచేసరికి జనాభా నాలుగోవంతు తగ్గింది.

1821–23	738,308
1842–43	561041
తరుగుదల	**177267**

మామూలుగా అయితే సంవత్సరానికి 1 శాతం పెరగాలి! అలాచూస్తే జనాభా తరుగుదల 177267 కాక 332310. ఆర్థర్ కాటన్ తన పనులు తను చేసాక జనాభా ఏవిధంగా పెరిగిందో కనిపిస్తుంది.

2. నీటిపారుదల కార్యాల నిర్లక్ష్యం.
3. దక్షతలేని, అవినీతికరమైన గ్రామ ఆదాయ అధికారులు.
4. జమిందారుల విలాసాలు. వారి జమిందారి యొక్క దుర్నిర్వహణ.

ఈ గోదావరికి, ఆర్థర్‌కాటన్, తన ఆలోచలని, హిందూ దేశంలో తన జీవితపు అతి ఫలవంతమైన సంవత్సరాలని, అంకితం చేసాడు.

తరువాత

అన్నింటిని పరిగణలోకి తీసుకొంటే ప్రపంచంలో ఇంతకంటే ప్రయోజనకారి, లాభకారి అయిన మరో 'జనకార్యం' (Public work) ఉందా? అన్న ప్రశ్న ఉదయిస్తుంది. ఇది గౌరవనీయ ఆల్‌ఫ్రెడ్ డేకిన్ ఎమ్.ఎల్.ఎ. విక్టోరియా, ఆస్ట్రేలియా ఇండియాలలో నీటిపారుదల మీద ఫలితాల మీద సమగ్రమైన విచారణ చేసి, కావాలని ఇచ్చిన తీర్పు

1– జనాభా

జిల్లా అన్నిచోట్లా సంపన్న మౌతున్నప్పుడు జనాభా సహజంగానే బాగా పెరిగింది. ఎక్కువ భూమి సాగులోకి వచ్చింది. ఎంతవరకు అంటే ఇటీవల నివేదిక ప్రకారం జనాభా 20 లక్షలకి పెరిగింది.

పని మొదలయ్యే సమయానికి	561041
1891 జనాభా లెక్కల ప్రకారం	2078782
పెరుగుదల (రమారమి 300 శాతం)	**1514741**

బాగా ఏలుబడి జరిగే దేశాల్లో జనాభాలో సంపద పెరుగుతుంది. ఇక్కడా అదే జరిగింది. నీటి పారుదల ఉన్న జిల్లా విషయం అధిక జనాభా అన్న ప్రసక్తి లేదు.

2. ఆదాయపు పెరుగుదల

1843–44 అన్ని ఉత్పత్తిస్థానాల నుంచి	రూ. 1725841
1898 భూమిపై ఆదాయం మాత్రమే	రూ. 6019224
పెరుగుదల (250 శాతం)	**రూ. 4293383**

1898 అన్ని ఉత్పత్తి స్థానాలనుంచి వచ్చిన ఆదాయం రూ. 7995481
ఇది 1843–44 ఆదాయానికి 4 రెట్లు
(వాల్ష్ 'గోదావరి' సంపుటి 1. పుట 154)

పూర్వం భయంకరమైన బాధలు, వ్యాపించిన దరిద్రం. ఇప్పుడు 50 సంవత్సరాలకంటే ఎక్కువగా సామాన్య సంపన్నత. తృప్తి పడిన జనం. మద్రాసు రాష్ట్రంలో ఉన్న 22 జిల్లాల్లో ఆదాయం విషయంలో పూర్వపు 13వ స్థానం నుంచి, 2వ స్థానానికి ఎగిసింది. మొదటిస్థానం మాత్రం కాటన్‌దే. ఎందు కంటే మొదటిస్థానంలో ఉన్న జిల్లా అతని తంజావూరు కనక. ఆ రెండు జిల్లాలకి పోటీలేదు !

3 ఎగుమతులు – దిగుమతులు

ఆనకట్ట మొదలుపెట్టడానికి ముందు సంవత్సరం (1845-46)

దిగుమతులు	రూ. 388749
ఎగుమతులు	రూ. 907774
కలిపి మొత్తం	**రూ. 12,96,523**

ఇటీవలి సమాచారం ఉన్న 1893–94

దిగుమతులు	రూ. 3706953
ఎగుమతులు	రూ. 154559084
కలిపి మొత్తం	**రూ. 19166037**
పెరుగుదల (1400 శాతం)	రూ. 17869514

4. అదనపు సంపన్నత

నీటి పారుదల వలన పోగుబడిన అదనపు సంపద హేతుబద్ధమైన శ్రద్ధతో అంచనా వేయటానికి ఉన్న గణాంకాలు, భూమి నుంచి ఉత్పత్తి (పంటలు)కి మాత్రమే సంబంధించినది.

హిందూదేశం అంతటిమీద భూమిమీద పన్నుల రూపంలో వచ్చిన ఆదాయం మొత్తం ఉత్పత్తి ఆదాయంలో 12వ వంతు (హిందూ దేశపు క్షామ నివేదిక 1880, రెండవభాగం పుట 112, దీనిని రమేశ్ చందర్‌దత్ సి.ఐ.ఇ మరికొందరు అధికారిక గుణాంకాలనే తీసుకుంటూ వచ్చాను. కనుక ఇక్కడ అవే వాడ్తు న్నాను. ఆ తరువాతి భాగంలో వీటికి తగ్గింపులు చేసాను – రచయిత్రి)

ఈ ఊహన (assumption) ఆధారంగా గోదావరి జిల్లా భూమి సంవత్సరపు గిరాకీ (పన్నుల రూపంలో రాబట్టిన ఆదాయం) రూ. 6019224. అంటే ఉత్పత్తి విలువ రూ.722306. అందులో కట్టిన పన్నులు తీసివేస్తే రూ. 6600000–6 కోట్లుగా అనుకోవచ్చు.

ఇదేవిధంగా వర్షాధార పంటల విలువ 1 కోటిరూపాయలు మించిలేదు. అందుచేత జనానికి పోగుపడ్డ అదనపు సంపద 5 కోట్ల రూపాయలని కొంత హేతుబద్ధంగా నిశ్చయించవచ్చు. అంటే తలఒక్కింటికి సంవత్సరానికి రూ.25 ఇక్కడ భూమి నుంచి వచ్చిన ఇతర సంపాదనలని పరిగణనలోనికి తీసుకోలేదు కనుక 25 రూ॥. జనం అనుభవానికి వచ్చిన యదార్ధమైన అదనపు ప్రయోజనాన్ని సూచిస్తుందని అనుకోవచ్చు. ప్రస్తుతం దృష్టిలో ఉంచుకొన్న లక్ష్యానికి పూర్తి అంచనాకంటే తక్కువ అంచనా వేయటం అతి బుద్ధివంతమైన పని. అందుచేత మరో 10 రూపాయలు తీసి 15 రూపాయలు (అంటే ఈ రోజు అంతగా చెలామణిలో చూడయకపోయినా 3 శతాబ్దాలుగా వాడుకలో ఉన్న బంగారు నాణెం) అన్న మొత్తానికి వచ్చాను. గోదావరి జిల్లాలోని ప్రతి ఆడ, మగ, పిల్లవాడు, పిల్ల ప్రతి సంవత్సరం ఒక మొహరు పొందుతున్నారని, సర్ ఆర్థర్ కాటన్ వారుంటున్న ప్రాంతానికి చేసిన పనుల వలన అది కాకపోతే అదీ వాళ్లది కాకపోయేది అని చెప్పవచ్చు. ఇది బ్రిటిష్ పాలన వలన నుంచి వచ్చిన ఒక ఆరాధనీయమైన ఫలితానికి నిదర్శనం. హిందూదేశ ప్రభుత్వానికి సంబంధించిన ప్రతివారు–ప్రతి బ్రిటిష్ పౌరుడు గోదావరి జిల్లా ఆనందంగా అనుభవిస్తున్న ప్రయోజ నాలని, ఇతర జిల్లాల అనుభవంలోకి తేవటానికి కంకణం కట్టుకోవాలి. అంత గొప్ప మంచి అన్నిసార్లు జరగకపోయినా, ప్రతిచోట కొంతలాభం నమోదవుతుంది.

5. మెరుగుడపడ్డ ప్రజల పరిస్థితి

జిల్లా వాసులందరూ సాధారణంగా వ్యవసాయిక వర్గము ప్రత్యేకంగాను, అతి ఎక్కువగా సంపన్నులు.

“ఆనకట్ట కాలవల నిర్మాణం మీద ఆధారపడిన సాగునీటి పారుదల కారణంగా రైతుల పరిస్థితి నిశ్చయంగా మెరుగుపడింది”

“రైతుల సంపన్నత మామూలుగా చూసేవారికి కూడా స్పష్టమైంది”

“తాటాకుపాకలని క్రమేపి పెంకుటిళ్లు తప్పించాయి”

“రైతులు మంచి దుస్తులు ధరిస్తున్నారు”

“వ్యవసాయిక వర్గమే కాక శ్రామికవర్గం కూడా సర్వ సాధా రణంగా జొన్న ఇతర మెట్ట ధాన్యాలకి బదులుగా బియ్యం వాడ్తున్నారు”

ఇవి నిశ్శబ్దమైనప్పటికి నిశ్చయమైన మెరుగుదల సూచికలు. (మోరిస్ గోదావరి పుట 87)

6. ఒక కొత్త మనిషి గమనించిన సామాన్య ప్రయోజనం

హిందూదేశపు సాగునీటి పారుదలపై సమగ్రమైన పనిచేసిన శ్రీ దేకిన్ (ఈయన గురించి నేను చాలాసార్లు ప్రస్తావించాను. ఈ పుటల్లో ఆనకట్ట గురించి ఈ విధంగా అంటాడు –

"అది కట్టకముందు 19వేల ఎకరాలకి, ఒక క్రమం లేకుం డాను లోపపూరితమైన విధంగానూ, నది నీరందించేది. మొత్తం 69 వేల ఎకరాలు అన్ని (నీటి) స్థావరాల వలన తడిసేవి. ఇప్పుడు 364 వేల ఎకరాలు కొత్తగా జతచేయ బడ్డాయి. 370 మైళ్ల పొడవున ముఖ్య కాలువ ఉండగా అందులో 339 మైళ్లు నావలు ప్రయాణించటానికి వీలుగా ఉంది. పంపిణీ కాలువలు 848 మెళ్ల పొడవున ఉన్నాయి. పోగుపడిన మిగులు పదిలక్షల పౌండ్ల కంటే ఎక్కువే. మొత్తం రాబడి పెట్టుబడి మీద 16 శాతం. వడ్డీలు ఇతర ఖర్చులు తీసివేయగా మిగిలిన ఆదాయం 82269 పౌండ్లు. మిగులు లాభం పెట్టుబడితో పోలిస్తే 8.6 శాతం. ఇంతకంటే మద్రాసులో సాగునీటి పారుదల యొక్క లాభసాటితనం చూపించటానికి ఇంకేమన్నా చేయాలా?"

శ్రీ దేకిన్ మళ్లీ ఈ విధంగా అంటాడు (9)

"దీని నిర్వహణకి 216 నౌకలకి (ఒకటికూడా) తక్కువకాని పడవలున్నాయి. అందులో 4 స్టీమర్లు, 8 ఆవిరితో నడిచే తవ్వోడలు నీటిమీద తేలి ఉన్న వాటివిలువ 55 వేల పౌండ్లు. వాటి స్థితి నిర్వహణని 2258 పౌండ్లు. ప్రతీ సంవత్సరం, మెరుగుదలకి, కొత్తగా చేర్చిన వాటికి మార్పులకి గాను కొత్త కట్టడాలు కావలసి వస్తున్నట్లు నివేదికలు తెలుపుతున్నాయి. గొప్పనీటి పారుదల కార్యాలు, సజీవమైన పునర్ సృష్టి చేయాల్సి నవని చూపించటానికి అతికొద్ది హిందూదేశం అనుభవం చాలు. ఒక దెబ్బలో దాన్ని సృష్టించలేం. అది తేడాలు లేకుండా (అన్నిసార్లు) వృద్ధిపొందుతుంది. శ్రద్ధ, నియంత్రణ, మార్పు అలాగే, నిత్యం ఖర్చు దానిలో ఇమిడి ఉంటాయి. (సాగునీరు పారిన హిందూదేశం)

7. క్షోభపడ్డున ప్రాంతాలకి సహాయం

"గోదావరి జిల్లాలో కాలువల బృహత్ వ్యవస్థ పూర్తి కావ స్తోంది. కృష్ణ దింకా వెనుకబడే ఉంది. అయితే ఈ రెండు డెల్టాలు మెచ్చుకోదగ్గ నీటి రవాణాకి అనువైన కాలువలలో కలపబడి ఉండటం చేత 1833లో విశేష జననష్టానికి కారణ మైన క్షామం నుంచి వారు రక్షించబడటమే కాక వారి సమృద్ధమైన మిగులులోంచి మిగిలిన హిందూదేశానికి విరాళమివ్వగలిగి ఉన్నారు.

ఈ విషయం కలోనెల్ (ఇప్పుడు జెనరల్) ఎఫ్. హెచ్ రుండాల్ ఆర్. ఇ (సాగునీటి పారుదలకి ఇన్‌స్పెక్టర్ జెనరల్) "క్షామ విషయాలకు సంబంధించి, సాగునీటి పారుదల పథకాల ప్రగతి యొక్క సమీక్ష" అన్న వారి నివేదిక నుంచి స్వీకరిం చటమైనది.

(ఇంగ్లీషు మూలంలో decimated అన్న పదం వాడబడింది. అంటే 10 శాతం జననష్టం అని అర్థం – కవనశర్మ)

(యదార్థానికి జననష్టం 25 శాతం – రచయిత్రి)

అనుబంధం

స్థానిక హిందూ అధికారి యోగ్యతా పత్రం

ఆనకట్ట నిర్మాణం తరువాత గోదావరి జిల్లాలోని మార్పులు (నాదముని మొదలియారూ ఎస్క్వైర్, గోదావరి తాసిల్దారుగా పదవి విరమణ చేసిన ఆయన)

1. గోదావరి మీద ఆనకట్ట నిర్మాణం ఈ దేశ ప్రాంతానికో గొప్పవరం. అనావృష్టి రోజుల్లో క్షామం, తప్పని జనం వాటా! మనుష్యులు, పశువులు బాధపడటం జరిగేది. నిర్మాణం అయ్యాక జిల్లాలో కాలువలు ఒకదానికొకటి కలుస్తూ, సాగునీటి పారుదలకే గాక నావాయానానికి కూడా పనికివస్తున్నాయి. పశ్చిమ డెల్టాలో రెండు ముఖ్య కాలువలు– ఏలూరు, నర్సాపురం కాలువలు–ఉన్నాయి. మధ్య డెల్టాలో ఒక కాలువ అమలా పురం కాలువ ఉంది. తూర్పు డెల్టాలో 5 కాలువలు, సామర్ల కోట, కాకినాడ, కోరంగి, మండపేట, గట్టు కాలువలు – ఉన్నాయి. మిగిలిన డెల్టాలో ప్రతిదాంట్లో ఒక గట్టు కాలువ ఉంది. ఇవన్నీ పడవల ప్రయాణానికి అనువైనవి. వీటి నుంచి సాగునీటి కాలువలు బయల్దేర్తాయి. వరినాట్లు విపరీతంగా పెరిగాయి. చెరుకు పంట ఈ జిల్లాలో సకృత్తుగా కనపడేది. ఇప్పుడు రమా రమి అన్ని చోట్లా చూడవచ్చు. సాగు విస్తీర్ణత 1887–88 జమాబంది ప్రకారం 794829 ఎకరాలు.

2. స్టీమర్లను కోస్తా వెంట, పడవల ప్రయాణానికి అనువైన కాలువలకి అనుబంధంగా ప్రవేశపెట్టడం, సరుకుల రవాణాకి

సులభమైంది. ధనవంతులు బాగా బాగుపడ్డారు. రైతుల పరిస్థితులు పెరిగిన ధరల వల్ల ఎంతగా బాగుపడ్డాయంటే వారు షావుకార్ల చేతుల్లోంచి బయటపడి తామే షావుకార్లైనారు. వారికి శిస్తులు కట్టడానికి చాలినంత ఉంది. ధనవంతులైన రైతులు ఇనాము భూములని దీర్ఘకాలపు కౌళ్ళకి తీసుకొంటున్నారు. ఇనాముదారులు సాధారణంగా బీదబ్రాహ్మలు, వారి భూముల్ని వారు సాగుచేసుకోలేరు. రైతులకి ఎద్దులు, నాగళ్ళు పాలేర్లుతో కూడిన సాధన సంపత్తి ఉంటుంది. 1876, 1877 సంవత్సరాల క్షామం పక్కనున్న విజయనగరం గంజాంల నుంచి బీద వారిని పెద్ద సంఖ్యలో తీసుకువచ్చింది. వారు రకరకాలైన పనులు సంపాదించుకొన్నారు. పాలేర్లగా, కూలీలుగా పల్లకీ బోయీలుగా, ఇంటి నౌకర్లుగా. దీనితో శ్రమ చవక అయింది. అందులో చాలామంది ఇక్కడే ఉండిపోయారు. కొంతమంది వారి జీవితాలు చాలా మెరుగుపరచుకొని తామే రైతులయ్యారు.

నీటి పారుదల వల్ల వ్యవసాయం పెరిగి రైతుల పరిస్థితి మెరుగు పడింది. పూర్వం అశ్రద్ధగా నిర్మించుకొంటూ వచ్చిన తాటాకు ఇళ్ళకు బదులు వారు చెప్పుకోదగిన, ఉన్నత వర్గాల అభిరుచికి సరిపడే ఇళ్ళు, మేడలు కట్ట నేర్చారు. బెల్లం తయారి చెప్పుకోదగ్గంతగా మెరుగు పడింది. ఇనుముతో చేసిన చెరుకు రసం పిండే యంత్రాలు, పూర్వపు చెక్కవాటి స్థానంలో వచ్చాయి. చెక్కవి అంతరసం పిండటంతో వీటంత దక్షత కలవికావు. దున్నే పరికరాలలో మెరుగుపడిన మార్పులు రాలేదు. పూర్వపు నాగళ్లే వాడకంలో ఉన్నాయి. అవి లోతుగా చాళ్ళు తొలచవు. కొద్ది సంవత్సరాల క్రితం స్వీడనులో తయారైన నాగళ్ళు ఈ జిల్లాలోకి తేబడ్డాయి. అయితే ఎద్దులకవి బాగా బరువై పోవటంతో వాటిని ప్రవేశపెట్టే ప్రయత్నం విఫలమైంది. డబ్బున్న రైతులకి కూడా వాటి అవసరం లేకపోయింది. ఇక్కడ భూమికి పెద్దగా దున్నాల్సిన అవసరం లేదు. భూమిని దున్నేముందు దానికి నీరు పెట్టడం వల్ల మట్టిని సులభంగా తిరగదోసి నాట్లు వేయటం జరుగుతుంది. రెండోపంట కూడా పెంచుతారు. కాని అది అంత శ్రేష్ఠమైనది కాదు. అది ఫిబ్రవరి నుంచి ఏప్రిల్ వరకు ఉన్న 3 నెలల్లో పెరుగుతుంది. ముఖ్యంగా శ్రామికవర్గాలు దాన్ని వాడ్తారు. భూమి చాలా విలువగల దైంది. ఒక ఎకరం 10 నుంచి 20 పౌండ్ల దాకా అమ్మబడుతుంది.

4. ఆనకట్టకి ముందు జమిలి అద్దె విధానం ఉండేవి. ప్రతి గ్రామం జమిలిగా రైతులకి అద్దెకివ్వబడేది. ఆ ఊరి పెద్దలు ధనవంతులు ప్రభుత్వానికి రావలసిన శిస్తులకి బాధ్యులుగా చేయబడేవారు. అనావృష్టి సందర్భాలలో పంట తగినంత ఉండదు కనుక, అమరకం (భూమిని అద్దె కివ్వటానికి పేరు) ఒక గొప్ప కష్టమైన విషయమయ్యేది. ఎవరూ గ్రామాన్ని అద్దెకి తీసుకోవటానికి ముందుకు వచ్చే వారు కాదు. అది బాధాకరమైన దృశ్యం. ఇప్పుడు సాగునీటి పారుదల వల్ల భూమి విలువ ఎంతగా పెరిగినదంటే ప్రతి అంగుళం భూమి తీసుకోబడింది. ప్రభుత్వపు శిస్తులు సులభంగా కడ్తున్నారు. భూమిమీద హక్కుకి రైతుల మధ్య గొప్ప పోటీ ఏర్పడింది. పంటకాలం అయిపోయి ఆ సంవత్సరం భూమిమీద ఏ ఆదాయం వచ్చే అవకాశం లేకపోయినా, వారు ఆ సంవత్సరపు శిస్తులు కడ్తామంటూ దరఖాస్తులతో ముందుకు వస్తున్నారు. కొండ భూముల్లో తప్ప అద్దె విధానం పూర్తిగా అంతర్ధానం అయిపోయి రైతు వారి విధానం ఆ స్థానంలో వచ్చింది. ఈ పద్ధతిలో రైతు ప్రభుత్వంతో నేరుగా వ్యవహరించి తన శ్రమ లాభాలని పూర్తిగా అనుభవిస్తాడు. ఇప్పుడతడు ఎక్కువ గౌరవాన్ని పొందుతాడు. ఎక్కువ సౌఖ్యాలు అనుభవిస్తాడు. పూర్వం కన్నా మంచి బట్టలు ధరిస్తాడు. ఎక్కువ సుఖంగా బతుకుతాడు.

5. స్థానిక నిధుల చట్టాలు జనుల వీలుని అన్నిచోట్లా బాగా పెంచాయి. రహదార్ల సంఖ్య బహుళం అయింది. దేశీయ పాఠశాలలు బాగా మెరుగుపడ్డాయి, వాటి సంఖ్య పెరిగింది. చెరువులు, నూతులు, మారుమూల ప్రదేశాలలో కూడా తవ్వబడ్డాయి. గ్రామీణ పాఠశాలలు ఎంతగా పెరిగాయంటే ఇప్పుడు నియోగ పరీక్షాధికారులు నలుగురు, సహాయక పరీక్షాధికారి ఒకరు జిల్లాలకి ఉన్నారు. (7 లేక 8 సంవత్సరాలకి పూర్వం ఒక నియోగ పరీక్షాధికారి మాత్రమే ఉండేవాడు) ఇంతకంటే ప్రతీ తాలూకాకి పరీక్షలో పాఠశాలలో ఉపాధ్యాయుడున్నాడు. నియోగ పరీక్షాధి కారుల్లో ఒకరు ఏలూరులోను, ఇంకొకరు నర్సా పురంలోను, మరొకరు, రాజమండ్రిలోను నాలుగో వారు కాకినాడలోను ఉన్నారు. జిల్లా ఈ విషయంలో కూడా గణనీయమైన పురోగతి సాధించింది.

6. అన్ని దిశల్లోని పురోగతి, జనాలకి ఆనందానికి మూలమైనది, వ్యాజ్యాలకి కూడా మూలమైంది. జనం యొక్క డబ్బులో ఎక్కువ భాగం, సివిల్ న్యాయస్థానాల ఆదాయాన్ని పెంచడానికి న్యాయవాదులు జేబులు నింపడానికి పోతోంది. జనం వారి నడతలో అపాయం గురించిన జాగ్రత్త వహించక, వారు తల

పెట్టిన పని మంచిదైనా చెడుదైనా గెలవాలనే పట్టుదలతో డబ్బుని వెదజల్లుతున్నారు. దేశం ఆనకట్ట కట్టక ముందువలె కాక అన్ని విధాల సంపన్నమైన స్థితిలో ఉంది. ఎవరి మేధస్సుకీ బ్రహ్మాండమైన కార్యం యొక్క ఉనికి ఋణపడి ఉందో, ఆ సర్ ఆర్థర్ కాటన్ భూమి శిస్తుల ద్వారా 220 వేల పౌండ్ల దాకా రావచ్చునని ఆశించాడు. 1887-88 నివేదిక ప్రకారం భూమిశిస్తు వలన ఆదాయం. 380 వేల పౌండ్ల పై చిలుకు.

ఓష్, కష్ (పూర్తి విలువ నిర్ధారించటం నుంచి ఏ కారణం వల్లనైనా మినహాయింపబడిన సందర్భంలో వచ్చే విడుదల అద్దె) జమిందారి భూముల నుంచి వచ్చినది. ఇనాము భూముల నుంచి గ్రామాల నుంచీ విడుదల అద్దెగా వచ్చినది 140 వేల పౌండ్ల పై చిలుకు. ఉప్పు, అబకారీ, నల్లమందు, ఫెర్రీల నిధి, ఆదాయపు పన్ను 60 వేల పౌండ్ల దాకా జతపడ్డాయి. అన్నీ కలుపుకొని రమారమి గొప్ప ఉపకారి అయిన సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ 40 సంవత్సరాల క్రితం సొమ్ముకి వేసిన అంచనాకి చేర్తాయి.

7వ ప్రకరణం

మొదటి భాగం

ప్రపంచంలో కల్లా అతి ప్రయోజనకారి లాభసాటి అయిన సాగునీటి పారుదల పని, దాని ప్రారంభ, నిర్మాణ విజయాలు

ఇంతవరకు బ్రిటిస్ హిందూదేశంలో సాధించిన ఇంజినీరింగ్ కౌశల్యానికి చెందిన అద్భుత కృత్యాలలో గోదావరి ఆనకట్ట అతి ఉదాత్తమైనది. ఒక లంక నుంచి మరొక లంక వరకు నది వెడల్పున పడేసిన ఘనమైన అడ్డు. సముద్రంలోకి వ్యర్థంగా పోతున్న దాని జలాలని ఆపడానికి వేసిన అడ్డు అది. తద్వారా ఆ నీటిని భూమిపై ఇరు పక్కలా పరుచుకొనేలా చేసి ఇంతవరకు చెరువుల మీద, నదీ జలాల చపల చిత్తంమీద ఆధారపడిన భూమికి ధారాళంగా సాగునీటిని సరఫరా చెయ్యగలుగుతోంది. ఇంత వరకు పచ్చదనమును, మనుష్యులు లేకుండా వ్యర్థంగా ఉన్న పెద్ద పెద్ద భూములను, అసంఖ్యాకమైన ఏర్లతో కాలువలతో చేరుకోటం జరిగింది. (మోరిస్ గోదావరి పుట 109)

గోదావరి జిల్లా, అందలి జనం, 60 సంవత్సరాల క్రితం దాని వెనకబడినతనానికి కారణాలు తెలుసుకోడానికి నియమింపబడిన నివేదికాధికారి విషయంలో అదృష్టవంతులు. సర్ హెన్రీ మోంట్‌గ్‌మోరీ, తంజావూరు కలెక్టరుగా ఉండిన ఆయన, నివేదికాధికారిగా నియమింపబడ్డారు. ఆయన 1835, కావేరి నదిపై కొలెరూన్ ఆనకట్ట కట్టడం వలన కలిగిన ఆశ్చర్య కరమైన అభివృద్ధిని చూసాడు. కావేరి నదిని తెలివిగా వాడు కోవటం వల్ల ఆ జిల్లాకి ఒనకూడిన మేళ్ళు చూసాడు. అందుచేత ఆ రోజుల్లో రాజమండ్రి జిల్లాగా వ్యవహరింపబడే ప్రాంతం యొక్క నివారణోపాయల వ్యవహారం చూస్తున్న సమయంలో గోదావరి డెల్టాన్ని క్షుణ్ణంగా అనుభవజ్ఞుడైన ఇంజినీరు చేత సాగునీటి వనరులను ఆ జిల్లా అభివృద్ధి నిమిత్తం పరీక్ష చేయించాలని గట్టిగా ప్రేరేపించాడు.

ఆ మధ్యకాలంలో మా తండ్రిగారు కూడా నిర్ వ్యాపారిగా లేరు. గ్రాయిన్సు కట్టడం చర్చి నిర్మాణం అవన్నీ ఉన్నాయి కాని ఆయన పూర్తి కాలాన్ని అవి నింపగలిగినవి కావు. ఆయన ఆలోచనలు తనుంటున్న ప్రదేశానికి కొద్ది దక్షిణాన ఉన్న ఒకప్పటి సంపన్నమైన జిల్లా యొక్క దైన్యస్థితి దిశలో ఉన్నాయి.

1844 మే అంతముందరగానే, ఆయన ఆదాయ సమితిని ఉద్దేశించి 'గోదావరి డెల్టా యొక్క సాగునీటి పారుదల - ఉత్తర సర్కారులలో చెరుకు పంట' సందర్భంలో అన్న విషయంపై మాట్లాడాడు. బట్టల ఎగుమతికి లేకుండా పోవటంతో ఆ ప్రాంతపు జనబాహుళ్యం బీదవారైపోయిన విషయం ఆయన ఎత్తి చూపాడు. దానికి ప్రత్యామ్నాయంగా పంచదార ఎగుమతిని సూచించాడు.

"సంపన్నదేశానికి ఎగుమతి చేసే వ్యాపారం, జనాన్ని శ్రమించే చైతన్యవంతమైన స్థితిలో ఉంచటంలో ఒక బలమైన మొగ్గ చూపిస్తుంది. ఎగుమతి వ్యాపార వైఫల్యం యొక్క ప్రభావాన్ని జిల్లాలలో అప్పుడే గాఢంగా అనుభవంలోకి వస్తోంది. మరో ఎగుమతి వ్యాపారం బట్టల ఎగుమతి స్థానంలో కనుక్కోలేకపోతే! వ్యాపారం ఇంక ముందు తప్పని సరిగా తగ్గుతూ పోతుంది.

నేను నాకు వీలైనంత ఈ విషయంలో ఈ మధ్యనే సమాచారం సేకరించాను. ముఖ్యంగా శ్రీ మెకంజీ నుంచి ఆయన చెరుకు పండించటమే గాక పంచదార తయారీకి కావలసిన శూన్యపెనం కలిగి ఉన్నాడు అని ఆయన వ్రాసాడు.

మరో ఎగుమతి వ్యాపారాన్ని పెంచి పోషించాల్సిన విషయంలో తన వాదన కొనసాగిస్తూ కప్టాన్‌కాటన్ తన దృష్టికి వచ్చిన విషయాలలోని లోతులను తను ఎంత తీవ్రంగా అధ్యయనం చేస్తాడో తెలియచేసే పద్ధతిలో ఈ విధంగా అంటాడు.

(ఈ రచనలో ఉత్తర సర్కారు, దత్త మండలాలు అనే మాటలు తక్కువసార్లు కాకుండా వాడబడింది. బ్రిటిష్ వారు మహారాష్ట్రులను ఓడించాక నైజాము రాజ్యంలో తాము నిలదొక్కుకున్నాక తీసుకొన్న కొన్ని జిల్లాలకి ఈ పదాలు వర్తిస్తాయి - కవనశర్మ.)

రెండు విధాలుగా ధరపడిపోతుంది. ఎక్కువ ఉత్పత్తి వలన, వస్తువుని కొనడానికి వాడే బంగారపు నిల్వలు తరగటం వలన. ఇందులో దేని వలన ధరలు తగ్గాయన్నదే అంత తేడాని కలిగిస్తుంది. ఆదాయం, బంగారపు నిలవలలో వసూలు అవుతూ ఉండటం చేత, విదేశాల నుంచి ఒకే తీరులో వచ్చి చేరకపోతే (దిగుమతుల వల్ల నిలవలు తగ్గి, బంగారు విలువపెరిగి అమ్ముతున్న సరకు ధరలు పడిపోతాయి. దీనికి ఉత్పత్తి తగ్గించటం ఈ స్థితిలో ఒక ప్రయోజనం తక్కువ చికిత్స చిట్కా! దీనివలన జనానికి ఆహారం లేకుండా చేస్తుందే కాని ఆదాయం పెంచదు, ధాన్యం ధర తప్పకుండా పెరిగినా కూడా. అందుచేత విదేశానికి ఎగుమతి చేయగల (వ్యాపారం) సరుకులను గుర్తించటమే సరైన మార్గం".

"చెరుకు వ్యవసాయం" ఆయన ఇంకా అంటాడు, సాగునీటి అవసరాన్ని ప్రభావితం చేస్తుంది. ఎకరాకి నీరు వరికి కావలసిన దాంట్లో నాలుగోవంతు. దీని వలన కృత్రిమంగా తడిపంటలు పండించే భూములు విడుదల అవుతాయి. పైగా ఏప్రిల్ మే నెలలో, ఇప్పుడే ఏ విధంగాను ఉపయోగపడకుండా నదిలో దిగువకి ప్రవహించే నీరుని, చెరుకుకి వాడుకుంటే చాలా విలువైనది అవుతుంది.

ఈ విధమైన వ్యవసాయం విలువ, ఇంకో విధంగా కూడా చూపవచ్చు. ఒక ఎకరానికి పండే పంట విలువ చెరుకు విషయంలో 15 పౌండ్లు కాగా, వరి విలువ పౌండు 2 షిల్లింగులు. పది వేల ఎకరాలంత తక్కువ విస్తీర్ణంలో చెరుకు పండిస్తే, ఉత్పత్తి ధరతో అంచనా కట్టినా 150000 పౌండ్లు ఏడాదికి ఎగుమతి వ్యాపారం ద్వారా వస్తుంది. భీమునిపట్నంలోని ఒక చిన్న పెనం 1500 టన్నుల లేక 30000 పౌండ్లు ఉత్పత్తి చేయగలదు. కనుక ఒక పంచదార కర్మాగారం, 5 పెద్ద పెనాలతో అంత మొత్తానికి సరిపోతుంది. కొత్త సంపద ఈ రాష్ట్రంలో అతి బీద జిల్లాని అతి సంపన్నమైన జిల్లాగా చేస్తుందని లెక్క కట్టవచ్చు".

(ఈ భవిష్యద్వాణి పూర్తిగా యదార్ధమైనది. మా తండ్రిగారు గోదావరి జిల్లాని అతి బీదతనం నుంచి రమారమి అతి సంపన్నమైన జిల్లాగా చేశారు. - రచయిత్రి)

"దానివల్ల ఇప్పుడు కడ్తున్న శిస్తు, జనానికి చాలా తక్కువగా అనిపిస్తుంది"

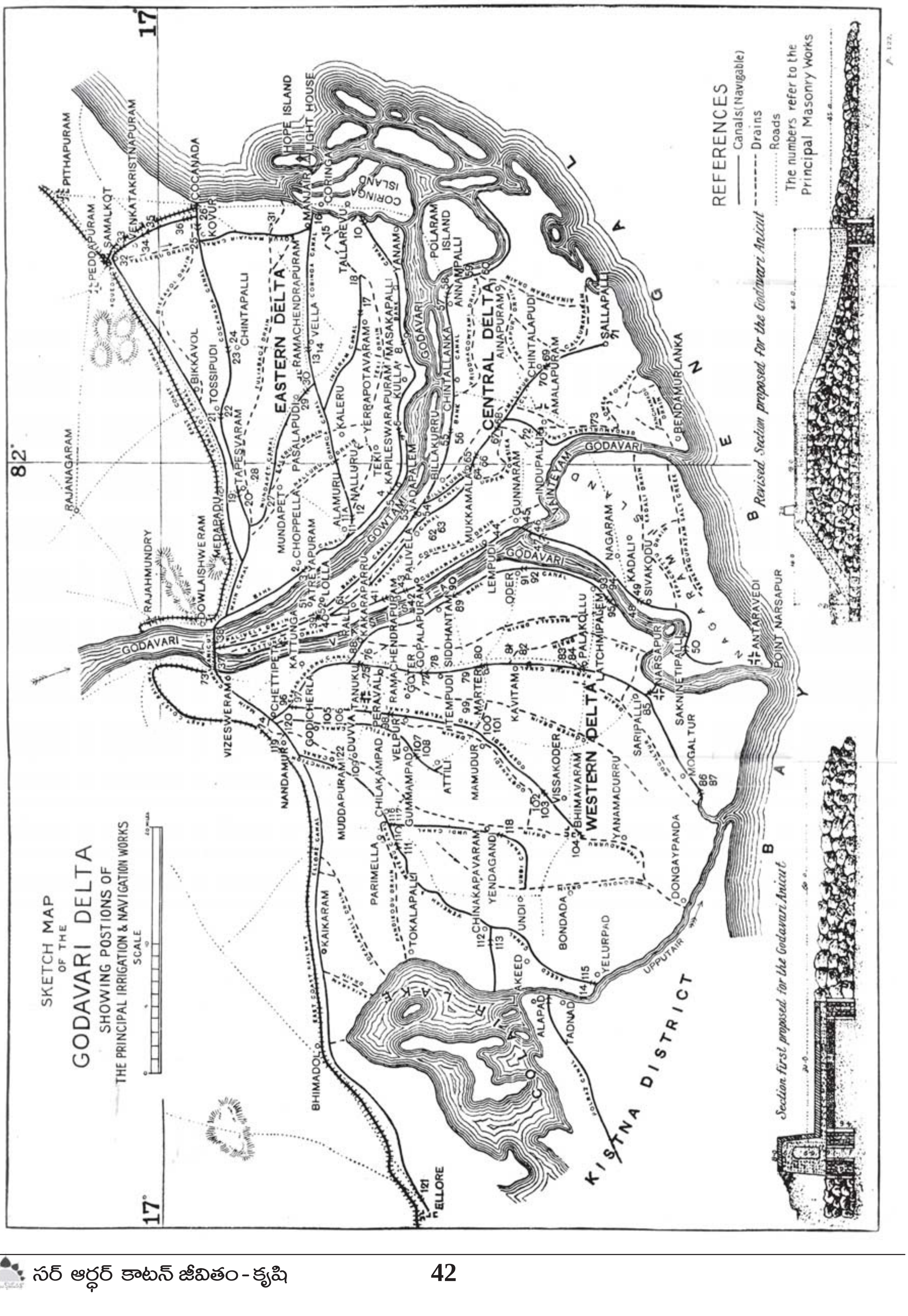
నేను ఈ ఇతివృత్తాన్ని మీముందుకు తీసుకురావటానికి చేసిన ప్రయత్నాన్ని క్షమిస్తారని విశ్వసిస్తాను. భిన్నమైన నీటి పారుదల సందర్భంలో ఈ జిల్లా యొక్క విదేశీ వ్యాపార అభివృద్ధి సూచనలు మౌలికంగా ప్రభావితం చేసేటట్లు నిర్వహించటంలో నేననుసరించదలుచుకొన్న మార్గం ఉండాలని నన్ను నిర్బంధించుకోటం వలన ఇది చేశాను. జిల్లా ఇప్పుడున్నట్టు కాక, విదేశాల్లో వినియోగం ఎక్కువగా ఉన్న ఉత్పత్తి ఫలం తొందరగా పెంచుకొంటూ పోదల్చు కొంటే, ఇంతకంటే ఎక్కువ సాహసంతో కూడిన మెరుగు పరిచే వ్యవస్థని అనుసరించాల్సి ఉంటుంది.

ఈ నివేదికకీ, సర్ హెన్రీ మెంట్గోమెరీ చేసిన సిఫారసుకూ స్పందిస్తూ ఆదాయపు సమితి 1844 ఆగష్టు 5న కప్టెన్ కాటన్‌ని ఒకటవ భాగం యొక్క అసలు నీటి పారుదల దుస్థితి, దాని మెరుగు పరచటానికి దానికున్న సామర్ధ్యం, ముఖ్యంగా దాని గుండా ప్రవహించే గోదావరి మరి ఇతర నదులకి సంబంధించి, ఒక సామాన్య నివేదికని అందచేయమని కోరింది.

కోరిన విధంగా గోదావరి డెల్టా గురించి విస్తృతమైన నివేదికను సమర్పించి "మట్టి వాతావరణం, నీటి పారుదల సామర్థ్యంలని గణనలోనికి తీసుకొంటే ప్రపంచంలోని ఏ భాగాన్నైనా దాటుతుంది" అని దానికి కలిపాడు.

ఒక సమర్ధవంతమైన నీటి పారుదల వ్యవస్థకి కావలసినవి ఇవి అని ఆయన చెప్పాడు.

1. నదుల వరదల నుంచి పంటలని కాపాడటానికి నదులకి కట్టలు (గట్లు).
2. నది అడుగు భాగం యొక్క మట్టం నుంచి పొలంపై తలం మట్టం వరకు, నదీ జలాలను తీసుకువెళ్ళేందుకు అడ్డు కట్టలు, నీటి కాలువలు.


SKETCH MAP OF THE GODAVARI DELTA
SHOWING POSITIONS OF THE PRINCIPAL IRRIGATION & NAVIGATION WORKS
SCALE
REFERENCES
Canals (Navigable)
Drains
Roads
The numbers refer to the Principal Masonry Works
EASTERN DELTA
CENTRAL DELTA
WESTERN DELTA
KISTNA DISTRICT
BAY OF BENGAL
GODAVARI
RAJAHMUNDRY
DOWLAISHWERAM
VIZESWERAM
COCANADA
SAMALKOT
PITHAPURAM
RAJANAGARAM
HOPE ISLAND
CORINGA
YANAM
ELLORE
BHIMADOL
NARSAPUR
POINT NARSAPUR
ANTARVEDI
PALAKOLLU
BHIMAVARAM
AKEED
TADNAD
ALAPAD
UPPUTAIR
MOGALTUR
Section first proposed for the Godavari Anicut
Revised Section proposed for the Godavari Anicut

3. వరదనీ, భూమిమీద పడ్డ స్థానిక వానల వలన ఏర్పడే మిగులు నీటినీ, అక్కడ నుండి సముద్రానికి చేర్చటానికి కాలువలు.

4. వానరోజుల్లో సహజంగా ప్రయాణం కుదరని ఆ ప్రాంతాల నుంచి తీర ప్రాంతానికి విపణి వీధులకి చేరవేయటానికి ఎత్తున వేసిన రహదార్లు కట్టిన వంతెనలు. (హైవేలు).

దీనివల్ల ప్రభావితమయ్యే ప్రాంతం గురించి ఆయన అంటాడూ, ఇసక పర్రలు, పల్లె ప్రాంతాలు, నదులు కాలువలు ఇవన్నీ పోను, చెరుకు, వరి పండించటానికిఅనువైన భూమి 10 లక్షల ఎకరాలుంటుంది. వాటిని నీటి పారుదల వ్యవస్థతో వాడుకోవచ్చు అని చూపించాడు. ఆయన తన వాదన ఈ విధంగా కొనసాగించాడు. "ఈ సందర్భంలో అతి భయస్థుడు కూడా తను ఈ పథకాన్ని చేపట్టడానికి ఏమేవి ఉండాలను కొంటాడో అవన్నీ ఇక్కడ ఉన్నాయి.

ఆయన ముఖ్యమైన సమస్య నదితో ఏ విధంగా వ్యవహరించి దానిని అధీనంలోకి తెచ్చుకోవాలన్నది. ఒక వాక్యంలో ఆయన నిశ్చయం చెప్పవచ్చు. ఆయన ఒక రాతి అడ్డుకట్టగాని, ఆనకట్టగాని 12 అడుగుల ఎత్తున్న రెండుంపావు మైళ్ళ కంటే పొడవై ఉండి, దాని కట్టుడు రెండు దీవుల మీద మొత్తం పొడుగులో 7365 అడుగులు ఉండేటట్టు గా నిర్మించటం.

ఈ బృహత్ కార్యానికి ఒక గొప్ప మేధావి నైపుణ్యం ఒకటే కాక తన పథకం ఖచ్చితంగా సరైనదే నన్న విశ్వాసంగల వాని ధైర్యం కూడా కావాలి. దాన్ని ప్రారంభం నుంచి ముగింపు దాకా దాని మూలకారకుడికి సంపూర్ణమైన అంకితభావం ఉంది. తన పథకాల విజయం ఆనాటి మద్రాసు గవర్నర్ అయిన మార్క్విస్ ట్వీడ్డేల్ యొక్క సానుభూతి, అధికారిక దన్నుకి ఋణపడి ఉంది. అని మా నాన్న గారు ఎప్పుడూ అనుకొనేవారు. బహిరంగంగా ప్రకటించేవారు. మా నాన్నగారికి అనురాగవంతుడైన స్నేహితుల్లో గవర్నర్ ఒకరుగా మిగిలారు. ఆయన ఆదరణతో కూడిన అధికారం వల్లే మా తండ్రి గారికి చాలాసార్లు బాగా కాలయాపన జరిగినా కావలసిన సరుకులు, గోదావరి కట్టడాలకి సంబంధించి ఉదారంగా సరఫరా అయ్యేవి.

ఎత్తున రహదార్లని, వంతెనలని ఆయన చాలా గట్టిగా సిఫారసు చేసేవాడు. అవి వ్యవసాయ పంటలు, విపణి వీధులకి కోస్తాకి రవాణా చేయగలుగుతాయి. వాటిని నిర్మించటానికి ఆయనకి అనుమతి లభించింది. ఆయన, బాగా ఆలోచించి, రచించిన ఈ పథకాలలో ఏ వివరము వదిలిపెట్టలేదు.

జిల్లా నొక్కదాని గురించే ఆయన ఈ విధంగా వ్రాస్తాడు. "నీటి పారుదల యొక్క పూర్తి వ్యవస్థ పంటలను అర్ధభాగం పెంచుతుంది. అది కూడా బాగా తగ్గిన శ్రమతో. అందువలన ఆహారం ఇప్పటి ధరలో సగానికే ఉత్పత్తి చేయవచ్చు".

కొత్త రహదార్లు వంతెనలు వెంటనే వాడకంలోకి వచ్చిన విషయం గుర్తిచటం ఆసక్తి కలిగిస్తుంది. తంజావూరులో ఎత్తున్న రోడ్లలో ఒకదాని మీద ఒక రోజులో మగవారు 1200 మంది ప్రయాణించారు. 100 టన్నుల సరుకులు రవాణా చేయబడ్డాయి.

ఆయన జ్వలించే ఉత్సాహంతోను, అభివృద్ధి పట్ల గల అంతులేని కోరికతోను, ఆయన ఇలా వ్రాయటం ఆశ్చర్యం కలిగించదు.

ఒకనాగరక ప్రభుత్వం, తనకింద చాలా సంవత్స రాలుగా ఉన్న జిల్లాలో, చాలా అనుకూల పరిస్థితులలో ఉన్న స్థానిక ప్రభుత్వం నిర్మించిన పాక్షికమైన, సహజంగా అంతర్గతమైన లోపాలతో కూడుకొన్న పాత నిర్మాణాలని బాగులు మాత్రమే చేయిస్తూ, నాశనం అవుతుంటే చూస్తూ కూర్చోటం అందులోను మనకి ఒక పూర్తి సామాన్య పనుల వ్యవస్థ నిర్మించటం దాంతో నదీజలాలు చివరి చుక్కని కూడా పొలాలకి మళ్ళించటం, (నదీ జలాలని) పూర్తిగా నియంత్రించటం మన చేతిలో పని అయినప్పుడు, పనికి మాలినతనం అవదా? భగవంతుడు, మన రక్షణలో మన చేతిలో పెట్టిన దేశాల విషయంలో పాశ్చాత్య దేశాల జ్ఞానం సైన్సులు లేని స్థానికుల చేపట్టే పనుల స్థాయికి మనల్ని దింపుకోటానికి హిందూదేశంలోని ఐరోపావాసులు, పాత కాలంలో చాలాసార్లు, ఉన్ముఖులై ఉండటం వారి ప్రవర్తనలో చాలా కొట్టవచ్చినట్టు కనిపించే విషయం.

ఇది నీటి పారుదల విషయంలో కనిపించినంత ప్రస్ఫుటంగా ఇంకెందులోను కనిపించదు. దీనితో విషయం ముదిరినప్పుడు వాటిని సరిదిద్దటంలో, స్థానిక ప్రభుత్వాల కంటే మనం చాలా వెనుకబడి ఉన్నాం.

ఎవరి మనసులో అయితే మొదలు నుంచి తుదిదాకా ఆ పని స్పష్టంగా ఉందో అతను మాత్రమే ఈ బలీయమైన సమయంలో ఆ పరిస్థితిల లోతులు వివరించగలరు. మా తండ్రి గారికి ఆ స్పష్టత ఉంది. అది ఆయన సోదరునికి వ్రాసిన ఉత్తరంలో ఉంది. ఆ ఉత్తరం అదృష్టం కొద్దీ దొరుకుతుంది.

నా ప్రియమైన ఫ్రెడ్!

నువ్వు నా కబుర్లేమీ తెలియటం లేదని ఫిర్యాదులు చేస్తున్నావని విన్నాను. ఇక్కడ నా స్నేహితులు నా ప్రణాళికలు వింటూ అలసిపోతున్నామని అంటున్న ఈ రోజుల్లో నా మాట లెవరైనా వింటే బావుంటుందని నేను విచారపడ్తున్న సమయంలో నువ్వు తెసుకోవాలను కోవటం నన్ను సంతోషపెట్టింది.

ఇక్కడి విభాగానికి బాధ్యత తీసుకొన్న వెంటనే రాజమండ్రి అంతా కలయబెట్టాను. దాన్ని చూడకుండా ఉండలేకపోయాను. దానికి అన్నీ అవసరమే, అంత గొప్ప ప్రాంతం అంత శిధిలమై పోయి ఉండటం, ఒక నాగరిక ప్రభుత్వానికి అతి పెద్ద అవమానం!

నేను వెంటనే, ఒక ఆనకట్ట, కాలువలు, కట్టలు, రహదార్లు సిఫారసు చేస్తూ 165 వేల పౌండ్లు అంచనా వేసి నివేదిక వ్రాసాను. డెల్టా ప్రాంతంలో 40 సంవత్సరాల నిర్లక్ష్య ఫలితాన్ని తంజావూరులో 40 సంవత్సరాల శ్రద్ధ ఫలితాన్ని పోల్చాను. అది పంపినకొద్ది రోజులకి సమితి నుంచి నాకు అన్ని జిల్లాలను ముఖ్యంగా గోదావరి జిల్లాను, మెరుగు పరిచే ప్రణాళికలను పంపమన్నారు. ఈ ఉత్తరం మిత స్వభావులను 10 సంవత్సరాల పాటు తృప్తి పరుస్తుంది (పని విషయంలో –కవనశర్మ) నిర్దేశకుడి సామాన్య విధుల నుంచి ఈ ఉత్తరం నన్ను విముక్తిదుని చేసింది. బాగున్నట్టుకనిపించింది. నేను వారిని 6 గురు అధికారులని 6 నుంచి 8 దాకా (రాచ) ఇంజనీర్లని, ఇంకా ఇతర్లని అడిగాను బలహీనంగా ఉన్న నేను ఆ సహాయం లేక నేను ఏమీ చేయలేక ప్రేక్షకుడిగా మిగుల్తానని చెప్పాను. దీనికి జవాబుగా ఒక చిన్నపిల్లవాడిని పని నేర్పటానికి సర్వే పనుల శిక్షణంలో ఉన్న ఇద్దరిని నాకిచ్చారు. నాకు పదిమైళ్ళయినా స్వారీ చేసే శక్తి లేదు. దాంతో గోదావరిని పక్క మీద నుంచి లేపి దాని మనుగడ కోసం దాని చేత పనిచేయించటానికి పూనుకొన్నాను. నేను నిలబడిన చోటు ఎంత? మిసిసిపికి ఏడు రెట్లు వెడల్పు మాత్రమే ఆ నది వెడల్పు! అయితే చాలా సహాయకారి లక్షణాలు కూడా ఉన్నాయి. న్యాయస్థానం ఈ సంతోషరహితమైన జిల్లాలకి ఏదో కొంత మేలు చేయాలని ఆజ్ఞ జారీ చేసింది. మోంటెగ్ మేరీ ఇక్కడికి వచ్చాడు. దానిని మార్కిస్ మెచ్చుకొన్నాడు. వచ్చి నన్ను పంపి ఏదో కొంత చేయడానికి ప్రయత్నించమని త్వర పరిచాడు. కొత్త కలెక్టరు నియామకం జరిగింది. అతను చేతనైనవాడు, చేయడానికి కిష్టపడేవాడు. విశాఖపట్నం పనులు ఓ కొలిక్కి రాగానే నేను చిన్న సైనాకాధికారిని ఆ పనులపై పెట్టి, నేను అక్కడ గోదావరి ఒడ్డున స్థావరం ఏర్పరచుకొన్నాను.నేను పని చేసిన కొద్దీ నాకు బలం పట్టింది. అది మంచిదైంది. నా సర్వే పని వారు పూర్తిగా తప్పుకొని ఏక క్షితిజ (మట్టపు) రేఖని తీసుకోలేక పోటంతో నేనే తీసుకోటమో, సహాయం చెయ్యటమో చెయ్యాల్సి వచ్చేది! ఒక రోజులో పదిమైళ్ళు ఒక సాయంత్రం ఒక పొద్దున్న ప్రయాణించాను. నేను ఎంతగా బలం పుంజుకున్నానో దీని వల్ల నువ్వు నిర్ణయించుకోగలవు.

ఇప్పుడు నదిని, కొండల నుంచి సముద్రం దాకా పరిశీలించాను. పొడుగునా కిందదాకా మట్టాలు నిర్మించుకొన్నాను. మిగిలిన అన్నీ కూడా తెలుసుకొన్నాను. ఆనకట్ట ఎక్కడ కట్టాలన్న విషయంలో నన్ను నేను సంతుష్టి పరుచుకొన్నాను.అది అయ్యాక దానికి, తూములు లాకులు మొదలైన వాటికి అంచనాలు తయారు చేయటానికి కావలసిన అన్ని అవసరమైన అంశాలు తెలసుకొని ఇప్పుడు నీ కాయితాలు తయారు చేస్తున్నాను. అవి తయారయ్యాక పంపటమో, స్వయంగా తీసుకువెళ్ళటమో చెయ్యగలనని ఆశిస్తున్నాను. ఇంతకంటే మేలుగా మరో పరిశీలన ఉండబోదు. 12 అడుగుల ఎత్తున ఆనకట్ట కడ్తె మొత్తం ఆయకట్టకి నీరు అందించగల స్థలం చూపాను. అక్కడ చుట్టు పక్కల ప్రదేశం, దీనిపై కప్పు మట్టంలో ఒకవైపు 4 మైళ్ళు మరొక వైపు రెండు మైళ్ళు ఉంది. ఇప్పుడు నది వరదల్లో 28 అడుగుల లోతున ప్రవహిస్తున్నా, చుట్టు పట్ల ప్రాంతం మైలుకి 4 నుంచి 8 అడుగుల వాలుతో ఉన్నా ఆనకట్టని అనువైనా ఆ ప్రాంతాన్ని ఎన్నుకోగలిగాను. నదికి కట్టలు కొండల వద్ద మైలుకి $1\frac{1}{2}$ అడుగులు, నదీ ముఖం దగ్గర 1 అడుగు వాలుతో సముద్రం వైపున్నాయి. నదీతలం వాలు ఏ తీరు లేకుండా మైలుకి 4 అంగుళాలు మంచి 3 అడుగుల దాకా సగటున 8 అంగుళాలుంది. ఎగుడు దిగుడు కొండల దగ్గర 38 అడుగులు, నది అంచున కొండ చరియలు సముద్ర మట్టానికి 80 అడుగులు ఉన్నాయి. నేను స్థిరపరచిన స్థలం రాజమండ్రికి 4 మైళ్ళ దిగువన డెల్టా శిరస్సు దగ్గర ఉంది. దాని ఆయకట్టు 2000 చ॥ మైళ్ళ అతిసారవంతమైన ఒండ్రుమట్టి భూమి. 900 వేల యకరాలు కనీసం నిశ్చయంగా ఉంటుంది. దాని నుంచి పొందగలిగే వరి పంట విలువ 50 లక్షల పౌండ్లు రాజమండ్రి దగ్గర 31 అడుగుల స్థాయిలో నది ప్రవహిస్తున్నప్పుడు, డెల్టా భూము

లకి కావలసిన నీరుకి 9 రెట్లు $5\frac{1}{2}$ అడుగుల స్థాయిలో ఉన్నప్పుడు సరిపడినంత నీటిని నది కలిగి ఉంటుంది.

ఇక్కడ నది 6 వేల గజాల వెడల్పున ఉంటుంది, దీవులతో సహా, ఆనకట్ట 5 వేల గజాలుండబోతోంది. దగ్గరలో సరిపడా చెక్కడానికి వీలైన కొండ కఠినమైన రాళ్ళకొండ. మొదటి రకం సున్నపు గానుగకి పనికి వచ్చే సున్నంరాయి ఉన్నాయి. నా అంచనాలో ఆనకట్ట దాని ఆధారితమైనవి కలిసి పైన చెక్కుడు రాయిగల పూర్తి రాతి కట్టడానికి 35 వేల పౌండ్లు అవుతాయి. ఉన్న చిన్న కాలువల్లోకి ఆనకట్ట నీళ్ళు మళ్ళిస్తుంది కనుక రాబడి వెంటనే ఉంటుంది. ఈ సంవత్సరం కొత్త కాలువలకి అంచనాలు పంపాలను కోవటం లేదు. నదికి కుడివైపున కట్ట, సముద్రం దాకా పూర్తి చేయటానికి అంచనా పంపాలనుకొంటున్నాను.

బి. నాకు ఓ చిన్న లేఖ పంపింది. అది నాకు (కడుపులో) తిప్పేలా చేసింది. ఆదాయపు సమితి (బి – అంటే? – కవనశర్మ) చాలా శ్రమ తీసుకొని జిల్లా మీద కాదుకాని నా పథకాల మీద చల్లటి నీళ్ళు గుమ్మరించింది. అతను నా నివేదికలో నేను గాని అతను కాని ఏది అత్యుత్తమం అనుకుంటున్నామో అది వ్రాయకూడదుట. ఏది ప్రభుత్వం కావాలనుకొంటుందో అది సూచించాలట. జిల్లాని శిధిలావస్థకి తీసుకువెళ్ళిన వ్యవస్థలో స్థిరపరచటానికి అంతకంటే మంచి మార్గం ఉండదు. మార్కిస్ ఏదో చెయ్యటానికే మొగ్గి ఉన్నాడని వింటున్నాను. అయినా నన్ను మద్రాసుకి (వెనక్కి) పిలుస్తారని అనుకోటం లేదు. నన్ను నమ్ము, నీ అత్యంత ఆప్తుడు – ఆర్థర్.

ఆయన జీవితంలో ఈ శ్రమపడే కాలంలో ఆయన అతి దృఢమైన స్వభావం ప్రస్ఫుటంగా ప్రదర్శింపబడింది. తన దృష్టిలో ఉన్న ఏ గొప్ప ధ్యేయానికైనా అడ్డంకులు ఏర్పడినప్పుడు వాటిలోని ఇబ్బందులను కనిష్ట ప్రమాణానికి తగ్గించటంలో ఆయనకున్న పట్టుదలే ఆ స్వభావం. వాటిని చిన్నవిగా చేశాక, వాటిని అధిగమించే సరైన మాట. (అతిగమించు–శబ్దరత్నాకరం – కవనశర్మ) వరకు విశ్రమించేవాడు గాదు.

తన గడుసరి, జోస్యపు సహజ ప్రవృత్తి ప్రదర్శిస్తూఆయన పని చేసిన గోదావరి గురించి ఆయన మెప్పు ఈ కింది విధంగా గ్రంథస్తం చేశాడు.

ఆ జిల్లాకున్న అర్హతలు కొద్ది భాగపు శక్తి వినియోగిస్తూ కనక ఈ విషయాన్ని చేతిలోకి తీసుకొంటే, ఈ జిల్లా ఏమౌతుందో (ఏ స్థాయికి ఏదుగుతుందో) ఊహించటం కష్టం. ఎడతెగక పారేనది చాలా విస్తారమైన అతి సారవంతమైన నేల, భద్రతతో అందుబాటులో ఉన్న రేపు, పూర్తిగా ఉన్న నీటి ప్రయాణపుదార్లు, టేకుచెట్లు అడవులు చెరుకుపంటకి అనువైన వాతావరణం, నేల, మూడున్నర పెన్నీల రోజు కూలికి దొరికే కావలసినంత మంది కూలీలు (పెన్నీ షిల్లింగులో 12వ భాగం) ఇవన్నీ కలిసి దొరికే లాభసాటి స్థితి, ప్రపంచంలోనే ఎక్కడా ఉండదు. మన ప్రభుత్వం లాంటి దానికింద అసలుండదు. వాతావరణం ఆరోగ్యకరంగా ఉండటం సముద్రం తీరం వెంబడి అధికమైన వేడి లేకుండా ఉండటం అనేవి ఐరోపా వారి పర్యవేక్షణలో చెరుకుకు సంబంధించిన పనులను ఏర్పరచటానికి పూర్తిగా వీలుగా ఉంటాయి. ఈ ప్రాంతం కలకత్తా మద్రాసుల్లాంటి రెండు పెద్దరేవుల మధ్య ఉండటం, వాణిజ్య నిర్వహకులకి చాలా అనువుగా వుంటుంది".

హృదయ పూర్వకమైన ఆరాధనతో కూడిన మనస్సుతో, దృఢమైన విచక్షణలో ఈ సిద్ధాంతాలను (భావాలను) ఆచరణలో ఆయన పెట్టాడు. ఆయన సోదరుడు ఆయన ఎంతో యదార్థమైన ధైర్యంతో ఈ సాహసపూరితమైన ప్రణాళికలను నిర్వహించాడో గుర్తించాడు. ఆ ప్రణాళికలు రూపొందించటంలోను, కట్టడంలోను అద్వితీయాలు.

ఆయన గోదావరి మీద కట్టిన 4 ఆనకట్టలు పూర్తిగా రాతితో కట్టినవి కావు. నదియొక్క ఇసుక తలం మీద రాతి పూతలు. కావేరీ నది అధిక జలాలను కొలెరూన్‌కి మళ్ళిస్తున్న గొప్ప ఆనకట్టను చూసి తెచ్చుకొన్న ఆలోచనే నిజానికి ఈ ఆలోచన. ఈ ఎత్తు తక్కువ ఆనకట్ట అతి పురాతనమైనది, తంజావూరికే ముఖ్యమైనది. దీన్ని ఎంతో శ్రద్ధతో కనిపెట్టి పరిశీలించటమైనది. ప్రతీ సంవత్సరం దానికి మెత్తిన సున్నం, బీటలు వేస్తే వాటిని బాగుచేయటానికి కొద్ది సొమ్ము ఖర్చుచేస్తూ రావటం జరుగుతోంది. దాంట్లో తూములు పెట్టడానికి దార్లు బద్దలు చేసి చూసినప్పుడు మన్నుతో, చెత్తతో, రాళ్ళతో దుంగలతో ఈ గొప్ప ఆనకట్ట కట్టారని వీటి భద్రత కేవలం మెత్తిన సున్నం మీదే ఆధారపడి ఉందని అర్థమై ఆ బాగులు చేయటంలో చూపిన శ్రద్ధ అవసరాన్ని ఎత్తి చూపింది. (కరికాలచోళుడు నిర్మించాడే గొప్ప ఆనకట్టని – కవనశర్మ.)

గ్రంథాల నుండి స్వీకరించిన దీర్ఘమైన భాగాలు రాబోతున్నందుకు సామాన్య పాఠకులు క్షమించాలి. కాని వాటికి విలువ

లేనట్టు (చదవక) విడిచిపెట్టవద్దు. హిందూదేశంలోని చాలా ప్రాంతాలలో పూర్వం లేక ఇప్పుడు ఉన్న దారిద్ర్యం ఆంగ్లేయ జనాల మీద గాఢమైన బాధ్యత ఉంచుతుంది. వ్యక్తియొక్క తీవ్ర మైన వ్యథ సంపూర్ణ గృహ శిథిలత, (ప్రభు) కటాక్షం ఉన్న మన దేశంలో వారి ఊహకందని దారిద్ర్యం (ఇప్పుడు మనదేశంలో క్షామం ఎప్పుడూ రాదు కాని ఒకప్పుడు హిందూదేశంలో వలె ఒకసారి అనుభవంలోకి వచ్చింది) ఇప్పుడు ఇవన్నీ హిందూ దేశంలో సర్వదా ఉంటున్నాయి. వాటికి చికిత్స చెయ్యాలి! మన క్రైస్తవ మత విశ్వాసం, మనకు సామాన్యంగా ఉండే మానవత్వం, సాటి దేశాలు మనకిచ్చే సామాన్య గౌరవార్హత, దేవునికి మనం ఋణపడి ఉన్నది చెప్పనే అక్కర్లేదు, మన శ్రద్ధకి అప్పజెప్పబడిన కొన్నికోట్ల జనాభా, మనమీద నైతిక బాధ్యతని ఉంచుతోంది. దాన్ని మనం విస్మరించరాదు. తప్పించుకొనే సాహసం చేయ రాదు. నేను నీటి పారుదల పనులు విషయంలో వివేకం తోను, శక్తివంతంగాను మార్గం ఎంచుకోడంలోను, హిందూదేశ పరి పాలనా విశారదుల విశాల పరిధిలో ఏమీ లేదు – అక్షరాల ఏమీ లేదు అని అనటంలో నాకు మా తండ్రిగారి అభిప్రాయా లపై నాకున్న గౌరవాభిమానాల వలన అనుకోరాదు. అనుభ వంతో పండినవారు, చాలాకాలం ఇండియా గురించిన అధ్య యనం చేసిన వారు ఆర్థర్ కాటన్ బోధనల నెరిగినవారు, వాటిని వివేచించిన వారు, హిందూదేశానికి పూర్తి సంపన్నత తిరిగి సంపాదించాలంటే, చాలా గొప్ప కార్యాలు చేపట్టాలని, వాటిలో ముఖ్యమైనదీ, మొదటిదీ అయిన మా నాన్నగారి సాగు నీటి పారుదల విస్తరణ కార్యక్రమాలు – అన్నీ కాకపోయినా చాలా వరకు– నిర్వహించాల్సి ఉంటుంది.

నీటి పారుదల విస్తరణ, దగ్గరి ముందుకాలంలో (సమా ధానాలు) వెతుక్కునే చర్చలకి విషయం అవుతుంది. వివాదాలకి కూడా బహుశా ఎవరైతే దాన్ని అతి దగ్గరగా అధ్యయనం చేస్తారో వారే దానితో వ్యవహరించటానికా అతిగా అర్హులు అని చెప్ప టానికి సాహసిస్తున్నాను. మా తండ్రిగారు గోదావరి గురించి వ్రాసింది ఈ లక్ష్యసాధనకి చాలా సహాయకారిగా ఉంటుంది. అందుకని అవసరమైన మేర పాఠకుల సహనాన్ని బలంగా కోరు కొంటు న్నాను. కాని వివరాలు వాటంతట అవే ఆసక్తిని నిలిపి ఉంచు తాయని నామటుక్కి నేను అనుకోడానికి మొగ్గు చూపు తాను.

ఇంతకు ముందే చెప్పినట్టు మేజర్ కాటన్ కాలక్రమంలో ఆయన పదవిలో ఒక మెట్టు ఎక్కాడు, డెల్టా శిరస్సు వద్ద ధవళే శ్వరం గ్రామం వద్ద ఆనకట్ట కట్టడానికి నిశ్చయించు కొన్నాడు. ఇక్కడ గోదావరి నాలుగు పాయలుగా చీలి మధ్యలో మూడు లంక లతో ఉంది. ఇక్కడ గోదావరి ఈ ఒడ్డు నుంచి ఆ ఒడ్డుకి 3.8 మైళ్ళుంది. అందులో మూడోవంతు భాగం లంకలు ఆక్రమించాయి.

నదికింద స్వచ్ఛమైన ఇసుకనేల. లంకలు ఒండ్రు మట్టితో పలచగా కప్పబడినవి మాత్రమే. వరదలు 25 అడుగుల లోతు సెకనుకి 15 లక్షల ఘనపు అడుగుల ప్రవాహాలతో ఆ స్థలాన్ని కొద్తూ పోతాయి. అందుచేత ఇంజనీరు ముందున్న సమస్య, ఆ ఎన్నుకొన్న స్థలంలో నదితో ఎలా వ్యవహరించాలి? ఎల్లా అదుపు చేస్తే, తక్కువ ప్రవాహపు రోజుల్లో కూడా మొత్తం డెల్టా భూములన్నింటికి నీరు ప్రవహిస్తుంది? (కేవలం గురుత్వాకర్షణ శక్తితో అంటే సరిపడేలా నీటి మట్టం ఉండాలి – కవనశర్మ) అన్నది సులభంగా పరిష్కరించగలిగినది కాదు. ఆయన ఒక రాతి కట్టడపు ఆనకట్టని, ఇంతకు పూర్వం చెప్పిన కొలతలతో నిర్మించడానికి నిశ్చయించుకొన్నాడు.

హిందూదేశంలో ఋతువులు ఒక గొప్ప క్రమంలో వస్తా యని గుర్తించాడు. (ఋతువు అంటేనే ఒక క్రమ ప్రకారం వచ్చేవి అని కదా!–కవనశర్మ) అందుచేత సంపూర్ణమైన నిశ్చి తతో సంవత్సరానికి ఆరునెలలు తక్కువ ప్రవాహంతో నది ఉండి తలపెట్టిన పని నిర్వహణలో సులభం అవుతుందని, ఆ నెలల్లో మొత్తం ప్రవాహాన్ని ఒకటి రెండు పాయలలోకి మళ్ళించి మిగిలిన నదీ భాగాలలో నీటివల్ల ఇబ్బంది లేకుండా చేయ వచ్చునని ఆయనకి విశ్వాసం కుదిరింది. అయితే తలపెట్టిన పని సాహసంతో కూడినది. అంతకు పూర్వం ఆ స్థాయిలో కట్టిన కట్టడాలు ఏవీ లేవు. ఆయన తంజావూరులో చాలా చిన్నది కట్టాడు. పైగా ఈ ప్రాంతంలో అటువంటి కట్టడాలు కట్టిన అనుభవం ఇక్కడి వారికి లేదు. కూలివాళ్ళు (నైపుణ్యం లేని) మోటువారు. పరికరాలు సామాన్యంగా చాలా ప్రాథమిక మైనవి. ఆ బృహత్కార్యం యొక్క పరిమాణం, నిర్వహణలోని ఇబ్బందులు ఏవీ ఆయనని నిరుత్సాహ పరచలేదు. ఆయన ఒక్కక్షణం కూడా ఈ పథకం విజయవంతం కాదేమో అన్న ఆలోచనని కొద్దిగా కూడా రానీలేదు.

సాహసపూరితమైన కొత్తదారి – ఆనకట్ట నిర్మాణంలో పొదుపు

నైపుణ్యం గల పనివారు పరికరాలు లేనిచోట పని మొదలు పెట్టడంలో గల ఇబ్బందుల వలన మేజర్ కాటన్, ఇబ్బందిలో

ఆయనకి ఆసక్తి ఉన్న సంసిద్ధత కనబరుస్తూ, అడికట్టే విధానంలో మార్పుకి అనుమతి కోరాడు.

"అనుకున్న సమయంలో పూర్తిచేయటానికి, చెక్కిన రాళ్ళతో కట్టడం మానుకొని వేరొక కొత్తరూపంలో కట్టడం కోరదగినది అవుతుంది. ఎందుకంటే చెక్కినరాళ్ళ పరిమాణం పెద్దది. ఈ జిల్లా మొత్తం అంతా తీసుకొన్న దానికి కావలసిన మేస్త్రీలు పెద్ద సంఖ్యలో దొరకరు. అందుచేత ఆ చెక్కిన రాళ్ల కట్టుకి ప్రత్యామ్నాయం వీలైతే చూడాలి. భద్రత తరువాత, ఉన్న సమయంలో కట్టే వీలు ముఖ్యమైన ప్రశ్న అవుతుంది. ఒక సంవత్సరం ఆలస్యం పది లేక ఇరవై వేల పౌండ్ల నష్టానికి కారణం అవుతుంది. తరువాత సంవత్సరాలలో ఇంకా చాలా రాళ్ళు పగలకొట్టేవారు, చెక్కేవారు ఒక వెయ్యిమంది రెండు సంవత్సరాల పాటు పని చేయవలసి వస్తుందని ఆ రాతి ప్రదేశం, నా మొదట పరిశీలనలో తెలియజేసింది. నేనింకా నేర్చుకోవల్సిన దాన్ని బట్టి, ఇంతమందిని పోగు వేయగలనా అని భయం కలుగుతోంది. దానికి నేను ఇప్పుడు ముందు పెడ్తున్న కట్టడపు, అడ్డుకోత గురించిన సూచన ఏమిటంటే, నీరు పైనుంచి పడటాన్ని పరిహరించటం, కింద తూముల తప్పని సరి పరిస్థితులలో తప్ప, మొత్తం కట్టడం ముడి రాయితో కట్టడాన్ని ఖాళీలను కాంక్రీటుతో నింపి, మెత్తని సున్నంతో పూర్తి చేయటాన్ని అనుమతిస్తుంది. ఈ విధంగా చెక్కిన రాళ్ళతో కప్పకపోవటం తంజావూరులోని తూములు, ఇతర పనుల్లో చేశాం. అందుచేత ముఖ్యభాగాలకి వదులు రాళ్ళు వాడ్తాం. అవి అపరిమితంగా దొరుకుతాయి. అందులో ఎక్కువభాగం బద్దలు కొట్టినవి. వీటిని త్వరగా రైలు మార్గంలో తీసుకురాగలుగుతాం.

ఈ పద్ధతిలో గొప్ప ఆనకట్టగా పేరుపడిన పురాతన కాలపు ఆనకట్ట, నిర్మించబడి ఇప్పటికి నిలిచి ఉంది. తరువాతి కాలంలో దాని ఎత్తు చెక్కిన రాళ్ళతో పెంచబడినప్పటికి, చాలా భాగం ఇప్పటికీ అటువంటి రక్షణ లేకే ఉంది. దానికి కింది తూములు పెట్టడానికి దాన్ని తొలిచినపుడు దాని ముఖ్యభాగంలో వదులుగా రాళ్ళు మట్టితో కట్టబడి ఉన్నాయని కేవలం ఉపరి తలభాగాలు సున్నపు గారతో నిర్మించినట్టు వాటిని కాంక్రీటుతో గచ్చు చేయబడిందని కనుగొన్నారు. అవసర సందర్భాలలో బాగులు తప్ప దానికి మరామత్తులు పెద్దగా అవసరం లేకపోయాయి. అది ఎప్పుడూ ప్రమాదంలో లేదు. భయాందోళనలు కలిగించలేదు.

ముడి పదార్థం సమృద్ధిగాను, నైపుణ్యం గల పని వారు తక్కువగాను ఉన్న ఇక్కడి సందర్భంలో ఆ మోటు నిర్మాణ పద్ధతిని లాభసాటిగా వాడుకోగలమేమో ఆలోచించటం యోగ్యమైన పని. మొదట్లో నేనీ మోటు నిర్మాణ పద్ధతిని ప్రతిపాదించినా, తరువాత అంత పరిమాణపు సరుకు వాడటం వలన నిర్మాణం శాస్త్రీయమైన దానికంటే ఆలస్యం కలిగించేది అవుతుందని అనుకొన్నాను.

ఆ నివేదిక పంపాక, ఆ విషయాన్ని అధ్యయనం చేయటానికి నాకు మరింత అవకాశం వచ్చింది. దాని వలన ఆ మోట పద్ధతులు వాడటానికి నాకున్న ముఖ్య అభ్యంతరం తొలిగిపోయింది. గుండ్రటి తిన్ననైన గట్టి మన్నికైన కలప, పట్టాలుగా రంపముతో కోయకుండానే, వీలైనది, అతి చవకగా కావలసినంత దొరుకుతుందని తెలుసుకున్నాను. ఆరు ఏడు అంగుళాల వ్యాసంతో 20 అడుగుల నిడివితో ఉన్న దుంగలు, వందకి 2 పౌండ్ల నుంచి 2 పౌండ్ల 10 షిల్లింగులకి దొరుకుతాయి. అంటే 20 నుంచి 25 పౌండ్లకి 1 మైలు పొడుగు ఒంటి రైలు మార్గానికి అడ్డ ముక్కలతో సహా కావలసిన 20 వేల అడుగుల పొడుగుకి ఖర్చు అవుతుంది. దాని మీద 2 అంగుళాల ఇనుము, మర మేకులతో బిగిసే, విశిష్టమైన, తాత్కాలికమైన రైలు మార్గం సరసమైన ధరకి నిర్మితమౌతుంది. ఎంత పొడుగైనా ఆ విధంగా మితిమించని ఖర్చుతో నిర్మించవచ్చు. అటువంటివి చాలా రైలు మార్గాలు ఉంటే, గొప్ప పరిమాణంలో సరుకులు రవాణా కొద్ది కాలంలో ఏ గందరగోళం లేకుండా, చేయవచ్చు.

ఆనకట్టలు వంతెనలా పనికి వచ్చేలా చేయబడింది

అడ్డకోత పటం నేను ప్రతిపాదించిన మరో సరకుల మార్పు చూపిస్తుంది. దాని మొత్తం వెడల్పు 18 అడుగులు చేయటం వలన ప్రవాహం తక్కువగా ఉండే 8 నెలల్లో కావలసినంత రహదారి మార్గాన్ని దారితో పాటు మూలపు పనిని మార్చకుండా వంతెన కట్టడాన్ని అనుమతిస్తుంది. ఈ పనికివచ్చిన అంచనా సొమ్ము దాటకుండా కనక ఇవి సాధించగలిగితే, చాలా ముఖ్య మైన ప్రయోజనం సిద్ధిస్తుంది. ఆనకట్టని రహదారిగా మార్చే లక్ష్య సాధనలో, ఆనకట్ట వెడల్పాటి భాగాన్ని దాని శిఖరానికి రెండు అడుగుల కింద ఉంచుతానని ప్రతిపాదించాను. అలాగే రెండు అడుగుల ఎత్తున, పై భాగంలో గోడకడ్తాను. దాని వలన రోడ్డుగా వాడే కాలంలో దాన్ని పొడిగా ఉంచి ప్రమాదాలు జరగకుండా ఆపుతుంది. కింది తూములు, చాలా ఎక్కువ నీటిని తమ గుండా

ప్రవహించనిచ్చే పరిమాణం కలిగి ఉన్నవి కాబోతున్నాయి. పెద్ద వరదల కాలంలో మాత్రమే రోడ్డు మీదుగా నీరు ప్రవహిస్తుంది. ఆ సమయంలో వాహనాల రద్దీ ఎల్లాగో తక్కువే ఉంటుంది. అందు వలన ఈ ఆనకట్ట వంతెన ప్రయోజనాన్ని చాలా వరకు సాధిస్తుంది.

మద్రాసు అధికారులని లీడెన్‌హాల్ వీధిలోని ఈస్టిండియా నిర్దేశకులని ఒప్పించిన మేజర్ కాటన్ నివేదికలోని పేరాలను ఉదహరించవచ్చు.

నదికి సంబంధించిన పనుల అంచనా

పనులకు గాను ప్రతిపాదించిన అంచనాలో పనులు : ఒక ఆనకట్ట, రెండు ముఖ్య సాగునీటి కాలువల తలల వద్ద తూములు, అందులో ఒకటి నదికి పశ్చిమ భాగాన్న, ఆనకట్ట రెండు చివరల పడవలు దాటడానికి లాకులు, అల్లాగే తల తూముల నుంచి, సాగునీటి కాలువలకి వెళ్ళటానికి లాకులు, ఇప్పటికే ఉన్న కాలువల్లో ప్రవాహానికి అడ్డాలు తొలగించటం.

పని	ఖర్చు		
	పౌన్లు	షిల్లింగులు	పెన్నీలు
1. ఆనకట్ట 40 కింద తూములు	38,800	18	3
2. 5 లాకులు	1,841	19	3
3. 2 తల తూములు	1,314	16	0
4. మన్ను తవ్వకాలు	1,400	0	0
5. పర్యవేక్షణ	1,200	0	0
6. అనుకోని ఖర్చులు	3,000	0	0
మొత్తం	**47,557**	**3**	**6**

ఈ మొత్తం, పని యొక్క పరిమాణాన్ని చూసినా, దాని నుంచి ఆశించిన ఫలితాలను చూసినా, చాలా కొద్దిది. ఆనకట్ట 4299 గజాలుంటుంది. నా పథకం చూస్తే నేను దాన్ని ఒక సత్తాగల శాశ్వతమైన పథకం మీద ప్రతిపాధిస్తున్నట్టు తెలుస్తుంది. దాని వలన సమయ ప్రకారం చేయాల్సిన బాగుల నుంచి స్వేచ్ఛగలదిగా తెలుస్తుంది.

అసమాన్యమైన లాభసాటిదైన ఆ స్థలంలో పనిచేయటం వల్ల ఖర్చు మితంగా అవుతుంది. చుట్టుపట్ల బలమైన, ముతక ఇసక రాయి కొండ ఉంది. ఆ రాయి పని చేయటానికి వీలుపడనంత గట్టిగా లేక పనికిరానంత మెత్తగా లేక పనికి వచ్చేటట్టుంది. పైగా పూర్వపు రాతి తవ్వకాలు నుంచి మిగిలిపోయిన కొన్ని లక్షల టన్నుల విరగకొట్టబడిన (పెద్ద) రాతి ముక్కలు గుట్టలుగా పడి ఉన్నాయి. ఈపని చేయటానికే ఏర్పడ్డట్టుగా మొదటి రకం గారపనికి వాడగలిగిన సున్నపురాయి అమితంగా దగ్గరలోనే ఉంది. ఒక ఘనపుటడుగుకి 1 షి 3 పెన్నీల ఖరీదుకి గట్టి టేకు (వడ్రంగుల కూలీతో సహా) లాకులకి, తలుపులకి (గేట్లకి) కూడా దొరుకుతుంది. గారపనికి (రవాణా ఖర్చు మినహాయించి) అయ్యే ఖర్చు నేను అంచనా వేసినప్పటికి, ఐరోపా వారి పర్య వేక్షణలోఖర్చులు తగ్గవని అనుకోవాల్సిన అవసరం లేదు. రవాణాకి పట్టాలు వాడాలని ప్రతిపాదిస్తున్నాను. విశాఖ పట్టణంలోని కట్టడాలకి కేవలం కొయ్యపట్టాలు. కొయ్య చక్రాలు, బండీలకి వాడి నేను మంచి ఫలితాలని పొందాను.

సంభావ్యమైన పెద్ద లాభాలు

47 వేల 5 వందల పౌండ్లు ఖర్చుగా తీసుకొంటే, మనకి కనీసం 30 శాతం వెనక్కి వస్తుందా అని లేక 14 వేల 2 వందల 50 పౌండ్లు ఆదాయం నేరుగా జనానికి వచ్చే ప్రయోజనాలు కాక, వస్తుందా అని ఆలోచించాల్సి ఉంటుంది. ఈ పనులను సమర్ధించటానికి ఇందులో మూడోవంతు ఇంగ్లండులో అమితంగా భావించబడుతుంది. అది 5 శాతం అంటే 2375 పౌండ్లు ఆదాయం కనకవస్తే, హిందూదేశంలో వడ్డీకి సరిపోతుంది. రైతులకి చేకూరే శ్రేయస్సు, పూర్తి అనుకూల పరిస్థితి.

ఆనకట్ట ఫలితాలని రెండుగా విభజించటం సరైనది. మొదటి ఫలితాలు కట్టిన వెంటనే ఆ నీటిని ఉన్న కాలువల్లోకి మళ్ళించటం వలన కలిగేవి. ఇవి మొదటి సంవత్సరంలోనే బహుశ చాలా వరకు కలుగుతాయి. రెండో ఫలితాలు నీటి పారు దలకి నీరు ఓడ్చుడానికి కట్టిన కొత్త కాలువల వలన ఆయకట్ట భూమికి అంతటికి నీరు అందించటం వలన నెమ్మదిగా కలిగేవి.

మొదట ఆనకట్ట వలన అంతిమముగా సంభవమయ్యే మార్పులు పరీక్షించాలి. ఆనకట్ట కిరీటం స్థాయిలో మొత్తం డెల్టాలో ఉన్న భూములన్నింటికి సాగునీరు అందించటం సాధ్యం కనక, వర్షాకాలం 4 నెలల్లో (వరదలు వచ్చే సమయం కనుక) నీరు ఆ స్థాయికి నిలిచేటట్టు చేయగలము కనుక దిగువన ఉన్న ప్రతి ఎకరంలో కనీసం ఒక పంట పండించవచ్చు. అత్యుత్తమమైన పొలాలకి యేడాదంతటా నీరు సరఫరా చేయవచ్చు. గోదావరిలో నీరున్నంతవరకు, ఆనకట్ట నుంచి నీరు కృష్ణ దాకా తీసుకుపోవచ్చు. కొల్లేరు (చెరువు) కింద నున్న భూమి అంతటిని

ఇది ప్రభావితం చేయక తప్పదు. కాని రాజమండ్రి దిగువనున్న డెల్టాకి మించి మిగిలిన దాని గురించి నేను చెప్పాల్సిన అవసరం ఉన్నట్టు కనిపించదు.

ఈ కింద పట్టికలో భూమి విస్తీర్ణత ఆదాయం లాంటివి వివరాలున్నాయి.

డెల్టా భూమి	విస్తీర్ణత	ఎకరాలు
1. రాజమండ్రిలో మొత్తం భూమి	1700	10,88,000
2. ఇసుక పర్రలు, కాలువలు, రోడ్లు, గ్రామాలు ఆక్రమించే స్థలం (నాల్గోవంతు తీసివెయ్యాలి)	.....	2,72,000
3. మిగిలిన సాగు చేయగలిగిన భూమి	....	8,16,000

(ఇక్కడ ఆర్థర్‌కాటన్ పూటీ అన్న కొలమాన ప్రసక్తి తెచ్చాడు. అది ఆయన విస్తీర్ణతకి వాడాడు అది బహుశ పుట్టి అయి ఉంటుంది. ఆయన 8 లేక 10 ఎకరాలు పుట్టికి అంటాడు. నా చిన్నతనంలో పుట్టెడు విత్తులు ఎన్ని ఎకరాలకి వస్తాయి అనే లెక్క ఉండేది. బహుశా ఆయన ఆ ఉద్దేశంతో వాడి ఉంటాడు. ఏదైనా ఆయన చెప్పదలుచుకొన్నది భూమిలో సాగుకి వాడ గలిగినది 75 నుంచి 80 శాతం అన్నది. కనుక పై లెక్కలు చాలు - కవనశర్మ.)

పూర్తి శాశ్వత శిస్తు ఈ భూములపై ఈ విధంగా ఉంది.

1. జమిందారీ గ్రామాల నుంచి	13,000 పౌండ్లు
2. ప్రభుత్వం నిర్వహించే గ్రామాల నుంచి	43,700 పౌండ్లు
3. శాశ్వత శిస్తు ప్రభుత్వ గ్రామాల నుంచి	72,300 పౌండ్లు
మొత్తం	**1,29,000 పౌండ్లు**

బ్రిటీష్ వారు జమిందారు కింద ఉన్న గ్రామాలు నుంచి ఇంత అని శిస్తు నిర్ణయించేవారు. కొన్ని పల్లెల విషయంలో పల్లె నుంచి ఇంత అని వసూలు చేసేవారు. కొన్ని గ్రామాల్లో రైతు నించి ఇంత అని వసూలు చేసేవారు. ఈ విధంగా ఆదాయం 20 వేల పౌండ్లు పెంచుకోడానికి దారి మనకి తెలుసుకోడానికి అనువైనట్టు కనిపిస్తుంది. కేవలం ప్రభుత్వం చేతిలో ఉన్న భూముల మీదే ఉత్పత్తి 12 లక్షల పౌండ్లు ఉండేటట్టు చూసుకునే మార్గం కనిపిస్తోంది. ఇంత డబ్బు ఎలా చేసుకోడదన్న ప్రశ్నకి జవాబు గోదావరి జలాలు సముద్రంలోకి పోకుండా రూపాయల్లోకి మార్చటమే అని! ఈ క్షణాన్న చెరుకు పెంచేవారు. 800 ఘన గజాల నీరుని 2 షిల్లింగులకి కొంటున్నారు. ఈ ఖర్చు నీటిని తోడటానికయ్యేది. (ఆయన PICOTTAH అనే PUMP తో అని వ్రాసాడు. దాని సరైన ఉచ్ఛారణ తెయదు కనుక తోడే పరికరం పేరు చెప్పలేక పోతున్నాను. -కవనశర్మ) ఇప్పుడు గంటకి 4.2 లక్షల ఘన గజాల నీరు సముద్రంలోకి ప్రవహిస్తోంది. ఇప్పటి కొనే ధరలో గంటకి 50 పౌండ్లు లేక రోజుకి 1200 పౌండ్లు. ఆ జిల్లాలో 240 రోజులు ప్రస్తుతం నీరు పారనివి 288 వేల పౌండ్లు. ఈ నీరు, పండించేవారికి అందిస్తే దాని విలువ 500 వేల పౌండ్లు విలువ ఉంటుంది. ప్రస్తుతం ఇదంతా నష్టమై పోతోంది. సరైన శ్రద్ధ తీసుకోకపోవటం వలన కొంత సొమ్ము నష్టమైపోతోందన్న నిర్ణయానికి తప్పనిసరిగా తంజావూరు ఉదా హరణ వలనవస్తాం. ఏకైక ప్రశ్న ఏమిటంటే, మనకి సహజంగా ఉన్న అనుకూల పరిస్థితి నుంచి పూర్తిగా లబ్ధి పొందాలంటే ఎంత ఖర్చు పెట్టాలన్నది. నేను మొదట్లో 1 లక్షా 65 వేల పౌండ్లు అని అంచనా వేసానుగాని, ఈ జిల్లాని మరింత పరిశీలించాక నాకు పూర్వం కంటే అనుకూలమైన అభిప్రాయం ఏర్పడింది. దానికి చాలా వీళ్ళున్నాయి. నేను మొదట్లో ఆనకట్టకి ఉద్దేశించిన స్థలం 20 మైళ్ళు దిగువన (కాటన్ దాన్ని UP RIVER వాడాడు. DOWN అని ఉండాల్సింది-కవన శర్మ) ఉండటం చేత వీటిని నా లెక్క ల్లోకి తీసుకోలేదు. ఇప్పుడు ప్రతిపాదించిన స్థలం డెల్టా తల భాగంలో ఉండటం చేత నీటిని ఇరవై మైళ్ళు తీసుకువెళ్ళాల్సి రాదు, అల్లాగే మధ్య భాగానికి నీరు మళ్లించడానికి నీటి తూము (ఆక్విడక్టు) కట్టడం కూడా తప్పుతుంది.

ఇప్పుడు డెల్టా ప్రాంతాన్ని మంచి స్థితిలో ఉంచడానికి కావలసిన మొత్తం పనులకయ్యే ఖర్చుకి నా ఉజ్జాయింపు అంచనా ఈ విధంగా ఉంది.

	పౌండ్లు
1. ప్రస్తుతపు అంచనా, ఆనకట్టకి, లాకులకి (జలబంధనకి) 240 రోజులుతూములు మొదలైన వాటికి	50,000
2. గట్లు (నదికి)..................................	10,000
3. నీటి పారుదల కాలువలు	20,000
4. నీరు ఓడ్చే పనులు	10,000
5. తూములు, జలబంధనాలు, ఇతర చిన్న గార పనులు రహదార్లు వంతెనలు	20,000
మొత్తం	**1,20,000**

ఈ ఖర్చు అసందర్భమైనంత తక్కువగా కనిపిస్తుంది. దాని లాభాలు అంతే అసందర్భంగా ఎక్కువగా కనిపిస్తాయి. అయితే తంజావూరు జిల్లా గోదావరి జిల్లాలో పరిస్థితుల్ని పోల్చినప్పుడు, తంజావూరు ఉదాహరణ చాలా బలంగా సమర్థిస్తుంది కూడాను!.

నా పూర్వపు నివేదికలో తంజావూరుని మెరుగు పరచ టానికి 40 సంవత్సరాలలో 1 లక్షా 60 వేల పౌండ్లు అయిందని ఆ సమయంలో ఆదాయం అంతే పెరిగిందని లెక్క కట్టాను. అయితే ఇక్కడ తంజావూరులో చేసిన వాటన్నింటి వలన కలిగిన అద్భుతమైన లాభసాటి అనుభవం మనకుంది. రెండోది అక్కడ ఏం చేసినా ముక్క ముక్కలుగా చేయబడ్డాయి. కాని ఇక్కడ మనం ఒకేసారి సమగ్రమైన పథకంలో మెరుగుపరచవచ్చు. అలా చేయటం చాలా గొప్ప తేడాని చేస్తుంది. ఇక్కడ కూలీ తక్కువ, (కట్టడగు) సరుకులు అంతకంటే బాగా చవక!.

లెడెన్‌హాల్ వీధిలోని నిన్ను ప్రేమించే నీ స్నేహితుల సమ్మతి

తుది ఆమోదం లండన్‌లోని గౌరవనీయమైన కంపెనీ నుంచి రావాల్సి ఉంది. అది తప్పక వస్తుందనిపించింది. మొత్తం పరిస్థితి సారాంశాన్ని సంగ్రహకారకుడు బహు గొప్పగా ఇచ్చాడు. మొత్తం ప్రత్యుత్తరంలో కొంత చర్విత చర్వణం ఉన్నా దాన్ని ఇస్తున్నాను. జాన్ యొక్క కంపెనీ ఇండియాలోని వారి దిగువ వారికి జవాబు గమ్మత్తైన మాటల కూర్పుతో ఉంది. ఆ జవాబు చివర వారి సంతకం, మేము నీ అభిమానులమైన స్నేహి తులం. జె.డబ్ల్యు. హాగ్స్ మరి 12 మంది ఇతర నిర్దే శకులు అని ఉంది.

మొత్తం మీద మేము ఆనకట్టని ఈ విధంగా భావిస్తున్నాం.

మొదటిది : మొత్తం గోదావరి డెల్టా, కొంత కృష్ణా డెల్టా భాగం రెండూ కలిసి 3 వేల చదరపు మైళ్ళ ప్రాంతం లేక 20 లక్షల యకరాలలో వరిపంట కోసం అవసరమైన పూర్తి సాగునీటి పారుదలకి పునాది వేయటం.

రెండవది : తక్కువ ప్రవాహపు రోజుల్లో గోదావరిలోని ప్రతి చుక్క నీటిని భూమి మీదకి నడిపించటం, ఆ విధంగా నష్ట పోతున్న దాన్ని ఉపయోగించుకోవటం.

మూడవది : డెల్టాని కేవలం గింజలు పండించటానికి మార టానికి దారి చేయటం.

నాల్గవది : ఈ క్షేత్రంలో ప్రస్తుతం ఉన్న ఉత్పత్తి విలువ 3 లక్షల పౌండ్ల నుంచి దానిమీద నీరు పంపిణీ చేయటంలో అను కూలతని పూర్తిగా వినియోగించుకొని 20 లక్షల పౌండ్లకి పెంచటం.

ఐదవది : ఈ క్షేత్రం ఇప్పుడు గొప్ప కష్టంలో ఇస్తున్న 2 లక్షల 20 వేల పౌండ్ల ఆదాయాన్ని, అతి సులభంగా 5 లేక 6 లక్షల పౌండ్లకి పెంచటం.

ఆరవది : మొత్తం డెల్టాని విభజిస్తూ పూర్తి రహదారి పడవల వ్యవస్థని, ఏడాది పొడగున ఏర్పరచగలగుతాం.

ఏడవది : ప్రతి గ్రామానికి పరిశుభ్రమైన నీరు, జనం కోసం పశువుల కోసం ఇవ్వగలుగుతాం.

ఎనిమిదవది : ప్రస్తుతం పాక్షికంగా గోదావరి ముఖ్య కాలువల ద్వారా నీరిస్తున్న భూములకి పూర్తిగా సాగునీరు ఇవ్వగలు గుతాం.

తొమ్మిదవది : వెంటనే వేసవి కాలపు తక్కువ ప్రవాహ దినాల్లో మూడవ వంతు నీరుని, దీనితో చెరుకు పంటకి ఇవ్వగలుగుతాం. అది 30 వేల ఎకరాల వరకు ఉంటుంది.

పదవది : ప్రస్తుతపు కాలువలకి దగ్గరగా ఉన్నా తణుకు తాలూకు భూముల వంటి వాటికి ఏ ప్రయోజనమూ లేదు. ఇకముందు వాటికి స్థిరంగా నీరు ఇవ్వగలుగుతాం.

పదకొండవది : ఈ జిల్లాలోను పరిసర జిల్లాల్లోను అవకాశాల శ్రేణికి దూరంగా క్షామాన్నుంచ గలుగుతాం.

పన్నెండవది : వెంటనే రాజమండ్రి నుంచి సముద్రం దాకా డెల్టా ముఖ్య ప్రాంతం గుండా రెండు, మూడు అతి ముఖ్య నీటి మార్గాలు అన్ని కాలాల్లోను అందుబాటులో ఉంటాయి.

పదమూడవది : జనాలకి ఏమి చేయటానికి వీలవు తుందో అది చూపించే ముఖ్య ఫలితం ఇది అవుతుంది. ప్రస్తుతం వారి కాలువల్లోకి వేసంగిలో నీరు వదలటం గురించి ఏమీ తెలియదు. ఎప్పుడైతే కొద్ది ప్రవాహపు రోజుల్లో నీరు ఏ గ్రామం లోంచి అయినా పోతూ ఉండటం చూస్తే డెల్టాలోని మొత్తం జనం దానికున్న గొప్ప ఉపయోగాలకి మేల్కొంటారు. దాంతో మొత్తం క్షేత్రం గుండా కాలువలు వెళ్ళటాన్ని స్వాగతిస్తారు. దాంతో ప్రస్తుతం నీరు లేక పరిమితమైన, చెరుకు వ్యవసాయం ఇతరమైన వాటిని పంచుతారు.

పధ్నాలుగవది : మొదటి సంవత్సరంలో 10 వేల పౌండ్లు అంటే మదుపులో 20 శాతం, పది సంవత్సరాలలో 50 వేల

పౌండ్లు అంటే నూటికి నూరుశాతం, ఇస్తుందని అంచనా కట్ట వచ్చు. తంజావూరులో కొత్త కట్టడాల విషయంలో కంటే ఇక్కడ తక్కువ కాలవ్యవధి పడ్తుంది. (తంజావూరులో నూటికి నూరు శాతం రావటానికి కొత్త కట్టడాల విషయంలో 40 సంవత్సరాలు పట్టిందని ఇంతకు పూర్వం చెప్పాడు – కవనశర్మ) ఈ జిల్లాకున్న శక్తులు, అనుకూల పరిస్థితులు అక్కడ ఏ మాత్రం లేవు (అని అర్థం చేసుకొంటున్నాం).

పదిహేనవది : కాని అతి ముఖ్యమైన విషయంగా మాకు కని పిస్తుంది. ప్రస్తుత పరిస్థితుల్లో ఈ జిల్లాకి చెరుకు క్షేత్రంగా ఉన్న సామర్థ్యాలు. ఆనకట్ట వెంటనే అతి అపరిమితంగా ఆ పంట పెంపుదలకి ఏర్పాటు చేస్తుంది. ఈ పని పూర్తి అయి నప్పుడు, ఈ విలువైన యొక్క ఈ జిల్లా ముఖ్య ఉత్పత్తి అవ టానికి ఏ అవరోధం ఉండదు. నీరు 3 వేల పుట్ల విత్తుల లేక నారు, 1 పుట్టి విత్తులు 8 లేక 10 ఎకరాలకి సరిపోతుంది అన్నది అంచనా – కవనశర్మ) అందించగలుగుతాం. హిందూ దేశం చెరుకుతో పుట్టికి 130 పౌండ్లు విలువగల పంచదార ఉత్పత్తి చేయగలం. అదే మారిషన్ చెరుకుతో రెండింతలు) మాకున్న సమాచారం యధార్థం అయితే) ఉత్పత్తి అవుతుంది. అదే గింజలతో పుట్టికి 12 పౌండ్లు విలువ మాత్రమే ఉత్పత్తి అవుతుంది.

1845 ఏప్రిల్ 17న విభాగానికి సివిల్ ఇంజినీరు అయిన మేజర్ కాటన్ తన ఆసక్తికరమైన నివేదికలో ఇచ్చిన తన పరిశోధనలు, సరైన ఎత్తుకి ఆనకట్ట కట్టడం ద్వారా ఆ నది నీటిని అతి లాభసాటిగా సారవంతమైన ఒండ్రుమట్టితో నిండిన డెల్టాక్షేత్రం మొత్తానికి స్థిరమైన సాగునీటి పారుదల ద్వారా నీరందించటం సాధ్యమేనని చూపించాడు.

తంజావూరులోని కట్టడపు పనిని దాని నైజంలో పోలి ఉన్న (ప్రస్తుతం తలపెట్టిన) ఈ పని, విస్తీర్ణంలో చాలా ఎక్కువదే అయినా అతికొద్ది, ప్రకృతి సంబంధమైన ఇబ్బందులని కలిగి ఉన్నట్టు అనిపిస్తోంది. దాని స్థలానికి అతి దగ్గరలో అవసరమైన రాయి సున్నం దొరుకుతాయని తెలుస్తోంది. మేజర్ కాటన్ దాని ఖర్చు 47575 పౌండ్లుగా అంచనా వేసినా, నిజానికి అంతకంటే తక్కువే ఖర్చు అవుతుందని అభిప్రాయపడ్తున్నాడు.

మేజర్ కాటన్‌కి ఇటువంటి కట్టడపు పనులలో ఉన్న అనుభవం, తంజావూరులో దీనిని పోలిన పనుల ఫలితాలు, అతని అనుభవానికి చాలా విలువని ఆపాదిస్తాయి. అతని ప్రాతినిధ్యం వహించి చేసిన నివేదిక మీద మేము విశ్వాసం పెడ్తున్నాం. దానికి ప్రజాకార్యాల మండలి యొక్క నిపుణుడు లెఫ్టినెంట్ కలొనెల్ లావె ఎటువంటి నిబంధనలు లేని ఆమో దాన్ని తెల్పి ఉన్నాడు. అతను వేరేగా దీని పైవిడిగా తన అభిప్రాయాన్ని వ్రాసాడు. ఆదాయపు మండలి, కలెక్టరు దీని ప్రాముఖ్యతని గురించి పూర్తిగా దానితో ఏకీభవించారు.

అందుచేత మేము ఈ ప్రతిపాదనకి నీ బలమైన సిఫారసుని ఆమోదిస్తూ 47575 పౌండ్ల ఖర్చుకి ఈ కార్య నిర్వహణకి గాను అనుమతిస్తున్నాము".

ఆ పుణ్య నదీతీరంలో హడావిడి మొదలైంది. ఏకకాలంలో 5 వేల మందిని పనిలో ఉంచారు. అయితే ఆ గొప్ప ఇంజినీరు, పని చేతనైన వృత్తికారులు లేకపోవటం వల్ల పనిలో వెనక బడ్డాడు. ఆయన ఒక నివేదికలో లోహవృత్తి కారులు లేకపోవటం వలన (తోపుడు బండీలు, ఇతర పరికరాలు తయారు చేసు కోవటంలో వెనకపడ్డామని చెప్పుకొన్నాడు.

వైవిధ్యంగల యంత్రాంగం విరివిగా ఆయనకి కావలసి రావటానికి సూచనగా ఈ కింది పేరా ఆసక్తి కలిగిస్తుంది.

"రాతి తవ్వకాల విస్తీర్ణత బాగా పెంచబడింది. అయితే పనిలో పెట్టిన రాయి చెక్కే పని వారికి కావలసినంత రాయి, తీసుకురావటం విషయంలో రైలుమార్గం పరిమితమై పోయింది. అప్పటికి రైలు మార్గం చాలా వరకు తవ్విన రాయిని తీసుకు వస్తోంది. ఇప్పుడు, 4 క్రేన్లు, 16 తోపుడు బండ్లు ఉండటం వలన మరింతగా రాతి తవ్వకాలు త్వరగా పెరుగుతాయి. రాతి తవ్వకాల ప్రదేశం నుంచి నదిదాకా ఒక జంట రైలు మార్గాలు పూర్తయి కొంతకాలంగా వాడకంలో ఉన్నాయి. బళ్ళు మంచి వాలు వల్ల వాటంతట అవే (తోయనవసరం లేకుండా) దొర్లు కుంటూ వస్తాయి. నది దగ్గర దించిన రాతిని ఒడ్డుకు దగ్గరగా వచ్చిన పడవలోకి ప్రస్తుతం ఎక్కిస్తున్నారు. త్వరలో ఒక నదిలోకి చొచ్చుకు వెళ్ళే చెక్కతోగాని రాతితోగాని కట్టిన రేవు పూర్తి అవుతుంది. అప్పుడు (రైలు మార్గాన ఇక్కడి దాకా వచ్చిన) రాళ్ళ ముక్కలు, పడవల్లోకి తిన్నగా పడవెయ్యటానికి వీలవు తుంది. మరో జంట రైలు మార్గాలు ప్రస్తుతం నదికి కొద్ది దూరంలో ఉన్నాయి. రాతి తవ్వకాల ప్రదేశం నుంచి బళ్ళలో దీనికి సామాగ్రి తీసుకురావబడ్తోంది. 18 పడవలు ఈ పనికై నియోగింపబడి బాగా పని చేస్తున్నాయి. ఇవి ముఖ్యంగా రాతిని

తలతూముల, జలబంధన (నీటి కట్టడి) ప్రదేశాల వద్ద పడెయ్యటానికి వాడబడ్తున్నాయి. మొదట రాళ్ళు అక్కడే కావాలి. 150 టన్నులు రోజుకి నీటి మార్గాన రవాణా అవుతున్నాయి. రైలు మార్గపు రెండు దార్లలోను 4 వందల టన్నుల రాళ్ళు, రాతి ముక్కలు రవాణా అవుతున్నాయి. ఈ మొత్తం త్వరగా పెరగబోతోంది. కనీసం 50 వేల టన్నుల రాళ్ళు తవ్వబడి రైలు మార్గాల వద్ద గుట్టలుగా పోయబడ్డాయి, తవ్వకపు స్థలంలో 8 వేల టన్నులు ఆనకట్ట స్థలానికి చేరవేయబడ్డాయి. చెక్కిన రాళ్ళు 25 వేల ఘన గజాల పాటు తయారు చేయబడ్డాయి. రెండు బట్టీలు రెండు నెలలపాటు అంటించి ఉంచబడ్డాయి. అవి రోజుకి 200 పారల సున్నాన్నిస్తున్నాయి. 400 గరిసెలు కొట్లో నిలవ ఉన్నాయి. సున్నపు రాయి తవ్వకపు స్థలం నుంచి నదికి వేస్తున్న రైలు మార్గానికి భూమి తవ్వకం, గట్టుపోయడం రమారమి పూర్తయింది. చాలా వరకు పట్టాలు వేయటం అయింది. అది 2 మైళ్ళ పొడవుంది."

ఆయన చెప్పటం కొనసాగింది.

"మొదటి వరద పెరుగుతున్నప్పుడు ధవళేశ్వరం వైపు కాలువ తల భాగంలో కొంత ఇరుకుగా ఉన్న భూమిని ప్రవాహం కోరి వేయటం జరిగినా దానిని రాళ్ళతో పూడ్చి రక్షించటం వలన ప్రమాదం జరగలేదు.

ఆనకట్ట చివర నుండే దన్ను గోడల (abutments) రెక్క గోడల (wing walls) మధ్య ర్యాలీ మద్దూరు లంకల మధ్యనున్న కొత్త కట్టలు, వానలని, వరదలని తట్టుకొని ఏ విధమైన దెబ్బ తినకుండా బాగా నిలబడ్డాయి. కొత్తగా వచ్చిన వరదలు విజ్జేశ్వరంవైపు ముఖ్య కాలువ తలవైపున తవ్విన కాలువ దిగువకు ప్రవహించాయి. ఈ సంవత్సరం ఇది చెప్పుకోదగిన విధంగా ఉపయోగపడింది. ర్యాలి వైపున తవ్విన కాలువ పాత కాలువలకి కలిసే అంతవరకు పొడిగింపబడలేదు.

అందుచేత మేము మా పనులు వానలు, కొత్తనీరు అనుమతించినంత వరకు మొదలు పెట్టడానికి తగిన స్థితిలో బాగానే ఉన్నాం. త్వరలో నేను దినానికి వెయ్యి టన్నుల మోటు రాళ్ళు పని దార్లో దింపగలుగుతానని ఆశిస్తున్నాను. త్వరలో మేము తల తూములు, నీటి కట్టడి పనులు మొదలు పెట్టగలుగుతాము. 2 వేల 5 వందల నుంచి 3 వేల 5 వందల పని వారిని మేము ఋతుపవనాల రోజుల్లో కదుర్చుకున్నాం. అప్పుడే వారు పెద్ద సంఖ్యలో రావటం మొదలు పెట్టారు. మేము పనిలో పెట్టుకోగలిగిన వారి కంటే ఎక్కువమంది వస్తారని నమ్మటానికి నాకు చాలా కారణాలు కనిపిస్తున్నాయి. ఈ సంవత్సరం అంత మందిని పనిలోకి తీసుకోవాలంటే పెద్దపెట్టున మట్టి తవ్వకాలు మొదలు పెట్టాలి ఆనకట్ట వద్ద రైలు మార్గం ముందరి సన్నాహపు పనులు పూర్తయ్యాయి. కనక ఆనకట్ట వద్ద 5000 మంది కంటే ఎక్కువ అక్కరలేక పోతారు.

"పని నడక విషయంలో, నేను తృప్తిపడటానికి గొప్ప హేతువుంది".

బలమైన దేహతత్వం లేని వానిపైన ఈ అలుపు చాలా ఎక్కువగా ఉంది. ఎంత ఎక్కువగా ఉందన్నది కాటన్ భార్య ఈ ప్రకరణం చివర, ఆ రోజులికి సంబంధించిన తన జ్ఞాపకాలనిచ్చింది. ఆరోగ్యం దెబ్బతిన్నది. ఆస్ట్రేలియాకి రోగ విశ్రాంతికై వెళ్ళటానికి అనుమతి దొరికింది. ఆయనే తన పాడైన ఆరోగ్యం గురించి ప్రస్తావిస్తాడు. జరుగుతున్న పనికి తన కాలము శ్రద్ధని అంకితము చేయలేకపోతున్నందుకు విచారం వ్యక్తం చేశాడు. "ఇది పని ముందుకు జరగడానికి కొంత అధిక ఆటంకం. పని అతి ఎక్కువగా సాగే కాలంలో, నా ఆరోగ్యం పూర్తిగా ధ్వంసమై, నేను పూర్తిగా పనికి స్వంతంగా చూసుకోలేక పోతున్నాను. కనీసం ఇంట్లో ఉండే చూసుకోడం కూడా అప్పుడప్పుడు మాత్రమే చేయగలుగుతున్నాను. నా ఇతర అధికారులు చాలా గుర్తించ దగ్గ దక్షతతో పని చేస్తున్నా అనుభవం లేని అధికారి తగ్గినా పనిమీద ప్రమాదకరమైన ప్రభావం చూపించే స్థితి అది. అందుచేత నా అవసరం కొంతైనా అప్పుడుంది" అని అన్నాడు కాటన్.

తన తమ్ముడు ఫ్రెడ్‌కి తన గోదు ఇల్లా వెళ్ళబోసుకున్నాడు. "నేను నీకు మండలికి, ప్రతి వాళ్ళకి ఎంత ఉత్తరాలు బాకిపడి ఉన్నానో దాని గురించి ఆలోచించే ధైర్యం లేదు. నేను బయటి ఆనకట్ట పనితో మునిగిపోయి ఉన్నాను, ఆశ్చర్యకరంగా వడ కొట్టేంతగా మొదట్లో దాన్ని పోల్చుకొని, స్థానిక ఉపశమనం కోసం వైద్యం చేయించుకోకపోవటంతో మరింత ఎండ కొట్టి పూర్తిగా అడ్డం పడ్డాను. అన్నం తిన లేకపోయాను.

మొదట ఎండదెబ్బ తినగానే వెంటనే కొద్దిగా చల్లని నీరు ఆ తగిలిన చోటు మీద పోసి ఉంటే, దాని చెడు ప్రభావం ఉండేది కాదు. (ఆ తరువాత) స్థానికంగా పూతలు, రుద్దుటాలు,

తలనొప్పి, తలతిరగటం లాంటి లక్షణాలు పూర్తిగా పక్షం రోజుల్లో తొలగించినా, దాని అల్లరి ఈ కాలంలో పొట్టకి పాకింది. దాంతో ఎప్పుడూ చెడిపోతూ ఉండే అంతగా ఆరోగ్యం చెడిపోయి, పూర్తిగా స్థిమితం కోల్పోయి, దాని రకరకాల వ్యాధి లక్షణాలు అనుభ వించకుండా కొద్ది గజాలైనా నడవలేకపోయే వాడిని. నేను ఎక్కడ కావాలో ఆ పనుల ప్రాంతానికి వెళ్ళటానికి నాకు ధైర్యం చాలలేదు. కొన్ని సమయాల్లో మాత్రమే ఇంట్లో నుంచి వ్యవ హారాలు చూసుకోగలిగే వాడిని. పూర్తిగా ధ్వంసమైన (ఆరోగ్యం) వనటానికి అన్ని లక్షణాలు ఉన్నాయి. సమశీతోష్ణ ప్రదేశంలోంచి కదలకుండా నివసించటం మాత్రమే ఆరోగ్యాన్ని మెరుగు పరుస్తుందన్న ఆశ మాత్రమే ఉంది. ఇప్పుడు మా పనులు ఉధృతంగా సాగుతున్నాయి. ఋతుపవనాలు వచ్చాయి. కొద్ది రోజుల్లో కొత్త నీటి వరదలు రాబోతున్నాయి. పని అతికీలకమైన స్థితిలో ఉంది. నాకు చాలా పరీక్షా కాలం ఇది. ఇటువంటి ఇబ్బంది కరమైన ఈ పనులు ఇంకొకరికి ఎట్లా వదలగలను పరిస్థితుల్లో! నేనేమో ముఖ్య ఇంజనీరుగా బాధ్యతలు వహించగల స్థితిలో లేను.

మాకు అసంఖ్యాకమైన ఇబ్బందులున్నాయి. మా ఖర్చులు (ఈ వానల ముందరి) కాలంలో బాగా అయ్యాయి. ఎందుకంటే నేను అన్ని విధాల పనులను తోస్తూ నడిపించటానికి కట్టుబడి ఉన్నాను. రాబోయే వానలు పనులకి ఎక్కువ చెరుపు చేయలేని స్థితికి తీసుకు వెళ్ళాలి. కాని అవి సంతృప్తికరమైన స్థాయికి చాలా దూరంలో ఉన్నాయి.

అనుకున్న ఎత్తుకి మూడడుగులు తక్కువగా ఒక మైలు వెడల్పున అతి వెడల్పైన ఆనకట్ట భాగం పూర్తయింది. దాని నీటి కట్టడి 100 × 15 అ. తల తూములు ఒక్కొక్కటి 26 గజాల వెడల్పున ఉన్న పైభాగంతోను, కింది తూము ఒకటి రమారమి తయారైపోయాయి. వీటి పరిమాణం దక్షిణ ప్రాంతపు పనులతో పోలిస్తే ఘనమైనవి. ఇవి 30 అడుగుల నీటిని తట్టుకోవాలి.

రెండో కాలువకి ఇటువంటి ఆనకట్టే ఉంది. అది కూడా బాగా పురోగమించింది. కాని సున్నం కొంత నీరు వచ్చే సమయానికి పూర్తిగా గట్టిపడక పోయి ఉండకపోవటం చేత, గండి పడదన్నది, సందేహమే! మిగిలిన తూములు, ఒక నీటి కట్టడి, అన్ని రెక్క గోడలు ఏవీ కూడా దెబ్బ తినే స్థితిలో లేవని ఆశిస్తున్నాను.

మిగిలిన రెండు పాయలకి నేను మంచి బలమైన మోటు రాళ్ళ ఆనకట్టలు నిర్మించాలని ఆశిస్తున్నాను. కాని నాకు అవి పూర్తిగా వరదకి తెరిచి ఉంటాయని, నేను దాన్ని పూర్తిగా చేయగల అవకాశం లేకపోవడం వల్ల గండి పడకుండా ఆపలేనని భయం వేస్తోంది. అయితే ఇక్కడి స్థలం యొక్క ప్రత్యేక పరిస్థితుల వలన ఈ రెండు పాయలు తెరిచి ఉన్నా పెద్దగా అల్లరి పెట్టడానికి అవకాశం లేదనిపిస్తోంది.

నేను మరో 10 వేల పౌండ్లకి కొత్తగా అంచనా వేసి పంపించటానికి నాకు తప్పని పరిస్థితులువచ్చాయి. కాని భవనాలు పరికరాలు, రైలు మార్గాలు, పడవలు, ఆవిరి నౌకలు ఉన్నవి కావలసి ఉండటమే కాక, 5 వేల పౌండ్ల సామాగ్రి పరికరాలు ఇంకా రాలేదు–కాదు ఇంకా పంపబడలేదు.

నీకు 4 మైళ్ళ వెడల్పున ఒక తిన్నని గీతలా ఉన్న నదితో పని అంటే ఏమిటో నువ్వు ఊహించలేవు. నదిని పాయలుగా విడుగొట్టే లంకల చుట్టూ 7 మైళ్ళు తిరిగి రావటం, అదీ 17 మైళ్ళ (వంక యొక్క దగ్గర భాగాలని కలుపుతూ) 7 మైళ్ళకి, అరమైలు పొడుగు దారితో కలపటం ద్వారా తగ్గించాక, నువ్వు ఊహించలేవు. ఆ పని చెయ్యకపోతే పని జరిగే చోటుకి సామాగ్రి పడవల్లో వచ్చిన చోటుకి మధ్య 1 మైలు లేక 2 మైళ్ళ ఇసుక నేలుండేది. $10\frac{1}{2}$ మైళ్ళ తలపిన్ను ఆకారంలోని వంపుని $\frac{1}{2}$ మైలు పొడవున్న అడ్డదారితో కలిపి ఉంటారు – కవనశర్మ) మా మనుష్యులను మలబారు వారిలో ఏ విషయం లోను పోల్చలేము. వీరు అతి దరిద్రులు, శక్తి నైపుణ్యం విషయాలలో ప్రపంచంలో కల్లా అతి బానిసలు.

రెండో వైపు నాకు అతి ఉత్కృష్టమైన నలుగురు అధికారుల గుంపుంది. నేను చూసిన వారందరిలో అతి కష్టపడి పనిచేసే వారు హేగ్ అనే యువకుడు. చాలాపైకి వచ్చే లక్షణాలుగల కుర్ర ఇంజినీరు మాలో ఇంకా చాలా మంచి తక్కువ స్థాయి అధికారులున్నారు.

ఇది నేను చాలా రోజుల కింద మొదలుపెట్టాను. అప్పటి నుంచి నేను బలంపుంజుకుంటూ వచ్చాను. ఋతు పవనాలు పూర్తిగా అలముకొన్నాము. ఉధృతంగా కాకపోయినా ఉష్ణోగ్రత దానివల్ల పడింది. అది నా మీద మంచి ప్రభావం చూపింది. అయినా నేను నాకంటే జీవశక్తి ఉన్న ఎవరో ఒకరికి ఈ పని చేయటానికి దారివ్వాలి! నేను లేనప్పుడు నా ఇంజినీరింగ్

విధులు నేను వదిలి నప్పుడు వాటిని సామర్థ్యంతో చేయగలిగిన వాడు ఒర్.

"ఈ కార్యం నాది కాదు భగవంతుడిది. ఆయనకి ఈ జిల్లాని ఆశీర్వదించదలుచుకొంటే తన చిత్తానికి తగిన పరికరాలని చూసుకుంటాడు. అన్నింట్లో ఈ జిల్లాకి కావలసినది, ఈ జిల్లా సంక్షేమానికి పాటుపడే, ఎల్లా పదాలో తెల్సిన జిల్లా అధికారి".

మేజర్ కాటన్ ఆస్ట్రేలియాలో ఉన్నప్పుడు, కప్తాన్ ఒర్ అనే నమ్మకమైన విలువైన సహాయకుడు, ధవళేశ్వరంలో కాటన్ స్థానం తీసుకున్నాడు. ఎంతవరకు పని అయింది? ఇంకా అవాల్సినది ఎంత ఉంది? అన్నది తెలుసుకోవడానికి ఒక పరిశీలన బృందాన్ని నియమించటం కూడా జరిగింది. అంతకు ముందు దానిని పరిశీలించిని వారు 1847 జూన్‌లో పునాది బావుల నిర్మాణం జరిగినప్పటి నుంచి (వారు పరిశీలించడానికి వచ్చే సమయానికి) జరిగిన పనుల అసమాన్యమైన పురోగతిని చూచి ఆశ్చర్యచకితులయ్యారు. ఎందుకంటే జూన్ నుంచి అక్టోబర్ దాకా వానా (వరదల) కాలం అవటం చేత ఏమీ పనులు జరగటానికి వీలు లేకపోయింది. 1848 మార్చికి, కేవలం 400 గజాల రాతి కట్టడం మాత్రమే పూర్తయింది. మళ్ళీ (1848) జూన్‌కి కొత్త నీరు రావటంతో పని ఆగిపోయింది. కాని 1848 నవంబర్‌కి పరిశీలక బృందం వచ్చేసరికి. మొదటి విభాగంలో ఆనకట్ట మొత్తం 7400 గజాల పొడుగునా 9 అడుగుల ఎత్తుకి పూర్తయి ఉంది. మూడో విభాగంలో మొత్తం 520 గజాలు చాలా వరకు పూర్తయింది. కప్తాన్ ఒర్ అతనిపై అధికారి యొక్క దీక్ష, ఆసక్తి అంది పుచ్చుకొన్నవాడై వేసిన పథకాన్ని అనుసరించి నడపటానికి మిక్కిలి శ్రద్ధగా కష్టపడ్డాడు. ఆనకట్ట కట్టడం, అటువంటి అన్ని పనుల లాగానే ఆందోళన కలిగించే పని. ఇటువంటి ఇంజినీరింగు ప్రణాలికలలో అనుకోనిది జరగటం చాలా వాటి విషయాల్లో జరుగుతూ ఉంటుంది. అటువంటిది కప్తాన్ ఒర్‌కి ఒక ఉదాహరణ ఉంది. దాని గురించి అతను, "కొత్త వరదలు మొదలవక ముందు అంతా క్షేమంగా ఉండే ఏర్పాట్లు చేయగలిగినట్టు" తన నివేదికలో చెప్పి తన ఆశాజనక మైన ప్రకటనకి ఆ తరువాత ఈ క్రింది విధ్వంసం కథని జోడించాడు.

విజ్జేశ్వరం వద్ద ఉన్న నదీ శాఖ మీద ఆనకట్ట మొత్తం పూర్తయినట్టేనని నివేదించాను. అయితే నిన్న మధ్యాహ్నం జరిగిన గొప్ప చెరువు గురించి చెప్పటం నాకున్న బాధాకరమైన విధి.

నీటిని నిలువ చేసే వైపు గోడ, పాయ వెడల్పునంతటికి ఒక విధంగా పూర్తయింది. దానిలో ఒక చదరపు అడుగు వైశాల్యంగల కన్నం, ఆనకట్ట ఎగువన కట్టిన తాత్కాలికపు అడ్డుగోడ గుండా కారే నీరుని ఓడ్చడానికి వదిలిపెట్టాం. పైగా ఈ రంధ్రం చుట్టూ మరో అర్ధ వలయపు గోడ (క్రాఫర్ డామ్ – కవనశర్మ) నల్లమట్టితో కట్టాం. తాత్కా లికపు అడ్డుగోడగుండా కారిన నీరు, ఈ పెద్ద వలయపు రక్షణ గోడ గుండా కారితే ఓడ్చడానికి ఆ కన్నం ఉపయోగపడ్తుంది. ఇది నల్లమట్టితో కట్టి దొర్లుడు రాళ్ళ (roller) తో దిమిశా చేసిన గట్టిదవటం చేత, ఆ తాత్కాలికపు ముఖ్య అడ్డుగోడ పగిలినా, ఇది కింది ఆనకట్టని సురక్షితంగా ఉంచుతుందని నమ్మాను. పక్కనున్న గారపని ఇంకా పచ్చిగా ఉండి గట్టిపడటానికి సమయం పట్టేట్టుండటం చేత ఈ కన్నం పూడ్చేపని ఆపాం. ఇటువంటి చక్కని సంతృప్తి కరమైన స్థితిలో ఉన్నాం. కొన్ని రోజుల ముందు 48 గంటల పాటు నదిమట్టం 5 అంగుళాలు పెరిగింది. ఇది అంతకు వారం ముందు అటువంటి పెరుగుదలకి అదనంగా అయింది. కాని సోమవారం నుంచి మట్టం స్థిరంగా ఉండటంతో ప్రమాదం గడిచిందని ఆశించాను. కాని నిన్న సాయంత్రం 4 గంటలకి నది మట్టం తిరిగి పెరగటంతో పాటు పెనుగాలులు వీచటంతో గాలి వలన (పుట్టే అలలవలన) నీరు అడ్డుగోడల వద్దపోగుపడి వాటికి గండి కొట్టింది. అదే సమయానికి ర్యాలీ ఆనకట్ట మొత్తం పొడుగు మీద నీరు స్వేచ్ఛగా ప్రవహిస్తోంది. ధవళేశ్వరం కింద తూములు $2\frac{1}{2}$ అడుగుల ఎత్తున నీటని వదుల్తున్నాయి. ఆ సమయంలో తాత్కాలిక అడ్డుగోడ పగిలింది. (ఆ సమయంలో నీరు సెకనుకి 40 అడుగుల వేగంతో ప్రవహించి ఉంటుందని, నా అంచనా – కవన శర్మ) అయినప్పటికీ ప్రమాదం జరగదనుకున్నాను. అయితే ఆ రోజు నీటిమట్టంతో పాటు గాలి కూడా వీస్తూ ఉండటం అనుకోని అవాంతరం. దాంతో నీటి మట్టం గంటకి 18 అంగుళాలు పెరిగి ఆ అర్ధవలయపు అడ్డుగోడ మీదుగా అలలు దాటి దానికి గండికొట్టాయి. దాంతో ఆ పూర్తి కాని (నీటి వైపు భాగం మాత్రమే పూర్తయి దాని వెనక భాగపు దన్ను లేక పోవటం చేత) రాళ్ళ గోడ విరిగి దారిచ్చింది. దాన్ని అడ్డుకొనే లోపల (పచ్చి గోడలవల్ల) ఆ కన్నపు భాగానికి రెండు వైపుల, 22 గజాల పొడుగున ఆనకట్ట కొట్టుకుపోయింది. అంటే మధ్యభాగంలో 44 గజాల గండి పడింది. ఈ అకాలపు వరద త్వరగానే తీసింది. వరదల అసలు కాలం వచ్చే లోపల దాన్ని బాగుచేయటం అయింది.

మేజర్ కాటన్ కప్తాన్ ఒర్‌కి తన నివేదికలనొకదానిలో ఈ విధంగా నివాళులర్పించారు.

"చర్చించుకోడానికి కప్తాన్ ఒర్‌లాంటి అనుభవజ్ఞుడు శక్తిమంతుడు, ఇటువంటి పనుల నిర్వహణలో నాకుండడం వలన నేను పొందిన మూల్యమైన తోడ్పాటు, గుర్తించకుండా ముగించలేను. ఇంగ్లండులో రైలు మార్గాల పట్ల అతను చూపిన శ్రద్ధ ఇక్కడ అతను ప్రత్యేకంగా ఉపయోగపడేలా చేసింది. డెల్టా మొత్తంలో పని నిర్వహించడానికి సంబంధించిన ప్రశ్నలో గణనీయమైన అనుకూలతతో అతనితో చర్చించని సమస్య ఏదీ నాకు తగలలేదు! అందరు అధికారులు చాలా ఆసక్తి చూపిస్తున్నారు. నాకు గొప్ప తృప్తినిస్తున్నారు".

ఇండియాలో నీటి తంత్రానికి సంబంధించిన ఇంజినీర్లు ఎటువంటి జలాలతో తలపడాల్సి వస్తుందో ఊహించండి. ఇక్కడ 4 మైళ్ళ వెడల్పున్న నదిలో గంటకి 18 అంగుళాలు నీటి మట్టం లేస్తుంది. అయితే అద్భుతం ఏమిటంటే, అటువంటి అననుకూల పరిస్థితుల్లో కూడా ప్రమాదాలు పెద్దవి కావు. ఆయన సంసిద్ధత తను తలకెత్తుకొన్న పనుల విషయంలో ఎంత సమగ్రమైనదంటే ప్రమాదాలు చాలా కొద్దిగా జరిగాయి (నిజానికి అవి అద్భుతాలు కావని భావం - కవనశర్మ).

"దినం చిన్నదికాని దీర్ఘమైనది కాని
అది చివరికి ఒక చక్కని గీత మౌతుంది".

ఆర్థర్ కాటన్ సంకల్పాలు, ఇబ్బందులెదురైనప్పటికి, గొప్ప ముగింపు. అదే విజయవంతమైన ముగింపు, ఏ మాత్రం మిక్కుటమైన ఆలస్యం లేకుండా.... కాదు కాదు, ఎదురు చూడనంత వేగంగా జరిగింది. ఆయన తన ఆనకట్ట పని ముగిసిన సందర్భంలో నీటి పారుదల, నౌక ప్రయాణాల కాలవల ప్రారంభ సందర్భంలో ఇంతవరకు క్షోభపడ్తూ వచ్చిన జిల్లాకి ఆయన తన మేథస్సు వాటినివ్వగలిగినందుకు తృప్తి పడుతూ చేసిన ప్రకటన ఇది.

ఆర్థర్ కాటన్ అక్కడి మట్టి మీద గీసిన చెరగని గీతలు చూపిస్తాయి. ప్రతిగీత గత, ప్రస్తుత తరువాతి వ్యవసాయదారుల మోక్షానికి ఒక మార్గం.

1852 ఏప్రిల్‌లో ఆదాయ మండలికి ఇటువంటి నివేదిక పంపగలిగిన స్థితిలో ఉన్నందుకు ఆనందించాడు.

నేను, కప్తానులు ఒర్, హబ్బిన్‌సన్‌లు కలిసి నిర్మించిన ఆనకట్ట యొక్క పరీక్షా ఫలితాల సమాచారం నివేదించే గౌరవం నాకు కలిగింది. ధవళేశ్వరం వైపు నుంచి మొదలు పెట్టి.

మొదటిది : నీటి కట్టడి దోషరహితమైన స్థితిలో ఉంది. ఈ కట్టడం పై మొదటి నుంచి ఇప్పటిదాకా (5 సంవత్సరాలు) ఏవీ ఖర్చు పెట్టలేదు. ఇక్కడ కట్టడి తలుపులు అద్భుతమైన పని తనం గురించి చెప్పకుండా ఉండలేను. ఆ విషయంలో ఎక్కు వగా మెచ్చుకోవలసినవాడు కప్తాను హబ్బిన్‌సన్ అని నాకని పిస్తుంది.

రెండవది : తలతూములు కూడా మొదటి నుంచి మరామత్తులు అవసరం రాకుండా మంచి స్థితిలో ఉన్నాయి.

మూడవది : కింది తూములు కూడా అంతే మినహాయింపు ఏమిటంటే రక్షణ కవచానికి ధారాళంగా మోటురాళ్ళు పడేయాల్సి వచ్చింది. అది మళ్ళీ మళ్ళీ (కోతకి-ఇనుక కోరి వేయబడటానికి) గుర్రై ఒకటి రెండు గజాలు దిగబడిపోతూ ఉండటంతో ఇప్పుడది గొప్ప పరిమాణంలో రాళ్ళతో నిండి ఉండాలి. ఇప్పుడు కోత రమారమి పూర్తిగా ఆగిపోయి అతికొద్దిగా ఈ మధ్య దిగబడింది.

మొత్తం పని జరుగుతున్నప్పుడు ఆ క్రితం సంవత్సరం జరిగిన చెరుపుకి మరామత్తు చేయటానికి ఒక్క రూపాయి కూడా అవసరం కాలేదు. కొంతరాయి విజ్జేశ్వరం కింద తూము రక్షణ కవచం ప్రాంతంలో వేయాల్సివచ్చింది. ఈ పరిస్థితి నాకు ఎక్కువ తృప్తికరంగా ఉంది. కట్టడాన్ని సక్రమంగా ఉంచటానికి లెక్కలోకి రాని అతి తక్కువ ఖర్చు పెట్టాల్సి వస్తుందనే ఆశ కలుగుతోంది. ఈ సంవత్సరం తలపెట్టిన, మార్పులు చేర్పులూ మరో సంవత్సరం చేయాల్సి వచ్చేవి కావు. అవి మూడున్నర శాతం (కట్టడం ఖర్చు) కి చేర్తాయి. కట్టడంలో ఒక భాగం నాలుగు ఋతుపవనాల కాలం నిలిచింది. అందులో ఒక దాంట్లో పెద్ద వరద వచ్చింది. అందుచేత మనం ఆనకట్ట బాగా నిలిచినట్టు అనుకోవచ్చు. ఇది ఒక భవనం లాగానో వంతెన లాగానో కూల్చి వేయటానికి అవకాశం ఉన్నది కాదు. మహా అయితే 50 లేక 100 గజాలు గండి పడవచ్చు. దాన్ని బాగు చేయటానికి 1 వెయ్యి లేక 2 వేల పౌండ్ల ఖర్చు అవుతుంది. మొదటి పెట్టుబడితో పోలిస్తే ఇది చాలా తక్కువ. మొదట అనుకున్న అడ్డుకోత ఆకారంలో మోటురాళ్ళ రక్షణ కవచం పెంచబడటం తప్ప ఏ మార్పు చేయబడలేదు. ధవళేశ్వరం విభాగంలో అసలు మార్పులు

లేవు. మిగిలిన వాటిలో చెప్పుకోగదగిన ఫలితం గల మార్పులు లేవు. ఒక నిటారు గోడ (కట్టడం రాళ్ళకింద ఇసక ద్వారా నీరు, కట్టడాన్ని రాళ్ళని ఎత్తేసే ప్రయత్నం చేయ కుండా కట్టే (CUT OFF WALL) అయిఉంటుంది– కవన శర్మ) ఇసకతో కట్టడాన్ని ఇష్టపడ్డాను. ఆ విధంగా అన్నిచోట్ల కట్టడాని కిష్టపడ్డాను. ఒక్క కృష్ణ విషయంలో తప్పించి ఎందుకంటే అక్కడ అపరిమితంగా రాళ్ళు దొరుకుతాయి. 20 ఘన గజాల రాళ్ళు, ఒక చెక్కుడు రాళ్ళ ఘనగజ ధరకే దొరుకుతాయి కనుక. నేను కొలెరూన్ ఆనకట్టకి పథకం వేసినప్పుడు ఈ నదుల విషయంలో అతి ముఖ్యమైన విషయం, నీటి ప్రేషణాన్ని సమర్ధవంతంగా తగ్గించటం, తద్వారా కట్టడంపై నుంచి దూకే లేక కింద నుంచి ఉబికే నీటిబలం తగ్గించివేసి ఇసకకోతని అడ్డు కోవటం. నేను ఇక్కడ చూసింది ఆ సూత్రం ప్రాముఖ్యత గురించి మరింత ఆలో చించేలా చేస్తోంది. అయితే రాళ్ళు చవకగా దొరికే ప్రాంతంలో రక్షణ కవచాన్ని ఎక్కువదూరం వాలుగా దిగువన పొడిగించ టమే ఈ ఇసుక ఉండే నదుల విషయంలో చవకైనదీ, క్షేమమైనది.

పెద్దదీ, ముఖ్యమైనది అయిన ఈ పని, ఒక పది లక్షల మంది జనాల యొక్క యదార్ధమైన సౌఖ్యం కోసం ఉద్దేశింప బడినదీ పని. ఎన్నో ఇబ్బందుల అవాంతర పరిస్థితులలోను పూర్తి చేయబడ్డ ఈ పని విజయవంతంగా అవటం విషయం లోను దేవుని దయను మనల్ని సంపన్నులుగా చేయటం విష యంలోను మనస్ఫూర్తిగా గుర్తించకుండా, అందులోను, ఎవరి దగ్గర నుంచి అయితే అతి స్నేహపూరితమైన, శక్తి వంతమైన దన్ను ఆశించానో, ఆ విధంగా ఆశించటానికి నాకు అన్ని విధాల హక్కుందో ఆ వెంపు నుంచి వ్యతిరిక్తతని ఈ పని విష యంలో చవి చూసినప్పుడు వీలవుతుందా? ఈ పరిమాణానికి సరిపడిన పని ఇండియాలో వాయువ్య ప్రాంతంలో ఇప్పుడు చేస్తున్నది (ఎగువ బడీదో ఆబ్ కాలువ పని అనుకొంటాను – కవనశర్మ) తప్పించి మరోటి లేదు. అటువంటి దీన్ని గృహశాఖ అధికారులు అనుమతించి ఆజ్ఞాపించినప్పటికి ఆ విధమైన వ్యతిరిక్తతను చవిచూసాను, మనం సరిగా కీర్తించక పోయి నప్పటికి ఆ దేవుని దయ లేకపోతే ఈ పని విజయవంతంగా పూర్తయ్యేది కాదు.

ఈ పని పుష్కలంగా ఈ జిల్లాకి జరిగిన మేళ్ళను గమనిం చటం ఈ దేశాన్ని మెరుగుపరచటానికి మన రక్షణలోని ఈ ప్రజల సౌఖ్యం, పెంపొందించటానికి ఉపయోగపడే ఇటువంటి కార్యాలను చేబూనటానికి దారి తీస్తుందని ఒక క్రైస్తవ ప్రభు త్వాన్ని మెచ్చుకోవడాన్ని పెంచేదిగా ఉంటుందని మనం ఆశించవచ్చా?

శాంతి తర్వాత జనాలు ఎక్కువ సంపూర్ణముగా మెచ్చు కొనేది, పౌర సౌకర్యాలని అందులోను నీటితో వచ్చేవాటిని. మన దేశానికి మన జ్ఞానానికి మన మతానికి, దేవుడు సంతో

నీటి తూముల వద్ద నుండి ధవళేశ్వరం ఆనకట్ట దృశ్యం

షించి మన చేతిలో పెట్టిన అధికారానికి తగిన పనుల వరసకి ఇది కేవలం ప్రారంభమని నమ్ముతాను.

ఆనకట్టకి సంబంధించి, నది అడుగు గురించి మాట్లాడటం నాకింకా మిగిలిపోయింది. జాగ్రత్తగా దాన్ని కాపలా కాయాల్సి ఉంది. ఆనకట్ట యొక్క మోటరాళ్ళ రక్షణ కవచం మొత్తం అంతా స్థిరపడినట్టు కనిపిస్తోంది. అది దిగబడినట్టుగా కనిపించడం లేదు. పర్యవసాన కారకమైనటువంటి అస్థిరత ఏమీ ఈ సంవత్సరం, ఏ భాగంలోను లేదు, అది 15 నుంచి 20 గజాల మేరకు దిగువకు ఉంది. నేను ప్రస్తుతం దాని మీద రాళ్ళు పడేసి ఈ సంవత్సరపు సాధారణమైన అంచనా ప్రకారం, బలోత్పేతం చేస్తున్నాను, ప్రతీ విభాగంలోను దానిమీద ఉండే నీటి బలానికి అనుగుణంగా అనులోమంగా మద్దూరు విభాగం ఇంతవరకు ఉన్నదానికంటే ఎత్తు పెరిగినందు వలన, నేను చెప్పుకోదగినంత అదనంగాను, విజ్జేశ్వరం విభాగంకి మిక్కుటముగా పెద్దదయిన రక్షణ కవచం కావలసి ఉండటం చేతను, రాళ్ళను వేయటాన్ని ప్రతిపాదిస్తున్నాను. కప్తాను ఒర్ అమర్చిన రక్షణ కవచం గతసంవత్సరం గొప్ప లోపరహితంగా నిలబడింది. కాని ఈ విషయంలో ఎంత జాగ్రత్త తీసుకున్నా అధికం కాదు. ఈ విషయంలో ఎంత జాగ్రత్త తీసుకున్నా అధికం కాదు – ఈ జాగ్రత్త, అధికం కాని మోటు రాళ్ళ ధరవల్ల, ఖర్చు కలిగించేది కాదు.

నేను ఈ ముఖ్యమైన కట్టడాన్ని భద్రపరచటానికి ఏర్పరచనున్న సంస్థ ఆమోదం పొందితే దానిని అలస్యం లేకుండా నియమించమని కోరే గౌరవం నేనిప్పుడు తీసు కుంటున్నాను. సమగ్రంగా శిక్షితులైన మనుష్యులు, వారిని దక్షతతో పర్యవేక్షించే పెద్దని, అక్కడ ప్రతీభాగం వద్ద నివసించే విధంగా నియమించాలని అల్లా చేస్తే నదిలో కొత్త నీరు వచ్చేసరికి వారు విధులలో సిద్ధంగా ఉంటారు. నీటికి సంబంధించిన ఏ రకం కట్టడాలని వాటంతటవే తమని రక్షించుకోడం విషయంలో నమ్మలేం. అందులోను డెల్టాలలోని వాటికి అతి జాగురూకతతో కూడిన శ్రద్ధ అవసరం. దాని ఖరీదు దాని మీద ఆధారపడిన విస్తారమైన ఆస్థి, దాని విషయంలో ఏ విధమైన తెగింపు చూపడానికి ఆస్కారం ఇవ్వవు. పర్యవేక్షణ వ్యవస్థ గురించి ఏ నిర్ణయం తీసుకొన్నా ముందర పూర్తయిన పనుల విషయంలో నిర్ణయాలు తీసుకోగల తాత్కాలిక అధికార వ్యవస్థనైనా ఏర్పాటు చేయవలసి ఉంది" అని కాటన్ ముగించాడు.

దానిపై ప్రభుత్వం జారీ చేసిన ఆజ్ఞ స్నేహపూర్వకంగాను మెచ్చుకోలుగాను ఉంది.

"గౌరవనీయులైన మండలి పరిపాలకుడు, కలోనెల్‌కాటన్ గోదావరి ఆనకట్ట గురించి పంపిన నివేదికను తృప్తిగా అందుకొన్నారు. అది పూర్తయినట్టు తెలిసింది. కలొనెల్ కాటన్ ఆయన అధికార సిబ్బంది యొక్క ఎడతెగని శక్తి ఈ తీసుకొన్న ప్రణాళికకు పూర్తిగా తోడ్పడ్డాయి.

కలోనెల్ కాటన్ మొదటి విభాగంలో తనపని పూర్తి చేసుకొనే సరికి ప్రభుత్వానికి ఆనకట్ట స్థిరత్వం గురించి చెప్పగలిగి ఉండటం ఇంతవరకు విజయం ఆయన పథకాలని అంటిపెట్టుకొని ఉండడం చాలా తృప్తి నిచ్చే విషయం అయి ఉంటుంది. ఈ సంతోషాన్నిచ్చే ఫలితాల విషయంలో అభినందించే సమయంలో కలొనెల్ కాటన్ ఒర్ వీరి కింద నున్న ఆ శాఖ అధికారులని వారి సేవలను లిఖితపూర్వకంగా ప్రకటించడం మండలపాలకుడికి ఆనందం కలిగిస్తోంది. నిర్దేశకుల సన్నిధి యొక్క దృష్టికి విషయం తీసుకువెళ్ళటం ఆయనకి సమ్మతమైన విధి.

ఆ తరువాత 'నిర్దేశకుల సన్నిధి' ఈ బాగా అర్హమైన పొగడ్తల బృందం గానంలో చేరారు. మేజర్ కాటన్ యొక్క, ఆచరణీయమైన సామర్థ్యం, విజ్ఞానం అలుపెరుగని శ్రమ గురించిన తమ ఉన్నతాభిప్రాయాన్ని లిఖితపూర్వకంగా ప్రకటించటానికి తాము సంబంధితులమని ప్రకటించారు" నీటి ఇంజినీరుగా ఆయనున్న స్థానం కంటే ఉన్నతంగా ఉంచటానికి వీలులేనట్టే! గోదావరి ఆనకట్ట, ఆయన యొక్క మానసిక శక్తికి తనని అంకితం చేసుకోడానికి గొప్ప నిదర్శనం. ఈ సాధనవలన దేశం చాలా గొప్పగా లాభపడింది".

పొగడబడ్డ అధికారికి ఇది గొప్ప తృప్తి నిచ్చి ఉండాలి. అయితే అంతకంటే ఎక్కువగా వారు చేసిన సిఫార్సులు తృప్తినిచ్చాయి. పనులన్నీ గొప్ప శ్రద్ధతో సాగించాలని, ఆనకట్ట వల్ల చేకూరిన ప్రయోజనాలు జిల్లాలో అన్ని ప్రాంతాలకి అందటానికి ర్యాలి, ఇతర నీటిపారుదల కాలువలు తెరవటానికి త్వరలో అనుమతి లభిస్తుందని ప్రకటించారు.

సాగునీటి పారుదల లబ్ధిదారుల ఉత్సాహవంతుమైన పొగడ్త

బెజవాడ స్థానిక స్వాగత కార్యవర్గం మద్రాసు రాష్ట్ర పాలకుడైన సర్.ఎమ్.ఇ. గ్రాంట్ డఫ్, కె.సి.య.స్.ఐ. సమర్పించిన

స్వాగత పత్రంలో ఎంత గొప్పగా, ఎంతో కృతజ్ఞతతోను నీటి పారుదలని లబ్ధిదారులు మెచ్చుకొన్నారో ఆ ఊరి అధ్యక్షుడు, సభ్యులు తెలిపారు. ఆ సమయంలో పాలకుడు ఉత్తర జిల్లాల పర్యటనకు వచ్చి ఉన్నాడు. అందులో ఈ విధంగా అన్నారు.

మేము అంటే స్థానిక స్వాగత కార్యవర్గ అధ్యక్షులు, సభ్యులు, బెజవాడ పౌరుల పేరున గౌరవనీయులైన మీకు, ఈ వికాసం పొందుతున్న పురానికి హృదయపూర్వకమైన స్వాగతం ఇవ్వాలని కోరుకుంటున్నాం. హిందూదేశంలో బ్రిటిష్ పరిపాలన యొక్క లాభాలకి, మీ రాకతో గౌరవం కలిగిస్తున్న ఈ సుందర ప్రాంతం ఉదాహరణగా నిల్చినట్టుగా మరో ప్రాంతం చెయ్యలేదు. ఈ లాభసాటి నీటి పారుదల ప్రణాళిక, ఈ నీటికోసం అర్రులు చాచే ప్రాంతంలో ఆచరణలోకి రాకముందు, బెజవాడ ఒక చిన్న గ్రామం, పాక్షికంగా శిథిలమై ఉండీ, భయంకరమైన మైనందున క్షామంలో జనం చనిపోయి ఉండటం వలన ఈ 1832 (నందన సంవత్సర) క్షామాన్ని గుంటూరు క్షామం అని కూడా అంటారు. ఇప్పుడదో పట్నం. రోజు రోజుకీ పెరుగుతూ పూర్వం దాని స్థితి తెలిసిన వారికి ఆశ్చర్యం కలిగించే విధంగా మారింది. ప్రాచీన కాలంలోలాగ పెద్ద నగరంగా ఈ ప్రాంతంలో మళ్ళీ అవటానికి అవకాశం వాస్తవంగా ఉంది. పూర్వం హిందూ దేశంలో క్షామంలో యొక్క భీభత్సంతో ఈ ప్రాంతం బాధపడిన దానికంటే ఎక్కువగా మరో ప్రాంతం పడలేదు. ఘనత వహించిన మీ తండ్రి గారు, గోదావరి కృష్ణ మధ్య ప్రాంతం, క్షామం దాని అతిదారుణ రూపంలో వస్తూ ఉండటానికి చాలా మొగ్గు ఉన్న ప్రాంతం అని, అటువంటిది ఒకటి వచ్చిందని గుర్తించారు. నీళ్ళు లేక గ్రామాలు యావత్తూ జనాలు లేకుండా పోవటం, తంబలు, తంబలుగా జనం చనిపోవటం చాలాసార్లు జరిగింది. అదే నీరు వాళ్ళ కాళ్ళ క్రింద నుంచి, చనిపోతున్న వారి శవాల కింద నుంచి దురాశాపరుడైన సముద్రుడు మింగటానికి ప్రవహించేది.

నది పరివాహక దక్కను భూమి నుంచి పసుపు పచ్చని ఒండ్రు మట్టి, సారవంతమైన (పోషక) పదార్థాలను మోసుకొంటూ పెద్ద పరిమాణంలో ఘనంగా కొనిపోతున్నప్పుడు ఉత్సాహ వంతుడైన సైనాకిధికారైన, సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ దానిని ద్రవరూప సువర్ణం అన్నాడు.

ఆనకట్ట, దాని అనుబంధమైన కాలువలతో, దాన్ని ఘన రూపమైన బంగారంగా మార్చింది. ఒకే దెబ్బతో ఆకలితో అల మటిస్తున్న వారి నోళ్ళని అన్నంతోను, ప్రభుత్వ ఖజానాని డబ్బుతోను నింపింది.

సముద్రంలోకి దూసుకుపోయి, కనిపించకుండా పోకుండా ఇప్పుడు క్రిష్ణా అన్ని వైపుల సారాన్ని, అందాన్ని పరుస్తోంది. ఘనత వహించిన మీరు, సంవత్సరంలో మరింత కాలం గడిచాక వచ్చి ఉంటే, ఇక్కడ నుంచి సముద్రం వరకు ఉన్న విస్తారమైన సమతల ప్రదేశం, చూడతగిన దృశ్యాన్ని మీ ముందు ఉంచేది. బోడి జీతాల కోసం ఇంకేమాత్రం కష్టపడకుండా షావుకార్ల, వడ్డీ వ్యాపార్ల గుప్పిట్లో ఉండాల్సిన అవసరం లేకుండా తమ నవ్వులు చిందిస్తున్న పంటల మధ్య రైతులు పరమానందం పొందుతున్నారు. వడ్డీ వ్యాపారస్థులు రమారమి లేకుండా పోయారు. వర్షాభావ పరిస్థితుల్లో కూడా లోకిష్ణ తన పని ఎప్పుడు విఫలం కావటం లేదు. ఇప్పుడు మధ్య వయస్కులుగా ఉన్న మనుష్యులకు, తమ చిన్నతనంలో ఉన్న భయం కరమైన దారిద్ర్యం, ఇప్పుడు సామాన్యంగా ఉన్న సంపన్నతలో మరపున పడింది. మాకు ఈ గొప్ప పనులు చేసిన ప్రభుత్వానికి కృతజ్ఞతలు మేము చెప్పుకోవటం ధర్మం".

హిందూ దేశ వాసులతో పని చేసిన చాలామందిలాగానే ఆర్థర్ కాటన్ తను పూర్తిగా నమ్మి ఆధారపడగలిగిన వారిని కనుగొన్నాడు. వారు కొద్దిమంది కాదు. అటువంటి వారిలో విశేషమైన అతను, వీనం వీరన్న అనే హిందూ, పై నుండి పనులను గమనించే వాడు. అతనికి ఇంజనీరింగు పనుల నిర్వహణలోను, దిశానిర్దేశనం చేసి దేశీయ శ్రామికుల చేత పని చేయించటంలోను, అతను అద్భుతమైన అర్హతలను వరంగా పొందాడు. అతని గురించి ఆర్థర్ కాటన్ విధంగా వ్రాసాడు. అతనే లేకపోతే, ఆ దినాల్లో ఆ జిల్లాలో ఉన్న పరిస్థితుల్లో నేను ఆ పనులు ఎలా నిర్వహించగలిగే వాడినో తెలియదు. అతని స్థానంలో ఉంచగలిగిన ఐరోపావాసి లేదు, అతనితో సమానుడైన ఇండియన్నూ నాకు కనిపించలేదు" ఆ తరువాత అతనిని చిన్న ఇంజినీరుగా చేసి రావ్ బహద్దూర్ అని బిరుదునిచ్చారు. అతను ఆ తరువాత ఎన్నో కార్యాలను విజయవంతంగా ముగించటంతో ఎంతో గొప్పగా పాల్గొంటూ ఎన్నో సంవత్సరాలు తన సేవల నందించాడు. ఆ ఆనకట్ట గోడలలో ఒకదాని మీద ఈ విధమైన శిలాఫలకం ఉంది.

వి. వీరన్నగారు, రావ్ బహదూర్
సబ్ ఇంజినీరు, డి.పి. డబుల్.యు. అక్టోబర్ 1867.
ఇది ఆంగ్లంలో ఉంది.
(డి.పి.డబ్ల్యు. ఇప్పటికి డబ్ల్యు.డి.)

అటువంటి పేరే మరోటి నా దృష్టికి వచ్చింది. ఆర్థర్ కాటన్ స్నేహితుడైన కలొనెల్ జాకబ్ యొక్క ఇండియన్ సహాయకుడు. వీరి గురించి మిస్టర్ నాష్ జయపూర్ నుంచి మే 1వ తేదీన వ్రాసాడు. నాష్ మాన్‌చెస్టర్ గార్డియన్ యొక్క విలేఖరి. జాకబ్ ఎక్కడకి వెళ్ళినా సాగునీటి పారుదల పొందిన జిల్లా వాసులు అతనిని నీటి దేవుడిగా చూస్తూ, మాకు కాలువల నిమ్మని కోరుతూ ఉంటారు. అతనికి ఈ కాలవల విషయంలో దౌపత్ రాయ్ అనే రవాణా అధికారి అయిన మేధావి గొప్పసేవ లందించాడు. 7 వేల మంది పని వారితో పని చేయించిన నేర్పుకి, కరువు రోజులో పని కల్పించి వారిని ఆదుకొన్నందుకు చిరస్మరణీయుడు.

ఆనకట్ట పూర్తవగానే ఆర్థర్ కాటన్ ఆ రాష్ట్రానికి (ఆ రోజుల్లో దాని మద్రాసు ప్రెసిడెన్సీ అనేవారు–కవనశర్మ) ముఖ్య ఇంజినీరు అయ్యారు. గోదావరి నిర్మాణాలకి (ఇప్పుడు సైన్యాధిపతి అయిన) ఎఫ్.సి. కాటన్ అధికారి అయ్యాడు గోదావరి పనులలో ముఖ్య నిర్వాహక అధికారిగా ఉన్న కప్తాన్ ఒర్ కృష్ణా ఆనకట్టకి అధికారి అయ్యాడు. కృష్ణా ఆనకట్ట, నిర్మాణం తరువాత గొప్ప ఫలితాలని సాధించటంలో, ధవళేశ్వరం ఆనకట్ట తరువాత రెండోది.

అభినందనలు అర్పింపబడిన వారిలో చిన్న కలెక్టర్ శ్రీ హెన్రీ ఫోర్బస్ ఒకరు. ఆయన గురించి కృతజ్ఞతతో కూడిన పొగడ్తని ఆపేక్షతో కూడిన భాషలో సర్ ఆర్థర్ కాటన్ ఈ విధంగా అన్నారు. "మేము సాధించినది సాధించా మంటే, ఆ అభివృద్ధికి దైవసాక్షిగా శ్రీహెన్రీ ఫోర్బ్స్ యే కారకుడు. ఆయన శక్తివంతమూ, చురుకూ అయిన తగిన చర్యలు ఊహించలేని స్థాయికి జిల్లాని పెంచాయి".

ఆవిరితో నడిచే లాగు పడవ–అది ఏ విధంగా సంపాదింపబడినదీ ఎదురైన ఎన్నో ఇబ్బందులో ఉండి తొలగించ వలసిన దైనది, ఒక ఆవిరి నౌక కార్యనిర్వహణకి కావలసిన పరికరాలు లేక యంత్ర విభాగం, ఒక ఆవిరితో లాగే పడవ, అది కలకత్తా నుంచి సంపాదించాల్సి ఉంది. దాన్ని గురించి విన్న సర్ ఆర్థర్ అదికొనడానికి ఆదాయ మండలి అనుమతికి అర్జీ పెట్టుకొన్నాడు. వాళ్ళు అది అవసరం లేదనుకొని, అతని కోరికను మన్నింపతగినదిగా అనుకోలేదు. అయితే కార్య నిర్వహణలో అది ఎంత ఉపయోగపడుతుందో తెలిసిన ఆయన కలకత్తాకి వెళ్ళి తన బాధ్యత మీద కొన్నాడు. పనుల పురోగతికి అది పూర్తిగా అవసరం అని ఆయన యోచించాడు. ఆయన డబ్బు చెల్లించాక దాటలేని పెద్ద ఇబ్బందిగా కనిపించినది తగిలింది. అప్పుడు బంగాళాఖాతం చాలా తుఫాను వాతావరణంలో ఉన్నట్టు అనిపించింది. ఆ వాతావరణంలో అంతచిన్న పడవని రవాణా చేయటం కష్టం. ఆ విషయంలో ఏం చెయ్యాలా అని ఆయన ఆలోచిస్తున్న సమయంలో, ఒక మనిషి వచ్చి తనను నమ్మి తన చేతిలో ఆ పడవను పెడ్తే మరో ఇద్దరి సాయంతో దాన్ని భద్రంగా గోదావరి ముఖానికి వెంటనే చేరుస్తానన్నాడు. ఆయన అతని సంసిద్ధతని స్వీకరించాడు. కొద్ది రోజుల తరువాత ఆ పడవ గోదావరిలో ఇటూ అటూ ప్రయాణిస్తూ ఎంతో ఉపయోగపడింది. దాని ఉపయోగం ఎంతగా ఉందంటే అటువంటి స్టీమర్ల గుంపులో ఓ చిన్నది నిర్మించారు. క్రమేణా మద్రాసు అధికారులు అవి ఉపయోగపడే అనుబంధాలే కాక, పని ముందుకు వెళ్ళటానికి పూర్తవటానికి అవసరమైనవని ధారాళంగా ప్రకటించారు.

సంవత్సరం తరువాత సంవత్సరం ఆర్థర్ కాటన్ సంకల్పం సిద్ధించటం దగ్గరపడుతూ వచ్చింది. కాలువ తరువాత కాలువని ఏరు తరువాత ఏరుని ఏర్పరచటం తెరవటం అయింది. జీవ శక్తిని నింపే నీళ్ళ ప్రభావంతో ఎకరాలపై ఎకరాలు సాగులోకి వచ్చాయి. 1853లో కొల్లేరు చెరువు సరిసర ప్రాంతాలకి నీరుని తీసుకుపోతున్న గొప్ప కాలవల తవ్వకాల పురోగతిని చెప్పుకో తగినంతగా పూర్తి అవటం పట్ల ఆయన తన సంతృప్తిని వ్యక్త పరిచాడు. రెండున్నర లక్షల ఘన గజాల చుట్టుపట్ల మట్టి అప్పటికే తవ్వటం అయింది. 4 వేల చుట్టు పట్ల ఉన్న శ్రామికులు వాటిపై పనిచేస్తున్నారు. మొత్తం 10 లక్షల ఘన గజాల పని ఆ సంవత్సరం పూర్తి చేయాల్సి ఉంది. ఆ విధంగా రెండు ముఖ్య వరసలు, చెప్పుకోదగ్గ వెడల్పుకు తెరవాల్సి ఉంది. "ఇది ఒక్కటీ ఎంత బలమైన ప్రభావం చూపిస్తుందంటే వానలు కొద్దిగా పడ్డా, ఈ క్షేత్రం అంతటిని క్రియాశీలకంగా మారుస్తుంది. ఇది ఈ ప్రాంతంలో వ్యవసాయాన్ని త్వరగా ప్రారంభించేందుకు వీలు కల్పిస్తూ దానిలో ఓ కొత్త విధానం ఈ సంవత్సరం తీసుకు వస్తుంది" అంటాడాయన.

"ఇప్పటి నుంచి, ఈ పనుల విజయం కొట్టవచ్చినట్టు ఉండటంలో వాటి పురోగతికి డబ్బు ఇవ్వటానికి సంసిద్ధత సులభంగా లభిస్తూ వచ్చింది" అని కొంత తృప్తిలోను కొంత గతం గురించిన తలపుల వలన కలిగిన విచారంతోను, ఆయన అనే పరిస్థితుల్లో పడ్డాడు.

ఇంతవరకు గోదావరి కాలవలు, సాగునీటి సరఫరాకి సాధనాలుగా చూడబడ్డాయి. నీటి రవాణాలో వాటి పాత్ర గురించి – ఏమీ చెప్పలేదు ఈ విషయంలో మౌనం ఈ పుటల్లో పాటించినా ఆర్థర్ కాటన్ ఒక గంట కూడా ఈ నీటిదార్లు దేశానికి చేయగల బృహత్తర సేవ గురించి ఆలోచించకుండా లేదు. ఆయన రూపకల్పనలోనే కాలవలని సాగునీటి సరఫరానే కాక నీటి రవాణాకికూడా ఉపయోగ పడే విధంగా ఆరెంటినీ పొందు పరిచాడు. చవకగా ఉండే రవాణా ఉపయోగం గురించి, అవసరం గురించి ఆయన చాలా బలంగా నమ్మాడు. అందుచేత ఈ రెంటినీ మనసులో పెట్టుకోకుండా వాటి రూపకల్పన చేసి ఉంటాడా? అన్నది సందేహం. ఆయన ఆలోచనలను సమర్థిస్తూ ఎన్నో వాదనలున్నాయి. అందులో ముఖ్యమైనది రైతులు, అధిక దిగుబడిని రవాణా చేసే మార్గం లేకపోతే సాగునీటిని తీసుకొని వ్యవసాయం చేసే ఖర్చులు కిట్టుబాటు కావని అటువంటి సాగు మత్తుమందుగా భావించి చాలాసార్లు అయిష్టపడ్డారని భావించారు.

నౌకా మార్గాలుగాసాగునీటి కాలువలు

ఇప్పుడు మనం 1853 సంవత్సరానికి వచ్చాం. అప్పుడు ఆయనీ విధంగా వ్రాసాడు.

"కాలువలు ఎగుమతలను పెంచడానికి అవసరం కనుక కాదు. అవి ఎగుమతులకి ముఖ్యమైనవి, విలువైనవే! అసలు జిల్లాలో అంతర్గతమైన రాకపోకలుండాలి. ఎగుమతులక్కడ నుంచీ ఉన్నా ఉండకపోయినా పది లక్షల మంది జనం సరుకులు పరస్పర మార్పిడి లేకుండా ఉండలేరు. సాగునీటి కాలువలని నౌకాయానానికి అనువుగా చేయటం రహదార్ల నిర్మాణం కంటే చవక. పైగా రైతుకి రవాణా ఖర్చు ఇరవయ్యో వంతు అవుతుంది. 10 సంవత్సరాలలో 30 వేల పౌండ్ల నుంచి 140 వేల పౌండ్లకి పెరిగిన ఎగుమతులు ఉన్నట్టుండి స్థిరమై పోతాయని అనటానికి మనకి ఏ విధమైన ఆధారాలున్నాయన్నది ప్రశ్న. కొత్త నిర్మాణాల వల్ల సంవత్సరం సంవత్సరానికి దిగుబడులు పెరిగి ఖర్చులు తగ్గుతున్నాయి. వరి, పొగాకు, చెరుకు, నూనెగింజలు గిరాకీ ఈ డెల్టా మొత్తం విస్తీర్ణతతో పోల్చి నప్పుడు అపరిమితం. ఇక్కడ నుంచి ఇవి బయటకి పోడం, ఒక ముఖ్యమైన దాని మీద ఆధారపడి ఉంటుంది. అది ఉత్పత్తి ధర, రాజమండ్రి కనక వీటిని ఇంతకు ముందు కంటే చవకగా ఉత్పత్తి చేయగలిగితే ఇప్పటికి వందరెట్లు ఎగుమతి చేయగలదు. ఈ కొత్త పనులు ఉత్పత్తి ఖర్చుని సగానికి తగ్గించాయి. అసాధారణ అవాంతరాలు వస్తే తప్పించి, ఏదీ ప్రస్తుతం పెరుగుతున్న ఎగుమతుల పెరుగుదలని ఆపదు. ఉత్పత్తులను, రవాణా విధానాలు లేక తీరానికి చేరవేయలేకపోతే, మనం దాన్ని ఆపినవాళ్ళం అవుతాం. ఈ సంవత్సరం ఎగుమతుల్లో మళ్ళీ అధికమైన పెరుగుదల ఉందని నాకు చెప్పారు.

కాలువలను నౌకాయానానికి వీలుగా చెయ్యాల్సిన అవసరాన్ని నేను నొక్కి చెప్పటానికి ఆధారాలు ఇవి –

మొదటిది : తెరిచిన కాలువల మీద పెరిగిన రాకపోకలు విపరీతపు అవసరాన్ని ఋజువు చేస్తాయి.

రెండవది : ఇప్పుడు, పెద్దది త్వరగా పెరుగుతున్నది అయిన విదేశీ వాణిజ్యం ఉంది. దానికి సామాగ్రి లోపలి ప్రాంతాల నుంచి తీర ప్రాంతానాకి కొనిపోవాల్సి ఉంది.

మూడు : రవాణా సౌకర్యాలుంటే పది లక్షల జనాభా మధ్య వస్తువుల మార్పిడి, ఉండి తీరుతుంది.

నాలుగు : డెల్టా మొత్తంలో రోడ్లు లేవు.

ఐదు : రోడ్లు వేయటం కంటే పడవ ప్రయాణానికి వీలుగా సాగునీటి కాలువలని చేయటం ఎక్కువ చవక. అవి పోల్చటానికి వీలులేనంతగా గొప్పతరమైన రవాణా సాధనాలు.

ఆరు : ఉత్పత్తి ఐదురెట్లు పెంచే సాధనం జనం చేతిలో పెట్టి దాన్ని పట్టణాలకి, రేవులకి తీసుకువెళ్ళి డబ్బుగా మార్చుకొనే సాధనాలు ఇవ్వకపోవడం, తెలిసిచేసే పొరపాటు.

ఏడు : ఒక సంవత్సరంలో ఒక లక్ష టన్నులు కాలువల ద్వారా రవాణా అవుతాయి అనుకొంటే (ఎగుమతులు ఇప్పటికే 40 నుంచి 50 వేల టన్నులున్నాయి) సగటున ప్రయాణ దూరం 30 మైళ్ళుగా తీసుకొంటే, రోడ్డు ఉండి ఉన్నా కూడా సంవత్సరానికి 30 వేల పౌండ్లు రోడ్డు మార్గాన రవాణాకి ఖర్చు అయితే, నీటి మార్గాన 4 వేల పౌండ్లే అవుతుంది. అంటే జిల్లాకి 36 వేల పౌండ్లు పొదుపు అవుతుంది.

ఎనిమిది : అది పదివేల టన్నులే అనుకొన్నా, రోడ్ల రవాణాకి టన్నుకి మైలుకి అయ్యే ఖర్చులో 3వ లేక 4వ వంతు అవుతుంది.

తొమ్మిది : చెప్పుకో దగ్గ జనాభా ఉండి రాకపోకలు లేవంటే దానికి ఏకైక కారణం రవాణా సౌకర్యాలు లేకపోవటమే, రవాణా సౌకర్యాలే రాకపోకల రద్దీని నిర్ణయించే మూల సూత్రమని నేను ఎప్పుడు నొక్కి వక్కాణిస్తూ ఉంటాను"

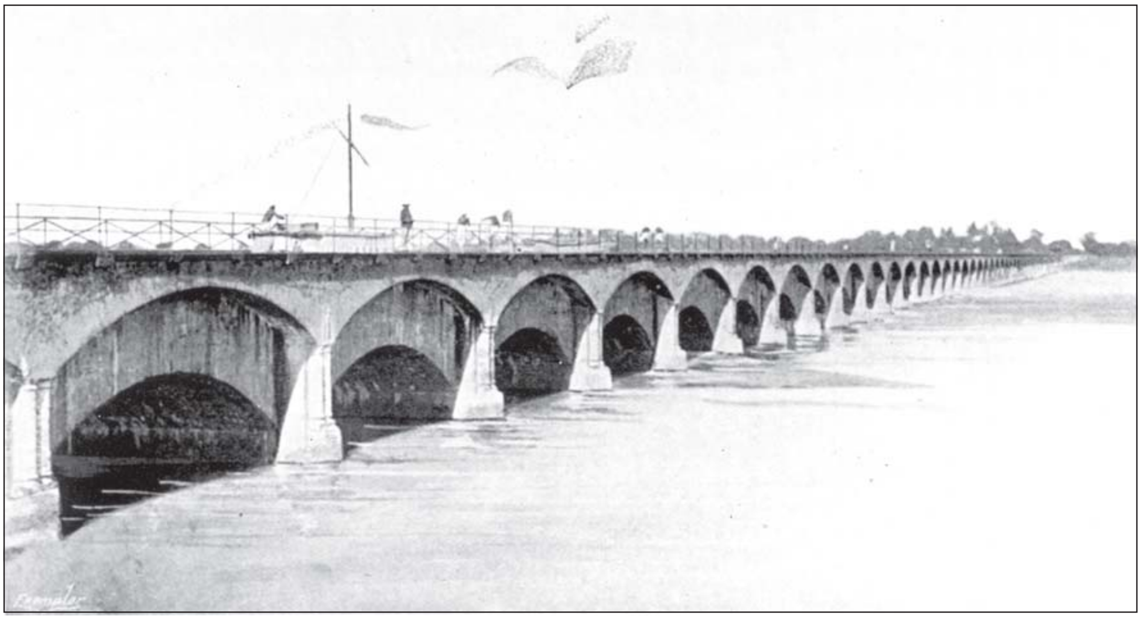
పైది ఉదహరిస్తూ శ్రీ వాల్ష్ గోదావరి డెల్టా మీద తన పుస్తకంలో ఈ విధమైన అభిప్రాయం ప్రకటిస్తాడు.

ఆ విధంగా స్థిరంగా పట్టు విడవకుండా చెప్తూ ఉండే వాడాయన. ఆయన్ని, డెల్టా పనులలో అనుసరించిన నమ్మకమైన అధికారులు ఆయన్ని సమర్థించేవారు. ఇప్పుడు గోదావరి వ్యవస్థలో రమారమి 500 మైళ్ళ కాలువలు, సాగునీటిని కొని పోవడమే కాక నౌకాయానానికి అనువైన గొప్ప మార్గాలుగా కూడా ఉన్నాయి. గోదావరి కాలువల వ్యవస్థ నుంచి 3 చోట్ల 300 మైళ్ళ నౌకాయానానుకూలమైన కాలువలగల కృష్ణా వ్యవస్థలో కలుపబడి అక్కడ నుంచి 196 మైళ్ళ పొడుగున తీరం వెంబడిపోయి బకింగ్‌హామ్ కాలువలో కలుపబడి, ఆ చివర్న మద్రాసులోను అక్కడ నుంచి 65 మైళ్ళ దక్షిణానికి వెళ్తుంది. కాకినాడ నుంచి, బకింగ్‌హామ్ కాలువ దక్షిణపు కొసకి 450 మైళ్ళు పొడవున నౌకాయానికి కాలువలు అనువై ఉన్నాయి.

జిల్లాలోకి నుంచి మాత్రమే కాక పక్క జిల్లాలకి ఒక అద్భుతమైన సముద్ర రేవుకి చవకైన రవాణా ఏర్పడి ఉండటం, గోదావరి జిల్లాలో సాగునీటి పారుదల త్వరగా అభివృద్ధి చెందటానికి జిల్లా సంపన్నమవటానికి కారణం అనుకోడానికి ఏ విధమైన సందేహం అక్కర్లేదు. దీనివలన నౌకాయానానికి అవసరమైన కట్టడాల ఖర్చు మళ్ళీ మళ్ళీ వెనక్కి జమ అయింది. ఇది పడవల లైసెన్సులు మొదలైన వాటి నుంచి నేరుగా వచ్చిన ఆదాయానికి సంబంధం లేకుండా జరుగుతోంది".

30 సంవత్సరాల తరువాత (1883) సైన్యాధిపతి ముల్లిన్స్ ఆర్.ఇ. సాగు నీటిపారుదల ముఖ్య ఇంజనీరు వ్రాసాడు.

"అభినందించటానికి గోదావరి డెల్టా సాగునీటి పారుదల, నౌకాయానాలు కట్టడాలు, విషయాలు కావచ్చును. నేను మద్రాసు ప్రభుత్వం వ్యక్తపరచిన అభిప్రాయంతో పూర్తిగా ఏకీభవిస్తాను. అవి ఎంత పెద్ద మొత్తాలైనప్పటికి, ఆర్థికమైన ఆదాయంతో మాత్రమే 35 సంవత్సరాలుగా స్థిరంగా జరుగుతున్న అభివృద్ధిని ఈ అతి విజయవంతమైన ప్రణాళిక యొక్క ఉపయోగాన్ని కొలవటానికి వాడరాదు. ఇప్పటి గోదావరి జిల్లా వికాస పరిస్థితి ఈ కట్టడాల పని పూర్తయినప్పటి నుంచి, 6 లక్షల ఎకరాలకు



గోదావరి నదిపై గన్నవరంవద్దగల ఆనకట్ట

నీరు అందించటం ద్వారా అది పొందిన గొప్ప అభివృద్ధి, జనానికి కలిగించిన గొప్ప లాభాలుకి చూపగలిగిన అత్యుత్తమ సాక్ష్యాలుగా నిలుస్తాయి".

1890 జనవరిలో అంటే మరికొంతకాలం తరువాత, జిల్లా నౌకాయానానికి సంబంధించిన అంశాల గురించిన అతి ఆసక్తికరమైన మెచ్చుకోలు రాబోతోంది. గౌరవనీయులైన జె.డి. రీస్, సి.ఐ.ఇ., వైస్‌రాయిగారి మండలి సభ్యుడు వ్రాస్తాడు.

చారిత్రక ప్రాంతమైన మచిలీపట్నంలో కొద్ది కాలం ఆగి మేము జిల్లా తీర ప్రాంతం గుండా ప్రయాణం చేసి (ఈ ప్రాంతం విస్తారంలో వేల్స్ ప్రిన్సిపాలిటీ అంత ఉంటుంది) మర్నాడు పొద్దున కోరంగి అగాథంలో ఉన్న కాకినాడకి మర్నాడు పొద్దునకి చేరాం. గోదావరి పాయలలో గౌతమి పాయకి 10 మైళ్ళ ఉత్తరాన కాకినాడ ఉంది. పడవలకు లంగరు వేసే ప్రాంతానికి ఈశాన్య దిశలో గుట్టలు (తూర్పు కనమల) నీటి అంచున కనిపించి తీర ప్రాంతము చేరి, ఒంటరి ప్రదేశంలో మచిలీపట్నం చుట్టు పట్ల కనిపించే దృశ్యం నుంచి విముక్తి కలుగుతుంది. రేవు పడవల యొక్క తెరచాపలతో దానిపై దూరంనుంచి స్వంత దారులు గుర్తించటానికి అనువైన ఎర్రరంగు గుర్తులతో లంగర్లతో, తాళ్ళు మొదలైన సరంజామాతో ప్రాణం పోసుకొంది. మిస్టర్ పవర్ అక్కడి కలెక్టర్ మమ్మల్ని పడవపైకి వచ్చి కలుసుకొన్నాడు. అక్కడ ఉంచి 6 మైళ్ళ ఒక ఆవిరి నౌకలో ప్రయాణించి, కాకినాడ పురముఖ ద్వారమైన రాతి లేక కొయ్య అడ్డు కట్టలు మధ్యకి చేరాము. అక్కడ నుంచి గోదావరి ఆనకట్ట దాకా కాలువలున్నాయి. ఆ కాలువల నిర్మాణం అయ్యాక అక్కడి వ్యాపారం ఇబ్బడి ముబ్బడిగా పెరిగింది. అక్కడి ఎగుమతులు దిగుమతులు 1862లో 3 లక్షల పౌండ్ల నుంచి 1872లో 7.4 లక్షల పౌండ్ల ఆపైన 1888లో 15 లక్షల పౌండ్లకి పెరిగాయి.

మర్నాడు 23వ తారీకు పొద్దున్న మేము పెందలకడే లేచి కాలువ మీదుగ హెచ్చుతగ్గులుగా 45 మైళ్ళ దూరంలో ఉన్న రాజమండ్రికి బయల్దేరాము. గోదావరి నీటిపారుదల కట్టడాలను నిర్మించిన ప్రముఖ ఇంజినీరు ఆర్థర్ కాటన్ పేరున్న ఆవిరి నౌక లాగుకుంటూ మా (నివాస యోగ్యమైన) గృహ నౌకల బృందాన్ని తీసుకువెళ్ళింది. నది డెల్టా ప్రారంభం నుంచి వాలుగా ప్రవహిస్తూ ఉండటం చేత మేము ఎగువకి వెళ్ళటంలో ఎత్తులను నీటి కట్టడుల ద్వారా దాటాల్సి వచ్చింది. అందులో ఒకటి 18 అడుగుల ఎగుడుకల జంటది, కాలువగట్లు ఆకుపచ్చగా ఉన్నాయి. రోడ్లు మర్రిచెట్ల నీడలో కప్పబడి కాలువ వెంబడే ఉన్నాయి. పంట పొలాలు రాల్చిన గింజల కంకులతోను, ఎండుగడ్డి వాములతోను, మా చుట్టూ ఉన్నాయి. చుట్టు ఉన్న ప్రదేశనైజం తాడిచెట్ల విషయంలో తప్పించి మిగిలిన విషయంలో ఫెన్స్ ప్రదేశం లాగా ఉంది. నదిని ధవళేశ్వరం దగ్గర నిరోధించే గొప్ప ఆనకట్ట నుంచి కొద్ది మైళ్ళ దగ్గరికి వెళ్ళేసరికి, మొదట ఒక కాలువ ఆ తరువాత రెండో కాలవ వేరు దిశల్లో విడిపడ్తాయి. రెండు కాలువలు విడిపడ్డాక మిగిలిన అసహజపు ప్రవాహం వెడల్పు అవుతూ అవుతూ ధవళేశ్వరం దగ్గరకు వచ్చేసరికి మెయిడెన్‌హెడ్ వద్ద థేమ్స్ నది అంత వెడల్పు అవుతుంది. చివరికి అది ఒక నీటి కట్టడిలో పూర్తి అవుతుంది. అక్కడ మేము పడవలు దిగి గట్టుమీదికి వస్తే మా కళ్ళ ముందు 4 మైళ్ళ వెడల్పున నీరు పరచుకొని కనిపించింది. మా ముందర వెంటనే ఆనకట్ట మొదటి భాగం పరుచుకొని ఉంది. అది మూడు లంకల సహాయంతో నదీ ప్రవాహాన్ని నిలిపి, ఆ నీటిని రెండు వైపుల 612 వేల ఎకరాల సారవంతమైన వరి పండించే భూములకి సాగునీరు అందించటానికి 2 వేల చదరపు మైళ్ళ డెల్టాకి బంగారపు నీటిని పెట్టడానికి మళ్ళిస్తుంది.

అసాధారణంగా చవకైన నిర్మాణం

చాలాసార్లు, ఒక నిర్మాణం చాలాకాలం నిలబడాలంటే ఎక్కువ మూల్యం చెల్లించాల్సి ఉంటుందని గట్టిగా చెప్తూ ఉంటాను. ఇది నిజమైన సందర్భాలు లేకపోలేదు. కాని అధిక వ్యయంతో ప్రత్యేకమైన సుగుణం ఏమీ లేదు. ఏదైతే అతి తక్కువ ఖర్చుతో ఎక్కువ కాలం మన్నుతుందో అది మెప్పుకి అర్హమైనది. ఈ కొలబద్దతో కొలిచినప్పుడు ఆర్థర్‌కాటన్ నిర్మించినవన్నీను, ముఖ్యంగా గోదావరి డెల్టాలోని అద్వితీయమైనవి. ధవళేశ్వరం ఆనకట్ట దగ్గర ఏం చేసారన్న దాన్ని విచారించటానికి నియమించిన పరిశీల బృందం ఈ విధమైన వాఙ్మూలం ఇస్తున్నారు.

ధరలు ప్రత్యేకంగా తక్కువ వాటిని 50 శాతం పెంచినా కూడా, దాని గొప్ప పొడుగు, అది కట్టబడిన పరిస్థితి, దానిలో ఇబ్బందులనన్నింటిని లెక్కలోకి తీసుకొని చూస్తే అవి బహుశా అతి చౌక నిర్మాణలని చెప్పగలుగుతాం.

ప్రపంచంలో అతి చౌక నిర్మాణ శిల్ప విధానాన్ని ప్రారంభించినవాడు.

ఈ అసాధారణపు చవకదనం ఆ ఆనకట్ట నిర్మాణానికి ఎన్నుకొన్న ప్రత్యేకమైన రూపం కారణంగా కుదిరింది. ఇవి కనక (ఆనాటి) మరో ఇంజినీరు చేత రూపకల్పన చేయబడి ఉంటే, నిర్మాణం సాధ్యం కానంత ఖరీదై ఉండేది అన్నది నిస్సందేహంగా నొక్కి చెప్పగలం. ఈజిప్టులోని నీటి అడ్డు ఇదే ప్రయోజనం ఆశించికట్టిన దానికి 18 లక్షల పౌండ్ల ఖర్చు అయింది. కాని గోదావరి నిర్మాణంలో ఉన్న భద్రతలేదు! ఈ పొదుపు నిర్మాణ పద్ధతిని ఆర్థర్ కాటన్ మొదలు పెట్టాక ఆపైన మద్రాసు రాష్ట్రంలో కట్టిన నీటి కట్టడాలకది ఒరవడి అయింది"

ఇది కలొనెల్ కాటన్‌కి ప్రాచీన హిందూదేశీయ ఇంజినీర్ల పట్ల ఉన్న గౌరవ ఫలితం.

అందుచేత గోదావరి ఆనకట్ట రూపకల్పనలో సాంప్రదాయ వ్యతిరేకమైన పొగరుబోతుతనం లేదు. కేవలం ప్రాచీన కట్టడాలు ఎంతోకాలంగా నిలబడిన భద్రతని అధ్యయనం చేయటం వలన ఆయనకా ధైర్యం కలిగింది. ఆ విధంగా ఆయన ప్రపంచంలో కల్లా అతి చౌక నిర్మాణశిల్ప విధానానికి ఆద్యుడయ్యాడు – మద్రాసు రాష్ట్రపు నిర్మాణ విధానం నిస్సందేహంగా చవకైనదీను. ఇప్పుడు ప్రపంచంలో కోట్లకొలది ధనం తమ నగరాలకి నీరు అందించటానికి ఖర్చు పెడ్తున్నారు. కాని ఆ విధానాన్ని పూర్తిగా అర్థం చేసుకొని ఉంటే అది పొదుపయ్యేది అనటం అతిశయోక్తి కాదు.

సాధారణ పాఠకుడి ఆసక్తి అధికారుల మధ్య ఈ పెద్ద నిర్మాణం గురించి వేడిగా జరిగిన వాగ్యుద్ధంలో ఉంటుంది. ఆ యుద్ధం మొదట నుంచి చివరిదాకానే కాదు, విజయం నిశ్చయంగా తెలిసినా కూడా అది శాంతించలేదు. కలొనెల్ కాటన్ తన కష్టాలని నివేదించుకోటంతోను (పైవారి నుంచి వచ్చిన) జవాబులకు సమాధానాలు, 'ఇప్పుడు కోపంతో', 'ఇప్పుడు కోపంకంటే విచారంతో వ్రాయటమైంది' లతోను, గ్రంథస్తమైన ప్రభుత్వ పత్రాలు నిండిపోయాయి. ఆగకుండా పెరిగిపోతూ వస్తున్న కాటన్ 'అత్యవసరంగా డబ్బు అడగటాలు' అధికారులను ఆశ్చర్యచకితులను చేయటంలో ఈ వాగ్యుద్ధం నడిచింది. హిందూదేశ పరిపాలన మీద ఒక వ్యాఖ్యానం చేయటంలో ఈ వాగ్యుద్ధం నడిచింది. హిందూదేశ పరిపాలన మీద ఒక వ్యాఖ్యానంలా నవంబర్ 1852లో కాటన్ సాధారణంగా పాటించాల్సిన నియమాలు పాటించకుండా పెరిగిపోతున్న అసహనంతో పంపిన లేఖ చదవవచ్చు. దాని స్వరాన్ని సైనికుడి క్రమశిక్షణ హద్దులు దాటకుండా ఉంచింది. సహాయం లభించనందుకు న్యాయం కోరుతూ చేస్తున్న నీరసపు నివేదనలు, జరుగుతున్న దాని గురించి విచారించమని పరిశీలించమని బతిమాలు

ముక్కామలవద్దగల నీటి కట్టడి (లాకులు)

కోవటాలు, ఆసక్తి చాలా కొద్దిగానో ఎక్కువ కాకుండానో ఈ పనుల పట్ల చూపించటంపట్ల హతాశుడవటం ఈ లేఖలో చిత్రిం పబడ్డాయి. రాష్ట్ర పాలకుడి నుంచి కోపంతో వచ్చే జవాబు, విషయంలో కదలని స్థితికి తీసుకువచ్చేలా కనిపించింది. అయితే పొంగు తిరగబడింది. తరువాతి నివేదిక చాలా ఉత్సాహ జన కంగా ఉండటంతో డబ్బు ఖర్చు చేయటానికి అనుమతి సుల భంగా దొరికింది. ఒక పుటలో ఈ పనులకు గాను ఆమోదం పొందిన మొత్తాల పట్టిక మనకి కనిపిస్తుంది. ఇదే కొద్ది సంవత్స రాల క్రితం అయితే ఆవ్యయానికి అధికారులు దిమ్మెర పోయే వారు. క్రమేణ గుర్తింపు వచ్చింది. 1882లో రాష్ట్ర కార్యదర్శి గమనించదగ్గ జాబు పంపాడు. అందులో మొత్తం వ్యయం అయిన 13 లక్షల పౌండ్ల ఖర్చుని పరిశీలించటం అయింది. అందులో దేశ విషయాల ప్రభుత్వం, ప్రభుత్వ శాఖ ఈ పనుల విజయాన్ని శ్లాఘించటం తృప్తి కలిగించింది.

ఈ వ్యాఖ్యానాలతో పాటు మా పినతండ్రి సైన్యాధిపతి ఫ్రెడ్ కాటన్ ఇసక మీద ఆనకట్టలు కట్టడం గురించి తను వ్రాసుకొన్న అనుభవాలు అభిప్రాయాలు నాకిచ్చారు. అవి పొందు పరుస్తున్నాను.

"సర్ ఆర్థర్ నిర్మించిన జల నిర్మాణాల సాంకేతిక శాస్త్రం అధ్యయనంలో ఆయన ఎక్కిన మొదటి మెట్టు, కావేరి నది మీద పెద్ద ఆనకట్ట నిర్మించిన ప్రాచీన చక్రవర్తి నుంచి నేర్చుకొన్న పాఠం అని తెలుసుకోడానికి ఆర్థర్ గురించి ఆసక్తి ఉన్నవారు తెలుసుకోగార్తారు అని నేను అనుకుంటు న్నాను. ఈ ఆనకట్ట కావేరి నుంచి మిగులు జలాలని కొలెరూన్‌లోకి తీసుకువెళ్తుంది. ఆ ఎత్తు తక్కువ, వయస్సు తెలియని ఆనకట్ట తంజావూరుకి ముఖ్య మైనది అవటంలో ఎప్పుడూ దాని మీద ఓ కన్నువేసి గమనిస్తూ ఉండడం జరుగుతుంది. ప్రతీ సంవత్సరం దాని గార పూసిన ఉపరితలం కనక బీటులు వేస్తే దాన్ని మరామత్తు చేస్తారు. దానికి కొద్ది సొమ్ము ఖర్చు చేస్తారు. అశ్రద్ధ చూపటం మంచిదే.

ఈ గొప్ప ఆనకట్ట చెత్త, మన్ను రాళ్ళు, దుంగలు కలిసిన దానికంటే పెద్ద ఏమీ కాదు. ఇది తన భద్రతకి, ఉపరితలపు గారపని మీద ఆధారపడి ఉంది. దీనిలో తూములు పెట్టడానికి దీనికి కొన్ని చోట్ల తలుపులుపెట్టారు. ఈ తూములు కావేరి మోసుకువచ్చిన మన్ను తోటకు పూడికని తొలగించటానికి వాడ్తారు. ఈ విషయం సర్ ఆర్థర్ విస్మరించలేదు. ఆ ప్రదేశం లోని అతి పెద్ద నదిని ఆ రోజుల్లో ఇంజినీర్లకున్న అతికొద్ది సాధనాలతో నియంత్రించటానికి ఆ జ్ఞానం వీలు కనిపించింది. దీని ఊహ ప్రాచీన నిర్మాణ శిల్పిదే అయినా దాన్ని ఈ గొప్ప కట్టడం విషయంలో అమలు చేసిన సాహసం మాత్రం సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌దే! ఆ వృత్తిలో నివారిలో ఒకరికంటే ఎక్కువ మంది అన్నదేమిటంటే మరో ఇంగ్లీషు ఇంజినీరు తను విజయ వంతంగా కొనసాగించిన పనులలో, తన గౌరవాన్ని పణంగా పెట్టేసాహసం చేసేవాడు కాదు. గోదావరి మీద అతను కట్టిన 4 ఆనకట్టలు పూర్తిగా రాళ్ళుపెట్టి కట్టిన రాతి కట్టడాలు కావు. నది ఉపరితలం మీది మన్ను చుట్టూ రాళ్ళు పోసి, కట్టడం ఉపరితలం మీద, గారతో నునుపు చేయక చెక్కుడు రాళ్ళని వాడి ఆ విషయంలో మాత్రమే ప్రాచీన శిల్ప పద్ధతితో విభేధించి మిగతాపని వారి పద్ధతిలోనే పూర్తి చేశాడు. ఈ నిలబెట్టిన కట్టడాల అధ్యయనం ఈ రోజున చాలినంతగా జరగటం లేదు, ఆ చవక నిర్మాణ పద్ధతిని, అతను కష్టపడి ప్రవేశపెట్టిన దానిని పక్కనబెట్టి ఖరీదైన ఇంగ్లండు నిర్మాణ వ్యవస్థని చేపడ్తున్నారు. మంచి ఇంజినీరింగ్ అంటే పొదుపైనది కాక మరేమిటి! ఏ ఇంజినీరైనా డబ్బుంటే ఏదైనా చెయ్యగలడు. కొన్ని గొప్ప నిర్మా ణాలు, తక్కువ వ్యయంతో చేయటం ఎలాగన్నది ప్రశ్న. పైన ఉదహరించిన అడ్డుకోత నిర్మాణంలో నూతి పునాదులు ఉదా హరణ పూర్వం వివరించబడ్డాయి. ఎగువ దిగువ నిలవరింపు గోడలు లోతు తెలియని ఇసకలో నూతి పునాదులు కలిగి ఉన్నాయి. ఈ నూతులు 6 అడుగుల లోతుకు మాత్రమే వెళ్ళాయి. అవి సరిపోతాయని ఎన్నోసార్లు ఋజువు అయ్యాయి. అయితే హిందూదేశంలో పునాదులకీ నూతులు దింపాల్సిన సందర్భాలలో గట్టినేల తగిలేవరకు 30 నుండి 40 అడుగుల లోతుకి దింపటం అవసరం అనుకోడం గురించి ఇంకా వింటూనే ఉంటాం. మద్రాసు తీరంలో దీపపు స్తంభం, ఇసుక నేలతో కట్టారు. దాని పునాదులకి నూతులు 8 అడుగులు దింపారు. ఇంతవరకు పునాదులు చతికిలబడటం ఎవరు చూడలేదు.

ఆదాయ మండలి సూచించిన విధంగా ఆనకట్ట అడ్డకోత (నిర్మాణం) ని మేజర్ కాటన్ అంగీకరించి మార్చటం ఈ కింద ఉత్తరంలో వివరింపబడింది.

ఆనకట్ట యొక్క వక్ర ఉపరితల నిర్మాణాన్ని నిర్వహించటం విషయంలో మీరు సూచించిన దాని విషయ సందర్భంగా, నాకు ఆనకట్ట ఉపరితలాన్ని పెద్ద రాళ్ళని బండగా అమర్చటం

ఆలస్యానికి దారి తీస్తుందన్న భయం ఉండేది. ఎందుకంటే ప్రతీ రాయిని విడి విడిగా అమర్చు కొంటూ పోవాలి. అయితే క్రమం అయిన ఆకారం లేని రాళ్ళని, ఉదహరించిన స్థలాల్లో పేర్చటం త్వరగా చేయగలనని అనిపిస్తోంది.

అన్ని రకాల పరిస్థితుల్లోనూ ప్రయోగాలు చేయటంలో నాకు పట్టుదల ఉందని సగౌరవంగా చెప్పగలను. ఫలితాలు నా అంచనాలు మించి ఉన్నాయని చెప్పటానికి సంతోషిస్తున్నాను. 25 చదరపు గజాలు 1/2 గజం మందాన్న పెద్ద రాళ్ళతో, గునపంతో పనిచేసేవారితోను, రాళ్ళు చెక్కేవారితోను నిర్మింపచేస్తే ఘన గజానికి 14 అణాలు (4 షిల్లింగుల కంటే తక్కువ) సున్నంతోను, ఇటుక పని వారితోను కలుపుకొని ఖర్చు అవుతుంది. అదే, పూర్తిగా చెక్కుడు రాళ్ళతో నిర్మిస్తే 10 షిల్లింగులు అవుతుంది.

మార్పులెటువంటివో ముందటి పటంలో చూపబడ్డాయి.

ఇవి ఎంత బాగా అమిరాయి అంటే మంచి సిమెంటుతో కడితే పెద్ద రాళ్లు వాడితే ఆనకట్ట మీద నుంచి కిందకి ప్రవహించే నీటి తాకిడికి రక్షణ కవచం నిలబడ్తుంది. అందు చేత మండలి వారి ఉత్తరంలో ఉన్న సూచనని నేను ముఖ్యమై నదిగా విలువైనదిగా పరిశీలిస్తున్నాను. అది నిర్వహణలో ఉన్న ముఖ్యమైన ఇబ్బందిని తొలిగిస్తోంది. ఈ విధమైన రాతి కట్టుడు, చెక్కుడు రాళ్ళ నిర్మాణానికి బదులుగా తూములు చుట్టూ తప్ప మిగిలిన చోట్ల వాడ్తే రెండేళ్ళ పని పూర్తి చేయటానికి అవసరమైన రాళ్ళు చెక్కే వారు దొరుకు తారనుకోవచ్చు. (రాళ్ళని చెక్కడం అంటే వంకరటింకరగా ఉన్న రాళ్ళని పెట్టే చోట అవసరం మేరకు వాటిని సరిచేసి వాడటం. చెక్కుడు రాళ్ళు అంటే రాళ్ళని ఇటుకల లాగే ఒక నిర్ణీతమైన కొలతలకి తయారు చేసి పెట్టుకోడం. వీటిని ఇంగ్లీషులో Random Rubble Maionry అనీ ashlar or cuts tone masonary అనీ అంటారు – కవనశర్మ).

ఈ విధమైన వక్ర ఉపరితల భాగపు పనినిమార్చిన అడ్డు కోతలో చూపించినట్టు కనక చేసినట్టయితే అది కాంక్రీటు కట్టడం కంటే బలిష్టంగాను మొదటి అడ్డుకోతలో చూపిన నిర్మాణం కంటే చవకగాను ఉంటుంది.

ఈ ఆనకట్టే కాకుండా ఒక నీటి తూము (aqueduct) 49 వంపుల (పైభారాన్ని మోసే – ఆర్చ్) నిర్మాణాలు ఒకొక్కటి 40 అడుగుల అనుసంధాన దూరం(span) తో ఒక నది పాయ మీద కట్టబడింది. ఇది ఒకే ఒక ఋతువు యొక్క చిన్న కాలంలో కట్టబడింది. ఆ తరువాత ముంచిన వరదలో ఏ మాత్రం దెబ్బ తినకుండా నిలబడింది.

ఫలసాయం తరువాత సాగుభూమి

ఆయనెప్పుడూ తను ఒక లోపరహితమైన కట్టడాన్ని నిర్మించినట్టు గుర్తించమని అర్థించలేదు, పెద్ద ప్రణాళికలు చేప ట్టిన అతి కొద్ది మాత్రమే ఆయన ఎక్కిన ఎత్తులకి చేరువగా వచ్చినా, ఆయన సరళమైన మాటల్లో దాన్ని ఈ విధంగా చెప్పుకొన్నాడు.

"మేము మా అనుభవాన్ని అంతా పొరపాట్లు ప్రమాదాలు లేకుండా సంపాదించామని అనను. రెండూ చాలానే ఉన్నాయి. అయితే అవి మాకు, హిందూదేశంలో నీటి కట్టడాల సాంకేతిక శాస్త్రంలో మాకున్న జ్ఞానాన్ని ఇవ్వటంలో సహాయం చేసాయి. మేము ఏమీ తలపెట్టకపోయి ఉన్నట్టయితే, మాకు ఏర్పడిన ధైర్యం కలిగేది కాదు. దేవుని దయవలన గొప్ప పనులన్నీ ముఖ్య మైన వాటిలో విజయవంతమయ్యాయి. అవి ఇప్పుడు నిర్వ హణలో లాభసాటి అయ్యాయి.

రవాణా నీటి పారుదల అన్ని చోట్ల, ఆస్థి పెంపుదలని పెట్టుబడికి 20 రెట్లు పెంచాయని అనటానికి అతికొంచెం సందేహం కూడా నాకు లేదు. అభివృద్ధి చెందిన ప్రస్థుత స్థితిలోని హిందూదేశం, ప్రపంచంలోని ఏ బంగారపు గని కన్నా కూడా మిక్కుటముగా సంపదకు గని లాంటిది. ఆస్ట్రేలియాలోని అతి భాగ్యవంతమైన గని, దానిపై శ్రమకు గాను వ్యయం చేసిన దానికి $3\frac{1}{2}$ రెట్లు మాత్రమే ఉత్పత్తి చేస్తుంది. సాలుకి 35 పౌండ్ల విలువైన శ్రమచేయగల మనిషి సగటున 120 పౌండ్లు మాత్రమే గని తవ్వకాల ద్వారా సంపాదిస్తాడు.

ఇప్పుడు సూచించి ప్రణాళికలో వేటికైతే ఖర్చు అంచనాలు పంపబడ్డాయో ఆ ప్రణాళికలో ఒకటి గోదావరి కున్న రెండు ముఖ్యమైన పాయలో మధ్యనున్న మధ్య డెల్టాకి సంబంధించినది. అందులో ముఖ్యమైనది ఇంతకు పూర్వం చెప్పబడిన నీటి తూముకి సంబంధించినది. దాని రూపకల్పన విషయంలోను, కట్టడంలోను తెంపరితనం ఉన్నది.

మరొకటి ఈశాన్య గోదావరికి ఎడమకట్టవైపు నున్న పొలానికి సాగునీరు అందించేది. దానికున్న చిన్న పనులలో ఒక 25 మైళ్ళ కాలువ నిర్మాణం పొందుపరిచారు. అది 45 వేల యకరాలకి నీరు అందిస్తుంది. పైగా కోరంగిని ఆనకట్ట ఎగువనున్న పట్నాలను, డెల్టా అన్ని ప్రాంతాలను నౌకామార్గం ఏర్పరిచి కలుపుతుంది. ఇదో ముఖ్యమార్గం అవుతుంది."

ఈ సందర్భంలో ఆయన ఈ విధంగా వ్రాసాడు. "రవాణా సౌకర్యాలు లేకపోవడం వల్ల ఎంత నష్టం సంభవిస్తోంది? దేశం అంత తక్కువ ఆదాయాల్ని ఇస్తోందంటే మరి ఉత్పత్తుల రవాణాకి అంతేసి ఖర్చు పెడ్తుంటే ఇవ్వదామరి! ఈ 30 మైళ్ళ కాలువ లేకపోతే 7500 పౌండ్ల నష్టం వాటిల్లుతుందని నేనిప్పుడు ధైర్యంగా చెప్పగలను. ఇది ఒక నాసిరకం కాలువ. కొన్ని వందల రహదార్లున్న మద్రాసు రాష్ట్రంలో ఇటువంటి కాలువలు లేక ప్రజల శ్రమ ఎంత భాగం వృథా అవుతోందో! 5 వేల పౌండ్లు మహా అయితే 6 వేల 5 వందల పౌండ్లు అంటే మైలుకి 200 పౌండ్లు చొప్పున పూర్తయినప్పుడు 31 మైళ్ళుండే ఈ కాలువకి ఖర్చు అవుతుంది. ఇది పైగా బాగా నీరు కొనిపోయే పరిమాణం గల నీటి పారుదల కాలువ. అందుచేత సగం ఖర్చు దానిపై నదిగా భావిస్తే మైలుకి 100 పౌండ్ల ఖర్చు నౌకా రవాణా ఏర్ప రచటానికి సంవత్సరానికి దీనిపై 50 టన్నులు రవాణా అవుతా యని, మైలుకి 2 అణాల భూమార్గంలో రవాణాకి అవుతుందను కొంటే, నౌకా రవాణా ఏర్పరచటానికయ్యే ఖర్చు 2 నెలల్లో వెనక్కి వస్తుంది.

గత $3\frac{1}{2}$ నెలల్లో అతి తక్కువ రద్దీ ఉండే సమయంలో, ఇంకా కాలువలో లోపభూయిష్టంగా ఉన్న సమయంలోనే అది రోడ్డు రవాణాకయ్యే, 1500 పౌండ్లకంటే తక్కువ ఖర్చు అయింది.

భూమి శిస్తు ఎప్పుడూ సరిపడంత భారంగానే ఉండి రైతుకి వెసులుబాటు లేకుండా బిగిస్తుంటే, ఈ విధమైన (రవాణా ఖర్చు) భారం నుంచి విముక్తి కలగటం, వారికి తగినంత మిగులు ఇచ్చి తమ భూముల్ని నిరంతరంగా మెరుగు పరుచు కొంటారనుకోడంలో సందేహం ఏమున్నది?

తిండి చాలా చవకగా పెరిగితే దేశం నాశనం అవుతుందన్న అసాధారణ ఊహకి ఏమవుతుంది? ఆదాయం అత్యధికంగా వచ్చేవి, జన జీవితం అతి సుఖవంతంగా ఉండేవి అయిన జిల్లా ప్రజోపయోగ కార్యాల వల్ల ఆహారం అతి ఎక్కువగా అతి తక్కువ వ్యయంలో పెంచేవి అవుతున్నాయన్న సత్యాన్ని ఎవరు కాదనలేరు. వరుసలో చాలా సంవత్సరాలుగ అత్యధికంగా ఆహా రాన్ని ఉత్పత్తి చేస్తూ వస్తున్న తంజావూరులో భూములు అతి విలువైనవి అంతే కాకుండా అధికంగా చవకగా ఆహారాన్ని పండిస్తున్న ఒక జిల్లా ఏదో ఒక విధంగా పడిపోయిన ఒక దృష్టాంతం కూడా కనపబడదు.

ఒక జిల్లా ప్రతి సంవత్సరం 10 లక్షలు విలువ చేసే బంగారం చెల్లించాల్సి ఉంటే, అది ఆహారాన్ని చవకగా ఉత్పత్తి చేయ

గలిగితే, ఆ చెల్లింపు సులభంగా చేయగలుగుతుందని కాలం గడిచిన కొద్దీ చూడగలుగుతాం. అప్పుడు అది అంతర్జాతీయ విపణి వీధికి తక్కువ ఖర్చుతో వస్తువులను తయారుచేసి అమ్మి, బంగారం సంపాదించగలుగుతుంది. ఆహారం సరిపడంతగా లేనప్పుడు ఉత్పత్తి ధరలు పెరిగి, విపణి వీధిలో పోటీకి వస్తువులను అమ్మలేదు.

సిద్ధాంతం ఏదైనా, ఎక్కడైతే గింజలు చవకగా పండించ వచ్చో ఆ జిల్లా వికసిస్తుంది, ఎంత చవకగా పండిస్తే అంతగా వికసిస్తుంది అనేది ఖండించటానికి వీలు కాని సత్యం.

కావలసినది డబ్బు కాదు, కార్యాచరణ. ప్రతీ ఖజానాలోను ఉపయోగపడకుండా నిలువ ఉండే ధనంలో ఒక చిన్న భాగం ప్రజోపకార్యాలలో ఖర్చు పెడ్తే అది అతి చిన్నది తాత్కాలికమైనది అయిన ఇబ్బందిని కూడా కలిగించవు, సరికదా అ ఆదాయాన్ని పెంచుతాయి. ఆఖరికి ఖర్చు పెట్టిన సంవత్సరంలో కూడా".

ఈ ప్రకరణం ఇంతకంటే తగినట్టుగా ఆయన కలం నుంచి జాలువారగలిగిన మరో ముగింపు బహుశ ఉండదు. ప్రజల కొత్తవనరుల గురించి మా తండ్రిగారు చాలాసార్లు చెప్తూ ఇతర ప్రాంతాలతో వాణిజ్యం నెరుపుతూ ఇంతకాలం తాము కొను క్కోలేక విపరీతంగా బాధపడ్తున్నవి కొనుక్కోగలుగుతున్నారు అంటారు. జిల్లాలో పెరిగిన రాకపోకల గురించి ఆయనీవిధంగా వ్రాసారు."ఈ విభ్రాంతికి కలిగించే మార్పు ప్రతీ సామాజిక పరిస్థితుల శాఖలోను తీసుకురాగల మార్పుకి నమూనా అని నాకు విశ్వాసం కలిగింది, హిందూదేశం విషయంలో ప్రజల జీవితాలు చిగురించాయి. సోమరిగాను, నికృష్ట దారిద్ర్యంతోను జీవితాలు గడపటం కంటే పని చేసి సుఖంగా బతకటం మంచి దన్నది గమనించటం వారు మొదటు పెట్టారు.

అనుబంధాలు

జె.హెచ్.మోరిస్ వ్రాసిన గోదావరి చరిత్ర నుంచి ఈ భాగాలు తీసుకోవటం జరిగింది.

గోదావరిలో సంపన్న గృహాలు

సాధారణ రైతు దుస్తులు నిరాడంబరమైనవి.దుస్తుల విలువ నాణ్యతలు బట్టీ, మారినా సగటున 2 నుంచి 5 రూపాయలుం టుంది. వారి ఉడుపులు సాధారణంగా కింద కట్టుకొనే ధోవతి పైన వేసుకొనే ఉత్తరీయం నెత్తిమీద తలపాగాతోకూడి ఉంటాయి.

అతనుండే ఇల్లు అతని దుస్తులలాగానే నిరాడంబరం. అది రెండు మూడు గదులు మట్టితో కట్టినవి, తాటాకులు కప్పు కలిగి ఉంటుంది. దుక్కి ఎద్దులు, ఆవులు కుటుంబంతో పాటు అదే ఇంట్లో ఎక్కువగా ఉంటూ ఉంటాయి. మట్టికుండలు ఇత్తడి బిందెలు వాళ్ళ ఇంటి సామాన్లు. ఒక చిన్న ఎత్తు తక్కువ కానీ, నవారుది కానీ అయిన మంచం ఉండవచ్చు. కుటుంబం యొక్క సంపద పెరగటాన్ని, వారు ధరించే ఉడుపుల, తినే తిండి యొక్క, నాణ్యతలలో ముఖ్యంగా చూడవచ్చు. సంపన్నుడైన నగరవాసి, రైతు కంటే పెద్ద ఇంట్లో నివసిస్తాడు. ఇల్లు 3, 4 గదులతోను, మధ్య పెరదుతోను ఉంటుంది. సున్నంతో కట్టిన ఎత్తైన పీఠం తెలుగులో అరుగు అరవంలో పియల్ అనేది ముఖద్వారానికి ఇరువైపులా ఉంటుంది. అక్కడ యజమాని, సాయంత్రం వేళలో కూర్చుని పిచ్చాపాటి వింటూ లేక స్నేహితు లతో ముచ్చటిస్తూ, కూర్చుని గడుపు తాడు. పాత్రలు రైతింట్లో లాంటివే. అయితే ఎక్కువ నాణ్యత గలవి ఎక్కువ సంఖ్యలో ఉంటాయి. మరిన్ని ఇత్తడి బిందెలు, గిన్నెలు ఎక్కువ శుభ్రంగాను మెరుస్తూను ఉంచుకొంటారు. కొన్ని గళాసులు వెండివి అయి ఉండవచ్చు. ఇళ్ళలో సామాన్యంగా కుర్చీలు బల్లలూ ఉండవు. బాగా డబ్బున్న వాళ్ళు ఇళ్ళల్లో ఐరోపా వారిని అనుకరిస్తూ కొద్ది కుర్చీలు ఉంచుకోవచ్చు. లక్క పూసిన పెట్టెల్లో వారు, నగలు, గిన్నెలు, తాళపత్ర గ్రంథాలు ఉంచుకొంటారు. ఒకటి రెండు చాపలు, తివాచీలు కూర్చోడానికి బహుశా ఉండవచ్చు. సాధారణంగా భోజనంలో పప్పు, అన్నం కూరలు, పులుసు, నెయ్యి, మజ్జిగ లేక పెరుగు ఉంటాయి. కింది కులాల వారు చేపలు, మాంసం తింటారు. బాగా కింది కులాల వారు, రాగి లేక జొన్న, చోళ్ళు తింటారు. సగటున నెల సరిఖర్చు ఒక మధ్య తరగతి కుటుంబానికి 30 షిల్లింగులు (1 పౌండు = 20 షిల్లింగులు = 15 రూపాయలు - కవనశర్మ) సామాన్య రైతు కుటుంబానికి 8 షిల్లింగులు (పుటలు 87,88).

(హిందూ దేశపు సగటు ఆదాయం 2 షిల్లింగుల 10 పెన్నీలు12 పెన్నీలు = 1 షిల్లింగు).

2. నది - డెల్టా

ఉపయోగించుకోవలసిన ఘనమైన నది ద్వీపకల్పంలో పెక్కు వందలమైళ్ళు గడిచాక సముద్రము నుండి 60 మైళ్ళ దూరంలో తనే ఏర్పరచుకొన్న ఒండ్రుమట్టి భూములను ప్రవేశిస్తుంది.

ఈ ఒండ్రు మట్టి భూమి వెంటనే ఎక్కువ వెడల్పుగా పరుచు కోదు. నది ముఖ్యమైన శ్రేణిని విడిచిపెట్టిన చోటు దిగువన ఇంకా అక్కడక్కడ కొండలు నది నుంచి అర్ధమైలు నుంచి 5 మైళ్ళ లోపున తగుల్తూ ఉండటం కారణం. ఆ విధంగా 23 మైళ్ళు సాగుతుంది. అక్కడ రెండు మూడు విడి కొండలు నదికి దగ్గరగా వస్తాయి. నది రెండు పాయలుగా విడిపోయి ఒండ్రు మట్టి నేల రెండు వైపులా పరుచుకొంటుంది. డెల్టా సరిగా మొదలైందని అనవచ్చు. కొల్లేరు చెరువు వద్ద పశ్చిమాన్న 40 మైళ్ళ దూరంలో కృష్ణానది డెల్టాని, తూర్పున 32 మైళ్ళ దూరంలో కోరంగి ఖాత తీరాన్ని కలుసుకొంటుంది. ఈ డెల్టా సాగు నీటి పారుదల వలన లబ్ది పొందబోతోంది.

ఆ సాగునీటి ప్రణాళిక నుంచి ఈ తలపెట్టిన ప్రణాళిక వలన నీరు పొందే ప్రాంతం, సముద్రాన్ని ఆనుకొని ఉన్న ఇసుకతో నిండిన నేల ముక్క తప్పించి, నీరు అందిస్తే చాలు దేన్నైనా పండించటానికి తగిన బాగా సారవంతమైన విశాలమైన ఒండ్రు మట్టితో కూడినది. అంచనా ప్రకారం 13 లక్షల ఎక రాలు ఉంది. అందులో నాలుగో వంతు సముద్రాన్ని ఆనుకొన్న అనువు కాని భూమి అనుకున్నా లక్షల ఎకరాలు సుక్షేత్రమైన మాగాణి భూమి, వరి, చెరుకు పండించటానికి మిగుల్తుంది.

3. ఘన కార్యానికి ప్రభుత్వ ఆమోదం

మద్రాసు ప్రభుత్వం తన ఆమోదాన్ని అనుమతిని, హృదయ పూర్వకంగా ఇచ్చింది. ఈ గొప్ప తలకెత్తుకున్న గొప్ప కార్యంతో జాగ్రత్తతోను శ్రద్ధతోను రూపొందించబడింది. 1844లో ప్రభుత్వం ఆదాయం తరిగిపోడానికి రైతులు దీనావస్థలో ఉండ టానికి కారణాలను పరిశీలించటం, రాజమండ్రి జిల్లా యొక్క సాధారణ పరిస్థితి ఏ విధంగా ఉందో పరీక్షించడం చేసింది. పరిస్థితుల విషయంలో ప్రకృతి ఎన్నో అనుకూలతలు ఏర్ప రచినా, జమిందారీ వ్యవస్థలో నీటి పారుదలని నిర్లక్ష్యం చేయటం, జమిందార్లు తమ జమీన్ మెరుగుదల పట్ల ఉదాసీ నంగా ఉండటం, ఆదాయాధికారుల తాత్కాలికమైన పాక్షికమైన నిర్వాహకాలు, మన్ను, ముఖ్య కారణాలుగా కనిపించాయి. ఈ సంపన్నమైనా నిర్లక్ష్యానికి గురైన, ప్రాంతాభివృద్ధికి అవసర మైన జాగ్రత్తలు (పనులు) ప్రవేశపెట్టవలసిన సమయం ఆసన్న మైంది. ప్రస్తుతం ఆచరణలో పెట్టడానికి ఆలోచిస్తున్న ప్రణా ళికను మించి విస్తృతమైన ప్రయోజనాలని చేకూర్చేది మరొకటి లేదని మండలి అధినాయకుడైన వారు సంతృప్తి చెందారు.

కొల్లడం ఆనకట్ట, తంజావూరు, తిరుచిరాపల్లి ప్రాంతాల కెంత అనుకూలంగా ఉందో గోదావరి మీద ఆనకట్ట రాజమండ్రి జిల్లాకి అంత అనుకూలంగా ఉంటుందనుకోడాన్ని సందేహించ డానికి ఏ కారణం కనిపించదు. ఇప్పుడు వసూలు చేయటానికి ఇబ్బంది పడ్తున్న ఆదాయం, ప్రభుత్వానికి రైతుల మీద ఏ వత్తిడి పెట్టకుండా అందుతుందని ధైర్యంగా ఊహించవచ్చు. విస్తీర్ణమైన సారవంతమైన భూమి, చెరుకు, ఇతర విలువైన (వ్యాపార?) పంటలు పండించటానికి అందుబాటులోకి రావటం కారణం.

ఆనకట్ట వలన ఆదాయం విషయంలో ఎదురు చూడగల పెరుగుదల గురించిన అంచనాల్లో కలెక్టరు దానికి, సివిల్ ఇంజినీరు దానికి, చెప్పుకోదగినంత తేడా ఉంది. కాని ప్రస్తుతం ప్రభుత్వానికి ప్రతీ సంవత్సరం నష్టం అవుతున్న 9 వేల పౌండ్లు సంపాదించి పెట్టడం తప్ప దాని వల్ల మరో ఫలితం లేకపోయినా కట్టడానికి పెట్టుకొన్న లక్ష్యం తగినంతగా సాధించినట్టే. మేజర్ కాటన్, రాజమండ్రి ఎంతవరకు లబ్ధిపొందుతుందని అభిప్రాయ పడ్డాడో అది పక్కనపెట్టి, మచిలీపట్నం జిల్లాలో 820 వేల ఎకరాలకి లోపరహితమైన నీటి పారుదల అందించవచ్చునన్నది పరిగణలోకి తీసుకుంటే, ఆ నిర్మాణం పూర్తి చేయటం వలన ప్రజలకి ప్రభుత్వానికి చేకూరబోయే ప్రయోజనాలని అంచనా వేయటం కాని పరిమితులు నిర్ణయించటం గాని అసంభవం.

ఇంకో విషయం మేజర్ కాటన్ ప్రణాళిక తన పక్షం వహిం చటానికి అతి బలమైన వాదనని ముందుపెడ్తుంది. అది రాజ మండ్రి పై తరచు విరుచుకుపడే కరువు అక్కడి వారిని భయం కరంగా బాధించటం. తలపెట్టిన ఆనకట్ట కనక అక్కడి జనాభాని భయంకరంగా తగ్గిపోకుండా కాపాడేది అయితే, దాని నిర్మా ణాన్ని సమర్థించకుండా ఉండే ప్రసక్తి లేదు. మండలి అధినాయ కులైనవారు, ఈ ఉత్తర ప్రత్యుత్తరాలని గౌరవనీయులైన నిర్దే శకుల సభ దృష్టికి తీసుకువెళ్ళాలని నిర్ణయించారు. దాంతో 47,557 పౌండ్ల అంచనా మొత్తాన్ని అనుగ్రహించ వలసినదిగా ఈ ప్రభుత్వపు సిఫారసును పంపారు. వచ్చే సంవత్సరం పనులు ప్రారంభించేందుకు వీలుగా ఆజ్ఞలను సరైన సమయానికి జారీ చేసి తెలుపవలసినదిగా కోరారు.

4. స్నేహశీలైన పౌర అధికారి

మేము సాధించిన ప్రగతి సాధించటానికి పూర్తిగా శ్రీ హెన్రీ ఫోర్టస్ (చిన్న కలెక్టరు) కారకుడు. అతని జీవశక్తితో కూడిన,

చురుకైన జాగ్రత్తతో కూడిన చర్యలు, అప్పటికే, ఊహించలేనంతగా జిల్లాని ఉద్ధరించాయి. చేసిన జన, వ్యక్తి సంబంధమైన మెరుగులు, కొద్ది నెలలోనే పదిసంవత్సరాల పురోభివృద్ధిని సాధించాయని అనవచ్చు. జనాలు అన్ని ప్రాంతాల నుంచి హాయిగా వచ్చారు. వారు అక్కడి స్థానిక (దేశీయ) అధికారులు బాగా పురోగతి సాధించగలమని అర్ధం చేసుకొన్నారు. సామర్లకోట వరకు వేసిన కొత్త కాలువ ద్వారా యదార్ధంగా గోదావరి జలాలు కొత్త క్షేత్రాలకి రావటం, కూడా నిస్సందేహంగా జిల్లా పరిస్థితిని మెరుగు పరచటం సాధ్యం అని జనాలకి ఎరుక కలిగించింది.

అంచనాల విషయంలో మేము పెద్ద శాల్తీల విషయంలో పూర్తి అవగాహనతో లేకపోవడం చేత ధైర్యంగా చెప్పలేను కాని, వ్యయానికి తగిన ఫలితం ఉందని అనుకుంటున్నాను. 15 వేల పౌండ్లు (మొత్తం అంచనా అయిన 120 వేల పౌండ్ల లోని) మిగిలిన పనులు పూర్తి చేయటానికి ఉపయోగపడ్డాయి.

(1846, సెప్టెంబర్ 1 : మద్రాసు ప్రభుత్వం ఆదాయ విభాగం చర్చల సారాంశం.)

5. పెద్దగాలి కఠిన పరీక్ష

1849 సెప్టెంబర్ 16న గోదావరి మట్టం అంతకు మును పెన్నడూ లేనంతగా పెరిగింది. పైగా దానికి తోడు బలమైన గాలి వీయసాగింది. అయితే రమారమి పూర్తయిన ఆనకట్ట పూర్వం అలవాటు పడి ఉందని వత్తిడిని తట్టుకుంది. మామూలుగా రాజమండ్రి దగ్గర మట్టం 31 అడుగులు ఉండగా ఈ సంవత్సరం ఇక్కడ 33 అడుగుల 5 అంగుళాలు 254 అంగుళాలు ధవళేశ్వరం వద్ద ఉంది. పనులు ఈ పరీక్షలో దెబ్బ తిన కుండా బయటపడ్డట్టే. కాని వీటి కోసం నిర్మించిన ప్రభుత్వపు ఇళ్ళు బాగానే దెబ్బతిన్నాయి. (పుటలు 125, 126).

6. పౌర పాలక అధికారి వేసిన పనుల యొక్క అంచనా

నాలుగేళ్ళుగా నాకు నిరంతర ఆసక్తి కలిగించినది, నా అనుదిన వ్యాపకం అయిన పనిని విచారపడకుండా విడిచి పెట్టలేను. అయితే అది చాలా ముందుకు వెళ్ళే దాకా చూశాను కనుక నా విచారం ఆతురతతో కూడినది కాదు. ఇబ్బందులు చివరికి వచ్చాయి. గోదావరికి ఇద్దరి నుంచి అద్దరి వరకు అడ్డుకట్ట పడింది. విజ్జేశ్వరంలో ఇంకా కొంత మిగిలిన చెక్కుడు రాళ్ళ పని, ర్యాలి, మద్దూరు ఆనకట్టల చెక్కుడు రాళ్ళ పని పూర్తి కావాలి.

1847 మార్చి 1 నుంచి 1850 ఏప్రిల్ 30 వరకు శ్రామికుల 'కూలీ రోజుల' మొత్తం సంఖ్య 30,54,413. రాష్ట్రం మొత్తం జనాభాకి 5 రెట్లు. (రోజుకి కూలీ 2 అణాల చుట్టుపట్ల – కవనశర్మ). వీరు కాకుండా పెద్ద సంఖ్యలో అన్ని రోజులు ముఖ్యంగా, రాళ్ళ తవ్వకాలలో నెల జీతాల మీద పని చేస్తున్న వారున్నారు. ఈ సంవత్సరంలో, ఇళ్ళు కట్టుడు పని ఎక్కువగా ఉండి, స్థిరంగా పనిలో 641 ఇటుక పనివారు, 365 రాతి పని వారు (అందులో 308 ఇటుక, 231 రాళ్ళ పనివారుఈ జిల్లా నుంచే వచ్చిన వారు) నియమితులయ్యారు. కూలీల సగటు సంఖ్య 6500 ఉంటే 1200 మంది మచిలీపట్నం నుండి 5400 మంది రాజమండ్రి నుంచి వచ్చినవారు ప్రతీ తాలూకా నుంచి అక్కడి జనాభాకి అనుగుణంగా నిర్ణయించబడినంత మందిని పంపవలసినదిగా చెప్పటం అయింది. గ్రామ అధికారులు ఏ గ్రామం నుంచి ఎంతమంది అన్నది నెల నెల ముఠాల మార్పిడి ద్వారా విముక్తి ఏర్పరచటం, వారిలో వారు చూసుకున్నారు (పు. 128, 129).

7. లాభాలు లెక్కపెట్టాలంటే చాలా

ఈ నిర్మాణం యొక్క చరిత్రకి వీలైనంత దగ్గరగా, ఈ అమూల్యమైన కార్యాన్ని స్పష్టంగా వివరిస్తూ క్లుప్తంగా చెప్పటానికి ఓ ప్రయత్నం జరిగింది. ఇది ఈ జిల్లా ప్రజల మీద కురిపించిన లాభాల బిల్లుని లెక్కపెట్టడం పూర్తిగా సాధ్యం కాదు. జనాలు కార్య స్థాపకుడిని ఎంతో ప్రేమగా తమ ఇళ్ళల్లో తలుచుకొంటూ తమ పాటల్లో పాడుకుంటూ ఉంటారు. శాంతి, యుద్ధంకంటే తక్కువగాని, దానివైన విజయాలని కలిగి ఉంటుంది. అవి భగవంతుడికి కట్టిన చాలాకాలం నిలబడే, జ్ఞాపక చిహ్నాలు అటువంటిదే గోదావరి ఆనకట్ట (పు 180).

8. 12 నెలల్లో చేసినదేమిటి?

మధ్య డెల్టాలో నీటి తూము పూర్తయింది. నౌకలని లాగే దారి మిగిలిఉంది. దాని ఎగువ కాలువని, వరదలో నది పూర్తిగా నాశనం చేసింది. దాన్ని పూర్తిగా సక్రమం చేశారు. దాని ముఖ్య కాలువ సముద్రం నుంచి ఆటుపోట్లని 4 మైళ్ళ లోపలే ఉంచేందుకు కొనసాగింపబడింది. పెక్కు మైళ్ళ కాలువలు తవ్వబడ్డాయి. నీటి తూము మీద పడవలో ప్రయాణించటం చాలా ఆసక్తి కరంగా ఉంటుంది. బోలెడు నీళ్ళు, జిల్లాలో అతి సంపన్న భాగానికి వెళ్తూ ఉండదం అందులోను వర్షాలు పడని అతి

పాడి కాలంలో కనిపిస్తుంది. సంవత్సరం కింద ఒక ఇటుక కూడా ఈ తూము కట్టడానికి కాల్చబడ లేదని తెలిసినప్పుడు ఆశ్చర్యం కలుగుతుంది.

9. ముఖ్య పౌరపాలకాధికారి వాఙ్మూలం

ఆనకట్టని నీటి పారుదల వ్యవస్థని నిర్మాణ చరిత్రని వివరించటానికి ప్రయత్నించాను. ముగింపుకు కొత్తగా ఏమీ చెప్పక్కర్లేదు. ఈ నిర్మాణాల గురించి అతి చేసి చెప్పటం అసంభవం. ప్రజలకి చేకూరిన లబ్ధిని చూసిన వారు వ్యయపరచిన ధనం వ్యర్థమైందని వృధా అయిందని అనుకోరు. ఇంతకాలం వృధాగా సముద్రంలోకి పోతున్న పుణ్యనదిని కళ్ళాలు వేసి నియంత్రించి వేయి కాలువల గుండా భూమిని సారవంతం చేయటానికి మళ్ళించటమైంది. తూర్పున ఉన్న పాడినేలలకి నీరు ఎంత అవసరం అంటే దాన్ని 'నీళ్ళ బంగారం' అని అక్కడ వ్యవహరిస్తూ ఉంటారు. దాన్ని పెట్టుబడిగా మార్చినప్పుడు అది అత్యధిక వడ్డీతో లెక్కకట్టినా కూడా, పెట్టుబడి వడ్డీతోసహా వెనక్కి వచ్చింది.

1833లో వచ్చిన గొప్ప కరువు రోజుల్లో చాలీ చాలక దొరుకే దినుసు భయంకర పరిస్థితుల్లో విసిర వేయబడి నట్టు ఉన్న ఆ ప్రాంతంలో ఇప్పుడు జనం శాంతితోను తృప్తిలోను, సారం ఇచ్చిన వరాలతోను బతుకుతున్నారు.

10. ప్రణాళిక ప్రారంభ చరిత్ర

1854లో ఆనకట్ట, ఎన్నో సంవత్సరాల నుంచి ఉన్న సమయంలో, పై స్థాయి వారిలో ఇంకా దాని పట్ల సందేహం ఉండిపోయింది. అందుచేత ఈ నిర్మాణ ప్రారంభ దశ చరిత్రని కొద్దిగా ఈ కథనం చివరి భాగంలో గ్రంథస్థం చేస్తున్నాను. మొత్తం కథ చాలా విషయాలు బోధిస్తుంది కనుక కొంత వివరంగా...

1789లో తన ఫిబ్రవరి 3వ తారీకు జాబులో శ్రీ జాన్ సుల్లివాన్, నిర్దేశకుల సభకి గోదావరి కృష్ణ నీరు నిలువ చేయాల్సిన అవసరం వివరించాడు.

1788లో లెఫ్టినెంట్ లెన్నన్ తన ఖర్చుతో 1786లో గోదావరిలో శబరి (shevaroy గా వ్యవహరించారు – కవనశర్మ) కలిసే చోటు దాకా పరీక్షించాలని రాష్ట్ర పాలకుడికి వ్రాసాడు.

1792లో నిర్దేశకుల సభ తమ ఫోర్ట్‌సంత్ జార్జికి వ్రాసిన జాబులో కృష్ణా గోదావరి నదులను నీటి పారుదల, నౌకాయానం దృష్ట్యా పరిశీలించాల్సిన అగత్యం గురించి వ్రాసారు. ఆ తరువాత 30 సంవత్సరాలు గడిచాక సర్వశ్రీ పాల్మర్ అనే వ్యాపార సంస్థ హైదరాబాద్‌కి చెందినది, సాహసించి గోదావరి మీద వ్యాపారపు ఊహతో పడవమీద ప్రయాణించటం మొదలుపెట్టి దారిలో చిన్న చిన్న నాయకులు డబ్బు దండు కుంటూ ఉండటంతో దాన్ని మానుకొంది. 1847లో మాత్రమే ఈ ఆనకట్ట పనులకి శ్రీకారం చుట్టడం జరిగింది. మొదట నిరాకరించి ఆపైన ఒక వెయ్యి పౌండ్లు, పరమ ప్రభుత్వం గోదావరినది పరిశీలనకు బిక్షగా వేసింది!

మద్రాసు నుంచి ప్రచురితమయ్యే ఎతెనాయియం అనే పత్రిక చివరి ప్రచురణలో ఈ కార్యసాధక బృందం సాగించిన యాత్ర పురోగమనం గురించిన వివరాలున్నాయి. కోరంగి రేవు నుంచి 250 మైళ్ళ దూరంలో ఉన్న చిన్నూరు వరకు ఈ కనుగొనే యాత్ర సాగింది అయినప్పటికీ మన ప్రస్థుత రాష్ట్ర పాలకుడు ప్రజోపయోగ కార్యా నిర్వహణ నివేదికని చూసి నది, నౌకాయానానికి పనికి రాబోతోందా? ఆనకట్ట నిలవబోతోందా? అని తనకింకా ఉన్న సందేహాలని వ్యక్తపరిచాడు. హోరేస్ పద్యాలతో, చెప్పిన దానికి ప్రభుత్వం ఎంతమంచి ఉదాహరణ 1779 నుంచి నది పక్కన కట్టమీదే జేబుల్లో చేతులు పెట్టుకొని మూర్ఖంగా నాకేం అని నిలబడి చూస్తూ ఉంది.

★ ★ ★ ★ ★

రెండవ భాగం

శ్రీమతి కాటన్ జ్ఞాపకాలు

మా తల్లి గారి ఆసక్తికరమైన గోదావరి జిల్లా జ్ఞాపకాలు ఈ క్రింద పొందు పరుస్తున్నాను. మా నాన్నగారికి విపరీతమైన భౌతిక శ్రమవల్ల ఆరోగ్యభంగం – దాని కారణంగా క్రియా శీలమైన పనులు చేయలేని స్థితి – ఆ పనులను పనులు ఒకదశ నుంచి మరో దశకి తీసుకువెళ్ళాల్సిన ముఖ్య సమయంలో ఆయనని భారంగా కిందికి గుంజె ఆందోళన – దేహానికి మన స్సుకి శ్రీఘ్రం కావలసిన పూర్తి విశ్రాంతి అవసరం.

"నా ప్రియమైన భర్త గోదావరి డెల్టాని మెరుగుపరచటానికి తన పథకాలని పంపగా ఆయనను ఆ జిల్లాకి అధికారికగా నియమించారు. ఆయన తన పదవి స్వీకరించారు. మా పాప, మేము గోదావరి తీరాన్న ఉన్న తోపులో ఉన్నాం. అది రాజ మండ్రికి 4 మైళ్ళ దూరంలో ఉంది. తాటి దూలాలతోను తాటా కులతోను ఒక మోట ఇల్లు నిలబెట్టారు. 3 గుడారాలు వేసారు. అది మా ఆనంద భవనం. ఎన్నో విస్తృతమైన పెద్ద ఆసక్తులతో మేము నాకు తల్లిగా భార్యగా మరికొన్ని వ్యక్తిగతమైన ఆసక్తు లుతో మేము మా ఇంట్లో ఉన్నాం. మన్యం జ్వరాలు మళ్ళీ మళ్ళీ రావటం తప్పించి దేవుడు మా ఆరోగ్యం విషయంలో దయగా చూశాడు. మా మోట ఇంట్లో మాకు ఇంకో ముద్దుల పాప పుట్టింది. ఆపాప ముద్దుల చూపులు చేష్టలు, పని నుంచి అలిసి వచ్చిన ఆమె తండ్రికి ఎంతో అలసట తీర్చేవి (తాజాతనం కలిగించేవి) దేవుడికి 12 నెలల తరువాత ఆమెను తన దగ్గరకి పిలిపించుకోవాలనిపించింది. మేము నదీ తీరాన్ని ఉన్న రాజ మండ్రి శ్మశానవాటికలో ఆమెను ఖననం చేసాం.

గోదావరి తీరంలో మా ఇల్లు, ఇసక నేల పక్కనే ఉంది. ఏడాదికి 9 నెలలు మా వసతి పక్కన కొన్ని మైళ్ళ మెరిసే ఇసక పరచుకొని ఉండేది. దాని మధ్యలో ఒక నది పాయ, చెప్పుకోదగినంత వెడల్పున పారుతూ ఉండేది.

మాకు దగ్గరగా ఒక గ్రామం ఉంది. అక్కడ నుంచి వచ్చే బీదస్త్రీలు చూడడానికి జాలి కలిగిస్తుండేవారు. వారు కాలుతున్న ఇసుకలో రక్షణ లేని కాళ్ళతో కష్టపడ్తుండే వారు. చాలాసార్లు వాళ్ళ చంకల్లో బిడ్డలుండేవారు. నెత్తిమీద ఓ చట్టో, కుండో నిలకడగా పెట్టుకొని నీరు తీసుకువెళ్ళేవారు. చాలా ఇళ్ళకి అవి రోజుకు సరిపడే నీళ్ళు.

గ్రామం, అందులోని మనుష్యులు అతి మురికిగాను జబ్బు గాను ఉన్నారని చెప్పవలసిన అవసరం లేదు. నేల పొడిగాను, పంట మొక్కలు గాని, గడ్డిగాను లేక వట్టి గాను, సంవత్సరంలో చాలా భాగం ఉండి, దురదృష్టవంతమైన పశువులకి పనికి రాక ఉంది.

ఎంతో దారిద్ర్యం ఉన్నా అంత తక్కువ బిచ్చమెత్తుకొనే వారుండేవారన్న ఆలోచన ఇప్పుడు వస్తూ వుంటుంది. ఈ కొత్త వాళ్ళు తమ మధ్యకి ఏమి చేయడానికి వచ్చారో ఆ బీదవాళ్ళకి మొదట్లో అర్థంగా లేదు. కాని వారెప్పుడు గౌరవంగాను, మంచి గాను, సంతోషంగాను మాతో ఉండేవారు. బహుమానం ఇస్తే కృతజ్ఞత చూపించేవారు. ఎప్పుడూ ఇబ్బంది కలిగించే వారు కాదు.

కొండమీద వాన పడి సెలయేర్లని వాగులని నింపాక, వర దలు వచ్చిన సమయంలో బోలెడంత నీరు అందిస్తూ ఆ పుణ్యనది, ఇసక నేలలో ప్రవహించేది. చాలా అందంగా చూడ టానికి ఉన్నా, కనపడకుండా సముద్రంలోకి పరుగులు తీయ టానికి ఎంతో సేపు పట్టక, ఆ ప్రాంత ప్రజలకు ఏ విధంగాను ఉపయోగపడకుండా పోయేది.

1847–48 తలపెట్టిన పనులు నిండు మనసుతో మొదల య్యాయి. తోపు, హడావిడి నిమగ్నతలతో కూడిన రంగంగా మారింది. అధికారులు చిన్న అధికారులు కలిసి 12 మందిని ప్రభుత్వం, ఇటుకలు చేయటం, దుంగలు కోయటం, రాళ్ళు తవ్వటం, ఇనప ఇత్తడి పనులలో సహాయం చేయటానికి పం పింది. పెద్ద కర్మాగారాలు, నిమగ్నత, శక్తి కల పనివారు, పెద్ద పెట్టున పురోగతి సాధించవచ్చన్న ఆశ, ధైర్యం కలిగించారు.

కొద్ది వ్యవధిలోనే 1300 మంది హిందూ దేశ కార్మికులని పనిలోకి తీసుకొన్నారు. మొదట్లో వాళ్ళకి కొత్తవైన పనులను తీసుకోడానికి వారు భయపడటం, వాళ్ళని బలవంతపెట్టడం జరిగినా, త్వరలోనే పని వారికి నచ్చినదైంది. ముఖ్యంగా, వారి పట్ల దయతో వ్యవహరించటం, అణచివేతని అనుమతించక పోవటం, క్రమం తప్పకుండా రోజు వారీ కూలీలివ్వటం జరగు తుండడంతో వారు పని స్థలంలో ముసురుకొని, ఇష్టంగాను బాగాను పని చేయసాగారు. శనివారం నాడు ఆదివారం కూలీ

కూడా ఇచ్చేవారు. ఆదివారం పని జరగటానికి అనుమతి లేక పోవటం, పని వారికి విశ్రాంతి ఉంటుందని ఈ ఏర్పాటు.

ప్రతీ పని రోజు పని ముగిసే సమయానికి అర్ధగంట ముందు ప్రతీ ముతాకి, మేస్త్రీగా ఉన్న అతను మనుష్యుల పేరు పెట్టి విడివిడిగా పిలిచి ఆ రోజు కూలి చేతిలో పెట్టేవాడు. పని సమయానంతరం ఒక తుపాకీ పేల్చేవారు. అది వారు పని వదిలిపెట్టి వెళ్ళే స్వతంత్రానికి సంకేతం. దీని వల్ల పన య్యాక వేచి ఉండి, తమ భార్యాపిల్లలతో గడిపే సమయం, వృధా చేసుకోనక్కర్లేకపోయేది. తిండికి ఆలస్యం అవటం అరి కట్టేది. మామూలుగా అంతమంది కూలీలు పనిచేసే చోట సాధారణంగా ఆ విధంగా జరుగుతూ ఉంటుంది.

ఎన్నో ప్రాంతాల వారు ఎన్నో కులాల వారు ఒకచోట కూడి ఉండటం చూసి మన మత ప్రచారకులైన స్నేహితులు "భగవంతుడి మాట బోధించటానికి ఎటువంటి అవకాశం!" అనుకోకుండా ఉండలేకపోయేవారు. మత ప్రచారకులు, వివిధ మైన చాలా స్థలాల నుంచి వచ్చేవారు. పూజ్య హెన్రీ ఫాక్స్ సి.ఎమ్.ఎస్. అప్పుడు మచిలీపట్నంలో ఉండి ఆయన తెలుగు మాట్లేడే జనం అంటే గొప్ప ఆసక్తి చూపిస్తూ ఉండే వాడు.

అప్పుడు డెల్టాలో చాలా కాలంగా పనిచేస్తున్న మత ప్రచారక సంస్థ ఉండేది. ఆ సంస్థ తాలుకు శ్రీ బౌడెన్ చాలా ఎక్కువసార్లు జనాన్ని చూడ వచ్చేవాడు.

ఫలితం గురించి చెప్పడానికి పెద్దగా ఏమీ లేదు. ఒక సంఘటన (దేవుని) మాట వృధా అవలేదని తెలిపి మాకు ఆశ కలిగించింది. ఒక మత ప్రచారకుడు రాళ్ళ తవ్వకాల ప్రదేశంలో నడుస్తుండగా పని వారిలో నొకరిని మిగిలిన వారు ఏసుక్రీస్తుకు చెందినందుకు ఆటలు పట్టిస్తున్నారు. ఏం జరుగుతోందని శ్రీ బౌడెన్ అడిగినప్పుడు "అతనెప్పుడు ఏసుక్రీస్తు గురించి ఆయన మాట గురించి తలుస్తూ ఉంటాడన్నది నిజమే"నని చెప్పారు.

మరో రెండు రోజులు పోయాక బౌడెన్ మళ్ళీ అక్కడ మరింత తెలుసుకొనే నిమిత్తం వెళ్ళాడు. అయితే అతను కలరా వచ్చి పని మానుకొన్నాడని అతని తోటి వారు "నువ్వు చావు గురించి భయపడనక్కర్లేదు. నువ్వు ఏసుక్రీస్తు సన్నిధికి పోతున్నావు" అంటూ వేళాకోళం చేస్తూనే వున్నారు. అతను ఆ రాత్రి చనిపోతూ భార్యతో, తనకి ఆత్మ వికాసం లేని వారి మత కర్మకాండ జరిపంచవద్దని కోరాడు. (యూదు క్రైస్తవ మహ్మదీయ మత విశ్వాసం లేని వారు ఆత్మ వికాసం లేని వారు heathens – కవనశర్మ) ఆ మాటలు విన్న ఎంతమంది అతని దేవుని ఆశీర్వాదం ఉన్న మాటలు విన్నారో ఆ జీవితాన్ని ఎంచుకున్నారో ఎవరు చెప్పగలరు?

ఆసక్తికరము నిమగ్నము అయిన పనిలో కాలం గడిచి పోయింది. మేముంటున్న చోటు అంతా హడావిడిగాను కోలా హలంగాను తయారయి అక్కడ ఉండడం ఆనందకరం కాకుండా పోయింది. ఆ దగ్గరలో నే ఉన్న చిన్న గుట్ట మీద ఇంకొంచె నాజూకు విశాలము అయిన ఇల్లు మా కోసం కట్టారు. కాని అది నదికి కొంచెం దూరం. దానికెన్నో వీళ్ళు ఒక అసౌ కర్యం ఉన్నాయి. మా గుట్ట రాళ్ళ సరఫరా చేయటానికి చాలా వీలుగా ఉంది. అక్కడ నుంచి ఆనకట్టకి తవ్విన రాళ్ళను మోసుకు పోవటానికి రైలు మార్గం వేసారు. రాళ్ళు పేల్చినప్పుడు ఆ ముక్కలు మా ఇంటి మీద, చుట్టూ శబ్దం చేస్తూ వచ్చి పడ సాగాయి. ఒక ప్రత్యేక సమయంలో వార్తాహరుడు వచ్చి మా ఇంటికి 100 గజాలలో దజన్ల కొద్దీ పేలుళ్ళు జరుగుతాయి కనుక "పిల్లల్ని క్షేమంగా ఇంట్లోకి పిలిపించుకోండి. మిస్సీస్" (యజమానురాలా) అంటూ సలామ్ పెట్టి చెప్పిపోయాడు. మా ఇల్లు ఎన్నో చోట్ల బీటలు వేసి వాటి గుండా వెలుతురు వచ్చేది.

పాములు కూడా పాపం బాగా పేలుళ్ళతో అదిరిపోయి మా ఇల్లు పదిలం అనుకొని శరణు పొందాయి. ఆయా ఒక సాయంత్రం, పిల్లల్ని చూస్తున్నది, పరిగెత్తుకు వచ్చి ఒక పెద్ద తాచుపాము గదిలోకి జారుతూ వచ్చిందని చెప్పింది. మేము చూడటానికి వెళ్ళాం. పిల్లలని వేరే చోటుకు తీసుకువెళ్ళాం. కాని పాము ఎక్కడా కనిపించ లేదు. కాని ఆమె పాము అక్కడే ఎక్కడో ఉందని అనసాగింది. అందుచేత ఆమెకే అక్కడ కనిపెట్టుకొని ఉండమని చెప్పాము. కొద్దిసేపు గడిచిందో లేదో ఆమె కేక వినిపించింది. నా భర్త తుపాకి తీసుకొని సేవకుడు దీపం తీసుకురాగా ఆ గదిలోకి వెళ్ళాడు. నేను నా సోదరి చెవులు రిక్కించుకొని వినసాగాము. కొన్ని నిముషాల పాటు ఏ శబ్దమూ లేదు. ఆ తరువాత తుపాకీ పేలిన శబ్దం వచ్చింది. ఏమైందో చూద్దామని నేను వెళ్ళాను. నేను గదిలో ప్రవేశిస్తుం డగానే, నా భర్త మళ్ళీ పేల్చాడు. తుపాకి గొట్టం సొరుగుల బల్ల కింద ఉంది. అక్కడ పాము దాక్కుని ఉంది. ఆ రోజు నేను చూసిన దృశ్యం మర్చిపోలేనిది. పడగవిప్పి తోక మీద నిలబడింది, మొత్తం ఎత్తుకి, నాలికలు బయటికి పెట్టి బుస

కొట్టసాగింది. పాపం నొప్పితో దానికి అంతకు మించి ఏం చెయ్యటానికి శక్తి లేదు. (శ్రీమతి దానిని నడుము విరిగింది అని కదా అంటుంది. అప్పుడు పాము మొత్తం ఎత్తుకి నిలబడలేదు - కవనశర్మ) దాన్ని త్వరగా వదుల్చుకొన్నాం. ఆ తరువాత మేము ఎప్పుడూ దగ్గర చీపురు కట్ట, జోళ్ళు దగ్గరుంచుకోకుండా పడుక్కోలేదు.

ఒక్కసారి నేను పిల్లలతో కలిసి రాళ్ళు పేల్చటం చూడ్డానికి వెళ్ళాను. మేము క్షేమమైన చోటే నిలబడ్డాం. కాని పేలిన రాళ్ళ ముక్కలు అనుకోని దిశలో ఎగిరాయి. మాకు గొప్ప ప్రమాదకరమైన గాయాలు తగలకుండా కొద్దిలో తప్పాయి.

ఈ సమయం అంతా రాళ్ళు నదిలో పోస్తున్నారు. ఆనకట్ట నిర్మాణం ముందుకు వెళ్తోంది. దానివల్ల ఆసక్తి, ఉత్తేజాలు, ఎక్కువగా ఉండేవి. పనివేగం పుంజుకుంది. కార్మికులు తమ శక్తివంచనలేకుండా కష్టిస్తున్నారు. జూన్ 20న వరదలు వస్తాయని ఊహిస్తున్నాం. మా ఆలోచనలన్నీ కొద్ది వారాలుగా పచ్చిగా ఉన్న ఆనకట్ట మీదే ఉన్నాయి. పూర్తవుతుందా? గారడి ఆరి గట్టిపడ్తుందా. వరద నీరు వచ్చినపుడు ఆ గొప్ప నీటి పరిమాణం యొక్క ఒత్తిడిని తట్టుకొంటుందా?

గత సంవత్సరం ఆ ఉధృతాన్ని చూసాం. అందులో కొట్టుకొచ్చిన దుంగలూ, వేళ్ళలో సహా ఊడబెరక బడ్డ చెట్లు, ఇళ్ళ కప్పులు, జంతువులూ చూసాం. ఆ సంవత్సరం వరద వీలైనంత ఆలస్యంగా రావాలని కోరుకోవటమే మేము చేయగలిగింది.

ఈ సమయంలో ముఖ్యుడు పని చేయటం వలన అలసిపోయి అరిగిపోయి, బాధ్యతతో, ఆతరుతతో ఆ ముఖ్యమైన సమయం ప్రమాదకరంగా జబ్బు పడ్డాడు. శ్రమకి తోడు వడదెబ్బతగలటంతో ఆహారం అవసరమైన ఆ సమయంలో ఆహారం పేరు చెప్పినా వాసన వచ్చినా ఆయనకి విపరీతంగా వాంతి వచ్చినట్టుండేది. ఆ స్థితిలో ఆయన కొద్ది రాత్రింబవళ్ళు పక్క ఎక్కాడు. నేను ఆనకట్ట గురించి ఆలోచించటం మానేసాను. నా హృదయం అంతా ఆయన గురించిన భయంతో నిండిపోయింది.

ఆందోళన కలిగించిన ఒక రాత్రి, తెలవారుతుండగా, కొద్దిగా పచ్చి గాలి పీల్చుకొందామని కొండమీదికి కొన్ని అడుగులు వేసాను. నేను అక్కడ నిలబడి నదిని చూస్తుంటే ఒక యువ అధికారి నా వైపే అడుగులు వేస్తూ, కొండ ఎక్కుతూ కనిపించటం ఆశ్చర్యం కలిగించింది. అతను నన్ను చేరాక తను చెడు వార్త తెచ్చానని చెప్పాడు. రాత్రి నది మట్టం గమనించదగ్గంత పెరిగిందని పొద్దున్నే దాన్ని మళ్ళీ పరీక్షించగా పెరుగుదల కొనసాగటం గురించి అనుమానం లేకపోయిందని వరద మొదలైందని చెప్పాడు. ఆ కథ ముగిస్తూ "ఆ కట్టడులో ఏ భాగమూనిలుస్తుందన్న నమ్మకం లేదు. వరద 3 వారాల ముందే వస్తోంది" అన్నాడు. నాకు నా భర్తతో చెప్పే ధైర్యం లేదనిపించింది. ఆయన మరణానికి దారంతో వేళ్ళాడ్తున్నాడు. ఇది చెప్తే మరణించవచ్చు.

మరికొంతసేపైనా నా భర్తకీ వార్త తెలియకుండా ఉంచాలని వార్తాహరుని వెళ్ళిపొమ్మని బతిమాలాను. అయితే అతను దానివల్ల లాభం లేదని జ్ఞానంతో జవాబిచ్చాడు. ఉదయాన్నే మనుష్యులు వచ్చి చెప్తారు కనుక నేను నాకు చేతనైనంత చక్కగా ఆయనకి ఆ వార్త వెంటనే అందించటం మంచిదన్నాడు. తను చేయాల్సింది ఏమైనా ఉండి ఆయన ఆజ్ఞ ఇస్తే చేయడానికి గాను వేచి ఉంటానన్నాడు. నేను ఆ భయంకరమైన వార్త ఆయనకు ఏ విధంగా చెప్పానో తెలియదు. ఆ సమయంలో మా ఇద్దరికి దైవ సహాయం లభించి ఉంటుంది. ఆయన మౌనంగా పడుకుని ఉండగా కట్టడాన్ని కాపాడటానికి చేయగలిగినది ఏమీ లేదని తెలిసి, "దేవుడనే వాడు మీ వైపు లేకపోతే మీరేం చేస్తారు" అని అడిగాను. "నన్ను నేను నాశనం చేసుకొంటాను" అని చాలా ప్రశాంతంగా జవాబు చెప్పారు. కాని ఆయన పట్ల భగవంతుడున్నాడు-కష్టకాలంలో సహాయం చేసేందుకు తప్పక ఉన్నాడు. ఆయన తన ప్రశాంత చిత్తుడై ఉన్నాడు (భగవంతునిపై భారంవేసి).

నది పొంగుతూ పొంగుతూ పోయి ఆ మొత్తం కట్టడం కనిపించకుండా ముంచేసింది. మేము వేచి ఉండడం మాత్రమే చేయగలిగింది. నీరు తీయకుముందు మద్రాసు నుంచి ఆవిరితో నడిచే స్టీమరు పడవని, మిత్రులు, ఆయన ఆరోగ్యం గురించి ఆందోళన చెంది, ఆయనను తీసుకుపోడానికి పంపారు. ముఖ్యంగా రాష్ట్రపాలకుడు దయతో ఆయన శ్రద్ధ వహించాడు. ఒక వివాహితుడైన అధికారి మా ఇంట్లో ఉండి మా పిల్లలను చూసి పెట్టడానికి దయతో సిద్ధపడ్డాడు. దాంతో మేమిద్దరం బెంగుళూరుకి వెళ్ళాం.

మేము బయల్దేరటానికి ముందో, ఆ తరువాత వెంటనేనో గుర్తు లేదు. కాని దేవుని అతి దయచేత పెద్దగా ఆనకట్టకి చెరుపు జరగలేదని విన్నాను. కట్టడం ఊహించిన దానికంటే గొప్పగా నిలబడింది."

★ ★ ★ ★ ★

మా అమ్మ వ్రాసింది అంతవరకే. ఇక నేను నా కథనం సాగిస్తాను. ఆ వరదల సమయంలో నీరు గొప్ప బలంతో వచ్చి, ఇరువైపులా ఉన్న పల్లపు ప్రదేశాన్ని ముంచి, దారిలో ఉన్న అడ్డంకులన్నింటిని కొట్టేసుకొంటూ పోయింది. అటువంటి ఒక సమయంలో మేము ఇంట్లో లేము. మా స్నేహితులొకరు ఒక అసాధారణ దృశ్యం గురించి చెప్పారు.

నీరు మా ఇంటిలోకి వచ్చేసింది, మా ఇల్లు పల్లంలో ఉన్న సమయంలో మా పెట్టెలు, బుట్టలు, కుర్చీలు బల్లలు మా నివాసంలో ఉన్న అన్ని రకాల వస్తువులు కొట్టుకుపోయాయి. అందులో మా నాన్నగారి ఎత్తు టోపి అది ఉన్న తగరపు పెట్టెతో సహా మా అమ్మా నాన్న ఎప్పుడు కలిసి చదువుతూ తమకి నచ్చిన బాగాలను పెన్సిల్‌తో గుర్తు పెట్టుకొన్న పుస్తకమూ ఉన్నాయి. అది మదాంగుయాన్ యొక్క జీవిత చరిత్ర – ఒక సులభంగా దొరకని పుస్తకం–పాత ఇంగ్లీషులో వ్రాసినది. అటువంటి గొప్ప ఆస్తి పోరాదు. ఎత్తు టోపీని కూడా వీలైతే రక్షించాలి. ఒక పడవని వాటిని రక్షించటానికి పంపారు. ఇవాల్టి వరకు నీటి మరకలతో నిండిన ఆ పుస్తకం మా అరలలో ఆ వరదల గుర్తుగా ఉంది.

నాకు హిందూదేశంలో మేము గడిపిన రోజులని తలుచుకోడం చాలా ఇష్టంగా ఉంటుంది. ఆ రోజుల్లో పనీ సరదా కలిసి ఉండేవి. ఇప్పటి వరకు అలాగే నా జీవితంలో ఉన్న అటువంటి రోజులు, అప్పుడు మొదలయ్యాయి. మా నాన్నగారు తన హృదయానికి దగ్గరైన లక్ష్యంతో జీవించే మనిషి అని మనం చూసాం. పని పట్ల ఆయన భక్తి, దాన్ని ఎంత శ్రద్ధతో చిన్న వివరాలతో సహా చేసేవారంటే, అది ఆయనకి చాలా కష్టమైనదైనసరే, అది ఆయనతో పని చేసే అందరిమీద తన ముద్ర వేసేది. ఆ విధంగానే అది నా మీద గట్టి స్పష్టమైన ముద్ర వేయటంలో ఆశ్చర్యం లేదు. ఆ తరువాతి సంవత్సరాలలో ఆయనతో ఎడతెగని సహవాసం, ఆయన జీవిత ఆసక్తుల పట్ల జ్ఞానం, నాకున్న జ్ఞాపకాలను చెరపకుండా వాడిగా ఉంచాయి. అందుచేత ఎంతో గొప్ప ఆనందంతో ఆనాటి జ్ఞాపకాలను ఉంచగులుగుతున్నాను.

నా అతి చిన్నతనపు జ్ఞాపకాలకి వెళ్తాను. నేను హిందూ దేశంలో చిన్న పిల్లగా ఉన్నప్పుడు ఆయన్ని చూసిన గుర్తు. మేము అప్పుడు గోదావరి తీరాన్ని ఒక మోటు ఇంట్లో ఉన్నాం. మా ఇల్లు ఓ చిన్న గట్టు మీద ఉంది. ఒకవైపు రాళ్ళ తవ్వకాలు జరుగుతున్నాయి, ఆ రాళ్ళు ఆనకట్ట నిర్మాణం కోసం ఆయన పెద్ద అంగలతో ఇంటి నుంచి బయటికి వెళ్తున్నప్పుడు, హాలెండ్ కోటు, ఎత్తు టోపి, ఉదయపు సూర్య కిరణాల నుంచి రక్షణగా, చుట్టూ తోలు పటకా ధరించి ఆయన బయట నుంచి వచ్చినప్పుడు ఉన్న ఆయన రూపం నా మనస్సు మీద ముద్ర వేసింది. దక్షిణ హిందూ దేశపు ఈ ప్రాంతంలో వేడి చాలా ఎక్కువ. కాని ఆయన అది తన దినచర్యకి అడ్డురానీయ లేదు. ఆయన తన తోటి ఆంగ్లేయులు ఆ వాతావరణంలో తీసుకొనే జాగ్రత్త చూసి చాలాసార్లు నవ్వుకునేవాడు. ఆయన తన మనుష్యుల మధ్య ఆజ్ఞలు జారీ చేస్తూ, జిల్లాలో కార్యకలాపాలు శ్రద్ధగా పరిశీలిస్తూ ఉండేవాడు. రోజుల కొద్దీ పాలు తాగుతూ అరటి పళ్ళు తింటూ గడిపేవాడు. తను వెళ్తున్న గ్రామాల్లో జనం నుంచి వాటిని కొద్ది పైసలకి (1 రూపాయి = 192 పైసలు – కవనశర్మ) కొనుక్కునేవాడు.

ఆ భరించరాని వేడిలో చాలా గంటలు నడిచేవాడు. దాని ప్రభావం, కాలంలో ఆయన మీదున్నట్టు కనపడేది కాదు. కాని ఒకసారి ఇంటినుంచి మూడు రోజుల పాటు నడుస్తూ ప్రయాణిస్తూ బయట ఉండి వచ్చినప్పుడు, నాకు గుర్తుంది, ఆ సమయంలో ఆయన మా అమ్మని పలకరించనైనా లేదు. నాకు గుర్తుంది, తిన్నగా తన గదిలోకి వెళ్ళి మంచంమీద పడిపోయి కొన్ని గంటల పాటు నిద్రపోయాడు. నిద్రపోయి లేవటం వల్ల తేటపడి పనికి పోవటానికి సిద్ధం అయ్యారు. ఆయన శ్రమను పట్టించు కోకుండా చురుకుగా ఆతురగా ఉండి తనతో పనిచేసే వారిని కూడా దీర్ఘకాలం పనిమీద, విసుగు అనుకుండా పని చేయించేవారు. అల్లా అని ఆయన కఠినుడైన అధికారి కాదు. ఆయన కింద పని చేసే వారాయనని ప్రేమించే వారు.

ఆయనకి క్రైస్తవ మత ప్రచార కార్యాలంటే గొప్ప ప్రేమ. అందులో ప్రచారకులని మించిపోయాడు. ఆయన, వారు ఏ చర్చి శాఖకి చెందిన వారు అని అడిగే వాడు కాదు, తెలిసేది కాదు. వారంతా ప్రభువు సేవకులే! వారంతా మనుష్యుల ఆత్మ కోసం శ్రమించేవారే. దైవవాక్కుని మా చుట్టూ ఉన్న తెలియని వారి కోసం, దాని ప్రస్తుత ఆశీర్వాదాలను, ముందు ఆనందాన్ని, మోసుకువెళ్తున్న వార్తాహరులు, ఆయనకది చాలు. వారికి మా ఇంటికి తలుపులు తెరిచే ఉండేవి. ఆతిథ్యం, స్వాగతాలతో!

చాలామంది, అందులో ప్రతీవారు తమ ఇబ్బందులలో ఆయన ప్రేమ పూర్వకంగా ఇచ్చిన బహుమతుల గురించి ఆయన స్వార్థరహిత దయ గురించి చెప్పగలరు.

ఆదివారం ఇంగ్లీషువారి కోసం ప్రార్థనలు జరిగేవి. మా తండ్రిగారు ఆ ప్రార్థనలు తనే చేసేవారు. తనకిష్టమైన దివ్యుల ఒకరి రచనల నుంచి ప్రార్థనలు చదివేవారు. ఆ సంతోషకరమైన ఆదివారపు ప్రార్థనలు నాకు గుర్తున్నాయి. మేము ఉదయం ఆరు గంటలకు చర్చికి వెళ్ళే వారిమి. అంతకంటే ఆలస్యంగా వెళ్తే ఆ వేడిమి భరించటం కష్టమయ్యేది.

ఆయన దయ దేశ ప్రజల పట్ల అసాధారణమైనది, అది తన కింద పనిచేస్తున్న అందరి పట్ల ఉండేది. ఆయనని అందరు ప్రేమించేవారు. ఆయనని వారింకా గుర్తుంచు కొన్నట్టు మాకు చెప్పారు. ఆయన కష్టం వలన లబ్ధిపొందిన వారు అందరు ఆయన్ని స్నేహితుడిగా శ్రేయోభిలాషిగా ఎల్లప్పుడూ చూసేవారు. ఆయన ప్రతి దినపు శ్రమ వల్ల కలిగిన ఉపయుక్తమైన ఫలితాలు ప్రవహించిన నీటిలో వారికి కనిపించేవి. ఆ నీరు ఆయన తవ్విన కాలువలో వాళ్ళ ఇంటి తలుపుల దాకా పొలాల దాకా ప్రవహించేది. ఆ విధంగా వారి గ్రామాలకి కావలసిన నీరు అందించి క్షామం నుంచి రక్షించటమే కాక, వరదల నష్టాల నుంచి, ఆయన కట్టడాలు వారిని రక్షించాయి.

మా సేవకులు వేరు వేరు వర్గాలుగా విభజించబడ్డారు. ఒక సేవకుడు మరొకరి పని ముట్టుకోడు. ప్రతీవాళ్ళు తమ కులం బట్టే తమ తమ పనులు చేసేవారు. అడుగు కులం వారు ఊడ్చే వారు. వారు ఇతర్లతో కలిసి భోంచెయ్యరు. అంతే కాదు. ఏ విధం గానూ కలవరు. అందులో ఒక బీదస్త్రీ ఒకరోజు మా అమ్మగారి దగ్గ రకు వచ్చి "యజమానురాలా! ఒక అర్ధరూపాయి ఇవ్వు" అంది.

"లచ్చీ నీకా డబ్బు ఎందుకు? నేను జీతం బయానాగా ఇవ్వనని తెలుసు కదా!" అంది మా అమ్మ. లచ్చి నెలసరి జీతం 6 షిల్లింగులు($4\frac{1}{2}$ రూపాయలు) తన భోజనానికి మిగి లిన వాటికి అందులోనే వెచ్చించుకోవాలి.

ఆమె తనకాడబ్బు ఎందుకు కావాలో చెప్పకుండా మళ్ళీ మళ్ళీ ఆదే కోర్కె కోరింది. తలనేల కంటేలా వంచి సలాములు పెట్టింది. ఆఖరికి మా అమ్మ ఇవ్వక తప్పలేదు.

ఆమె మా ఇంటికి 10 మైళ్ళ దూరంలో ఉన్న రాజమండ్రి బజారుకి వెళ్తుందేమోనని మా అమ్మ అడిగి చూసింది. ఆ సాయంత్రం ఓ చిన్న పాపడిని ఎత్తుకొని వచ్చింది. ఆ పాపడి తల మీద చిన్న పిలక తప్ప ఏమీ లేదు. వంటి మీద బట్టలు లేవు. "నేను చాలా ఒంటరిగా ఉంటున్నాను. అందుకని బజార్లో ఆ డబ్బుతో ఈ పాపడిని కొనుక్కున్నాను" అని చెప్పింది.

ఆ రోజు నుంచి లచ్చి తన పనులు చేసుకుంటూ పోతుంటే వాడు ఓ మూల బుద్ధిగా బాసింపట్టం వేసుకొని కూర్చుని ఉండేవాడు. ఆమె ఆ పాపడిని చాలా ప్రేమించేది. ఇల్లు తుడుస్తున్నంత సేపు ఆ పాపడితో కబుర్లు చెప్తూ, పాపడికి పాడుతూ ఉండేది. ఆ బిడ్డ ఒక సంవత్సరం తరువాత చని పోయినపుడు ఆమె హృదయం బద్దలైపోయింది.

మా నాన్నగారి దయకి కృతజ్ఞత పూర్వకంగా మా పిల్లలకి అణుకువతో వారు చిన్న చిన్న బహుమతులు తెచ్చి ఇచ్చేవారు. ఆయన, మా అమ్మగారు వారి శక్తి మేరకు డబ్బుతోనో, ఇబ్బం దులతోనో ఉన్న వారికి సహాయం చేసేవారు. ఉపశమనం కలిగించే వారు. పంచదార చిలకలు, లక్కపిడతలు పెట్టి చాటల్లో మాకు తెచ్చేవారు. లక్కపిడతలని అక్కడి మగవారే వడ్రంగం చేసేవారు.

ఆయన చుట్టూ ఉన్న యువక అధికారులు నాకు గుర్తు న్నారు. మా నాన్నగారి ఉత్సాహం, శక్తి చూసివారు. ఉత్తేజితు లయ్యేవారు. ఆయన నిరంతరం ఉత్సాహం, చుట్టూ ఉన్న వారికి ఆధ్యాత్మికంగా కూడా ప్రయోజనకారిగా ఉండేది.

ఆ రోజుల్లో సరదాగా గడవని ఒక క్షణం కూడా గుర్తు రాదు. రోజుల్లో అన్ని గంటలు ఆహ్లాదకరమైన ఆటల్లో గడిచి పోయేవి. అవి త్వరగా గడిచిపోయాయి. పిల్లలు పనికి వచ్చే పనుల తొందర ఉన్న వాతావరణంలో పెరిగితే వాళ్ళకి కాలం ప్రాముఖ్యత, విలువ తెలుస్తాయి. "ఏదో ఒకటి చేస్తూ ఉండమని, పని లేకుండా ఉండటంతో ఆనందం లేద"ని మాకు చెప్తూ ఉండేవారు. "విశ్రాంతి కావాలి అంటే పని మార్చుకోండి. అంతకు మించిన విశ్రాంతి మనసుకి, దేహానికి లేదు" అని మా తండ్రిగారు అనేవారు.

ఇండియాలో ఆయన జీవితం అంతా శ్రమ ఒత్తిడిలతో నిండినది. అయినా ఆయన చాలా ఉత్సాహంగా, స్నేహ పూర్వ కంగా సరదాగా తన సమయాన్ని చుట్టూ ఉన్న వారికి పంచ డానికి సిద్ధంగా ఉండేవారు, దాని వలన వారికి ఏదైనా ఆనందమో, సంతోషమో కలుగుతుందని కలచేవారు.

ఆ ఆటవికత, ఒంటరితనంతో కూడిన మా దక్షిణ హిందూ దేశ జీవితం ఈ రోజు నమ్మశక్యంగా ఉండదు. రాత్రిళ్ళు చీకటి పడ్తున్న సాయంత్రాలు నక్కలు మా ఇంటి చుట్టూ తిరు గుతూ కూస్తుండేవి. వాసాలకి కప్పులుంటేవి కావు. పాములుపై నుంచీ ఒకసారి కంటే ఎక్కువసార్లే పడ్డాయి. ఒకసారి మా అమ్మ వళ్ళోనే పడింది. ఒకసారి ఉయ్యాలలో ఉన్న పాపని కాలు మీద వేసుకొని జోకొట్టి నిద్ర పుచ్చుదామని తీసింది. పాప పక్కలో ఏదో కదలటం చూసి దిండు తీస్తే దానికింద పాముంది.

మేము తరచుగా గుడారాలలో మా నాన్నగారు వెళ్ళ వలసి వచ్చిన స్థలాలకి తరలి వెళ్ళేవారిమి. ఆయన, చుట్టూ ఆ ప్రాంతపు పటాలు, పరుచుకొని తను తవ్వబోయే కాలువల కోసం వాటిని నిశితంగా పరిశీలిస్తూ ముఖ్యమైన అంశాలను వ్రాసి పెట్టుకొనే వాడు. ఆయన దేహ, మానసిక శ్రమల వేగం ఎంతలా ఉండేదంటే ఆయనకి జీవితం చిన్నదిగా కనిపించేది. మాకు చిన్న పిల్లలుగా ఉన్న రోజుల్లో అది అర్థమయ్యేది కాదు. కాని మా తండ్రిగారి భుజాల మీద ఉన్న బాధ్యతల బరువు తాలుకు ప్రాముఖ్యత చాలా ఉందని అర్థమయ్యేది.

ఒకసారి రాళ్ళు పేలుస్తున్నప్పుడు మా తల్లిగారు ఇంతకు ముందు చెప్పినట్టు మేము దాన్ని చూడటానికి క్షేమమైన దూరంలో ఉందనుకొన్న ఒక స్థలం ఉండనిచ్చారు. కాని అది పేలిన దిశలో మార్పు వల్ల రాళ్ళ శకలాలు వచ్చి మా చుట్టూ పడ్డాయి. మా తమ్ముడు చిన్నవాడు. అందుకని ఎత్తుకోబడి ఉన్నాడు. అతనికి చాలా కొద్ది దూరంలో చావు తప్పింది. నాకప్పుడు 8 సంవత్సరాలు. నా ఇనప టోపీలోంచి రాయి దూసుకు వెళ్ళి దానికి కన్నం పడింది. అదృష్టం కొద్దీ ఎవరికీ దెబ్బలు తగల్లేదు.

8వ ప్రకరణం

హిందూ దేశపు కుటుంబ జీవితం - సైనికుడి సెలవు - ఇంటి జీవితం - హిందూదేశ ఖ్యాతి - ఉద్యోగ విరమణ

మా తండ్రి గారు గోదావరి పనులలో నిమగ్నులై ఉన్నప్పుడు మా కుటుంబం ధవళేశ్వరంలో హాయిగా జీవితం గడిపింది. పొద్దున్న 5 గంటలకు స్వారి, తిరిగి వచ్చాక అల్పాహారం ఉండేవి. రెండు మూడు గంటలు చదువు, సాయంత్రం షికార్లు, స్వారీలు లేక పెరటిలోని చెట్టు నీడలో గట్టిగా చదువుతున్న కథలు వినటం. నా ఆరోగ్యం ఆ సమయంలో బాగా లేక మద్రాసులోని బంధువుల ఇంటికి పంపారు. కోరంగి నుంచి చిన్న నాటు నౌక ప్రయాణం చేసాం. దాని సరంగు చాలా దయగలవారు. మర్యాద గలవాడు. మా సముద్ర ప్రయాణం సాహసయాత్ర అయింది. ఎందుకంటే రెండు రోజుల ప్రయాణం తరువాత ఒక తుఫాను కొట్టింది. నౌక గొప్ప ప్రమాదంలో పడింది. మా అనుభవాలు ఆహ్లాదకరమైనవి కావు.

నేనూ, మా అత్త, పిన్ని నౌక వెనకాతల వైపు అరలో ఉన్నాం. మధ్యరాత్రి అలలు భయంకరంగా ఉన్నాయి. నౌక ఊగుతూ దొర్లుతోంది. గాలి ఈలలు వేస్తోంది. మా అద్దంలో మూయ బడిన మా కిటికీకి వానకొట్టసాగింది. ఆఖరికి మా అరలోకి సముద్రం చొచ్చుకు వచ్చింది. కింద ఉన్న నా పరుపు నీళ్ళతో తడిసిపోయింది. మాకు ప్రమాదపు హెచ్చరిక బాగా పెరిగింది, మా అరలో చాలా అంగుళాల నీరు చేరింది. మా అరలోని కుర్చీలు బల్లలు తాడుతో బిగించి కట్టినవి తాళ్ళు వదులు అవటంతో పోయి తలుపు వద్ద పోగుపడ్డాయి. పడవ ఇటుకి వరిగితే అవన్నీ వచ్చి మా మీద పడటానికి సిద్ధంగా ఉన్నాయి. మేము భయంతో వేసిన కేకలు ఎవరికి వినపడలేదు తెల్లారినా. గాలి ఇంకా ఈదురుగానే ఉండి శబ్దాలు చేస్తోంది. మా తలుపు అడ్డంగా వస్తువులతో మూసుకుపోయి ఉంది. మా తలుపు ఎవరైనా కొట్టినా మాకు వినపడలేదు. అల్లాగే మా గొంతుకులు బయటకు వినపబడలేదు. 11 గంటలకు గాని మాకు సహాయం అందలేదు.

సరంగు మా అర పక్కనే ఉన్న తన అరలోకి వెళ్ళి నప్పుడు మేమెల్లా ఉన్నమని అరిచి అడిగాడు. మేము మా తలుపు దగ్గరకి వెళ్ళలేకుండా పెద్ద ఇబ్బందిలో ఉన్నామని చెప్పాం. అప్పుడతను నౌక తాలూకు వడ్రంగిని పిలిచి తన అరకి మా అరకి మధ్య చెక్క కోయించాడు. మమ్మల్ని అరలోంచి బయటకు తీసుకు వెళ్ళారు. ఆ సరంగు తన అర తరువాత కొద్ది రాత్రులు మాకిచ్చి తను బయట నౌక పైన పడుక్కున్నాడు. తుఫాను ఆగిపోయి సముద్రం శాంతించటంతో మాకు బెంగపోయింది. నౌక దెబ్బ తిన లేదు. ఇబ్బంది పెట్టేంతగా ఓ పక్షం పాటు కల్లోలంగా ఉన్న సముద్ర ప్రయాణం జరిగాక క్షేమంగా నేలమీద కాలు మోపాం. మామూలుగా అయితే ప్రయాణం నాలుగు రోజులు

పట్టును. అప్పటి నుంచి చూస్తే ఇప్పుడు హిందూదేశంలో ప్రయాణ సౌకర్యాలు బాగా పెరిగాయి. సర్ విలియమ్ మెకిన్నన్ యొక్క బ్రిటిస్ నౌకలిప్పుడు ఎటువంటి వాతావరణంలో అయినా ఆ దూరానికి రెండు రోజుల్లో పూర్తిచేస్తాయి.

మద్రాసు వదిలి మా చుట్టాల్తో కొండలకి వెళ్ళాను. మా తల్లి గారు కొద్ది రోజుల తరువాత నన్ను జేరారు. ఆమె నాన్న గారు వస్తున్నారని చెప్పి ఆ అందమైన ప్రదేశంలో ఒక కుటీరాన్ని తీసుకొంది. నాకు చాలా సంతోషమైంది. అది ఆ కొండ ప్రాంతం లోని చాలా కుటీరాల్లాగానే గులాబీ మొక్కలతో, తియ్యని ఉసురి చెట్లతో, ఇతర ఆంగ్లేయులకి ఆనందం ఇచ్చే వాటితో చుట్టు ముట్టిఉంది.

ఇంత ముచ్చట గొలిపే స్థలంలో కూడా, ఇంగ్లండులో ఇటువంటి కుటీరానికి సాధారణం కాని ఆగంతకుల రాకకి మేము గురయ్యేవారిమి. ఎలుకలు, జెర్రులు, పాములు, తేళ్ళు, మెరిసే ఆకుపచ్చ కప్పలు అవి మా ఇంట్లో ఆ ఇల్లు తమదే నన్నట్లు తిరుగాడేవి. ఆశ్చర్యకరమైన విషయం ఏమిటంటే ఇటు వంటి వాటికి చాలా త్వరగా ఎవరైనా అలవాటు పడిపోతా రన్నది. మామూలుగా రోత పుట్టించే వాటిని నిర్లిప్తతతో చూడ గలుగుతారు.

మా తండ్రి గారు సరిగ్గా ఏ రోజున వస్తారన్నది తెలియదు. అందుచేత ఆయన ఓ ఉదయం వచ్చేసారన్న వార్త మమ్మల్ని చాలా ఉత్తేజపరిచింది. ఆయన అడ్డతోవలంట కొండలెక్కి మమ్మల్ని త్వరగా చేరాలని కాలినడకతో వచ్చి చేరారు. ఆయన ఎన్ని గంటలు నడిచారో తెలియదు కాని ఆయన ఉదయం భోజనం చేసి విశ్రమించారో లేదో ఒక వార్తాహరుడు కలొనెల్ కాటన్ వచ్చారా? అంటూ వచ్చాడు. మా అమ్మగారు ఆయన విశ్రాంతి తీసుకుంటున్నారని చెప్పినా అతను ఆలస్యానికి ఆగలేక ఉదక మండలంలో చెరువు కనిపించకుండా పోయిందన్న వార్త పదే పదే చెప్పసాగాడు. చెరువు పోయింది. పూర్తిగా పోయింది. కలొనెల్ కాటన్ వచ్చి మేము ఏం చెయ్యాలో చెప్పాలి.

చెరువు దిగువ భాగాన్ని ఉన్న అడ్డుకట్ట రాత్రి కొట్టుకు పోయిందని అడ్డూ ఆపులేక పోవటంతో నీరు కొండల దిగువకి విపరీతమైన వేగంతో పోతున్నాయని కనుగొన్నారు. దాని ఫలితం ఏమిటో ఎవరూ చెప్పలేకపోతున్నారు. మా నాన్నగారి ఉనికి చాలా అవసరం. ఇక్కడ కూడా మా నాన్నగారు, తన కోసం పని సిద్ధంగా ఉండడాన్ని చూసారు. (చెరువులో 10 అడుగుల లోతు నీరు ఉండి దాని అడ్డు హఠాత్తుగా తొలిగితే అందులో నీరు గంటకి 20 కి.మీ. వేగంతో ప్రవహిస్తుంది-కవన శర్మ).

కొండల నుంచి ఆయన మద్రాసు వెళ్ళారు. అక్కడ ఆయన మొత్తం ప్రెసిడెన్సీకి (రాష్ట్రానికి-దక్షిణ భారతంలో రాజుల ఆధీ నంలో లేని భాగమంతా ఒకే ప్రెసిడెన్సీగా ఉండేది. అందులోని జనం మద్రాసీలుగా పేరు పొందారు. -కవనశర్మ) ముఖ్య ఇంజ నీరుగా నియమితులయ్యారు. అది ఒక ముఖ్య పదవి. మాకు దాంతో గోదావరి మీద ఉన్న పాత ఇల్లువదిలి, మద్రాసు నుంచి 6 మైళ్ళ దూరంలో ఉన్న పాలవేరం దగ్గరున్న ఇంటికి చేరాం.

నేను మా అమ్మ నీలగిరి నుంచి మద్రాసుకి ఒంటరిగానే ప్రయాణించాం. మేము రోడ్డు స్థితిని బట్టి ఎద్దు బండీ మీద కాని పల్లకీలో గాని ప్రయాణిస్తూవెళ్ళాం. బోయీలు, ఒకే స్థాయిలో ఉన్న విపరీతంగా అనిపించే పాట దారిపొడుగున పాడారు. అది దూరం తక్కువ అనిపించటానికి అడుగు లయ బద్ధంగా పడటానికో అంటుంది. ఈ రోజున అటువంటి ప్రయాణం రమారమి ఎవరికి తెలియదు. నిశ్చయంగా సాధారణ ఆగంతకులకి తెలియదు. మా అనుభవాలు గొప్పగా ఉత్తేజం కలిగించేవి కావు కాని గ్రంథస్థం (భవిష్యత్తు కోసం) చేయదగినవి అయి ఉండవచ్చు.

ఒకరోజు సాయంత్రం నేను నా పల్లకీలో అమ్మపల్లకీ వెనకాతల కొద్దిదూరం వెళ్తున్నప్పుడు హఠాత్తుగా పల్లకీ కిందకి దింపటం కొన్ని నల్లని ముఖాలు లోపలికి చూడడం జరిగింది. బహుశా తెల్లపిల్లని చూడాలన్న కుతూహలం కావచ్చు. చిన్న పిల్ల భయం ఊహించుకోవచ్చు. అయితే ఆమె (నా) కన్నీళ్ళు, చూస్తున్న వారి నుంచి ప్రేమైన మృదువైన మాటలు అనేలా చేస్తాయి. బోయీలు మళ్ళీ బరువు ఎత్తుకున్నారు. ఆ తరువాత ఎద్దుబండీలో గతుకుల రోడ్డు మీద వెళ్తున్నప్పుడు ఒక విశ్రాంతి గృహంకి వచ్చాం.

అది పూర్తిగా ఖాళీగా ఉన్న ఇల్లు, హిందూ దేశంలో యాత్రి కులు, వాళ్ళతో వాళ్ళ పరుపులు గిన్నెలు తెచ్చుకొంటారు. వాళ్ళకి కావలసింది నెత్తి మీద కప్పు! ఆ ఇంట్లో రెండు గదులు ఒక మంచం, కొద్ది కుర్చీలు అవసాన దశలో ఉన్నాయి. దీర్ఘ ప్రయాణం, ఎండ వలన మాకు ఓ కప్పు, విశ్రాంతి అవసర మయ్యాయి. అయితే మా తిండికి సంబంధించిన దినుసులేవి

తినడానికి అర్హమైన స్థితిలో లేవు. పాతబడి బూజు పట్టి ఉన్నాయి. మాకు ఆకలి దంచేస్తోంది. ఆ విశ్రాంతి భవనపు కాపలాదారుడు మాకు ఏమీ ఇవ్వలేకపోయినా మా తల్లిగారు గుండె నిబ్బరం పోగొట్టుకోలేదు. ఆ కాల్చేవేడి, ఒంటరితనం మేము మర్చిపోలేం. హఠాత్తుగా ఒక దేశీయ సేవకుడు మావైపు వస్తూండటం మా కిటికీలోంచి చూసాం. ఇంగ్లీషు పెద్దమనిషి వద్దసేవకుని లాగా శుభ్రంగా బట్టలు వేసుకుని ఉన్నాడు. అతను వచ్చి తన యజమాని అయిన ఒక ఆంగ్లేయపు పెద్ద మనిషి నుంచి ఒక చీటీ తెచ్చాడు. అతని గుడారం మా విశ్రాంతి భవనం పక్కనే ఉంది. ఒక గౌరవనీయురాలైన ఆంగ్లేయ స్త్రీ తన కూతు రితో వచ్చి ఆ విసిరివేయబడ్డట్టున విశ్రాంతి భవనానికి వచ్చినట్టు విని ఉన్నాడు.ఆ చీటిలో కొద్ది పంక్తులున్నాయి. అందులో అతి మర్యాదగా, మా అమ్మగారికి కావలసిన సంభరాలు ఇవ్వగల వాడని, తన సేవకులు ఆమెకి అందుబాటులో ఉండగలరని మాకు మధ్యాహ్నపు భోజనం పంపగల వాడని ఉంది. కృత జ్ఞతతో నిండిపోయి మా అమ్మగారు ఆయన సహాయాన్ని స్వీక రించారు. ఎక్కువ ఆలస్యం లేకుండా ఒక పళ్ళెంనిండా ఆకలి రేకెత్తించే ఆహారం వచ్చింది. ఆ సమయంలో అదే పంచభక్ష్య పరమాన్నాలు. ఆయన దాతృత్వం అంతటితో ఆగలేదు. సాయం త్రం మేము బయల్దేరే సరికి బెంగుళూరులో మా స్నేహితులతో ఉండబోతున్న మాకు తదుపరి ప్రయాణానికి అవసరమైన దానికి అధికంగా సంభరాలు పంపాడు. మైసూరు మహారాజు మా నాన్న గారు సాధించిన ఘన కార్యాలు విన్నవాడై మా గౌరవార్థం స్వాగతం ఏర్పరచాడు. మాకు అది కొత్తగానూ, నచ్చినట్టూ ఉంది. చాలామంది వచ్చారు. వైభవానికి లోటు లేదు. మహా రాజు గొప్ప కరుణతో మమ్మల్ని ఆదరించాడు. అన్ని విధాల అతిధ్యం నెరిపాడు. ఆయన ఉద్యానాలు పువ్వుల మొక్కలతోను, నీరు చిమ్మే మెరిసే గొట్టాలతోను, అందంగా ఉన్నాయి. ఆయన వద్ద మచ్చిక జంతువులు, బంటుకోటి నా దృష్టి నాకర్షించాయి. మా అమ్మా, స్నేహితులు మహారాజుతోనే మాట్లాడారు!.

మద్రాసు వద్ద మా తండ్రిగారు మాకోసం వేచి ఉన్నారు. మేమంతా మా కొత్త ఇంటికి వెళ్ళాం. దక్షిణ ప్రాంతంలో ఎంత చల్లగాను, గాలి వీస్తూ ఉండటం అవుతుందో అంతగాను మా ఇల్లు, సముద్రానికి కొన్ని వందల అడుగుల ఎత్తులో ఉంది. మా మేడమీద నుంచి ఒక పక్కన సముద్రం వరకు ఉన్న సమ తల ప్రదేశాన్ని, సముద్రం అవతల వెంపు లేస్తున్న సూర్యుని వేడిమిలో అలుక్కుపోయినట్టుగా కనిపించే వరకు చూస్తూ ఉండే వారిమి. మద్రాసు నుంచి కొద్ది మైళ్ళ దూరంలో ఉన్నాం. కార్య భారంతో పనిలో మా తండ్రిగారు నిమగ్నులై ఉండి కూడా పొద్దున్న సాయంత్రం మత ప్రచారక కార్యక్రమాల్లో సాయపడే వారు. మా అమ్మేమో, సైనికుల భార్యలను దండులో చూడటానికి వెళ్ళేది. తల్లుల సభలు ఏర్పాటు చేసేది. జబ్బుపడిన వారికి సేవ చేయటమే కాక బట్టలు పోగు చేసేది.

ఆదివారాలు మా నాన్నగారు మా చిన్న చర్చిలో ప్రార్థన జరిపే వారు. ఆ చర్చిలో నివసించే పూజారి ఉండేవారు కాదు. దూరం నుంచి ఎప్పుడైనా ఒక పూజారి వచ్చి బాధ్యతలు చేపట్టే వాడు. (దండు= Cantonment –కవనశర్మ)

ఆ సమయానికి మా తండ్రిగారు ఉష్ణమండలాలలో జీవి తానికి తను సరిపడిన వారు కాదన్న అభిప్రాయం ఏర్పరచు కొన్నారు. బంధువుల కొకరికీ విధంగా ఉత్తరం వ్రాసారు.

“నా ఆరోగ్యం నా యాత్ర వల్ల బాగు పడింది కాని నేను మానసికంగా అలసిపోయాను. నేనీ ఉద్యోగంలో కొనసాగే అవ కాశం లేదనిపిస్తోంది. నేను నా బాధ్యతలు విడిచి పెట్టాల్సి వస్తుందని ఊహిస్తున్నాను. మా ఆవిడ హిందూ దేశాన్నే విడిచి పెట్టాల్సివచ్చేలా ఉంది. ఆమె ఆరోగ్యం ఎల్లా ఉంటుందో తెలి యని పరిస్థితి. మాకు అన్నిదార్లు మూసుకుపోయినట్టు కనిపిస్తు న్నాయి. కాని ఇంతవరకు మాకు అన్నీ సమకూర్చిన భగవం తుడు భవిష్యత్తులో మాకు సహాయ పడకుండా, దారి చూప కుండా ఉండదు.

వైద్యుల సలహా మా నాన్నగారు దీర్ఘకాల విశ్రాంతి తీసుకోక తప్పదని స్పష్టం చేయటంతో మేము ఇంగ్లండుకి, మార్చి 8న బయల్దేరి జులై 2కి ఇంగ్లండు చేరాం. నౌకాయానం 4 నెలలు పట్టింది. ఆ సమయంలో ఓడమీద మసూచి పొడ చూపి ప్రయా ణీకుల్ని ఆందోళనకి, భీతికి గురి చేసింది. జబ్బు పడ్డ మొదటి బిడ్డ చనిపోయింది. వ్యాధి వ్యాపించి 13గురు చనిపోయి, కడలి గర్భంలో విశ్రాంతి పొందారు.

మా తండ్రిగారు చదువుకొంటూ తన మనసులోని చాలా ప్రణాళికలకు లెక్కలు కడ్తూ వాటి గురించి తోటి ప్రయాణీకులతో ముచ్చటిస్తూ తన ప్రయాణ సమయం గడిపాడు. ఆయన స్నేహ శీలత, చిన్నా పెద్దా అందరి హృదయాలనీ దోచుకుంది.

ఆ నౌక కప్తాను ఆర్.డి. క్రాఫర్డ్, సర్. ఆర్థర్‌కాటన్‌కి తొలి నాటి స్నేహితుడైన క్రాఫర్డ్ ప్రయాణం గురించి ఇల్లా వ్రాస్తాడు.

"అంత చురుకైన చైతన్యవంతమైన మేధస్సుకల ఆయన 4 నెలలు ప్రయాణకాలం ఏ పనీ చేయటానికి లేక ఎలా గడుపు తాడా అని నా అనుమానాలు నాకున్నాయి. అయితే ఆయన ఎప్పుడూ లోటులేని సంతోషంతో ఉండి నౌక మీద సామాన్య మైన ఆహ్లాదానికి బాగా దోహదం చేసేవాడు. ఓడ కదలగానే ఆయన నన్ను ఉదయపు అల్పాహారం భుజించిన తరువాత, తనకి గది ఇస్తే ప్రార్థన, బైబుల్ పఠనం చేస్తానని అడిగాడు. నౌకమీద అందరికీ ఉపయోగపడే గది మాత్రమే ఉందని, అందులో ఏకాగ్రత కుదరదని, వచ్చే పోయేవారి సద్దు ఉంటుం దని అధికారంతో దాన్ని కూడదనటం కుదరదు అని, ఇది నాకు బాధ కలిగించే విషయమే అయినప్పటికి ఏం చెయ్యలేనని చెప్పాను. ఆయన నౌక చుక్కాని దగ్గర ఓ స్థలం చూసుకొని తన ప్రార్థన పఠనం ప్రయాణపు అన్ని రోజులు కానిచ్చుకొన్నాడు. నా నిర్ణయం సరైనదేనన్నాడు. నేను చాలాసార్లు దానికి హాజ రయ్యే వాడిని ఆయనలో నిజమైన క్రైస్తవుడి ధోరణి వ్యక్తమయ్యేది. ఆయనని భోజనశాలలో నా బల్లవద్ద కూర్చోమని అడిగేనౌక సారి. ఆయన వెంటనే ఒప్పుకొన్నాడు. ఆయనతో పిచ్చాపాటి చేయటమే మా అందరికి చాలా (లాభకారిగా) జ్ఞాన కారణం అయ్యేది. అయితే ఆయన ఏదో ఆలోచించుకొంటూ బాహ్య స్మృతి లేకుండా ఉండటం చాలా గొప్పగా జరిగేది. ఈ రోజున మనం ఆయన నుంచి ఒక్కమాట కూడా వినం అనేవాడిని అటు వంటి రోజున. ఆయన తన ఆలోచనలలో మునిగి ఉండి అది కూడా వినేవాడు కాదు.

ఓడ మీద ఎక్కువ మంది పిల్లలం ఉన్నాం. అందులో ఒకరిని ఎప్పుడూ ఆయాలకే వదిలిపెట్టడం చేత తనకి వారితో మాట్లా డటం అర్ధం చేసుకోడం వచ్చేది కాదు. ఆయనని అది కలచి వేసింది. అయితే మా ప్రయాణం ముగిసే సరికి తను వారితో మాట్లాడగలగటం ఆయనను చాలా సంతోష పెట్టింది. పుస్తకాల నుంచి కంటే తోటి వారితో మాట్లాడటం ద్వారా కొన్ని నేర్చుకో గలుగుతారన్న దానికి అది ఋజువు అని ఆయన సంతోషించాడు.

ఇది చెప్తూ ఆయన ఒక కరపత్రం వ్రాసాడు. ఇండియా వెళ్తున్న ఇద్దరి దగ్గర వారు తమ మున్షి వద్ద మాటలు, ఉచ్చారణ నేర్చుకొనే వరకు పుస్తకం కేసి చూడమని వాగ్దానం తీసు కున్నాడు. దాని ఫలితం రెండు సంవత్సరాలలో వీరు దేశీయు లలో ఒకరిలాగా మాట్లాడగలిగారు.

మేము ఇంగ్లండు వెళ్ళేసరికి అది అతివేడైన జులై నెలలో అయినా మా తండ్రి గారికి మార్పు ఎక్కువగా అనిపించింది. ఆయన ఆరోగ్యం ఎంత సున్నితంగా ఉందంటే ఆయన టౌన్‌ని ఎంత తొందరగా వదిలితే అంత మంచిదని వైద్యులు సలహా ఇచ్చారు అయితే పూజనీయ ఫ్రెడరిక్ చామర్‌ని చూడటానికి కొద్దిరోజుల పాటు పెన్‌కి వెళ్ళారు బర్మావార్‌లో ఆయన స్నేహి తుడికి 17 సంవత్సరాల వయస్సున్నప్పుడు పక్కన నిలబడి వారిద్దరూ యుద్ధం చేశారు. అందుచేత మా తండ్రిగారికి ఆయన పట్ల చాలా అనురాగం. 'బెకెన్ హోమ్ రెక్టరీ!' అని ఆ తరువాత తెలుసు కొని ఇష్టపడిన ఆహ్లాదకరమైన ఇంట్లో శ్రీ చామర్స్ అప్పుడుంటున్నారు. అదో పెద్ద లోగిలి. ఎప్పుడు నిండుగా ఉండేది. అందులో ఆయన భార్యతోను ఆమె సోదరి మార్ష్‌తోను, ఆమె వయస్సు మళ్ళిన పూజనీయ విలియమ్ మార్స్‌తోను ఉండేవారు. ఆయన మావగారు (ఇంగ్లీషు హృదయాలు, ఇంగ్లీషు చేతులు లాంటి) ఎన్నో జనాదరణ పొందిన పుస్తకాలు వ్రాసారు. వారింట్లో ఆదర్శమైన అతిధ్యం ఇచ్చేవారు. ముందు గది తలుపు ఎప్పుడూ తెరిచి ఉండేది. స్నేహితులెప్పుడూ ఆ తలుపుల గుండా లోపలికి ఆహ్లాదంగా వెళ్ళేవారు. రోజూ మధ్యాహ్నం కుటుంబం ముందు గదిలో కాని, తోటలో కాని, శ్రీ చామర్స్ గదిలో కాని బైబుల్ చదవటం కోసం కలిసేవారు.

పూజనీయ ఎఫ్. చామర్స్ మా తండ్రి గారిని బెకెన్ హోమ్‌లో మొదటిసారి కలుసుకోవడం గురించి ఛామర్స్ జ్ఞాపకాలు అన్న మరొకరు పుస్తకంలో చేసిన ప్రస్తావన ఒకటి ఉంది.

"బెవెన్ హోమ్ రెక్టరీలో పాత మిత్రులని ఆహ్లాదకరంగా కలుసుకోడం చాలాసార్లు జరిగింది. అయితే సర్ ఆర్థర్‌కాటన్‌ని కలుసుకోవడమంత ఆహ్లాదకరమైనది మరోటి లేదు. అది వేసవి ఉదయం. సూర్యరశ్మితో కూడిన గాలి కోసం తలుపు బార్లా తెరిచి ఉన్నాయి. కుటుంబం యొక్క ప్రార్ధన ముగియవచ్చింది. అప్పుడొక నూతన వ్యక్తి, సవ్వడి చేయకుండా, ఎవరి దృష్టిలోను పడకుండా వచ్చి శ్రీ ఛామర్స్ వెనకాతల మోకాళ్ళ మీద కూర్చు న్నాడు. ప్రార్ధనలో అన్ని గొంతుకలు కలిసాయి. అందులో కొత్త మనిషి గొంతుక కూడా ఉంది. చివరి మాట ఆమెన్ అన్నారో లేదా 36 సంవత్సరాల ఎడబాటు తరువాత కలుసు

కొన్న స్నేహితులు, సహచరులు అయిన ఇద్దరూ ఒకరి కౌగిలిలో ఒకరు ఒదిగిపోయారు.

పెన్గ్ నుంచి టన్ బ్రిడ్జి వెల్స్‌కి కొద్దికాలం విశ్రాంతి కోసం వెళ్ళాం. ఆయన ఆ సరదా అయిన విశ్రాంతి స్థలం కంటే సందడి లేని ప్రదేశం కోరుకొన్నాడు. శీతాకాలం గడపటానికి వాతావరణం వెచ్చగా ఉండే స్థలంకోసం ఆతురతతో వెదికాడు. నెమ్మదిగా వెస్టన్ సూపర్ – మేర్ అనే చోట ఇల్లు తీసుకొన్నాడు. అక్కడ మేము 6 నెలలు గడిపాము. అక్కడ నుంచి కాట్స్‌వోల్డ్ కొండల మీద ఉన్న గ్లూసెస్టర్‌షైర్ అని అందమైన స్థలానికి మారాం. పూల పండ్ల చెట్ల తోటలతో కూడిన పాత రీతి భవనం యొక్క విలాసం, ఆహ్లాదత మేము ఎప్పుడూ మర్చిపోలేము. ఒక హిందూదేశపు కుటుంబానికి ఇంగ్లీషు గ్రామీణ జీవితపు ఆనందాలని వివరించలేము. మేము వాటిని పూర్తిగా అనుభవించాం. మా తండ్రిగారు అక్కడి మత సన్యసుల పనిలో ఇచ్ఛాపూర్వకంగా సహాయం చేసేవారు. ఆయన అక్కడ బట్టల పనులు, మిల్లులు ఉన్న ఉత్పత్తిదారులతో కలివిడిగా ఉండటంతో సంతోషాన్ని పొందేవారు. ఆ మిల్లులు, నది పక్కనే ఉండినది నీటిని గాఢమైన నీలి రంగుతో కలుషితం చేస్తూ ఉండేవి. ఆ నీరు మేమున్న స్థలం గుండా ప్రవహించేది. అటువంటి ఒక గ్రామపు చర్చి ప్రచారక సభని ఉద్దేశించి ఆయన ప్రసంగించాడు. ఆ ప్రసంగం యొక్క నకలు ఆయన స్వదస్తూరితో వ్రాసి ఉంచుకొన్నది మా వద్ద ఇంకా ఉంది అని ఆయన అన్నారు.

"నేను 30 సంవత్సరాలు హిందూదేశంలో ఉన్నాను. ఆ సమయంలో అంతటా దేశంలో తిరిగాను. దేశీయ జాతుల్లో పురోగతిని పరిశీలించే అవకాశం కలిగింది. దేవుని అనుగ్రహంతో అక్కడకు ప్రచారకుల, కార్యకలాపాలన్ను మన ప్రభువు రక్షకుడు అయిన ఏసుక్రీస్తు జ్ఞానాన్ని, హిందూదేశం అంతటా వ్యాపింప చేయటానికి సరైన గొప్ప తయారుగా ఉందన్న విషయం కన్నా నిశ్చయమైనది నా మనస్సులో మరొకటి లేదు."

(ఆయన క్రైస్తవ మతం సత్యమైనదని హిందువులని సత్య మార్గంలో పెట్టడం అవసరమని బైబిల్ వచనాలు ఉటంకిస్తూ, ఉపన్యసిస్తూపోతాడు. అది హిందువుల విశ్వాసాల గురించిన ఒక క్రైస్తవుడి విశ్వాసాలుగా గుర్తించి అనువదించటం లేదు.

చివర్లో క్రైస్తవ ప్రభుత్వంగా చెప్పబడేది మొదట్లో వ్యతిరేకించినా చివర్లో తన వ్యతిరేకతని తగ్గించిందని, రాష్ట్ర పాలకులు ఇప్పుడు మత ప్రచారానికి ఊతం ఇస్తున్నారని ముగిస్తాడు. కింది కులాల వారిని తను మతంలో చేర్చు కోవడానికి క్రైస్తవ మత ప్రచారానికి మదుపు పెట్టే సంస్థలు ప్రభుత్వం సుముఖులుగా కనీసం ఆంధ్రప్రదేశంలో లేకపోవటం చరిత్ర – కవనశర్మ).

గ్లూ స్టేషన్ సైర్ నుంచి మేము లండన్‌కి తిరిగి వెళ్ళాం. అది ఒక విచారకరమైన శీతాకాలం. కోరింతదగ్గు పిల్లలను ఆడించే స్థలంలోకి, అక్కడ్నుంచి మొత్తం కుటుంబానికి పాకింది. మా నాన్నగారు చాలా జబ్బు పడ్డారు. మా చిన్న చెల్లి దాని వలన మృత్యువాతన పడి, ఎప్పటికి పూడని లోటుని మిగిల్చింది.

ఆ తరువాత మేము, లండన్‌కి చేరువలో ఉన్న బార్‌నెట్‌లో ఉన్నాం. అక్కడి పూజనీయ డబ్ల్యు. పెన్నె ఫాదర్ అనే వికార్ యొక్క విధానాలు మాకునచ్చాయి. అక్కడ కొన్ని సంవత్సరాలున్నాము. మా తండ్రిగారు మాతో ఎక్కువ కాలం లేరు. ఆయన హిందూదేశానికి తిరిగి వెళ్ళవలసి వచ్చింది. ఇది మొదటిసారి మేము వేరు వేరుగా ఉండటం. అది బాగా మమ్మల్ని ఇబ్బంది పెట్టింది. దీని తరువాత మాకు మరో దెబ్బ, మా తమ్ముడు 6 సంవత్సరాలు వాడు చనిపోడం.

మాకున్న స్నేహితులను బార్‌నెట్‌లో అప్పుడప్పుడు చూస్తూ ఉండేవారిమి. వారిలో సర్ హెర్ బెర్ట్ ఎడ్వర్డ్స్, హిందూదేశం నుంచి, సిపాయిల పితూరీ అయిన వెంటనే వెనక్కి వచ్చిన ఆయన, రెజినాల్డ్ రాట్‌క్లిఫ్ అనే మరో ఆయన ఉన్నారు. రెండో ఆయన గుర్రపు పందాలలాంటి అప్పుడే ప్రజాదరణ పొందుతున్న, బయటి కార్యకలాపాల్లోకి సాహసంలో ప్రవేశిస్తున్నాడు. సర్. హెచ్. ఎడ్వర్డ్స్‌కి యుద్ధం ఎంత ముఖ్యమో ఈయనకి జీవన పోరాటం అంత ముఖ్యమైనదిగా ఉండేది.

మరోసారి గొప్ప సైనికుడు, శ్రేష్ఠ క్రైస్తవుడు అయిన సర్‌హెర్‌బర్ట్ ఎడ్వర్డ్స్ గురించి చెప్పకుండా ముందుకు వెళ్ళలేను ఆ రోజుల్లో ఆయన ఉద్యోగ జీవితం అందరి దృష్టిని ఆకర్షించినది దాని గురించి అందరు మాట్లాడేవారు. ఆయన పొడవైన విగ్రహం, అందమైన ముఖం, స్నేహశీలము దయావంతము అయిన తీరు నేను గుర్తు తెచ్చుకోగలను. ఆయన ఎన్నో సంవత్సరాలు బాధలో ఉత్కంఠతో గడిపాడు. అవి తన సైనిక జీవితానికి సంబంధించినవే కావు. ఆయన భార్య ఆయనని వదలక ఎప్పుడూ పక్కనే ఉంది, తన ప్రాణానికి అపాయం అయినా సరే ఆమెను బలవంతంగా పంపించి వేసాడు. ఆమె కళ్ళ నీళ్ళతో

ఆయన్ని వదిలి కొద్ది రోజులకి స్నేహితులతో ఇండియాలోని చల్లని కొండ ప్రదేశానికి వెళ్ళింది. అక్కడ నుంచి ఇంగ్లండు వెళ్ళింది.

ఆయన ధైర్యం మార్చుశక్యం కాని ఇబ్బందులని దాటడంలో చూపించేవాడు. అవన్నీ చరిత్ర! ఆయన గురించిన జ్ఞాపకాలలో అవన్నీ పొందుపరచబడి ఉన్నాయి. అందుచేత ఆయన గురించి వ్యక్తిగతంగా నాకు తెలిసినవే చెప్పబోతున్నాను. ఆసక్తికరమైన ఆయన జ్ఞాపకాలలో ఒకటి ఇండియాలోని పితూరి సమయానికి చెందింది. ఆయన తన భార్యను పంపించేసి ఒంటరిగా, మర్నాటి గురించి ఆందోళనలో ఎదురు చూస్తున్నాడు. ఆ సమయంలో ఆయన సైనికుల్లో ఆయన పట్ల కోపంగా చూస్తూ కవాతు చేయటం, బహుశా ఆయన అధికారాన్ని కాదనటం, లాంటి భయపట్టే లక్షణాలు ఆయన గుర్తించాడు.

ఆయన పక్కమీద ఒకగంట విశ్రాంతి తీసుకోవాలన్న ఆశతో పడిపోయాడు. ఆ తరువాత అంతా గొప్ప బాధ్యతతోను బహుశా ముప్పుతోను కూడిన రాత్రి అని భయపడ్తూ పడుకున్నాడు. తన అవసరం ఉంటే తనని పిలవాలన్న ఆజ్ఞలు జారీ చేశాడు. అర్ధరాత్రివేళ "సాహేబ్, సాహేబ్" అన్న కేకలు విన్నాడు. గబుక్కున లేచి తలుపుకున్న తెర లాగేసాడు. గట్టిగా బుస వినిపించింది. దీపం తీసుకు రమ్మని చెప్పిచూస్తే తల మీద పూర్తిగా పడగవిప్పిన తాచు పాము, సేవకులు దాన్ని చంపి పారెయ్యటంతో ప్రమాదం తప్పింది. "నేను నా గదికి వచ్చాను. నేను కోపోద్రిక్తులైన మనుష్యుల చేతుల్లో చావు నూహించుకొన్నాను. కాని దేవుడు నా ప్రశాంతమైన గదిలోకి, తన అనురాగం, రక్షణ లేకపోతే చావు ఎల్లా రాగలదో చూపించాడు."

పాముల నుండి ప్రమాదాలని చవిచూడటానికి ఎన్నో ఉదాహరణలు ఉన్నాయి. ఇండియాలో ఉన్న ప్రతీ వారికి వెంట్రుక వాసిలో తప్పడాలు అంటే ఏమిటో తెలుసు. కాని ఒక ఐరోపా వాసి పురుషుడు, స్త్రీ బిడ్డ – అయినా పాము కాటువల్ల తెలిసిన చాలా సంవత్సరాల కాలంలో చనిపోయిన నిదర్శనాలు లేవన్నది నా నమ్మకం. కొద్ది సంవత్సరాల క్రితం ఒక కలకత్తా వార్తాపత్రిక, పాముకాటు వలన చనిపోయిన ఐరోపా వాసుల గురించి విశ్వసనీయమైన సమాచారం మీద చర్చ పెట్టినప్పుడు, అటువంటిది ఏమీ అందలేదని నాకు ఎవరో చెప్పారు. కాని 1897లో 21 వేల మంది హిందూ దేశ వాసులు పాముకాటు వలన చనిపోయినట్టు గణాంకాలు చెప్తున్నాయి. దేశీయులు నేలమీద కాళ్ళు కప్పుకోకుండా నిద్రించటం ఈ ఎక్కువ మరణాలకి కారణం. ఏ సంవత్సరం కూడా చావులు పైనుదహరించిన సంఖ్య కంటే పెద్ద తక్కువ కావు.

ఆఫ్రికా నుంచి అప్పుడే తిరిగి వచ్చిన డాక్టర్ లింగ్ స్టోన్ కూడా మా కథా నాయకుల్లో ఒకరు. ఆయన పార్సనేజ్‌లో ఇల్లు తీసుకొని చాలా సంవత్సరాల తరువాత కుటుంబంతో కలిసాడు. ఆయన ప్రజాదృష్టి నుంచి తొలగిన జీవితం, ఆఫ్రికాలో చాలాకాలం ఉండటం వలన మర్చిపోయిన ఇంటి సుఖాలు అనుభవించసాగాడు. అల్లా అని తనకి ప్రాముఖ్యం ఇవ్వటాన్ని ఇష్టపడేవాడు కాదు. ఆయన ఇంగ్లీషులో అలవాటు తప్పి మాట్లాడటానికి సరైన మాటలు దొరకక తడబడేవాడు. ఒకసారి ఒక పాఠశాలలో మాట్లాడమన్నప్పుడు, ఎంతో సంశయంతో ఒప్పుకొని మధ్యలో నోట్లోంచి మాటలు రాకమానేసాడు. కాని సన్నిహితులు (కొద్ది మందే ఉన్నప్పుడు)తో సరదాగా తమ అనుభవాలని జ్ఞాపకాలని, సాహసాలని వర్ణించి చెప్తూ ఆహ్లాద పరిచేవాడు.

చుట్టుపట్ల నివసిస్తున్న ఇతర స్నేహితులతో కప్తాన్ ట్రాటర్ దంపతులతో, వారి కుటుంబంతో కలిసి కాలం గడపటం మా అమ్మకిష్టం. అల్లాగే వెవన్ దంపతులతోను, విల్ బ్రాహమ్ దంపతులతోను గౌరవనీయులు (ఆ తరువాత ప్రభువు అయిన) కిన్నెయిర్డ్ దంపతులతో ఇంకా చాలామందితోను.

సైన్యాధిపతి, కొలిన్‌మొకంజీ ఆ సమయంలో మాకు తెలిసిన మరొకరు. ఆయన కూడా పితూరీ యొక్క కష్టాలను గడిచి గట్టెక్కిన వాడు, అయితే ప్రమాదరహితంగా కాదు. ఆయనకి రక్షణలేని సమయంలో ఆయన్ని సిపాయిలు కొట్టారు. మా నాన్నగారు "వాళ్ళ కత్తులతో ముక్కలు కింద కొట్టారు" అంటూ అనేవారు. ఆయన వంటి మీద 37 కత్తి గాయాలున్నా యంటారు. ఆయన గొప్ప దేహశక్తి వలన, భార్య చేసిన సేవల వల్ల, ఆయన బతికిబట్ట కట్టాడు. ఆయన ఆంగ్లేయ మగటిమి. గొప్ప నమూనా, పొడుగ్గా, బలంగా అందమైన కనుముక్కు తీరుతో ఆంగ్లేయులకి సాధారణమైన తెల్లదనంతో ఉండేవాడు. ఆయన గోదావరిని చూడటానికి ఒకసారి వచ్చాడు. దాని గురించి ఈ విధంగా గ్రంథస్థమై ఉంది. ఆయన మొదటి సాహస యాత్ర, మద్రాను నుంచి కవాతు చేసుకొంటూ గోదావరి వరకు వచ్చి దానిని గుర్రం మీద దాటబోవటం, ప్రవాహబలం ఆయన కింద నుంచి గుర్రాన్ని తోసేయటం వల్ల, ఆ సైనిక దుస్తులతోనే

కొరడాతో సహా ఈదుకుంటూ రెండో తీరాన్ని ఉన్న రాజమండ్రి చేరటం, గుర్రం ఈదుకుంటూ కొంత దిగువ ప్రాంతానికి చేరు కోవటం.

ఆయన భార్య, మా నాన్నగారు వారిని చూడ్డానికి వెళ్ళటం గురించి ఈ విధంగా వ్రాసింది. "మద్రాసు రాష్ట్రానికి తన నీటి పారుదల పనులతో అద్భుతాలను చేసిన కలొనెల్ కాటన్ రావటం మమ్మల్నాహ్లాదపరిచింది. పది సంవత్సరాలలో ఆదాయం 25 శాతం పెరిగింది. ఎగుమతులు రెట్టింపు అయ్యాయి. ఆయన జిల్లాలు మొత్తం క్షామం వలన జన సంఖ్య తగ్గిపోయి ఉన్నాయని కనీసం ఎవరూ ఎందుకీ విధంగా జరిగిందని ప్రశ్నించలేదని, ఏ విధమైన నివారణ గురించి ఆలోచించలేదని మాకు చెప్పాడు. డల్హౌసీ ప్రభువు స్వదేశంలోని తన ప్రభుత్వానికి 'కటక్ రాష్ట్రం ఏ ప్రభుత్వానికైన తలవంపులు తెచ్చేదిగా ఉందని' అన్నాడని అందువలన ఈయన బాధ తట్టుకోలేక పోతున్నానని నివేదిక పంపాడు"

భగవతి బెంగాల్‌లో ఒక నది. ఆ రాష్ట్రంలోని అన్ని నదులకి లాగానే దానికి నియంత్రణ అవసరం. అది ప్రతి వరదల కాలం లోను కట్టలని కోసేస్తూ తన దారి మార్చుకొంటూ ఆస్థి నష్టం చాలా ఎక్కువగా చేస్తూ ఉంటుంది. బెంగాలులో ఒక రాయి లేదు. (రాతి భూమి కాదు) అందుచేత వరద నెదిరించేందుకక్కడ ఏమీ లేదు. ముర్షిదాబాద్ పట్టణపు పెద్ద భాగానికి నాశన ప్రమాదం ఉంది. మేజర్ మెకంజీ దాని గురించి కలత చెంది తన స్నేహితుడిని తీసుకువెళ్ళి చూపించాడు. కలొనెల్ కాటన్ తీరం నుంచి పొడుచుకు వచ్చే కట్టలతో ఆ నది దారి మళ్ళించే పథకం రూపొందించి దానికి వ్యయం 2వేల పౌండ్లుగా అంచనా వేశాడు. మెకంజీ దానిని గొప్పగా సమర్ధించాడు.

అయితే మెకంజీకి మండలి అధ్యక్షుడికీ పడేది కాదు. ఇతను ఏం చెప్పినా అతను కాదనేవాడు. ముర్షిదాబాద్‌ని కాపాడటం ప్రభుత్వ బాధ్యతని అనుకోవటం లేదు అని జవాబిచ్చాడు. సహజంగానే ఏమీ చేయలేదు.

కలొనెల్ కాటన్ మద్రాసుకి వెనక్కి వచ్చాక పనిచేస్తున్న వారిలో ఎక్కువ సంవత్సరాల అనుభవం ఉన్న ఆయన ముఖ్య ఇంజినీరు అవాల్సి ఉన్నా, ఆ ఉద్యోగం పెద్దరికంచేత కాక ఎంపిక చేతగా మధ్యలో మారటం వల్ల, ఆ ఉద్యోగంలో కాక నిర్వ హణాధికారిగా, ప్రత్యేకమైన విధులు లేని ఉద్యోగిగా ప్రభు త్వానికి లాంఛనరహితమైన సలహాదారుడిగా అయ్యాడు.

పితూరీ యొక్క అతి ఇబ్బందికరమైన రోజుల్లో ఆయన సైన్యాధిపతి సర్‌పాట్రిక్ గ్రాంట్ సమక్షంలో ఉండేవాడు. ఆయన్తో, ఒక చోటు నుంచి మరోచోటుకి వివిధమైన స్థావరాలని పరీక్షిస్తూ తిరుగుతూ ఉండేవాడు. ఎక్కడ గొడ తలెత్తే అవకాశం ఉందో అక్కడికి వెళ్ళేవాడు కాని, మద్రాసు రాష్ట్రానికి పితూరి వ్యాపించలేదు. అందుచేత ఆయన ఎప్పుడూ గొడవ ప్రాంతో ఉండలేదు. ఆ సమయంలో ఆయన మద్రాసు రాష్ట్ర పాలకుడి అతిధిగా ఉన్నాడు. ఆయనపట్ల ఈయనకి అమితమైన అనురాగం.

కలొనెల్ కాటన్ చాలా ఎక్కువగా సైనిక విధులలో నిమగ్నమై ఉన్నా అందరు నీటి పారుదల విషయంలో ఆయన పండితుడను కొనేవారు. ఈ విషయంలో ఆయన స్వంత రాష్ట్రం అయిన మద్రాసులోనే కాకుండా, ఇండియా మొత్తం మీద ఆయనకి సమానుడు లేకపోవటంవలన ఆయన సలహా కోరేవారు. సర్ సర్లెస్ బార్డ్ మద్రాసు రాష్ట్ర పాలకుడుగా ఉండిన రోజుల్లో మే 15, 1858న ప్రజోపయోగ కార్యాల వారు సలహాల సమా వేశంలో మాట్లాడిన విషయాలు ఈ విధంగా ఉన్నాయి.

"నిర్దేశకుల సభకి ఇబ్బందులన్నింటిని సమీక్షించి ప్రభుత్వం ముక్త కంఠంతో బలంగా నీటి పారుదల పనులను సిఫారసు చేయాలి. దేశపు అవసరాలు, నిస్సందేహంగా గొప్పవైన ఈ వనరులను అభివృద్ధికి వెంటనే ధైర్యం పెద్ద పెట్టున చేయాలని కోరుకొంటున్నాయి. ప్రభుత్వం తలపెట్టగలిగిన వాటిలో అతి లాభదాయకమైనవి, పొదుపైనవిగా కనిపించే వాటిని అన్ని సమయాల్లోను, అన్ని పరిస్థితుల్లోను చేయమని ఒత్తిడి చేయ దగ్గవి. ఈ రాష్ట్రంలో నీటి పారుదల మీద ధనం ఎంత లాభ సాటిగా ఖర్చు చేయబడిందో మరోసారి ముందుంచాల్సిన అవసరం లేదు. ప్రభుత్వం చర్చలు ఎప్పుడూ వీటి విషయంలో ఊగిసలాడ్తూ దాటవేస్తూ నడిచాయి. ఇండియా మీద పెట్టిన ఖర్చులు వెనక్కి వచ్చే స్థితిలో ఇండియాని పెట్టగలమని ధైర్యంగా నొక్కి చెప్పవచ్చు. ఆ దేశపు అప్పు తీరటానికి, ఉద్యోగాలు తీసెయ్యటం, ఖర్చులు తగ్గించుకోవటం కంటే ఖర్చు సరైన వాటి మీద పెట్టడం అప్పు త్వరగా తీరేమార్గం"

సుదీర్ఘమైన ఈ వ్యాసంలో ఒక విషయం కలపటం సరైనదే. ఈ ప్రాంతంలో మనం కనుక సంపదకి బలానికి మూలమైన ఒక వ్యవస్థని స్థాపించామంటే, ఆ ఘనతమనకి దక్కిందంటే, కారణం అది నీరు కార్చే ప్రయత్నాలెన్నో ఉన్నప్పటికి ఎంతో

అవిశ్రాంత పరిశ్రమ చేసిన ఓ గొప్ప మనస్సు ఈ ఫలితాన్ని సాధించటం. సమర్థులు శ్రద్ధాళువులు అయిన ఇతర్లు తమ అమూల్యమైన సేవలను అయిన దిశానిర్దేశనలలో సలహాలను అనుసరించి చేశారు. కాని ఈ గొప్ప సృజనకి కలొనెల్ కాటన్ యొక్క మేధస్సుకే మనం ఋణపడి ఉన్నాం.

కలొనెల్ కాటన్ స్మృతికి ఇప్పటికి పుట్టని చాలా లక్షల మంది, భక్తి గౌరవాలతో తలుచుకొంటారు. ఇప్పుడు ప్రజాదృష్టిలో పెద్ద పెద్ద పదవుల నలంకరించటం వలన ఉన్న వారు తరువాత మర్చిపోబడతారు.

"ఆయన పట్టించుకొనే విషయం కాదు గాని, కలొనెల్ కాటన్ తన జీవిత కాలంలో తగిన గుర్తింపు పొందకపోతే మనందరం విచారించే విషయం అవుతుంది.

ఈ సమయంలో ఆయన ఒరిస్సాలో, నీటి పారుదల గురించి అత్యున్నత ప్రణాళిక ప్రభుత్వానికి నివేదించాడు. మద్రాసు నీటి పారుదల, కాలువల బృందానికి ఆ బాధ్యత అప్పగించబడింది. ఆయన కలకత్తా వెళ్ళి రాజమహల్ వద్ద గంగమీద ఆనకట్ట కట్టి అక్కడ నుంచి కాలవల ద్వారా కలకత్తాకి తాగునీటిని సరఫరా చేసే విషయం మీద ప్రసంగించి దాని మీద ప్రభుత్వానికి నివేదిక సమర్పించారు.

ఆయన నీటి పాదుల కాలువల బృందం కోసం తయారు చేసిన మరొక నివేదిక సర్ ప్రోబీ కొట్లే చేతిలో పడింది. ఆయన దాన్ని తానే రూపొందించి నిర్మించే బాధ్యత స్వీకరించాడు. అయితే కాటన్ కొండల మీద కాలువ తలభాగం నిర్మించటం గురించి తెలియచేసిన అభ్యంతరం (అందరికి) ఆ తరువాత తెలిసి వచ్చింది.

1860లో ఆయన ఇండియా వదిలిపెట్టి ఇంగ్లండు చేరాడు. అక్కడ ఆయనకి సర్ బిరుద ఇచ్చి పౌర సన్మానం చేశారు. అక్కడ ఏం జరిగిందన్నది గ్రంథస్థమై లేదు. ఆయన చెక్కు చెదరని వినయంతో అటువంటి గౌరవాల పట్ల ప్రవర్తించేవాడు. హాలిఫాక్స్ ప్రభువు (అప్పుడు సర్ చార్లెస్ వుడ్, భారత ప్రభుత్వ కార్యదర్శి) సర్ బిరుద ఇవ్వటం గురించి వ్రాసిన లేఖ.

ఇండియా కార్యాలయం
సెప్టెంబర్ 20, 1860
ప్రియమైన కలొనెల్ కాటన్

నాకు ఘనత వహించిన రాణిగారి సముఖంలో బిల్ మోరల్‌లో ఉండి, ఆమె సముఖానికి మద్రాసు ప్రజోపయోగ కార్యాలలో మీ విశిష్ట సేవల గురించి నివేదించగల అవకాశం లభించింది. ఘనత వహించిన రాణిగారు మీకు సర్ బిరుదు మీ సేవలకు గాను ఇచ్చుటకు ఇచ్ఛగించుచున్నారని మీకు తెలుపుటకు నాకు గొప్ప ఆనందం కలుగుచున్నది.

ఇట్లు యదార్ధంగా మీవాడినై ఉంటు
సి. వుడ్

కలొనెల్ ఆర్థర్‌కాటన్‌కి.

ఆయన సేవల గూర్చి మద్రాస్ సెంట్ జార్జి ఫోర్ట్‌లో అధికారికంగా గ్రంథస్థమైనది ఇక్కడ పొందుపరుస్తున్నాను.

సైనిక శాఖ

మద్రాసు ప్రభుత్వ కార్యకలాపాల నివేదిక

".... ఈ మధ్య ఉద్యోగస్థులను తగ్గించటమైనది. కాని ప్రస్తుతం కలొనెల్ ఆర్థర్ కాటన్ యొక్క విశిష్ట సేవల దృష్ట్యా మరో విధంగా అనుమతించబడ్డాయి."

జనవరి 18, 1860

ప్రభుత్వానికి, కార్యదర్శి విధులు నిర్వహిస్తున్నవాడు.

అయితే ఆయన స్నేహితులు సర్ ఆర్థర్ కాటన్ సేవలకి తగిన గుర్తింపు లభించలేదని చాలా బలంగా, అభిమానంతో అనుకునే అభిప్రాయాన్ని, ప్రకటించాల్సి ఉంది. అయితే అది ఆయన ఫిర్యాదు కాదు, "ఆయన స్నేహితులది. ఆయన ప్రాణం రక్షించేవాడు. తీసేవాడు కాదు. ఆయన కనక, అపరిపక్వ మరణాల నుంచి బాధలనుంచి రక్షించిన వారిలో కనీసం ఓ నూరోవంతు జనాన్ని యుద్ధాల్లో చంపి ఉంటే, ఆయనకి రెండు చట్ట సభల వారు కృతజ్ఞతలు చెప్పేవారు, ఆయనకో పదవి నిచ్చి, ప్రజాధనం నుంచి నిధులిచ్చేవారు. శాంతి నాయకులను మన క్రైస్తవ దేశం, గౌరవించక శాంతికి వ్యతిరేకంగా పనిచేసే గౌరవించి, క్రైస్తవ మతం ఏర్పరచిన ఆదర్శాలకెంత దూరం ఉంటాయో చూపిస్తుంది. శ్రీ డేకిన్, ఇండియాని పపరిపాలించటంలో తనకి వ్యక్తిగతమైన సంబంధం లేకపోయినా ఈ మాటలు అనాల్సి వచ్చింది.

తమ ఆధీనంలో పరిపాలన ఉండినవారు, ఇంజినీర్ల సేవలకి తగిన గుర్తింపు ఇచ్చినట్టు చెప్పలేము. ఇతర శాఖల్లోని సభ్యులు మెచ్చుకొన్నా దూరదృష్టిగల వైస్రాయిలు ధైర్యం చేసి నీటి పారుదల మీద ఖర్చు చేసే, రాజనీతి ప్రదర్శించినా కూడా ఆ పనులు చేసిన వారికి మాత్రం దానికి తగిన ప్రతిఫలాన్ని ఆ జిల్లాలో ఇతర ప్రభుత్వ అధికారులు అలుపు కలిగించే విధులతో పోల్చినప్పుడు వీరి సేవల ప్రాముఖ్యత, కష్టం ఎంతగానో ఉన్నప్పటికి పొందలేదు!

(నీరు పారించబడిన ఇండియా పుట230) ఆయన మళ్లీ అంటాడు.

"అన్ని సేనల పెద్దలు, కొండ ప్రాంతాల చల్లదనానికి పారిపోయినపుడు, పంటల రక్షణకోసం ఆ సమయంలో రోజు చుట్టుపట్లే ఉండాల్సిన సమయంలో అలుపు తెప్పించే, శక్తిని వ్యర్థం చేసే, వడకొట్టి జ్వరం వచ్చినట్టనిపించే వేడిలో వారి గొప్ప నైజం, నైపుణ్యం, దేహశ్రమను చూసినప్పుడు, ఇండియాలో నీటిపారుదల యొక్క గొప్ప తయారీ, దాని రీవిగల ఇంజినీర్లు అనటం అతిశయోక్తి కాదు. వారి బాధ్యతలు గురుతరమైనవి. అవి వారు ధైర్యంగా నిర్వర్తించారు. యుద్ధభూమిలో దుర్గాలు మీదికి దండెత్తినపుడు వారి సోదరులకి ఎంత గడ్డుతనం ఎదురైందో అటువంటిదే వీరికి కొత్త క్షేత్రాలు అందులోను సగమే స్వాధీనమైన వాటిని అదుపులో తెచ్చుకొనేటప్పుడు ఆపైన అంతులేని పోరాటంతో దాన్ని సారవంతంగా ఉంచడానికి, క్షామం నుంచి రక్షించటానికి చేసే యత్నాలలో ఎదురై ఉంటుంది"

మా తండ్రి గారు ఇండియాలోని కష్టమైన శ్రమ నుంచి విశ్రాంతి తీసుకొన్నారు. ఆయన ఆరోగ్యం భగ్నమైంది. ఆయన మనసా వాచా కర్మేణ చేసిన నిరంతర పోరాటంలో పూర్తిగా ఉత్సాహం కరిగిపోయి మనిషి అరిగిపోయాడు, అందులో అధికారంలో ఉన్నవారి సానుభూతి ఆసక్తి ఆయనకి తన హృదయానికి దగ్గరైన పని కొనసాగించటానికి కావలసి ఉండి, అది సంపాదించటంలో విఫలుడవటంతో ఆయన నిరుత్సాహపడ్డాడు. ఆయన తన కాలానికి ముందు జీవించాడు. ఆయన ఆశలు పెద్దవి. ఆ గొప్ప దేశ ప్రజల బాగు మీద ఆయన సానుభూతి ఆవరించుకు ఉంది. ఆ దేశానికి సమకూర్చటంలోను రక్షణలోను, ఇంగ్లండు ఋణపడి ఉంది. ఆయనకి ఉన్నవి ఉన్నట్టుగా ఉండనివ్వటంతో సంతృప్తిలేక, తన శక్తి మేరకు హిందూ దేశంలో ఉన్న దుఃఖాన్ని తొలగించటానికి సంపద పెంచడానికి అన్ని ప్రయత్నాలు చేశాడు. ఈ విషయం ఆయన మనస్సుకు అంతులేని భారమైంది. ఆయన సాధించిన కొద్దీ ఇంకా ఎంత, ఏమి చెయ్యవలసి ఉందని ఆలోచించేవాడు. ఆయన హిందూదేశపు అవసరాలను తెలియజెప్పాల్సిన, తీర్చటానికి సూచనలు చేయవలసిన బాధ్యత తప్పనిసరిగా తనకుందని భావించాడు. ఆయన గతం గురించి ఆలోచిస్తూ తృప్తిపడి విశ్రాంతి తీసుకోకుండా రాబోయే వాటి కోసం ఒత్తిడి తెస్తూ ముందుకు వెళ్ళేవాడు. తన పథకాలలో ఆయన కెంతో నమ్మకం. అది ఈ గొప్ప పనులు సాధించటం తను చూసే అనుసరణీయమైన చూపు నుంచే కాక, తను అనుభవం నుంచీ గతంలో నేర్చుకొన్న దాని నుంచి జనించింది. ఆయన పథకాలు ఆయన గొప్ప ఆశావాదంతో వేసిన అంచనాలను మించి ప్రయోజనకారులగా ఋజువు చేసుకొన్నాయి. ఆయన యుద్ధ ప్రాతిపదికతో అన్ని కాలాల్లో ముందుకు తోసుకు పోవటానికి ఆయనకి బలమైన కారణాలున్నాయి. పునాదులు లేని ఎదురు చూపులు కాక ఎండకి ఎండిన విజయవంతమైన కార్యాలు, ఆయన తపనలని నిలబెట్టిన పునాదులు.

ఈ కార్యాల కోసం ఆయన కలంతోను, అధికారులను కలుసుకొని ఒప్పించే పనులలోను నిరంతరం శ్రమించేవాడు. అయితే అధికారంలో ఉన్న వారు చెయ్యడానికిష్టపడక పోవడం లేక వినడానికి ఇష్టపడక పోవడం ఎంతలా ఉండేదంటే, ఆర్థం కాటన్ చేసిన పనుల పూర్తి స్వరూపం గుర్తించక ఎప్పుడూ 'సరుకులు సామాగ్రి లేవు' అంటూ అనుల్లంఘనీయమైన అడ్డంకి పెట్టేవారు. రైలుమార్గాలే హిందూదేశ రవాణాకి రక్ష అన్న వేలం వెర్రి అధికారుల్ని పట్టేసి ఉంచి, దేశానికి విపత్కరమైన ఫలితాల నిచ్చింది.

ఆయన ఇంగ్లండుకు వెళ్లే సమయానికి ఆరోగ్యం భంగమైన ఒక వెచ్చని ఊళ్ళో, నీడ పట్టున ఉండాలన్న సలహాని (వైద్యులు) ఇచ్చారు. ఆయన గల్ఫ్ ఏరు పక్కన, డొవెన్‌షైరు వాయువ్య మూల ఉండటానికి నిశ్చయించుకొన్నాడు. ఆయనకి తరచు జ్వరం వస్తూ ఉండేది. మేము బార్న్ స్టేపుల్ చేరినపుడు మేము ఇల్లు వెతుక్కోవలసి వచ్చింది. కాని ఆయన ఎంత నీరసపడి ఉన్నాడంటే ఆ చిన్న పనే ఆయన శక్తిమించినదై పోయింది.

మేము అక్కడున్న కొద్ది రోజులకే మా స్నేహితులొకరు వచ్చి ఒక ఆహ్లాదకరమైన చోటు అద్దెకి ఉందని చెప్పారు. మా

మా ఆలి అమ్మ వాహనం మీద అక్కడకు పరీక్షించడానికి వెళ్ళింది. దాంట్లో అన్ని సుఖాలు ఉన్నాయి. చలిమంటలు మండు తున్నాయి. నేల అందంగా ఉంది. అవసర పరిస్థితులో ఏమి కావాలో అవన్నీ ఉన్నాయి. పైగా వెంటనే దిగటానికి ఖాళీగా ఉంది. మాకు సంతోషం వేసింది. అటువంటి ఇల్లుదొరికి నందుకు మా నాన్నగారు కృతజ్ఞులైపోయారు.

ఒక అందమైన అతిధులు నాహ్వానించే గది, కలగది – అద్దాలు పింగాణీ కప్పులు సొనర్లు అందంగా అమర్చి ఉన్నాయి. పైగా చిప్పెండేల్ బల్లలు ఇతర అవసరమైన కొయ్య సామాన్లు. మా తండ్రి గారు ఇంట్లో జేరగానే చేసిన మొదటి పని, అలంకార సామాగ్రి అంతా తీసి పారేసి, బల్లల మీద, పటాలు దిక్సూచి, కొలబద్దలు, కాయితాలు కలాలు ఆయనకి అవసరమైన ఇతర సామాగ్రి పరచటం. ఆయనకి చదువుకునే గది వేరుగా ఉందని గుర్తుచేస్తే, "అదీ వాడ్తాను తప్పకుండా. ఇంట్లో ప్రతి గది తీరైన ఉద్యోగానికి అణుగుణంగా ఉండాలి. నేనెక్కడ ఉన్నా నాకు ఇండియాని గుర్తుకు తెచ్చేలా ఉండాలి" అన్నారు. అందుచేత ఏమి చేసినా ఆయన చేత అవి తీయించటం మా తరం కాలేదు.

ఆయన రేఖా పటాలకి, దేశ పటాలకి రంగులు వేయటం అంటే చాలా ఇష్టం. వాటిని నేలమీద పరిచి నదులు ప్రవహించే మార్గాలు కట్టబోయే నీటి పారుదల రవాణా కాలువలు దానిమీద గీసేవాడు. ఈ పుస్తకం చివరి జేబులో ఆయన ఊహ ప్రకారం నీటి పారుదల వ్యవస్థ గల ఇండియా ఎలా ఉంటుందో పెద్ద జలాశయాలు ఎక్కడెక్కడ ఉంటే కాలువల్లో అన్నీ ఊహించగల పరిస్తితుల్లో తగిన మట్టంలో నీరు ఉంటుందో చూపించే పటం ఉంది. (ఆయన ఊహా పటం విడిగా ఇవ్వబడింది – కవనశర్మ)

9వ ప్రకరణం

ఇండియాని సంపన్నం చేయటానికి మనస్ఫూర్తిగా చేసిన ఉద్యమాలను నిష్ఫలం చేసిన ఇండియా, ఇంగ్లండు అధికార జడత్వం

జేమ్స్ థాంప్సన్, వ్యాపారి మద్రాసు వాణిజ్య సంఘాధ్యక్షుడు "వ్యవసాయ పరిస్థితికి స్థానికుల నిర్లక్ష్యం, వారు కొత్తవి సాహ సించి చేపట్టక పోవటం, మార్పు నిష్టపడకపోటం కారణాలుగా చెప్పటం నేను విన్నాను. కాని నా అనుభవం అది స్థానికుల నైజంగా దృఢపడలేదు. వారు వ్యక్తిగతమైన మెరుగుదల విష యంలో అనుగుణంగా మారేందుకు సుముఖులే నన్నది నేను సాధారణంగా గమనించాను. అయితే బీదవారవటం చేత వారు తమ శ్రమని కొత్త మార్గాల్లో పెట్టడం విషయంలో జాగ్రత్త వహిస్తారు. వారు కొత్త మార్గాలలో సాహసించకపోవటానికి వారి బీదతనమే కారణం. వారికి చదువు సాధనాలు అందు బాటులో ఉంటే వారికి తెరిచి ఉన్న మార్గాలను అనుసరిం చటంలో మనకి ఒక వెంట్రుక వాసి కూడా వెనుకబడి ఉండరని అనుకొంటాను.

కలొనెల్ కాటన్ ఉద్యోగ జీవితంలో చివరి సంవత్సరాలు, మద్రాసులోని పెద్ద కార్యాలయంలో గడపటం వలన మద్రాసు రాష్ట్రం యొక్క, ఇండియా మొత్తం యొక్క, అవసరాల గురించి సమగ్రమైన దృక్పథం ఏర్పరచుకొనే అవకాశం ఏర్పడింది. ఆయన దానిని పూర్తిగా వాడుకొన్నాడు. క్రియాశీలకమైన రాజ్య తంత్రానికి ప్రతిపాదించాడు. ప్రణాళికలను ప్రభుత్వం ముందుం చాడు. అవి కనుక ఆమోదం పొంది అమలై ఉంటే, గత 50 సంవత్సరాల ఇండియా చరిత్రే మారిపోయి, ప్రస్తుతపు రమారమి నిరాశతో నిండిన దృక్పథం స్థానంలో ఆశాజనకమైన భవిష్యత్తుని నిలుపుకొనేది. ఇప్పుడు ప్రజల వెతల గురించి ఇండియా నుంచి వినవస్తున్న హృదయ విదారకమైన కథనాలు వింటుంటే, ఆనాడు సర్ ఆర్థర్ కాటన్ ప్రతిపాదనల పట్ల చూపించిన నిర్లక్ష్యం పట్ల ఆగ్రహం కలగలక మానదు. అయిన మాటే విని ఉంటే ఈ కథనాల వినాల్సి వచ్చేది కాదు. పదే పదే ఈ పుటల్లో చెప్పబోతున్నట్టు, ఆయనకి ఆయన ప్రత్యర్థులకి మధ్య పోరాటం, నిజానికి పొడుగాటి బృహత్ రైలు మార్గాలకి, విస్తీర్ణముగా పరుచుకొన్న నీటి పారుదలకి నౌకాయానానికి అనువైన కాలు వలకి మధ్య జరిగినది. ఇంగ్లండులో మనకి మొదటి దాని గురించి తెలుసు, రెండోది తెలియదు కనుక (ఇల్లా అనటం నిజానికి యదార్ధం అనుమతించిన దానికంటే దొడ్డ మనసుని సూచిస్తుంది) మొదటి దాన్ని ముందుకి, రెండోదాన్ని మూడో స్థానానికి (రెండోది రహదార్లు, భవనాలు–కవనశర్మ) తోసె య్యటం జరిగింది. నిజానికి మూడోది తెచ్చిపెట్టిన ఆదాయంతో మిగిలినవి నిర్మించారు. దీని మీద ఖర్చు పెట్టిన దానికి రెండిం తలు వాటి మీద వ్యయం చెయ్యటం జరిగింది. (అంటే ప్రతీ దానిమీద మూడో వంతు ఖర్చు చేసి వుంటారు! –కవనశర్మ).

దీనికి వ్యతిరేకంగా కాలువలు మీద అన్నింటి కంటే ఎక్కువ, రైలు మార్గాల మీద తక్కువ ఖర్చుపెట్టి ఉంటే, ఇండియా యొక్క అధికారిక ప్రచురణలో చెప్పినట్ల బ్రిటిష్ పాలనలో ఉన్న అతి బీదదేశంగా కాక అతి సంపన్న దేశం అయి ఉండేది.

కలొనెల్ కాటన్ ఇండియాలో తన చివరి దినల్లో చూచిన దుర్భర దారిద్ర్యం భవిష్యత్తులో మరింత పెరుగుతుందని అనుకొన్నాడు. ఆయనలో

అందుకొన్నాయి పాత అనుభవాలు

భవిష్య వాణికి కొత్త రాగాలు

ఆయన ఇండియాని పరిపాలిస్తున్న వారికి ఇండియాకి అవసరమైన చికిత్స చేయమని మనస్ఫూర్తిగాను, ఇంకా ఎంతో బాధపడ్తూనే కోరాడు. అవి సులభంగా చేయగలిగినవే! ఆ దేశానికి పరాయిదైన సాధనాలను ప్రవేశ పెట్టవద్దని బతిమాలాడు. అయితే నీటి రవాణా విషయంలో నిజానికి ఏమీ చెయ్యకపోయినా నీటి పారుదల విషయంలో ఆయన బతిమాలుడు కొద్దిగా పని చేసినా పూర్తిగా నిష్ఫలం అవలేదు. సర్ ఆర్థర్ వద్దని చెప్పిన మాట విని ఉంటే మన తూర్పు సామ్రాజ్యాన్ని వాటి దుష్పరిణామాల నుంచి కాపాడి ఉండేవారు. వినకపోవటం వల్ల వాటి ప్రభావం ఏడు కాళ్ళ రాక్షస అంగలతో ప్రబలింది. ఆ సమయంలో ఆయన సూచించిన చికిత్సలు ముందుకు పోవటంతో రాళ్లు జారుతూ వచ్చాయి.

ఆయన ఇండియాలో పనిచేసిన చివరి పది సంవత్సరాల కాలంలో వ్రాసిన వ్రాతల నుంచి ఎక్కువగా ఉదహరిస్తాను. అందులో కొన్ని 50 సంవత్సరాల క్రితం ప్రకటించిన అభిప్రాయాలు. అవి ఇప్పటికి ఇండియాకి ఎంతగా వర్తిస్తాయంటే అవి ఈ సంవత్సరమే వ్రాసి ఉండవచ్చునన్నంతగా, ఇండియాని అదిప్పుడున్న దుర్భర వనరులు లేని స్థితి నుంచి లేవనెత్తాలనుకొనే వారిలో ఒక్కరు కూడా అవి చదవకుండా ఉండే స్థితిలో ఉండరు. ఇవి నాతోటి దేశీయ స్త్రీ పురుషులకి ఒక ఆశతో చూడమని సిఫారసు చేస్తున్నాను. ఎందుకంటే ఎవరైనా మంచి వాళ్లు ఇప్పుడు అవి చూడడం తటస్థిస్తే తోటి హిందూ దేశ పాలితులకి మంచి జరుగుతుందేమోనని, ఆ పుస్తకం గురించి అప్పుడు టైమ్సు పత్రిక ఈ విధంగా ప్రకటించింది. "ఇది ఆ కష్ట, క్లిష్ట సమస్యకి పరిష్కారం. అది మన హిందూదేశ సొత్తు యొక్క అంధకారమయమైన భవిష్యత్తు మీద వెలుగు వరదని ప్రసరిస్తుంది. యుక్తియుక్తమైన గణాంకాలను విడవకుండానే, అనుసరణీయము శాస్త్రీయము అయిన ఫలితాలని చేర్తుంది. ఒకేసారి, సాధారణ సత్యమూ, శీఘ్ర ప్రయోజనకారము అయిన ఫలితాలని చేర్తుంది. ఇండియాని అధ్యయనం చేయటానికి అధ్యక్షులకి నిర్దేశకులకి మాత్రమే కాక ప్రతీ ఆంగ్లేయ నాగరికుడికి సిఫారసు చేస్తాం. వారు దాన్ని అధ్యయనం చేయటం ద్వారా, ఆధునిక సైన్సు అందిచ్చే సాధనాలతో వ్యక్తులు, సమూహాలు ఏ విధంగా సంతోషంగా ఉండగలరో, ఉంటాయో అర్థం చేసుకొంటారు. వారు తమ జమీలకి వాడగలిగే ఈ మౌలిక సూత్రాలు, సామ్రాజ్యం బాగుకి, ఉద్దీపనకి పనికి వస్తాయని తెలుసుకొంటారు.

హిందూ దేశపు బాగుకి మరోసారి టైమ్సు, సర్. ఆర్థర్‌కాటన్ బోధలు ప్రచురిస్తే బావుంటుంది, ఒక మహా సామ్రాజ్యం, పునర్జీవనానికి అది పనికి వస్తుంది.

ఈ పరిశీలనలు టైమ్సు సిఫారసులకి మూలం.

ఏది ఇండియాని బీదదేశంగా, ఇంగ్లండుని ధనికదేశంగా చేస్తోంది?

జనం ఎందుకు బీదగా ఉంటారు? ఎద్దులు తప్ప ఏ సాధన సంపత్తులు మానవశ్రమ బదులు వాడుకోవటానికి లేక వారు తమకి కూడు, గుడ్డా, గూడు ఏర్పరచుకోవటంలో అంతకంటే ఏమీ చేసుకోలేక అల్లా ఉంటారు. కాదు! తమ పాలకులని విలాసాలలో ఉంచటానికి చేసిన దానికి మించి తమకి ఏమీ చేసుకోలేక అల్లా ఉంటారు. ఇండియా వాసులు ఎందుకు బీదగా ఉంటారన్న దానికి ఇంతకు మించిన జవాబు లేదు. దానికి వ్యతిరేకంగా ఇంగ్లండు ఎందుకు సంపన్నంగా ఉంది? అంటే దాని నిత్యావసరాలకి మించి, వెయ్యింట తనకు కావలసినవి సరఫరా చేసుకొనే సాధనాలు దానికెందుకు ఉన్నాయి? రెండున్నర కోట్ల జనాభా మాత్రమే ఉన్నా, ఆవిరి నీరు, రహదార్లు, కాలువలు, రైలుమార్గాలు, రేవులు, నౌకా స్థావరాలుల వల్ల మాత్రమే 20 కోట్ల జనాభాశ్రమతో మాత్రమే ఏ సాధనాలు లేక చేయగలిగినది చేయగలగటం వల్ల; అంటే అంతజనాభా శ్రమ వలన సాధించగలిగిన ఉత్పత్తిని ఈ సాధనాల వల్ల రెండున్నర కోట్ల జనాభా సాధించినప్పుడు అనుభవించటానికి రెండున్నర కోట్ల జనాభాయే ఉన్నప్పుడు ఎంత అధికంగా మిగిలుంటుంది? ఇది ఏ ఒక్క దేశానికి ప్రత్యేకం కాదు. ఉదాహరణకి

ఇండియాలో ఉన్న 14 కోట్ల శ్రామికులకి తోడుగా 50 కోట్ల శ్రామికుల పెట్టయిన రోడ్లు, కాలువలు, రైళ్ళు, నీరు ఆవిరి సాధనాలున్నాయి అనుకుందాం. అప్పుడు ఇండియాలో కూడా అధికంగా ఉన్న శ్రమ శక్తిని అవసరాలకు మించి ఉత్పత్తి చేయటానికి వాడుకోవచ్చు.

ఎక్కడ దుర్మార్గం ఉంది? పాలకులు పన్నులు వసూలు చేసే వారే కాని రాజనీతిజ్ఞులు కారు!

ఇప్పుడు ఇబ్బంది ఎక్కడుంది? వేలకొద్దీ మంది 4 శాతం వడ్డీకి అప్పులివ్వటానికి సిద్ధం. వేలకొద్దీ ఐరోపా వాసులు, హిందూ దేశ వాసులు, పర్యవేక్షణ ఉద్యోగాలు కోరుకొంటున్నారు. వేలకొద్ది ఇనుము ఉత్పత్తిదారులు, ఇతరులు, తమ ఉత్పత్తుల అమ్మకాలను కోరుకొంటున్నారు. వేలకొద్దీ ఇండియా వాసులు కూలీలుగా వృత్తికారులుగా జీవిక కోరుకొంటున్నారు. కోట్లకొలది రైతులు కోట్ల కొద్దీ ఎకరాలకి నీరు కోరుకొంటున్నారు.

పదుల కొద్దీ వెయ్యి మైళ్ళ దూరాలు కలిపే సౌకర్యాలు ఉత్పత్తి రవాణా సౌకర్యాలు నిర్మించాలి. దానిలో లక్షల కొద్దీ ఖర్చుపెట్టి, కట్టిన వడ్డీలకి పది, ఇరవై, యాభై రెట్లు సంపాదించవచ్చు. అన్నీ ఒకచోట తప్పించి సిద్దంగా ఉన్నాయి. అయితే ఒక ఇబ్బంది ఉంది. ఆ ఇబ్బంది ఇండియాని అజ్ఞానంలో, బీదతనంలో, మనం పరిపాలన ప్రారంభించిన నాటి నుంచి ఇప్పటి దాకా ఉంచింది. ఇంగ్లీషు వారిక్కడకి వచ్చి మనల్నింత వారిగా చేసిన వారిని ఇక్కడి స్థానికులకు నేర్పక, వాళ్లు దేనివల్ల ఈ విధంగా ఉన్నారో నేర్చుకోడానికి స్థిమితంగా కూర్చుంటున్నారు. ఇంగ్లండులో ఉన్నప్పుడు ఇంగ్లండు గొప్పదనాన్ని పెంచే ప్రతీదాన్ని, ముందుకు తీసుకువెళ్ళటానికి ప్రయత్నించే ఒక మనిషి ఇండియాలో తన జిల్లా భూమిశిస్తు పరిష్కారాలతో తలమునకలవుతూ ఉండటం ఎంత గొప్పగా ఉంటుంది? తన జిల్లా లక్షా లేక రెండు లక్షల పౌండ్లు, సరకుల రవాణాకి చెల్లిస్తుందని, తన జిల్లా ఉత్పత్తి చేసే సరకులు అమ్ముడు పోయే చోటుకి పంపడానికి సాధనాలు కనిపించటం లేదనితెలుసు. కాని దాని నుంచి విముక్తి పొందటానికి బాగుపరచటానికి ఏం చెయ్యాలో తెలియదు. మళ్ళీ అతను పరిష్కారంకి వెళ్తాడు వెళ్ళి ఇంతకు పూర్వం వెయ్యిసార్లు ప్రయత్నించి భంగపడిన దేనని తెలిసి మరోసారి ప్రయత్నిస్తాడు. ఒక బీద జిల్లాకి వనరులు పెరగకుండా మరింత శిస్తు కట్టగలిగే విధానం వెతుకుతాడు. అతను పెట్టుబడి అనే మాట ప్రజోపయోగ కార్యాలలో 50 లేక 100 శాతం వెనక్కివ్వటం గురించి వింటాడు చూస్తాడు. తన జిల్లాకవసరమైన, తిండి బట్టలాంటి అవసరమైన వాటిని తన జిల్లా ఉత్పత్తి చేయటంలో, బయట నుంచి చవక రవాణా మార్గం ఉంటే సంపాదించగలిగిన దానికి, రెండు మూడు రెట్లు ఖర్చు పెట్టడం చూస్తాడు. అల్లాగే కొన్ని ఇతర జిల్లాలు, ఈ జిల్లా నుంచి చవకగా సంపాదించగలిగినవి అవసరమై, రెండింతలో మూడింతలో ఖర్చు పెట్టడం చూస్తాడు. కాని తన జిల్లాని సంపన్నం చెయ్యటంలో శిస్తు చెల్లగట్టటంలో మరింత సమయం ఇవ్వటమో, లేకపోతే మరో రెండు వేల కాయితాల నివేదికలు చదవటమో చేస్తాడే కాని, ఏం చెయ్యగలడో ఆలోచించడు. అది వాస్తవమైన అసలైన ఇబ్బంది. అది తీసేయటానికి కావలసినవి, మనపాలకుల నుంచి ఒక్కమాట. మిగిలినదంతా ఎప్పటి నుంచో సిద్ధంగా ఉంది. 2 కోట్ల అప్పుతో ఖాతా తెరిచి ప్రతి జిల్లాలో సంవత్సరానికి 30 వేల పౌండ్లు, కొన్ని లక్షల టన్నుల పట్టాలు వెయ్యటానికో మరి అటువంటి వాటికో ఆ డబ్బుకు వచ్చినంతా ఖర్చుచేస్తే చాలు, వనరులు, రవాణా పెరిగి ఇబ్బంది మాయమౌతుంది. ఇది రేపే చేయవచ్చు. గవర్నర్ జనరల్ టెలిగ్రాఫ్ విషయంలో చేసింది తప్ప మరేం అక్కర్లేదు. "అది చేయనియ్యండి" అంటే చాలు. ఇండియా సంక్షేమం వాస్తవంగా పెంపొందాలంటే ప్రతీదీ పైనుంచి రావల్సిందే! రావటమే కాదు పాలక సభ నుంచి గాని పౌర సేవకుల నుంచిగాని రాదు. పై నుంచి సతి రద్దు, ఐరోపా వ్యాపారుల, మత ప్రచారకులను రానివ్వటం, ఆవిరి రవాణా విద్యుత్ తంతి ఇంకా ఇలాంటివి మినహాయింపు లేకుండా, ఇంతవరకు ఇండియా పాలక భవనంపై బలవంతంగా రుద్దబడినవే.

చాలినంత నీరు ఇండియాకి ఏమి చేసే శక్తినిస్తుంది?

ఒక సమూహం నీటిని కొన్న ధరకి, 50 రెట్ల ధరకి, పంచదార, బియ్యం, నీలిమందు, పొగాకు, పప్పుదినుసులు, పత్తి మొదలైన వాటి రూపంలో అమ్మగలిగినప్పుడు, ఆదాయం, వ్యయం అనే రెండు కొసలు కలుసుకునేట్టు ఏ విధంగా చేయగలం? అన్న ప్రశ్నకి పరిష్కారం దొరుకుతుంది. నిస్సందేహంగా ఇండియాలో పరిస్థితులు అటువంటివే! బియ్యం పత్తిలాంటి ఎగుమతి చేయగలిగిన వస్తువులు ఆహారం, బట్ట, ధరలకి సమానంగా చేయబడ్తాయి. నీటితో ఆహార వస్తువుల ఉత్పాదనా శ్రమ

తగ్గించగలిగితే, ఆ మేరకి శ్రామికులు ఆశ్రమ నుంచి విముక్తులై తమ ప్రాంతం ఇతర ప్రాంతాల వారికి కావలసిన వాటిలోఏది ఉత్పత్తి చేయటానికి అనువైనదో అది చేయటంలో తమని నిమగ్నులను చేసుకుంటారు. ఎంత పత్తైనా ఐరోపా, చైనాలకి ఎగుమతి చేయగలం. పోర్ట్ ఫిలిప్, బంగారం విలువలో నాలుగో భాగంతో పొందగలిగిన బంగారాన్ని కనుగొనటం వల్ల సంపదతో మూలుగుతూ ఉంటే, ఇండియా దాని విలువతో 40వ వంతుతో పొందగలిగి నీరు ఉండి కూడా బీదగా ఉంది.

విలువ ఉండటం కాదు వాడటం ధనవంతంగా చేస్తుంది

దేశాన్ని సంపన్న చేసే నిధి లేక పోవటం కంటే ఎక్కువ స్పష్టంగా తెలిసేది అది ఉండి దాని నుంచి చేసుకోగలిగిన ప్రతీ అనుకూలత చేసుకోకపోవటం! పోర్ట్ ఫిలిప్‌ని దాని భూ గర్భంలో ఉన్న బంగారం సంపన్న చేయలేదు. అదెంతో కాలంగా అక్కడే ఉన్నా అది ఏ విధంగాను ఉపయోగపడలేదు. దాన్ని తవ్వితీసి దాన్ని ఎన్నో అవసరమైన వాటికి బదులుగా విని మయం చేయటం (ఆ ఊరుని) సంపన్నం చేసింది. ఆ విధంగానే ఇండియాలో ఇప్పుడున్న నీటికి పదిరెట్లున్నా అంత బీదగానే ఉంటుంది. దాన్ని అత్యుత్తమంగా వాడకుండా సెకనుకి కొన్ని లక్షల టన్నుల నీరు (వృధాగా) సముద్రంలోకి పోనిచ్చినంత కాలం గంటకి గోదావరి నుంచి బయటకు పోయే నీరు 400 కోటి ఘన గజాలు. దాని విలువ 8 లక్షల పౌండ్లు లేక రాజ మండ్రి సంవత్సరాదాయానికి 3 రెట్లు కాని, అది వాడుకోనంత కాలం ఆ నిధి ఉండీ లేనట్టే.

అతి మందమతి అయిన శ్రామికుడు కూడా బంగారం విలువ అర్థం చేసుకోగలిగినప్పుడు అతి మేధావి అయిన రాజనీతిజ్ఞుడు దేని వినయమంతో బంగారం వస్తుందో అర్థం చేసుకోలేక పోడం ఎంత ఆశ్చర్యకరం! 100 పౌన్ల విలువ గల నీళ్లు ఇండియాలో 2 పౌండ్ల 10 షిల్లింగులకే సంపాదించవచ్చు. కాని ఇండియాలో ఏ రాజనీతిజ్ఞుడు జనాభాలో వెయ్యోవంతుని ఆ నీటిని సంపాదించటానికి నియమించే తెలివిని ప్రదర్శించిన వాడుగా కనపడలేదు. అదే పోర్ట్ ఫిలిప్ 100 పౌండ్ల బంగారం 25 పౌండ్లకి సంపాదించగలినప్పుడు సగం కంటే ఎక్కువ జనాభా దాన్ని తవ్వటంలో నియమింపబడ్డాడు. ఆ విషయం ప్రసక్తి వచ్చినప్పుడల్లా గంగ కాలువని కృష్ణా గోదావరి పనులని చూడండి. అంటూ సమర్ధించుకొంటారు.

అదే పోర్టు ఫిలిప్ వారు బీదగా ఉండి వారికి బంగారపు నిధులు గురించి చెప్పామనుకోండి అప్పుడు వారు, 60000 జనాభాలో 12 మంది బలారెట్‌లోను మరో 12 మందిని మౌంట్ అలెగ్జాండర్‌లోను పెట్టాం. అభాండాలు వేయవద్దు అన్నారనుకోండి. మనం ఏ మనుకొంటాం! అల్లాంటిదే ఇండియా గురించి అంటున్నదీను.

పాత పని కట్టడాలని మంచి స్థితిలో ఉంచటానికి నిర్లక్ష్యం

మద్రాసు రాష్ట్రంలో, తంజావూరు జిల్లాలో తప్ప మరే ఇతర జిల్లాలోను పాత పని కట్టడాలు బాగులు చేసిన మంచి స్థితిలో లేవు. వినాశన కారులైన యుద్ధాలు మనల్ని బీదగా ఉంచలేదు. ఉంచినవి చెప్పరాని అసాధారణ నిర్లక్ష్యం. దాన్ని ఇతర విష యాల్లో భరించం. ఎవరైన "యుద్ధం ఖర్చు కోసం భవనాలని పాడు పడనిస్తాను." అంటే వాడిని పిచ్చివాడి కింద జమకడ్తాం. కాని ఇదే పని ప్రజల ఆహారం విషయంలో (దానివల్ల) మనకి వచ్చే ఆదాయం విషయంలోను ఒక పద్ధతి ప్రకారం జరుగుతోంది.

ఇండియా ఒక యుద్ధం తరువాత యుద్ధక్షేత్రం లాంటిది. ఒకే ఒక ఆక్రందన 'నీరు-నీరు.' కావలసినదల్లా నీరు! అది అందిస్తే మిగిలినవన్నీ ఒక దాన్నుంచి మరొకటి అనుసరించి వస్తాయి. పంటలకి నీటి సరఫరా, రవాణాకి నీటి మార్గాలు అన్నింటిని అమరుస్తాయి. నీరు అన్నింటికి పరిష్కారం. లార్డ్ కోర్న్ వాలిస్ నుంచి ఇప్పటిదాకా అందరు మేధావులకి అంతు చిక్కని సమస్యని - శిస్తు చెల్లింపుల సమస్యని - పరిష్కరిస్తుంది. అది తంజావూరు జిల్లాలో ఆ సమస్యని పరిష్కరించింది. ఆ ఒక్క చోటే ఆ పరిష్కార మార్గంని అమలు చేసి చూపారు. 4 పౌన్ల 10 షిల్లింగుల విక్రయ ధర ఉన్న ఎకరం భూమిమీద 12 షిల్లింగుల శిస్తు కట్టాల్సి ఉంటే సమస్యలో ముఖ్యభాగం రమారమి పరిష్కరింపబడ్తుంది. దానికి సంబంధించిన వెయ్యి చిన్న చిన్న సమస్యలు ప్రతీ ఇతర విషయంలో ఉన్నట్టే ఇక్కడా ఉండవచ్చు. కాని ముఖ్యమైన ఇబ్బంది తొలగిపోతుంది. వాస్తవ మైన ఇబ్బంది ఏమిటంటే 10 షిల్లింగుల లాభాన్నిచ్చే భూమి మీద 12 షిల్లింగుల శిస్తు కట్టడం-దీన్ని నీరు తప్ప పరిష్కరించ లేదు. ఇండియా అంతా నిశ్చయంగా దీన్ని వాడవచ్చు - ఎలాగ అంటే లాభాన్ని ఎకరాకి పొందుకో 30 షిల్లింగులకో పెంచటం.

కొలొనెల్ కాటన్ భవిష్యత్ గురించి చేసిన విశిష్టమైన నిర్దిష్టమైన ప్రకటన

కొలెనెల్ కాటన్ గోదావరి మీద తన మొదటి నివేదికలో ఈ విధమైన ప్రకటన భవిష్యత్ గురించి చేసాడు.

"ఇటువంటి ఖర్చు యొక్క ఔచిత్యం ఏమిటన్న ప్రశ్నని పరీక్షించేటప్పుడు ఒక విషయం మన దృష్టిలో ఉండాలి మనం, ప్రభుత్వం పెట్టే ఖర్చు, వ్యక్తులుపెట్టే ఖర్చులను ఒకే విధమైనవిగా అనుకోడం సరైనదిగా అనుకుంటాం. కాని ఇటువంటి పరిస్థి తుల్లో ఉన్న దేశాల్లో రెంటికి చాలా తేడా ఉంది. ముఖ్యంగా రాజమండ్రి (ఆ తరువాత గోదావరి) జిల్లా విషయంలో కొన్ని జిల్లాల్లోను 10 వేల పౌండ్లు ఖర్చు పెడ్తే వెంటనే అందులో పెద్ద భాగం ప్రభుత్వ ఖజానాకి వచ్చేస్తుంది. అయితే ఎంతో దయనీయమైన స్థితిలో ఉన్న ఈ జిల్లా విషయంలో పెద్ద భాగం నెమ్మదిగా సంవత్సర కాలంలో వెనక్కి వస్తుంది.

ఈ అధికమైన చెలామణి, చాలామందికి శిస్తులు కట్టగల శక్తినిస్తుంది. లేకపోతే కట్టగలిగిన స్థితిలోఉండరు, జనాభాలు కొంత భాగం ఇది లేక, నిరుద్యోగులై లేక ప్రయోజనకరమైన వ్యాపకం లేక ఉండిపోతారు కనుక ఇది ఉన్నప్పుడు కొద్దిగా ఖజానా విషయంలో తేడా తెస్తుంది. పెట్టుబడి లేక, జనాభాలో ఎక్కువ భాగం పనిచేసే 3 లేక 4 నెలల్లో వారి పని వల్ల పెద్దగా ప్రయోజనం ఉండదు. ఎందుకంటే వారికి పొలాలను బాగుపరచుకొనే శక్తి ఉండదు. సంవత్సరానికి 30 లేక 40 వేల పౌండ్ల వ్యయం జిల్లా అంతటిని జీవంతోను చైతన్యంతోను నింపుతుంది. ఆ జిల్లాలో జనాభాలో పనులు లేక లేమితో ఇతర్లకి భారంగా ఉన్న స్థితిలో ఉన్నవారికి ఈ వ్యయం వలన తిండి సమకూర్చబడుతుంది. ఇది ఇతరమైన వాటికి ఉత్తేజ కారకమవుతుంది. దీనివల్ల బొక్కసం బొక్కపడదు. వడ్డీ వ్యాపా రస్తుల ఋణం స్థానంలో ఈ వ్యయం ఉపయోగపడి పొలాలు అభివృద్ధి చెందుతాయి. ఈ వ్యయం దుర్వ్యయం కాదు."

ఆదాయ గణాకాంలు ఆయన భవిష్యత్తు గురించి ఊహిం చింది ఎంత సబొబో చూపించామని ప్రజా కార్యాల అధిపతి అన్నాడు.

"పనులు పూర్తి కాక పూర్తిగా లబ్ధి పొందక పోయినా కూడా నేరుగా వచ్చిన ఆదాయం పెరిగింది. అప్పటి వరకు అయిన మొత్తం ఖర్చు తీసుకొని ప్రతి సంవత్సరం పెరిగిన ఆదాయ శాతం కడ్తే అది 62 ఉంది. భవిష్యత్తులో ఈ శాతం పెరుగు తుంది. కాని జనం విషయంలో మార్పుని వివరించాల్సి వస్తే అదిచావు నుంచి బతుకు అనాల్సి ఉంటుంది. బీదరికం, నిర్ల క్ష్యంలో ఉన్న అతి కిందస్థాయి నుంచి, ఇప్పటి చైతన్యం శక్తితో కూడిన గొప్ప స్థాయి వరకు ఆ అంతరం ఉంది. ప్రతి సంవ త్సరం ఆదాయం పెరుగతూ పోతుంటే వ్యయం తగ్గుతూ పోతోంది.

అయితే రాజమండ్రీలో విజయవంతమైనంతగా ఇతర జిల్లాలలో అవుతుందని ఊహించటం తప్పు. ఎందుకంటే రాజ మండ్రిలో పరిస్థితులు అనుకూలించినంతగా ఇతర జిల్లాల్లో అనుకూలించక పోవచ్చు. కాని అటువంటి వ్యయం ఏ జిల్లాలో నైనా, లాభదాయకంగా ప్రభుత్వానికి, వరంగా అక్కడి ప్రజలకి ఉంటుందని ధైర్యంగా చెప్పవచ్చు.

మనం మన హిందూదేశపు పూర్వీకులతో వ్యవసాయక నీటిపారుదల విషయంలో సమంగా నడపగలుగుతున్నామా?

మద్రాసులో 1854లో అచ్చయిన ఒక రచనలో మన పరిపాలన మొదలయ్యాక వ్యవసాయిక నీటి పారుదల మొత్తం మీద మెరుగుపడిందా? అధ్వానం అయిందా? అన్న ప్రశ్న వేయ బడింది. రచయిత తన ప్రశ్నకి తనే ఈ విధంగా సమా ధానం ఇస్తాడు.

"పాత నీటిపారుదల కట్టడాలను అవసరమైన బాగులు ఉంచేయబడిన స్థితిలో ఉంచటం లేదు! వాటి మూలవ్యయం 1 కోటి 50 లక్షల పౌండ్లు. వాటి బాగుల వ్యయం 70 వేల పౌండ్లు, అర్ధశాతం కంటే తక్కువ మూల వ్యయంతో పోలిస్తే. ప్రభుత్వాదాయం శిస్తుల ద్వారా 13 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు. సంవత్సరానికి ప్రభుత్వానికి వ్యవసాయదారులకి కలిపి వచ్చే ఆదాయం 37 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు. మొత్తం ఆదాయంతో పోలిస్తే బాగుల మీద ఖర్చు పెట్టేది ఓ శాతం కంటే తక్కువ. ప్రభుత్వ ఆదాయంతో పోల్చినా తక్కువే!.

స్పష్టంగా, బాగుల మీద ఖర్చుపెట్టేది సరిపోదని, తెలు స్తోంది. పూర్వంతో పోలిస్తే సాగుభూమి విస్తీర్ణం తగ్గింది.

ముఖ్యమైన నీటి పారుదల గల జిల్లాల్లో 12,62,906 ఎకరాలు. 4,75,480 పౌండ్ల శిస్తురాగలిగిన భూములు, నీరు లేక వ్యవసాయం ఆగిపోయి పనికిరాకుండా పోయాయి. చెరు వులు కాలువలు బాగు చేస్తే ఆ ఆదాయం వస్తుంది. సరైన

మరామత్తులు జరుగుతున్నట్టు చెప్పబడుతున్న ఎన్నో పనులు నిజానికి సంపూర్ణమైన నీటి సరఫరా సామర్థ్యంతో పనిచేయటం లేదు. (ఇది ముఖ్యమైన నీటి పారుదల ఇంజినీరైన కలొనెల్‌సిమ్ అభిప్రాయం).

శ్రీడైక్స్ తన సేలం అనే రచన 391 పుటలో ఆ ఒక్క జిల్లా లోనే 8864 బావులు, 218 నీటి అడ్డకట్టలు, చిన్న కాలువలు, 1017 చెరువులు ఉపయోగం లేకుండా ఉన్నాయని మనకి తెలియచేస్తాడు.

లెఫ్ట్‌నెంట్ టిర్రెల్ ఈ విధంగా వ్రాస్తాడు.

"ఇంగ్లండుతో కాని ఆ ఖండంలోని మరోదేశంతో గాని పోలిస్తే ఈ దేశ పరిస్థితి దుఃఖం కలిగించేదిలా ఉంటుంది. ముఖ్యంగా శ్రద్ధతో పరిశీలించినప్పుడు పూర్వం పంట పొలాలుగా ఉన్నవి నిరుపయోగమైన అడవి మొక్కలు పెరిగి కనిపిస్తాయి. చాలాసార్లు తెగిన కట్టలతో చెరువులు కనిపిస్తాయి. పూర్వం పెద్దగా సంపన్నంగా ఉన్న గ్రామాలు నిర్జనాలుగా ఉన్నాయి. ఇక్కడ సేలం భూములు సారవంతమైనవే. ఎంతగానో విత్తడం జరుగుతుంది. కాని పండాల్సినంత పండవు. 30 మైళ్ళలో 8 నుంచి 10 పాడుపడ్డ చెరువులని దాటి ఉంటాను. 18 అడుగుల ఎత్తు కట్టఉన్నది, ఒక పెద్ద చెరువై ఉండాలి! కనుమల వైపు ఎక్కువ పొలాలు బీడుపడ్డాయి. నేల సారవంతమైనదే. నీరు లేకపోవడమే కారణం అనిపిస్తుంది. పూర్వం విస్తారంగా వ్యవసాయమున్న సంపన్న గ్రామం తింగరికోట ఈనాడు అడవిలా ఉంది కొద్ది ఇంజినీరింగుతో ఎంతో నీరు సాగుకి అందించవచ్చు"

ఇది ఒక అనుగ్రహం లేని జిల్లా యొక్క ప్రత్యేకమైన దృశ్యం కాదని ప్రకటించబడినది. టిర్రెల్, ప్రెసిడెన్సీలో ఉన్న అతి మంచి జిల్లా అయిన సేలం గురించి చెప్తున్నాడు. ముఖ్య రహదార్ల నుంచి ఏ దిశలో తమ విచారణను మనుష్యులు కొనసాగించినా, అంతర్భాగాల గురించి నివేదికలు తప్పనిసరిగా ఇలాగే ఉంటాయి.

ఆజ్ఞాధికారులు కమిషనర్లు ఈ కింద విధమైన సాధారణ తీర్పుకు వస్తారు. (240 వ భాగం)

"దేశంలో ఏ కొద్ది పనులనో మినహాయిస్తే మిగిలినవన్నీ కూడా నీటి పారుదల విషయంలో తమ సామర్థ్యానికి తగిన దాని కన్నా తక్కువగా ఉన్నాయి. చెరువులకి తూములు లేవు. అంటే పని చేయటం లేదు. వాటికి కళింగలు లేవు. ఒకవేళ ఉంటే అవి ఎత్తు బాగా తక్కువగానో ఎక్కువగానో ఉన్నాయి. దానివల్ల చెరువు ప్రమాదానికి గురయ్యే అవకాశం ఉంది. లేక కట్టలు బలహీనంగా ఉన్నాయి. కారణమేదయినా రైతులు నీటిని చెరువులో పూర్తి మట్టానికి నిలవ చేయటానికి భయపడ్డారు. లేక కాలవలు పూడుకొని పోయి పూర్తి సరఫరా ఇవ్వలేని స్థితిలో ఉన్నాయి. పొలాల వద్ద కాలువలు లెఫ్ట్‌నెంట్ రుండాల్ చెప్పినట్టు వాటికి నియంత్రణలు లేకో, నదుల మట్టి కాలువ కడ్డంగా కట్టగా ఏర్పడం వల్లో, పూడికల్లో పాడు స్థితిలోఉన్నాయి. పొలానికి నీరు పోవడానికి సరిపడినన్ని మార్గాలు లేక రైతులు గండ్లు కొడ్తుండటం వల్ల, ఉన్న మార్గాలు అవసరానికి మించి పెద్దవవటం మూలానో, నీరు వ్యర్థం అవుతోంది. తంజావూరు తిరుచానూరు వంటి అదృష్టవంతమైన జిల్లాలో పాక్షికంగా తప్ప దేశంలో అన్ని చోట్ల నీటిపారుదల పనుల పరిస్థితి చాలా వరకు ఈ విధంగానే ఉంది.

ప్రాచీన నిర్మాణాలకి మరామత్తులకి ఉదారంగా డబ్బు ఖర్చు పెట్టడానికి మించి సంతృప్తి కరమైనది లేదు. ఉదాహరణకి తిన్నెవేలిలో 52,341 పౌండ్లు, ఉన్నవాటి దక్షత పెంచడానికి ఖర్చుపెట్టారు. కొత్త నిర్మాణాలు చేయలేదు. 15 సంవత్సరాలలో చేసిన ఈ ఖర్చుకి నేరుగా ప్రభుత్వానికి 1,97,480 పౌండ్లు అంటే 6 రెట్ల ఆదాయం రాగా, ప్రజలకి 30 లక్షలు వచ్చింది.

(వై.బి. నార్టన్, నియంత్రణ మండలికి వ్రాసిన లేఖలో 36వ పుట నుండి)

నది రెండు వైపుల ఫలితాలు

దక్షిణ ఆర్కాట్‌లో 14 సంవత్సరాలలో మనకీ కింది ఫలితాలున్నాయి.

నది రెండు వైపుల ఫలితాలని కలిపితే ఈ కింది యధార్థ విషయాలు తెలుస్తాయి.

1850 చివరి వరకు ఆనకట్ట దానికి సంబంధించిన అన్ని నిర్మాణాల వ్యయం మరామత్తులతో సహా 45,667 పౌండ్లు. ఈ పనులు చేపట్టక ముందు ఉన్న సగటు ఆదాయాన్ని పరిగణలోకి తీసుకొంటే ఈ పనుల వలన ఈ కాల వ్యవధిలో సగటుకి మించి, వసూలైన సొమ్ము 180029 పౌండ్లు. అంటే ఖర్చు పెట్టిన ప్రతీ 10 పౌండ్లకి 37 పౌ.10 షిల్లింగులు వెనక్కి వచ్చింది. పైగా ఆనకట్ట ఇతర నిర్మాణాలు శాశ్వతమైన విలువతో

మిగిలిపోయాయి. ప్రతీ సంవత్సరం దాని మరామత్తులకి 700 పౌండ్లు, వడ్డీ 5 శాతం చొప్పున 1750 పౌండ్లు (పెట్టుబడి 35000 పౌండ్లుగా తీసుకొంటే) గా తీసుకోవచ్చు. వెరసి మొత్తం 2,450 పౌండ్లు. సంవత్సర లాభం 12,875 పౌండ్లు. అంటే అన్ని ఖర్చులు పోను 35,000 పౌండ్లు పెట్టబడి మీద 10,000 పౌండ్ల లాభం ప్రభుత్వానికి ప్రజలకి కలిగిన లాభం కలిపితే మొత్తం లాభం 30,000 పౌండ్లు.

(ప్రజోపయోగ కార్యాల నివేదిక 247 ప్రకరణం.)

నీటి పారుదల వలన ప్రతి దిశలో కలిగిన అనుకూలత

"ఈ గొప్ప అధిక ఆదాయం, ఈ విజయం, పిండటం వల్ల, ఆస్తి పరిశ్రమల హక్కులుత్తరించటం వలన కలిగింది కాదు. కాకపోగా ప్రజల సంపద, సుఖం, సంతోషం పెరగటంతో పాటు ప్రభుత్వానికి లభించింది. మెట్ట పంట విలువ ఎకరానికి 12 షిల్లింగులైతే వరి వలన 40 షిల్లింగులు (28 షిల్లింగులు హెచ్చు) చెరుకు వలన 24 పౌండ్లు (23 పౌండ్ల 8 షిల్లింగులు హెచ్చు) రాబడి ఉంటుంది. అందుచేత ఈ అభివృద్ధి పనుల వలన లాభం ఈ విధంగా ఉంటుంది.

ఇతర విలువైన పంటలు

1 లక్ష ఎకరాలలో చెరుకు	20 లక్షల పౌండ్లు
ఇతర విలువైన పంటలు	
110 లక్షల ఎకరాలలో వరి	13 లక్షల 20 వేల పౌండ్లు
మొత్తం	**33 లక్షల 20 వేల పౌండ్లు**

ఇందులో 3 లక్షల పౌండ్లు రైతులు శిస్తు చెల్లించినా 30 లక్షల పౌండ్లు వారు సంవత్సరానికి లాభపడ్డారు. తమ వాటా నీరు సంపాదించటానికి వారు ఆతురపడటానికి ఆ విధంగా సంపాదించిన నీరు వాడటంలోని చురుకుదనం ఆశ్చర్యం కలిగించవు."

ఆ విధంగానే కలొనెల్ కాటన్ వారి ప్రవర్తనలో పూర్వపు నిర్లిప్తత, నిరాశ స్థానంలో చైతన్యం, కొత్తదార్లు తొక్కే సాహసం ఉండటం గురించి చేసిన ప్రకటనలలో ఆశ్చర్యం కలిగించేది ఏదీ లేదు. (ప్రజోపయోగ కార్యాల నివేదిక 2.64.5 ప్రకరణం).

సామర్లకోట కాలువ, ఉండి తాలూకా గురించిన ఏ మాత్రం తక్కువ ఆశ్చర్యం కలిగించని ఇతర ఉదాహరణలు వివరంగా ఇవ్వబడ్డాయి. ప్రజోపయోగ కార్యాల నివేదిక చివరి అనుబంధంతో గత 14 సంవత్సరాలలో తలకెత్తుకొన్న వాటి వివరాలు పట్టికగా ఇవ్వబడ్డాయి. అవి ప్రభుత్వానికి పెట్టుబడి మీద సంవత్సరానికి 69.5 శాతం వెనక్కి వచ్చినట్టు చూపిస్తాయి. ఆ పనుల వివరాలు నివేదికలోని 273వ ప్రకరణంలో ఉన్నాయి. ఆ పదమూడు అభివృద్ధి పనుల మొత్తం వ్యయం 2,34,901 రూపాయలు. ఖర్చులు పోను సంవత్సర ఆదాయంలో వచ్చిన లాభం 3,17,357 రూ.లు అంటే 134 శాతం.

దేశీయ రాజులు ఏం చేశారు ?

సర్ ఎమర్సన్ అనే ఆయన సింహళం మీద తన పుస్తకంలో ఈ విధంగా వ్రాసాడు. "తమ నిధులను, శక్తులను, తటాకాలు నిర్మించటానికి ఖర్చు చేసిన రాజులు, తమ జాతికి, దేశానికి పోషకులుగా గౌరవం పొందటంలో ఆశ్చర్యం కలిగించేదేమి లేదు. దీనికి విరుద్ధంగా గొప్ప రాజవంశం అంతరించిపోవటం, దేశం కుంగిపోడానికి కారణం భూమి సారం తగ్గిపోవటమే! ఆ కారణం చేత తరువాతి రాజులు పూర్వపు రాజులంత చెప్పుకోదగిన వారు కాకపోయారు" అంటూ 'రాజులు' రచయిత వాపోటం ఉంది.

దేశీయ రాజులకి నీటి పారుదల కోసం నిర్మించిన తటాకాలుకి కాలువలకి కేవలం వాటి నైజం వలననే నిరంతరం మరమ్మతులు చేయించాల్సి ఉంటుందని తెలుసు. అందుచేత దానికి ఏర్పాటు చేశారు. అది ఎకరానికింత అంటూ నీటి పారుదల వల్ల ప్రయోజనం పొందిన రైతుల నుంచి నేరుగా ఒక ప్రత్యేకమైన పన్ను విధించట నుంచీ గాని లేక ఉత్పత్తిని రైతులు ప్రభుత్వం పంచుకొన్న నిష్పత్తిలో గాని పంచుకోవటం ద్వారా గాని చేసేవారు, ఇటువంటి ఏర్పాటు ప్రెసిడెన్సీ (రాష్ట్రం) లోని అన్ని ప్రాంతాల్లోనూ ఉండేదా? అన్న ప్రశ్నకి సమాదానం చెప్పగలిగే ఆధారాలు లేవు. కాని అది నీటి పారుదల ఉన్న అన్ని ప్రాంతాలలోను సాధారణంగాను, కనీసం కర్నాటకలో అన్నిచోట్లా ఉన్నట్టు మనం అనుకోవచ్చు.

ఇంగ్లీషు వారి ప్రభుత్వంలో భూమి శిస్తు డబ్బు రూపంలో ఎకరానికి 'ఇంత' అంటూ ఒక స్థిర రూపంలో తీసుకోటం జరుగుతోంది. తటాకాల మరామత్తు శిస్తు మొత్తంలో భాగం అవటం వల్ల, వాటిని సమర్ధవంతంగా నిర్వహించాల్సిన బాధ్యత ప్రభుత్వందే. తిన్నెవేలీలో మొత్తం శిస్తులో ఒక భాగం విడిగా ఉంచి, దాని లెక్క (పద్దు) వేరుగా ఉంచారు. (ప్రకరణం 454)

ప్రభుత్వ బాధ్యత

"నీటి పారుదల నిర్మాణాలను ప్రభుత్వవ్యయంతో సాధారణంగా ఏ విధంగాను మంచి స్థితిలో ఉంచటం లేదు. చాలా నిర్మాణాలకి ప్రభుత్వం ధర్మకర్తలు వారి వద్ద పూర్తిగానో పాక్షికంగానో రైతులు భూమి పన్నుకి అదనంగా చెల్లించిన మొత్తాలతో ఏర్పడిన నిధి ఉంది. అది పంటలో ఇంతభాగం అని ఇచ్చినది. మొదట్లో పంటగా తరువాత పంట విలువ బట్టీ ఇప్పటికీ చెల్లిస్తున్నారు. అది నిర్మాణ మరమత్తు కోసం ఉద్దేశించినది, ఆ నిర్మాణాల వలన వారి భూముల విలువ పెరిగిన కారణంగా. వారు ఆ నిర్మాణాలని మంచి స్థితిలో ఉంచటానికి బాధ్యుల్ని చేస్తూనే ఆ సొమ్ము వారి వద్ద ఉంచబడింది. అది నోటి మాటే అయి వుంటుంది అనుకొన్నా కూడా వారికి మరమత్తులు సరిగా చేయించాల్సిన విధి ఉంది. ఈ విధి వారు సక్రమంగా నిర్వర్తించలేదని చెప్పాల్సి ఉంది. దాని వలన వ్యక్తుల ఆస్తులకు హాని జరిగింది. అందుచేత ఇప్పుడు ఆ నిర్లక్ష్యానికి పరిహారంగా మరామత్తులు చేసి ఆ నీటి పారుదల నిర్మాణాలు పూర్తి సామర్థ్యంతో పనిచేసేటట్టు చూడవలసి ఉంది.

నీటి పారుదల ఉన్న తంజావూరు జిల్లాని అదిలేని గుంటూరు జిల్లాని పోల్చి చూచుట

తంజావూరు

తంజావూరు జిల్లాలో ఒక పురోభివృద్ధి పద్ధతి స్థిరంగా 50 సంవత్సరాల పాటు అనుసరించబడింది. దానివల్ల అసాధారణమూ, స్థిరమూ అయిన విజయం సాధించబడింది. ఆదాయం 3.2 లక్షల పౌండ్ల నుంచి 5 లక్షల పౌండ్లకి పెరిగి, భూముల ధరలు పెరిగి ఇంగ్లండులో ధరలను అందుకొన్నాయి. ఇది, ఒక గొప్ప పెట్టుబడి పెట్టి తాత్కాలికంగా ఇబ్బంది పడటం పెట్టడంవల్ల కాక, సగటున సంవత్సరానికి 4,000 పౌండ్లు సాధారణంగా ఖర్చు, మరామత్తు ఖర్చుగా సాధ్యం అయింది. సగటున అంతే ఆదాయం వచ్చింది. వ్యక్తుల ఆస్తి విలువ 30 నుంచి 35 లక్షల పౌండ్లు పెరిగింది. అంటే సంవత్సరానికి రమారమి 2 లక్షల పౌండ్లు వ్యయం చేసి డబ్బు, కరకట్టలు నిర్మించటంలోను, నీరు ఓడ్చటానికి, ఆనకట్టలు నిర్మించటానికి నీరుకొనిపోయేందుకు కింద తూములు, పైన ఎత్తుగా ఉన్న తూములు నిర్మించటానికి ఇతర నీటి పారుదలకి, నీరు ఓడ్చే దానికి సంబంధించిన మేస్త్రీ పనులకు, వంతెనల నిర్మాణానికి, వెయ్యి మైళ్ళ సాధారణ రహదారి కోసం ఖర్చు చేయబడింది.

కింద తూము = sluice

పై తూము = aqueduct

చుట్టు పట్ల అన్ని జిల్లాలు రమారమి అల్లాగే యధా స్థితిలోఉన్నాయి. ఇటువంటి అనుకూలత కొద్దిగా అయినా ఉన్నప్పుడు తప్పించి. ఇదంతా తంజావూరులో సాధారణ రహదార్ల మీదే ఆధారపడి జరిగింది. అక్కడ వ్యయం సరిపడంతగా లేదు. వ్యయం సరిగా ఉండి కాలవల వ్యవస్థ నిర్మితం అయి ఉంటే ఆ జిల్లా సంవత్సరానికి మరో 2 లక్షల పౌండ్లు లబ్ధి పొందేది.

తంజావూరు జిల్లాలో శ్రద్ధ వహించి నీటి పారుదల ఏర్పాటు చేసి సాధారణ రోడ్లు ఏర్పాటు చేసి (మంచి రవాణా సౌకర్యాలు లేకపోయినా) ఆదాయం 2 లక్షల నుంచి క్రమేపి 5 లక్షలకి సంవత్సరానికి పెరిగేలా చూసారు. జనాభా 7 లక్షల నుంచి 8 లక్షలకి పెరిగింది.

భూమి విలువ 40 లక్షల పౌండ్లకి పెరిగి ఇంగ్లండులో 240 లక్షల పౌండ్లకి సమానం అయింది.

గుంటూరు

గుంటూరు జిల్లాలో అటువంటి కట్టడాలన్నీ పూర్తిగా నిర్లక్ష్యం చేయబడ్డాయి. ఒక సంవత్సరంలో సంభవించిన క్షామంలో 5 లక్షల జనాభాలో 2.5 లక్షల జనం తుడుచుకు పెట్టకుపోయారు. దీనివల్ల తరువాతి 12 సంవత్సరాలలో 8 లక్షల పౌండ్ల నష్టం సంభవించింది. పైగా ఒక్క ఎకరం కూడా అమ్మలేని పరిస్థితి. ఈ రెండు జిల్లాలలోని పరిస్థితుల తేడాకి కారణం ప్రజోపయోగ కార్యాలపై చేసిన ఖర్చు వలన ఏర్పడింది.

జమీందారి రైతువారి విధానాల కింద ఉన్న ఒక జిల్లాలో వసూలు చేయడానికైన ఖర్చు కాక మిగిలిన ప్రతీ పార్తింగూ జిల్లా బయటకి పంపబడిందని అనుకొందాం. ఆహార భద్రతా సాధనాలు శిధిలమవడానికి వదిలి పెట్టబడ్డాయి అనుకొందాం. ఒక మైలుకూడా కొత్తరోడ్డు వెయ్యలేదు. జలాశయం నిర్మించలేదు.

పంటలు మునగకుండా కరకట్టలు నిర్మించలేదు. ఒక్క ఏరు మీద కూడా వంతెన నిర్మించలేదు. అందుచేత అక్కడ ఉత్పత్తి అయినదాంట్లో, అక్కడ వాడుకోబడింది తప్ప మిగిలిన దంతా రమారమి వ్యర్థంగా మిగిలిపోతుంది. ఇదికాక, స్థానికంగా

వానలు పడక, దాని సరిహద్దులో 80 మైళ్ళ పొడుగున ఉన్న ఒకే ఒక చెరువు వల్ల వర్షాభావపు స్థితి తగ్గింది లేక పారుతున్న జీవనది నుంచి ఒకే ఒక కాలువ నీరు తెస్తూ ఉంటే, అది క్షామం యొక్క భయానక స్థితిని పుట్టిస్తుంది. అది జనాభాని సగానికి సగం తగ్గిస్తుంది. సంవత్సరానికి ఆదాయాన్ని 140 వేల పౌండ్లు తగ్గిస్తుంది. ఆ స్థితి నుంచి 12 సంవత్సరాల కాలం దాకా పూర్తిగా కోలుకోదు.

ఇది గుంటూరు యొక్క అభివృద్ధి గురించిన సరైన వాంగ్మూలం.

చివరగా, చివరిది కాని విచారణ ముందుగా భయంకరమైన క్షామం మరోసారి జరగకుండా చూడాల్సి ఉంది.

ఇది జె.పి. నార్టన్ నియంత్రణ మండలి కార్యదర్శికి 1854 వ్రాసిన ఉత్తరం (పేజీ 41) ఈయన మద్రాసులో ఉన్నప్పుడు ప్రజల తరపున మాట్లాడాడు. ఆయనకి ఇంగ్లండులో Hour అనే గౌరవనీయమైన దినపత్రిక ఉంది. ఆయన ఉత్తరం అందుకొన్న కార్యదర్శి రాబర్ట్ లొవి.

నార్టన్, "ఇప్పుడు వ్యయం చేస్తున్నట్టుగా చాలీచాలకుండా వ్యయం చేయక ఉదారంగా వ్యయం చేసి ఉంటే తంజావూరు స్థితి ఎల్లా ఉండేదో కదా!" అంటాడు. ఈ సంపన్నత కేవలం నీటి పారుదల వలన సమకూడినదే. రవాణా ఖర్చు తగ్గటంలోనే అంతా ఉంది. కలొనెల్ కాటన్ దాని గురించి ఈ విధంగా వ్రాసాడు.

"తంజావూరుపై సంవత్సరానికి 4 వేల పౌండ్లు కాక కొద్ది ఎక్కువగా 10 వేల పౌండ్లు ఖర్చు చేసామనుకొందాం. అప్పుడీ స్థితికి 50 సంవత్సరాలలో కాక 20 సంవత్సరాలలోనే వచ్చేది. నీరు ఇప్పుడందిస్తున్న నాలుగు నెలలో మాత్రమే కాక, వానలు పడని పొడి కాలంలో కూడా అందించగలిగే విధంగా నిలవ చేసి వరి మాత్రమే కాక చెరుకు కూడా పండించగలిగే వారు. ఒక లక్ష టన్నుల పంచదార ఇంతకు ముందు ఎప్పుడో ఎగుమతి చేయగలిగే వారు. అది 20 లక్షల పౌండ్ల విలువగలది. పైగా రవాణా టన్నుకి మైలుకి 4.5 పెన్నీల వ్యయంతో ప్రస్తుతం జరుగుతున్నది. పెన్నీలో 16వ వంతుకే కాలువల ద్వారా సాధ్యమయ్యేది. ప్రస్థుతం కేవలం 1000 మైళ్ళ రహదార్లు న్నాయి. సగటు రద్దీ దినానికి 50 టన్నుల బరువు రోజుకి సంవత్సరానికి 320 వేల పౌండ్లు. ఆవిరితో నడిచే పడవల రవాణావల్ల కనీసం 2500 వేల పౌండ్ల ఖర్చు తగ్గేది. పైగా ఇప్పుడు ఎగుమతి చేయడానికి వీలు కాకుండా ఉన్న మరికొంత సరకు ఎగుమతి అయ్యేది. దీని వలన మరో 1 లక్ష పౌండ్లు, ఇప్పుడు ఎగుమతి అవుతున్న 5 లక్షల పౌండ్ల విలువగల సరకుల బదులు 10 లక్షల పౌండ్లు విలువ గల సరుకు రవాణా అయ్యేది. ఇదంతా కూడా సాధారణ కోశాగారం నుంచి ఒక్క రూపాయి ఖర్చు కాకుండా అయ్యేది. పైగా ప్రతి సంవత్సరం ఈ అధిక ఆదాయం నుంచే మెరుగు పనులకి ఖర్చు చేయటానికి వీలయ్యేది. రాజమండ్రి (ఇప్పుడు గోదావరి) జిల్లాలో 8 సంవత్సరాలలో 2 లక్షల పౌండ్ల వ్యయంతో 3 లక్షల పౌండ్లకి ఆదాయం వచ్చినట్టే, వచ్చేది. ఇప్పుడు చేస్తున్నట్టు 2 లక్షల పౌండ్ల లోటు భర్తీ చేయటం కాక 7 లక్షల పౌండ్లలోటు బదులు ఈ రెండు జిల్లాలవలన గత 30 సంవత్సరాలలో" 5 లక్షల అధిక ఆదాయం ఉండేది.

సర్ కాంప్ బెల్ చెప్పిన "ఇప్పుడున్న అత్యధమ వ్యవస్థ అయిన ఎవరి పొలాన్ని వారే ఇతర్లకి సంబంధం లేకుండా వారికిష్టం వచ్చినట్టు వాడుకొనే" దాంట్లో కూడా ఈ తేడా కనిపించేది.

సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌ని బాగా తెలిసిన వాళ్ళకి ఆయనహాస్య ప్రియుడని తెలుసు. కొన్ని సార్లు వ్యగ్యంగా కూడా మాట్లాడ్తాడు. వేసంకాలపు సాయంత్రం మెరుపు వలే అది వెలుగు ప్రసరించేదే కాని హాని చేసేది కాదు. ఆ రోజుల్లో (హిందూదేశ పాలనలో) ఉండి, ఇప్పటికీ అంత ఎక్కువగాను ఉన్న ఎర్రటేపు (Red Tape) గురించి ఆయన వ్రాతల్లో ఉన్న రెండు ఉదాహరణలు చెప్తాను.

గొప్ప పుట్టీ సంగతి

ఆయన సైనికుల నివాసాల నిర్మాణం 30 లేక 40 వేల పౌండ్ల ఖర్చుతో పూర్తి చేశాడు. అది అనుకున్న వ్యయం కన్న తక్కువ అవటంతో నిర్దేశకుల సభ ఆయనకి కృతజ్ఞతలు తెల్పింది. ఆ తరువాత వచ్చిన తుఫానులో కొన్ని గాజు పలకలు 7 పౌండ్లు విలువగలవి బద్దలయ్యాయి. దాంతో రాష్ట్రం అంతా హడావిడి పడిపోయి ఒక నివేదిక సంఘాన్ని నియమించారు. వారు అతి శ్రద్ధగా పరిశీలించి ఆ అద్దాలు విరగటానికి కారణం వాటిని బిగించేటప్పుడు వాడిన నాసిరకం పుట్టీ అని అందుచేత (ఆ నిర్మాణానికి బాధ్యుడైన) ఇంజినీరు ఆ నష్టాన్ని అచ్చుకోవాలని వ్రాసారు. అది ఒక విపులమైన నివేదిక. దానిపై ఏడాది పాటు 5 వేల పౌండ్లు జీతం తీసుకొనే కార్యదర్శులు, ఆ పైన మండలి వారు ఒక్కొక్కసారి కలుసుకోవడానికి వెయ్యి పౌండ్ల ఖర్చు పెడ్తూ రెండు మూడుసార్లు కలుసుకొని, ఓడలో

అనివేదికలను సరుకు రవాణా ఖర్చు పెట్టి వాటిని లండన్ పంపగా అక్కడి నిర్దేశకుల సభ దానిపై చర్చలు జరిపి నివేదికకి మరి కొన్ని కాయితాలు చేర్చి తిరిగి మద్రాసుకి ఖర్చుపెట్టి పంపారు. దాన్ని ఇక్కడి అధికారులు సమీక్షించి మొత్తం ఆవా సాలు కూలిపోయి ఉంటే, ఆ బాధ్యుడైన ఇంజనీరు తన ఖర్చుతో బాగు చేయించలేడు కనుక ప్రభుత్వమే నిర్మించి ఉండేదని కాని 7 పౌండ్లు అతని శక్తికి లోపలి వ్యయమే కనుక అతని ఖర్చుతో బాగు చేయించాలని నిర్ణయించి అతనికి తెలియ పర్చారు. అదే మొదటిసారి అతనికి ఆ విషయం తెలియ చేయడం అవటం వల్ల అతను దానికి సమాధానంగా “నన్ను మెచ్చుకొని నన్ను బాధ్యతల నుంచి విముక్తి చేసిన మండలి దీనికి బాధ్యుడిని చేయటం న్యాయం కాదు” అని పై వారికి వ్రాసాడు. ఆ కాయితం మళ్ళీ ఇంతమంది పరిశీలనకు గురై బోలెడంత వ్యయం అయ్యాక అతను తన 7పౌండ్లు ఉంచు కోవచ్చునని నిర్ణయించారు.

అసలు కథ ఏమిటంటే ఆ పలకలు బిగించేటప్పుడు కొన్ని బద్దలు బిగించటం మర్చిపోవటం వల్ల అవి విరిగాయి. అది నిర్దేశకుల అధ్యక్షులు, నిర్దేశ మండలి, 24 నిర్దేశకులు వారి కార్యదర్శులు, మద్రాసు గవర్నరు మండలి వారి కార్యదర్శులు, సైనిక మండలి, ముఖ్య ఇంజనీరు అధికారుల గుంపు, ఆఖరికి అసలు ఇంజనీరుకి కూడా ఆ విషయం తెలిసే అవకాశం లేదు. ఎందుకంటే వారెప్పుడు గాజు పలకలు బిగించేవాని సహాయకులుగా పనిచేయలేదు !

రోడ్డు నిర్మాణం - వింతలు

ఇండియాలో పరిపాలన నిర్వహించటంలో జరిగిన గొప్ప వింతల్లో అతి కుతూహలం కలిగించేది, మద్రాసు రాష్ట్రంలోని రవాణా చరిత్ర. దీని చిత్రం చూస్తే మనకి భవిష్యత్తు కార్యకలా పాలలో చాలా ఉపయోగకరంగా ఉంటుంది. మొదట వేసిన రోడ్డులు బహుశా తంజావూరు లోనివి అయి ఉంటాయి. ఆ పొలాల మధ్య నుంచి ఆ రోడ్లు వేయటానికి ప్రతిపాదించినప్పుడు వెంటనే దానికి అడ్డు చెప్పారు.

డెల్టా భూమిలో ఒక బండిగాని గుర్రంగాని ప్రయాణం చేయగలమైలు భాగం లేదు. ఎక్కడైతే ఒక గుర్రం గాని, బండీ గాని లేవో అక్కడ రహదార్లు వేయాలనటం ఓ గొప్ప ప్రతిపాదన అని అడ్డు చెప్పారు. నిజానికి తంజావూరులో రహదార్లు వేసాక ఎక్కడ బళ్ళు లేవో అక్కడ బళ్ల వాడకంలోకి వచ్చాయి. అక్కడ జరిగినవి ఇతర ప్రాంతాలతో సంబంధం లేకుండా జరిగాయి. అక్కడ వేసుకొన్న ప్రశ్నలు, రహదార్లు ఎక్కడ వేస్తే అత్యుత్తమ ఫలితాలు వస్తాయి? ఎక్కడ అవి ఎక్కువ అవసరం? ఎక్కడ ముందుర వేయాలి? తంజావూరులోని అధికారుల చైతన్యం వలన అక్కడ మిగతా దేశంలో కంటే ముందుగా రహదార్లు వచ్చాయి. మొత్తం దేశం ఇప్పటికీ సాధారణంగా రహదార్లు లేకుండానే ఉంది. తరువాతి రహదార్లు, పదాతిదళంలో ముందు నడిచే పయోనీర్లు వేసినవి. ఇది ఎట్లా జరిగిందంటే మద్రాసులో ఒక గొప్ప కుటుంబానికి చెందిన స్త్రీ తన అన్నదమ్ముడికో దగ్గర బంధువుకో, దేశీయ దళంలో ఉన్న అతనికి ఏదైనా చేయమని అక్కడి అధికారిని అడిగినప్పుడు, అతన్ని పయోనీర్లలో వేయటం జరిగింది. ఆపైన ఆ దళానికి అతను నాయకు డయ్యాడు. ఆ తరువాత ఓ గొప్ప వ్యక్తి ప్రయాణిస్తున్న పల్లకీ కొన్ని వారాల పాటు కదలలేక దిగ్బంధమైపోతే అతనికి స్థానికుల బాధ తెలిసి వచ్చి ప్రభుత్వాన్ని పయోనీర్సుని ఒక రహదారి నిర్మించే పనిలో పెట్టమని వెంట పడ్డాడు. ఆ పనిని ఆ జాగ్రత్తగా ఎన్నుకున్న అధికారి భుజస్కందాలపై పెట్టారు. అతను అంతకు ముందు రోడ్లెల్లా వేస్తారో చూడలేదు. చిన్న వయస్సులోనే ఇంగ్లండు వదిలాడు. అందుచేత అతను ప్రయాణించిన రహ దార్లు గురించి అతను ఆలోచించలేదు. అతనికి దాని గురించి ఏమీ తెలియదు. చదవటానికి పుస్తకాలు లేవు. అతనికి, అతన్ని సిఫార్సు చేసిన గొప్పింటి స్త్రీకి వాటి గురించి ఏమీ తెలియదు. అతనికి శక్తి ఉత్సాహాలు కూడా అంతంత మాత్రమే. పయోనీర్ల జీతాలే కాక వేలకొద్దీ కూలీల మీద లక్షల కొద్దీ ధనం, ఆ ఏ కొద్ది జ్ఞానం లేని అధికారి ఖర్చు పెట్టాడు.

ఇందులో అతిశయోక్తి లేదు. ఆ రోజుల్లో జరిగే పనుల పద్ధతికిది యదార్ధ చిత్రణ. వాటిమీద ఏ విధమైన అదుపులు ఉండేవి కావు. వృత్తి నిపుణుడైన అధికారికి దాంతో ఏ సంబంధం ఉండేది కాదు.నిర్వహణాధికారులెంత నిర్లక్ష్యంగా ఉంటే, వారిపై రాష్ట్రాధికారి అంతే నిర్లక్ష్యంతోను, పూర్తి అజ్ఞానంతోను ఉండే వారు. ఈ కింది కథనంలో ఓ పూర్తి అవగాహన ఏర్పడుతుంది.

పయోనీర్స్‌ని ఆజ్ఞాపించే ఒక అధికారి నల్లరేగడి మట్టి మీద రోడ్డు వేయటానికి ఓ పథకం వేసారు. తన కున్న జ్ఞానం పట్ల గొప్ప సంతోషం కలిగినవాడై తన నివేదికను రాష్ట్రాధికారికి

పంపాడు. దానిలోని జ్ఞానానికి ముగ్ధుడై ఆ అధికారి తన శాఖలోని అందరు అధికారులకి ఆ నివేదిక పంపాడు. వారితో పాటు ముఖ్య ఇంజినీరుకి పంపాడు, దాన్ని సైనిక ఇంజనీర్లకి పంపమని. ఆ పథకం ఇది. రోడ్డు వేసే చోట ఒకటి, ఒకటిన్నర అడుగుల రాళ్ళు పరిచి దానిమీద 3 అడుగుల నల్ల రేగడి మన్ను వేసి ఎత్తుగా రోడ్డు వేయటం. రాళ్ళు చాలా మైళ్ళ దూరం నుంచితేవాలి. తవ్వి పోసిన నల్లరేగడి మన్ను పదింతలు వదులుగా ఉండి, అసలు నేలకంటే అధ్వాన్నంగా ఉండి వాహనాల రాకపోకలకి పనికిరాదు. ఆ విధంగా కట్టేవారి, నిర్వాహించే వారి జ్ఞానం ఉండి, ఏ అదుపూ పర్యవేక్షణా లేక కొన్ని పదుల వేల పౌండ్ల వ్యయం జరిగేది.

మద్రాసుకి 300 మైళ్లు తీరం వెంబడి ఉన్న మచిలీపట్నం నుంచి హైదరాబాద్‌కి ఉన్న 220 మైళ్ళ దూరం ఈ విధంగా నిర్మించబడింది. దాని మీద పయోనీర్ల జీతం కాక 80 వేల పౌండ్లు ఖర్చయ్యాక నిర్దేశక సభ దాన్ని ఆపేసింది. ఆ విధంగా అది వానకాలంలో పనికిరాకుండాను, పొడికాలంలో అంతకంటే పెద్ద ఉపయోగపడకుండాను ఆ రహదారి ఉండేది. మొత్తం మీద 120 మైళ్ళు మాత్రమే అప్పటికి తగల బెట్టబడ్డాయి. అంటే మైలుకి 700 పౌండ్లు పని మొదలవటానికి ముందే ఖర్చయ్యాయి. మంచి మార్గం నిర్మించటానికి అందులో సగం చాలు. గుర్రాలతో నడిచే మంచిది రైలు మార్గం ఆ ఖర్చుతో నిర్మించవచ్చు. అల్లా చేసుంటే రవాణా ఖర్చు పన్నెండో వంతు తగ్గి ఉండేది, తగ్గుతుంది. మద్రాసు నుంచి పూనమలెకి నిర్మించిన 11 మైళ్ళ మార్గంకి గాను, ఆ పయోనీర్ అధికారికి పై వారితో నేరుగా సంప్రదించే వెసులుబాటు ఉండటం చేత వానికి 44 వేల పౌండ్లు ఖర్చయింది. అంటే మైలుకి 4 వేల పౌండ్లు అన్నమాట. అప్పుడు నిర్దేశకుల సభ దాన్ని తన ఆజ్ఞతో చక్కదిద్దింది. ఇంక కొత్త రోడ్లు వద్దు అంటూ. అది చాలా సరళమూ, ఫలితవంతమూ అయిన పద్ధతి!.

సామాన్యుల సభ యొక్క పరిశీలక కూటమిలో పోరాటం - ముందుగా ఊహించి చేసిన చర్చలు-మధ్యలో విరామాలు

దేవుడు నీటి నుంచి అన్నీ చేయబడ్డాయి అన్నాడు. అందుచేత దాహంతోజీవితం కొనసాగుతూ ఉండే ఈ అడవి (పంజాబులోని హిస్సారు జిల్లా) సుఖవంతమైన ప్రాంతంగా ఉండేటట్టు నేను నిర్ణయం చేసాను - అక్బర్.

40 సంవత్సరాల పాటు హిందూ దేశంలో గడిచిన కష్ట కాలం నుంచి రమారమి అంతే దీర్ఘమైన సుఖవంతమైన పదవీ విరమణ కాలం ఇంగ్లండులో విశ్రాంతితో గడిపే విధంగా ఆర్జించుకొన్నారు సర్. ఆర్థర్‌కాటన్. పదవీ విరమణ విశ్రాంతి గురించిన భావాలు, కొందరి అవిశ్రాంత ఉద్యోగభారం ఒకలా ఉంటాయి! ఉద్యోగ కాలంలో సాధించిన విజయాలతో పోలిస్తే విశ్రాంతి కాలం చెప్పుకోదగ్గది సాధించలేదని ఆయన చేసే గోలకి అర్థం లేదు. ఆయన ఎల్లప్పుడు ప్రయోజనం ఉన్న పనులతోనే కాలం గడిపేవారు. వాటివల్ల ఆ తరువాతి సంవత్సరాలలో జరిగిన మంచి, పూర్వం ఉద్యోగ కాలంలో చేసిన వాటివలన కలిగిన మంచి కంటే ఎక్కువని ఋజువు చేయగలం. ఈ కాయితాల ద్వారా బాధ్యతాయుతులైన ప్రజల సానుభూతిని, ఇండియాలో విస్తృతమైన నీటి పారుదల పనులని తిరస్కరించటం వల్ల జరిగిన గొప్ప అన్యాయం పట్ల సంపాదించగలిగితే, ఆయన ప్రతిపాదలని, ప్రణాళికలని ఇప్పటికీ సంపూర్ణం చేయవచ్చు.

గొప్పగా గ్రంథస్థం చేసి ఆయన వదిలి పెట్టినవి సరిగా అర్థం చేసుకొని, ఉత్సాహంగా అమలు చేస్తే 1900 ఏప్రిల్‌లో వైస్‌రాయిగారి కూటమిలో కర్జన్ ప్రభువు ప్రకటించినట్టు ఉత్పత్తికి సంబంధించిన మిగిలిన పనుల వలన సాగులోకి రావలసిన దరిద్రస్థితిలో ఉన్న 40 లక్షల యకరాలే గాక, ఇంకా చాలా పదుల కొద్దీ లక్షల ఎకరాలు సాగులోకి రావటమే కాక ఎన్నో వేల మైళ్ళ నీటి ప్రయాణం కుదిరి బతికున్న జనాలకి, దేశ పురోభివృద్ధికి సహాయపడ్తుంది.

సర్ ఆర్థర్ కాటన్ విశ్రాంత జీవితాన్ని గమనించిన ఆయన స్నేహితుడొకడు నీటి పారుదల విషయంలోను, నీటి ప్రయాణం, రవాణాల విషయంలోను ఆయన పై వారితో భేటీ చేస్తూ, ఉపన్యాసాలిస్తూ, కరపత్రాలు అచ్చేస్తూ వార్తా పత్రికలకి ఉత్తరాలు వ్రాస్తూ అవిశ్రాంతంగా ఉండేవాడని ప్రకటించాడు.

కాటన్ అభిప్రాయాలు ప్రతిపాదనలు :

మొదటిది : వీలైన చోటల్లా వర్షపు నీరు, బావులు నీరు బదులు నదీజలాల వాడకం వలన ఆ నీరు కొనివచ్చే ఒండ్రుమట్టితో భూమి సారవంతమవుతుంది.

ఆయన, అధికార వర్గాల నుంచి ఎదుర్కొన్న ఇబ్బందులు బయటి వారు అర్థం చేసుకోలేరు. ఆయన విషయంలో ఆయనకి

ఏ స్వార్థం లేదు. 1878లో సామాన్యుల సభకి ఆయన గర్వంగా ఇల్లా ప్రకటించారు. "దీన్ని ఇంతకు పూర్వం నేనెప్పుడూ వ్యక్తిగత మైన విషయంగా చూడలేదు. ఈ వృద్ధాప్యంలో అది మొదలు పెట్టను. నాకు ఏ విధమైన ఉద్యోగం కాని మరేది కాని అడగ లేదు. లాభాలు చేసుకోవాలనే దురుద్దేశ్యంతో పెట్టుబళ్ళ వ్యాపారం చేయలేదు. అవి నా ఆలోచనలని ప్రభావితం చేయ లేదు. నా నిర్ణయాలని భ్రష్టు పట్టించలేదు. ఇండియాని ఉద్ధరించే విషయంలో నేను సహాయం చేయటం నా విధి అనుకొన్నాను. నేను చేసిన పనులు భగవదనుగ్రహం చేత మేలు కారకా లయ్యాయి. నా వ్యతిరేకులు, నా పనుల వల్ల 17 శాతం లబ్ది పొందామా లేక 40 శాతమా అన్న వివాదం లేక మరోదాంట్లో 80 శాతం కంటే తక్కువ వచ్చింది, లాంటి వాదాలు లేవనెత్తి ఉండవచ్చు. ఇవి పొగడ్తలే! నష్టం వచ్చి ఉంటే విమర్శ ఇంత కంటే ఘాటుగా ఉండేదని ఊహించవచ్చు. రాజకీయాల్లోని కొందరు పెద్దలు నీళ్ళని ఎవరూ కొండపైకి ఎక్కించలేరని అక్కడ అటువంటి కొండలున్నాయని, తమ (తప్పుడు) అభిప్రాయాలని ప్రకటించారు. మరికొందరు కొలెరూన్ ఆనకట్ట నిర్మాత కంటే ధవళేశ్వరం అడ్డుకట్ట రూపశిల్పి కంటే తమ జలతంత్ర విజ్ఞానం ఎక్కువ అని భావించేవారు."

10వ ప్రకరణం

1872 పార్లమెంటు నియమించిన కూటమి ముందు

సర్ ఆర్థర్ సామాన్యుల సభ నియమించిన కూటమి ముందు 1872లోను 1878లోను రెండుసార్లు నిలిచాడు. మొదటిసారి సైనిక వ్యయం గురించి అయితే రెండోసారి ప్రజోపయోగ కార్యాల గురించి మాత్రమే. అందుచేత రెండవది మొదటి దానికంటే ప్రాముఖ్యం వహించింది. అందుచేత 1878 విచా రణకి ఎక్కువ స్థలం ఈ ప్రకరణంలో ఇవ్వబడింది. ఆ సంవ త్సరం ఆయన్ని 900 కంటే ఎక్కువ ప్రశ్నలు అడగ్గా 1872లో మూడు వందల కంటే తక్కువ అడిగారు. ఎక్కువ ప్రశ్నలు జలయానం గురించే అయినా నీటిపారుదలను వారు మర్చిపోలేదు.

"రైట్ హానరబుల్ ఎ.ఎస్. అయిర్టన్, "నీటి పారుదల కొన్ని జిల్లాల్లో ప్రయోజనకారే కాని అది అన్ని జిల్లాలకి వర్తిస్తుందా?" అని అడిగారు. దానికి జవాబుగా "వర్తిస్తుంది కాని కొన్ని జిల్లాల్లో దాని ఏర్పాటు చేయటానికి ఎక్కువ వ్యయం అవుతుంది. కాని వర్తిస్తుంది" అని కాటన్ చెప్పారు".

అందుచేత ఇక్కడ ఎక్కువగా నీటి ప్రయాణం గురించే మన దృష్టి కేంద్రీకృతం అవుతుంది. కాటన్ తను పనులు చేపట్టక ముందు గోదావరి జిల్లా నుంచి జనం వలసపోయారని, జనాభా 40 శాతం తగ్గిందని, గోదావరి సంవత్సరం పొడుగునా జలా యానానికి అనువుగా ఉండటానికి 2 లక్షల పౌన్లుచాలని చెప్పాడు. తను ఎప్పుడు ఎక్కువ నిధులడిగినా సొమ్ము లేదనే అన్నారు కాని మరే కారణం చెప్పలేదు అని కూటమికి కాటన్ చెప్పారు.

అధ్యక్షులు "మీ అభిప్రాయంలో కాలువ ప్రయాణం, దేశపు రవాణా అవసరాలు, వాణిజ్య అవసరాలు, ప్రజల అవసరాలు తీరుస్తుందా?" అని ప్రశ్నించగా...

"పూర్తిగాను,దోషరహితంగాను తీరుస్తుంది. అయితే దేశంలో ప్రతీ మార్గంలోను కాదు. ఉదాహరణకి బొంబాయి, మద్రాసుల మధ్య రైలు మార్గమే ఉచితమైంది కావచ్చు. కాని ప్రాముఖ్యత గొప్పగా ఉండి సౌలభ్యం ఉన్న ప్రతీ మార్గంలోను నీటి మార్గం ఉండాలి" అని ఆయన తన అభిప్రాయాన్ని వెల్లడించారు.

ఇండియాలో కాటన్ చెప్పే అన్ని కాలువలలో నీరు పెట్ట డానికి వలసినంత నీరుందా? అని అడిగిన ప్రశ్నకి ఆయన ధృడ విశ్వాసంతో నీరు లేక పోవటం లేదు. కావలసిన దానికి పదింతలు ఉంది అన్నాడు.

ఏలూరు, తూర్పు కోస్తా కాలువల మీద ప్రయాణించే పడ వల అనుమతి పత్రాలకి తూర్పు కోస్తా రైలుమార్గం ప్రయోజనాల దృష్ట్యా జరిమానా విధించటం గురించి ఆ కూటమి తన దీర్ఘమైన విచారణలో వేసిన దురదృష్టమైన ఒక ప్రత్యేకమైన ప్రశ్న గురించి చెప్పాలి.

"గోదావరి కాలువలు రైలు మార్గంలోపోటీ చేయటం గురించి మాట్లాడ్తున్నాం కదా! కొత్త సింధులోయ రైలు మార్గం, ఉన్న సింధునది నీటి మార్గంతో అధ్యక్షుడు పోటీకిరాలేదా?" అని అధ్యక్షుడిని కాటన్ ప్రశ్నించినపుడు విచారంతో "అవును కొత్త రైలు మార్గాలు ఉన్నా నీటి మార్గాలలో పోటీ పడటం విషయంలో ఆక్షేపణలు లేవు. నీటి మార్గాలు కొత్తవి ఏర్పరచటం వల్ల ఉన్న రైలు మార్గాలకి పోటీ రావటం పట్ల గొప్ప ఆక్షేపణ ఉంది" అన్నాడు.

ప్రశ్న : 498 మొదటి సంవత్సరం రవాణా రద్దీ 20 వేల టన్నులు అని అన్నట్టు గుర్తు. సైన్యాధిపతి స్ట్రాచీ ఆ మొత్తం రవాణా, ఆ గోదావరి పనులకు గాను పనిలో పెట్టుకొన్న 20 వేల పనివారి భోజన దినుసులది మాత్రమే అన్నాడు. ఆ రవాణా విషయంమై ఏమన్నా వివరాలు నువ్వు ఇవ్వగలవా? ఒక్కొక్క పని వాడు ఒక్కక్క టన్ను ఆహారం తినగలడా?

జవాబు : మొత్తం రవాణా 20 వేల 500 టన్నులు. ప్రభుత్వ గాదెల నుంచి 1500 టన్నులు కాగా, 19 వేల టన్నులు సాధారణ సరుకులు. సైన్యాధిపతి స్ట్రాచీ చాలా నిర్దిష్టమైన వాడే. అటువంటి పొరపాటు ఎలా చేసాడో.

ప్రశ్న : 499 : ఆయన ఆక్షేపణలలో ఒకటి గోదావరి కొత్త కాలువలు రైలు మార్గం ఆదాయం తగ్గించి వేసాయని, ఇక ముందు పెరగబోయే రవాణాలో కూడా దీనివలన గండి ఏర్ప డ్తుంది అనీ. దానికి నీ సమాధానం ఏమిటి?

జవాబు : మనం రైలు మార్గం వేసాం కనుక జనం ఆ ఖరీదైన మార్గం ఎన్నుకు తీరాలని నిర్బంధించటం న్యాయమా? మనకి రైలు మార్గంతో సంబంధం లేదు. మనం 500 మైళ్ళ నిడివి గల ప్రాముఖ్యమైన భూభాగంలో మనం రవాణా సౌకర్యం కలిగిస్తామా? అసలు లేకుండా ఉంచుతామా? అన్నది ప్రశ్న. (కాలువలది రవాణా వల వ్యవస్థ అవటం వల్ల మొత్తానికి విస్తరిస్తుంది. రైలు మార్గం చేరటానికి ప్రయాణించవలసిన దూరం హెచ్చు –కవన శర్మ)

ఇటువంటి ప్రశ్నలు 1872లో ఆ కూటమి ఎన్నో అడగటం విచారకరం.

సామాన్యుల సభ (లోకసభ) లో చర్చ

1976 – 77 మధ్య దక్షిణ హిందూ దేశాన్ని తుడిచిపెట్టిన కరువు ఎంత భయంకరమైనదంటే పార్లమెంటు దాన్ని గుర్తించ కుండా ఉండటం సాధ్యం కాలేదు. అన్ని వేదికల మీద, అన్ని పత్రికల్లోను సంయుక్త రాజ్యం (యుకె) లో చాలా చర్చ జరిగి పార్లమెంటు ఏదో ఒక చర్య తీసుకోడం తప్పని సరైంది. రాణి గారి ప్రారంభోపన్యాసంలో ఈ భాగం ఉంది.

"దక్షిణ హిందూదేశాన్ని ధ్వంసం చేసిన భయంకరమైన కరువు రమారమి ముగియ వచ్చినందుకు ధన్యవాదాలు అర్పి స్తున్నాను. ప్రజల వెతలు తొలగించటానికి స్థానిక ప్రభుత్వమూ, మన వలసల్లోని ప్రజలూ, ఈ దేశంలోని ప్రజలూ సహకరించటం లోను, ఎంతో కష్టపడ్డారు. విజయం సాధించారు. ఇటువంటి విపత్తులు భవిష్యత్తులో రాకుండా ఉండటానికి తీసుకో వలసిన చర్యలను సూచించే ప్రయత్నం చేయమని ఆజ్ఞాపిస్తున్నాను"

ఆ సభలో లేని వ్యక్తిపై తీవ్రమైన ఆరోపణలు ఆ తరువాతి చర్చలో చేయబడ్డాయి.

సర్ జేమ్స్ స్టీవెన్ అనే ఆయన సర్ ఆర్థర్ కాటన్ ప్రతి పాదనలను ఒక కలం పోటుతో కొట్టి పారేసాడు. ఆయన అప్పుడు ఇండియాలో ఉన్న అధికారి. దానిని ఒక పార్లమెంటు సభ్యుడు సభ్యుల దృష్టికి తెచ్చాడు. అయితే స్టీఫెన్ చర్యకి ఖండన కాటన్ టైమ్స్ పత్రికకి పంపగా దాన్ని వారు వేయలేదు. అందుచేత దానికి ఖండన లేదని సదరు సభ్యుడు భావించాడు. సర్ ఆర్థర్ ప్రతిపాదనలు అతుకుల బొంతలని విమర్శించాడు.

అయితే మరో సభ్యుడు, "ఇండియాలో నీటి పారుదల అతి ముఖ్యమైనది. దాని గురించి నిన్న బర్మింగ్ హోమ్‌లు జరిగిన సమావేశంలో సర్ ఆర్థర్ కాటన్ చెప్పినది ఈనాడు స్టాండర్డ్ దినపత్రికలో అచ్చయింది. మన ప్రభుత్వం ఇండియాలో గొప్ప నీటి పారుదల నిర్మాణాల మీద 2 కోట్ల పౌండ్లు ఖర్చు చేసి ఉన్న దని ఇంకా చాలా చేయాల్సి వుందని అది చాలా మంచి పెట్టు బడి అని ఆయన చెప్పాడు." అంటూ కాటన్‌ని సమర్థించాడు.

ఇటువంటి చర్చ కొంత కొనసాగాక దానికి ముగింపుగా రాజ్యం యొక్క దిగువ కార్యదర్శి ఒక ఎంపిక చేసిన కూటమి ఏర్పాటు చేయాలని అది ప్రజోపయోగ కార్యాలు నిర్వహిం చాల్సిన వేగం గురించి దానికి అవసరమైన నిధులు అప్పుగా సేకరించటం గురించి, ఆర్థిక ఫలితాల గురించి క్షామ నివారణం గురించి నిర్ణయించాలని ఒక తీర్మానాన్ని ప్రవేశపెట్టాడు. దానికి ఎన్నో సవరణలు ప్రతిపాదించబడ్డాయి. ఆ చర్చలో హామిల్టన్ ప్రభువు చెప్పినది "డల్హౌసి ప్రభువు సైనిక మండలిల నుంచి నీటి పారుదల వ్యవహారాలను తొలగించి ప్రజోపయోగ కార్యాల శాఖని స్థాపించాలని సూచించాడు. రైలు మార్గాలను హామీ పథకంలో కొన్ని వ్యక్తిగతమైన సంస్థలకి అప్పజెప్పే పద్ధతి మొదలవటానికి కూడా డల్హౌసి ప్రభువు కారకుడయ్యాడు.

ఈ ప్రజోపయోగ కార్యాల శాఖ సంవత్సరానికి 20 లక్షల పౌండ్లు ఉత్పత్తి చేసే నీటి పారుదల పనుల మీద ఖర్చు చేయ డానికి ప్రతిపాదించబడింది. ఈ శాఖ ప్రారంభానికి పూర్వం

కూడా నీటి పారుదలపై ప్రతీ సంవత్సరం చెప్పుకోదగినంత సొమ్ము వ్యయం చేయబడేది. అయితే అది సాధారణ ఆదాయం నుంచి తీసేవారు. సిపాయిల తిరుగుబాటు తరువాత రాజ్యం యొక్క కార్యదర్శిపై ఒత్తిడి పెరిగింది. కొన్ని వాణిజ్య సంస్థలు మద్రాసు, ఒరిస్సా వంటివి ఏర్పరచబడ్డాయి. కాని అవి విజయ వంతం కాలేదు. లారెన్సు ప్రభువు. "ఆ పెద్ద పెద్ద హామీలు, ఇండియా ఆదాయం మీద ఎంత భారాన్ని మోపుతున్నాయో దృష్టికి తెచ్చాడు. ఆ తరువాత రైలు మార్గాలు, నీటి పారుదల పనులు అప్పుచేసి నిర్మించాలని సూచించాడు. ఇండియా ప్రభుత్వం ప్రతిపాదించిన కొంతకాలం తరువాత ఇంటి (ఇంగ్లండు) ప్రభుత్వం దాన్ని ఆమోదించాక నీటి పారుదలకి ప్రభుత్వమే పూర్తి బాధ్యత వహించాలని నిర్ణయం అయింది. ఇంతకు పూర్వం వ్యక్తిగత సంస్థలు నిధులు సంపాదించే టట్టు వారికి హెచ్చు వడ్డీ ఇవ్వటానికి ప్రభుత్వం హామీ ఇచ్చేటట్టు ఉన్న రోజుల్లో అసలు స్థితి మసకగా ఉండేది. అదే రాజ్యం, నిర్మాణాన్ని స్వంతంగా చేపట్టాక దాన్ని సాధారణ ఆదాయం నుంచి ఖర్చు చేసేవారు... గత సమావేశం తరువాత రైలు మార్గాల, నీటి పారుదల వ్యవస్థల జమా ఖర్చులకి గాను వేరేగా లెక్కలు వేయటం మొదలు పెట్టి, అప్పుల వడ్డీలు, అసలు, వాటి వాటి జమలలోంచి తీయటం మొదలైంది. దానివల్ల ఒక్కసారి చూస్తే ఒక్కొక్కటి లాభసాటిగా నడుస్తోందో తెలిసే అవకాశం వచ్చింది. అసాధారణ ప్రజోపయోగ కార్యాలకి ఖర్చులకు గాను మొత్తం 45 లక్షల పౌండ్లు కేటాయించగా అందులో 30 లక్షల రైలు మార్గాలకు 15 లక్షల పౌండ్లు నీటి పారుదలకి విడివిడిగా కేటాయించారు. నీటి పారుదలకి కేటాయించిన సొమ్ము తగ్గి పోయింది. దీని గురించి మామూలుగా అయితే నేను మాట్లాడే వాడినికాదు. ఈ మధ్య పార్లమెంటు బయట సర్ ఆర్థర్ కాటన్ నాయకత్వాన ఒక గుంపు ఏర్పడి హిందూదేశ ప్రభుత్వం నీటి పారుదలకి హెచ్చుగా నిధులు కేటాయించే విధంగా చేయమని పార్లమెంటుకి అర్జీ పెట్టుకొంది, ఆందోళన చేస్తోంది. ఈ ఆందో ళన ఇరవై సంవత్సరాలుగా సాగుతున్నదే. నీటి పారుదల మీద ఖర్చు పెడ్తే, వెంటనే సొమ్ము వెనక్కి వస్తుందన్నది వారి ఊహ. సర్ ఆర్థర్ కాటన్ మద్రాసులో కొన్ని లాభసాటి నీటి పారుదల నిర్మాణాలు చేసి ఉన్నాడు. అవి ఎంత లాభసాటి అయినవన్నది చర్చనీయాంశం అయినా, లాభసాటి అన్నది నిజం. ఆ రూప శిల్పులని, నిర్మాణకర్తలని అభినందించవలసినదే. కాని ఆ పనులకి మద్రాసు రాష్ట్రం చాలా అనుకూలమైనది. అటువంటి అను కూలత అన్నిచోట్లా ఉండదు. అటువంటి అనుభవం ఈ మధ్య మనకుంది. ఈ ఆందోళనకారులు దాన్ని విస్మరించారు".

"సిపాయిల తిరుగుబాటు తరువాత మద్రాసులో నీటి పారు దల పనులు ఒక వ్యక్తిగత వాణిజ్య సంస్థ చేత నిర్మింప చేయ టానికి రాజ్యకార్యదర్శిపై ఎక్కువ ఒత్తిడి తెచ్చారు. అప్పుడు రాజ్య కార్యదర్శి డెర్బీ ప్రభువు. అతని సలహా మండలి అభి ప్రాయాలు వ్యతిరేకంగా అయనా ఒత్తిడికి లొంగి ఆ ప్రణాలికకి అనుమతిచ్చాడు. ఆ విధంగా మద్రాసు నీటి పారుదల వాణిజ్య సంస్థ ప్రారంభం అయింది. దాని కరపత్రంలో ఆ పని తలకెత్తు కుంటే చాలా లాభసాటిగా ఉంటుందని, సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ తన అంచనాలో అతి లాభసాటి ఆయన దాన్ని మొదట సూచిస్తాడని ఉంది. ఆ పత్రంలో కాటన్ వాడిన భాష అదోరకంగా ఉంది. నిజానికి ఫలితాలు వేరుగా ఉన్నాయి. ఆ పత్రంలో ఆ లాభాలు కుప్పలు తెప్పలుగా, దోచుకువచ్చి పడినట్టు పడినప్పుడు అవి పంచుకోడం చాలా నచ్చే వ్యవహారమౌతుందని చెప్పాడు. గంగా వాణిజ్య సంస్థలో పెట్టుబడి మీద 80 శాతం లాభం వచ్చిన విషయం అందులో చెప్పబడింది. పైగా పనిలో ఎన్నో భాగాలు న్నాయని అందులో ఏ ఒక్క భాగం పూర్తయినా మిగతా వాటితో సంబంధం లేకుండా సొమ్ము (లాభాలతో) వెనక్కి వస్తుందని ఉంది. ఆ గొప్ప వ్యక్తి సిఫారసుతో ఆ సంస్థ 10 లక్షల పౌండ్ల నిధితో మొదలయింది. దాన్నుంచి ఏ విధమైన సొమ్ము వెనక్కి రాలేదు. ఆందోళన మొదలై, దాని ఫలితంగా ఇండియా ప్రభు త్వానికి 60 వేల పౌండ్లు 5 శాతం వడ్డీకి అప్పు ఇచ్చేందుకు పై అధికారులు అనుమతిచ్చారు. అదీ ఖర్చయింది. వెనక్కి వచ్చి నది ఏమీ లేదు. ప్రభుత్వానికి వడ్డీ ముట్టలేదు. అసలులో కొద్ది సొమ్ము వెనక్కి ఇచ్చారు. పైగా పెట్టుబడి కాక నిర్వహణకి (జీతాలు వగైరా) అయ్యేవ్యయం ఆ సంస్థ కొద్దిగా కూడా చెల్లించలేదు."

"ఆ పనులు క్షామ పీడిత జిల్లా గుండానే పోయాయి. కొంత పంట నష్టం బారి నుంచి రక్షింపబడింది. కాని దాని విలువ నిర్మాణాలకైన ఖర్చులో అతి చిన్న భాగం కూడా కాదు. అందు చేత, హిందూ దేశ ప్రభుత్వం మీద ఇటువంటి భారీ వ్యయం బలవంతంగా రుద్దే ముందర కొంత జాగ్రత్త అవసరం. ఎక్కువ జనానికి చెప్పే విషయం నీటి రవాణా చవక అని. ఇండియాలో నిజంగానే ఎన్నో గొప్ప నదులున్నాయి. దక్షిణాన్న ఉన్న నదుల్లో

గొప్పది గోదావరి. నౌకాయానం మెరుగుపరిచే పనుల వలన గొప్ప లాభాలు సమకూరుతాయన్న విన్నపాన్ని మన్నిస్తూ ఇండియా ప్రభుత్వం 80 వేల పౌండ్ల ఖర్చుని అనుమతిచ్చింది. మేయో ప్రభువు తన కింద ప్రజోపయోగ కార్యాలను తీసు కొన్నాక, గోదావరి మీద వ్యయమైన సొమ్ము గురించి విన్నవాడై ఒక పెద్ద మనిషిని పంపి తెలుసు కొన్నదేమిటంటే వ్యయం 7 లక్షల పౌండ్లనీ. వెనక్కి వచ్చినది, ఏమీ లేదనీను. ఈ మెరుగులు మధ్య రాష్ట్రం బాగుకోసం తలపెట్టినవి (గోదావరి మధ్య రాష్ట్రం గుండా ప్రవహిస్తుంది వార్ధానది దానిలో చేరుతుంది – కవనశర్మ) అన్నాడు.

“శ్రీ నారిస్ ఈ పనులని ఆపెయ్యమని గట్టిగా వ్రాసాడు. పూర్వం ఖర్చు పెట్టిందానికి నల్ల ఒండ్రుమట్టి ఒక దళసరి పొరగా పేరుకొందని దాని నుంచి ఏమన్న లబ్ధిపొందగలమా అన్నది తన ఆలోచన అని వ్రాసాడు. నీటి గురించిన కాయి తాలు, ఇండియా ప్రభుత్వం పంపిస్తూ, ఈ పనులు ఇప్పటిదాకా 7 లక్షల పౌండ్లు మింగేసాయని, వాటిని వాడుకోటం మరో 2 లక్షల పౌండ్లు పెడ్తే కాని కుదరదని, నౌకాయానానికి అనువుగా చేయాలంటే మొత్తం ఖర్చు 12 లక్షల పౌండ్లు కాకుండా కుదరదని వ్రాసింది. పూర్తి రూపకల్పన వివరాలు ప్రతీయోజనకి ఉండాలి. ఇంతకంటే ఘోరమైనది మరోకటి ఉంది. సర్ ఆర్థర్ కాటన్ మహానది మీద 135 లక్షల పౌండ్ల వ్యయంతో క్షామ నివారణ కట్టడాలు నిర్మించమని చేసిన వాదన ఉంది. కాని ప్రభుత్వం దానికి అంగీకరించలేదు. కొంత ఆలస్యం అయ్యాక దాన్ని ఒక వ్యక్తిగత వాణిజ్య సంస్థకి అప్పగించాలనే నిర్ణయం తీసుకొంది. ఆ విధంగా ఒరిస్సా సంస్థ, 10 లక్షల పెట్టుబడితో ప్రారంభమైంది. అది విజయవంతం కాకపోవటంతో దానికి ప్రభుత్వం ఎక్కువ వెల చెల్లించి తీసుకొంది. ఆపైన తన ఇంజనీర్ల చేత తిరిగి అంచనాలు చేయించిది. మరో 27 లక్షల పౌండ్ల వ్యయం చేస్తే 16 శాతం వెనక్కి వస్తుందని తేలింది. అయితే అప్పుడు 27 లక్షలనుకొన్నది 1871లో 44 లక్షలుగా ఇప్పుడు 62 లక్షల 8 వేలుగా అంచానా మారుతూ వచ్చింది. వెనక్కి వచ్చేది బాగా తగ్గుతుందని తేలింది. ఈ నిర్మాణాలు డెల్టాల్లో మాత్రమే విజయవంత మౌతాయని, ప్రభుత్వాన్ని ఇంత పెద్ద మొత్తంలో వ్యయం చేయమని ఒత్తిడి చేస్తూ ఆందోళన చేయటం తప్పని దాన్ని పరిశీలించిన ఆయన అన్నాడు. అటువంటప్పుడు సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌ని జాన్ బ్రైట్ (బర్మింగ్ హోమ్ నుంచి ఎన్నికైన సభ్యుడు) అంతగా పొగడటం విచారకం. పైగా బ్రైట్ గొప్ప ఉపన్యాసకుడు. ఆయన తనవాగ్ధోరణితో ప్రజల మనస్సు తిప్ప గలవాడు. అటువంటి వాడు, తనకి నిశ్చయంగా విజయ వంత మౌతుందని తెలియని యోజనలను సమర్థించరాదు. పైగా ఇండియాలో పన్ను చెల్లించేవారికి ఇక్కడ నేరైన ప్రతినిధులు లేరు. ఇండియా యొక్క ఆర్థిక శాఖ అతి బలహీనంగా ప్రాతి నిధ్యం వహించబడుతోంది. అందుచేత ఈ విషయం చెప్తున్నం దుకు నేను విచారిస్తూ సర్ ఆర్థర్ కాటన్ సమర్థిస్తున్న, అతి విచ్చలవిడిది అయిన 300 లక్షల పౌండ్ల వ్యయంతో నౌకా యానానికి అనువైన కాలువలు ఇండియాలో నిర్మించాలన్న దాన్ని నేను (హామిల్టన్) వ్యతిరేకిస్తు న్నాను. దాని విషయం యదార్థంగా ఆయోజన తుదివ్యయం అంచనా తెలియాలి.”

“సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌యొక్క ప్రఖ్యాతి యదార్థంగానే గొప్పదన్న విషయం నేను కాదనను కాని, అటువంటి గొప్ప వ్యక్తే అయిన కలొనెల్ ఛెస్నె అన్న ఆయన పుస్తకంలో కాలువ ఖరీదు అది కొనిపోయే నీటి పరిమాణం మీద, భూమి వాలు మీద ఆధార పడ్తాయని అన్నాడు. నీటి రవాణా అనుకూల పరిస్థితుల్లో, సము ద్రంలో రవాణాలాగా చవకగా ఉంటుంది. అననుకూల పరిస్థి తుల్లో కాలువల వ్యయం సమర్థించలేనంత ఎక్కువగా ఉంటుంది. ఉత్తమ మార్గం ఏమిటంటే ఒక విచారణ సంఘం ముందు వాద ప్రతివాదాలు ఇటువంటి యోజన గురించి జర గాలి. 300 లక్షల పౌండ్ల వ్యయంతోకూడి పనులు తలకెత్తుకునే ముందు, గతంలో విజయవంతంకాని ప్రయత్నాల గురించి సంతృప్తికరమైన చర్చ జరగాలి. ఇటీవల మద్రాసులో వచ్చిన కరువు అందరి దృష్టిని ఆకర్షించిందనటంలో సందేహం లేదు. అయితే వర్షాధారమైన కాలువ, చెరువుల నిర్మాణం కరువుకి పరిష్కారం కాదని అనుభవం నుంచి తెలుస్తోంది. మద్రాసులో 3 నదుల మాత్రమే, మద్రాసు, మైసూరు రాష్ట్రాలలో కురిసే వర్షాపాతం మీద ఆధారపడినవి కావు. మిగిలినవి వర్షం మీద ఆధారపడ్తాయి. ఈ నదులు నీటిని ఇంతకంటే ఎక్కువగా వాడకం పెంచటం పెద్దగా వీలవదని సమర్థులైన ఇంజనీర్లు అభిప్రాయపడ్తున్నారు. సర్ రిచర్డ్ టెంపుల్ తన శాలిస్ బరీ ప్రభువుకి పంపిన ఉత్తరంలో కరువు నీటి పారుదలకు ప్రదే శాల్లోనే అతి ఎక్కువగా ఉన్న వైనం తెలుపుతూ నీటి పారుదలకి సంబంధించిన పరికరాలు, పరుచుకొన్న నీళ్ళు కొరగానివై పోయాయి అన్నాడు. అందుచేత జీవ జల వనరులతో కలుప

బడినంత మాత్రాన చెరువులు, కాలువలు, జనాన్ని కరువు నుంచి కాపాడలేవని అన్నాడు. బెంగాలులో గొప్పనదులు పెద్ద సంఖ్యలో ఉన్నాయి. భూమి బల్లపరుపుగా ఉండి, కాలువలు నిర్మించటం సులభం. అక్కడ 35 లక్షల పౌండ్లు గంగా యమునల కాలువల మీద ఖర్చు పెట్టగా వాటి నుంచి 10.5 శాతం (వెనక్కి) రాబడి వచ్చింది. 95 లక్షల పౌండ్ల ఖర్చు మిగిలిన కాలువల మీద నీటి పారుదల నిర్మాణాల మీద ఖర్చు పెడ్తే రాబడి అర్ధశాతం మాత్రమే ఉంది. సగటున 3.5 శాతం ఉంది కనుక సంతృప్తికరంగానే ఉందనుకోగలిగినా అందుచేత భౌతిక పరిస్థితుల మీద వర్షపాతం మీద ఒక కాలువ మీద వచ్చేరాబడి ఆధారపడి ఉంటుందని తేలింది."

"అయితే గంగా, యమునా కాలువల రాబడి పూర్తిగా కొత్త నిర్మాణాల వలననే వచ్చినదా? పాతవాటి ప్రమేయం లేదా? అన్నది ప్రశ్న. జమున విషయంలో పాతవాటి కొనసాగింపే కొత్తవి కనుక వాటిని లెక్కలోకి తీసుకొని ఉండాలి కాని తీసుకొన్నారా? అన్నది సందేహం. కాని అది పెద్దగా గొప్పదేది కాదని నా నమ్మకం.

కాలువ నుంచి పూర్తి రాబడి రావటానికి 12 లేక 15 సంవత్సరాలు పట్టిందని గుర్తుంకోవాల్సిన విషయం. అంటే పూర్తి వాణిజ్య వ్యవస్థలోలాగా ఆ సమయంలో పెట్టుబడి చక్రవడ్డీ వేసుకొంటూ పోతే ఏ నీటి పారుదల నిర్మాణం గిట్టుబాటు కాదు. ఈ నిర్మాణాలని 3 రకాలుగా విభజించవచ్చు. గిట్టుబాటయ్యేవి, గిట్టుబాటు కావు కాని కరువుని అడ్డుకొనేవి. మూడో రకం గిట్టుబాటు కావు, కరువును అడ్డుకోనూ అడ్డుకోవు. పూర్తిగా నీటి పారుదల మీద ఆధారపడటం భ్రమ. పూర్తిగా దాని పూర్వ సేవలు విస్మరించటం పొరపాటు. ఈ విచారణ సంఘం చేయవలసిన పని నీటి పారుదల పనుల ఫలితం ఏమిటి అన్నది విచారించటం. ప్రజోపయోగ కార్యాల శాఖలోని అధికారులందరి నుంచి అవి విజయవంతం కాకపోవడానికి గత కారణాలు తెలుసుకోవటం. ఆ విధంగానే వాటి నుంచి వచ్చిన రాబడి లెక్కకట్టడం సరైన పద్ధతిలో జరిగిందో లేదో చూడడంతో కాలువ మార్గాలని రైలు మార్గాల; పోల్చి చూడడం వ్యర్థం. ఎందుకంటే ఇప్పుడు ఆ పని చేయటానికి కావలసిన సమాచారం లేదు. అందుకని ఆర్థిక ఫలితాలను లెక్క కట్టలేము. కాలువల నుంచీ వచ్చిన రాబడికి వేసిన అంచనాల్లో, నేరుగా రాని రాబడులు, పెరిగిన భూమి విలువ నేరుగా వచ్చిన రాబడికి కలపబడ్డాయి. రైలు మార్గాల విషయంలో అది జరగలేదు. రైలు మార్గాలు కూడా భూమి విలువని నిస్సందేహంగా పెంచి ఉంటాయి. పైగా ఇండియాలో ఉంచిన ఐరోపా సైనికుల సంఖ్య బాగా తగ్గించడానికి వీలైంది కూడాను" ఇదీ హామిల్టన్ వాదన.

ఈ ఉపన్యాసం జనవరి 22, 1878లో చేయగా అది ది టైమ్స్‌లో మర్నాడు అచ్చయింది. సర్ ఆర్థర్ దాన్ని అప్పుడు చదివారు. హామిల్టన్ చేసిన ఆశ్చర్యకరమైన ఉపన్యాసానికి జవాబు వెంటనే ఆయన తయారు చేసి, దాన్ని వార్తా పత్రికలకి పంపలేదు. ఇండియాలో నీటిపారుదల విషయంలో చేసిన సేవలను కించపరచిన ఆ వాదనని ఖండించే సమాధానం ప్రచురించటానికి కావలసిన చోటు పత్రికలు కేటాయించలేవని ఆయనకు తెలుసు. అందుచేత ఆయన తన సమాధానాన్ని రాజ్య కార్యదర్శి (ఇండియా) అయినా వైకౌంట్ క్రౌన్ బ్రూక్‌కి, పంపి న్యాయం కోరారు. అది నిరర్థకం అయింది. ఆయన తన ఖర్చుతో కరపత్రం వేసి పంచి పెట్టారు. దానిలో, ఆయన నీటి పారుదల ఇండియా యొక్క ప్రముఖమైన అవసరమన్న విషయం తెలపటం, తన వాదనని సమర్థించుకోటం చేశారు.

(సర్ ఆర్థర్ కాటన్ సూరత్‌ని – కాకినాడ బొగ్గు గనులతో కలిపే సూచన చేశాడు. అది ఒక విధంగా నర్మద, వార్ధా గోదావరి నదుల అనుసంధాన ప్రణాళిక–ఈనాటి నదుల అనుసంధాన ప్రణాళికకి మాతృక, అది విజయం వంతమౌతుందా కాదా అన్నది జరుగుతున్న చర్చ – కవన శర్మ).

కాటన్ వ్రాసినది

"హామిల్టన్ నా పేరు చెప్పి వ్యాఖ్యలు చేశారు. అవి పత్రికల్లో వచ్చాయి. నేను పార్లమెంటు సభ్యుడనై ఉంటే, నాకు దానికి సమాధానం చెప్పుకొనే అవకాశం వచ్చి ఉండేది. నాకు అది లేదు కనుక ఇండియా రాజ్యకార్యదర్శికి సమాధానాన్ని పంపుతూ దాన్ని వారికి తోచిన విధంగా వాడుకోమని కోరుతున్నాను. తనని తను ప్రజల ముందు సమర్థించుకొనే అవకాశం లేకుండా ప్రజల ముందుకి ఎవరిని తీసుకు వెళ్ళడం ఆయనకి నచ్చదని అనుకొంటున్నాను. ఇంగ్లండులో నేరారోపణ చేయబడిన వారికి తమ వాదన వినిపించుకొనే హక్కు ఉందని అందరికి తెలుసు. కేవలం అధికారిక ప్రతం ద్వారా మాత్రమే నేరారోపణ జరిగి ఉంటే నేను ఆ విధమైన సమాధాన పత్రం ఇచ్చి తృప్తి పడే

వాడిని. ఇప్పుడు జరిగింది నన్ను ప్రపంచం ముందు (వార్తా పత్రికల ద్వారా) నేరస్తుడుగా నిలబెట్టడం. నా సమాధానం కూడా ప్రపంచం ముందు ఉండాలి! నన్ను, రాజ్య కార్యదర్శిని పిలిచిన నేర విచారణ సంఘం ముందు కూడా నా ఈ హక్కు గురించి చెప్తాను." అని ఆర్థర్ కాటన్ అన్నారు.

సర్ ఆర్థర్ కాటన్ నీటి పారుదల వ్యవస్థని పొడిగించటం విషయంలో ఓ విచక్షణ ఉన్న వాది

కాటన్ చెప్పినది – "ప్రభువులు అన్నారు, '20 సంవత్సరాల క్రితం వీధిలో ఒక భావం కనిపించేది. నీటి పారుదల కట్టడాలు కడ్తే చాలు ఇండియాలో, దాని రాబడి, తప్పక పెట్టుబడిని వెనక్కి ఇస్తుంది. దీనికి ముఖ్య సమర్ధకుడు సర్ ఆర్థర్ కాటన్' అంటూ... దీనికి నేరుగా వ్యతిరేకమైన యదార్థంగా నేను ఎడతెగకుండా చెప్తూ వచ్చింది, 'గంగా కాలువ ఒక గొప్ప హెచ్చరిక' అని. అది తప్పు యోజనల గురించిన హెచ్చరిక. గొప్ప సహజమైన అనుకూలత ఉన్నచోట తప్పుడు అంచనాలు వేసినప్పుడు, ఆ అంచనాలతో పోల్చి ఫలితాలను చూసినప్పుడు అవి విజయవంతం కాకపోవటం గమనిస్తాం. ప్రభువులు ఆ విధంగానే మద్రాసులోని విజయాన్ని తక్కువచేసి చెప్పారు. దాని వలన సామాన్యులు యదార్థ ఫలితాల విషయంలో తప్పుగా అర్థం చేసుకొంటారు. తంజావూరు, గోదావరి జిల్లా చాలా అధమ స్థితి నుంచి గొప్ప సంపన్న స్థితికి వచ్చాయి. ముఖ్యంగా గోదావరి జిల్లా అధమ స్థితిగా మనం సాధారణంగా అనుకునే దాన్నికన్నా అధమంగా ఉన్న స్థితిలో ఉంది. సర్ మెంట్‌గోమెరీని ప్రత్యేకమైన నియమిత అధికారిగా ఆ జిల్లాను అతి బీద స్థానం నుంచి ఉద్ధరించేందుకు పంపబడ్డాడు. ఆ జిల్లాల రాబళ్లు పౌండ్లలో 4 లక్షలు (తంజావూరు), 2 లక్షల 30 వేలు (గోదావరి), నుంచి 7 లక్షల 50 వేలు, 5 లక్షల 70 వేలకి పెరిగాయి. ఆ సమయంలో జిల్లాల సగటు రాబడి 2 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు. టైమ్సు పత్రిక, "గోదావరి, ఒరిస్సా, బెంగాలు పనులు రమారమి నిరర్థకమయ్యాయి." అంటూ వ్రాసి జనాలని తప్పు మార్గం పట్టించింది. ప్రభువుల (హోమిల్టన్ యొక్క) ఉపన్యాసం దానికా ధారం. అటువంటి వార్తలను ఖండించాల్సి ఉంది. ఈ నిర్మా ణాలు ప్రపంచంలో కల్లా అతి లాభసాటివైన ఇంజినీరింగ్ పను లన్న విషయంలో నాకు సందేహం లేదు. 7 లక్షల పౌండ్ల పెట్టుబడి 7 లక్షల ఎకరాలకి నీటిని అందించింది. దానికి గాను రాబడి ఎకరానికి 8 షిల్లింగులు అంటే సంవత్సరానికి 2 లక్షల 80 వేల పౌండ్లు. అంటే 40 శాతం. మొత్తం సాలురాబడి 2 లక్షల 30 వేల నుంచి 5 లక్షల 70 వేల పౌండ్లు పెరి గింది. ఎగుమతులు పౌండ్లలో 60 వేల నుంచి 80 వేలకి దిగుమతులు 20 వేల నుంచి 2 లక్షల వరకు పెరిగాయి. దీన్ని రమారమి నిరర్థకం అయ్యాయిగా చెప్పటం అయింది. దాన్ని ప్రభువులు వాటి యదార్థపు రాబడులు ఏమిటో తేల్చడం కష్టంగా వర్ణించారు.

ఇటీవల ఫలితాలని నీటి పారుదల వాదులు విస్మరించారా?

నేను నా ప్రతీ వ్యాసంలోను మినహాయింపు లేకుండా, కొత్తవాటి పూర్తి ఫలితాలను, వాటి నుంచి నేను తుదకు వచ్చిన నిర్ణయాలని చెప్పాను. నేను ఎడతెగకుండా శ్రీ థార్న్‌టన్ (ఇండియా కార్యాలయంలో రైలు మార్గాల శాఖకి పెద్ద)ని ఉదహ రించాను. ఆయన లలిత కళల సంఘం వారికి అమలులో ఉన్న పనులు గురించి ఖర్చులనిచ్చాడు. వాటినే నేను ఉదహ రించాను. వాటికి రైతులు నీరు నిరాకరించటం వలన పాక్షికంగా మాత్రమే వాడకంలోకి వచ్చిన వాటి పూర్తి లెక్కలు కలిపాను. దాంట్లో ఏ నిర్మాణపు పనిని వదిలిపెట్టలేదు. నీరు నిరాక రించటం, పనుల వైఫల్యమా లేక నిర్వహణ వైఫల్యమా అన్నది తేలాల్సి ఉంది. ఆ రెండూ ఒకటిగా మాట్లాడటం తప్పుడు పని. పనులు వైఫల్యం అయి ఉంటే మొత్తం సొమ్ము నష్టం అయిందన్న మాట. దాని నుంచి గుణపాఠం నేర్చుకోవటం తప్ప దానికి వేరే ప్రయోజనం ఉండదు. అది నిర్వహణ వైఫల్యం అయితే దాన్ని చేతనైన వారి చేతుల్లో పెట్టాలి. అల్లా చేస్తే మిగతా వేలకొద్దీ వాటిలాగా అవి కూడా బహు లాభ కారులు అవుతాయి.

(డెల్టాలో నీటి పారుదల, ఎగువన నీటి పారుదల, నౌకా యానం అనే మూడు విషయాలు ఈ చర్చల్లో కలగాపులగం అయి ఉన్నాయి. నిర్ద్వంద్వంగా నీటి పారుదల లాభసాటి అని తెలుస్తోంది. – కవనశర్మ).

తుంగభద్ర పనులు ఎందుకు పాక్షికంగా విజయవంత మయ్యాయి? కాటన్ చెప్తాడు.

"ఒక కార్యాన్ని చేపట్టడం మంచిదని చెప్పినవాడు దాని నిర్మాణంలోని లొసుగులకి, దాని నిర్వహణలోని అలసతకి బాధ్యుడా? ఎల్లా అయితే వాట్, వైఫల్యం పొందిన ప్రతీ ఆవిరి

యంత్రానికీ బాధ్యుడు కాడో, విజయవంతం కాని ప్రతీ నీటి పారుదల కార్యానికి నేను బాధ్యుడిని కాను. అయితే తుంగభద్రా యోజన చక్కని రూపకల్పనా నిర్మాణం, నిర్వహణ కలదని ఋజువు అయింది. దాని రాబడి అధికంగా ఉంది. ఎన్నో తుఫానులను, ఏ హానీ పొందకుండా తట్టుకొంది. అదే ఆ పక్కని రైలు మార్గం కొన్ని మైళ్ళ పాటు నాశనం అయింది. తుంగభద్ర పనులు 4 లక్షల ఘన గజాల నీటిని గంటకి, 200 దినాలు సంవత్సరానికి, 15 లక్షల పౌండ్ల వ్యయంతో అందిస్తాయి. 7 శాతం వడ్డీ వేసుకొంటే ఏడాది వడ్డీ 1 లక్షా 5 వేల పౌండ్లు. అంటే 20 వేల ఘన గజాలకి 1 పౌను ఇది ప్రియమా? చౌకా? అన్నది ప్రశ్న. బావిలోంచి ఈ పరిమాణంలో నీరు తోడటానికి ఇండియాలో చాలా చోట్ల 7 పౌండ్లు ఖర్చు అవుతుంది. నదీ జలాల్లో మొక్కలకి కావలసిన పోషక పదార్థాలు ఒండ్రుమట్టి ద్వారా లభించటం మరో లాభదాయకమైన విషయం. అదే నదీ జలాల కంటే నాసిరకం చెరువు నీటికి అదే పరిమాణంలో ప్రభుత్వం 3 పౌండ్ల ధర తీసుకొంటుంది. అంటే నిర్మాణాలు ఫలవంతాలే! అందుచేత వైఫల్యం నిర్వహణకి సంబంధించినది. బావుల నుంచి వచ్చే పోషక పదార్థాలు పడ కట్టిబడిన నీరే, 20 వేల ఘన గజాలని 7 పౌండ్లు ఖర్చు చేసి తోడి పోసుకొంటున్నారు, రైతులంటే, ఆ నీరు విలువ ఎంతో కదా! ఎకరానికి అది 10 రూపాయల ఖర్చుతోకూడిన పని అయినప్పుడు పోషక పదార్థాలతో కూడిన నీటిని ఎకరానికి 6 రూపాయల వెలకి అందించే పాటి తెలివి, నిర్వహణకి చేపట్టిన వారికి లేకపోతే ఏం చెయ్యగలం! ఈ వైఫల్యం నిర్వహణాధి కారులది, ఆ వాణిజ్య వ్యవస్థని, ఇంగ్లండులో ప్రతీ వాణిజ్య వ్యవస్థ విషయంలో చేసినట్టుగా దాని పనులని దాన్ని చేసుకోనిస్తే ఆ నీటిని అవసరమైన ధరకి అమ్మకలిగిన యుక్తి వారికి లేక పోయి ఉండదు. ప్రభుత్వం నీటి అమ్మకాన్ని ఆదాయశాఖ అధి కారుల చేతిలో పెట్టింది. వారు విఫలులయ్యారు. బ్రిటిష్ పెట్టు బడి దారులు అమెరికాలో, స్పెయిన్‌లో, టర్కీలో పెట్టుబడులు కోట్ల స్థాయిలో పెట్టడానికి ముందుకు వస్తున్నారు. కాని మన వలసలలో పెట్టడానికి రావటం లేదు. మన పెట్టుబడి లేక ఇండియా నాశనం అవుతుంటే టర్కీ మన పెట్టుబడితో యుద్ధాలు చేస్తోంది. నేను నీటి విలువ సాధారణ సంవత్సరాలలో చెప్పాను. గత గడ్డు సంవత్సరాలలో దాని విలువ ఎంతని చెప్పగలం? ఆ వాణిజ్య సంస్థ తన నివేదికలో పండించిన పంట 10 లక్షల పౌండ్ల విలువకలది అని చెప్పింది. నిర్మాణం ఖర్చు 15 లక్షల పౌండ్లు అంటే కేవలం వెయ్యి ఎకరాలకి మాత్రమే అందించగా, పాక్షికమైన పంటలో మూడింట రెండు వంతుల రాబడి వచ్చింది అన్నమాట. 1877లో సగటు పంట పుట్టికి 2 పౌండ్ల 16 షిల్లింగులు. ఎండు గడ్డి అందుకు పైగా అందులో సగం. అంటే దాని విలువ నీటి ధరకి 24 రెట్లు. (ఎకరానికి 14 పౌండ్లు). ఇదంతా క్షామం వల్ల ఎడారిగా మారి ఉన్న ప్రాంతంలో కనక మన ఆదుర్దా ఇవి ఎందుకని కొంత కాలమే అయి పాక్షికంగా అయినా పనికిరాకుండా పోయాయన్న దాని గురించి ఉండాలి. మొత్తం రాష్ట్రంలో కొన్ని వేల సంవత్స రాల పాటు కొన్ని వేల నీటి పారుదల నిర్మాణాలు వాడకంలో ఉన్నాయి. అప్పుడు రాని ఇబ్బందులు ఇప్పుడు ఎందుకు వచ్చాయి? ఇంకా ఎందుకు వాటిని దాటలేకపోతున్నాం? మొత్తం పౌర సంబంధిత శాఖ కనీసం ఒక్కరైనా చెప్పుకోదగ్గ శక్తి యుక్తి పరుడినైనా తయారు చేసుకోలేకపోయిందా?

ఒకవేళ నిజంగా దానికా శక్తి లేకపోతే, ఆ వాణిజ్య సంస్థ నిర్దేశకులకి అటువంటి వ్యక్తిని వెతుక్కునే అకాశం ఇవ్వటం మంచిది. అంతేగాని ప్రభుత్వాన్ని రైతుల్ని ఆ లాభాలు పొంద కుండా ఉండమని అనరాదు. ఇక్కడేదో తప్పు జరిగిందని అటు వంటిది ఆ రాష్ట్రంలో అంతకు ముందు ఎన్నడూ జరగనిదని ఎవరికీ తట్టకపోడం ఎంత వింత? ఆ నీరంతా వాడుకొంటే 3 లక్షల ఎకరాలకి సరిపడుతుంది. ఒకటిన్నర లక్షల టన్నుల బియ్యం (వడ్లు?) పండుతాయి. అవి 9 లక్షల పౌండ్ల విలువైన వని అంటే 60 శాతం పెట్టుబడిలో ఎండుగడ్డి, అదనం. పైగా 300 మైళ్ళ చవకైన నీటి రవాణా వాణిజ్య సంస్థకి ఎకరానికి 12 షిల్లింగుల చొప్పున 2 లక్షల పౌండ్లు. అంటే 14 శాతం. ఇది వరికి మాత్రమే ఆ నీరు వాడ్తే. గోధుమ ఇతర మెట్ట ధాన్యాలకి వాడితే మరింత ఆదాయం. మద్రాసులోని వేల పనులలో ఒకటి తాత్కాలికంగా విఫలమవటం కేవలం సక్ర మంగా ఆదాయపు శాఖ నిర్వహించలేకపోవటం వలన జరి గింది. అంతవరకు ఇంజినీర్లు తమ పని విషయంలో నిర్దోషంగా విజయవంతులయ్యారని ఆదాయ శాఖే ఒప్పుకొంది. ఇంజినీర్లని ఆ కార్యాలు పూర్తయ్యాక వేలు పెట్ట నివ్వలేదు.

మద్రాసులో వేల కొద్దీ ఉన్న నీటి పారుదల కొత్త నిర్మాణా లలో ఒకే ఒకటి విఫలమైంది. స్థానికులు మనం నీరు ఇవ్వ టానికి చూపే ఉత్సాహం కంటే, ఎక్కువ ఉత్సాహం, వాడకానికి

చూపిస్తారని నా ఎన్నో సంవత్సరాల అనుభవం. అందుచేత ఆదాయం విషయంలో ఏదైన వైఫల్యం చెందిందంటే కారణం దాని అజమాయిషీ సరిగా లేదని అర్థం. మొత్తం దోషారోపణ విచారణలు తీర్పులు – అబద్ధాలపై ఆధారపడినవి.

మద్రాసు రాష్ట్రంలోని ఉత్తర దక్షిణ ప్రాంతాలలోని డెల్టా పనులు

కాటన్ ఇంకా ఈ విధంగా చెప్పాడు. "డెల్టా పనులను తేలికగా తీసుకొన్న కింద రాజ్యకార్యదర్శి, వైఫల్యాలుగా చిత్రించిన టైమ్సు దినపత్రికల విషయానికి వచ్చి, ఇతర్లే మన్నారో చూద్దాం. మోనియర్ విలియమ్స్ టైమ్స్‌కి వ్రాసిన లేఖలో 'పెనిన్‌సులా, మద్రాసు, దక్షిణ ఇండియా రైలు మార్గాలలో ప్రయాణిస్తున్నప్పుడు కనిపించే పొడి భూములతో పోల్చి చూసినప్పుడు గోదావరి, కృష్ణా కావేరి నదుల నీటి పారుదల వ్యవస్థ వలన తడిసిన భూములు కళకళలాడుతూ కనిపిస్తాయి. బ్రిటిష్ పరిపాలనని అసహ్యించు కొనేవారు కూడా ఇంకే ప్రభుత్వమూ, ఇండియా భూములకి అంతలా సారవంతము చేసి ప్రయోజనాలు చేకూర్చలేదు అని ఒప్పుకుంటారు' అని వ్రాసాడు.

క్రింది రాజ్యకార్యదర్శి తన ఉపన్యాసంలో కాని, మరోచోట కాని, కరువు గురించి ఒక్క మాట అనలేదు. కరువు గురించి అధికారికంగా చేసిన వివరణలో ఈ గొప్ప ప్రయోజన కారకులైన పనుల వలన రాష్ట్రానికి ఒనగూడిన మేలుల గురించి ఒక ముక్కా లేదు. అవే లేకపోతే ప్రభుత్వం మరింతమునిగి పోయేది. ఈ భూములు, కొన్నివేల టన్నుల ఆహార ధాన్యాలని పక్క ప్రాంతాలకివ్వటం పోయి, దాని బదులు, నివారణ మీద ఆధారపడిన జనాభాకి మరో 50 లక్షల జనాన్ని అదనంగా చేర్చి ఉంటే ప్రభుత్వం ఆ ఇక్కట్టుని తట్టుకోలేకపోయేది. ఇది చెప్పకపోవటం, ఆ వివరణలను అసత్యాలుగా చేసింది. ఆ పనుల గురించి వాటి నుంచి లబ్ధి పొందిన రైతులు చేసిన చిత్రణ ఈ కిందిది. తిరుచునాపల్లి రైతులు గత నవంబర్ 13న రాష్ట్ర పరిపాలకుడు నుద్దేశించి చెప్పినది "ఈ తిరుచునాపల్లిలో కెప్టెన్ కాటన్ సాధించిన మొట్టమొదటి జలతంత్ర జ్ఞాన విజయం ఉంది. గొప్ప (మహా) ఆనకట్ట, ప్రాచీన స్థానిక శిల్పులు చేత నిర్మింపబడిన మనం గమనించదగ్గ, గొప్ప కట్టడం. వారి సాంకేతిక జ్ఞానానికి నిదర్శనం. అది చూసి కెప్టెన్ కాటన్ కొలెరూన్ నీటిని నియంత్రించే రాతి అడ్డుకట్ట రూపకల్పన ధైర్యంతో చేసి, దాన్ని నిర్మించాడు. దానితోకావేరి ఏడాది ఏడాదికి తప్పనిసరిగా ఎండిపోడాన్ని అరికట్టాడు. దాని విజయవంతమైన ఫలితంతో ఆ ఇంజినీరు అడ్డకట్ట నిర్మించదలుచుకొన్న స్థలం వద్ద 5 మైళ్ళ వెడల్పున్న గోదావరిని అదే విధంగాను అంతకంటే గొప్ప ఫలితాలతోను బంధించాడు. తరువాత ఈ డెల్టా నీటి పారుదల వ్యవస్థని కృష్ణా, పెన్నా నదులకదే రాష్ట్రంలోను, మహానది, శోణ నదులకి బెంగాల్‌లోను, దోఆబ్‌లో గంగాకాలువకి వర్తింప చేయబడింది. ఈ కట్టడాల వల్ల ఆ భూములు సారవంతములు సంపన్నాలు అయ్యాయి. ఆ విధంగా అవి ఆ పక్క రాష్ట్రాలు కూడా మళ్ళీ మళ్ళీ వచ్చే అనావృష్టుల నుంచి రక్షింపబడ్డాయి. ఈ విధంగా వాటితో బాగా అనుబంధం ఉన్నవారు అనుకొన్నారు.

ఆ రైతులు, ఒక్క తిరుచునాపల్లి జిల్లాకి సంబంధించినదే అయిన విస్తీర్ణమైన యోజనలను నిర్వహించమని రాష్ట్ర పాలకుడిపై ఒత్తిడి తెచ్చారు. అందులో ఒకదానికి సంవత్సరాల క్రితం తామే చందాలిచ్చామన్నారు. అటువంటి పరిస్థితులున్నప్పుడు, ప్రభుత్వం నీరివ్వటానికి సిద్ధపడ్తున్నా, రైతులు నీరు వాడుకోడానికి వ్యతిరేకులని, ప్రజలకి నమ్మచూపుతున్నారు. రైతులు తమ మాటలకీ విధమైన ముగింపునిచ్చారు. "ఈ యోజనలన్నీ తమ వినయపూర్వకమైన అంచనాలో భూములకి సారం, సంపద తెచ్చిపెట్టాయి. అవి అనావృష్టికి తరుచుగా గురౌతూ ఉన్నాయి. ప్రస్తుతపు కరువు అందులోను బహుగడ్డుది."

ఇంగ్లీషు జనానికి కొద్దిగా కూడా వీటి గురించి వీటి ఫలితాల గురించి–స్థానికులు వాటి గురించి ఏమనుకుంటు న్నారన్న దాని గురించి–సరైన అవగాహన లేదు. వారి అవగాహన సత్య వ్యతిరేకం. వీటి గురించి వారికి అందుతున్న సమాచారం తప్పు.

ప్రభువులు శ్రీ బ్రైటుని "ఉత్సాహవంతులు అయిన ఇంజనీర్ల ఊహాగానాలని సమర్థిస్తున్నాడు" అంటూ తప్పుబట్టారు. ఈ ఊహాగానాలు ప్రభుత్వపు నీలంరంగు పుస్తకాలలోని ప్రకటనలే! అవి నీటి పారుదల వ్యవస్థ యొక్క అన్ని నిర్మాణాల ఫలితాలు దేన్ని వదలకుండా ఇండియాలోని అన్ని ప్రాంతాలలోని 50 సంవత్సరాల అతి క్షుణ్ణమైన ఆచరణాల నుభవం. ఇందులో ఏ నిశ్చయము ఇండియా కార్యాలయం వారి గణాంకాల సమర్థన లేకుండా చేసినవి కావు.

ఇండియా అంతటా ప్రతిపాదించబడిన నౌకాయాన జల మార్గాలు హామిల్టన్ ప్రభువులు ఆ విధంగానే సర్.ఎ. కాటన్

యొక్క అతిదుడుకైన విచ్చలవిడైన ప్రణాళికలుగా వర్ణించి, ఇండియా అంతటా 3 కోట్లు వ్యయం అయ్యే జలమార్గ నిర్మాణాల గురించి చెప్తారు. అయితే ఏ విధంగా దుడుకైనవో విచ్చలవిడి అయినవో వివరించి ఒక్కమాట చెప్పరు.

నేను ఏది ప్రతిపాదించినా నా మొత్తం సమాచారం ఇస్తాను. దానివల్ల ఏవరైనా సరైన తీర్పు ఇవ్వగలుగుతారు. నిర్ణయానికి రాగలుగుతారు. అయితే ముందురగా ఈ మార్గాలు సిఫారసు చేయటానికి నాకు సహకరించిన పెద్దల గురించి చెప్తాను.

మేయోప్రభువు మైలుకి 2500 పౌండ్లు చొప్పున 25 సంవత్సరాల ప్రయోగాల అనంతరం నిర్మించిన తూర్పు ఇండియా రైలు మార్గానికి అనుబంధంగా రాణీ గంజ్ నుంచి బొగ్గు తెచ్చే నూరుమైళ్ళ దామోదర్ (డామూడా) కాలువ ఆవశ్యకతను మొదటిసారి గుర్తించాడు. మిద్నపూర్‌లో బొగ్గు దొరికే పక్షంలో ఆ కాలువ అవసరం ఉండదని ఆయన అనుకొన్నాడు. దానికి కారణం ఆ బొగ్గు వినిమయం కలకత్తాలో కనక, మిద్నపూర్ నుంచి బొగ్గురావటం మొదలవగానే మానేసిన దామోదర్ కాలువ, ఆ బొగ్గు నిలవలు వెలికితీయటం ఆగి పోయాక మళ్ళీ తెరవలేదు. ఆ కాలువ రవాణాలో బొగ్గు రవాణా 1 శాతం అయినప్పుడు మిగిలిన 99 శాతం సరుకుల చవక రవాణాకి ఆ కాలువ అవసరం ఉంది. అక్కడ వేగం ముఖ్యం కాదు రవాణాకి చవకతనం (ఇది కాటన్ వాదనలో ముఖ్యాంశం – కవనశర్మ).

మనకి బెంగాల్ ప్రభుత్వపు జూన్ 1875 యొక్క నిర్వహణ నివేదిక ఉంది. అది గంగా – హుగ్లీ మధ్య రవాణా గురించి, ఇందులో కొంతరద్దీ రైలుమార్గం వలన తగ్గినా, ఎక్కువ భాగం ఇంకా జలమార్గాలతోనే వంకరలు తిరుగుతూ చాలా పొడుగు ప్రయాణించాల్సివచ్చినా కూడా జరుగుతోంది. తూర్పు బెంగాలు నుంచి కలకత్తా వెళ్లే ఇప్పుడున్న జలమార్గం, తిన్ననైన దారికంటే 2 లేక 3 వందల మైళ్ళు అధికంగా పొడుగు. దానికి పరిష్కారం తూర్పు బెంగాల్ నుంచి కలకత్తాకి నౌకాయానానికి ఒక కాలువ తవ్వటమే–వీలైనంత తిన్నగా!

మూడవది తూర్పు ఇండియా రైలు మార్గాన్ని గోలందు (గంగా బ్రహ్మపుత్రల సంగమ స్థలం) కి పొడిగించగానే ఆ రైలు మార్గపు ఇంజినీరు శ్రీలెస్లీ కలకత్తా వ్యాపారులకీ విధంగా వ్రాసాడు. 'ఇప్పటికి 12 సంవత్సరాలుగా రైలు మార్గాల సంస్థ పోటీలో ఉన్నా అది అతికొద్ది రవాణా రద్దీని తన వైపుకు తిప్పుకొంది. చాలా భాగం ఇంకా నదీ (జల) మార్గంలోనే రవాణా అవుతోంది. అదే కాలువ నిర్మాణానికి అడ్డు చెప్పడానికి వీలవని వాదన! తూర్పు రద్దీ ఈ రోజున సంవత్సరానికి 19 లక్షల టన్నులు ఇంకా అది త్వరితగతిని పెరుగుతోంది. టన్నుకి అర్ధ క్రౌను (4 క్రౌన్లు=1 పౌండు) చొప్పున సుంకం వసూలు చేసినా సంవత్సరానికి 2 లక్షల 40 వేల పౌండ్ల ఆదాయం ఉంటుంది. దాని నిర్మాణానికి సరిపడేంత ఆదాయం. దానిపై 20 లక్షల పెట్టుబడికి 11 శాతం వెనక్కి వస్తుంది. పశ్చిమానికి ఉన్న రద్దీని గణనలోకి తీసుకుంటే ఆదాయం బహుశా రెట్టింపు అవుతుంది. 3 షిల్లింగు 6 పెన్నీలు టన్నుకి, సుంకానికి గాను, రవాణాకి గాను తీసుకుంటే తూర్పు రవాణా మీదే సంవత్సరానికి ఇప్పుడు రైలు, ఆవిరి పడవ, రహదారి పడవల మీద పెట్టే ఖర్చులో 8 లక్షల 40 వేల పౌండ్లు ఆదా అవుతుంది.ఆ విధంగా మరో దుడుకు విచ్చలవిడి ఇంజినీరు, 40 లక్షల పౌండ్లు ఖర్చు పెట్టి 12 సంవత్సరాలు ప్రయోగం చేసిన రైలు మార్గానికి బదులుగా 135మైళ్ళ కాలువ 20 లక్షల ఖర్చుతో నిర్మిస్తే దానిపై ఆదాయం, తూర్పు పడమరల రవాణాకి కలిపి 22 శాతం వస్తుందని, కలకత్తాకి ఏటికి 17 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు ఆదా అవుతాయని లెక్కలు కట్టాడు! ఈ లెక్కలు ప్రస్తుతం ఉన్న పరిస్థితుల్లో రవాణా రద్దీ పెరగటం, ప్రయాణకాలం, ఖర్చులు తగ్గటం లెక్కలోకి తీసుకోకుండా వేసినవి. 420 మైళ్ళ దూరం నదిలో ప్రయాణించటానికి 6 వారాలు పడ్తోంది. రద్దీలో చాలా భాగం ఆ విధంగానే ప్రయాణిస్తోంది.' పైన చెప్పిన ముగ్గురు వారి (ఆత్మ) సంతానం అయిన రైలు మార్గాలని కాదని గణాం కాలిచ్చారు. నేను ఈ కాలువని 1858లో సిఫారసు చేసాను. కాలువ నిర్మించక, ఈ రోజుకి వచ్చిన నష్టం 2 కోట్లు పౌండ్లు. నిర్మించిన రైలు మార్గంలోను 40 లక్షల పౌండ్లు నష్టపోయాం. ఇది హిందూదేశం బీదగా ఎందుకుందో కొంత సూచన ఇస్తుంది. ఒకే ఒక 135 మైళ్ళ మార్గంలో 2 కోట్ల 40 లక్షల పౌండ్లు నష్టపోతూ ఉంటాం. ఇప్పుడు నది మీదుగా రవాణా అవుతున్న 90 శాతం రవాణా లెక్కలోకి తీసుకొంటే నష్టం ఎంత? కలకత్తా నుంచి (తూర్పు బెంగాలుకి, గోలందూకి) వెళ్తున్న రెండు మార్గాల గురించి చెప్పుకొన్నది, అన్ని ముఖ్య మార్గాలకీ వర్తిస్తుంది. అంటే దుడుకు అయిన విచ్చలివిడైన వాడు ఇండియా విషయంలో నేనొక్కడినే కాదు! (కాటన్ కొన్ని చోట్ల వ్యంగ్యాన్ని వాడ్తూ ఉంటాడు – కవనశర్మ).

రైలు మార్గాలకి సమాంతరంగా వెళ్లే కాలువలు

"మొత్తం ఉత్తర, పశ్చిమ, దక్షిణ పశ్చిమ రైలు మార్గాలన్నీ తీసుకొంటే ఆవిరి పడవ రవాణా లేక హగ్లీ, గంగల మధ్యన 7 కోట్ల పౌండ్లు. ప్రస్తుత రవాణాపై నష్టపోతున్నట్టు అనుకో వచ్చు. సరైన రవాణా సౌకర్యం లేక తగ్గిన రవాణా కూడా గణనలోకి తీసుకొంటే 10 కోట్ల పౌండ్లు లెక్క తేలుతుంది. ఇది 135 మైళ్ళ విషయంలో ఎక్కడైతే కొంత కాలంగా రైలు మార్గం నడుస్తోందో అక్కడి నష్టం. ఇండియా మొత్తం మీద ఉన్న పదుల వేల ముఖ్య రహదార్లని పరిగణనలోకి తీసుకొంటే ఎంత నష్టం అయి ఉంటుంది? రైలు మార్గాల పట్ల నిబద్ధత కల ఈ ముగ్గురి ప్రకటనలను బట్టి చూస్తే చవక రవాణా మార్గాలను ఎవరు తప్పు పట్టలేరు."

గోదావరి నౌకాయానం

కాటన్ కొనసాగిస్తున్నాడు. "ప్రభువులు గోదావరి నౌకా యానం గురించి మాట్లాడ్తూ మొదట అంచనా 80 వేల పౌండ్లు అన్నారు. కాని ఉజ్జాయింపు లెక్కన మొదట చెప్పినది 3 లక్షల పౌండ్లు. ఇది ఇంజినీర్లు వేసే ఉజ్జాయింపు లెక్క కాదు. కొంత కాకి లెక్క (చెట్టు మీద కాకులెన్ని ఉన్నాయో చెప్పే లెక్క - కవనశర్మ)కాని అది సరైన లెక్కే నని తేలటం ఒక గమనార్హమైన విషయం. పాతిక సంవత్సరాల క్రితం ఆ సొమ్ము కనక ఇచ్చి ఉంటే సరిపోయేది. ఆ తరువాత దాన్ని నెమ్మదిగా వ్యయం చేయటం వల్ల ఆ (సరిపోని) పరిస్థితి వచ్చింది. దాని చరిత్ర ఏ పనినైనా ఏ విధంగా చేయకూడదో తెలియ చెప్పటాని కున్న గొప్ప నిర్దోషమైన నిదర్శనం! ప్రతి సంవత్సరం ఒక లక్ష పౌండ్ల చొప్పున 3 సంవత్సరాలు ఇవ్వటం అనేది ఏ వ్యక్తిగతమైన వాణిజ్య సంస్థ అయినా చేస్తుంది. ఆ విధంగా కాకుండా 20 సంవత్సరాలు చిత్తం వచ్చినంత కొన్నిసార్లు ఎక్కువ కొన్నిసార్లు తక్కువ, కొన్నిసార్లు ఏమీ లేకుండా ఇస్తూ వచ్చి దాని బాధ్యత వహించిన ఇంజినీరుకి ఎప్పుడు ఎంత ఇస్తారో తెలియకుండా చేస్తారు. ఒకోసారి ఏ హెచ్చరిక లేకుండా పనులు ఆపేయటం వల్ల ఎంతో దూరం నుంచి పోగు చేసుకు వచ్చిన పనివారికి ఇవ్వాల్సిన భత్యం ఇవ్వకుండా, వారి నమ్మకాన్ని పూర్తిగా పోగొట్టుకునేలా పంపించి వేసి మళ్ళీ అవసరమైనప్పుడు అత్యధిక బత్తెములతో పోగేసుకుంటూ రావటం జరిగింది. ఒక సంద ర్భంలో పనివారు ఆకలితో మాడిపోకుండా అక్కడ ఉంచటానికి కుదరక ఇంజినీరు వారిని పంపించి వేయాల్సిన స్థితిలోకి నెట్టి వేయబడ్డాడు.

ఇల్లా 20 సంవత్సరాల పాటు పని సాగుతూ పోతూ ఉంటే డబ్బు విలువ మొదట అంచనాలు వేసిన సమయంలో ఉన్న విలువలో సగానికి పడిపోయింది. కలోనెల్ హేగ్ అనే గొప్ప ఇంజినీరు యొక్క శ్రమ వ్యర్థం అయిపోయింది. ఒక ఇంజినీరు ఒక పనికి ప్రతిపాదించినప్పుడు అది అత్యంత సమర్ధవంతంగా నిర్వహించబడుతుందని అనుకోడు. ఇంత ఆశ్చర్యకరమైన నిర్వహణలో యదార్థంగా ఖర్చయింది, 7 లక్షలు పౌండ్లు అని ప్రభువులన్నారు. ఈ డబ్బులో రెండో అడ్డువరకు 400 మైళ్ళ దూరం పనిసాగింది. ఈ డబ్బు ఏం సాధించింది? 400 మైళ్ళ రవాణాని మైలుకి 2 వేల పౌండ్ల వ్యయంతో సాధించింది. అది టన్నుకి 1/2 పెన్నీ చొప్పున రవాణా చేస్తుంది. రైలు మార్గాలు మైలుకి 25 వేల నుంచి 9 వేల దాకా ఖర్చవుతుంది. ఆ మార్గంలో 1 టన్ను రవాణాకి 1 పెన్నీ వ్యయం అవుతుంది. నీరు నిలవ చేయగలిగితే పడవ రవాణా ప్రస్తుతం ఉన్న దానికంటే ముందు ముందు ఇంకా తగ్గవచ్చు. నీరు నిలువ చేయలేకపోతే నీటి రవాణా సంవత్సరానికి 7 నుంచి 8 నెలలు మాత్రమే వీలవుతుంది. కాని అది అప్పటికీ చాలా విలువైనదే!

ఇది ఇండియాలో అతి లాభకరమైన కార్యం-పూర్తయి ఉంటే. నాగపూరు జిల్లా ప్రపంచానికి తెరవబడేది. ఇప్పుడు అది భూమార్గపు రవాణా భాగం వలన ఒంటరిగా చచ్చు పడి ఉంది (అనుబంధం 1 చూడండి). మధ్య హిందూదేశ రాష్ట్రం మిగతా కోస్తా జిల్లాతో కలుపబడి ప్రపంచ విపణి వీధులు అందు బాటులోకి వచ్చే వరకు, అది దాని ప్రస్తుత పరిస్థితుల నుండి ఉద్ధరింపబడదు.

ఆస్ట్రేలియాలో గొర్రెలు షిల్లింగు కొకటిచొప్పు అమ్ముతున్న రోజుల్లో వాటి రవాణా విషయంలో ఒకతను తెలివి ప్రదర్శించి వాటి కొవ్వును (వాటికంటే) సులభంగా ఎగుమతి చేయటం మొదలు పెట్టాడు. దాంతో గొర్రె ఖరీదు 8 షిల్లింగులకి పెరి గింది. అంటే విదేశీ విపణి వీధులకి సరకులు చేర్చగలగటంలో ఒక దేశపు పత్తి, గోధుమ, నూనె గింజలు కనక చవకగా కోస్తా జిల్లాలకి చేరవేయగలిగితే, అక్కడ నుంచి ఉప్పు, బియ్యం, ఇంగ్లండు నుంచి దిగుమతి అయ్యే సరుకులు ఆ డబ్బుతో కొనుగోలు చేయగలుగుతుంది. ఇప్పుడు ఆ రాష్ట్రం ఆ కాస్త మిగిలిన పని భాగం పూర్తి కావటం కోసం ఎదురుచూస్తోంది."

ఒరిస్సా, తుంగభద్ర పనులు

"ప్రభువులు ఒరిస్సా పనుల గురించి మాట్లాడారు. అవి తుంగభద్ర పనులలాంటివే. కాకపోతే అక్కడి భయంకరమైన జమిందారీ వ్యవస్థ పరిస్థితులను మరింత తీవ్ర పరిచింది. అక్కడ కూడా పనులు, పనులుగా పూర్తయినవే. దాని వైఫల్యం అంతా నీటిని ఆదాయ నిర్వహణలోని ఊహించడానికి వీల్లేని చెడు వలన, తిరస్కరించటంలోనే! ఆ పనులకి యకరానికి 3 పౌండ్లు నౌకాయానానికి అనువుగా చేయటానికి ఖర్చయింది.

(నీటి పారుదలకై నిర్మించిన కాలువలు నౌకాయానానికి కూడా అనువుగా ఉండాలంటే 1) వాటి లోతు సరిపడి నంతగా ఉండాలి. 2) ప్రవాహ వేగం ఒక పరిమితి దాటరాదు. దాటితే ఎదురు ప్రయాణం కష్టం; వాలు ప్రయాణం ప్రమాదకరం 3) రెండు ప్రవాహాలు కలిసే చోట రెండింటి నీటి మట్టాలతో తేడా ఉంటే లాకులు అనబడే నీటి కట్టడులు అవసరమౌతాయి - కవనశర్మ.)

ఇప్పటికే నీటి రవాణా రద్దీ ఎంత పెరిగిందంటే అది అసలు మీద వడ్డీకి సరిపోతోంది. ఇక్కడ కూడా ఎన్నో ప్రణాళికలను భ్రష్టు పట్టించిన తప్పుడు పొదుపు విధానమే కారణం. కలకత్తాకి కటక్ మధ్య ఒక 80 మైళ్ల పొడుగు పూర్తి చేయబడకపోవటం వలన మన రవాణా ఉండాల్సిన దాంట్లో అయిదవ వంతు ఉంది. అటువంటి అసంపూర్ణతే రైలుమార్గంలో మిగిలిపోయి ఉంటే ఏమిటి అవుతుంది? ఏ వ్యవస్థ అయినా ఏమౌతుంది? జమీందారీ వ్యవస్థ ఈ పనులకి ఒక గొప్ప ఇబ్బంది కాని తెలివైన ఉత్సాహ పూరితమైన శక్తివంతులు, ఆ ఇబ్బందిలోంచి బయటపడే మార్గం ఆలోచిస్తారు. కాని నిర్వహణ లోపాలని పనులకే అంట కట్టడం యదార్థాన్ని వక్రీకరించటమే. తప్పుగా చిత్రించటమే! అక్కడి రైతులని నీరెందెకు వాడుకోరు అని అడిగితే దాని వల్ల ఏం లాభం?

వచ్చినదాంట్లో సగం జమిందారుకి, సగం అప్పులిచ్చిన వాళ్ళకే పోతుంది, అని చాలాసార్లు జవాబు చెప్తారు. ఎప్పటికైన ఒక చాకచక్యంగల రాష్ట్ర పాలకుడు దాని సరిదిద్దుతాడని ఆశించటం తప్ప దానికి మన వద్ద సమాధానం లేదు.

1877లో ఒక స్థానిక సహాయ పర్యవేక్షకుడి నివేదిక చూస్తే అక్కడి పరిస్థితులుఎంత ఊహించశక్యం కానివోకొంత అర్థం అవుతుంది. ఈ ప్రాంతం క్రమేపి కుంగి పోవడానికి ముఖ్య కారణం, రైతుల ఋణభారం. వారి అప్పులు, ప్రభుత్వం ఏర్పాటు చేసిన నీటి పారుదలతో వారి సంబంధం పాతబడిన కొద్దీ పెరగటం, మనకి అనంతమైన దుఃఖాన్నికలిగిస్తుంది. ప్రస్తుతం పరిశీలిస్తున్న సంవత్సరాన్ని మినహాయిస్తే, కాలువలతోఏర్పాటైన నీటి పారుదల వల్ల ఉత్పత్తి 240 పౌండ్లు నుంచి 400 పౌండ్ల (ద్రవ్యరాశి)కి పెరిగింది. (8 షిల్లింగుల విలువ). అయితే దాని వల్ల నీరు వాడుకున్న వారికి ఒరిగిందేమీ లేదు. అది మహా జనుల బొక్కసాలు సమయానికి నింపడానికి సరిపోతుంది. నీటి శిస్తు చెల్లించాలంటే వారు అప్పు చేయాల్సిందే, ఆ అధిక పంట, కాలువ నిర్మించటానికైన ప్రభుత్వపు అప్పు తీర్చడానికి వాడబడితే, పంటలో పెరుగుదల శుభ్రంగా సరిపోతుంది. అదే నీటిని వాడుకొన్నందుకు శిస్తు కట్టమంటే రైతు తన స్థితికి కాలువని తప్పుపడ్తాడు. ఇదే పరిస్థితి మద్రాసులో ఉండి ఉంటే, ఎక్కడైతే 15, 21,87 శాతం ఉత్పత్తి అయిందో, ఆ రాష్ట్రం కూడా పూర్తి వైఫల్యం చవి చూసేది. ముఖ్య ఇంజినీరు మరో వైపు ఈ విధంగా అంటాడు. "ఒరిస్సాలోని గణాంకాలు, నీటి వాడకం, నీటి పారుదల యొక్క నీరు వలన కొంత, వర్షాభావం వలన మరి కొంత, రైతులు అన్ని ఋతువులలో కాలువ నీరు ఉపయోగం అర్థం చేసుకోవటం వలన మరింత పెరిగిందని చూపిస్తాయి."

అందుచేత ఇక్కడ కూడా ఈ ఇబ్బందులను దాట్తాయని అనుకోవచ్చు. అయితే ఒరిస్సా తుంగభద్ర వైఫల్యాలు ఇబ్బందులు (సర్వ) సాధారణంగా భావించరాదు. ఎందుకంటే అది సత్యం కాదు."

నీటి పారుదలకున్న అన్ని వనరులనుంచి నీరు వాడుకొంటున్నామా?

మళ్ళీ ప్రభువులంటారు, "మద్రాసులో, అనుభవం నుంచి ఏమి గమనించవచ్చంటే, చెరువులు, కాలువలు పూర్తిగా వానమీద ఆధారపడి నిర్మించలేము. ఆ రాష్ట్రం లోని మూడు నదులను మరింతగా వాడుకోలేము" అని, అటువంటి మాటలు అనగలరని ఊహించలేము. మనం గోదావరి నుంచి 800 కోట్ల ఘన గజాలు గ్రహిస్తున్నాం. అయితే అది సముద్రంలోకి విడుదల చేసే నీరు, 20000 కోట్ల ఘన గజాలు. అంటే వాడు కొంటున్న దానికి 25 రెట్లు. 3 కోట్ల ఎకరాల్లో దాంతో వరి పండించవచ్చు. లేక 4 రెట్ల మెట్ట ధాన్యాలు పండించవచ్చు. కృష్ణ నుంచి 50వ వంతు కూడా తీసుకోము. మరి అటువంటి ప్రకటనకర్థం ఏమిటి?

మద్రాసు 50 లక్షల ఎకరాలకి నీరు పారుతోంది. అందులో 10 కోట్ల ఎకరాలకి నీరుంది. చెరువుల విషయానికి వస్తే అందులో అతి కొద్ది మాత్రమే మంచి స్థితిలో ఉన్నాయని మొట చెప్పుకోవాలి. చాలా వాటిని పెద్దవి చేయవచ్చు. జీవనది నుంచి ఎప్పుడూ వేలకొద్దీ కాలువలకి నీరు పెట్టవచ్చు. ఇండియా స్నేహితుడు (ఒక పత్రిక) ఇటీవల అన్నది. ముత్తుపిల్లయ్ అనే ఆయన మద్రాసు రాష్ట్రంలో 26 సంవత్సరాలు ఆదాయశాఖ అధికారిగా ఉన్నాడు. ఆయన 11 సంవత్సరాలు ఉత్తర ఆర్కాటు తాలూకాలో ఉన్నాడు. ఆయన 1846, 1866 కాటకాలని చూసాడు. కాని ఇటీవలి కాటకం లాంటిది ఎప్పుడు చూడలేదు అంటాడు. ఆయన్ని "అనావృష్టి కాలానికి చేపట్టాల్సి చర్యలలో నీ దృష్టితో ఉత్తమమైనవి ఏవి?" అని అడిగితే ఆయనిల్లా అన్నాడు.

"రైతులకిచ్చే నీటిని వారు ఎక్కువ పంటలు పండించేలా పెంచాలి. చెరువులను దృఢంగా చేయాలి. వాటిని ఎల్లప్పుడు మంచి స్థితిలో ఉంచాలి. మనం ఎక్కువ బావుల్ని దేశం అంతటా తవ్వించాలి. ప్రతి సంవత్సరం రెండు పంటలు పండించగలిగితే ధాన్యం నిలువలు పెరుగుతాయి. ఈ జిల్లాలో రెండు పెద్ద చెరువులున్నాయి. ఈ చెరువులు చాలా కాలంగా చుట్టుపట్ల భూములకి నీరందిస్తున్నాయి. ఈ సంవత్సరం అనావృష్టి వలన అవి ఎండిపోయాయి. ఆ విధంగా పూర్వం ఎప్పుడూ జరగలేదు. అవి పాత పరిపాలనలో తవ్వించబడి మన పాలన సమయంలో మెరుగు పరచబడ్డాయి. ఇప్పుడు అడ్డుకట్టలు, ఆనకట్టలు కట్ట బడటం వలన పాలార్ నదీ జలాలు వీటికి చేరుస్తాయి. అయితే పాలార్‌లో 1875, 76 లలో వరదలు రాకపోవటం వలన ఈ చెరువులు ఎండిపోయాయి. ఈ చెరువులని బలపరిస్తే, ధాన్యాన్ని 1 సంవత్సరాలకి సరిపడేలా నిల్వ చేయటం బదులు 2 సంవత్సరాలకి సరిపడేలా నిల్వ చేయవచ్చు. పెద్దవే కాకుండా చిన్న చెరువులలో కూడా నీరు నిల్వ చేసి రెండు పంటలు పండించవచ్చు.

ఈ ప్రశస్తమైన చెరువుల పట్ల నిర్లక్ష్యం ప్రదర్శించటం మన ప్రభుత్వం యొక్క గొప్ప ఆశ్చర్యకరము, దుఃఖకరము అయిన విషయమనేది సత్యం. చెయ్యవలసిన వాటిలో ప్రధాన మైనవి, వీటి స్థితిని విచారించటం, పెద్దవి చేయటం. నీరు వదిలేందుకు కట్ట పైభాగంలో ఏర్పరిచే పొర్లే చదనుభాగం తగినంతగా నిర్మించటం (ఈ విషయంలో చాలా ఆనకట్టలు లోపభూయిష్టాలు) ఆ చెరువులకి జీవనదుల నీరు వచ్చి చేరేలా చూడటం (అతి కొద్దిగా మాత్రమే ఆ విధంగా నీటిని అందు కొంటున్నాయి) వేలకొద్దీ అందుకోగలవు). ఈ అత్యావశ్యకరమైన పనులను పౌరశాఖ నిర్లక్ష్యం చేయటం కంటే ఆశ్చర్యకరమైనది మరోటి లేదు. అతి చిన్న వాటిని గురించి వివరించిన గత సంవత్సరపు 800 పేజీల రాష్ట్ర నివేదికలో వీటి గురించి (చెరువుల గురించి) ఏ వివరాలు లేవు. అంటే (వారి దృష్టిలో) వీటికి ఏ ప్రాముఖ్యతా లేదు."

వివరణ కావలసిన ప్రత్యేక ప్రకటనలు

"ప్రభువులు ఇంకా అంటారూ, "సర్ రిచర్డ్ టెంపుల్, మాగాణి భూముల్లో కాటకం అత్యధికంగా ఉందన్న విషయాన్ని మన దృష్టికి తెస్తారు." దీని అర్థం ఏమై ఉంటుంది? నీటి వల్ల కాటకం పెరుగుతందనా?

ఆయన దానికి చేర్చి, స్థిరమైన నీటిని అందించే మూల స్థానాలు లేనప్పుడు చెరువులు, కాలువలు కాటకం నుంచి జనాన్ని రక్షించలేవు అంటారు. అల్లా అయితే అవకాశం ఉన్న చోటులో అయినా వాటిని అటువంటి నీటి మూల స్థానాలతో ఎందుకు కలపలేదు? దాని గురించి ఏమి చేశారు? ఏమీ లేదు. ఇది మన ప్రభుత్వంలోని అతి విచారకరమైన లోపం. ఏమీ చెయ్యకపోడానికి అదో సాకు అంతే! ఈ చెరువుల గురించి దిగువ కార్యదర్శి చెప్పిన దానికి ఉన్న తేడా కంటే ఎక్కువ ఏముంటుంది?

ఆయన నీటి పారుదల, రైలు మార్గాల ఆదాయాల గురించి చాలా ప్రకటనలు చేశారు. నీటి పారుదల గురించి, శ్రీ థార్న్‌టన్ గణాంకాలతో కొత్త పనులు నిర్వహణ గురించిన ప్రకటన చేసి ఉన్నారు. ఒక ఇండియా కార్యాలయానికి చెందినవాడు, పక్ష పాతంతో ఫలితాల గురించి అతిశయోక్తులు చెప్పి ఉండడు కదా! అతి తక్కువ ప్రతిఫలం 4.75 శాతం అతి ఎక్కువ 40 శాతం సగటున 7.5 శాతం అని అన్నాడు. ఇవి మనం చేతిలోకి తీసుకోక ముందు అయిన ఖర్చుని గణనలోనికి తీసుకున్నా నేరుగా వచ్చిన ప్రతిఫలం. ఆయన ఏ జిల్లాలో అయితే నీటి పారుదల పనులున్నాయో అక్కడ వచ్చిన మార్పుల గురించి ఏమీ చెప్పడు. సాధారణ సంవత్సరాలలోని ఫలితాల గురించే మాట్లాడ్తాడు. దీనికి జనాలకి పెరిగిన సంపన్నత, అనావృష్టి కాలంలో కలిగిన గొప్ప గణనీయమైన ఫలితాలు కలపాలి

అంటాడు. ఆయన చవకైన రవాణా గురించి కూడా మాట్లాడాడు. మనం ఈయన చెప్పిన వాటికి, ఇంతకు ముందు నేను ఉదహరించిన ఇండియా కార్యాలయానికి చెందిన మరో మనిషి యొక్క కాలువ రవాణా గురించి వివరాలు కలిపితే ప్రభువులు చెప్పిన దానికి పూర్తిగా వ్యతిరేకమైన నిర్ణయాలకి వస్తాం. అదేమిటంటే రైతులు నీటిని లోపభూయిష్టమైన ఆదాయ నిర్వహణ పద్ధతి వలన, నిరాకరించటం వలన, కలిగిన తాత్కాలికమైన వైఫల్యం చూపిన రెండు పనులను పక్కన పెట్టక పోయినా, కోశాగారంలో అవసరానికి మించి నీటి పారుదల వలన సొమ్ము జమ అయిందన్న ప్రజలకి చాలా ఎక్కువగా ఆదా అయిందన్న నిర్ణయాలు. గోదావరి పనులను మాత్రమే తీసుకొన్నా, 1846లోఅవి మొదలైనప్పుడు సంవత్సరానికి 3.5 లక్షల పౌండ్లు, 30 సంవత్సరాలలో 52.5 లక్షల పౌండ్లు ఆదాయం వచ్చింది. ఖర్చు 7 లక్షల పౌండ్లు 3 శాతం మరామత్తులకి (2.1 లక్షల పౌండ్లు) అనుకొన్నా మరో 3 లక్షల పౌండ్లు కలిపి మొత్తం 10 లక్షలు. మిగులు 42.5 లక్షలు కాదు 40 లక్షల పౌండ్లే అనుకొందాం. ఇది వడ్డీ కాక, కరువు వచ్చిన కాలంలో, ప్రాణరక్షణ, ఆస్థి రక్షణ, ఆదాయం గణనలోకి తీసుకోకుండా (అనుబంధం - 2 చూడండి). ఇదే రైలు మార్గాల విషయంలో ఖర్చు 11.6 కోట్ల పౌండ్లకి నేరు ప్రతిఫలం 0.45 కోట్ల పౌండ్లు, పోగుపడిన వడ్డీ 4.5 కోట్లు. అంటే 4 శాతం ఖర్చు మీద, 3 శాతం ఖర్చుకి అప్పులు కలిపిన 16కోట్ల పౌండ్ల మీద, షేర్ల పెట్టుబడి 9.4 కోట్ల పౌండ్లు (చేసిన అప్పు 2.2. కోట్ల పౌండ్లు) అప్పు వడ్డీతో కలిసి పెరిగి 6.7 కోట్లయింది. షేర్లకి 5 శాతం వడ్డీ చొప్పున, వడ్డీకి 4 శాతం చొప్పున, లెక్క వేస్తే సంవత్సరానికి ఖజానా నుంచీ కట్టాల్సిన వడ్డీ 0.75 కోట్ల పౌండ్లు.

ఇండియాలో రవాణాకి అత్యుత్తమ సాధనాల గురించిన వంచన

ప్రజలు, అధికారులు, గొప్ప ఫలవంతమైన రవాణా ఆశిస్తున్న సమయంలో, కలకత్తా రాష్ట్ర పాలకుడు మేయో ప్రభువు, శ్రీ లెస్లీ ఇతర్లూ ఈ రవాణా (రైలు మార్గం) ఎంతగా విఫలమైందంటే దాని పక్కనే కాలువలు తవ్వాల్సిన అవసరం ఉందని ప్రకటిస్తున్నప్పుడు, కలకత్తా వద్ద 135 మైళ్ళ దూరానికే పదులు లక్షల్లో నష్టం వస్తోందని సరళమైన లెక్కలు చూపిస్తున్నప్పుడు, ఈ నష్టం రవాణా గురించిన భయంకరమైన మోసంతోపోలిస్తే, ఏ పాటిది కాదు! వీరు చెప్పిన దానిని సమర్ధిస్తూ ఒక కలకత్తా వార్తాపత్రికలో ఈ విధమైన విమర్శ వచ్చింది. "బుర్‌ద్వాన్ నివేదిక మీద తీసుకొన్న నిర్ణయంలో మిద్నపూర్ కాలువలు 80 వేల టన్నుల బియ్యం 1876-77 సంవత్సరంలో రవాణా చేసినట్టు ప్రకటన ఉంది. దీని పక్కనే తన నిర్మాణాలకి వచ్చిన సరఫరాలని రవాణా మార్గాలు, వ్యతిరేక పరిస్థితులలో చేయటం, విఫలమైనందున కలకత్తాకి రహదార్ల మీద చాలా పెద్ద మొత్తంలో కొనిపోవాల్సి వచ్చింది. ఇక్కడ రెండు నౌకల రవాణా వచ్చినా కూడా తమ వద్దకు వచ్చిన పెద్ద మొత్తాల సరఫరాని కరువు ప్రాంతాలకి మోసుకుపోగలిగాయి. ఇండియా యొక్క ముఖ్యమైన రైలు మార్గం ఇక్కడ, అతిపెద్ద అధికారుల దృష్టిలో ఉండి కూడా తన రవాణా సామర్ధ్యానికి అలసట కలిగించే పరిస్థితుల్లో చతికిలబడింది.

ఇది, ఇటువంటి ఎన్నో ప్రకటనల్లో, ఒకటి. ఇవి చేసిన వాళ్ళే రైలు మార్గాలను గొప్పగా సమర్ధించేవారు! ఇవి రైలు మార్గాలు భరింపశక్యం కాని రుసుముల వల్ల కేవలం గుర్తింపు లేనంత కొద్దిగా వచ్చిన సరుకుల మొత్తాన్ని కూడా అవి రవాణా చేయటంలో పూర్తిగా వైఫల్యం చెందటం గురించినవి. 1850లో రైలు మార్గాలు నిర్మించటం గురించి ఆలోచిస్తున్నప్పుడు ఈ విధమైనవి వినపడనిచ్చే వారు కాదు. ఇది నిజానికి ఒక దుడుకైన, విచ్చలవిడైన, తలకెత్తుకొన్న పని. దీనికి 16 కోట్ల పౌండ్లు ఏ చిన్న పరిశీలన లేకుండా వ్యయం చేశారు. ఈ రోజున ఉన్న యదార్ధ పరిస్థితులని రైలు మార్గాల నాయకులు చెప్తున్నవి, 1850లో రైలు మార్గాల తప్పనిసరి ఫలితాలుగా విన్నవించుకొన్నవి. ఈనాటి డెర్బీ ప్రభువు ఆ రోజుల్లో ఈ విచ్చలవిడి ప్రణాళికకి వ్యతిరేకంగా తన అసమ్మతి తెల్పాడు. ఆయన మాంచెస్టర్‌లో ఉపన్యాసంలో ఈ విధంగా అన్నాడు.

(ఆ సమితి చేయగలిగిన అతి అచరణీయమైన పని రహదార్లు నీటి పారుదల అనే రెండు గొప్ప అంశాల మీద సమాచారం ఇవ్వటం. రహదార్ల విషయంలో ఇంగ్లండు ఉదాహరణ వలన తప్పుదోవ మనం పట్టే ప్రమాదం ఉంది. మనకి రైలు మార్గాలు మనదేశంలో చాలా అనుకూలంగా ఉండటం వలన ఇవి ఇండియాకి కూడా అనుకూలం అనుకోవచ్చు. ఈ ఖరీదైన రైలు మార్గాలు మనం వేసుకోక ముందు మనకి మన విపరీతమైన రద్దీకి కావలసిన కాలువలు పూర్తి వ్యవస్థ ఉంది. అందుచేత

నేనూ, ఇతర తీర్పు ఇవ్వగల అర్హులూ, ఆ వ్యవస్థ (ఇండియాలో) ఒక పొరపాటు అనుకొంటాం. కొద్ది దూరాలకి వేగంగా వెళ్ళే ఖరీదైన రవాణా కాక నెమ్మదిగా అయినా, చవకగా ఇండియా అంతటా విస్తరించిన నౌకా యానమార్గం ఉండాలి.

తూర్పు ఇండియా రైల్వే యొక్క ఒక మాజీ ముఖ్య ఇంజినీరు నా స్నేహితుడితో అన్నాడు, (రైలు మార్గాలు ఇండియాకి నష్టం. అవి ఏర్పరచటం పొరపాటు.)

జరిగినదేదో అతి వ్యయంతో జరిగిపోయింది. ఆ డబ్బు వెనక్కిరాదు. ఇండియాకి ఇకముందు చవక రవాణా యొక్క అమూల్యమైన సేవ అందించటానికి మనకే సాకు లేదు. దీన్ని రైలు మార్గాలలో పనిచేసిన వారే బలంగా సమర్థి స్తున్నారు.

నౌకా యానపు కలిపే మార్గాలు

వివిధమైన నీటి పారుదల కాలువలు వేలకొద్దీ మైళ్ళు వివిధ ప్రాంతాలలో ఉన్నాయి. వాటిని చిన్న చిన్న కాలువ, ముక్కలతో అతికితే కలిపే వాటి పొడుగుకి పదిరెట్లు దూరానికి అవిరి పడవల రవాణా సాధించవచ్చు. అందుచేత సొమ్ము వ్యయం చేయటం సరైనది. కలకత్తా లూధియానాల మధ్య శ్రీహింద్, గంగా, దిగువగంగా, శోణ్‌యోజనలు 800 మైళ్ళు పొడుగున నిర్మాణంలో ఉన్నాయి. ఇప్పుడు బెంగాలు ప్రభుత్వం మరో 100 మైళ్ళ పొడుగు కాలువ కలిపి, మొత్తం ఆ 800, ఈ 100 మైళ్ళే కాక మరో 300 మైళ్ళ రవాణా అవిచ్ఛిన్నంగా వీలవుతుంది. 15 లక్షల పౌండ్ల ఖర్చు అది పూర్తి చేయటానికి కావాలి. అది ప్రపంచంలోకే అతి ముఖ్యమైన రవాణా మార్గం అవుతుంది. అదనపు మొత్తం ఖర్చులో అతి చిన్న భాగం మరా మత్తులకి వడ్డీకి 7 శాతం అనుకొంటే అదో లక్ష పౌండ్లు. సంవత్సరానికి, మైలుకి టన్నుకి పెన్నీలో 20వ వంతుకి రవాణా దాంతో వీలవుతుంది. అది ఎంత రద్దీ పెంచుతుంది? 20 లక్షల టన్నులు 1200 మైళ్ళ రవాణా ఏర్పాటు నిర్వహించటానికి ప్రభుత్వానికి ఏటా అయ్యే ఖర్చు 1 లక్ష పౌండ్లు. అంటే 1 టన్ను మైలుకి పెన్నీలో నూరవవంతు.

మొత్తం దూరానికి 1 షిల్లింగు, ఒక బుషెల్ (8 గాలన్ల కొలపాత్ర–35 లీటర్లు–రమారమి, 10 కుంచాలు – కవన శర్మ) ని మొత్తం దూరం రవాణా చేయటానికి అయ్యే ఖర్చు 3.5 పెన్నీలు. దాని ఖరీదు 2.5 షిల్లింగులనుకొంటే దాన్ని లండన్‌కి, వాయువ్య ఇంగ్లండుకి చేర్చటానికి మరో 2.5 షిల్లింగులను కొంటే అది అక్కడికి వచ్చేసరికి అయ్యే ఖర్చు 5 షిల్లింగుల 4 పెన్నీలు. అంటే లాభం బుషెల్ 1 షిల్లింగు. అంటే గోధుమ వ్యాపారం పెద్ద పరిమాణాల్లో స్థిరంగా ఏర్పడుతుంది. ఇది కాలువల ద్వారా ఏమి సాధించగలమో చెప్పడానికి ఒక నమూనా. ఇంతకంటే ఇండియాలో డబ్బు లాభకరంగా వ్యయం చేయలేం!

తక్షణం అవసరమైన పనులు

ఇంతవరకు చెప్పిన ఇతర సాక్ష్యాలు ఆధారంగా ఇండియా తన కరువు విషయంలోను వస్తు సంపన్నతలోను తన అవస రాలు తీర్చుకోవాలంటే ఈ కింది పనులు తక్షణం చేయాల్సి ఉంటుంది.

1. తటాకాలను మరామత్తు చేయటం, పెద్దవి చేయటం, వాటికి నీరు ఇప్పటికంటే బాగా అందేలా చూడటం.
2. హుగ్లీ నుంచి గంగకి కాలువ తవ్వటం.
3. ఇంతవరకు పాక్షికంగా నిర్మించిన కాలువల పని పూర్తి చేయటం.
4. వీలున్న చోటల్లా ముఖ్యంగా గోదావరి విషయంలో కాలు వలని పొడిగించటం.
5. ప్రతి జిల్లాలోను ఆచరణీయమైన వ్యయంతో సాధ్యమయ్యే నీటి పారుదలలను నిర్వహించటం.

లెప్లీ గారు ఉదహరించిన కాలువని ఉన్న రైలు మార్గంతో పోల్చి చూడాలన్నది నా తుది మాట. నాగపూరు రైలు మార్గం మీద రమారమి మైలుకి 9 వేల పౌండ్లు ఖర్చు పెట్టి 60 మైళ్ళ మార్గం నిర్మిస్తున్నారు. అవి మోసుకు వెళ్తున్న బరువు 20 వేల టన్నులు. టన్నుకి మైలుకి రవాణా రుసుము 4 పెన్నీలు. దాని మీద పెట్టిన అసలు వడ్డీలు కలిపి 7 పెన్నీలు. తిరిగి వచ్చింది 1 పెన్నీ. అదే వార్దాని నౌకాయానానికి వీలుగా తీర్చి దిద్దటానికి మైలుకి 2 వేల పౌన్లు, రవాణా రుసుము పెన్నీలో పదోవంతు అవుతుంది.

ఒక విన్నపం – ఒక దీనమైన సమర్థన

నేను ఉండనని తెలిసిన చోట, దిగువ కార్యదర్శి నన్ను నేను సమర్థించుకోలేని పరిస్థితిల్లో, అతి ఘోరమైన పద జాలంతో నా గురించి మాట్లాడిన సందర్భంలో రాజ్య కార్యదర్శి నా సమా ధానానికి పూర్తి ప్రచారం ఇస్తారని నమ్ముతున్నాను.

ఇండియా ఎప్పుడూ వెళ్ళని, ఎప్పుడూ ఒక చెరువు కాని, ఆవిరి నౌకగాని, నీటి పారుదల ప్రదేశం కాని చూడని, నీటి పారుదల ఉన్న ప్రదేశంలో (కనీసం) ఒక రైతుతో నైనా మాట్లాడని ఒక యువకుడు, తన తాత వయస్సున్న వాడి గురించి అంత అసహ్యకరమైన భాషలో సభలో మాట్లాడటం సరైనదేనా? 50 సంవత్సరాలు క్షుణ్ణమైన అనుభవం ఉన్నవాడు, మంచి సేవ చేసిన వాడు, అయిన చేతల మనిషి గురించి ఆ విధంగా మాట్లాడతగునా? నా గురించి, కోశాగారంలోకి కోట్లు, రైతుల నడుంపట్టీ (కమర్‌బంద్) లోకి పదులకొద్దీ, లక్షలు, చేరే పనులకి పథకం వేసి నేను నిర్వహించినందున, దైవం సంతోషించాడు అని చెప్పగలను. నేనే పాతిక సంవత్సరాల క్రితం, ఈనాటి వైస్రాయి (రాజప్రతినిధి) ఒక ఇండియా రాష్ట్ర సైనిక పరిపాలకుడు, అతని పాలకమండలి, చాలామంది రైలు మార్గం ఇంజినీర్లు 'హిందూ దేశానికి అవసరమైన ఆ పరిమాణంలో ఆ రుసుముకి రైలు మార్గాలు రవాణా చేయలేవు.' అని ఈనాడు చెప్తున్న విషయాలు చెప్పాను. ఒక కుర్రాడు ఈ విధంగా మాట్లాడం వల్ల అతనికి ఉపయోగం ఉందా లేక తగునా అన్న దానిని గౌరవనీయులైన రాజ్యకార్యదర్శిని ఆయన పాలక మండలిని ఆలోచించమని సవినయంగా బతిమాలుతున్నాను. ఈ దిగువ కార్యదర్శి రాబోయే కాలంలో ఇండియాకి తనే ఎంతో చేయగలగ వచ్చు. అప్పుడ తనపై నిందారోపణ ఇతర్లు చేయనూ వచ్చు. కాని తను జవాబు చెప్పగల అవకాశం తనకి ఉండటం, తనకి, 25 కోట్ల హిందూదేశస్థులకీ, న్యాయం గౌరవప్రదం అనుకొంటాడు. ఇండియా యొక్క కోట్ల జనాభా యొక్క భవిష్యత్తు ఈ క్రింద ప్రశ్నకంటే మరే వాటి మీద ఇంతగా ఆధారపడదని నిశ్చయంగా చెప్పవచ్చు.

డబ్బుని మైలుకి 9 వేల పౌండ్ల చొప్పున ఖర్చుపెట్టి, 30 వేల టన్నులు ఒక పెన్నీ ధరకి రవాణా చేయటమా లేక 2 నుంచి 8 వేల పౌండ్లు కాలువల మీద 1 మైలుకి ఖర్చు పెట్టి 20 లేక 30 లక్షల టన్నులు పెన్నీలో 20వ వంతుకు తీసుకు వెళ్ళటమా? ఈ పని చేసి, జిల్లాలని తంజావూరు కృష్ణా, గోదావరి జిల్లాల స్థితికి తీసుకు వెళ్ళటమా?లేక కొద్ది సంవత్సరాల క్రితం, ఒరిస్సా బీహార్ మధ్యదేశం ఉన్న స్థితిలోనో లేక గత సంవత్సరం మిగిలిన కర్ణాటక ఉన్న స్థితిలోనో వదిలి పెట్టటమా? ఇవీ ప్రశ్నలు!

అనుబంధం - 1

1871లో రైట్ అనే సహాయక శస్త్ర చికిత్స నిపుణుడిని మద్రాసు రాష్ట్ర ఉత్తర ప్రాంతాలలో వచ్చిన జ్వరాల కారణాల గురించి విచారించాల్సిందిగా పంపగా, ఆయన ఇచ్చిన నివేదికపై ఆరోగ్యశాఖా నియమితాధికారి ఈ విధంగా తన అభిప్రాయాన్ని వెల్లడించారు. 'గోదావరి నీటి పారుదల పనులు పూర్తయిన పిమ్మట ఒక క్రమంలో వచ్చే జ్వరాల తీవ్రత ఏమైనా పెరిగిందా? అన్న చర్చనీయాంశం చాలా (గొప్ప) అత్యధిక ప్రాముఖ్యత కలిగిందిగా నాకనిపించింది.' ఆయన సగటున 5 సంవత్సరాలలో 8.5 శాతం జన నష్టం జ్వరాల వలన, నీటి పారుదల నిర్మించిన తాలూకాలోను నమోదవగా, ఎగువ తాలుకాల్లో 11 శాతం నమోదైంది అని చెప్పి, ఇంకా, 'జ్వరాలు రావటం భౌగోళికమైన పరిస్థితుల మీద, మన్యం జ్వరాలున్న ప్రాంతం మీదుగా వచ్చే కాలువ వలన అనిపిస్తోంది. అందుచేత నీటి పారుదలకి జ్వరాలకి సంబంధం లేదని నేను అనుకొంటున్నాను' అంటాడు. (అయితే ఆయన పోల్చి చూడవలసిన సమాచారం ఒకచోటనిర్మాణాలకి ముందు తరువాత ఒక సమయంలో రెండు ప్రదేశాల మధ్య కాదు. కనక మనం ఈ మాటలకు పెద్ద విలువ ఇవ్వక్కరలేదు – కవనశర్మ).

అనుబంధం - 2

మద్రాసు పౌర సేవలకు సంబంధించిన శ్రీ హెన్రీ మోరిస్ గోదావరి జిల్లా యొక్క చారిత్రక వర్ణణాత్మక వివరణ అనే అద్భుతమైన అధికారిక వ్యాసంలోని ఎత్తి వ్రాసిన భాగాలు ఈ క్రిందివి. "ఉత్తర సర్కారులనో గొప్ప కరువు 1791లో కుదిపి వేసింది. దాని ఫలితంగా నాల్గో వంతు ఆకలికి బలవటమో కొంపాగోదు వదిలిపెట్టి పోవటమో జరిగింది... అయితే అత్యధికమైన నాశనకారి అయిన ఋతువుని 1833లో ఉత్తర సర్కార్లు అనుభవించాయి. నలగకొట్టే దైన్యత చూడశక్యం కానంతగా దినదినం మనుష్యుల మీద పడుతూ వచ్చింది. మద్రాసు రాజధాని అవటం వలన వేలకొద్దీ జనం అక్కడకి వలస పోజొచ్చారు. ఆ గొప్ప ఉత్తరదిశ రహదారి ఒక దీర్ఘమైన వల్లకాడుగా మారింది.

1844లో ఉత్తర సర్కార్లు సాధారణంగా ఉండే దుఃఖ పూరితమైన స్థితి కంటే ఇంకా బాగా కిందపడి పోవటంత, సర్ హెన్రీ మోంటెగ్ మెరీని 'ఏంచేసి ఆ జిల్లాలనా స్థితి నుంచి లేవనెత్తవచ్చో

పరిశీలించి చెప్పమ'ని తమ తరపున ప్రభుత్వం పంపింది. ఆ అనుభవం ఉన్న అధికారి తను ఉన్న తంజావూరు జిల్లా, నీటి పారుదల పట్ల శ్రద్ధ వలన సాధించిన గొప్ప ఫలితాలు చూసిన వాడై ఉన్నందున, డెల్టాని పరిక్షించే నిమిత్తం అనుభవం ఉన్న ఇంజినిరును అక్కడ నీటిని క్రమపరిచేందుకు అమలు పరచాల్సిన వ్యవస్థను సూచించడానికి పంపవలసినదిగా ప్రేరేపించాడు. ఆ ప్రాంతాన్ని వరదల నుండి రక్షించేది, నౌకా యానం సాధ్యం చేసేది, ఆ సారవంతమైన భూమికి నీరు అందించటం ద్వారా ఎంత ఆశ్చర్యకరమైన ఉత్పత్తి సాధ్యమో అది ఉత్పత్తి చేయడానికి అనువైనది, అయిన వ్యవస్థని తన పరీక్షవలన సూచించే నిమిత్తం అనుభవం ఉన్న ఇంజనీరుని పరీక్షించమని అడగాలి" అని చెప్పాడు అని చెప్పి ఆపైన మోరిస్ తన మాటలనీ విధంగా ముగించాడు. 'ఇప్పుడున్న స్థితి అంతకు పూర్వం వారు అనుభవించిన ఏ స్థితి కన్నా అయినా మెరుగే.'

మళ్ళీ ఆయనే, మన పరిపాలన మొదలైనప్పుడు అది ఒక నిర్లక్ష్యం చేయబడిన రాష్ట్రంలో ఒక భాగం. ఒక సమయంలో అది విపరీతమైన బీదతనానికి తీవ్ర విపత్తుల స్థితికీ తీసుకు వెళ్ళబడింది. అది, క్షామంలో నిర్జనముగాను, పెక్కుమంది భూ కామందుల వారి సలహాదార్ల తప్పుడు పరిపాలనతోను ఉంది. ప్రశంసనీయమైన నీటి పారుదల వ్యవస్థ ప్రవేశ పెట్టడంతో అదికోలుకొని ప్రకాశవంతమైంది. క్షామం తెలియ కుండా పోయింది. జనం సన్నంగాను తృప్తిగాను ఉన్నారు. అది రాష్ట్రానికి ఉత్తరం దిశలోని ఉద్యానవనం. పూర్వం ఆదాయం తగ్గి దివాళాతనానికి దగ్గరగా ఉండేది. ఇప్పుడు పూర్వం కంటే పైకి తన్నే స్థితిలో ఇప్పుడు ఉంది. జనాభా రెండింతలకంటే ఎక్కువగా పెరిగింది. పూర్వం కంటే ఆ ప్రాంతవాసులు, బాగా తింటు న్నారు. బట్టలు కట్టుకొంటున్నారు,చదువుకొంటున్నారు. వాణిజ్య వ్యాపారాలు పెరిగాయి. ఇప్పుడది రాణిగారి వలసలోని మిగిలిన ప్రాంతాలవలే, సంతోషంగా సంపన్నంగా ఉంది. ఈ విషయం కరువులో అతలాకుతలమైన జిల్లాలో చుట్టుముట్టి ఉన్నప్పుడు (అటువంటి కరువుతో ఈజిల్లా కూడా మిగిలిన వాటితో పాటు గురౌతు ఉండేది పూర్వం) ఈ జిల్లా గురించి అన్నమాటలివి. ఈ కరువు (చుట్టు ముట్టిన జిల్లాల్లో కరువు) గురించి ఒక్క నివేదికా, ఒక్క మాట కూడా కనిపించదు. పైగా దిగువ కార్యదర్శి మాగాణి భూముల్లో కరువు అత్యధమంగా ఉంది అని నిజంగా అన్నాడు. ఇంతకంటే వైపరీత్యపు మాటలుంటాయా? శ్రీ మోరిస్ 1842 జనాభా 5 లక్షల 60 వేలని ఇచ్చారు. గత జనాభా లెక్కల ప్రకారం అది 16 లక్షలు. 1872 ఎగువనున్న జ్వరపు తాలుకాల తోకలిసి సగటు మరణాల శాతం 2 కంటే తక్కువ. నీరు క్రమ పరచిన చోట హిందూదేశం ఆరోగ్యం ఉందనటానికి ఇదే ఒక బలమైన నిదర్శనం.

ఇక్కడ నీటి పారుదల, నౌకాయానాల ఆదాయాల నిర్వహణ గురించి ఒక్క ముక్క చెప్పాలి. ఎందుకంటే అది కూడా నా అనుభవంలో నా మీద రుద్దబడిన విషయం కనుక.

ఈ రోజున తంజావూరు, గోదావరి జిల్లాలు సంపన్నంగా ఉన్నాయంటే కారణం వాటి పరిపాలకుల న్యాయమైన, సమర్థ మైన పరిపాలన. లేకపోతే ఆ జిల్లాల మీద ఎంత నీరు పారిం చానా అది సాధ్యమయ్యేది కాదు. నీరు ఒకటే చాలదు. అటు వంటి పరిపాలన లేకపోతే ఏం జరుగుతుందో మనకి ఈనాడు పాక్షికంగా తుంగభద్ర విషయంలోను, సంపూర్ణంగా బెంగాలు లోను కనిపిస్తోంది. ఇండియాలో మరెక్కడా ఉండనటువంటి, సమర్థులు, విశ్వాసపాత్రులు, శ్రమ పడేవారు (అల్లా అనటం చాలా అసందర్భం అయినా) పాలకుల పరంపర తంజావూరుకి ఉంది. తంజావూరుకి నీటి పారుదల విషయంలోనే కాక దాని నిర్వహణలో కూడా అనుగ్రహం ఉన్న జిల్లా. మొదట్లో ఆ జిల్లా పాలకులను శిస్తులు వసూలు చేయటానికే తూర్పు ఇండియా నిర్దేశకులు నియమించినా, ఇప్పటి వారి ఉదాత్తశీలమైన బాధ్యతల వలన, వారిని 'శిస్తు వసూలు చేసేవారు' (Collectors) అని కాక మరోలా పిలిస్తే బావుంటుంది. తంజావూరుకి నీరు పెట్టే ముందు నుంచి కూడా దానికి 13 సంవత్సరాలుగా కిండర్‌స్లే అనే పెద్దమనిషి అతి సమర్థుడు విశ్వాసపాత్రుడు అయిన కలెక్టరుగా ఉన్నాడు. నేను విన్నంతలో అతి మంచి పరిపాలకుడు అతను. ఆయన వద్ద పని చేసిన పౌరశాఖ అధి కారి ఎవరైనా రమారమి మినహాయింపు లేకుండా తురుపు (పేకాటలో మిగిలిన వాటి కంటే విలువైన) ముక్క అయ్యేవాడు. సర్ హెన్రీ మాంటెగ్‌మెరీ, సర్ హెన్రీ ఫోర్బ్స్ అటువంటి వారు. వారు గోదావరి పునర్నిర్మాణంలో తీసుకున్న పాత్రలు శ్లాఘ నీయం. గోదావరి అంతకు ముందు జమిందారుల పాలనతో వాడిపోయి కొన్ని సంవత్సరాలుగా ఉంది. బెంగాల్లో లాగా ఇక్కడ కూడా, ప్రభుత్వం స్వంతదారులైన రైతుల నుంచి చల్లగా భూమిని తీసుకొని దాన్ని జమిందారులని తాము పేరుపెట్టిన వారికి బహుమతిగా ఇచ్చింది. ఈ దోచుకోడం ఫలితంగా ఆ

జిల్లా పూర్తిగా నాశనం అయింది. ఆ నాశనం ఎంత సంపూర్ణం అయిందంటే జమిందారీ వ్యవస్థే నాశనం అయింది. చివర్లో ఆ జిల్లా పరిస్థితి ఎంత అధ్వానంగ ఉందంటే అతి సమర్థుడైన మనిషికోసం గాలించి, అతను దాన్ని ఏమైనా బాగు చేయగల డేమోనని ప్రయత్నించి చూడాల్సిన స్థితిలోకి ప్రభుత్వం నెట్ట బడింది. వాళ్ళ అదృష్టం కొద్దీ సర్ మాంటేగ్ మేరీని పట్టుకో గలిగారు. చెత్తను తొలగించి పూర్తిగా కొత్తపునాదులు వేయ టానికి అతనే తగినవాడు. అతని కోసం జిల్లా తను మొట్ట మొదట ఎదురు చూస్తోంది. ఆదాయ వ్యవస్థకి బలమైన పునాది వేసాడు. దాని గట్టిదనానికి ఈ క్షణం ఆ జిల్లా పరిస్థితి అద్దం పడుతోంది. దాని చిత్రణ జిల్లా చిత్రణ అన్న శ్రీ హెన్రీ మోరిస్ సంపాదకత్వం వహించిన పుస్తకంలో పూర్తిగా ఉంది.

ఈ పుస్తకం ఒరిస్సా, బెంగాలుల్లో ఈనాడు ఉన్న స్థితి గురించి బోధిస్తుంది. నౌకాయానం లేకపోయినా సరైన నీటి నిర్వహణ ఎటువంటి ఫలితాలనిస్తుందో తన కళ్ళతో చూసిన వాడు సర్ హెన్రీ మోంటెగ్ మెరీ ఈయన తరువాత వచ్చిన మరో సమర్థుడు తిన్ననైనా పాలకుడు శ్రీ పెండర్ గాస్ట్. ఆయన కింద నీటి పారుదల పనులు చేయబడ్డాయి. దాని ఫలవంతమైన నిర్వహణలో శ్రీ కిండర్‌స్లే వద్ద శిక్షణ పొందిన మరో మనిషి. శ్రీ హెన్రీ ఫోర్బ్స్ (ఇండియా మండలి సభ్యుడు) నియామకం పాత్ర వహించింది. ఆయనకి సమర్థులైన ఇంజినీర్లని, సామాగ్రిని పోగుచేసుకొనే పని అప్పచెప్పారు. ఆయన కున్నంత శక్తిని, త్యాగాన్ని, చాకచక్యాన్ని ఆ పని ఆయన నుంచి కోరింది. అప్ప టికి జనం పూర్తిగా బానిసలులా తయారై, అతి అధైర్యపడ్డ స్థితిలో ఉన్నారు. మరమ్మత్తులు తమ యంత్రాలకి చేయగల నిపుణులైన పనివారు ఆ జిల్లాలో లేరు. అటువంటి పరిస్థితులన్నీ ఒకచోట పోగుపడ్డచోట, ఆ జిల్లాని అధమ స్థితి నుంచి ఆదాయంలో రెండో స్థానంలోకి, సంపన్నతలో దేశంలో మొదటి స్థానానికి తీసుకువెళ్ళే ప్రయత్నం విజయవంతం అవటం భగవంతుడి కృప. సర్ హెన్రీ (సర్ బిరుదు సాధారణంగా ఇంటిపేరుకి తగల్చకపోవటం వారి ఆనవాయితీ–కవనశర్మ). పోర్బ్స్‌ల వంటి వారిని కనుక కర్నూలుకి లేక తుంగభద్రకి పంపి ఉంటే ఒక సంవత్సరంలో అంతా సరైపోతుందని అనుకోవటంలో చిన్న అనుమానం కూడా లేదు. కొద్ది సంవత్సరాలలో అది గోదావరి అంత సంపన్నంగా ఆ జిల్లా అవుతుంది. ప్రపంచంలో దాన్ని ఏదీ ఆపలేదు. అయితే ఒరిస్సా, బెంగాలుల్లో ఉన్న భయం కరమైన వ్యవస్థ ఎంతగా వేళ్ళు తన్నుకు పోయిందంటే వాటిని బాగు చేయాలంటే ఒక నిజమైన మనిషి కావాలి. అడ్డు తగల కుండా ఒక సమర్థుడిని పని చేయనిచ్చేటట్టైతే అది సాధ్యమే అని నమ్ముతాను. అయితే అది చాలా కష్టమైన పని ఎంతటి వాడికైనా అదొక పరీక్ష!.

అనుబంధం - 3

1877 నవంబర్‌లో శోణ్ గురించి శోణ్‌పూర్ వద్ద బెంగాల్ సైనిక పరిపాలకుడు ఇచ్చిన ఉపన్యాసం

“అనావృష్టి వలన ఏర్పడే కరువు నివారణకి సైన్సు అను భవం సూచించే ఏకైక మార్గం, బీహారులో మనకి ప్రకృతి అదృ ష్టం కొద్దీ నదుల రూపంలో ఇచ్చిన నీటిని అతి ఎక్కువగా వాడటమే! ఈ నదులు ప్రవహించే ప్రాంతంలో భూములు దాహంతో ఎండిపోతున్నా, మనం ఆ నదుల నీటిని ఇంతవరకు వృధా అవనిస్తూ వచ్చాం ఒక పెద్ద సమగ్రమైన నీటి పారుదల వ్యవస్థ బీహారులో నిర్మాణంలో ఉంది. అనావృష్టికి లోనయ్యే ప్రాంతాలకి శోణ్ నది నీటిని వాడటమే ఆ వ్యవస్థ లక్ష్యం. ఇటువంటి ప్రణాళికలే ఒరిస్సాలో కూడా చేయడానికి చూస్తు న్నారు. ఇవి డబ్బు లేకుండా చేయలేం. అయితే ఈ డబ్బుని ఎవరు పోగేసుకు ఖర్చు పెట్టాలన్నది న్యాయ సమ్మతంగాను, మర్యాదగాను నిర్ణయింపబడాలి. బెంగాలు రాష్ట్రం మొత్తం, బీహారు, ఒరిస్సా ప్రాంతాలలో వచ్చిన క్షామాల లాంటివి వచ్చి నప్పుడు బాధపడింది. కనక, ఆ ఖర్చులో పెద్ద భాగం, జనంలో ఎక్కువ భాగం మీద పన్ను ద్వారా రావాలి. మీరు కనుక పక్షపాత రహితంగా ఈ విషయాన్ని గమనిస్తే ఈ ఖర్చు ఒక పాలు ఎవరి భూముల వద్దకి నీరు వెళ్ళి అన్ని కాలాల్లో మంచి పంటలు పండి, ప్రతి కొద్ది సంవత్సరాలకి వచ్చే క్షామ భయం నుంచీ రక్షింపబడ్డారో ఆ జనం భరించాలన్న నా అభిప్రాయంతో ఏకీభ విస్తారు. ఈ విషయం నేనప్పుడు క్షామంతో అయినా బాధ పడ్డాం కాని నీరు మాకు అక్కర్లేదని, శోణ్ నీరు క్షేత్రానికి హాని కరమని జనం అన్నారని నాకు చెప్పారు. ఇల్లా చెప్పారో లేదో వానలు పడటం ఆగిపోయింది. జనం నీటి కోసం అల్లాడి పోయారు. శోణ్ నీరు నిజంగా పంటలకి పనికి రానివో లేక అది అపోహ మాత్రమేనో అన్నదానికి ఋజువు దొరికి పోయింది. మేము పూర్తి కాని కాలువలని తెరిచి నీరిచ్చాం. నీరి చ్చిన 2 లక్షల ఎకరాలు విరివైన పంటలతో కలకలలాడాయి. దీని

విలువ 5.5 లక్షల పౌండ్లు. అందులో 4 లక్షలు కాలువల నీరి వ్వకపోతే నష్టమయ్యేది. ఈ 4 లక్షలలో భూమి శిస్తు కూడా ఉంది. క్షామం వచ్చి ఉంటేఈ శిస్తు భారం జమీన్‌దారు మీద పడేది. ఎందుకంటే అతను అతను కౌలుదార్లకి ఊరట ఇచ్చి ఉండాల్సి వచ్చేది. బీహారులో అటువంటి పంటలు చూడలేదని, నీటి పారుదల లేని భూములు దాహంతో గడ్డి పోచ లేకుండా ఎండి పోయాయని చెప్పారు. నీటి పారుదల వలన లాభాలు నేను చూసి ఉండకపోతే ఏదీ నన్ను లాభాలు గురించి నమ్మించ గలి గేది కాదు. నీటి పారుదల విస్తీర్ణం పెంచలేదన్న ఫిర్యాదులు నీరు అందని వారు నాకు చేశారు. కొంత మంచి నీటిని పన్ను లేకుండా అందించమని మరికొందరు రైతులు సహజంగానే అడిగారు."

(బీహారు ఒరిస్సాలు అప్పుడు బెంగాలు రాష్ట్రంలో భాగాలు. రాజుల పరిపాలనలో లేని భాగాలని పెద్దపెద్ద రాష్ట్రాలుగా ఆ రోజుల్లో ఆంగ్లేయులు విభజించారు. - కవనశర్మ)

అనుబంధం - 4

1877 డిసెంబర్ 7న జరిగిన గొప్ప హిందూదేశ ద్వీపకల్ప రైలు మార్గం వారి నివేదికలో తీసిన భాగాలు.

పీఠాధిపతులు (Chairman) అన్నారు. గత జూన్ 30 నాటికి 4 లక్షల టన్నుల అవిసెలు, ధాన్యం, పత్తి ఇతర సరకులు రవాణా కోసం వేచి ఉన్నాయని విన్నాం. అది వవిక్కులకి చాలా గొప్ప నష్టం కలిగించిందనేది సులభంగానే అర్థం చేసుకోవచ్చు. తమ అధిక ధరలతో ఎక్కువ దూరం చేసుకోగా వచ్చిన కొద్ది రవాణా సరుకులను కూడా ఆ రైలు మార్గాలు రవాణా చేయలేక పోతున్నాయన్న దానికి నిదర్శనం. ఆ రైలు మార్గాలు వారి ధరలో పదో వంతులో ఇరవయ్యోవంతుకో రవాణా అయ్యే సరు కుని అంతా రవాణా చెయ్యాల్సి వచ్చే పరిస్థితిలో అవి ఏం చెయ్యగలవు? చేస్తాయి? ఈ గొప్ప హిందు దేశ ద్వీపకల్ప రైలుమార్గం టన్ను మైలుకి అర్ధ పెన్నీ కంటే కొద్దిగా ఎక్కువైన ధరవసూలు చేస్తోంది. రవాణాకి అవి లాభకారిగా ఉన్నంత కాలం కొనసాగుతాయి. కాని ఆ తర్వాత కాదు.

ఇవి ఆవిరి నౌకలు కాలువ మీద తీసుకువెళ్ళగలిగిన దానికి పదిరెట్లు ధర! అంత ధర పెట్టి కూడా కొన్ని లక్షల టన్నుల రవాణ (సామర్థ్యం లేక) రైలు మార్గంలో దిగబడిపోయాయి.

శ్రీ జోన్స్ అనే వాటాదారుడు అన్నాడు. మనం టన్ను బొగ్గుకి 30 షిల్లింగులు ఎందుకు చెల్లిస్తున్నామో తెలుసుకోగోర్తున్నాను. చవక రవాణా ఈ మార్గంలో వాటాదారులకే కాక ఇంగ్లీషు ప్రజలకి కూడా ముఖ్యం. మన భూభాగం నుంచి మనం ధాన్య గ్రహణం చేస్తే, (అమెరికా నుంచి కాక) దిగుమతి పన్ను కొద్దిగా ఉంటుంది. మీరు 1 టన్ను పత్తికి 3 పౌండ్లు వసూలు చేస్తున్నారు. బొంబాయి నుంచి ఇంగ్లండుకి రవాణా రుసుము 30 షిల్లింగులు మాత్రమే. అందులో కాలువకి 10 షిల్లింగులు ఇస్తారు."

దీనికి అధ్యక్షులు ఈ విధంగా సమాధానం ఇచ్చారు. "తూర్పు ఇండియా రైలు మార్గ సంస్థకి చవకగా 6 షిల్లింగులకే దొరికే బొగ్గు, 600 మైళ్లు రవాణా అయి వచ్చి మనకి 36 షిల్లింగులుకి దొరుకుతుంది. అంటే రైలు మార్గం యొక్క అధిక రుసుము దెబ్బ రైలు వారు కూడా తిని వారు మొరపెట్టుకొంటూ ఉంటారు.

ఆ తరువాత ఆయన 50 మైళ్ళ దూరం నుంచి బొగ్గుని టన్నుకి 5 షిల్లింగుల ఖర్చుతో సంపాదించటం గురించి చెప్తారు. ఆ 50 మైళ్ళ రైలు మార్గం మైలుకి 9 వేల పౌండ్ల ఖర్చుతో నిర్మించారు. దాని మీద వచ్చే రాబడి 1 శాతం! బొగ్గు గనుల నుంచి రైలు మార్గం వరకు దానిలో వార్ధా నదిని మైలుకి 2 వేల పౌండ్ల వ్యయంతో తెరవవచ్చు. మైలుకి పెన్నీలో పదో వంతుకి రవాణా చేయగలుగుతామన్న మంచి (నమ్మశక్యమైన) సమాచారం ఉంది. అల్లా చేయకపోతే చివరికి ఇంగ్లండు నుంచి వారికి కావలసిన బొగ్గులో ఎక్కువ భాగం తీసుకురావలసి వస్తుంది - అదే చవకై!"

"వాటాదారులు చెప్పినట్టు పత్తి రవాణా ధర తగ్గించటం విషయంలో చాలా జాగ్రత్త వహించాలి లేకపోతే వాటాదార్లకి వాటాల మీద ఇవ్వటానికి లాభాలుండవు. మన మార్గంలో టన్ను మైలుకి మనం పుచ్చుకొనేది 2.25 పెన్నీలు. అదేం పెద్ద ఎక్కువ కాదు." అని అధ్యక్షుడు శ్రీ జోన్స్‌కి జవాబు చెప్పాడు. దీని వలన నాగపూరు నుంచి బొంబాయి రవాణ రుసుము 5 పౌండ్ల 10 షిల్లింగులు. ఇది పౌందు (ద్రవ్యరాశికి) అర్ధ పెన్నీ ఎక్కువ ఖర్చు. అదే గోదావరి నౌకాయాన మార్గం పూర్తి చేసి ఉంటే పౌనుకి అర్ధ పెన్నీ ఆదా అయ్యేది. ఆ ఆదాని మాన్ చెస్టర్ మిల్లుల వారు చాలా ముఖ్యంగా పరిగణిస్తారు. గోదావరి మీద ఇప్పటికే ఖర్చు పెట్టిన 7 లక్షల పౌండ్లకి, 60 మైళ్ళ రైలు

మార్గం మీద ఖర్చు పెట్టిన 5 లక్షల పౌండ్లు, కలిపితే ఎగువ వార్ధా పనులు శుభ్రంగా పూర్తయ్యేవి. సంవత్సరం అంతటా నౌకాయానానికి అనువుగా ఉండేది. ఆ పనులు ప్రతిపాదించి నప్పుడు దక్షతతో పనిచేసి ఉంటే. గోదావరి పనులు ఆగి పోయినా, 5 లక్షల పౌండ్లతో ఎగువవార్ధాని మెరుగుపరచటమే కాక రైలు మార్గాలకి చవక బొగ్గు అందించటం, గోదావరిలో నీరు నిలవ చేయటం సాధించ గలిగేవారు. చిన్నరైలు మార్గాలకి ప్రాముఖ్యత ఇచ్చి పెద్ద వాటికి వారే దెబ్బ తగిలేలా చూస్తున్నారు. వారికి కూడా అందరికి లాగానే చవక రవాణా కావాలి. కాని 600 మైళ్ళు భూమి మీద రవాణా చేయాల్సి రావటంతో వారే ఇబ్బంది పడిపోతున్నారు. రైలు మార్గాలు అతి తక్కువ పరిమాణంలో అతి ఎక్కువ రుసుము తీసుకొని కూడా రవాణా చెయ్యటంలో విఫలమవుతున్నాయి.

అనుబంధం - 5

కోయంబత్తూరులోని మద్రాసు ప్రభుత్వపు పంట పొలాలకి పర్యవేక్షకుడిగా ఉన్న శ్రీ రాబర్ట్‌సన్ నివేదికలోంచి తీసిన భాగాలు.

శ్రీ రాబర్ట్‌సన్ తనని వేదికను మూడు భాగాలుగా విభజించాడు. 1. నదుల నుంచి చెరువుల నుంచి నీరు పెట్టిన భూములు, 2. బావుల నీరుతో సాగు చేసే భూములు, 3. వర్షాధార భూములు అంటూ, మొత్తం సాగులో ఉన్న భూమిలో నీరు అందించిన భూములు (ఏ పద్ధతిలో అయినా) 4 శాతం. వాటి నుంచి వచ్చే ఆదాయం మాత్రం 25 శాతం. ఎకరాకి మాగాణి భూమి శిస్తు 15 షిల్లింగులుకాగా మెట్ట భూములకి 2 షిల్లింగులు. 88622 ఎకరాల ప్రభుత్వ భూములకి నదులను నుంచి చెరువుల నుంచి నీరు అందించబడుతోంది. శ్రీ రాబర్ట్ సన్ నీటి వాడకం చాలా వ్యర్ధపూరితంగా ఉందని, ఇంకా ఎక్కువ భూమిని, ఇంత ఫలవంతంగా చేయవచ్చని ఆయన నమ్ముతున్నాడు. ఇక్కడ ప్రధానమైన సాగు వరి, 5 నెలల పాటు రోజుకి ఒక అంగుళం నీరు కావల్సి వస్తుంది అంటాడు.

"నీరు గ్రానైటు భూముల నుంచి రావటం వలన ఆ ఒండ్రు మట్టికి ఎరువు గుణాలుంటాయి. ఇంతకు పూర్వం 20, 30 సంవత్సరాలుగా (ఎరువుల వేస్తే) ఎంత దిగుబడి ఉంటూ వచ్చిందో, ఇప్పుడు నీటి పారుదలతో, ఈ కారణంగా అంతా వస్తోంది. సరైన వ్యవసాయం చేయని రైతులు, ప్రయోజనం పొందకపోడం వారిష్టం అనుకోవచ్చు. కాని భూమి నీరు తన ఆధీనంలో ఉన్న ప్రభుత్వం తన భూమిలో 90 శాతానికి నీరు పెట్టుకోకపోడం పూర్తిగా వేరైన విషయం. నీటి క్రమబద్ధీ కరణ కొంత వరకు కోరదగినది. శ్రీ రాబర్ట్‌సన్ అంచనా ప్రకారం ప్రతీఎకరానికి 2 టన్నుల ఒండ్రు చేర్తుంది సాధారణంగా సగం నీరే అందిస్తే 1 టన్ను ఒండ్రుకి సరిపడే ఎరువులు వేయాలి. మెట్ట పొలాల రైతు స్థితి కంటే మాగాణి పొలాల రైతుల స్థితి చాలా మెరుగైనా, సాగు విషయంలో గోరంత కూడా శ్రేష్టం కాదు. ఎందుకంటే పొలాలను తీసుకొన్నవారు మరొకరి (స్వంత సేద్యం చేయక) కౌలుకివ్వటం చేత. ఈ వ్యవస్థ ఐర్లెండు దేశపు దళారి వ్యవస్థలా ఉంటుంది.

20 అడుగుల లోతు నుంచి ఒకసారి నీరు పెట్టడానికి ఎక రానికి 4 షిల్లింగులు అవుతుంది. మెట్ట పంటలైన చోళ్ళు, రాగి వంటివానికి 10 నుంచి 12 సార్లు నీరు పెట్టాల్సి ఉంటుంది. అని లెక్క చెప్తాడు రాబర్ట్‌సన్.

స్థానికులకి దురదృష్టం కొద్దీ 20 లక్షలకి పైగా సాగులో ఉన్న ఎకరాల పొలాలు వర్షాధారమైనవి. 17 నుంచి 36 అంగుళాల దాకా వర్షపాతం చలిస్తూ ఉంటుంది. ఆ వానలు మే, అక్టోబర్ నవంబర్ నెలలో ముఖ్యంగా పడ్తాయి. కొన్నిసార్లు నెలల తరబడి చినుకు పడదు. దీని వల్ల పంటలు అతి ప్రమాద కరమైన స్థితిలో ఎండిపోయి ఉంటాయి. అనావృష్టి కాలంలో బాధ వర్ణనాతీతం.

ఆయనీ విధంగా ముగిస్తాడు. "అత్యవసర సహాయం కావాలి. ప్రభుత్వం తక్కువ వడ్డీకి ఋణాలు సులభ వాయిదాల్లో తీర్చుకొనేలా ఎందుకు ఏర్పాటు చేయదు? నీటి పారుదల పనులు ప్రయోజనకారులూ, లాభసాటీను, బావులు తవ్వించటం విషయంలో ఏదైనా చేయవచ్చు. భయంకరమైన బాధలు ఇప్పుడు తుద ముట్టాయని ఇది శాశ్వతమైన పురోభివృద్ధికి దారి తీయ వచ్చునని మనం ఇప్పుడు ఆశించవచ్చు."

అనుబంధం - 6

క్రాన్ బ్రూక్ ప్రభువు ఈ దిగువ వార్తలు అందరికి అందేలా చేసి ఉంటే, ప్రజాభిప్రాయం మారి ఉండేది. అందులోని వాదన తీర్కబద్ధంగానూ, నమ్మించేది గానూ, ఉంది.

కలకత్తా చుట్టు పట్ల గత 1 సంవత్సరాలుగా ప్రబలిన జ్వరాలు స్థానిక వైద్యులకి లొంగటం లేదు. ప్రజలు ప్రభుత్వ వైద్య సహాయం కోసం ఎదురు చూస్తున్నారు.

ఈ జ్వరాలు నీటి పారుదల సౌకర్యం లేక, శుద్ధమైన నీరు అందుబాటులో లేక, ప్రజలు కలుషితమైన నీరు తాగటం వలన వచ్చినవి. ఆ చిత్తడి నేలలో నీటిని ఓడ్చి నదుల నీటిని ఏడాది పొడుగున కాలువ ద్వారా అందించగలిగితే గోదావరి, తంజావూరులలో లాగా జ్వరాలు తగ్గి ఉండును. (చిత్తడి నేలలను ఓడ్చిన సందర్భాలలో గొట్టాల ద్వారా మంచి నీటిని ఇవ్వగలం కాని కాలువల ద్వారా ఇవ్వగలమా అన్నది సందేహమే! – కవన శర్మ.) జనం దూరంగా ఉన్న కాలువలకి వెళ్ళి నీరు తెచ్చుకోవల్సి ఉంటుంది.”

★ ★ ★ ★ ★

సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌ని సమర్థిస్తూ సామాన్యుల (లోక్) సభలో చేసిన ఉపన్యాసాలు

మా నాన్నగారిని పార్లమెంటులో బలపరిచే వారికి లోటు లేదు. నేను ఆయన 'యోజన'లకి ఆయనకి సమర్థన గాను వ్యతిరేకంగాను ఇతర ఉపన్యాసకులు ఏమన్నారో ఇస్తాను. అది అవసరం. హిందూదేశంలో ఎల్లకాలాల్లో ఉండే క్షామం నుంచి దాన్ని రక్షించటానికి ఉన్న వాదనలు ప్రకటనలు తెలుసుకోవటం మంచిది.

1. శ్రీ హెన్రీ ఫాసెట్ చెప్పినది

“నీటి పారుదల మీద పెట్టిన పెట్టుబడి 70 శాతం ఆదాయాలుంటాయని అన్న పెద్ద పెద్ద వ్యాపారస్థులు, పెట్టుబడిదారులు అటువంటి గొప్ప సాహస వ్యాపారాల్లో డబ్బు ఎందుకు పెట్టరు? అతను రైలు మార్గాలా? నీటి పారుదలా? ఏవి లాభసాటి? అని అంచనాలు వేయటంలోను, ఏది మళ్ళీ మళ్ళీ వచ్చే కరువుని ఆపుతుందన్న ఊహలు చేయటంలోను పక్షపాత ధోరణిని విమర్శించాడు.

అతనికి రైలు మార్గాలు హిందూ దేశానికి చేసిన గొప్ప (సేవలు) పనులు తెలుసు. అయితే అన్ని రైలు మార్గాలు, కొన్ని నీటి పారుదల పనులు గొప్ప విపత్కరమైన వైఫల్యాలను చవిచూసినట్టే, ధన నష్టాన్ని కలిగించాయి.”

2. శ్రీ జాన్ బ్రైట్ చెప్పినది

“వంద సంవత్సరాలై హిందూదేశం మన ఆధీనంలో ఉన్నా ఎందుకని అనావృష్టి, కరువుల పరిస్థితి నుంచి ఆ దేశం ఎందుకు బయట పడటం లేదు. ఎందుకని ఇల్లా జరుగుతోందని ఒక నివేదికా సంఘాన్ని నియమించి ఇంగ్లండు, వీలైతే హిందూదేశం నుంచి సాక్ష్యాలతో కూడిన సమాచారాన్ని సంపాదించి ఎందుకు తేల్చుకోరాదు? నీరు ఒకో జిల్లాలో ఒకోసారి సరిపడినంతా లేక పోవటమే కాని, నీరు లేక పోయిన పరిస్థితి లేదు. మొత్తం సంవత్సరం తీసుకొంటే రమారమి మినహాయింపు లేకుండా, భూమి సాగు చేయటానికి కావలసిన నీటి కంటే ఎక్కువే వుంది. అయినా నీటి పారుదల విషయంలో ఏ చర్యా చేపట్టలేదు. మనం 90 లక్షలో 160 లక్షలో పౌండ్లు అటువంటి పనుల మీద ఖర్చయినట్టు వింటున్నాం. అది ఇండియాలో ఎంత? ఒక మాన్‌చెస్టర్ పట్టణం, 5 లక్షల జనాభా ఉన్నది. 20 లక్షలు ఖర్చు పెట్టి మరో 35 లక్షల పౌండ్లు ఖర్చుకి అనుమతివ్వమని పార్లమెంటుని అడుగుతోంది. అంటే ఆ ఊరి చుట్టు పట్ల జనాభాకి వలసినంతగా శుభ్రమైన నీరు అందించటానికి 55 లక్షలు కావాలన్న మాట. హిందూ దేశంలో మన ప్రభుత్వం $\frac{1}{2}$ కింద 20 కోట్ల జనాభా ఉంది, అక్కడ గొప్ప వర్షపాతం ఉంది. గొప్ప నదులున్నాయి. సాగు చేయటానికి మిక్కుటంగా భూమి ఉంది. అటువంటి చోట ఖర్చు పెట్టిన మొత్తం 160 లక్షల పౌండ్లు కాదు 200 లక్షల పౌండ్లు అనుకుందాం. అయితే ఏమిటట? అంత పెద్ద దేశానికి అంత అవసరమైన చోటా? సర్ జేమ్స్ హాగ్, తూర్పు ఇండియా వాణిజ్య సంస్థ అధ్యక్షుడు, కీ.శే. శ్రీ మంగల్స్ ఈ సభలో నిలబడి ఇండియాలో ప్రజోపయోగ కార్యాల విషయంలో ప్రభుత్వం విఫలమవలేదు అన్నారు. అది 1856 లోనో 1857లోనో అప్పుడు నేను, మాన్ చెస్టర్ పురపాలక సంస్థ, అంతకు ముందు 14 సంవత్సరాలలో తూర్పు ఇండియా వాణిజ్య సంస్థ తన శ్రద్ధ లేక నిర్లక్ష్యంతో, తమ ఆధీనంలో ఉన్న మొత్తం ప్రాంతపు బాగుకి అదే కాలంలో ఖర్చు పెట్టిన దానికంటే హెచ్చు అని చూపించాను. ఇవన్నీ పక్కన పెట్టి వారు చెప్పినది, చెప్పబోయే విషయమైనా, వారి ఆర్థిక పరిస్థితి ఏమైనప్పటికి, ఇండియా ప్రభుత్వం అక్కడి పరిస్థితి బాగు చేసే చికిత్సా మార్గం ఏదో విధంగా వీలైనట్టు చూడాల్సిన బాధ్యత వహించాలి.

అది వీలు కాకపోతే కరువు రావాలి. శాపగ్రస్తులు చావాలి. కాని వీలవుతుందని నా విశ్వాసం. దానికి కేవలం సర్ ఆర్థర్ కాటన్ యొక్క మాట మీదే ఆధారపడను. గౌరవనీయులైన సభ్యులు, ఉదాత్తుడైన ప్రభువు ఏ పుస్తకం నుంచి ఉదహరించాడో అది చూస్తే అందులో సాక్ష్యం దొరుకుతుంది – ఎంతోమంది ప్రఖ్యాత పురుషుల గురించి చెప్పుకోవచ్చు. ఏం చెయ్యాలి? ఏం చెయ్యగలం? హిందూ దేశంలో అన్న దాని గురించి కలొ నెల్ ఛెస్ నీ యొక్క సాక్ష్యంలో నీటి పారుదల విషయంలో ఎంత చేయవచ్చు? ఎంత నిర్లక్ష్యం చేయబడింది? అన్నది దొరుకుతుంది. ఉదాత్తుడైన ప్రభువు, హిందదేశం యొక్క రాజ్య కార్యదర్శి నీటి పారుదల పనుల పురోగతి గురించిన పరిశీలన ఆజ్ఞాపించాడని అని చెప్పారు. పెద్ద జ్ఞానం లేని నేను కాని, సర్ ఆర్థర్ కాటన్ గాని అడిగేది మమ్మల్ని నమ్మమని కాదు, సంపూర్ణమూ సవ్యమూ అయిన పరిశీలన అసలు ప్రదేశంలో చేయమని.... ఆ నివేదికా సంఘం నీటి పారుదల కరువు తగ్గించే విషయంలో కోరదగినదా? అన్న అవసరమైన అంశాన్ని అది పరిశీలించాల్సిన వాటిలో చేర్చాలి అని నేను అను కొంటాను. హాక్నే యొక్క గౌరవనీయుడైన సభ్యుడు 'నీటి పారుదల నుంచి 70–80 శాతం రాబడి ఉండేటట్లయితే ఇంగ్లం డులో మాన్‌చెష్టరులోని ధనికులు అందులో ఎందుకు పెట్టుబడి పెట్టరు?' అని అడిగారు. వారు పెట్టరు. ఎందుకంటే వారికి ప్రభుత్వం హామీ కావాలి. ఎందుకంటే ఇండియాలో పరిస్థితులు ఆ పని వారు చేయటానికి అనువైనవా అన్న గొప్ప సందేహం వారికి ఉంది. ఇండియా ప్రభుత్వం, స్వతంత్రమైన వాణిజ్య సంస్థలను ఇష్టపడవు. తమ నియంత్రణలో లేకుండా ఇంగ్లీషు వారి డబ్బు అక్కడ ఖర్చవటం ఆ ప్రభుత్వం ఇష్టపడదు. ఆ ప్రభుత్వం, పూర్వపు సంస్థ (తూర్పు ఇండియా వాణిజ్య సంస్థ) అడుగు జాడల్లోనడుస్తుంది. ఈ సభ ముందరికి, మద్రాసు యోజనల గురించిన మొత్తం వివరాలు తెప్పిస్తే, అక్కడి వైఫ ల్యంలో పెద్ద భాగం ప్రభుత్వ నిర్వహణా వైఫల్యం వలననే అని చూపించవచ్చు. అంత పెద్ద దేశంలో 20 కోట్ల జనాభాని పరిపాలించటంలోని కష్టం అందరు ఒప్పుకొని తీరాలి. అందుకని అది నేను ఒప్పుకొంటాను. అందుచేత ఆ ప్రభుత్వంపై బలమైన దోషారోపణ చేయటం సరైనది కాదు. వారు వారికి చేతైనది చేశారు. కాని ఆ చేసిన దాంట్లో వైఫల్యం పొందారు. అదీ విషయం! నీటి పారుదల పనులవలన ప్రభుత్వానికి ఏమీ లాభించకపోవచ్చును. కాని అది వారి ప్రజల ప్రాణాలని కాపా డ్తాయి. అందుచేత రాజ్యాంగ కార్యదర్శి గాని, అతని దిగువ కార్య దర్శి కాని ఈ విషయాన్ని ఒక వ్యాపారస్థుడు ఇంకో కొట్టు తెర వటం గురించి ఆలోచించినట్టు ఆలోచించి మాట్లాడటం తగదు.

హిందూ దేశంలో చాలా విషయాలలో ప్రభుత్వం, 'మేము 10 లక్షల పౌండ్లు ఖర్చు పెట్టాం. పది శాతం దాని మీద రాబడి ఉంది' అనలేదు. కాని ఒక ఏడాది తరువాత పది లక్షల ప్రాణాలు కాపాడాము. అనగలిగిన పరిస్థితులలో సొమ్ము ఖర్చు చేయటం ప్రభుత్వం విధి. ఇంతకంటే నేను చెప్పగలిగినది ఉంది అనుకోను. ఉదాత్తుడైన ప్రభువు ఒక నివేదిక సంఘమే వెయ్యాలనుకొంటే ఇండియాలో ఏం చేసినా ఆ నివేదిక సంఘమే చెయ్యాలనుకొంటే ఆ సంఘాన్ని నా అభిప్రాయాన్ని కాని సర్. ఆర్థర్‌కాటన్ అభిప్రాయాన్ని స్వీకరించమనను. కాని సర్. ఆర్థర్‌కాటన్ ఇండియాలో 47 సంవత్సరాలు జీవించాడు. ఆయన వద్ద నీటి పారుదల పనుల గురించి ఇంక ఏ ఇతర ఇంజినీరుకి లేనంతగా సమాచారం ఉంది. ఆయన తన జీవిత కాలపు శ్రద్ధని ఆ పనుల కిచ్చాడు. ఆయనశీలము గౌరవము గొప్పవి. ఏది చేయవచ్చు? ఏది చేయాల్సిన అవసరం ఉంది? అన్న విషయం గురించి ఆయన చెప్పేదాంట్లో ఆయనకి గొప్ప విశ్వాసం ఉంది. ఆయనతో ఈ విషయం గురించి చర్చించాక, ఆయనకా విషయం పై ఉన్న సాధికారతకి ఈ సభ విలువ నివ్వాల్సి ఉంటుంది అన్న అభిప్రాయానికి రాకుండా ఉండలేమని నేను అనుకొంటానని ఒప్పుకొంటాను. ఆయన అంటుండగా విన్నాను. 'రైలు మార్గాల విషయంలోను, నీటి పారుదల విష యంలోను కూడా తప్పులు జరిగాయి. కాని కరువు, నీరు లేక వస్తున్నట్టయితే, దాన్ని వదిలించుకోడానికి నీరు కావాలి, నీరు కాలంటే నీటి పారుదల పనులు కావాలి. వానలున్నాయి. గొప్ప నదులున్నాయి. గొప్ప ప్రభుత్వం ఉంది. అది ఆ దేశాన్ని జయిం చింది. జయించాక దాన్ని శక్తితోను, మేధస్సుతోను, జయించిన దేశ ప్రజలను కష్టాల నుంచి బాధల నుంచి, నాశనం నుంచి కాపాడాలి.'

ఈ గొప్ప సభ కోట్ల కొద్దీ జనాన్ని 10 సంవత్సరాల కాలంలో కరువుతో నశించనిచ్చిందని అనుకొనే అవమానం రేపు భవిష్యత్తులో పొందరాదు. గొప్ప శీలవంతులు, అనుభవజ్ఞులు అయిన ఇంజనీర్లు అది అసలు జరగకుండా ఆపగలం అని

చెప్తున్నా ఆ వినాశనాన్ని ఆపకపోయే దిగజారుడు తనానికి ఈ సభ గురి కారాదు.

3. సర్ జార్జి కాంప్‌బెల్ చెప్పినది

అతను నీటి పారుదల పనులు మంచివా, సరైనవా అన్న ప్రశ్నలోకి వెళ్ళనన్నాడు. అది విచారణ సంఘం చేయాల్సిన నిర్ణయం-అయితే చాలా పనులలో తనకున్న అనుభవం దృష్ట్యా - ఉదాత్తుడైన ప్రభువు, ఇండియాకి దిగువ కార్యదర్శి అయిన అతను వాటిని ఉదహరించాడు కనుక, తను ఆయనని సమర్థించటం తన బాధ్యత అనుకొంటున్నాడు. సర్ ఆర్ధర్ కాటన్ యొక్క నివేదికలు చాలా అవిశ్వాసనీయమైనవని చూపి తీరాలని అనుకొంటున్నాడు.

ఆయన గౌరవనీయుడే కాని ఈ విషయంలో విశ్వాసం అసలు ఉంచలేదు.ఆయన నిజాయితీపరుడన్న దాన్ని తను శంకించడు కాని ఆయన మొదడులో నీళ్ళున్నాయనే జన వాక్కులో కొంత సత్యం ఉంది. ఆయన విపరీతమైన (నిరాశకరమైన) ఉత్సాహవంతుడు. తన అభిప్రాయాలతో తర్క పరి మితులన్నీ దాటి, కొట్టుకుపోతూ ఉంటాడు. తన సిఫారసులు అమలులో పెడ్తే ఏం చేయాలన్న విషయంలో తన ప్రకటనలకు తాను బద్ధుడై ఉండడు. అతను ఇంతమంది పై ప్రభావం చూపటానికి కారణం అతని దుస్సాహసమైన అభిప్రాయాలే! తను శ్రీ జాన్ బ్రైట్ (గౌరవనీయుడైన బర్మింగ్ హామ్ సభ్యుడు) కాటన్ అభిప్రాయంతో ఏకీభవిస్తున్నందుకు విచారిస్తున్నాడు. తనకి బెంగాల్ యొక్క సైనిక పాలకుడిగా, సర్ ఆర్ధర్ కాటన్‌చే రూపకల్పన చేయబడి ప్రభుత్వం మీద రుద్దబడిన గొప్ప ప్రజోపయోగ కార్యాలతో అనుభవం ఉంది. ఆ విధంగానే మధ్య రాష్ట్రానికి ముఖ్య ఆజ్ఞాధికారిగా కొన్ని కాటన్ యోజనలతోకూడా తనకి అనుభవం ఉంది. ఉదాత్తుడైన ప్రభువు వీటిలో ఒకటి రెండింటి గురించిన నిజాల ప్రకటన చేశాడు. ఆ ప్రకటనలు 'ఈ యోజనల నుండి వడ్డీ కూడా గిట్టుబాటు అవలేదని, అవి కొద్ది ప్రాంతాలకి మాత్రమే పరిమితమై ఎక్కువ ప్రాంతాలకి పనికి రాలేదనీ లేక అవి కొద్ది పరిమితమైన మంచి మాత్రమే చేయగలిగాయి' అన్నవి. ఆయన యోజనలలో ఒకటి మధ్య హిందూదేశంలో ఒక పెద్ద జలాశయం నిర్మించి అందులో వానాకాలం నీరు నిలవచేసి అనావృష్టి కాలంలో దాన్ని దేశం మీద పారించాలన్నది తన ఈ ప్రణాళిక తను ముఖ్య ఆజ్ఞాధికారిగా ఉన్నప్పుడు నివేదించాడు. శ్రీకాటన్ జలాశయం నిర్మించాలని సూచించిన ప్రాంతంలో ఆయనెప్పుడూ నివసించనూ లేదు. ఆయన దాని గురించిన సమాచారం సేకరించనూ లేదు. ఆయన దేశ పటం తీసుకొని, రెండు మూడు నదులు కనిపించిన చోట ఓ సున్నా చుట్టి ఇక్కడో పెద్ద జలాశయం నిర్మించవచ్చు అన్నాడు. సర్ ఆర్ధర్ కాటన్ ఆ విధంగా నొక్కి చెప్పటానికి అవసరమైన సమాచారం ఆయన వద్ద లేదని, తామంతా అనుకున్నారు. దాన్ని తరువాత మనుషుల్ని పెట్టి పరీక్షించి చూసాక తాము ఆ ప్రణాళిక చేపట్టడం అక్కడున్న భౌతిక స్వరూపంలో అసంభవం అని గమనించారు. ఆ తరువాత తను ఆయన గురించి, మళ్ళీ బర్మింగ్ హామ్ యొక్క గౌరవనీయుడైన సభ్యుడు ఈ విషయం తిరిగి బతికించే వరకు వినలేదు. ఇంతే విచ్చలివిడి అయిన యోజన సర్ ఆర్ధర్ కాటన్‌ది మరోటుంది. కాటన్ ఇండియా చైనాలు గొప్ప దేశాలన్నాడు. అన్ని జబ్బులకి పరమౌషధం నీరేనని ఈ రెండు దేశాలని ఒక కాలువతో కలపాలని అన్నాడు. ఈ రెండు దేశాల మధ్య 19 నుంచి 20 వేల అడుగుల ఎత్తున్న పర్వతాల విషయం విస్మరించాడు. ఈ విషయాన్ని దృష్టికి తెచ్చినప్పుడు నీటి కట్టడులు (లాక్స్) కట్టడం కంటే సులభమైంది మరోటి లేదన్నాడు. ఇక్కడి ప్రజలు వాణిజ్య సంస్థలు పెట్టి, ఇండియాకి ఈ యోజనల నిమిత్తం డబ్బుపంపలేకపోయారని బర్మింగ్ హామ్ యొక్క గౌరవనీయ సభ్యుడు (బ్రైట్) అనటం న్యాయం కాదు. ఎన్నో వాటిల్లో వారా పనిచేసారు. కాని వారు నీటి పారుదలలో పెట్టలేదు. ఎందుకంటే అందులో పెట్టిన డబ్బు వెనక్కి రాదు. పోతుంది లేకపోతే హక్‌నే సభ్యుడు అన్నట్టు ప్రభుత్వం నుంచి రాబట్టు కోవాలి. నీటి పారుదల నుంచి 80 శాతం, 100 శాతం వెనక్కి వస్తుందని శ్రీకాటన్ అంటే వారికి ఒప్పుదల కాదు.

4. సైన్యాధికారి సర్ జార్జ్ బాల్ ఫోర్ చెప్పినది

తను ఉదాత్తుడైన ప్రభువు మరియు హిందూ దేశ దిగువ కార్యదర్శి, సర్ ఆర్ధర్ కాటన్ గురించి అన్న మాటలు విని దుఃఖితుడయ్యాడని అన్నాడు. సర్ ఆర్ధర్‌తో ఉన్న ఎన్నో సంవత్సరాలు పరిచయం, ఆయన మద్రాసులో నిర్మించిన పనులు పరీక్షించటం, కారణాలుగా ఆయన జరిగిన పొరపాట్లకి బాధ్యుడు కాదని, ఆయన చేసిన ఏ పని విఫలం కాలేదని తను చెప్పగలనన్నాడు. ఆయన మేధావి జనాలకి గొప్ప ఉపకారి. చరిత్రలో

ఆ దేశ ప్రజలకి గొప్ప మేలు చేసినవాడిగా ఆయన పేరు మిగిలిపోతుంది. తన లాగా ఆయనతో కలిసి పని చేసి ఉండి ఆయనని ఆయన పనులని తెలిసి ఉంటే సర్ జార్జ్ కాంప్‌బెల్ సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌పై దోషారోపణ చేస్తూ ఉచ్చరించిన మాటలు ఉచ్చరించగలిగే వాడు కాదు.

ఈ సభ ఒక కూటమిని నియమిస్తే-చేస్తారని తను ఆశిస్తున్నాడు-ఆ కూటమి తన విచారణ ఫలితంగా సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌పై చేసిన దోషారోపణ లేవి సత్యం కాదని గమనిస్తుంది. ప్రభుత్వమే మద్రాసు నీటి పారుదల సంస్థకి పనులప్పచెప్పింది. గొప్ప తప్పులు జరిగాయి. అవి నిర్వహణలో లోపాలు. అవి ప్రభుత్వ అధికారుల వలన జరిగినవి.

దేశంలో పలుప్రాంతాలలో జలాశయాలు ఖాళీగా ఉన్నాయి. మద్రాసులో ఎన్నో చెరువులు, మరామత్తులకి నోచుకోలేదు. అందులో సర్ రిచర్డ్ టెంపుల్ చేయమన్న నీటి పారుదల పని ఒకే ఒక్కటి. అది చేసి ఉంటే 2.7 లక్షల పౌండ్లు ఖర్చయ్యేది. దాని నుంచి ప్రభుత్వానికి అన్ని ఖర్చులు పోను సంవత్సరానిక 25 వేల పౌండ్లు మిగిలేవి. 1870లో సామన్యుల సభకిచ్చిన నివేదిక అది అన్ని వివరాల్లోను పరిపక్వానికి వచ్చిందని చెప్పినప్పటికి ఇండియా ప్రభుత్వం, రాజ్య కార్యదర్శి ఆ పని పరిపక్వానికి రాలేదన్నారు.

1878 నాటి ఎంపికైన కూటమి దాని రాజ్యాంగం, పద్ధతులు, ఫలితాలు (రచయిత్రి)

నీటి పారుదల అసలు ఏమిటి అని అర్థం చేసుకోడంలో కొద్దిగా కూడా కనిపించని రాజనీతి విశారదత, సానుభూతి రాహిత్యం, ఈ చర్చ మూలంగా సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌ని గురించి చేసిన దీర్ఘకాలిక పరీక్షలో బయటపడ్డట్టుగా ఇంకెప్పుడూ పడలేదు.

ఈ కూటమిలో హిందూదేశం విషయాలకు లోక్ సభ యొక్క దిగువ కార్యదర్శి అయిన జార్జ్ హామిల్టన్ ప్రభువు అధ్యక్షుడిగా నియమింపబడ్డాడు. సామాన్యుల సభకి నాయకుడైన శ్రీ బాల్‌ఫోర్, ఇండియా వ్యవహారాలను శ్రద్ధతో అధ్యయనం చేసే శ్రీ హెన్నీ ఫాసెట్ లే కాక ఇండియాతో సంబంధం ఉన్న పౌర శాఖాధికారులు, వ్యాపారులు, రైలు మార్గాలు నౌకా మార్గాలలో పెట్టుబడులు పెట్టిన వారు ఉండటం చేత అది దేశంలోని ఎన్నో వర్గాల ప్రతినిధులు సమపాళ్ళలో ఉన్న కూటమిగా ఉంది.

అయితే అందులో ఒక్క ఇంజనీరు గాని, నీటి పారుదల సంబంధిత శిల్పజ్ఞానం ఉన్న వారుగాని లేరు. ఇండియాలో పరిపాలనానుభవం ఉన్నది జార్జ్ కాంప్‌బెల్‌కి మాత్రమే. అయితే ఆయన నీటి పారుదల గురించి ఒక నిర్ణయానికి వచ్చి ఉన్న వ్యక్తి కనక ఆయన న్యాయ నిర్ణేతగా కాక సాక్షిగా ఉంటే బావుండేది. అది ఆయన వేసిన ప్రశ్నల నుంచే అవగతం అవుతుంది. ఆయన న్యాయ నిర్ణయం అంతకు ముందే చేసేసుకున్నాడన్న దానికి నేరుగా ఋజువుంది. నా హిందూ దేశ ఉద్యోగ కాల జ్ఞాపకాలు అన్న పుస్తకంలో ఈ భాగం ఉంది. అదే ఋజువు.

“ఇండియా ప్రభుత్వం చేత సర్ ఎ. కాటన్ మధ్య రాష్ట్రంలో నీటి పారుదలకి చేసిన ప్రతిపాదనలు పరీక్షించటానికి నేను నియమింపబడ్డాను. గోదావరి పొడుగునా అడ్డంకుల్ని తొలగించి, గోదావరిని నౌకాయానానికి అనువుగా చేయాలని అతను అనుకొన్నాడు. నీటి ఎద్దడి, సమస్య ఏడాదిలో చాలా ఎక్కువ భాగం ఉంటుంది. దాన్ని ఎగువ నీటి పరివాహక ప్రదేశాలలో పెద్ద పెద్ద జలాశయాల్ని నిర్మించి, దాని నుంచి నీటి పారుదల వ్యవస్థని నిర్మించి తొలగించవచ్చని శ్రీ కాటన్ అనుకొన్నాడు. ఆయన అడ్డులు అనుకొన్నవి, నౌకాయానం వీలుపడని బండల భూములు. అవి దారి పొడవునా ఉన్నాయి. అతికష్టం మీద పగలదీసి కాలువలు తవ్వినా సంవత్సరంలో ఎక్కువ భాగం నీరుండనివి. ఖర్చు మాత్రం చాలా అయ్యేవి. పైగా మధ్య రాష్ట్రంలో రవాణా రద్దీ తూర్పు వైపుకి కాక పశ్చిమానికి ఉంది. ధాన్యం తూర్పున ఉన్న మద్రాసు రాష్ట్రానికి కాక బొంబాయి రాష్ట్రానికి కావాలి. పత్తి కూడా బొంబాయికే కావాలి. ఇతర విలువైన ఉత్పత్తులకీ బొంబాయే బహిర్గత ప్రదేశం. ఇంక జలాశయాల విషయానికి వస్తే ఆయన వాటి గురించి ప్రణాళికల వివరాలు తయారు చేయక పటాల మీద గీతలు గీసి ఇక్కడుంటాయి అన్నాడు. అవి కట్టగలిగినా ఆ వరదకట్టలు అంత ఎత్తున నీటిని కట్టడి చేసి వాటి మధ్యగా ప్రవహించే నీటి బలాన్ని తట్టుకోలేవని సందేహపడ్డాను. అప్పటికే అంత గాఢవాంఛతో అంత పెద్ద పరిమాణంలో తలపెట్టినవి కాకపోయినా, అద్భుతంగా పనిచేసే నీటి పారుదల వ్యవస్థ అక్కడ ఉండనే ఉండటం వలన, ఇంకోదాని అవసరం ఉందని నేననుకోలేదు. నేను సాహసం చేయదల్చుకోలేదు. అందుకని నేను దాన్ని వ్యతిరేకించాను. ఆ తరువాత కెరటం,

సర్ ఆర్థర్‌కి వ్యతిరేక దిశలో తిరగబడింది. మద్రాసులో ఆయన గొప్ప పనులు చేసి ఉండటం నిర్వివాదాంశం అయినా, ఆయన ప్రవక్త కాకుండా పోవటం జరిగింది.”

అంతకు ముందు 1878లో కాటన్ తను ఆ ప్రతిపాదన స్థలం చూసానని చెప్పటం కాప్ బెల్‌కి తెలుసు. అయినా ఆయన 1891, 92లలో ఆయనపై ఆయన చూడలేదన్న నిందారోపణ చేశాడు. ఆయన మెచ్చుకున్న నీటి పారుదల వ్యవస్థ ఉన్న ఆ రాష్ట్రంలో 4 సంవత్సరాల కాలంలో రెండు వినాశకారులైన కరువులు వచ్చి 40 శాతం జనం ఈ 1900లో ప్రభుత్వం నుంచి కరువు నివారణ సహాయం పొందుతున్నారు. – హోప్.

సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌ని చేసిన 3 రోజుల విచారణలో తేలిన రెండు విషయాలు ఏమిటంటే – హిందూ దేశంలో నీటి పారుదల గురించి విచారణకి గురైన ఆయనకి ఎంతో విస్తారంగా ఎన్నో విషయాలు తెలుసునన్నది. విచారిస్తున్న వారు ఎంతో సంకుచిత వ్యతిరేక భావంతో ఉన్నారని, అయితే ఆ విచారణ ఆయనని ఏ విధంగాను ఇబ్బంది పెట్టలేదు. బహుశా ఈ విచారణలో ఆయన తన ప్రతిపాదనను ప్రణాళికలను ఇచ్చినంత వివరంగా ఇంకెప్పుడూ ఇచ్చి ఉండడు. ఆయన సాధికారికత ఆ విషయంలో వ్యక్తం అయింది.

అనుబంధం - 1

జూన్ 20 గురువారం – మొదటి రోజు విచారణ

ఆ దినం కూటమి సభ్యులు 16 మందిలో 9 మంది మాత్రమే ఉన్నారు. కూటమి సభ్యులలో ఆ రోజు ఏ సాక్షిని పరీక్షిస్తారో ముందరే తెలిసి ఉంటుంది. అయినా అంత మంది ఆ దినం రాలేదంటే వారికి హిందూ దేశ విషయాల పట్ల ఎంత శ్రద్ధ ఉందో అర్థమౌతుంది. శ్రీ ఫాసెట్ కనక సర్ ఆర్థర్ కాటన్ చెప్పిన విషయాలు విని ఉంటే, ఆయన తరువాత ఇండియాకి సామన్యుల సభ సభ్యుడిగా చేసినది ఎంత బలంగా ఆచరణీయంగా ఉండేదో.

జార్జి హామిల్టన్‌ప్రభువు అధ్యక్షుడి హోదాలో సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌ని ఆయన యొక్క ఇండియా అనుభవాలను వివరించమని ఇండియాలోని ప్రజోపయోగ కార్యాల ప్రతిఫలం లేక నేరుగా వెనక్కి వచ్చే పెట్టుబడి గురించి ఆయన అభిప్రాయాలు చెప్పమని ప్రారంభంలో ఆహ్వానించాడు. తొమ్మిది వందల కంటే ఎక్కువ ప్రశ్నలు ఆయన్ని అడిగారు. ఉత్తరాలు (జవాబులు) ఈ విషయాలను కలిగి ఉన్నాయి.

1. ప్రభుత్వం రాజనీతిజ్ఞత ప్రదర్శించాలి కాని వ్యాపార దక్షత కాదు. ఉదాహరణకి తంజావూరు జిల్లాలో పన్నుల ద్వారా వచ్చిన ఆదాయం 3.3 లక్షల పౌండ్లు. అది ముఖ్యమైన విషయమే కాని 2.25 లక్షల జనాభా సుఖసంపదలు దేశంలో మరే జిల్లాకి లేనంతగా పెరగటం ఇంకా ముఖ్యమైనది. ఆహారం సమృద్ధిగా ఉండటమే కాక నీరు ఓడ్చే పనుల వలన ఆరోగ్యం మెరుగైంది.

2. ఇండియాలో ప్రజలకి తిండి లేకపోవటం అతి ఆశ్చర్యకరమైనది.

3. రవాణా ఖర్చు, నీటి పారుదల కంటే తక్కువ ప్రాముఖ్యం కలది కాదు. దీన్ని బలపరుస్తూ జె.ఎఫ్. ఫిషర్ బెంగుళూరు నుంచి జులై 14న వ్రాయగా, ఆగష్టు 10, 1900లో టైమ్సులో అచ్చయిన ఉత్తరంలోని సారాంశం ఏమిటంటే.

బి.బి. మరియు సి.ఐ. (ఒకటి బెంగాల్, సి.ఐ. సెంట్రల్ ఇండియాకి సంగ్రహరూపాలు) రైలుమార్గం ఇతర రైలు మార్గాలకీ విధంగా వ్రాసింది. రైలు ఇంజన్లకి నీరు లేనప్పుడు రాజపుటానా (స్థాన్) మాళవ ప్రాంతాలకి మనం ఆహార ధాన్యాలు రవాణా చేయలేము కనుక బాధ్యత స్వీకరించవద్దు. ఈ విషయం మన దేశం ప్రజలకి తెలియాలి. అక్కడ ఇండియాకి కావలసినవి రైలు మార్గాలు అని, కాటన్ నీరు కావాలనటం పిచ్చి అని అనుకొంటూ ఉంటారు. కనుక రైతులు పశువులు అధిక సంఖ్యలో మరణించి చెప్పలేని, నష్టం కలుగుతోంది. క్షామ పరిస్థితుల్లో ఇవి ఈ మధ్య ఎక్కువగా కలుగుతున్నాయి. గడ్డి మొలవదు రైలు మార్గాలు కొనిరాలేవు. అడవులు రైలు మార్గానికి ఇంధనం కూర్చటం విషయంలో నాశనం అవటం వల్ల వానలు తగ్గాయి. నైలునది మీద లాగా ఇక్కడ జలాశయాలు ఎందుకు నిర్మించలేము? ఇది చేస్తే రెండు మూడు సంవత్సరాలకి ఇంగ్లండు ప్రజల దాతృత్వం మీద ఆధారపడటం తగ్గుతుంది కదా! పశునష్టం జననష్టం గురించిన సాధికారిక గణాకాంలు ఇవ్వటం కష్టం. ఈ ఇబ్బందికి చికిత్స ఇంగ్లండులో నీటి యోజనాలకి వ్యతిరిక్తత పోవాలి.

4. ఇండియాలో ఆహారం సమృద్ధిగా ఉన్న రోజుల్లో మద్రాసు రాష్ట్రంలో 25 శాతం జనాభా (ఆహారం అందక) నశించింది. కనుక రవాణా కూడా ముఖ్యమైనదే అది చవకగాను ఎక్కువ పరిమాణాంలో మోసుకుపోగల వ్యవస్థ అయివుండాలి.

మద్రాసు, మైసూరు, హైదరాబాదులలో 40 నుంచి 50 లక్షల జనాబా నశించింది-12 కోట్ల పౌండ్లు రైలు మార్గాల మీద ఖర్చు పెట్టాక, 5 కోట్ల పౌండ్లు దాని కోసం అప్పు చేశాక దీని గురించి ఫిషర్ "1876-78 సంవత్సరాలలో చనిపోయిన జన సంఖ్య 70 లక్షలకి తక్కువ ఉండదు. పైగా ఈ చావులు ఎక్కువగా రైలు మార్గాలు ఉన్న (ఉండి, నీటి రవాణా నిర్లక్ష్యం చేయబడిన – కవనశర్మ) ప్రాంతాలలోనే జరిగాయి" అని అంటాడు.

5. రైలు మార్గాలు కాలువలతో పోలిస్తే సంపన్నమైన జిల్లాల నుంచి సరకులని గొప్ప వ్యయంతో తప్ప రవాణా చేయలేక పోతున్నాయి.

1875 వరకు ఖర్చు లాభం / నష్టం
రైలు మార్గాల మీద 17కోట్ల పౌన్లు ఖర్చు.
నష్టం (వడ్డీగా) 30 లక్షల పౌ.
నీటి పారుదల మీద ఖర్చు 1. కోట్ల పౌన్లు
లాభం (ఖర్చులు, వడ్డీ పోను) 5 లక్షల పౌ.

పైగా రైలు మార్గాలు ఉత్పత్తి పంపిణీ చేస్తాయి గాని, ఉత్పత్తి చేయవు!.

6. నీటి పారుదల మనుష్యులను క్షామం నుంచి, చావుల నుంచి పూర్తిగా రక్షిస్తుంది. అది ఎల్లప్పుడూ జరగదు అను కోటానికి కారణం కనపబడదు.

అందుచేత నీటి పారుదల నౌకాయానం పూర్తిగా విజయవంతమని, రైలుమార్గాలు పూర్తిగా విఫలమయ్యాయని మౌలికంగా చెప్పవచ్చు.

7. నదీజలాలు అందించినప్పుడు గోదావరిలో పంటల ఉత్పత్తి ఎకరాకిని 20 రూపాలు, వాయువ్య రాష్ట్రాలలో, ఒరిస్సాలో ఎకరాని 15 రూ. పెరిగాయి. ఇది, చవక రవాణా, నీటి ఓడ్డు, వరద భయనివారణ, తాగటానికి మంచినీరు, గుర్రాలకి గ్రాసం అనేక లాభాలకి అదనంగా.

8. ఒక పెన్నీకి 8 మైళ్ళు గోదావరిలో మనుష్యులు ప్రయాణించగలగటం వారికి కదలికలో ఓ స్వతంత్రాన్ని ఇస్తుంది. వారు కావాలనుకొంటే తమ సరుకులతో తమ స్వంత పడవలలో వెళ్ళవచ్చు. ఏ సమయానికైనా ప్రయాణించవచ్చు. రైలు మార్గాలకి సదుపాయాలు లేవు. అవి రద్దీ ఉంటే సేవ చేస్తాయి కాని అవి రద్దీని సృష్టించవు కాలువల లాగా, కాలవలు ఉత్పత్తితో ముడిపడి ఉండటమే కారణం. (కమ్యూనికేషన్స్ వాటి ట్రాఫిక్‌ని అవి సృష్టించు కొంటాయని ఈనాడు మనకు తెలుసు – కవనశర్మ)

నీటి పారుదలకి అభ్యంతరాలు

1. జ్వరాలు : నేను వరిపొలాల మధ్య నా జీవితం అంతా బతికాను. కాని నీటి పారుదల వలన జ్వరానికి లోను కాలేదు.

2. భూములు ఉప్పు తేరటం : నా అనుభవంలో ఇది లేదు. రైలు ప్లాట్‌ఫామ్ మీద జనం చనిపోడానికి రైలు మార్గాలకి సంబంధం ఉందనలేము కదా. ఇదీ అంతే.

(నీటి పారుదల వలన ఉప్పు, నేల ఉపరితలానికి చేరి స్పటిక రూపం ధరించటాన్ని చౌడు తేరటం అని కాని, ఉప్పు తేరటం అని కాని క్షారమవటం అని కాని అంటారు. దీనికి దేశంలోని పలు ప్రాంతాలలో పలుపేర్లు ఉన్నాయి. – కవనశర్మ)

3. ఉత్పత్తులు తగ్గటం : ఇండియా ఈ చివరి నుంచి ఆ చివరకు 2 కోట్ల ఎకరాలకు, వందల కొద్దీ సంవత్సరాలుగా నదుల నుంచి, చెరువులనుంచి, బావుల నుంచి నీరు పారిస్తున్నారు. దీనివల్ల ఉత్పత్తి తగ్గలేదు. తిరుచునాపల్లి రైతులు మద్రాసు గవర్నర్ గారిని ఉద్దేశించి 1877లో 11 గొప్ప నీటి పారుదలపనుల వలన క్షేత్రాలన్నీ వాటితో సరితూగగల సారము, సంపన్నత లేని దృశ్యాలుగా మారాయి. వాటిని నీటిపారుదల మళ్ళీ మళ్ళీ వచ్చే అనావృష్టి నుంచి సదా రక్షించింది.

4. నీరుని తిరస్కరించటం : మద్రాసులో వేల కొలది పనులలో, ఒక్క దాని విషయంలో మాత్రమే ఇటువంటి ఇబ్బందంటూ ఉంటే కలిగింది.

బాల్ ఆర్థిక భూగర్భ శాస్త్రం 696 పుటలో ఈ విధంగా వ్రాస్తారు. ఉప్పు పదార్థాలు వర్షపు నీరు ప్రవహించే భూముల లోని రాళ్ళు విరిగి అరిగిన సందర్భాలలో నీరులో కలుస్తాయి. ఉత్తర హిందూదేశంలో ఇవి హిమాలయాల నుంచి వచ్చి చేర్తాయి. ముఖ్యంగా ఆ లవణాలు కాల్షియం, మెగ్నీషియం యొక్క కార్బొనేట్లు, సోడియం యొక్క సల్ఫేట్లు, క్లోరైడ్లు

(సోడియం క్లోరైడు–మనం తినే ఉప్పు–కవన శర్మ) ఆ విధంగానే ఒండ్రుమట్టిలో రజనులా కలిసిన పదార్థాలుంటాయి. అవి, అనుకూల పరిస్థితుల్లో (ఆ క్షార పదార్థాలు) లవణాలుగా రూపొందుతాయి. ఆ విధంగానే వాన నీటిలో కరిగిన బొగ్గు పులుసు వాయువు కూడా ఈ క్షార పదార్థాలని లవణాలుగా మారుస్తుంది. ఇవి నేల పై భాగం నుంచి కొద్ది అంగుళాలు లేక అడుగుల లోతుకి ఉపనేల (Subsoil) లో పేరుకొంటాయి. నీరు సూక్ష్మ రంధ్రాల ద్వారా పైకి వచ్చే ప్రక్రియ వల్ల నేలపైకి వచ్చి పొడి పరిస్థితుల్లో నీరు ఆవిరైపోగా అవి లవణాలుగా మిగిలిపోతాయి. దాంతో వ్యవయసాయానికి పనికి రాకుండా ఆ భూమి పోతుంది.

నీరు ఓడ్చే ప్రక్రియ ఉండి, నీరు ఆవిరయ్యే ప్రక్రియని మొక్కలు అడ్డుకొన్న సమయాలలో భూమి క్షారమవటం చౌడు తేరటం జరగదు.

ఆ విధంగా జరగని పరిస్థితుల్లో చౌడు తేరి విస్తారమైన భూములు వ్యవసాయానికి పనికి రాకుండా పోటం జరిగింది.

శ్రీ మెడ్లికాట్ ఇండియా ప్రభుత్వం గ్రంథస్థం చేసిన వాటిలో ఎంచుకొన్నవి[1] (సంఖ్య xlii p32, 1864) "కాలువ నీరు ఉప్పు పదార్థాలను అతి తక్కువగా కలిగి ఉంటుంది. దీని వలన క్షారత పెరగదు. అయితే నీరు ఓడ్చే ప్రక్రియ సరిగా లేకపోతే భూమిలో ఉన్న లవణాలు కరిగి పొడి సమయాల్లో సూక్ష్మ రంధ్రాల ద్వారా పైకి వచ్చి ఎండి చౌడు చేరటం జరుగుతుంది. ఈ ప్రక్రియ పూర్వం గణనలోనికి వచ్చే అంతగా జరిగేది కాదు. కాని ఇప్పుడు శుద్ధమైన కాలువ నీరు వలన భూమిపై పొరలు ఉప్పు తేరటం అనే సామాన్య దృష్టికి విరుద్ధంగా కనిపించేది జరగటం గమనించవచ్చు. (నీటి వెల్లువ భూముల్ని ప్రక్షాళితం చేసే సందర్భాలలో లవణాలు కొట్టుకుపోతాయి. ఆ ప్రక్రియ లేనిసందర్భాలలో పేరుకుపోతాయి – కవనశర్మ).

5. నౌకాయానానికి అవసరమైన నీటి కట్టడు (లాకు)ల వలన అధికఖర్చు. కర్నాటకలో 600 మైళ్ళ దూరంలో ఒక కట్టడి కూడా ఉండదు. అందుచేత ఈ దృష్టాంతాల రీత్యా ఇండియాలో నీటి పై ఖర్చు ఎక్కువ అనేది గంభీరమైన అభ్యంతరం కాదు.

6. నీరు ఆవిరైపోవటం : ఇది పెద్దగా గణనలోనికి రాదు.

7. ఎగువ భూముల యొక్క గొప్ప ధర :గంగా, సింధు, బ్రహ్మపుత్రల మైదానాల్లో లక్షల కోట్ల ఎకరాల భూములింకా సాగులోకి రావలసి ఉండటం వలన ఇది పట్టించుకోవలసినది కాదు. (ఇక్కడ సమస్య ధర కాదు సమస్య ఎగువ భూముల వారు, దిగువ భూముల వారి సంపన్నత కోసం త్యాగాలు చేయాల్సి రావటం. ఎప్పుడూ వారే చేయాల్సి రావటం, వారికి కోల్పోయిన భూమికి ప్రత్యామ్నాయంగా దిగువన సాగులోకి కొత్తగా వచ్చే భూమిలో భాగం వారికి చెందక పోవటం –కవన శర్మ).

గోదావరి తంజావూరు పనుల లాభాల గురించి (లేవని) ప్రకటనలైతే చేశారు కాని లేవని ఋజువు లివ్వలేదు.

8. ఒరిస్సాలో పనులెందుకు విఫలమయ్యాయి? తల పనులు (Works) చేసి కాలువలు తవ్వకపోవటం, కాలువలు తవ్వటం రెండు వైపుల నుంచి మొదలుపెట్టి వాటిని మధ్యలో కలిపే పనులను తిరస్కరించటం.

---

[1]సర్ జార్జి కాంప్‌బెల్ ఇతర కూటమి సభ్యుల అభిప్రాయాలకి వ్యతిరేకంగా గౌరనీయుడైన ఎ.డేకిన్ అభిప్రాయం నీటి పారుదల ఏర్పడిన ఇండియా అన్న పుస్తకములో 286–87 పుటలలో వ్యక్తం అయింది. ఆయన, వరదలు వచ్చినా, వానలు పడకపోయినా, దేశంలోని జన సాంద్రత వలన భయంకరమైన ముప్పు వాటిల్లుతూ ఉంటుంది. ఒక జిల్లాలో వరదలు 10 లక్షలు పౌ. విలువ గల పంటలను నాశనం చేశాయి. 1865–66లో 10 లక్షల జనాభా కరువు వల్ల నశించగా ప్రభుత్వానికి 15 లక్షల పౌ. మిగతా వారిని రక్షించడానికి ఖర్చయింది. 36 సంవత్సరాలలో బకాయిలు రద్దు చేయటం వలన మొత్తం ఆదాయం 12వ వంతు నష్టపోయింది. ఈ పనులకి పూర్వం ఏడాదికి ఒక పంట పండేది. ఈ పంట అతివృష్టి, అనావృష్టి వలన నాశనం అయితే మొత్తం నాశనం అయినట్టే. ఈ దినాన్న 2.5 లక్షల ఎకరాల్లో (రెండు పంటల వల్ల) కనీసం ఒకటి రక్షింపబడ్తోంది. లేకపోతే దాని స్థానంలో మరోటి పండించవచ్చు. 3.75 లక్షల ఎకరాలకి వరదల నుంచి రక్షణ ఉంది. 177 మైళ్ళ పొడవున్న కాలువ ఉంది. కరువు ప్రాంతానికి ఈ మార్గం ద్వారా ఆహార ధాన్యాలని రవాణా చేయగలం. 5వ కాలువకి మిగిలిన 4కి నీటి కట్టడిని ఏర్పరిస్తే ఇది ఇంకా పెంచవచ్చు.

దీనికయ్యే ఖర్చు రెండు సంవత్సరాలలో ప్రాణాలని కాపాడటానికి, ముప్పు తగ్గించటానికి చేసే దానికంటె ఎక్కువ కాదు. ఈ ఒక్క లక్ష్యం సాధించినా ఆ యోజన సఫలమే! విఫలం అన్నది, కబుర్లతో, జోస్యాలతో సఫలం అన్నది యదార్థం.

మధ్యరాష్ట్రాలని ప్రపంచానికి తెరిస్తే ఎంత అభివృద్ధి సాధ్యమౌతుందో! కాకినాడ, మద్రాసు సూరత్ రేవులు, బొగ్గు రేవులుగా ఉండాల్సినవి. ఇంధనంగా వాడుతున్న (సహజ) ఎరువులు భూమిల్ని సారవంతంగా చేసేవి. (ఆ విధంగా వాడటం నష్టం కలిగిస్తుంది).

కాలువల ద్వారా (రవాణా అయిన ఉప్పు బస్తాల) రవాణా వల్ల వచ్చిన ఆదాయం చాలు, కాలువలపై పెట్టిన అసలు వడ్డీలు రాబట్టుకోడానికి! అతి చిన్న రాష్ట్రమైన తిరువాన్‌కూర్ ఏడాదికి లక్ష పౌ. కాలువల మీద ప్రజోపకార్యాల మీద ఖర్చు పెడ్తుంది. వాళ్ళ దగ్గర మనం నేర్చుకోవల్సింది చాలా ఉంది.

ఎగువ మహానది, కటకాలను కలకత్తాతో కలిపే కాలువ మధ్యలో 80 మైళ్ళు తవ్వక వదిలిపెట్టబడి, తల పనుల వలన సాధించగలిగినది సాధించకుండా మధ్యలో ఎటూ కాక 60 మైళ్ళ దూరం సాగి ఆగిపోయింది. దానికి ఇంజినీర్లా బాధ్యులు?

రైలు మార్గాలో ఇదే చేస్తే ఇలా ఉంటుంది. కలకత్తా నుంచి 100 మైళ్ళు, వారణాసి నుండి 100 మైళ్ళు నిర్మించి మధ్యలో కలపకుండా వదిలివేస్తే ఫలితం ఎలా ఉంటుంది?

నౌకాయాన కాలువల పనులు రమారమి పూర్తయ్యాయి. మైలుకి 2 వేల పౌ. వ్యయం అయింది. దీన్ని చిన్న రైలు మార్గాల విషయంలో మైలుకి ఖర్చు అయిన 9 వేల వ్యయంతోనే (పెద్ద) మార్గాల విషయంలో అయిన ఖర్చు మైలుకి 20 వేల పౌ.తోను పోల్చి చూడవచ్చు. అంటే 60 మైళ్ళ రైలు మార్గం మీద 5 లక్షల పౌ. ఖర్చుపెడ్తూ, 400 మైళ్ళ కాలువ మార్గం మీద ఖర్చు పెట్టడానికి, (8 లక్షల పౌ.) లేదనటం గురించి ఆలోచించండి.

ఇంక సాక్షుల ప్రకటనలు పక్కన పెట్టి కాటన్‌కి వేసిన ప్రశ్నలు ఆయనిచ్చిన జవాబులు చూద్దాం.

హామిల్టన్ ప్రభువుకి జవాబు చెప్తూ ఈ విధంగా అన్నాడు. గోదావరి పనులు పూర్తి కాకుండా చేసిన ప్రయత్నాలన్నీ ఉన్నప్పటికీ హెచ్చు రాబడి వచ్చింది. 7 లక్షల పౌ. ఆ పనుల మీద ఖర్చు పెట్టడానికి 32 సంవత్సరాలు తీసుకొన్నారు. అవి మొదటి నుంచి సఫలమే అయినా అధికారులు శక్తి పెట్టి పనిచేయలేదు. ఆ పనుల నుంచి రాబడి 27 శాతమా? 40 శాతమా? అన్నది మాత్రమే ప్రశ్న అయినా ఇప్పటికీ వాటిని పూర్తి చేయటానికి నిధులు లేవు! 32 సంవత్సరాల తరువాత కూడా 10 లక్షల ఎకరాలలో 7 లక్షల పౌ. చొప్పున 5 సంవత్సరాల పాటు మొదట్లో ఖర్చుపెట్టి ఉంటే (అప్పటి తక్కువ ధరల దృష్ట్యా) 27 సంవత్సరాల క్రితమే భూమి అంతా సాగులోకి వచ్చేది. ఆ 27 సంవత్సరాల్లో ఏడాదికి 7.5 లక్షల ఆదాయం వచ్చి ప్రభుత్వ ఖజానా నిండేది. అదే సమయంలో నాగపూర్ రైలు మార్గం మీద 5 లక్షల పౌ. ఖర్చు చేశారు. దాని నుంచి రాబడి 4 శాతం మాత్రమే!.

ప్రభుత్వానికి చవక మార్గంలో ఎక్కువ రవాణా అంటే భయం. అందుకే బొగ్గు గనుల నుంచి బొగ్గుని కలకత్తాకి తీసుకువెళ్ళే దామోదర్ కాలువని, ఒరిస్సా కాలువల్ని గోదావరి నౌకాయానాన్ని పూర్తి చేయలేదు.

ఈ అడ్డంకులు రహస్యంగా పెడ్తూ రాకపోతే, కరువుల నివారణ జరిగేది. కొన్నిచోట్ల విలువగల ఇండియా ఉత్పత్తి పెరిగేది.

ఒక ఆవిరి నౌక, ఎక్కువ పరిమాణాన్ని తక్కువ మూల్యానికి రవాణాచేయగలదు. నౌకాయానానికి కావలసిన కాలువలకయ్యే ఖర్చు రైలు మార్గాల కంటే తక్కువ. నౌకాయాన పనులను నీటి పారుదల, నీరు ఓడ్చుట పనులతో కలిపి చేయవచ్చు.

తెలివైన వారు, నాకు,నా ప్రత్యర్థులకి ఉన్న తేడాని,గణాంకాలని గుర్తించలేరా! నాకు ఆదేశంలో చాలా అనుభవం ఉంది.

తంజావూరు, కృష్ణ, గోదావరి, కరువులో చనిపోయిన వారి కంకాళాలతో చిమ్మబడి ఉన్నాయా?

కోట్లు ఖర్చుపెట్టినమద్రాసు బెంగాలు జిల్లాలు, జబ్బులు చావులు లేకుండా సంపదలతో సిరులతో పొంగిపొర్లుతు న్నాయా?

బెంగాలు ఆదాయంకాని రైలు మార్గాలున్న మద్రాసులోని జిల్లాల రాబడి గాని 150 శాతం పెరిగిందా?

ఏ రైలు మార్గమైనా కరువుకాలంలో, మద్రాసు కూటమి చేసిన నీటి పారుదల పనుల లాగా 10 లక్షల విలువ వున్న పంటలు పండించిందా? ప్రభుత్వానికి 5 లక్షల పౌ. కరువు ఖర్చు తగ్గించిందా?

ఈ సత్యాలని, 57 సంవత్సరాల ఆచరణానుభవం ఉండి ఒక కాలువ తవ్వడం తెలియకపోయినా, ఎక్కడ తవ్వాలో తెలియకపోయిన ఒక వ్యక్తి చెప్పాడే అనుకొందాం. దాని వలన సత్యాలు మార్తాయా?

హామిల్టన్ ప్రశ్నలు - కాటన్ జవాబులు

అధ్యక్షుడైన జార్జి హామిల్టన్ ప్రభువు చాలా ప్రశ్నలు అడిగాడు, ముఖ్యంగా పైన సంగ్రహంగా చెప్పిన విషయాలపైన, గత 20 సంవత్సరాలలో చేసిన గొప్ప పనుల పెట్టుబడి వెనక్కి రాని పనుల గురించి, నొక్కి నొక్కి అడగగా, సాక్షి (కాటన్) తన వాఙ్మూలం తప్పని ఒప్పుకొన్నాడు. చివరికి ఒక అంగీకారం సంపాదించినా అది ఉదాత్తశీలుడైన పృచ్ఛకుడికి సహాయ పడలేదు. సర్. ఆర్థర్. "అవును ఆశావాదపు ఎదురు చూపులు అప్పుడు ఫలించలేదు. ఇప్పుడు కూడా గోదావరి నౌకాయానం నుంచి రాబడి లేదు. ఎందుకని? అసలు సంగతి 25 సంవత్స రాల క్రితం అంచనాలు తయారు చేసిన యోజనని ఆపి మొదలు పెట్టి మధ్యలో మళ్ళీ మళ్ళీ అపుతూ సాగించి, అది జన బాహుళ్యం ఉన్న ప్రాంతానికి చేరగానే దాన్ని పూర్తిగా ఆపేసి దానికి ఇంజినీరు బాధ్యుడంటున్నారు. అంచనాలు తప్పం టున్నారు. నీటి పారుదల ఇంజనీర్లతో, రైలు మార్గ ఇంజనీర్లతో వలె ధర్మంగా వ్యవహారం జరగలేదు" అన్నాడు.

మీకు హిందూదేశ ప్రభుత్వం చాలా అహేతుకంగా ప్రవర్తిం చిందని అనిపించి ఉండవచ్చుకాని వారు ఆ విధంగా ప్రవర్తిం చటాన్ని, ఆ యోజనని కొనసాగించకపోడానికి గట్టి కారణాలు ఉండవచ్చు కదా అని అడిగాడు హామిల్టన్.

[1]"లేదు. వారికే కారణాలు లేవు. ఆ విషయం నేను గట్టిగా చెప్తున్నాను. నేను ఋజువు చేయగలను." అని జవాబిచ్చాడు కాటన్. "వార్ధా కాలువ వారికి కావలసిన కాలంలో నౌకా యానానికి పనికి రాకపోయి ఉండవచ్చు" అన్నారధికారులు.

"మనం బొగ్గురవాణా చేయటానికి ఇదే సమయం అని లేదు. ఏడాది మొత్తం అంతా తెరిచి ఉండిన మార్గం. ప్రయోజన రహితం కాదు. అమెరికా సంయుక్త రాష్ట్రాలలోని ఈరీ కాలువ ఏడాదికి 7 నెలలే ఉపయోగంలో ఉంటుంది. అది ఆ దేశపు అతి గొప్ప మార్గం."

అందులో వారికే ఉత్సాహమూ లేదు. వారికి ఆ జిల్లాలను మెరుగు పరిచే వాటిని పెంచేందుకు ఏ ఇష్టమూ లేదు., వారు, వారి కళ్ళ ముందరి యదార్ధం పట్ల గాని లేని రహదార్ల పట్ల గాని ఏ భావం లేకుండా ఉన్నారు. ఆ జిల్లాలోని ఈ ముఖ్య లోట్లను పట్టించుకోని వారి ప్రవర్తనని, సమర్ధించకపోవటంలో కాని, వారిని తీసివెయ్యటంలో కాని ఒక్క మాట పెదవి కదిపి అనలేదు. ప్రభుత్వానికి చేరవేసే సాధనాలకి ఆదాయానికి ఉన్న సంబంధం గురించిన అవగాహన లేదు. చేసిన కొద్ది గొప్పగా చెప్పుకోడం, చెయ్యాల్సినది ప్రజల మీదకి నెట్టడం కనిపిస్తుంది. ప్రజలు ఆ పనులు నెత్తి నెత్తుకోవటానికి ఏ విధంగాను సమర్ధులు కారు.

ప్రశ్న: ఏ కాలువైనా మైలుకి 1000 పౌ. అంత తక్కువ ఖరీదు చేసిందా?

జవాబు : చేసింది. కృష్ణా, గోదావరి కాలువ 90 మైళ్ళ పొడుగుది మైలుకి 1000 పౌ. ఖర్చుతో వేయబడింది.

ప్రశ్న : నౌకాయానానికి అనువైన (వాటిలో) మూడే కాలువల విషయంలో రాబడి పెట్టుబడికి సమంగా ఉందని ఒప్పుకొంటావా?

సాక్షి ఒప్పుకొన్నాడు. అయితే ఆయన రైలు మార్గాల విష యంలో ఒక ప్రశ్న లేవనెత్తాడు. అవి జనం లేని ప్రాంతం మధ్యలో మనుష్యుల రద్దీకి దూరంగా ఆపివేయబడి ఉంటే ఎంతో ఖరీదైన నిర్మాణాలు (Stations) కట్టినంత మాత్రాన వాటి రాబడి పెట్టు బడికి తగినంతగా ఉండేదా? పైగా 20 సంవత్సరాల పాటు నిర్మాణాన్ని ఈడుస్తుంటే... అంటూ.

కాన్పూరుకి తీసుకువెళ్ళిన గంగ కాలువకి 6 ముఖ్యమైన లోపాలున్నాయి. పైగా నదిలో కలిపే నీటి కట్టడులను వాడనీయ

---

[1]నీటి పారుదల యొక్క పర్యవేక్షణ రక్షణాధికారి గణాంకాలు ఈ విధంగా ఇచ్చాడు.

గంగకాలువ : 200 - 300 మైళ్ళ పాటు దూరం 91000 టన్నుల రవాణా.

కలకత్తాకాలువ : 1080000 టన్నుల రావాణా

ఒరిస్సా కాలువ : 221000 టన్నుల రవాణా - 210 మైళ్ళ పొడవున

గోదావరి కాలువలు: 870000 టన్నుల రవాణా - 300 మైళ్ళ పొడవున

రైలు మార్గాల గణాంకాలు పూర్తిగా లేవు. 1872 మొదటి అర్ధ సంవత్సరంలో 462000 టన్నుల రవాణా 1280 మైళ్ళ పొడవున - తూర్పు ఇండియా రైలు మార్గం.

మైలుకి రవాణా అయిన టన్నులు పోల్చి చూసు కోవచ్చు.

లేదు. కలకత్తా నుంచి 60 మైళ్ళుసాగిన ఒరిస్సా కాలువ మార్గ మధ్యంలో అసంపూర్ణంగా వదిలివేయబడినా 3.5 శాతం రాబడి నిస్తోంది. అది ఇంకా పెరుగుతోంది.

"నీవు చెప్పదలుచుకొన్నది 20 సంవత్సరాల పాటు ప్రతీ రాజ్యపాలకుడు, ప్రజోపయోగ కార్యాల అధికారి, ఇండియా సమాలోచక సమితి (కౌన్సిల్) చవక రవాణా అని జడిసారంటావా?

జ : అవును ఇవి యదార్థాలు –మీరు నీటి పారుదలగా ఏదైనా పూర్తి చేసారా?

శాంప్సన్ లాయడ్[1] తన చెవుల్ని తాను నమ్మలేక.

ప్రశ్న: ఎవరైన చవక రవాణా అంటే ఎందుకు జడియాలి? అని అడిగాడు.

వెంటనే సమాధానం వచ్చింది. "అది రైలు మార్గాలను పెరుగుదలని నిరోధిస్తుంది కనుక 2 లక్షల టన్నులు రవాణా చేసే తూర్పు బెంగాల్ రైలు మార్గం పక్కన ఒక కాలువ 20 లక్షల టన్నులు రవాణా చేస్తూ మనుష్యులతో పడవలతో కలకల లాడ్తుంటే రైలు మార్గాల కెంత సిగ్గు ఆలోచించండి."

పీఠాధిపతి అది స్వీకరించలేక ఇతర సమాధానాలు కోరాడు. అవన్నీ ఈ ధోరణిలోనే వచ్చాయి.

ఏలూరు కాలువ గోదావరి కృష్ణా వ్యవస్థకి చెందినది. దాని మీద సుంకం 1883 నుంచి 1898 వరకు పెంపు లేకుండా ఉన్నది. ప్రభుత్వ ప్రచురణ సంస్థ అధిపర్యవేక్షకుడు (Super Intendent) తన నివేదికలోని 168 పుటలో ఈ విధంగా కథ చెప్పాడు.

★ ★ ★ ★ ★

"బెజవాడ–కాకినాడలమధ్యమైలు మార్గం చాలాకాలం తెరవలేదు. దాని అధికారులు కాలువ ప్రయాణపు, రవాణా యొక్క సుంకాలను పెంచకుండా రైళ్లు కాలువలతో పోటీ పడలేవని ఫిర్యాదు చేయగా 1896లో దీన్ని ఒక కూటిమికి సిఫార్సుల నిమిత్తం అప్పచెప్పారు. అప్పుడు గోదావరి, కృష్ణా, తూర్పు కోస్తా లేక బకింగ్‌హామ్ కాలువ సుంకాలు విపరీతంగా పెంచమని, కొన్ని చోట్ల 4 రెట్లు పెంచమని సిఫార్సు చేస్తూ తన ప్రథమ హెచ్చరిక జారీ చేసింది. దీనివల్ల రైలు మార్గాలకి పోటీగా ఉన్న కాలువలే కాక వాటిని చేర్చే పిల్ల కాలువలు (రైలు మార్గాలు లేని ప్రాంతాలలోనివి) కూడా గొప్ప ప్రతీకార దెబ్బతినే పరిస్థితి ఏర్పడింది. ఆ విధంగా ప్రభుత్వం ప్రజల ప్రయోజనాలని బలిపెట్టడం జరిగింది, ప్రభుత్వ కాలువల నుంచి ప్రభుత్వ రైళ్ళకి బలవంతంగా అసహజంగా రద్దీని తిప్పడం జరిగేది.

అదృష్టం కొద్దీ, ప్రభుత్వం విజ్ఞత ఉన్న సలహాలను పాటించింది. కొద్దికాలం తరువాత నీటి పారుదలకి ముఖ్య ఇంజనీరుగా ఉన్న హ్యాస్ 1898, ఏప్రిల్ 18న పంపిన అభిప్రాయంలో ఇలా ఉంది, 'యూరప్‌లోని ప్రగతి పొందిన దేశాలలో కాలువలని, రహదార్లలాగా చూసి యదార్థంగా ఇచ్చిన సేవలకి మాత్రమే సుంకం వసూలు చేసి, రాబడిని అది ప్రజలకందించే సంపన్నతతో చూసే వ్యవస్థ ఉంది. అవి రైలు మార్గాలకు ప్రత్యర్థులుగా సహాయకారులుగా ప్రత్యేకమైన కొన్ని రవాణాలకి అనువైనవిగా గుర్తిస్తారు. ప్రగతి శీలమైన ఏ దేశంలోను, కాలువల నుంచి నేరుగా లాభాలను ఆశించరు. ఇంగ్లండులోని

---

[1]శాంప్సన్ లాయడ్ 1877–78లకు గాను గోదావరి కాలువల విషయంలో ఆర్.ఇ. ఫిషర్ నుంచి ఈ గణాంకాలను పొందాడు.

1. *అనుమతి పత్రాలు పొందిన (ప్రయాణీకుల) పడవలు 120*
2. *అనుమతి పత్రాలు పొందిన సామన్య పడవలు 1,671*
3. *నమోదైన సరులకు రవాణా సామర్థ్యం టన్నుల్లో 3,6011,*
4. *కలప కట్లు 3,639*
5. *కాలవలలో కొనిపోబడిన టన్నులు 536, 672*
6. *టన్ను మైళ్ళు 1,26,58,265*
7. *సరుకుల ప్రకటిత విలువ 36,96,502 పౌ.*
8. *నౌకాయాన రాబడి 4,496 పౌ.*

ప్రయాణించిన మనుష్యుల సంఖ్యలు ఇవ్వలేదు. ఒక్కొక్క పడవ రోజుకు 50 మందిని కొనిపోతూ ఉంటుంది.

రైలు మార్గాలని కాలువల మీద ఆధిపత్యం సంపాదించనిచ్చిన పరిస్థితి దురదృష్టకరం.

ఆ వ్యవస్థని ఇక్కడ ప్రవేశపెట్టడం గర్హనీయం. పడవ మీద రవాణా సుంకం టన్ను మైలుకి $4\frac{1}{2}$ పైసల కంటే ఎక్కువ చేస్తే తప్ప, రైలు మార్గాలు, కాలువలమీద (మధ్యలో తెగకుండా) కొనసాగించగలిగిన రవాణాలో పోటీ పడలేవు. బెజవాడ కాకినాడల మధ్య 1896 రైలు మార్గపు రవాణా. 72 వేల టన్నులు అంతే పరిమణంలో కాలువల రవాణా తగ్గింది. రైలుమార్గం అప్పుడు టన్ను మైలుకి $2\frac{3}{4}$ పైసలే వసూలు చేస్తున్నా గోదావరి దాటే చోట ప్రయాణం రైలు మీద సాధ్యం కాకపోవడం వలన కలిగే ఆలస్యాలు, సరుకులకి జరిగే నష్టం వలన అవి పోటీలో అసౌకర్యం కలిగిస్తున్నాయి.అయినా ఉప్పు, పత్తి, నూనె గింజలు ఎక్కువగా రైలుమార్గంలోనే వెళ్తున్నాయి. గోదావరి రైలు వంతెన పూర్తయ్యాక, లేక వాగన్లు (సరుకులను తీసుకు వెళ్ళే రైలు పట్టాలని) వాటి పళంగా గోదావరి దాటే ఏర్పాట్లు చేసినప్పుడు రైలు రద్దీ పెరుగుతుంది. అప్పుడు అవి మరికొంచెం రుసుము పెంచినా రద్దీ తగ్గక లాభసాటిగా ఉంటుంది. కాలువలు తక్కువ విలువ ఎక్కువ పరిమాణం కలవి మోసుకుంటు పోగా ఎక్కువ విలువైవని తక్కువ పరిమాణం గలవి రైలు మార్గాలని (త్వరితగతిని రవాణా వీలైన అనుకూల పరిస్థితుల్లో – కవనశర్మ) ఆశ్రయించటం ఇతర దేశాల అనుభవంలో ఈ మధ్యకాలంలో ఉండటం గమనించవచ్చు.

మద్రాసు బెజవాడ మార్గం తెరిచినప్పుడు కాలువ రవాణాలో వచ్చే నష్టాలు లేకుండా ఊహల్లోనే. ఇప్పుడు అనుమతుల రుసుము చాలా ఎక్కువగా పెంచారు. ఆ విధంగా పెంచటానికి ఇప్పుడు ఆ పరిస్థితులు అనుకూలంగా లేవు. అయినా రాబడి ఖర్చులు సమతూకంలో ఉండాలంటే రుసుములు పెంచక తప్పదు. అందుకని 1890మేలో అవి పెంచారు. 6 వారాలు నడపటానికిచ్చే అనుమతి రుసుము ఏడాది రుసుములో ఐదవవంతు.

నీటి పారుదలని వ్యాప్తి చేయాలనుకునే నీటి పారుదల ఇంజినీరు, రైలు మార్గాలు ప్రయజనాలున్న చోట తమకి న్యాయం జరగదని భావించటం పట్ల ఆధికారికంగా అవమానం ప్రకటించటం ఇంక చాలు.

★ ★ ★ ★ ★

ఒకసారి అధ్యక్షుడు సాక్షి మాటలు ఆయనకే వ్యతిరేకంగా ఉండడం చూపించినా ఆ విషయం ఎక్కువసేపు నిలవలేదు.

"నువ్వు మద్రాసు నీటి పారుదల మీద వ్రాసిన నివేదిక నీకు గుర్తుందా?" "ఉంది. అవి పూర్తి కాకపోవడం వలనే రాబడి ఖర్చు కంటే తక్కువగా ఉంది అన్నాను."

"ఆ సమయంలో నువ్వు మద్రాసు యోజనలో ప్రతీభాగం ఒక వ్యవస్థ వంటిదని అటువంటి భాగం పూర్తవగానే, మిగిలిన భాగాలు పూర్తవటంతో సంబంధం లేకుండా ఖర్చును వెనక్కిచ్చే రాబడి మొదలవుతుందని అన్నావు కదా! ఆ ఊహ సరైనదని రుజువైందా?"

"లేదు. అవలేదు. జనం నీటిని వద్దన్నారు. నా 50 ఏళ్ళ అనుభవంలో అల్లా జరగటం సాధ్యమనుకోలేదు. కాని దాని నిర్వహణలోపం వలన జనం నీరు తీసుకోలేదు."

అయితే జార్జ్ హామిల్టన్ ప్రభువు అతన్ని సులభంగా విడిచిపెట్టదలచుకోలేదు.

"అయినా అనుకోని కారణాల వల్ల నీ జోస్యం ఫలించలేదు." కాటన్ ఈ విధమైన కొనసాగింపుకి నొచ్చుకొన్నా తన శాంతం కోల్పోలేదు.

"పనులలోని లోపాలవల్ల కాదు. నిర్వహణలోని లోపాల వల్ల. నేనొక మంచి రైలు యంత్రాన్ని తయారు చేసి ఇస్తాను. రైలు నడిపే అతను దాన్ని తాగి తగలపెడ్తాడు. దానికి నా జవాబుదారి ఉంటుందా?"

అప్పుడు శ్రీ ఆన్స్లో కల్పించుకొని సాక్షి నిర్దోషిత్వానికి మార్గం చూపాడు.

"నువ్వు చెప్పే నిర్వహణ లోపం ఏమిటి?"

"వాణిజ్య సంస్థకి న్యాయం జరగలేదు. మద్రాసు పాలకుడిగా ఉన్న బర్మింగ్ హామ్ ప్రభువు నా సాక్షి. ఆయన అధికారికంగా, "నీటి పారుదల యొక్క వాణిజ్య సంస్థ యొక్క ఫిర్యాదుకి నిజమైన కారణముంది" అవి నమోదు చేశాడు. అందుచేత ప్రభుత్వం విషయాలని ఆలస్యం లేకుండా సరైన ప్రాతిపదిక మీద సరిదిద్దాల్సిన బాధ్యత ఉందని ప్రకటించాడు. కర్నూలు సహాయక జిల్లా వసూళ్ళ అధికారి (కలెక్టర్) రైతులు నీటికోసం, నీటి పారుదల అధికారులకు నేరుగా అడిగే (అర్జీ పెట్టుకొనే), దాన్ని నిరోధిస్తూ ఆజ్ఞలు జారీ చేసాడు.

ఈ జవాబు సంపూర్ణమైంది. 3 సంవత్సరాల తరువాత 1878–80 సంవత్సరాల కరువు పరిస్థితిపై నియమించిన కూటమి దీని గురించి తన నివేదికలో పేర్కొంది. వారు కడప కర్నూలు జిల్లాలోని చాలా మందిని విచారించారు. లోపాలు రెండు వైపులా ఉన్నాయని, ఎంత మంచి నిర్వహణున్నా ఆ యోజన విజయవంత మయ్యేదని తాము అనుకోటం లేదని అన్నారు.

నిర్వహణని ఆదాయ శాఖకి వెంటనే అప్పచెప్పటానికి నీటి సరఫరాని సాధారణ జిల్లా అధికారులకి అప్ప చెప్పటానికి పరిస్థితులు అనుకూలంగా ఉన్నాయని ఊహించానికి చాలా తొందరపడి సిద్ధపడ్డారు. కరణాలకి తాసిల్దారులకి నీటి గణాం కాలు చిట్టా వర్జాలు అప్పచెప్పారు. కాని అధికమైన బాధ్యతలకి తోడుగా జీతాలు పెంచలేదు. 1878లో ఒక ప్రత్యేకమైన పరి శీలన జరిపి ఈ నిర్ణయాలకి వచ్చారు.

1. మంచి ఆదాయ (వసూళ్ళ) పరిపాలన లేదు.
2. వాణిజ్య వ్యవస్థ, ప్రభుత్వ అధికారుల మధ్య సయోధ్య లేదు.
3. వాణిజ్య వ్యవస్థకి, రైతులకి, వేధించే నిర్వహణా వ్యవస్థ వలన విరోధం ఏర్పడింది.

కాంప్‌బెల్ "అన్నింట్లోకి ఈ కాలువ పనులని బలంగా సిఫార్సు చేసావు కదా!" అంటు ప్రశ్నని సంధు చేసుకొని తీసుకొని రుద్దాడు.

"అవును అది ఇండియాలో కెల్లా పూర్తి అయిన విజయ వంతమైన పని – నీరు వాడుకొన్నట్టయితే" అని జవాబిచ్చాడు కాటన్.

అయితే కర్నూలు కాలువకి కూడా విజయవంతంగా సమర్ధన వచ్చింది. 1878 క్షామ (ఆజ్ఞ) అధికారి "ఈ కాలువ మొన్నటి కరువు సమయంలో 87226 ఎకరాలకి నీరు అందిం చటం ద్వారా గొప్ప విలువైనది అయింది." అని ప్రకటించారు. (కరువు కూటమి నివేదిక 1880 కరువు నిరోధక చర్చలు పుట 162).

బెంగారు రైలు మార్గం నిర్మించటంలోని అసందర్భత గురించి ఏ మాత్రం ప్రసన్నత లేకుండా కాంప్‌బెల్ ఈ విధంగా ప్రశ్నించాడు.

"నీ జోస్యంలో నువ్వు తప్పావని మా అనుభవం చెప్తోందని పిస్తోంది కాదా?"

"తప్పులేదు. దానికి ఆ ముఖ్య ఇంజనీరే సాక్ష్యం అంటున్నాను"

"10 శాతం రాబడి దాని ద్వారా వచ్చుంటే అది విపలమైం దని ఎల్లా అంటావు?".

"దేశానికి అవసరమైనంతగా కొనిపోవలసినంత పరిమా ణంలో, తీసుకువెళ్ళాల్సినంత చవకగా అది తీసుకుపోవటం లేదు కనుక అది విఫలమైనట్టే! ఆ ముఖ్య ఇంజనీరు ఈ రైలుమార్గం 90 శాతం ప్రయాణీకుల్ని, సరుకుల్ని తీసుకువెళ్ళక విడిచిపెడ్తోంది అన్నపుడు అది వైపల్యం కాదా?"

కూటమి అధికారులు రకరకాలుగా సాక్షితో పోట్లాడారు. 2 కోట్ల ఎకరాలలో వెయ్యోవంతు కూడా నీటి పారుదల వలన చౌడు తేరలేదు అందుచేత అది ముఖ్యమైన విషయం కాదన్నాడు.

పాఠకుల ఓర్మి కాక స్థలాభావం చేత ఈ చర్చ ఇంతకంటే వివరంగా వ్రాయటం కుదరదు అని అనుకొంటున్నాను.

ఇండియా మధ్య ప్రాంతంలో పెద్ద జలాశయ నిర్మాణానికి జార్జి హామిల్టన్ ప్రత్యేకంగా వ్యతిరిక్తత ప్రదర్శించాడు.

"నువ్వు ఆ ప్రాంతాన్ని పరీక్షించలేదు."

"ఇప్పుడు ఇంగ్లండులో (ఇక్కడే) ఉన్న అధికారి క్షుణ్ణంగా పరీక్షించాడు.

దాని గురించిన కాగితాలన్నింటిలోని విషయం నాకు తెలుసు. నేను అక్కడికి వెళ్ళాను. ఆ ప్రదేశం నాకు తెలుసు. అతనితో నేను వివరంగా మాట్లాడాను."

"నువ్వు చూడని జిల్లాలో ఓ పెద్ద జలాశయం నిర్మించమని నువ్వు సిఫార్స్ చేసి, నీకు విజయవంతమైన ఇంజనీరుగా ఉన్న ఖ్యాతి పెరుగుతుందని అనుకున్నావా?"

"లేదు నేను ఆ ప్రదేశానికి వెళ్ళాను చూసాను."

అయినా విచారణ ఆగలేదు.

"ఆయోజన అసాధ్యమన్న విమర్శ గురించి విన్నావా?"

"విన్నాను. ఎల్లా అయితే సూయిజ్ కాలువ తవ్వక ముందు అసాధ్యమని, చేసాక పనికి రాదని దాన్ని నిందించారో అల్లాగే ఇదీను."

'నీటి పారుదల గల ఇండియా'లో శ్రీ డేకిన్ 143 పుటలో ఈ విధంగా అన్నారు–కరువుకి నీటి పారుదలకి ఉన్న దగ్గరి సంబంధం అతి బాగా అన్ని రాష్ట్రాలలోను ప్రస్ఫుటమైంది. మద్రాసు డెల్టాలలో ఆనకట్టలు ఈ శతాబ్దం మొదట్లో అక్కడి నీటి ఎద్దడికి

కట్టబడ్డాయి. 1837- బెంగాలులోని నీళ్ళ కరువు గంగా కాలువ, యోజనకి నాంది పలికింది. వాయువ్య రాష్ట్రాలలోని 1859-60 నీటి కరువు, రాజ్యాన్ని, భవిష్యత్తులోని అన్ని పనులకి పురికొల్పింది. దానివలన 1867-68లలో లారెన్సు ప్రభువు అసాధారణ ప్రజోపయోగ కార్యాల విధి విధా నాన్ని ప్రారంభించాడు. ఈ శతాబ్దపు మొదటి 70 సంవత్స రాలలో 7 తీవ్రమైన కరువులు వచ్చాయి. 76-77-78లలో వచ్చిన క్షామం కోసం ఆస్ట్రేలియాలో విరాళాలు పోగు చేశారు. 52 లక్షల 50 వేల మంది ఆకలితో ఈడ్చుకొని చనిపోయారు. ప్రభుత్వం 1 కోటి 10 లక్షల పౌండ్లు క్షామ పీడన నుంచి విముక్తికి ఖర్చు పెట్టింది. దీని వలన తిన్నగా కాకుండా ఎంతో నష్టం కలిగింది.

సర్ ఆర్థర్ కాటన్ ఈ రాష్ట్రం ప్రాంతంలోని జలాశయం గురించి వ్రాసింది -ఇటువంటి పెద్ద జలాశయం నిర్మించటానికి అనువైన లోయ ఉందని ఈ మధ్య మాత్రమే కనుక్కోవటం ఆశ్చర్యకరం. ఇది ద్వీపకల్పానికంతటికీ నీరు నామ మాత్రపు వ్యయానికే అందించగలదు.-

ద్వీపకల్పం అనేమాట ఆ రోజుల్లో సర్ ఆర్థర్ కాటన్ కాలంలో సామ్రాజ్యంలో గోదావరి దక్షిణ ప్రాంతానికి వాడేవారు దాన్ని. కొందరు తప్పుగా ఇండియా మొత్తంగా అర్థం చేసు కొన్నారు - హోప్.

కలోనెల్ ఫిషర్ దీనికి అంచనాలు వేసాడు. దీనికయ్యే వ్యయం 3 లక్షల పౌండ్లు. ఇది నిలవ చేయగలిగే నీరు 300 కోట్ల ఘన గజాలు. కట్టాల్సింది 90 మైళ్ళ పొడుగు 100 అడుగుల ఎత్తు అయినకట్ట. ఈ నది వాలు 70 మైళ్ళ దాక మైలుకి 7 అంగుళాలు. దాని 10 అడుగుల ఎత్తున వెడల్పైన పొడుగైన మైదానం.

ఈ మైదానం వ్యవసాయానికి పెద్దగా పనికిరాదు. (జలాశయం వలన మునిగిపోయినా - విలువైన భూమి కాకపోవడం వలన నష్టం లేదన్నది చెప్పదలుచుకొన్న విషయం - కవనశర్మ) అందుచేత జలాశయ నిర్మాణానికి అతి అనువైన ప్రదేశం.

జలాశయ పరిమాణం వర్ష ఋతువులో ఎంత నీరివ్వ గల దన్న దానిపై ఆధారపడదు. పొడి నెలలో ఎంత ఇవ్వగలదన్న దాని మీద ఆధారపడ్తుంది. ఇది యదార్థంగా, వానాకాలం పూర్తయ్యేసరికి, 800 కోట్ల ఘన ఘజాలు ఇవ్వగా, అది పూర్త య్యాక ఋతుపవనాలు పూర్తయ్యే నాటికి జలాశయాన్ని నిండుగా ఉంచితే. 400 కోట్ల ఘన ఘజాలు పొడికాలంలో ఇవ్వ గలుగుతుంది.

దీనికి నీరందించే తుంగభద్ర మూలాలు పశ్చిమ కనుమల్లో ఉన్నాయి. అక్కడ వర్షపాతం 100 నుంచి 150 అంగుళాలు (250 నుంచి 375 సెం.మీ) నీరు ఇందులోకి ఓడ్చే పరివాహక ప్రదేశ విస్తీర్ణం 12 వేల చదరపు మైళ్ళు 1 చ. మై. (రమారమి 31 లక్షల చదరపు గజాలు) ఒక గజం నీరు 12 వేల చదరపు మైళ్ళ నుంచి నదిలోకి ప్రవహించిందనుకొంటే 3720 కోట్ల ఘన గజాలు అంటే అవసరానికి 3 రెట్ల నీరు లభ్యం.

దీని వలన ఇండియాలో మనిషికి - పశువుకి మోక్షం ఉంది. బ్రిటన్లు తమతోటి ఇండియా ప్రజలని, క్షామ బాధ నుంచి తప్పించడానికి ఆ మాత్రం గట్టిగా నిలబడలేరా?

పూర్వం ఒకసారి ఈ సాక్షిని "సట్లెజ్ నుంచి యమునకి కాలువ తవ్వుతావు!" అని అంటూ వెటకారం చేసింది. ఒక విచారణ కూటమి. ఈ అధ్యక్షుడికి, ఈ సాక్షి "అవును ఇప్పుడది నిజంగా జరిగింది." అంటూ ఆ విషయం గుర్తు చేశాడు.

సాధారణంగా సామాన్యుల సభ కూటమి సభ్యుడిగా ప్రశ్నించే వాడికి వెటకారం జవాబులు రావు. కాని సర్ జార్జి కాంప్ బెల్ అటువంటి సమాదానలతో సత్కరింపబడ్డాడు.

"ఆ అనావృష్టి దినాలలో వచ్చిన కరువు రోజుల్లో నీటి పారుదల అవసరమైన ఆ సమయంలో నదులు నిండుగా ప్రవహించలేదన్నది యదార్థమే కదా!"

"గోదావరి నిండుగా లేదు. అందులో కేవలం మనకవసర మైన నీటికి 50 రెట్లు మాత్రమే నీరుంది!."

మొదటి రోజు విచారణ అధ్యక్షుడు అడిగిన మరో రెండు ప్రశ్నలతో తగిన ముగింపు వచ్చింది.

"నీ సాక్ష్యం సారాంశం ఏమిటంటే నీ అభిప్రాయాన్ని నువ్వు ఏ మాత్రం మార్చుకోలేదు అన్నదే కదా!"

"భూమ్మీద ఉన్న ఏ కొద్దిగాను కాదు. పైగా ఇదంతా జర గటం వల్ల విశ్వాసం పూర్తిగా రూఢీ అయింది." అని గొప్ప ఆనందంగా జవాబిచ్చాడు కాటన్.

"మద్రాసు ఒరిస్సా పనులలోని వైఫల్యాలను మేము నీ దృష్టికి తెచ్చాం అది నిన్ను ఏ విధంగాను నిరోధించలేదన్న మాటేనా?"

"భూమ్మీద ఏ కొద్దిగాను కాదు"

ఒక వారం గడిచాక జూన్ 27 గురువారం నాడు సాక్షి మరో సారి కూటమి ముందు కూర్చున్నాడు. కొంతమంది కూటమి సభ్యులు ఈసారి కూడా రాలేదు. పూర్వం రాని వారిలో ఒకాయన వచ్చాడు.

సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ "ఒక్క కాలువ మార్గం కూడా ఎప్పుడూ పూర్తి చేయబడలేదు" అనే తొలి పలుకులతో మొదలు పెట్టాడు.

జార్జి కాంప్‌బెల్ విచారణ మొదలుపెట్టాడు. అతను కాలువల విషయంలో 101 ప్రశ్నలు అడిగాడు. అతని కుతూహలం అటువంటిది. ఆ తరువాత ఫాసెట్ రెండు ప్రశ్నలు అడిగాడు. మళ్ళీ కాంప్‌బెల్ 121 ప్రశ్నలు అడిగాడు.

ఆ ప్రశ్నలు ఇండియాలోని కాలువల గురించే కాక ఇంగ్లండ్, స్కాట్‌లాండ్, ఫ్రాన్సు, అమెరికా సంయుక్త రాష్ట్రాలలోని కాలువల గురించి కూడా.

నీటి పారుదల నుంచి వచ్చే రాబడే పెట్టుబడి మీద కట్టాల్సిన వడ్డీని పదే పదే ఇచ్చేగా ఉన్నప్పుడు రవాణాకి వాడటం వలన నీరు అరిగి పోదు, చిరిగిపోదు కనుక రవాణాని జనం ఎక్కువగా వాడుకొనేలా చేయవచ్చు. రవాణాకి సుంకం విధించక ఉచితం చేయాలి అని కాటన్ ప్రతిపాదించాడు.

సర్ జార్జి మళ్ళీ పాత పాటే పాడాడు. కాలువయానం ఏడాదిలో కొంత కాలం మాత్రమే వీలువుతుంది కదా అంటూ.

"అందుచేత అది లోపపూరితమూ, తెంపులతో ఉండేది కాదా?"

"అవును. మనం దాన్ని నీరుతో పాటు ఏర్పాటు చేస్తే తప్ప కాని చాలాసార్లు ఇది సాధ్యమే. ఇది అన్నింటిలాంటిది. వంతెనని పూర్తిగా కట్టకుండా చివర్లో ఒక భాగం వదిలిపెడ్తే ఎంత ఉపయోగకరమో ఇదీ అంతే! నేనొక యోజన సూచించినప్పుడు, నిర్వహణాధికారులు, ఇది వదిలిపెట్టండి. అది వదిలిపెట్టండి. మధ్యలో ఆపండి అంటూ అడ్డుపడి చూడు యోజన ఎంత బావుందో అంటే ఎలా?"

కాలువలో అవసరమైన లోతుకి నీరు ఉండేలా చూడాలంటే దానికి అవసరమయ్యే జలాశయ పరిమాణం చాలా పెద్దదిగా ఉండదా? అన్నది కాంప్‌బెల్ అనుమానం. ఉంటుందనిభయం.

"కాదు. అంచనాలు కట్టబడ్డాయి. జిల్లా ఎగువభాగంలో కావలసిన జలాశయం యొక్క వ్యయం అంచనా కట్టడానికి అవసరమైన సమాచారం మనకుంది."

రైలు మార్గాల వలె గోదావరి పనులను కూడా సమదృష్టితో చూసుంటే బొక్కసం లాభపడేది అన్న వాదన బలంగా బయటకు వచ్చింది. ఆ విధంగానే ఈ విచారణ వలన సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌కి ఇండియా మొత్తం మీద తను ప్రపాదించిన ప్రణాళికల స్వరూపం వివరించడానికి (ఇది చివరి పటంలో చూపించబడింది.) ఒక అవకాశం రావటం అనే మంచి జరిగింది.

"ఏ ముఖ్య నౌకామార్గాలు ఏర్పరచాలని నువ్వు అనుకొంటావు"

జవాబు :

1. కలకత్తా నుంచి కరాచీకి–గంగాలోయ గుండా, జమున పరివాహక ప్రదేశం దాటి, సింధు వెంట కరాచీ వరకు వెళ్ళేది. అందులో కష్టమైన భాగం సట్‌లెజ్ నుంచి జమునకి తవ్వాల్సిన శ్రీ హండ్ కాలువ తవ్వటం ఇప్పటికే అయిపోయింది.
2. గోదావరిని తపతితో కలపటం ద్వారా కాకినాడ నుంచి, సూరత్ వరకు వెళ్ళేది.
3. తుంగభద్ర, కాళింది (కాళనది)లోయల మీదుగా, ధార్వాడ్ పరివాహక ప్రదేశాన్ని (ఇది అతిదుష్టమైనది) 2 వేల అడుగులు దాటి కార్వారు వద్ద సముద్రాన్ని చేరేది.
4. నీలగిరుల దక్షిణపు గండి, పాలక్కాడ్ (పాలఘాట్) ద్వారా పోనంగు (పొన్నని) లోయపైకి వెళ్ళి అమరావతి నది (కావేరి నదిలో కలిసేది) తో కొయంబత్తూర్ పరివాహక ప్రాంతాన్ని 1400 అడుగుల ఎత్తులో (సముద్ర మట్టానికి) దాటి కలపాలి.

(ఈ ప్రణాళికలన్నీ కూడా నదులు అనుసంధానాన్ని, కాలువల ద్వారా చేసేవి–బకింగ్ హోమ్ కాలువలాంటి ప్రణాళికలు. బకింగ్ హామ్ కాలువ ఉప్పుటేర్లని కలిపే కాలువ. వీటిద్వారా పటంలో ఎర్రరంగులో చూపిన మార్గాలు ఏర్పడ్తాయి – కవనశర్మ).

ఇండియాకు ప్రజోపయోగ కార్యాలు (1881 ప్రచురణ)లో ఆయన ఈ కింది వివరాలు ఇచ్చారు.

1. తీరం వెంబడి గోదావరి నుంచి మద్రాసుకి (380 మైళ్ళు) పూర్తి చేయటం.
2. గోదావరి కృష్ణ డెల్టా పనులు పూర్తి చేయటం.
3. వార్ధానది మీద ఉన్న చందా వరకు, ఎగువ గోదావరి – వార్ధా నౌకాయాన మార్గం (150 మైళ్ళు) పూర్తి చేయటం.
3. కడప దగ్గరున్న తుంగభద్రా కాలువ నుంచి నెల్లూరు వద్ద నున్న ఉత్తర తీర కాలువని కలిపే సంధాన కాలువ (80 మైళ్ళు) తవ్వటం.

5. తుంగభద్ర మీద 300 కోట్లఘన గజాలను నిలువ చేసే జలాశయం, బళ్ళారికి పశ్చిమాన్న నిర్మించటం.

6. నీటి పారుదల వాణిజ్య వ్యవస్థ కాలువకి, ఆ జలాశయం నుంచి కాలువ, 5 లక్షల ఎకరాలకి నీరు పారించే నిమిత్తం తవ్వటం.

7. చెరువుల వ్యవస్థనంతటికి పరీక్షలు చేయటం మరామత్తులు జరపటం.

8. తుంగభద్రాజలాశయం నుంచి శ్రీరంగ పట్నం వద్దనున్న కావేరి దక్షిణ భాగానికి ఉత్తరాన కృష్ణా భీమా నదుల మీదుగా హైదరాబాదు పక్కగా గోదావరికి రమారమి సమ మట్టంలో ఉండే కాలువ (800 మైళ్ళు) తవ్వటం.

9. ఈ ముఖ్య కాలువ నుంచి కర్నాటకలోని పాత చెరువులకి నీరు కొనిపోయే కాలువలు తవ్వటం.

10. హగరి, పెన్నా పరివాహక ప్రాంతాల మీదుగా ఈ ముఖ్య కాలువ నుంచి పెన్నానదికి నీరుకొని పోవటం.

11. పెన్నానదికి అడ్డుగా కట్టపోసి, కొండలు దిగేచోట నెల్లూరికి 40 మైళ్ళు ఎగువన, ఉత్తరాన కృష్ణానదికి, కర్నాటక మీదుగా దక్షిణాన్న పాత చెరువులకి నీటి పారుదల కోసం కాలువల తవ్వటం.

12. తూర్పు తీరకాలువని, మద్రాసుకి దక్షిణంగా 40 మైళ్ళ దూరంలో ఉన్న పాలార్ నుంచి కన్యాకుమారికి పొడిగిం చటం (400 మైళ్ళు).

13. కన్యాకుమారి నుంచి కార్వారుకి పశ్చిమతీర కాలువని పూర్తి చేయటం (400 మైళ్ళు).

14. మద్రాసు నుంచి కర్నాటక మధ్య భాగం గుండా పశ్చిమ తీరాన్ని ఉన్న పొన్నానికి, పాలఘాటు (పాలక్కాడ్) కనుమ గుండా ఒక కాలువ నిర్మాణం (పెన్నా నుంచి వచ్చే కాలువ దీనిలో ఒక భాగం అవుతుంది).

15. కృష్ణా ఆనకట్ట నుంచి ఎత్తు మట్టంలో నెల్లూరు వద్ద నున్న పెన్నానదికి వెళ్ళే కాలువని పొడిగించటం.

16. నాగపూర్ ఉత్తరాన్న ఉన్న పెనె (Peneh) కన్హన్ (Kanhan) నదుల మీద రెండు పెద్ద జలాశయాల నిర్మాణం. (ఈ నదులకి మనం వాడే పేర్లు తెలియలేదు. కాని ఇవి వార్ధాని – తపతి నదితో అనుసంధానించే మార్గంలో ఉన్నాయను కోవచ్చు. ఒకటి పెనుగంగ అయి ఉండవచ్చు – కవనశర్మ).

17. వాటి నుంచి వార్ధా చందా దగ్గరగా కాలువని నౌకా యానానికి 250 వేల ఎకరాలకి నీరు పారింటచటానికి పొడి కాలంలో గోదావరిలో నౌకాయానానికి అనువుగాను, డెల్టా ప్రాంతపు కాలువలని నీటితో నింపేందుకు, తీయటం.

18. గంజాం నుంచి చిల్కా చెరువుకి కాలువ ఉంది కనుక తూర్పు తీరపు కాలువను కాకినాడ నుంచి గంజాం వరకు ఉన్న ఒరిస్సా కాలువలో కలపటానికి 250 మైళ్ళు పొడి గించటం.

19. తుంగభద్రకి పశ్చిమంగా ప్రతిపాదించిన చెరువు నుంచి పశ్చిమ తీరాన్న ఉన్న కార్వారుకి నౌకాయాన నిమిత్తం 180 మైళ్ళ పొడవున కాలువ తీయటం

20. వార్ధా నుంచి దిగువనున్న తపతీ లోయ నుంచి సూరత్‌కి 300 మైళ్ళ పొడుగు కాలువ తీయటం.

21. ప్రతిపాదంచిన చెరువు మట్టానికి పైన కృష్ణని నౌకాయానం అనువుగా 150 మైళ్ళు, భీమని 200 మైళ్ళు మెరుగు పరచటం.

22. పొన్నని వద్ద కెరటాలను అడ్డే కట్టడం పశ్చిమ తీరాన్ని నిర్మించటం.

23. కన్యాకుమారి వద్ద మరో కెరటానలు అడ్డేకట్టడం నిర్మించటం

24. నీలగిరులలోని భవానీ శాఖపై మద్రాసు ప్రభుత్వం చాలా సంవత్సరాల క్రితం క్షుణ్ణంగా పరీక్షించి అంచనాలు తయారు చేసిన చెరువుని నిర్మించటం.

25. కనుమలకి పశ్చిమాన్న మధురైలోని వైగైనది పుట్టే చోట, కనుమల గుండా ఒక సొరంగం ద్వారా నీరు బాగా అందిం చేందుకు ఒక చెరువు నిర్మించటం.

పశ్చిమ తీరపు కాలువ విషయంలోని గమనించదగ్గ యదార్ధ విషయం ఏమిటంటే ఒక చిన్న స్వదేశీ సంస్థానమైన తిరువా న్కూర్ దాని మొత్తం పొడగున కాలువలు నిర్మించి మనకి సిగ్గు కలిగేలా చేసింది. అపరిమితమైన సాధనసంపత్తి, గొప్ప నిర్మా ణాలు నిర్మించాల్సి అవసరం ఉన్న మనం, మన రాష్ట్రంలో దాన్ని పొడిగించటానికి అవసరమైన శక్తిలేక (నీరసం ఆవహించి) మానేసాము. కన్యాకుమారి నుంచి కార్వారు కున్న మార్గంలో ప్రయాసతో కూడిన భాగం తిరువాన్‌కూర్‌లోనిది. అది ధరలు, కూలీ బాగా పెరిగే వరకు చేయలేదు. ఇప్పుడు అది చాలా వ్యయంతో కూడిన పని. ఒక చిన్న రాష్ట్రం చేసిన పని వలన సిగ్గుపడి చేయాల్సి రావటం ఎంత విచారకరం!

ఇప్పటికే చిన్న కాలువలు కొన్ని ప్రాంతాలలో ఉన్నాయి. అవి ఇరుకైనవి. లోతు తక్కువవి. మొత్తం దూరం 550 మైళ్ళు. ఇందులో కొంత భాగం తిరువాన్కూర్‌లో నిర్మించబడి ఉన్నా మొత్తం పెద్ద వ్యవస్థని తలపెట్టినప్పుడు దీనిని పెద్దది చేయాల్సి రావచ్చు. దానికి మైలుకి 2 వేల పౌండ్లు మొత్తం మీద 10 లక్షలు ఖర్చు కావచ్చును.

బెంగాల్ నుంచి కన్యాకుమారి మీదుగా కార్వారుకి తీరం వెంబడి కాలువ ఆచరణీయం. దీనికి అతి తక్కువ వ్యయం అవుతుంది.

దీని నుంచి ఎన్నో శాఖలు ఉపశాఖలుగా కాలువలు తవ్వి ఈ జన బాహుళ్యపు దేశానికి సేవలందించవచ్చు.

కావేరి నుంచి గోదావరికి అక్కడ్నుంచి గంగకి కలకత్తా నుంచి పంజాబుకి కాలువలు తవ్వి కలపవచ్చు (గంగా- కావేరి అనుసంధానాని కది మాతృక - కవనశర్మ). లాహోర్ నుంచి కార్వార్‌కి 3000 మైళ్ళ దూరాన్ని, టన్ను ధాన్యాన్ని 6 రూపాయల ఖర్చుతో చేరవేయవచ్చు. ఇది దాని విలువలో 10 శాతం మాత్రమే (1 టన్నుని మైలు దూరానికి తీసుకుపోవటానికి 1/20 పెన్నీలు చొప్పున).

బొగ్గుని చందా గనుల నుంచి తూర్పు పశ్చిమ రేవుల్లో ప్రతీ రేవుకి చేర్చి ఆవిరి నౌకలకి అందచేయవచ్చు. దాని పలితం ఎల్లా ఉంటుంది?!

ఉప్పుని తీసుకోండి. ఇప్పుడు ఉప్పవాడకం తల ఒక్కింటికి 9 పౌండ్లు, అది చవకగా ఉన్నచోట. ప్రజలు దాన్ని వాడుకోగల మంచి పరిస్థితుల్లో ఉన్న చోట్ల 20 పౌండ్లు. 6 కోట్ల జనాభాకి 11 అధిక పౌండ్లుల ఉప్పు అందిస్తే 3 లక్షల టన్నులు అధికంగా అవుతుంది. దాని మీద సుంకం 3 ఫార్తింగులు పౌండుకి చొప్పున వచ్చేది 20 లక్షల పౌండ్లు. మొత్తం కాలువలు వ్యవస్థకి అయ్యే వ్యయం కంటే ఎక్కువ. పైగా నీటి పారుదల అదనపు లాభం.

మొత్తం కాలువల వ్యవస్థని నిర్మించి, చెరువులను బాగుపరిచి మొత్తం నీటిని వ్యవసాయానాకి, నౌకాయానానికి వాడితే ఎంత లాభం! ప్రజోపయోగం కార్యాల ద్వారా ఇండియాలో ఎంత సాధించవచ్చు. దీని వల్ల క్షామ నివారణ జరుగుతుంది.

సర్ జార్జి "నీ ఉద్దేశంలో ఏ ప్రాంతాలు నీటి పారుదలకి అతి అనువైనవి?" అని అడిగాడు. దానికి కాటన్,

"ఇండియాలో చాలా పెద్ద భాగం-పంజాబు మొత్తం, వాయువ్యంలో మిగిలిన భాగం ఔధ్, రోహిల్ ఖండ్, బెంగాల్, అన్ని డెల్టాలు, కృష్ణా తుంగభద్ర మైదానాలు, కర్నాటకలో విశాల ప్రదేశాలు, ఎన్నో పదుల కోట్ల ఎకరాల భూమి నీటిపారుదలకి అనువైనవి" అన్నాడు.

ప్రస్తుతం రాజ్యపాలకుడిగా ఉన్న కర్జన్ ప్రభువు వ్యవసాయోత్పత్తికి పనికి వచ్చే 40 లక్షల ఎకరాలు నీటి పారుదలకి మిగిలి ఉన్నాయన్నాడు. ఆయన 1898 కరువు కూటమి నివేదికపై ఆధారపడి చెప్పాడు. ఆ 40 లక్షల ఎకరాలు పంజాబుకి మాత్రమే చెందినవి. మిగిలిన రాష్ట్రాలలో ఇంకా ప్రతి పాదించాల్సిన యోజనలున్నాయని అందులోనే ఉంది.

ఈ కూటమి, ఈ పనులు కొనసాగింపు గురించి తమ అభిప్రాయం మంచిగానే చెప్పింది. "కొత్త పనులు, భవిష్యద్కాలంలో కరువుల ఒత్తిడి తగ్గిస్తాయి. జనాభా పెరుగుదల భారాన్ని దించుతాయి. సామాన్య సంవత్సరాలలో సాధారణ దేశ సంపదను పెంచుతాయి. దాన్ని పెట్టుబడిగా చూడవచ్చు. ప్రభుత్వపు ఆర్థిక వనరులను పెంపొందించేదిగా చూడవచ్చు. 4 శాతం వడ్డీ చెల్లించాక ఉత్పత్తి చేస్తున్న నీటి పారుదల పనుల వలన వచ్చిన అధిక ఆదాయం1896-97లకు గాను 809173 రూపాయలుగా చూపించటం ఇప్పటికే జరిగింది. ఇది అనావృష్టి వలన, మామూలు కంటే ఎక్కువ వచ్చింది అనుకున్నా సాధారణ సంవత్సరంలో ఇది 7 లక్షల కంటే తక్కువ ఉండదనుకోవచ్చు. అది కరువు నివారణకిచ్చే సొమ్ములో సగం. కొత్తగా కట్టబోయే పనులు కూడా కట్టిన వాటి విధంగా లాభసాటి అయినవైతే 6 లక్షల 60 వేల పౌండ్లు ఆదాయాన్ని ఆశించవచ్చు. నీటి పారుదల నుంచి వచ్చే ఉత్పత్తుల వలన వచ్చే నికరాదాయం కరువు వ్యయంలో మూడింట రెండు వంతులు ఉంటుంది.

1896-97, 1897-98లలో కరువు వల్ల శిస్తు మాఫీ, 14 లక్షల 48 వేల రూపాయలు. కరువు వల్ల ఇతరత్రా కూడా అధికమైన నస్టాలున్నాయి. ఈ పనులు జరగకుండా ఉంటే నష్టం ఇంకా ఉండును. అయితే ఈ నీటిపారుదల పనుల వలన పూర్వకంటే 981600 రూపాయలు మామూలు కంటే ఎక్కువ ఆదాయం వచ్చింది. ఇది కరువు కారణంగా అని చెప్పవచ్చు. కరువు సమయాల్లో మిగిలిన అన్ని ఆదాయాలు తగ్గగా, నీటి పారుదల వలన ఆదాయం పెరుగుతుందని ఊహించవచ్చు.

సాధారణ సంవత్సరకాలంలో అధిక ఆదాయం తగ్గుతుంది. కాని అది అధిక వ్యవసాయక సంపన్నతను పెంచి, ఇతరత్రా లాభాలు పెంచుతుంది.

శ్రీ బిల్డర్స్, సర్ ఆర్థర్‌కాటన్‌ని ఆర్థిక సంబంధమైన ఏర్పాట్ల విషయంలో నిలబట్టెడానికి ప్రయత్నించాడు. అది సాక్షికి బలమైన కోట కాకపోవడం వలన దానికి ఆయన ఒప్పుకోలేదు. “అది స్థానిక ప్రభుత్వానికి చెందిన విషయం. ప్రభుత్వం స్థానిక ప్రభుత్వానికి వదిలిపెట్టాలి. ఒక రాజ్య పాలకుడు మొత్తం ఇండియాని స్థంభించేలా చేయగలడు” అన్నాడు.

సాక్షి స్థానంలో 3వ సారి నిలబడినప్పుడు (జులై 4, 1878) సర్ ఆర్థర్ పంచి పెట్టిన కరపత్రం మీద ఆధారపడి శ్రీ ఆన్‌స్లో ప్రశ్నలు అడిగాడు.

పూర్వం రేఖాప్రాయంగా సూచించిన బృహత్ యోజన ఈ క్రింద కాలువలకి నదులకి కలిపేది అని కాటన్ జవాబు చెప్పాడు.

రవీ, శ్రీ హండ్, దిగువగంగ, శోన్, ఒరిస్సా , గోదావరి, కృష్ణ తుంగభద్ర మరికొన్ని అంటూ ....

ఉజ్జాయింపు వ్యయాలు అంచనాలు (కాటన్‌వేసినవి)

	పౌ.
1. ఉత్తరతీర కాలువ 450 మైళ్ళు (మైలుకి పౌ. 1000)	5,00,000
2. గోదావరి కృష్ణ డెల్టా పనులు	10,00,000
3. గోదావరి నౌకాయానం, బొగ్గు గనుల నుంచి, పూర్తి చేయటానికి జలాశయాలను మినహాయించి	10,00,000
4. కడప, నెల్లూరు కాలువలు	5,00,000
5. తుంగభద్ర చెరువు	2,50,000
6. అక్కడ నుంచి కర్నూలు, 5,00,000 ఎకరానికి నీటి పారుదల	27,50,000
7. మద్రాసులో దేశీయ చెరువులకి మరామత్తులు, మెరుగులు, 10,00,000 ఎకరాలకి నీటి పారుదల చేరుస్తూ	30,00,000
8. తుంగభద్ర, చెరువు నుంచి ఉత్తర దక్షిణాలకి 800 మైళ్ళు, 10,00,000 ఎకరాల నీటి పారుదల	75,00,000
9. ముఖ్య కాలువ నుంచి చాలా చెరువులకి కాలువలు	10,00,000
10. అదే ముఖ్య కాలువ నుంచి హగేంరి మీదుగా పెన్నాలోకి నీరు మళ్ళించే కాలువ 50 మైళ్ళు	2,50,000
11. పెన్నారు మీద నెల్లూరికి పశ్చిమంగా అడ్డకట్ట, ఉత్తర దక్షిణాలకి 400 మైళ్ళు పొడవున కాలువలు 2,50,000 ఎకరాలకి నీటి పారుదల	27,50,000
12. తీర కాలువ పాలార్ నుంచి కన్యా కుమారికి 400 మైళ్ళు	12,50,000
13. పశ్చిమ తీర కాలువ పూర్తి చేయటం – కన్యాకుమారి నుంచి కార్వారుకి 400 మైళ్ళు	12,50,000
14. కాలువ మద్రాసు నుంచి పొన్నానికి పశ్చిమ తీరాన్న 450 మైళ్ళ పొడవు మైలుకి 8000 పౌ. చొప్పున	40,00,000
15. ఎత్తుమట్టం కాలువ కొనసాగింపు – కృష్ణా నుంచి నెల్లూరు వరకు 200 మైళ్ళు 6000 పౌ. చొప్పున, 2,50,000 ఎకరానికి నీటి పారుదల	12,50,000
16. రెండు పెద్ద జలాశయాలు నాగపూరు ఉత్తరాన్ని వెనె, కన్హన్ నదులపైన	5,00,000
17. కాలువ, అక్కడ నుంచి చందా వద్ద నున్న వార్ధాకి 120 మైళ్లు 8000 పౌ. చొప్పున 5,00,000 ఎకరానికి స్థానిక నీటి పారుదల	1,5000,000
18. తూర్పు తీరపు కాలువ పొడిగింపు కాకినాడ నుంచి చిల్కా చెరువుకి 250 మైళ్ళు	1,500,000
19. కాలువ తుంగ భద్ర జలాశయం నుంచి కార్యార్‌కి పశ్చిమ తీరాన్ని– 180 మైళ్ళు, 2400 అడుగుల నీటి కట్టడితో వాలుగా ఉన్న మైదానంలో	22,50,000

20.కాలువ వార్ధా నుంచి పశ్చిమ
తీరానికి 300 మైళ్ళు 8000 పొ॥
చొప్పున వార్ధా మెరుగు పనులు-100
మైళ్ళు 2000 పొ. చొప్పున 25,00,000

21.కాలువ సూరత్ నుంచి-బొంబాయి
(ముంబాయికి) 5,00,000

22.కృష్ణా (150 మైళ్ళు) భీమా
(200 మైళ్ళు నౌకాయానానికి
అనువుగా మెరుగు పరచటానికి
2000 పొ. చొప్పున.......................... 7,50,000

23. కన్యాకుమారి, పొన్నా నిల వద్ద
అలలను అడ్డే కట్టడాలు 5,00,000

24. తిరువాన్కూరులో పెరియార్
జలాశయం మధురకి నీటి సరఫరాకి
ఇది అంచనాలో సగం వ్యయానికి
(1898-99) లనాటికి రమారమి
పూర్తయింది.................................. 10,00,000

25. నీలగిరుల్లో చెరువుల, పాత
కాలువల పొడిగింపు 20,00,000
దానిమీద నిర్మాణంలో ఉన్నప్పుడు
20 శాతం వడ్డీ, వాడతానికి
రావటానికయ్యే వ్యయం 85,00,000
మొత్తం (5 కోట్ల పొ) పొ. **5,00,00,000**

ఒకానొక విచారణ సమయంలో కాంప్‌బెల్ కరువునుంచి కాపాడటానికి నీటి పారుదల ముఖ్యమైన పని ఒప్పుకొంటూనే ఇండియాలో నీటి పారుదలకి అనువైన భాగం, లేని భాగంతో పోలిస్తే చిన్నదని, అందుచేత దేశాన్ని కరువు నుంచి కాపాడటానికి రైలు మార్గాల లాంటి రవాణామార్గాలు ముఖ్యమని అన్నాడు. అయితే వాటి మీద మితంగా అయినా రాబడి ఉండాలన్నాడు.

నిపుణుడైన కాటన్ నీరుని ఇండియాలో నౌకాయానానికి వ్యవసాయానికి వాడటానికి అనువు కాని ప్రాంతాలు తక్కువంటాడు. అధికారులు నీటి పారుదలతో ఇంకా వ్యవసాయం చేయాల్సిన భూమి ఎంతో లేదంటారు సందేహం వున్న సమయాల్లో ప్రజలు నిపుణుడిని నమ్ముతారు.

1879లో ఎంపికైన కూటమి తన, నివేదిక నందించింది. దాన్ని చూసి కాటన్ చాలా చికాకు పడ్డాడు. అతను చెప్పిన విషయాన్ని పట్టించుకోకుండా ఆ నివేదిక ఆయన్ని తీవ్రంగా విమర్శించింది. కొద్ది నీటి పారుదల పనుల్లో రాబడి తక్కువగా ఉన్నా, మొత్తం మీద అవి లాభసాటి అని కాటన్ చూపించినది, వారు పట్టించుకోలేదు. నౌకాయానం కాలువలను కలిపే భాగం పూర్తి కాక అవి లాభసాటిగా ఇంకా లేవని చెప్పినదీ పట్టించుకోలేదు. అదే రైలు మార్గాలన్నింటిని మొత్తం మీద చూస్తే 1877 - 78లలో ఆదాయం 4,42,95,589 పొ. వడ్డీ 6,93,04,366 పొ. నష్టం 2,50,08,777 పొ. అని చెప్పరు. నీటి పారుదల యోజనలేవి పెద్దవి తలపెట్టరు. రైలు మార్గాలు పెద్దపెట్టున నిర్మిస్తారు.

1898 మార్చి 31న చూస్తే, కూటమి నివేదిక తరువాత రెండు సంవత్సరాలకి కరువు కూటమి సిఫార్సు చేసినప్పటికి నీటి పారుదల మీద ఖర్చు పెట్టిన మూల ధనం అంతకు ముందు 20 సంవత్సరాలలో రైలు మార్గాల మీద వచ్చిన నష్టాల మీద 60 లక్షలు మాత్రమే. 1878న ఏర్పరిచిన కూటమి పుణ్యాన్న, కరువుకి చేసిన కేటాయింపు నుంచి, నీటి పారుదలపై చేసిన వ్యయ గణాంకాలీ విధంగా ఉన్నాయి.

31 మార్చి 1898 వరకు

రైలు మార్గాల మీద ఖర్చయిన
మూలధనం............................ 13,06,14,851
నీటి పారుదల మీద ఖర్చయిన
మూలధనం.............................. 3,26,39,803
ప్రథమ స్థానం వహించాల్సిన నీటి
పారుదల మీద పెట్టిన ఖర్చు వెలితి **9,79,75,048**

అధ్యక్షులు హోమిల్టన్ ప్రభువు తయారు చేసిన ముషాయిదా నివేదిక, నీటి పారుదల పనుల కొనసాగింపుకు సుముఖంగా లేదు. కాని అది ఆమోదం పొందలేదు. కనుక దాని గురించి చెప్పటం లేదు. దీని గురించి సర్. ఆర్థర్ కాటన్ తయారు చేసిన ఇచ్చిన వినతి పత్రం కోపం గానూ, తీక్షణంగానూ ఉంది. ఈ ప్రకరణం చివర అందులో కొంత భాగం ఇవ్వబడింది.

"దేశం సత్యం తెలుసుకొనేందుకు ఏర్పాటు చేసిన కూటమి ఒక సాక్షిని న్యాయవాది బాధించే విధంగా నన్ను ప్రశ్నించింది. అది వారి గౌరవానికి మాత్రం తగదు" అనుకొన్నాడాయన. ఆ విచారణ ఒక తమాషా.

ఇతను పదే పదే ప్రభుత్వ యంత్రాంగం అంతా ఆ యోజనలు పూర్తి కాకుండా అడ్డు పడడం వలనే అవి విఫల మయ్యాయని ఆరోపించాడు. ఎందుకంటే ప్రభుత్వానికి చవక రవాణా అంటే భయం అంటాడు (ప్రశ్నలు 2332, 2264)

అయితే ఈ కూటమి అభిప్రాయంలో ప్రభుత్వం ఆ తల పెట్టిన పనుల మీద మరింత సొమ్ము ఖర్చు చేయక పోటంలో వారి విచక్షణ చూపింది అని. ప్రారంభంలో వేటి ఆధారంగా అవి అనుమతించబడ్డాయో, ఆ వస్తాయని చెప్పిన రాబళ్ళని, ప్రభుత్వం నమ్మటం మానేసింది.

అట్లాగే అధికారులకి ఉత్సాహం, శక్తి, సామర్థ్యాలు లేక పోవటం చేత (కాటన్ చెప్పినట్టు) అవి విఫలమయ్యాయని అనుకోటం లేదు. ఇవన్నీ ఇతర యోజనల విజయం చూసి ఈ పనులను చేపట్టడానికి కృషి చేసిన ఇంజినీర్లు ఇవి కూడా విజయం సాధిస్తాయని చేసుకొన్న సాధరణీకరణే ఆ వైఫల్యాలకి మూలం, అన్నది కూటమి అభిప్రాయం.

అనుబంధం - 2

పై నివేదికపై సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ సమర్పించిన వినతి పత్రంలోని భాగాలు

ఈ నివేదిక ముఖ్యమైన అసలు విషయాన్ని వదిలి పెట్టి చిల్లర విషయాలలో మునిగి పోయింది.

ఇండియాలోని ప్రజోపయోగ కార్యాలతో పరిచయమున్న ఏకైక లోకసభ సభ్యుడు ఈ ఎంపిక చేయబడ్డ కూటమిలో సభ్యుడు కాడు. అతడు 1852లో ఈ విషయమై పరిశోధించేందుకు ఆజ్ఞాధికారిగా నియమింపబడ్డవాడు.

ఆ కూటమి న్యాయ సమ్మతంగా ఈ విషయాన్ని పరిశోధించేందుకు నియమింపబడిందే అనుకొన్నా అది నిర్వహించటంలో వ్యవస్థా లోపాలున్నాయి.

మొదటిది : ఆ కూటమి తనకిష్టమైన సాక్షుల్ని పిలవ గలగటం వలన ముఖ్యమైన సాక్ష్యాలని. అజ్ఞానం వలన కాని పక్షపాతం వలనగాని విడిచి పెట్టే అవకాశం ఉంది.

రెండవది :సాక్షి చెప్పినది వారడిగిన ప్రశ్నలకే పరిమితం అవటం వలన వారికి ప్రశ్నలడిగేందుకు కావలసిన జ్ఞానం లేకపోవటం వలన ముఖ్యమైన సమాచారం బయటకి రాకపోవచ్చును. సాక్షిని ఆ విషయంపై అతని అభిప్రాయం అడిగితే అతను తనకి తెలిసినది చెప్పే అవకాశం ఉంటుంది. ఆ విధంగా ఎప్పుడూ అడగలేదు.

మూడవది : ఇందులో ఒక సభ్యుడు సాక్షిగా అతి దీర్ఘమైన సాక్ష్యం చెప్పి సభ్యుడిగా దాని విలువ కట్టాడు. (అతను సర్ జార్జి కాంప్‌బెల్) మిగిలిన సభ్యులు మొహమాటంతో అతని ప్రతి కక్షిని సమర్ధించలేని పరిస్థితి, వారు ప్రతి కక్షి వాదనతో ఏకీభవించినా న్యాయస్థానంలో ఇద్దరు న్యాయవాదులకీ న్యాయం చెప్పే అవకాశం ఇవ్వరు. మూడోవాడు తీర్పు ఇస్తాడు.

నా ప్రత్యర్ధి తన సాక్ష్యాన్ని ప్రజలకి బహిర్గతం చేయటం వలన దానిపై నా విమర్శను ప్రజల ముందుకు తీసుకు వెళ్ళే అధికారం నాకు ఉంది. పైగా నా సాక్ష్యం నా జీవితం అంతా కేంద్రీకృతం అయిన 60 సంవత్సరాల అనుభవంపై ఆధారపడి ఇచ్చినది. ఏ అనుభవం లేని అతను, ఏ పర్వత శ్రేణిల అవశేషాలు లేని చోట వున్నాయంటూ చెప్పాడు.

ఆ కూటమి నిజాయితీ పట్ల, ధోరణి పట్ల అభిప్రాయం ఏర్పరచుకోవటానికి హో మిల్టన్ ప్రభువు సర్ జార్జి కాంప్‌బెల్‌ని అడిగిన ప్రశ్నలు వాటి సమాధానాలు (నీలి పుస్తకం 110 సంపుటిలో నమోదైనవి చూడవచ్చు.

(ప్రశ్న 1472 : గోదావరి పొన్నాని మధ్య చాలా పర్వత శ్రేణులున్నాయి కదా?

జవాబు : ఎత్తై మట్టభూమి ఉంది.

యదార్ధానికి అటువంటిదేమీ లేదు. సట్లెజ్ – జమున మధ్య (ఇప్పటికే వాటి మధ్య శ్రీ హండ్ కాలువ తవ్వబడి ఉంది) ఉన్న ఎత్తే ఉంది.

ప్రశ్న1474 : (గోదావరి నుంచి పశ్చిమ కనుమలకి కాలువ తవ్వటం) 250 లక్షల పౌండ్లు ఖర్చువుతాయని అనుకొంటానా?

జవాబు: (మర్యాద పూర్వకంగా) మరే!.

'ఇప్పటి వరకు తవ్విన ఏ కాలువకి మైలుకి 6 వేల పౌండ్లు మించి ఖర్చవనప్పుడు 650 మైళ్ళకి 250 లక్షల పౌండ్లు మైలుకి 40 వేల పౌండ్లన్న మాట.' ఈ విధంగా సాగిన విచారణ ధోరణిని తప్పుగా అర్ధం చేసుకోటం అసాధ్యం! ఇది న్యాయ వాదులు అవతల వాళ్ళ సాక్షి యొక్క సాక్ష్యాన్ని పడగొట్టేందుకు అవలంబించే పద్ధతి. సాక్షి అభిప్రాయం తెలుసుకొనేందుకు

దేశం ఏర్పరచిన విచారణ కూటమికి ఇది తగని పని! అందులో ఒక సభ్యుడు నా సాక్ష్యాన్ని ఆ నీలి పుస్తకంలో ఉంచకుండా తొలగించాలని పట్టు పట్టినా, దానిని ఎవరు తప్పు పట్టక పోయినా ఆ కూటమే ఒప్పుకున్నట్లు ఇండియాలో ఫలవంత ముగా ఆదాయవంతంగా పనులు నిర్వహించిన వాని సాక్ష్యం తొక్కి పట్టడం ప్రమాదకరం అని గుర్తించినవారై, దాన్ని కార్య కలాపాలు నమోదు చేసిన నీలి పుస్తకంలో నుంచి తొలగించక మొత్తం అచ్చు వేశారు.

నా మొట్ట మొదటి విమర్శ ఈ నివేదిక పూర్తిగా మొత్తం ప్రశ్న యొక్క ముఖ్యాంశాన్ని విడిచిపెట్టింది అన్నది. అది హిందూదేశం మీద ప్రజోపయోగ కార్యాల ప్రభావం గురించి ఒక్క ముక్క చెప్పలేదు. సూయెజ్ కాలువ విషయంలో అది వాటాదారులకి సంపాదించిపెట్టే 10 లేక 20 లక్షలు ముఖ్యమా? లేక తూర్పు ఆసియా, చైనా, ఆస్ట్రేలియాలలో కలపడమా ముఖ్యం? ఆ విధంగానే ఇండియాలో నీటి పారుదల నౌకా యానాలు విషయాలూనూ బొక్కసాన్ని నేరుగా మద్రాసులోని మూడు జిల్లాల నుంచి 2 లక్షలతో నింపడం అతి ముఖ్యమా? లేక సాధారణ సంవత్సరంలో మిగిలిన గొప్ప రొక్కపు లాభాలు కాక యకరానికి 2 పౌండ్లు చొప్పున 20 లక్షల యకరాలకు జతపరచడం ముఖ్యంగా ఇతర జిల్లాలలో చనిపోయిన పెక్కు పదుల లక్షలకొద్దీ జరిగిన జన నష్టకాలంలో, పది లక్షల టన్నుల ఆహార ధాన్యాలను ఉత్పత్తి చేసి కోటి జనాలకి ఆరు నెలలు గ్రాసం ఏర్పరచటం ముఖ్యమా? ఈ నివేదికలో చెప్పినట్లు బొక్క సానికి సంవత్సరానికి 2 లక్షల జమ చేయటమా లేక 50 లక్షల జనాన్ని ఇతర జిల్లాల్లో వారి కంటే చాలా అధికంగా సమృద్ధి సంపన్నల స్థాయికి పెంచటమా ఏది ముఖ్యం? ఆర్థిక మైన ప్రశ్నగానే చూద్దాం. ఆ మూడు జిల్లాల పనులకి ముందున్న 10 లక్షల ఆదాయాన్ని 20 లక్షల చేయాలా? ఎప్పుడు? మిగిలిన జిల్లాల సగటు ఆదాయం 2 లక్షలున్నప్పుడు; లేక పది లక్షలలో మూడో వంతు కంటే ఎక్కువ (ముందు కంటే ఎక్కువ) ఉంటే చాలా? ఏది అతి ముఖ్యం?

రవాణా విషయానికి వద్దాం. పదుల కోట్ల జనాన్ని, టన్నుల కొద్దీ సరుకుల్నీ క్షేమంగా చవకగా త్వరగా 8 వేల మైళ్ళపై 4 వేల మైళ్ళ ఆవిరి నౌకల కాలువ, 10 వేల మైళ్ళ పిల్ల కాలువల మార్గాల ద్వారా నివేదికలో చెప్పినట్టు ఒక్కొసారి ఏడాదికి 3 లక్షల పౌండ్లలో నింపటం. ఏది అతి ముఖ్యం?

పోలికలో అతి చిన్నవైన పనులు చేయటం వలన కలిగిన ప్రయోజనాలు ఏమిటి? వీటిని ఇండియాకంతటికి విస్తరింపచేస్తే కలగబోయేవి ఏమిటి అన్న ప్రశ్నలు ముట్టు కోకుండా ప్రజోప యోగ కార్యాలను పరిశీలిస్తున్నామని చెప్పుకొనే ఈ కూటమి నివేదిక గురించి మనం ఏమనుకోవాలి? ఇంగ్లండు ప్రజల ముందు ఈ నివేదిక నుంచటం హాస్యాస్పదం. 26 కోట్ల ఇండియా జనాభా యొక్క బాగుతో మొత్తం బ్రిటీష్ సామ్రాజ్యపు బొగ్గు ముడి పడి ఉంది. గోదావరి మెరుగుదల వలన వ్యాపారం 20 రెట్లు పెరిగింది.

నిర్వహించబడిన పనులు – ఫలితాల నొక్కసారి చూద్దాం.

1. చిన్న కట్టడాల మెరుగుదల వలన నీటి పారుదల సౌకర్యాలు పెరగటం కాకుండా 60 లక్షల యకరాలకి కొత్త పెద్ద కట్టడాల వలన నీరు అందింది.
2. 4 వేల మైళ్ళ ఆవిరి నౌకామార్గం వేలకొద్దీ మైళ్ళ పడవల ప్రయాణ మార్గం నదీ నౌకాయానంతోకలిపి గొప్పగా నౌకా యానాన్ని పెంచింది.
3. 8 వేల రైలు మార్గం.
4. 50 వేల మైళ్ళ రహదారి మార్గం.
5. 15 వేల మైళ్ళ తంతి సౌకర్యం

½

వీటివల్ల ఇండియా యొక్క గొప్ప జనాభాకి జరిగిన లాభం రూపాయలలోనే సులభంగా లెక్క కట్టవచ్చు.

ఇండియాకు ప్రజోపయోగ కార్యాల వలన లబ్ధి అంచనా

నది నుంచి, వర్షం నుంచి వచ్చే
వరదల నుంచి రక్షణ, తాగునీరు
సరఫరా, మంచి ఫలితాలు ఇటు
వంటివే చాలా కాక 50 లక్షల
యకరాలకు యకరానికి 15 రూ.
చొప్పున నీరు అందించటం వలన
వచ్చిన ఆదాయం........................... 90,00,000 పౌండ్లు

20 లక్షల యకరాలకి కట్టి
ఇంకా తెరవని పనుల వలన .... 30,00,000 పౌండ్లు

4000 మైళ్ళ ఆవిరి నౌకల కాలువలు
(వాటికి కలిపిన చిన్న కాలువలు కాకుండా)
10,0000 టన్నుల సంవత్సరానికి,
రహదార్ల మీద మైలుకి 4 పెన్నీల బదులు,
1 పెన్నీకే రవాణా అయినందువలన
మిగిలినది .... రూ.50,00,000 పౌండ్లు

రైళ్ళ మీద 8000 మైళ్ళ 250000 టన్నుల రవాణా మైలు టన్నుకి 3 పెన్నీల ఆదా చొప్పున.................	2,50,00,000 పౌండ్లు
50000 మైళ్ళు రోడ్డు రవాణా రహదార్ల మీద 5000 టన్నులు టన్ను మైలుకి 2 పెన్నీలు చొప్పు ఆదా..................	2,00,00,000 పౌండ్లు
మొత్తం	**6,20,00,000 పౌండ్లు**

11వ ప్రకరణం

రైలు మార్గాలు లేక నీటి పారుదల, నౌకాయాన కాలువలు

నీటి పారుదల, హిందువులు బతకటానికి కరువులో నశించ కుండా ఉండడానికి కావాలి. దాని ప్రభావం రైలు మార్గాల మీద వాణిజ్యం మీద మంచి పాలన మీద అంచనాకి వీలు కానంత ఉంది. గౌరవనీయుడైన ఎ. డేకిన్ విక్టోరియా చట్ట సభ సభ్యుడు.

అసలు ప్రశ్న, ఇండియాలో తరచుగాను తప్పకుండా సంభ వించే క్షామం నుంచి రక్షించటంలో రైలు మార్గాలా లేక నీటి పారుదల నౌకాయానకాలువలా ఉత్తమమైనవి? అన్నది. రైలు మార్గాలు ముఖ్య మార్గాల్లో ప్రయాణీకులని, సరుకులని, ఉత్పత్తిని కొనిపోవడానికి అవసరమని ఒప్పుకొంటూనే, అడిగే ప్రశ్న, చక్కగా నిర్మించిన కాలువలు ఇండియాలాంటి (పెద్ద) దేశం యొక్క పూర్తి ప్రయోజనాలని సేవలందించవా? అన్నది. సర్ ఆర్థర్ కాటన్ 'క్షామం నుంచి రక్షించే విషయంలో రైలు మార్గాలు కాలువలతో న్యాయమైన పోటీలో నిలబడలేవు.' అన్న జవాబు సందేహించకుండాను ఎంతో దాఖలాతోను చెప్తాడు. రైలు మార్గా లని పెంచే కన్నా కాలువలే ఇండియాకి ఎక్కువ ఉపయుక్తమైన వన్న డెర్బీ ప్రభువుతో ఏకీభవిస్తాడు.

కరువు కూటమి ఇండియాలోనూ 1878లో ఇంగ్లండు లోనూ, విచారించి, తన నివేదిక 150 పుట 11వ భాగంలో ఈ విధంగా సమర్పించింది.

ఇండియాకి అనావృష్టి వలన సంభవించే కరువు నుంచి రక్షణ ఇవ్వటానికి చేపట్టాల్సిన సాధనాల్లో మొదటి స్థానం నీటి పారుదలకివ్వాలన్న దాంట్లో ప్రశ్నే లేదు. నీటి పారుదల విష యంలో దాని ప్రయోజనం, అనావృష్టి కాలంలో అది చేసే ప్రాణ రక్షణని గణన లోనికి తీసుకోవాలి. కరువు సమయంలో ఆదాయ నష్టమే కాక, అది ఎక్కువ నాణ్యమైన నికరమైన పంటల విషయంలో గొప్ప సేవ చేస్తుంది. ఉత్తరాన పంజాబులో ద్వీప కల్పపు దక్షిణ కొసభాగమైన తిరునల్వేలిలోను ఈ ఫలితాలు కనిపిస్తాయి. మెట్ట ధాన్యాలు పండే చోట వరి, చెరుకు, గోధుమ లను చూడవచ్చు. మామూలుగా నీళ్ళు లేక బీళ్ళుగా పడి ఉండే ఋతువులో నీలి మందు చెట్లు పెరగటం చూస్తాం. ఆదాయం దృష్ట్యా చూసినప్పుడు, చూడడం తప్పు అయినప్పటికి, ఇదే కూటమి తన నివేదికలోని 152 పుటలో ఏముందో చదివితే కాటన్ సూచనలు బలపరచటం తప్ప ప్రభుత్వానికి మరో మార్గం ఉండకూడను.

"ఇండియాలో ప్రస్తుతం ఉన్న పరిస్థితుల్లో నీటి పారుదల పనులమీద చేసిన వ్యయం వృధా అనిపించే వ్యవస్థని చూడడం కష్టం. ఒకవేళ నేరుగా వెనక్కి వచ్చే రాబడి లేకపోతే రైతుల వెనుకబాటుతనం, వారి సాంప్రదాయ వ్యవసాయానికి, ఈ వ్యవ సాయం చాలా భిన్నమైనదవటం, లేక రూపకల్పన పథకాలలో లోపం, కాకపోతే నిర్వహణా లోపం, కారణాలు ఉంటాయి. ఇవి అవకూడదు. వీటిని పూర్తిగా సరిదిద్దుకోవచ్చు. మరీ జనం పలచగా ఉన్న ప్రదేశాలలో క్షామ పరిస్థితుల్లో నివారణ పనులు చేపట్టడమే (నీటి పారుదలకన్నా) చవక అవవచ్చు. నీటి పారు దల వలన కలిగే అనుకూలత గురించి-ఉన్నంతలో రాజ్యం ఖర్చు చేసి త్వరతగతిని నిర్మించటంలో గాని సందేహం ఉంటుందా?"

రెండు పుటల తరువాత నీటి పారుదల పనులు తాత్కాలి కంగా వైఫల్యం పొందిన కొద్ది సందర్భాలలో ముఖ్యంగా వాటి అభివృద్ధి ప్రారంభ దశల గురించి చెప్తూ, నీటి పారుదల మొత్తం మీద తీసుకొన్నప్పుడు రాబడి వ్యయాన్ని సమర్థించదన్నది తప్పుడు ఊహగా చెప్పింది.

"1879-80లో మొత్తం వాడకంలోఉన్న పనుల మీద వచ్చిన ఆదాయం 11,65,800 పౌండ్లు. ఇది 6 శాతానికి చాలా కొద్దిగా తక్కువ. ఈ 6 శాతం మొత్తం పెట్టుబడి మీద పైగా వాడుక లోని ఇంకా రానిపనుల మీద ఖర్చు పెట్టిన 32,50,000 పౌండ్లు ఖర్చుని కూడా కలుపుకొని, అది తీసేస్తే 7 శాతానికి పెంచుతుంది."

నీటి పారుదల పనుల పైన పెట్టిన ఖర్చు వలన పెరిగిన సంపద గురించి కూటమి ముందుంచిన సమాచారంలోని ఈ క్రింద సందర్భాలను చెప్పుకోవచ్చు.

పంజాబులో 1877-78 వరకు పంజాబులో పూర్తయిన పనులపై పెట్టిన ఖర్చు 22,60,000 పౌండ్లు సాగుబడి 13,24,000 యకరాలు

	టన్నులు	పౌండ్లలో
పశ్చిమ జమున కాలువ	1,58,000	11,47,000
బడీ దోఆబ్ కాలువ	1,41,400	7,89,000
మొత్తం	**2,99,400**	**19,36,000**

ఈ రెండు కాలువల నీటిలో పండించిన చెరుకు, పత్తి, రంగులు, నూనెగింజలు, కూరలు, మొదలైన ఇతర పంటల విలువ 9,40,000 పౌండ్లు. మొత్తం పంటల విలువ 28,76, 000 పౌండ్లు. నీరందించకుండా ఉండి ఉంటే నాశనం అవటం కాని, అసలు వేయకుండా ఉండటం కాని జరిగి ఉండేదనటం అతిశయోక్తి కాదు. ఒక సంవత్సరం ఈ రెండు కాలువలు పంజాబు సంపదని, 14,38,000 పౌండ్లకి పెంచాయి. ఇది వ్యయంలో మూడింట రెండు వంతులు. ఈ కాలువలు లేకపోతే కరువు నివారణకి ప్రభుత్వం భారీగా ఖర్చు చేయాల్సి వచ్చేది.

సరిగ్గా అదే సమయంలో రాజ్య కార్యదర్శి మధ్య హిందూ దేశంలో దారికి దూరంగా ఉన్న ప్రాంతంలో, 60 మైళ్ళ రైలు మార్గం, బొగ్గు, పత్తి రవాణా చేసే నిమిత్తం 5 లక్షల ఖర్చుపెట్టి నిర్మిస్తే దానిపై గత సంవత్సరం వచ్చిన రాబడి 8500 పౌండ్లు అంటే 1.7 శాతం. ఎక్కువ జనాభా ఉన్న డెల్టాని మహానది లోయని కలకత్తాతో కలిపే ఒరిస్సా కాలువతోను అంతే అనుకోవాలి. ఒక కొసన 70 మైళ్ళు రెండో కొసన 60 మైళ్ళు కాలువ తవ్వి, మధ్యలో 80 మైళ్ళు, దాని మీద మొత్తం యోజన అంతా ఆధారపడినా, తవ్వక విడిచిపెట్టారు. అది చేసి ఉంటే, కలకత్తా బజార్లు ఈ డెల్టాకి తెరుచుకొనేవి. పెరిగిన గొప్ప ఉత్పత్తి విలువ నీరు వాడకంలోని అడ్డంకులు నన్నింటిని కొట్టి పారేసేది. ఇదే ఈ పనుల మొత్తం విషయంలో సత్యం. అవి వెంటనే చేసి ఉంటే – 20, 30 లక్షల వ్యయం అవుతుంది. రాబడి రెట్టింపు అయ్యేది.

నీటి పారుదల, నౌకాయానాల పెట్టుబడి మీద ప్రభుత్వం కనీసం 17.5 శాతం వెనక్కి వస్తుందన్నట్టు ఒప్పుకొంటోంది. కాని 30 సంవత్సరాలలో 10 లక్షలు దాని మీద ఖర్చు పెట్ట డానికి ప్రభుత్వానికి లేక పోయింది. రైలు మార్గాల మీద 11 కోట్ల 40 లక్షలు, భూమి కొనుగోలు మీద 50 లక్షలు ఖర్చు పెట్టింది. అప్పు (అసలు + వడ్డీ) పేరుకుపోతోంది. రాబడేమో 52.5 లక్షలు అంటే 3 శాతం, నిజానికి నీటి పారుదల పనులు ఖర్చు యకరానికి 1 పౌండు అయితే, ఉత్పత్తి 2 పౌండ్లు. అంటే 100 శాతం. ఒరిస్సా గురించి కూటమి చెప్పింది సత్యం కాదు. ప్రస్తుతం బెంగాలు పాలకుడు 1878లోఈ విధంగా అన్నాడు. "18 సంవత్సరాలకి నేను ఒరిస్సా వెళ్ళి ఈ కాలంలో ఆ రాష్ట్రం సాధించిన ప్రగతి చూస్తే చాలా సంతృప్తి కలిగింది. వాణిజ్యం 7 లక్షల 70 వేల పౌండ్ల నుంచి 12 లక్షల 30 వేలకి పెరిగింది. గతనాలుగు సంవత్సరాలలో పనులు చేపట్టక ముందు వాణిజ్యం 30 వేల పౌండ్లుండేది. 1877లో ఒరిస్సా 1 లక్షా 15 వేల టన్నుల (10 లక్షల విలువ చేసే) వరి బియ్యం ఎగుమతి చేసింది. ధర, వ్యవసాయక వర్గాల సంపద పెంపును సూచిస్తుంది. బయటి ప్రపంచంతో సంబంధాలు మెరుగు పరిచే సాధనాలు, ఆ ప్రాంతపు సంపన్నతను పెంచడం ఆశ్చర్యం కలిగించదు. నా ప్రణాళికలో బాలాసూర్, కటక్‌లను కలకత్తాలో నేరుగా కలపటం ఉంది. ఆ పనులు చేస్తే ఈ జిల్లా దేశంలో ఏ ప్రాంతం దీన్ని దాటలేనంత సంపన్నత సాధిస్తుంది."

ప్రభుత్వం (రైతులు) నీరు నిరాకరించారని చెప్తున్న ప్రాంతాల లోకూడా, ఇతర ప్రయోజనాలు అద్భుతంగా ఉన్నాయి. జూన్ 19, 1878లో మద్రాసులో నీటి పారుదల పనులు చేపట్టిన జిల్లాల విషయాలకి సంబంధించిన అధికార పత్రంలో ఈ వివరాలున్నాయి.

గోదావరి కృష్ణ పనులు, అక్కడి జనాభాని, అక్కడకి ఆకలితో వచ్చిన కాందిశీకులను ఆదుకోటమే కాక, రోడ్డు మార్గంలో ఎగుమతి చేసినది (1 లక్షా 40 వేల టన్నులు) సముద్ర మార్గంలో ఎగుమతి చేసిన దాని కంటే కొద్దిగా తక్కువ అని ఆ జిల్లా పన్నుల వసూలు అధికారి (కలెక్టర్) అంచనా వేసాడు. మొత్తం మద్రాసు రాష్ట్రం నుంచి క్షామ ప్రాంతాలకి ఎగుమతి చేసిన ఆహారంలో రమారమి 5వ వంతు, ఆకాలంలో (ఆ జిల్లాలు) సరఫరా చేశాయి. అదీ నీటి పారుదల ప్రాముఖ్యత. గోదావరి కృష్ణా పనులు జరిపి ఉండకపోతే ఆ క్షామ కాలంలో ఒక యకరం కూడా పండి ఉండేది కాదు. ఆ సమయంలో ఉత్పత్తుల విలువ అక్కడ 49 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు అంటే సంవత్సరంలో వ్యయం అయిన మూలధనానికి 4 రెట్లుగా తీసుకోవచ్చు.

ఇవేవి బ్రిటన్ యొక్క పౌరులకి ఆ నివేదిక తెలపలేదు.

రవాణా విషయంలో ఇండియాకి ఏం కావాలన్నది ప్రశ్న. ఎంత రవాణా చేయాలి? ఏ రుసుము వసూలు చేయాలి? ఎల్లా చేస్తే ఆ దేశపు ఉత్పత్తుల వలన ఆ దేశానికి, ప్రపంచానికి లాభం. రైలు మార్గాలు దేశం అంతట సాధ్యమా? ఇవేవి ఆ నివేదికలో చర్చింపబడలేదు. బహుశ ఆ కూటమి సభ్యులకెవరికి అక్కడి పరిస్థితులలో పరిచయం లేకపోవడమే కారణం. 1 లక్ష టన్నుల రవాణా చేయాలా? 50 లక్షలు చేయాలా? ఏ మార్గంలో చేయాలి. ఒక టన్నుని ఒక పెన్నీకి మోసుకుపోవాలా లేక పెన్నీలో 20వ వంతుకా? ప్రభుత్వానికి 4 శాతం రాబడి ఉంటుందా? అన్న ప్రశ్న ఒక్కటే అడుగుతున్నారు. **ప్రభుత్వం వ్యాపార సంస్థ కాదు. దానికి ప్రజల బాగోగులతో సంబంధం ఉంది.** 17 కోట్లు రైలు మార్గాల మీద తగల బెట్టాక దేశం మొత్తం సరైన రవాణా లేక చచ్చుబడి ఉంది. ఆ క్షామపు రోజుల్లో రవాణా లేక ఆహార ధాన్యాలు చాలా పెద్ద మొత్తాల్లో పుచ్చిపోవడానికి వదిలివేయబడ్డాయి, రోడ్లలో కొద్ది రవాణాతోనే కదలలేని పరిస్థితి ఏర్పడింది. రవాణా లేక ఇంగ్లండులో బజార్లకి ఇండియా గోధుమలు ఇతర పప్పు ధాన్యాలు చేరవు. ఇండియాలో ఎంతో బొగ్గు, కలపా ఉన్నా రవాణా చేసే మార్గం లేక ఎరువులు (పేడ) ఇంధనంగా వాడ్తారు. భగవంతుడు వనరులనిస్తాడు. పంపిణీని మనకు విడిచిపెడ్తాడు.

క్షామంలో మనుష్యుల ప్రాణాలు రక్షించటానికయ్యే ఖర్చు, అయినా పోయే ప్రాణాలు, దాని వలన తరువాతి సంవత్సరాలలో తగ్గే ఆదాయం లెక్కలోకి తీసుకొంటే, ఈ నీటి పారుదల పనులు చేసిన ఉత్పత్తి రక్షించిన ప్రాణాలు ద్వారా రక్షించిన ఆదాయం, కూడా కలిపితే 1 కోటి 55 లక్షల పెట్టుబడి మీద వచ్చిన నికరాదాయం 8 లక్షల 30 వేల పౌండ్లు కంటే బాగా ఎక్కువే. పెట్టుబడి మీద ప్రభుత్వ వడ్డీ రమారమి 7 లక్షల మాత్రమే. పైగా పెట్టుబడిలో 45 లక్షలు, ఆగ్రా, దిగువ గంగ, శోణ్, మూతముల్లా శ్రీ హింద్ కాలువల మీద, ఏక్ రూక్ జలాశయం మీద ఖర్చయ్యాయి. ఆ పనులు నిర్మాణంలో ఉండి పూర్తి కాలేదు. అంటే రాబడి ఇవ్వవలసిన నీటి పారుదల పనుల మీద పెట్టిన ఖర్చు 1 కోటి మాత్రమే. అంటే 1875 – 76లలో వచ్చిన రాబడి (ప్రాణనష్టం వగైరాలు పక్కన పెట్టినా) మన లాభం 3 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు. అది సాధారణ సంవత్సరం. ఆ సంవత్సరం బెంగాలులో 1 లక్షా 50 వేల యకరాలకి నీటి పారుదల ఉంది. ఇప్పుడు నీటి పారుదల 4 లక్షల యకరాలకి విస్తరించింది. చాలా త్వరగా విస్తరిస్తోంది. మన తప్పులన్నిం టితో రాబడి పెరిగింది. పెరిగిందని ఆ కూటమే అంటోంది. తప్పులు కొనసాగించక్కర్లేదు కూటమి లెక్కల ప్రకారం పెట్టుబడి 1 కోటి 5 లక్షలు. ఈ పూర్తి కాని పనులు పూర్తయ్యాక ఆదాయం సంవత్సరానికి 10 లక్షలు పెరుగుతుంది. క్షామం ఖర్చులు తప్పుతాయి. ఇందులో పూర్తి కాని మిద్నపూర్, ఒరిస్సా కాలువల ఖర్చు 22 లక్షల 50 వేలు. ఈ పనుల మీద ఆదాయం రాక పోవటానికి కారణాలు రెండు. పనులు పూర్తి కాలేదు. రైతులు నీటిని నిరాకరించారు. ఇప్పుడు నీరు వారు నిరాకరించటం లేదు. అప్పుడు నిరాకరించటానికి కారణం అప్పుడున్న దౌర్భాగ్యపు నిర్వహణా విధానం. (దీని గురించి పూర్వం చెప్పుకున్నాం – కనక మళ్ళీ చెప్పడం లేదు – కవనశర్మ)

ఒరిస్సాలో నీరు సరఫరా అవుతున్న యకరాలు 1876–77లలో 26 వేలు, 77–78లో 95 వేలు 78–79లో 1 లక్షా 30 వేలు.ఇప్పుడు పంపిణి కాలవల నీరు కొనిపోయే పరిమాణం సరిపోదం లేదు. రైలు మార్గాల విషయంలో ఎంతో ఉదారంగా ఉండే ప్రభుత్వం నీటి విషయంలో ఉండదు. ఆ రాష్ట్ర పాలకుడు ఈ విధంగా అన్నట్టు ఆ కూటమి సాక్షి ఒకరు చెప్పారు. "నేను పూర్తి కాని పనులకి అనుమతి వస్తుందని నమ్ముతాను. నేను హిందూదేశం విడిచి వెళ్ళే లోపల కటక్‌ను, కలకత్తా నుంచి రెండు రోజుల ప్రయాణంలోకి తీసుకువెళ్ళటం చూస్తాను. అది జరిగినప్పుడు ఈ రాష్ట్ర సంపన్నతని దేశంలోకి ఏ ప్రాంతం దాటలేదు." అంటూ. ఇప్పుడు ఒరిస్సాలో ఒక యకరపు వరి పంట (900 పౌండ్లు–బరువు) 17 రూ॥ చేయగా అదే (900 పౌండ్ల) పంట విలువ కలకత్తాలో 28 రూపాయలు. ఈ పనులు పూర్తయితే 1 రూపాయి రుసుముతో అది కలకత్తా చేర్తుంది. అంటే యకరపు పంట విలువ 10 రూపాయలు పెరుగుతుంది. (మిగులు పంట ఒరిస్సాలో ఉంటేనే ఇది సాధ్యం. లేకపోతే బియ్యం ఎగుమతి అయిపోయి స్థానిక ప్రజలకవసరం ఉన్నంత మిగలదు. ఇటువంటి గణాంకాలలో ఇబ్బంది ఉంటుంది – కవనశర్మ). ఇది నీటి రుసుముకి 7 రెట్లు. దీనివల్ల చవక రవాణా ప్రాముఖ్యత ఏమిటో, హిందూదేశం ఏది లేక నష్ట పోతుందో తెలుస్తుంది. ఈ కాలువ తెరవగానే, ఆ పని ఇక్కడ

ప్రతిదానికి కొత్తవిలువ నిస్తుంది. దాంతో రైతులు నీటిని నిరాకరించటానికున్న అన్ని అభ్యంతరాలు కొట్టుకుపోతాయి. ప్రస్తుతం ఇప్పటి ఆయకట్ట 15 లక్షల యకరాలలో 6 లక్షల 40 వేల యకరాలు పొలం గట్లతో రక్షింపబడి ఉండగా, 1 లక్షా 30 వేల యకరాలకి మాత్రమే నీరందుతోంది. ఈ విధమైన నీటి పారుదల ఎంతైనా ఖరీదైనది అవుతుంది. అదే సరైన రక్షణతో, నౌకాయానంతో కాలువలలో 20 లక్షల యకరాలు సాగు చేయవచ్చు. దీంతో యకరానికి 15 రూపాయల చొప్పు 30 లక్షల పౌండ్లు విలువగల ఉత్పత్తిని, 40 లక్షల పౌండ్ల వ్యయంతో (ఏటా) సాధించవచ్చు. అంటే వెనక్కి వచ్చే రాబడి 75 శాతం. ఇప్పటి పాలకుడి లాంటి పాలకులు పూర్వం బెంగాల్‌కి ఉండి ఉంటే ఈ రాష్ట్రం ఇప్పుడెంత బావుండేదో!.

గోదావరి ఎగువ నున్న నాగపూర్‌లోని, బొగ్గురైలు మార్గం మీద ఖర్చు పెట్టిన 5 లక్షల పౌండ్ల వ్యయం చేత రాబడి 1.7 శాతం వస్తోంది అంటే యేటా 1400 పౌన్ల నష్టం. ఆ సొమ్ము గోదావరిలో డెల్టా పనులు, పూర్తి చయడానికి కృష్ణా జిల్లాలోను ఖర్చు చేసి ఉంటే 5 లక్షల యకరాలకి సరిపోయేది. నీటి శిస్తు యకరానికి 4 రూపాయల చొప్పున 20 లక్షల రూపాయలు అనగా 2 లక్షల పౌండ్లు (ఆ రోజుల్లో 1 పౌండ్లు = 10 రూ) అంటే 40 శాతం రాబడి. అంటే 11 లక్షల (105+5) మీద 5 లక్షల 50 వేల పౌన్లు అంటే 5 శాతం లాభం! ఈ 5 లక్షల వలన ఒక పదిలక్షల ఉత్పత్తి పెరిగేది. ఇదంతా రాష్ట్ర కార్యదర్శికి చెప్పటమైంది. ఈ కూటమి సభ్యుల ముందు పెట్టడం అయింది. కాని ఎవరు వినలేదు. అందుకని ఒక్కమాట దాని గురించి వారు అనలేదు. ఒక కూటమి ఏర్పాటు ముఖ్యోద్దేశం ప్రజోపయోగకార్యాల విషయంలో చేసిన తప్పులు దాచటం!

నీటి పన్నులు పక్కన పెట్టినా పూర్వం ఇతర పన్నుల వలన వచ్చిన సొమ్ము 220 వేల పౌండ్లు. ఇప్పుడు వస్తున్నది 570 వేల పౌండ్లు. ఈ పన్నులు కట్టే సంపద ప్రజలకి ఏ విధంగా వచ్చింది? నీటి పారుదల వలన పెరిగిన ప్రజల సంపద నుంచి సంపాదించిన పన్నులు!

ఇప్పటికి నీరందిస్తున్న 60 లక్షల యకరాల నుంచి ప్రజలకి పెరిగిన ఆదాయం 1 కోటి పౌండ్లు సంవత్సరానికి. ఆ విధంగా జనం సంపన్నులైనప్పుడు అందులో కొంత భాగమైనా బొక్కసానికి వచ్చి చేరక తప్పదు. దేశం యొక్క మొత్తం ఆదాయం (జిడిపి)లో 10% పన్నులుగా వసూలవుతాయి. అంటే 10 లక్షల పౌండ్లు వచ్చి ఉండాలి. అందుచేత నీరు గాను, ఇతర విధాలుగాను, నీటి పారుదల వలన వచ్చిన ఆదాయం 20 లక్షల పౌండ్లు. సంవత్సరానికిగా ఈ క్షణాన్న ఉండాలి. బెంగాల్‌లో 1875-76 సంవత్సరపు నివేదికలో ప్రకటించిన మొత్తం ఆదాయం 23 వేల పౌండ్లు కాగా అది గత సంవత్సరం 107 వేల పౌండ్లు అంటే 5 రెట్లు. అందుచేత కొద్దికాలంలో అక్కడ కూడా ప్రభుత్వం (నిర్ణయించిన) యొక్క వడ్డీని ఆదాయం దాటేస్తుంది. సాగుదల 1.5 లక్షల యకరాల నుంచి 4 లక్షలకు పెరిగింది. శోణ్ పనులు వాటిని పరిమితం చేసినా ఆ మేరకు రమారమి పూర్తయ్యాయి. అవి 8 లక్షల యకరాలకి నీరందిస్తాయి. నివేదికలో ఇవేవీ లేవు. పైగా అది చేయగలిగినదంతా చేస్తున్నట్టుంది. ఆ నివేదికకీవిధంగా చేర్చాలి.

"40 లక్షల పెట్టుబడిలో 5 లక్షలు పూర్తి కావస్తున శోణ్ పనుల మీద ఖర్చయింది. అది వాడుకలోకి ఇంకా రాలేదు. రాగానే సంవత్సరానికి 2 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు వెనక్కి వస్తాయి. ఇది ఒరిస్సా మిడ్నాపూర్‌లో పనులు కాక. అవి ఇప్పటికే తవ్విన కాలువల ద్వారా 5 లక్షల యకరాలకి నీరందిస్తాయి. అవి నీరు స్వీకరించటంలోని ఇబ్బందులు గడవగానే సంవత్సరానికి 1 లక్ష పౌండ్ల ఆదాయాన్ని ఇస్తాయి. ఆ ఇబ్బందులు ప్రస్థుతం (చురుకుగా) శక్తివంతంగా పని చేస్తున్న ప్రభుత్వం ఆధ్వర్యంలో 1 లక్షా 50 వేల యకరాలకి నీరు అందుతూ ఉండటం వలన, తొలిగాయి అనటానికి నిదర్శనం."

నీరు నదుల నుంచి తీసుకువచ్చే పద్ధతి గురించి కూడా ఈ నివేదిక ఏ ఒక్క మాటా చెప్పలేదు. 300 ఘన గజాల నీరుని బావి నుంచి ఎద్దుల ద్వారా తోడటానికి 1 రూపాయి ఖర్చవుతుంది. అంటే నదుల నీరు, పోషక పదార్థాలను కలిగిన నీరు, 3 రెట్లు విలువైన నీరు. 1 రూకి 1000 నుంచి 2000 ఘన గజాలు తీసుకురావచ్చు. శోణ్ పనులు. 7 శాతం వడ్డీని 27 లక్షల పౌండ్ల పెట్టుబడి మీద వేసుకొన్నా 1 పౌనుకి 20 వేల ఘన గజాల నీటిని (1పౌ=10 రూ) ఇస్తాయి. నదీ జలాలలో ఎరువు అవసరం లేకుండా వేల సంవత్సరాల పాటు వ్యవసాయం చేయవచ్చు. (వరద ముంపు నీటి పారుదుల Irrigation by inundation లో మాత్రమే ఇది యదార్థం. (ఆనకట్టలు అడ్డుకట్టడాలు నిర్మించినప్పుడు పోషక పదార్థాలు

nutrients కల ఒండ్రుమట్టి కట్టడాల ముందు పేరుకు పోయి ఉత్త నీరు మాత్రమే పొలాలకి చేర్తుంది - కవనశర్మ).

నదుల నీటి వలన ఒరిస్సా బాగు పడిన తీరు, గోదావరి పనుల వలన రెండున్నర రెట్లు ఆదాయం పెరిగి 5 లక్షల 70 వేల పౌండ్లు పెరిగిన విషయం, ఆ విధంగానే కృష్ణాల్లో పెరిగిన సంపద, తంజావూరు జిల్లా నుంచి వసూలవుతున్న శిస్తు 7 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు. ఇవి చూడకుండా వచ్చిన వ్యక్తి నిజాయితీ పరుడైతే, 'నీటి పారుదల వలన కలిగిన లాభాలు గమనించావా?' అని ఎవరైన ప్రశ్నిస్తే 'నాకు తెలియదు' అనాలి.

క్షామంలో ఈ జిల్లాలు తమవారి భుక్తికి ఏ లోపం లేకుండా చుట్టుపట్ల జిల్లాల వారిని ఆదుకొన్నాయి.

డెల్టాల్లో నీటి పారుదల గురించే కాటన్ మాట్లాడ్తాడు అనటం ధర్మం కాదు. ఇండియా మొత్తం పనులన్నీ పరిగణన లోనికి తీసుకొని గణాంకాల ద్వారా నీటి పారుదల లాభసాటి అని నేను చూపించాను. నా లెక్కలు గోదావరి మీద ఆధారపడి చేసినట్టుగా నేనొక్కమాట అనలేదు.

బాధ్యతారహితంగా మాట్లాడే కూటమి గురించి ఏమనాలి? సత్యాలకి వ్యతిరేకంగా విమర్శింపబడుతున్న వ్యక్తిని సమర్థించుకొనే అవకాశం లేకుండా చేసినవారిని ఏమనాలి?

ఈ 620 లక్షల పౌండ్లు అంచనా వేయటానికి శక్యం కాని మరెంతో పొదుపుతో కలిగిన లబ్ధి. 380 లక్షల రైలు ప్రయాణీకులను మైలుకి 1/3 పెన్నీ రుసుముతో సగటున 60 మైళ్ళ ప్రయాణానికి ఇది అదనం పైగా మరెంతమందో ప్రయాణీకులు నీటి మార్గంలో పెన్నీలలో 8 వంతు రుసుముకి చేసే ప్రయాణానికి ఇది అదనం. అందుచేత పొదుపైన సొమ్ము సంవత్సరానికి 7 కోట్ల పౌండ్లకి తక్కువ ఉండదు. ఇది ఇండియా మొత్తం మీద పన్నుల మీద వచ్చే దానికి రెట్టింపు (ఎందుకంటే నల్లమందు, తంతి తపాలాలు మొదలైనవి ఇండియాపై వేసే పన్నులు కావు. అందుచేత పన్నుల మీద వచ్చే సొమ్ము 31/2 కోట్లు అవి ఈ విధంగా వస్తాయి.

భూమిశిస్తు, 2,07,50,000 పౌండ్లు దేశంలోని ఉత్పత్తుల మీద వేసే పన్ను 25,00,000 విదేశీ సరుకుల మీద వేసే పన్ను 27,50,000 ఇతర 2,50,000 మొత్తం 3.5 కోట్ల పౌండ్లు. ఇవి కాక ఉత్తరాలు, తంతి అందించే సమాచారం వల్ల ఏర్పడే బాగుగా ఉండే స్థితిని ఎవరు అంచనా వేయగలరు? ఇవి సాధారణమైనవి. పదుల కొద్దీ లక్షల ప్రాణాలు రక్షింపబడిన దాని గురించి పారిశుద్ధ్యం, మంచినీరు, ప్రయోజనాల గురించి ఏమందాం? నీటి పారుదల గల జిల్లాలో ఉత్పత్తి అయిన పదుల కొద్దీ లక్షల టన్నుల ధాన్యం జనానికి అందక ఈ దక్షిణ భారతంలో ఒకే ఒక క్షామం వలన జరిగే జన నష్టం ఎంత? నౌకాయానంలేక పెద్ద పరిమాణంలో రైలు మార్గాలు కొనిపోలేకపోతే ఏం జరిగేది?

చాలా నెలలు కూర్చుని ఆ లోకసభ సభ్యుల కూటమి ఇండియాలోని ప్రజోపయోక కార్యాల మీద ఇంగ్లండు ప్రజలకి ఏమి చేయవలసి ఉందో దాని గురించిన తీర్పుని తెలియజేస్తారు, పూర్వం చేసిన వాటి ఫలితాలను అంచనా కట్టడానికి ఏం ప్రయత్నం చేయకుండా ఈ నివేదిక సభ ముందుంచిన అన్ని నివేదికలలో అతి పేలవమైనది. ఈ విధంగా ప్రజల్ని మోసం చేసే అవకాశం ఉండవచ్చా?

ఆస్తులు చూడకుండా అప్పులు చూపటం లాంటిదే ఇది. ఇది లోకసభలో చర్చకు వచ్చినప్పుడు ఒక సభ్యుడు ప్రజోపయోగ కార్యాలపైన ప్రయోజనాలు చూపకుండా అయిన ఖర్చులు చూపాడు ఇతర్లు నోరు మొదలపలేదు. ఆ కూటమి మొత్తం 1 కోటి 70 లక్షలు (పౌండ్లు) నీటిపారుదల, నౌకాయానాల మీద ఖర్చయింది అని చెప్తుంది. అందులో 50 రమారమి పూర్తవబోతూ ఉండి వాడకంలోకి రాని వాటి మీద 32.5 లక్షలు పూర్వం వాడకంలో నీరుని తిరస్కరించటం వలన లేక ప్రస్తుతం ఇచ్చిన మేరకు నీరు వాడుతున్న పనుల మీద ఖర్చ య్యాయి. ఇంకా ఎంతో భూమి నీటి పారుదల సదుపాయం లేకుండా ఉంది. ఇప్పటికి 60 లక్షల యకరాలకి నీటి సదుపాయం ఏర్పడింది. అంటే ఆ సదుపాయం ఏర్పరచటానికి యకరానికి 3 పౌండ్లు ఖర్చయింది. దీని వలన ఉత్పత్తి 15 రూపాయలకు పెరిగింది. (1.5 పౌండ్లు) అంటే 50 శాతం. ఇది లెక్కించరాని ఇతర ప్రయోజనాలకి అదనం ఈ లెక్కలు ఇంకా వాడకంలోకి రాని పనుల మీద పెట్టిన పెట్టుబడి మీద. ఆ పెట్టుబడి కాకుండా అయిన వ్యయం 1 కోటి 20 లక్షలు అంటే యకరానికి 2 పౌండ్లు. అంటే వెనక్కి వచ్చింది 75 శాతం. ఇందులో 32.5 లక్షలు మొన్నటి దాకా ఖర్చుపెట్టడానికి నిరాకరించినది ఉన్నది. త్వరలో పూర్తి ప్రయోజనాన్ని ఈ పెట్టుబడి, సరైన నిర్వహణ ఉంటే ఇస్తుంది. చవక రవాణా, క్షామం నుంచి రక్షణ, ఇతర

ధన విషయమైన ప్రయోజనాలు తీసుకొంటే ఒరిస్సా, బ్రహ్మపుత్ర పనులు, అయిన మేరకి నూటికి నూరుశాతం పెట్టుబడిని వెనక్కి ఇస్తున్నట్టు నిర్ణయించవచ్చు.

(రైతులు) నీటిని నిరాకరించిన ఒరిస్సాలో, ఇప్పుడు1 లక్షా 20 వేల యకరాలు నీటికి కౌలు పొందాయి. దాని వాడకానికీ అవధి, ప్రభుత్వం పంపిణీ కాలువలని నిర్మించడానికి నిరాకరించటం కారణం. మిద్నపూర్‌లో కొత్తగా అవసరమైన నీటి నిల్వని చేర్చడానికి నిరాకరించటం కారణం. గోదావరి విషయంలోను అంతే! అవి మొదటి నుంచి 20 నుంచి 30 శాతం వెనక్కి ఇస్తున్నా, ఆ విదంగా 33 సంవత్సరాల గడిచినా వాటికి 7 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు మాత్రమే అనుమతింపబడి అవి అసంపూర్ణంగా ఉన్నాయి. 3 లక్షల యకరాలకింకా నీరు అందించాల్సి ఉండగా బొక్కసంలో 60 లక్షలు జమ కట్టబడి మూల్గుతున్నాయి. ఇటువంటి ఆలోచించడానికి వీలుకాని పరిస్థితులున్నప్పటికి ఈ విస్తారమైన ఫలితాలు వచ్చాయి. అవి సరిగా నెరవేర్చి ఉంటే మరో 60 లక్షల యకరాలకి నీరంది 150 శాతం పెట్టుబడి వెనక్కి వచ్చేది.

నౌకాయానం, నీటి పారుదల పనులకా విధమైన ఆధరణ లభించింది. కృష్ణ పనులు 25 సంవత్సరాలుగా సాగుతున్నా ఎంతో లాభసాటి అయినా కూడా. వాటి మీద 5 లక్షల పౌండ్లు మాత్రమే ఖర్చు పెట్టడం జరిగింది, గోదావరి నౌకాయాన పనులు 7.5 లక్షల వ్యయంతో, 25 సంవత్సరాల పాటు చేసి ఇంకో 20 వేల పౌండ్లు, రెండో అడ్డుకట్ట కోసం కావలసి ఉండగా, అది చేస్తే ఆ యోజన పూర్తయి 400 మైళ్ళ నౌకాయాన మార్గం తెరవబడి 1 కోటి జనానికి ప్రపంచ విపణి వీధులు తెరచుకోగలిగినపుడు, అర్థంతరంగా ఆపేసారు.

పంజాబులో కాలువల మీద సంవత్సర నికరాదాయం 119,000 పౌండ్లు. వాడుకలో ఉన్న పనుల పెట్టుబడి మీద అది 5.5 శాతం. ఇది దేశానికి చేసిన మేలుకి సూచికగా పనికి వచ్చేందుకు సరైనది కాదు.

వాయువ్య రాష్ట్రాలలో

1877-78 వరకు వాయువ్య రాష్ట్రాలలో పూర్తయిన కాలువల మీద చేసిన వ్యయం 43,46,000 పౌండ్లు. ఆ నీటితో సాగు అయిన భూమి 1,461 వేల యకరాలు. ఆ భూమిలో పండిన పంట విలువ 6020 వేల పౌండ్లు అందులో సగం విస్తీర్ణతలో దాళువా పంటలు వేసారు. ఆ నీరు లేకపోతే ఆ పంట ఉండేది కాదు. అందుచేత ఈ రాష్ట్రాల సంపద 30 లక్షల పౌండ్లు పెరిగిందని చెప్పవచ్చు. అందుచేత దానిపై పెట్టుబడిలో నాలుగింట మూడుపాళ్లు ఒక సంవత్సరంలోనే దేశానికి కిట్టుబాటైనట్టు అనుకోవాలి. ప్రభుత్వానికి నీటి పారుదలవలన ఈ రాష్ట్రాలలో వచ్చిన నికరాదాయం 3,15,600 పౌండ్లు. అంటే మొత్తం పెట్టుబడి అయిన 4346 లక్షల మీద 7.25 శాతం అన్నమాట.

బెంగాల్‌లో

ఇక్కడ నీటిపారుదల ఫలితాలు పంజాబు వాయువ్య రాష్ట్రాలలో ఉన్నంత గొప్పగా లేకపోయినా, రాబడి (పెట్టుబడి కాక అయిన) మిగతా ఖర్చుల కంటే ఎక్కువే.

బీహార్‌లో

1876 చివరి వరకు శోణ్‌కాలువ మీద వ్యయం 19,08,000 పౌండ్లు అందులో 20 శాతం బహశా నౌకాయానం సాగటానికి వీలుగా చేసిన ఏర్పాట్ల మీద ఖర్చయి ఉండవచ్చు. 1873-74 అనావృష్టి సమయానికి కాలువలు చాలా పూర్తి కాలేదు. పొలాలకి గట్లు తెంపి అడ్డదిట్టడంగా నీళ్ళు పెట్టారు. అయినా దాని వలన 159,500 యకరాలలోని 6,00,000 పౌండ్లు విలువలైన పంట రక్షింపబడింది. ఇంకోసారటువంటి అనావృష్టి వస్తే 10 లక్షల యకరాల నీరు పెట్టవచ్చు. దాని మీద పంట విలువ 40 లక్షల పౌండ్లు ఉంటుంది. అంటే పెట్టిన ఖర్చుకి రెండింతలు.

ఒరిస్సాలో

ఒరిస్సాలో కాలువలను పూర్తి చేయటానికి ఖర్చు పెట్టిన లేక పెడ్తున్న 3,110 వేల పౌండ్ల మీద 4.5 శాతం వడ్డీ సరి పడే రాబడి రావటానికింకా చాలా కాలం పట్టవచ్చు. కాని అవి పూర్తయ్యాక మరో క్షామం వస్తే ఆ కాలువలు చాలా ఉపయోగపడ్తాయి. ఈ రాష్ట్రంలో 1865-66లలో 15 లక్షల పౌండ్లు కరువు నివారణ మీద ఖర్చయింది. ఆ సమయలో 10 లక్షల జనాభా తుడుచుకు పెట్టుకుపోయింది. అయినా అటువంటి వ్యయాన్నుంచీ రక్షించుకొనేందుకు ఒక ప్రజోపయోగ కార్యం కూడా ఆ రాష్ట్రాన్ని సంపన్నం చేయలేదు.

దక్కనులో

ఇరుకైనవి, తెగిపోయేవి అయిన దక్కన్ నేలలో పెద్ద పనులు లేవు. నీటి పారుదల ఎక్కువ ఇబ్బందులలో కూడినది అవటం

చేత బొంబాయిలో ఇతర ప్రాంతాల కంటే నీటి పారుదల ఎక్కువ ఖర్చుతో కూడిన పని. చిన్న చెరువుల నీటి సాగుబడి ఉంది. ఉన్న చోట్ల మిగిలిన ప్రాంతాలకి 4 రెట్లు దిగుబడి ఉంటుంది.

సింధులో

ఈ పెద్ద రాష్ట్రంలో నీటి పారుదల, సాగుబడి లేకుండా జనం ఉండే ఆస్కారం లేదు. ఈ పనులవలన 18 లక్షల యక రాల్లో సాగుబడి ఉండి చెప్పుకోదగ్గ సంపన్నత ఉంది. భవి ష్యత్తులో మరింత అభివృద్ధికి అవకాశం ఉన్న విషయం స్పష్టం.

మద్రాసులో

ఇక్కడ గోదావరి, కృష్ణ, కావేరిల ఘనమైన డెల్టా వ్యవస్థ లున్నాయి. ఇవి వరసగా 8.7, 6.5, 31.7, శాతాల రాబడిని నేరుగా పెట్టుబడి మీద ఇస్తున్నాయి. 1876-77లో మిగిలిన ప్రాంతాలలో వాటి జనం కోసం ఆహారం దిగుమతి చేసు కొంటున్న సమయంలో, ఆనాడు ఉన్న ధరల ప్రకారం, ఈ మూడు డెల్టా ప్రాంతాలలో పండిన పంటల విలువ 50 లక్షల పౌండ్లు. కాకినాడ నుంచి సముద్ర మార్గాన మిగిలిన ప్రాంతాలకి ఎగుమతి అయిన వాటి విలువ 8 లక్షల 70 వేల పౌండ్లు. అంటే భూమార్గంగుండా ఎగుమతి అయినట్టు నమ్మకం.

పంటల మీద నీటి పారుదల ప్రభావం

ఇండియాలో ఎక్కువ ప్రాంతాలలో కృత్రిమ నీటిపారుదల లేకుండా, వరి, చెరకు పండించటం సాధ్యం కాదు. బెంగాల్‌లోని మిద్నపూర్‌లో 55 అంగుళాల వాన పడుతుంది. కాని నీటి పారుదలతో మామూలుగా (అది లేనప్పుడు) పండేదానికి 40 శాతం అధికంగా పండుతుంది.

శిస్తుపై

ఉత్తర భారతంలో నీటి పారుదల వలన శిస్తు రెండింతల యితే మద్రాసులో యకరానికి 1.4 రూపాల నుంచి 5.4 రూపాయలకి పెరిగింది. తిరునల్వేలిలో పదింతలు పెరిగింది. 1875-76 ముందరి 8 సంవత్సరాలలో సగటు ధర నీటి పారుదల ఉన్నాయి. యకరానికి 35 పౌండ్లు ఉండగా మైసూరు లోని కావేరి లోయలో, నీటిపారుదల సౌకర్యంలేని చోట యకరం 2 నుంచి 2.5 పౌండ్లు మాత్రమే పలికింది.

నీటిపారుదల పెంచడానికున్న సమర్ధనలు

నీటిపారుదల వలన నేరుగా వచ్చే రాబడి ఎంత అని చూడ రాదు. ఏ ప్రాంతమైనా తరచు అనావృష్టికి గురై కరువు వచ్చే సందర్భాలలో అక్కడున్న జనం మీద కరువు నివారణకి ఎక్కువ ఖర్చు పెట్టాల్సి వస్తుందా? ఆదాయంలో నష్టం ఉంటుందా? అని చూడాలి. అటువంటి పరిస్థితు లుంటాయని తేలినప్పుడు, ఏదైనా ఆ కరువు సంవత్సరాలలో ఆదుకోగల నీటి వనరుందా? దాని మీద అధిక వ్యయం చేయకుండా వాడుకోగలమా? అని చూడాలి. దానికి జవాబు అవును అయితే ప్రభుత్వం సందేహిం చకుండా దాన్ని చేపట్టాలి. దాని వలన సంపన్నతా, జనం యొక్క సౌఖ్యమూ, ఉత్పత్తి పెంపుదల తప్పక జరుగుతాయి. పైగా ఎన్నో రకాల ఇతర అభివృద్ధికి దోహదం చేసి సంపదను పెంచుతుంది.

మైసూరు విషయంలో ఆజ్ఞాధికారులు, రమారమి భయపెట్టే భాషలో నీటి పారుదల పనులను పొడిగించటం, మంచి స్థితిలో ఉంచటం సంస్థానాలకెంత బాధ్యతో చెప్తారు. అదే బ్రిటన్ పాల నలో ఉన్న రాష్ట్రాల విషయంలో ఈ సలహా బ్రిటన్ జనం ఇవ్వగలరా? ఇచ్చి అది అమలులో పెట్టేటట్టు చూడగలరా?

కర్నాటకలో రమారమి ప్రతి ప్రాంతంలోనూ ఉండే చెరు వులని నిర్లక్ష్యం చేయటం మన పాలనలో కనిపిస్తుంది. హిందూ వార్తాపత్రిక 1900 మే 10న వ్రాసిన దాంట్లో ఈ నిర్లక్ష్యాన్ని చిత్రించింది.

ఈ దేశంలో సహజమైన మానవ నిర్మితమైన చెరువులు కొద్దే. అవి పూడిక తీయక, లోతు తక్కువై ఎక్కువ నీటిని నిల్వ చేయలేని పరిస్థితిలో ఉన్నాయి. ఆ విధంగానే చుట్టూ ఉన్న భూమి మీద పడే వర్షపాతాన్ని ఉన్న చెరువుల్లోకి కొనిపోయే సాధనాల పట్ల కూడా శ్రద్ధ చూపటం లేదు. అందుచేత ఋతు పవనాలు విఫలం అయినప్పుడు క్షామం తప్పనిసరి అవుతోంది. దీనికి తోడు తప్పుడు అంచనాలు వేసిన దురాశాపరులైన భూస్వాములు ఉన్న ప్రతీ చెక్క (భూభాగాన్ని) మాగాణి పొలంగా మారుస్తున్నారు. చిన్న చెరువులు కుంటలు ఉన్న వ్యక్తులు, కొద్ది శ్రమతో బాగు చేయగలిగి కూడా చేయక, పూడనిచ్చి పొలాలుగా మారుస్తున్నారు. ఈ మధ్యకాలంలో చెరువులు ఆక్రమణలకి

గుర్రై, విస్తీర్ణతతగ్గి, వ్యవసాయానికి ఇంటి వాడకాలకి మంచినీరు, స్నానానికి, బట్టలు ఉతకడానికి కావలసినంత నీరు నిల్వ కలిగి ఉండటం లేదు. మద్రాసులో చెరువుల్లోకి నీరు పారించే ప్రతి యకరపు నేలని కాపాడగలిగితే ఇప్పుడున్న ఆయకట్టకి ఎక్కువగా సాగుబడి నేలని పెంచవచ్చు.

హిందూ ఆవ్యాసంలో మరోచోట, కరువుల నివారణకి జాగ్రత్తగా రూపొందించిన పెద్ద పరిమాణం గల నీటి నిలవ పథకాలే సాధనాలు కాగలవు అంటుంది. అటువంటి ప్రకటన కాటన్‌కి ఎంతో సంతోషం కలిగిస్తుందో!.

కాటన్ ఆధ్వర్యంలో నీటిపారుదల, నౌకాయానాలని అధ్యయనం చేసినవారు, ఆయన వాదనలను విని అనుసరించిన వారు, ఆ విధంగానే ఆయన ప్రత్యర్థి అయిన కాంప్‌బెల్ వాదన లను విన్నవారు, కూటమిని కలిసినప్పుడు క్షామాన్ని నివారించ టానికి చేయవలసిన ప్రప్రథమైన పని నీటి పారుదల, బహు దూరాకాలాన్ని కూడా గణనలోకి తీసుకొని వాటి పథకాలని రూపొందించాలని అన్నారు. వారి సిఫారస్సుల్లో ప్రజాశ్రేయస్సే ముఖ్యంగా ఉండాలని అన్నారు.

క్షామం గురించి నియమించిన పరిశీలక కూటమి అధి కారులు 1880లో ఆనాడు తాము అందిస్తున్న నివేదిక సమ యానికి ఎంత తక్కువ అంశాలు వాణిజ్య విషయంలో దాన్ని సమర్ధించినా, నీటి పారుదల పూర్తిగా సమర్ధింప బడు తోంది అన్నారు. కాటన్ చెప్పడానికి ఎప్పుడూ అలసి పోక పోయినా, చాలా ఉత్పత్తులకి రవాణా లేక, ఎడారిలో పోసిన నీళ్ళయి పోతున్నాయి, అన్నది పరిస్థితి అని వారు తేల్చి చెప్పారు. రవాణా లేకపోతే రైతు ఆ నీరు వాడుకొని, పొలాన్ని సారవంతం చేసుకొని అధికంగా పండించడానికి ప్రలోభం ఉండదు.

1880లో ఆ నివేదిక చెప్పింది 20 సంవత్సరాల తరువాత, మే 1900 నాటికి కూడా సమర్ధనీయంగానే ఉంది. వాటికి వివిధ రాష్ట్రాల గణాంకాల నివేదికలు సాక్ష్యంగా నిలుస్తున్నాయి. అతి పాత రాష్ట్రం అయిన మద్రాసు, ఆ విధమైన సాక్షాల పరంపరంలో నాయకత్వం వహిస్తుంది.

మద్రాసు రాష్ట్రంలోని అన్ని నీటిపారుదల పనుల వివరాల ప్రకట 1898-99

ఆదాయపు మిగుళ్లు

1898 - 99

	సం॥లో రూ.	ఆ సంవత్సరాంతం వరకు వచ్చిన మొత్తం రూ.
1. గోదావరి డెల్టా వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరం నేరుగాను, ఇతరత్రా పెట్టుబడిపై వచ్చిన నికరాదాయం వడ్డీల చెల్లింపుల తరువాత 15.02% చిట్టచివరగా వస్తుందని ఊహించిన రాబడి 9.4%. నౌకాయానం రాబడి 76581 రూ. నుంచి 89663 రూ. కి పెరిగింది.	**19,62,473**	**3,70,98,763**
2. కృష్ణా డెల్టా వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరం వడ్డీలు చెల్లించగా వచ్చిన నికర రాబడి, పెట్టుబడిపై 11.32%. నౌకాయానపు రాబడి 50,857 రూ.కి చేరింది.	**15,17,007**	**2,02,11,515**
3. పెన్నేరు ఆనకట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరం వడ్డీలు చెల్లించగా వచ్చిన నికర రాబడి, పెట్టుబడిపై 4.76%. (మద్రాసు పాలన నివేదిక 1898-99 పుటలు 130-164 రూపాయలను పౌండ్లలోకి మార్చటానికి 10చేత భాగించాలి)	**90,492**	**12,01,401**
1. సంగం ఆనకట్ట వ్యవస్థ వడ్డీలు చెల్లించగా వచ్చిన నికర రాబడి రు.29,900. ఆ క్రితం సంవత్సర ఆదాయం రు. 16,234. సాగుబడి అయిన ఎకరాలు అత్యధికం. క్రమీపి పెరుగుతోంది కాని మొత్తం మీద ఇంకా నష్టంలోనే ఉంది. ఎప్పుడు నిర్మించారో తెలియదు - కవనశర్మ)	**29,900**	**5,61,993**
2. కావేరి డెల్టా వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరం వడ్డీలు పోను మిగిలిన రాబడి పెట్టుబడిపై 37.91%	**8,00,867**	**2,35,38,320**

	సం॥లో రూ.	ఆ సంవత్సరాంతం వరకు వచ్చిన మొత్తం రూ.
6. శివ కుంటం ఆకనట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరం వడ్డీలుపోను మిగిలిన రాబడి పెట్టుబడిపై 1.82% ఇక్కడ నీటిపారుదలలో పండించిన రెండో పంట ఎకరాలు అత్యధికం.	**26,981**	**77,711**
7. గంజాం చిన్న నదుల వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరం రాబడి (వడ్డీలులేవు) మొత్తం పెట్టుబడిమీద 8.69%	**7,290**	**4,44,455**
8. కంబం చెరువు వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరం రాబడి (వడ్డీలులేవు) మొత్తం పెట్టుబడిమీద 17.39%	**11,204**	**1,18,838**
9. తాడేపల్లి కాలువ వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరం రాబడి (వడ్డీలులేవు) మొత్తం పెట్టుబడిమీద 15.94%	**20,030**	**5,20,859**
10. అర్కెన కోట కాలువ వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరం రాబడి (వడ్డీలులేవు) మొత్తం పెట్టుబడిమీద 3.78% (వడ్డీలు లేక పోవడానికి కారణం అవి పూర్వపు రాజులు, సంస్థానాధీశులు, మంచి పనులనుకొని తమ బొక్కసాల నుంచి వ్యయం చేసిన సొమ్ముతో నిర్మించినవై ఉంటాయి. (బ్రిటిష్ పాలకులు తరువాతి వాటిని అసలు - వడ్డీలుగా పరిగణిస్తూ నిర్మించారు - కవన శర్మ)	**3,898**	**2,566**
11. కళింగరాయన్ కాలువ వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 12.72%	**10,175**	**-55,673**
12. పాలార్ ఆనకట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 5.92%	**1,23,049**	**16,37,376**
13. పొనై కాలువ వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 19.95%	**46,204**	**7,24,044**

	సం॥లో రూ.	ఆ సంవత్సరాంతం వరకు వచ్చిన మొత్తం రూ.
14. చేయూరు కాలువ వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 7.6%	**30,831**	**3,59,208**
15. చేంబ్ర జాగమ్ చెరువు ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 4.16%	**31,086**	**6,63,703**
16. మద్రాస్ నీటి సరఫరా పారుదల వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 1.21%	**21,121**	**-12,367**
17. వల్లూరు ఆనకట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 5.39%	**3,533**	**39,090**
18. తిరుక్కొయిలూరు ఆనకట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 6.22%	**15,826**	**3,82,514**
19.మొహమ్మత్తూరు ఆనకట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 3.50%	**2,489**	**73,183**
20.వృద్ధాచలం ఆనకట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 25.46%	**12,665**	**2,08,708**
21.పథియాలోవ్ ఆనకట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 40.73%	**93,112**	**21,27,674**
22.పెలన్‌దొరై ఆనకట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 3.28%	**19,224**	**-1,73,668**
23.కొలిదమ్‌దిగువ ఆనకట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 27.26%	**2,56,032**	**94,10,951**
24. మరుదూరు ఆనకట్ట వ్యవస్థ ఆ సంవత్సరపు యథార్థాదాయం పెట్టుబడిమీద 114.32%	**51,220**	**13,65,465**

	సం॥లో రూ.	ఆ సంవత్సరాంతం వరకు వచ్చిన మొత్తం రూ.
25. తాత్కాలిక చిన్న పనులు, నైగాయానం దీని లెక్కలు (జమా ఖర్చులు) వ్రాయలేదు. కాని ఖర్చు జమ విడిగా వ్రాసుకొంటూ వచ్చారు. దాని బట్టి వచ్చిన నికరాదాయం చూపబడింది.		**69,85,309**
మొత్తం	**1,20,72,018**	**9,94,01,653**

ఖర్చులను మించిన జమలు (రూపాయలలో)
1898-99

	ఆ సంవత్సరంలో రూ.	సంవత్సరాంతానికి రూ.
1. కర్నూలు కడప కాలువ	8,24,352	1,49,49,034
2. బరూర్ చెరువు వ్యవస్థ	8,577	1,74,321
3. పెరియార్ యోజన	1,92,396	ఇంకా సిద్ధం అవలేదు
4. పెద్ద రక్షక పనులు	1,27,522	12,18,198
5. నంద్యాల కాలువ	775	6,139
6. బహింగ్‌హామ్ కాలువ రవాణా రద్దీ ఉప్పు, నీలి ముంపు, బొగ్గుల దిగుమతులలో తగ్గింది. బెజవాడ-మద్రాసు రైలు మార్గం పనిచేయటం మొదలైంది.	8,736	80,949
మొత్తం	**11,62,358**	**1,64,28,641**

సంగ్రహ సమాచారం	నెం.	అధిక జమ
1898-99లలో లాభసాటి నమోదైన పనులు	25	1,20,72,018
1898-99లలో నష్టం చూపిన పనులు	6	11,62,358
మొత్తం మీద అధిక జమ		**1,09,09,660**

నిర్మాణంలో ఉన్న పనులు

1. మునేరు యోజన	గణాంకాలు
2. దొండపాడు యోజన	ఇవ్వబడి
3. సగిలేరు ఎగువ యోజన	ఉండ
4. బోపాడు యోజన	లేదు

గొప్పదైన ఆస్ట్రేలియన్ అధికారం మద్రాసు పనులని గొప్పగా పొగిడింది.

మద్రాసు నీటిపారుదల శాఖ విడుదల చేసిన నివేదికలు ఇండియాలో కల్లా అత్యుత్తమమైన నివేదికలు. మిగిలిన రాష్ట్రాలు వాటిని విడుదలచేసినా ఇంత వివరంగాను, క్రమంగాను సర్దినవి కావు. సంవత్సర నివేదికకి ముందు పొందు పరచిన పటం, ఆ రాష్ట్రం, తలకెత్తుకున్న గొప్ప నీటి సరఫరా పనుల స్థాయి, నైజం సూచిస్తుంది. ఉత్తర కొసన తూర్పుతీరం ఒరిస్సా వైపుగా తూర్పుకి తిరిగే చోట గంజాం గోపాలపూర్ ఆటుపోట్ల కాలువ, కరువు నివారణ కోసం 50 వేల పౌండ్ల అంచనాలతో తీసుకో బడింది. దక్షిణ దిశలో గోదావరి కృష్ణలు కలిసి గొప్ప నీటి పారుదల క్షేత్రాన్ని రూపొందిస్తాయి. కొండలలో ఒక పొడగాటి సన్నని పీలిక వ్యక్తుల పూనికని సూచిస్తుంది. అది మద్రాసు బృందం యొక్క భూమి అది దారితీసే పెన్నారు నదికి, తనదైన డెల్టా ప్రణాళిక ఉంది. మద్రాసు వద్ద మూడు విడి ముక్కలు, బరూరు చెరువు దగ్గర ఒకటి ఉన్నాయి. దాని తరువాత గొప్ప తంజావూరు డెల్టా వస్తుంది. దానికి నీరు కావేరి నుంచి వస్తుంది. దక్షిణపు చిట్టచివర కొసన, తుత్తికోరన్ దిగువన ఒక డెల్టా, ఈ రెండు డెల్టాల మధ్యన మధుర మైదానం ఉంది. అది పెరియారు యోజన కిందకి రాబోతుంది. అది ఇప్పుడు నిర్మాణంలో ఉంది. ఈ ఐదు యోజనలు డెల్టాకి సంబంధించినవి. ఒకేలాటివి. ఇక్కడ బెంగాల్‌లో వలె, కైరో కింద ప్రాంతపు పోలిక, పాఠాలు పునరావృత్తం అవుతాయి. ఈజిప్టు నైలు వరప్రసాదం అయితే బెంగాలు గంగ వరప్రసాదం. కోరమాండల్ తీరాన్ని గోదావరి, కృష్ణ, పెన్నా, కావేరి, తామ్రపర్ణి నదులు గొప్పసారంతో నింపి, ప్రతీ సంవత్సరం కోట్ల జనానికి ప్రతీ సంవత్సరం నిశ్చయం అయిన పంటల నిస్తాయి.

మద్రాసులో నీటి సరఫరా వ్యయం రకరకాలుగా విభజించ బడింది, రాబడిని, పెట్టుబడిని రాబట్టకోగలవి. కరువు నుంచి దేశాన్ని రక్షించేవి. రాబడి ధ్యేయంగా పెట్టుకోక పోయినా కొంత రాబడిని ఇచ్చేవి అంటూ. పెద్ద ఉత్పత్తి పనుల మీద 1889-90 వరకు 53 లక్షల పౌండ్లు పెట్టుబడిగా పెట్టారు. రక్షణ పనుల మీద 1 లక్షా 60 వేల పౌండ్లు, చిన్న పనుల మీద 12 లక్షల పౌండ్లు వ్యయం చేశారు. వడ్డీలు మినహాయించగా అయిదు పథకాల మీద సంవత్సరంలో 2 లక్షల 75 వేలు లాభం వచ్చింది, మొదటి విభాగంలో అయితే అందులో నాలుగింటి మీద 1 లక్షా 2 వేల పౌండ్లు నష్టం వచ్చింది. అంటే 9 పథకాల మీద 1,73,000 పౌండ్లు నికరంగా మిగిలింది. వడ్డీ మినహా

యిస్తే లాభం+నిర్వహణ ఖర్చులు పెట్టుబడి మీద 7%. అన్ని పనులకీ ప్రభుత్వమే బాధ్యత వహించి ఉంటే ఈ రాబడి 12% వరకు ఉండేది. ఆ సంవత్సరం 60 లక్షల యకరాలకి నీరు అందింది. అందులో 23 లక్షల యకరాలు పెద్ద పనుల వలన తడిసినవి.

నీటి సుంకం వలన నేరుగా వచ్చిన ఆదాయం 17,50,000 పౌండ్లు. ఇది 1 లక్ష పౌండ్లు బకాయిలు మాఫీ చేసాక వచ్చింది. ఈ పనులు చేపట్టక ముందే పది లక్షల యకరాల మాగాణి వ్యవసాయం ఉన్నప్పటికి ఈ పనుల ద్వారా నీరు అందుకొన్న ఆ భూమి ఆ 10 లక్షల యకరాలతో పాటు మరో 15 లక్షల యకరాలు పెరగగా, భూమి నుంచి ఆదాయం 90 వేల నుంచి 5 లక్షల పౌండ్లకి పెరిగింది.

ఈ పెద్ద పనుల వలన నీరు అందుకొన్న భూమి, మొత్తం మాగాణి భూమిలో మూడోవంతు. ఆ భూమిలో పండిన పంట విలువ 55 లక్షలు నీరు అందిస్తే. ఆ మిగిలినమూడింట రెండు భాగాల నుంచి 110 లక్షల పౌండ్లుగా అంచనా కట్టవచ్చు ఇంతా చసి ఈ నీటి పారుదల వ్యవస్థ విస్తీర్ణం న్యూసౌత్ వేల్స్ రాష్ట్రంలో సగం మాత్రమే.

మద్రాసు నివేదికలున్నంత సంపూర్ణంగా మిగిలినవి లేవు. వాటిలో మొత్తం ఫలితాలు మాత్రమే ఇవ్వగలం.

పంజాబ్

నీటి పారుదల నుంచి వచ్చిన	
మొత్తం ఆదాయం	1,27,36,719
నీటి పారుదల పనుల మీద ఖర్చు	76,90,644
లాభం	**50,46,075**

వాయువ్య రాష్ట్రాలు; ఔధ్ 1898 - 99

	రక్షణ పనులు రూ॥	ఉత్పత్తి పనులు రూ॥	చిన్న పనులు రూ॥	మొత్తం రూ॥
వసూళ్లు	1,10,246	85,82,963	3,28,508	90,21,717
వ్యయం	1,09,769	28,54,713	1,82,828	31,47,310
నికరాదాయం	477	57,28,250	1,45,680	58,74,407
వడ్డీలు	1,63,324	30,37,403	-	32,00,727
లాభం/నష్టం	-1,62847	26,90,847	1,45,680	26,73,680

బెత్వా కాలువ ఆ రాష్ట్రంలోనే ఏకైక రక్షణ కట్టడం. నేరైన, నేరు కాని వ్యయాలని కొద్దిగా ఆదాయం దాటడం రెండోసారి జరిగింది. దాటిన మొత్తం రూ.477. వడ్డీ సొమ్ముకి అది రూ. 1,62,847 తక్కువ. ఉత్పత్తి పనులు నికరాదాయం రూ. 57,28,250 ఉండి, 7.27 శాతం పెట్టుబడి మీద, వాడకంలో ఉన్న పనుల మీద ఏడాది చివరికి సాధించాయి. వాడకంలోకి ఇంకా రావలసిన పనులపై పెట్టిన పెట్టబడి కలుపుకొన్నా అది 7 శాతం ఉంది.

వడ్డీలు (ఫతేపూర్ విభాగంది) కలుపుకొని, రూ. 39,37, 403) మినహాయించాక ఉన్న నికరాదాయం, స్పష్టమైన లాభం రూ. 26,90,847 చూపించింది.

చిన్న పనులు రూ. 1,45,680 నికరాదాయాన్ని (సగటుపై 45 శాతం కంటే ఎక్కువ) ఇచ్చాయి. వాడకంలోని పనులపైన పెట్టుబడి మీద అది 5.17 శాతం.

అన్ని వడ్డీలు పోను, అన్ని పనుల మీద వచ్చిన స్పష్టమైన లాభం రూ. 26,73,630

మధ్య రాష్ట్రాలు (ప్రాంతాలు) (గణాంకాల పట్టిక)

	ఎకరాలు
1. ప్రభుత్వ కాలువలు	-----
2. వ్యక్తిగతమైన కాలువలు	8,291
3. చెరువులు	462,598
4. బావులు	75,959
5. ఇతరమైన మూలాలు	15,780
మొత్తం	**5,62,628**

రూపాయలలో గణాంకాలు లేవు.

బెంగాలు

(బెంగాలు పాలనా నివేదిక 1896-97) (పుట 214)

పెద్దనీటి పారుదల పనులు

ఆదాయం	రూ. 19,02,205
వ్యయం	రూ. 13,66,707
లాభం	**రూ. 5,35,598**

చిన్ననీటి పారుదల పనులు

ఆదాయం	రూ. 6,60,942
వ్యయం	రూ. 5,76,226
లాభం	**రూ. 84,716**

బొంబాయి

బొంబాయి పాలనా నివేదిక 1898-99 చాలా కొద్ది గణాంకాల నిచ్చింది. వాటి వివరాలు సరిగా లేవు. అర్థంకావు.

రాబళ్ళు

పెద్దపనులు	రూపాయలు
1. రక్షక పనులు	రూ. 1,63,465
2. ఉత్పత్తి పనులు	రూ. 4,96,985
చిన్నపనులు	
సామ్రాజ్యానికి చెందినవి	2,52,253
రాష్ట్రాలకి సంబంధించినవి	31,197
మొత్తం	**9,43,500**

వ్యయం	కాబడిన పనులు
పనులు	18,62,085
మరమ్మత్తులు	14,11,304
నిర్వహణ సిబ్బంది	8,99,594
పరికరాలు, పరిశ్రమ/వ్యవస్థ	35,040
మొత్తం	42,08,023
తేలని లెక్కలు	11,593
	41,96,430

ఇండియా అంతటా (ఉన్న) నీటి పారుదల పనులు

ఇండియా ప్రభుత్వము ప్రజోపయోగకార్యాల విభాగం 1898-99 సంవత్సరం వరకు పోగుచేసిన ఆర్థిక ఫలితాలు

		వాడుకలో ఉన్న మైళ్ళు			నీటిపారుదల విస్తీర్ణత ఎ.	
ప్రదేశం		సంఖ్య	ముఖ్య కాలువలు	పంపిణీ కాలువలు	పాత పనులు	కొత్త పనులు
బెలూచిస్తాన్			4	4	5653	-
రాజపుటాన్	-	-	-	25,560		
బర్మా	i. పెద్దపనులు	1	-	-	-	-
	ii. చిన్నపనులు	6	-	-	-	-
బెంగాలు	i. పెద్దపనులు	4	729	2,644	-	7,13,443
	ii. చిన్నపనులు	3	88,708	-	-	-
వాయువ్య రాష్ట్రాలు,ఔధ్	i. ఉత్పత్తులపై పనులు	5	1,439	9,965	-	21,12,778
	ii. రక్షణ,నౌకా యానపనులు	1	168	424	-	39,500
	iii. చిన్నపనులు	5	-	618	1,653	1,01,464
పంజాబ్	i. పెద్దపనులు	7	1,598	7,596	-	33,20,000
	ii. రక్షణ,నౌకా యాన పనులు	1	22	182	-	1,39,759
	iii. చిన్నపనులు	6	1821	319	-	6,64,213
మద్రాసు	i. పెద్దపనులు	9	2024	5708	12,00171	20,92,817
	ii. రక్షణపనులు	1	80	120	47,309	35,566
	iii. చిన్న,నౌకా	1365	1,184	3,15,487	2,48,110	
	యానపనులు	27	304			
బొంబాయి	i. పెద్దపనులు	15	999	165	21,910	6,94,130
	ii. రక్షణపనులు	6	156	166	-	40,461
	iii. చిన్న,నౌకా యానపనులు	34	2,092	228	2,95,848	5,12,374

సంగ్రహం

ముఖ్యకాలువలు........................	13671 మైళ్ళు
పంపిణీ కాలువలు........................	29,574 మైళ్ళు
పాతపనులు......................	2085,351 యకరాలు
కొత్తపనులు.....................	10650,175 యకరాలు
మొత్తం పనులు	**12725526 యకరాలు**

పనుల స్వభావం

ప్రాంతం	పెద్దపనులు ఉత్పత్తి చేసేవి	పెద్దపనులు రక్షణ కల్పించేవి	చిన్నపనులు మరియు నౌకాయానం
బలూచిస్థాన్	2	-	-
రాజపుటానా	3	-	-
బర్మా	1	-	6
బెంగాలు	4	-	3
వాయువ్యప్రాంతం,ఔధ్	5	1	5
పంజాబ్	7	1	6
మద్రాసు	9	1	27
బొంబాయి	15	6	34
మొత్తం	**46**	**9**	**81**

పనుల నీరు అందిన క్షేత్రాల విస్తీర్ణతల ఎకరాలు

నీటిపారుదల పనులు	మొత్తం రాబళ్ళు రూ॥	నిర్వహణ వ్యయం రూ॥	వడ్డీలుపోను మిగులు రాబడి రూ॥	క్షేత్రాల విస్తీర్ణత	నిర్వహణ వ్యయ శాతం%
ఉత్పత్తికారకాలైన పెద్దపనులు					
బెంగాలు	1,76,564	1,37,744	-2,00,756	7,13,442	78.01
వాయువ్యరాష్ట్రాలు,ఔధ్	8,58,295	2,85,470	+2,69,084	2112,778	33.26
పంజాబ్	11,95,245	3,44,358	+5,25,718	33,20,000	28.81
మద్రాసు	7,77,992	1,89,042	3,40,402	26,92,817	24.30
బొంబాయి	1,67,942	51,877	16,045	7,16,040	30.89
నౌకాయానం					
బెంగాలు	7,431	5,003	-7,779	-	67.32
రక్షణపనులు					
వాయువ్యరాష్ట్రాలు,ఔధ్	11,025	10,977	-16,284	39,560	79.56
పంజాబ్	45,465	10,793	+19,194	139,759	23.74
బొంబాయి	16,359	7,732	23,524	40,461	47.26
మొత్తం	**32,65,100**	**10,47,403**	**.9,05,003**	**98,57,823**	**32.07**
చిన్నపనులు					
నీటిపారుదల					
బలూచిస్తాన్	5,407	2,084	-3,033	5,653	38.55
రాజపుటాన్	11,908	5,304	-2,901	25,560	44.54
బర్మా	88,529	23,473	51,765	-	26.51
బెంగాల్	499	60	-227,8	-	12.02
వాయువ్యరాష్ట్రాలు,ఔధ్	32,851	18,283	+4,264	1,03,117	55.65
పంజాబ్	1,33,122	79,854	+43,221	6,64,213	59.99
మద్రాసు	1,04,194	27.564	+43,109	5,63,597	26.45
బొంబాయి	1,25,754	47,710	+36,740	8,06,222	37.93
మొత్తం	5,02,264	2,04,332	+1,70,887	21,68,362	40.68
నౌకాయన పనులు					
బెంగాల్	48,237	36,296	-31,079	-	75.24
మద్రాస్	10,550	11,787	-36,318	-	111.72
మొత్తం	**58,557**	**48,083**	**-67,397**	**-**	**81.79**
చిన్న నౌకాయన పనుల **మొత్తం**	**5,61,051**	**2,52,415**	**.1,03,490**	**-**	**44.99**

మొత్తం పనులు

అన్నిరకాల పెద్దపనులు	32,65,100	10,47,403	+9,05,003	98,57,823	
అన్నిరకాల చిన్నపనులు	5,61,051	2,52,415	+1,03,490	21,68,362	

ఈ పనులను సమీక్షిస్తూ 10 సంవత్సరాల క్రితం శ్రీ దేకిన్ తన తీర్పు నీ విధంగా నమోదు చేశాడు. పనులు మొత్తం మీద లాభసాటే. మద్రాసు, వాయువ్య రాష్ట్రాలలో పంజాబు, సింధులలో మంచి లాభాలు నిచ్చాయి. బొంబాయిలో అవి ఖర్చుని వెనక్కి ఇస్తాయనుకోవచ్చు. బెంగాల్‌లో కరువుని ఎదుర్కోవడానికి అవి అతి చవక అయిన సాధనాలు. బొక్కసాన్ని, అనావృష్టి కాలంలో రక్షించే సాధనాలు. పెట్టుబడిగా అవి పై స్థానంలో ఉంటాయి. పైగా నమ్మకమైనవి. (రాబడి విషయంలో) ఇంతకంటే కొట్టవచ్చినట్టు ధృవీకరించేదాన్ని కోరలేము. అల్లా ఉన్నప్పుడు, కరువు (కూటమి) ఆజ్ఞాధికారులు 1880 చేసిన సిఫారసులు – రైలు మార్గాలు, నీటి పారుదల పనులు, భవనాలు రహదార్ల పనులలో మొదటి స్థానంలో ఉండటం గురించి– ఎంతవరకు అమలు పరచబడ్డాయో పరిశీలించటం కోరదగినది.

1882 – 83 నుంచి 1897–98 వరకు ప్రతి సంవత్సరం తీసుకోవచ్చు. అందుచేత 1882–83 తీసుకొంటాను. అంత కంటే ముందున్న రెండు సంవత్సరాలు ఆ సిఫారసులు అమలు పరచటానికి అవసరమైన కాలంగా అనుకొందాం. గణాంకాలు గుర్తించదగినవి. అంతకంటే ఎక్కువైనవి. అవి అధికారులు సిఫారసులను ఆచరణ పెట్టడం విషయంలో ఎంతవరకు నిర్దోషులుగా అనుకోవచ్చో సూటిగా సూచిస్తాయి. ఇండియా కార్యాలయంలోని బాధ్యతాయుతమైన అధికారులు – పూర్వపు వారిలో ఇంకా బతికున్న వారూ (పాలిస్ బరీ ప్రభువు కనిష్టుడు కాడు.) ఇప్పటి వారూ, ఇప్పుడు హిందూ దేశ ప్రజలు అనుభవిస్తున్న, ఆపగలిగిన ఉన్న వెతలు తమకి దూరదృష్టిలేక పోవడానికి, ప్రయత్నం చేయకపోడానికి ఫలితాలని అనుకో గలిగిన ధైర్యవంతులైతే బహుశ వారు తమ పద్ధతులను మార్చుకొంటారు.

రైలు మార్గాలు, నీటి పారుదలల మీద ఇంగ్లండులోను ఇండియాలోను 1882–83 నుంచి 1997–98లలో తమ ఆదాయం నుంచి వ్యయం చేసిన సొమ్ముపై ప్రకటన, బ్రిటిష్ ఇండియా యొక్క గణాంకసంగ్రహాలు 27,33 నుంచి తీసుకొన్నవి.

సంవత్సరం	హిందూదేశంలో వ్యయం రూ॥లలో		ఇంగ్లండులో వ్యయం రూ॥లలో	మొత్తం వ్యయం రూ॥లలో
1882-83	రైలుమార్గాలు	65,20,738	61,05,946	12,626,684
	నీటిపారుదల	24,80,912	32,386,	25,13,298
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	40,39,826	60,73,50	1,10,13,386
1883-84	రైలుమార్గాలు	68,08,186	59,29,836	1,27,38,022
	నీటిపారుదల	24,40,963	2,039	24,43,002
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	43,67,223	59,27,797	1,02,95,020
1884-85	రైలుమార్గాలు	81,58,667	60,00,597	1,41,59,264
	నీటిపారుదల	25,01,949	81	25,02,030
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	56,56,718	60,00,516	1,16,57,234
1885-86	రైలుమార్గాలు	89,75,159	66,61,693	1,56,36,852
	నీటిపారుదల	24,89,964	590	24,90,554
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	64,85,195	6,661,103	1,31,46,298
1886-87	రైలుమార్గాలు	87,77,884	72,.71,620	1,60,49,504
	నీటిపారుదల	24,46,712	1,921	24,18,633
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	63,61,172	72,69,699	1,36,30,571
1887-88	రైలుమార్గాలు	90,68,422	76,68,209	1,67,36,691
	నీటిపారుదల	25,52,619	33	25,32,652
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	65,15,803	76,68,236	1,41,84,039
1888-89	రైలుమార్గాలు	94,94,359	82,82,130	1,77,76,489
	నీటిపారుదల	26,92,950	551	26,93,501
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	68,01,409	82,81,579	1,50,82,988
1889-90	రైలుమార్గాలు	1,03,36,538	81,26,638	1,84,63,176
	నీటిపారుదల	27,23,146	1,018	27,24,164
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	76,13,392	81,25,620	1,57,39,012
1890-91	రైలుమార్గాలు	1,03,53,049	75,65,408	1,79,18,457
	నీటిపారుదల	20,13,622	2,098	28,16,520
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	85,39,427	75,62,570	1,51,01,937
1891-92	రైలుమార్గాలు	1,27,93,700	81,08,138	2,09,01,938
	నీటిపారుదల	30,20,347	2,603	30,22,950
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	97,73,353	81,05,535	1,78,78,983
1892-93	రైలుమార్గాలు	1,30,81,225	91,66,886	2,22,48,111
	నీటిపారుదల	29,94,606	6,646	36,01,272
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	1,00,86,619	91,60,222	1,92,46,839
1893-94	రైలుమార్గాలు	1,34,89,992	94,77,341	2,29,67,333
	నీటిపారుదల	29,17,024	1,894	29,18,918
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	1,05,92,968	94,75,447	2,00,48,415
1894-95	రైలుమార్గాలు	1,36,55,371	1,04,83,754	2,41,69,125
	నీటిపారుదల	29,92,928	2,967	29,95,890
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	1,06,62,443	1,04,80,792	2,11,73,235
1895-96	రైలుమార్గాలు	1,39,02,214	1,01,14,771	2,40,16,985
	నీటిపారుదల	30,13,153	1,475	30,14,628
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	1,08,89,061	1,01,13,296	2,10,02,357
1896-97	రైలుమార్గాలు	1,33,53,353	96,17,168	2,29,70,551
	నీటిపారుదల.	32,95,191	2,648	32,97,839
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	1,00,58,192	96,14,520	1,96,72,712
1897-98	రైలుమార్గాలు	1,35,61,896	91,31,606	2,26,23,502
	నీటిపారుదల	31,42,339	1,746	31,44,085
	అధికవ్యయం.రై.మా.పై	1,04,19,557	91,29,860	1,95,49,417
				మొత్తం 25,75,22,748

ఇంగ్లండులో నీటి పారుదల మీద పెట్టిన ఖర్చు రైలు మార్గాలతో పోలిస్తే 1 శాతం కంటే తక్కువ. అదే హిందూ దేశంలో రమారమి 25 శాతం ఉంది. (రెండు దేశాల్లో రైలు మార్గాల మీద పెట్టిన ఖర్చు ఒకలా ఉండక నీటిపారుదల మీద పెట్టిన ఖర్చు హిందూదేశంలో ఎక్కువ శాతం ఉండాల్సిరావడం బ్రిటిస్ పాలకులకి నచ్చలేదని పిస్తుంది. - కవనశర్మ)

ఇండియాలో ప్రభుత్వ రైలు మార్గాల నీటి పారుదలపై పెట్టుబడుల నుంచి వ్యయం చేసినది రూపాయలలో

సంవత్సరం	వ్యవస్థ	పెట్టుబడి	వ్యవస్థ	పెట్టుబడి
1882	రైలుమార్గాలు	39,31,543	నీటిపారుదల	7,01,820
1883	రైలుమార్గాలు	27,10,894	నీటిపారుదల	29,94,229
1884	రైలుమార్గాలు	44,19,114	నీటిపారుదల	10,10,797
1885	రైలుమార్గాలు	60,50,856	నీటిపారుదల	9,53,507
1886	రైలుమార్గాలు	70,19,928	నీటిపారుదల	7,60,810
1887	రైలుమార్గాలు	58,53,479	నీటిపారుదల	6,64,835
1887-88	రైలుమార్గాలు	23,32,721	నీటిపారుదల	6,26,849
1888-89	రైలుమార్గాలు	12,36,594	నీటిపారుదల	5,39,418
1889-90	రైలుమార్గాలు	27,99,432	నీటిపారుదల	4,98,802
1890-91	రైలుమార్గాలు	28,76,971	నీటిపారుదల	6,10,484
1891-92	రైలుమార్గాలు	34,18,364	నీటిపారుదల	8,08,108
1892-93	రైలుమార్గాలు	47,79,049	నీటిపారుదల	6,02,394
1893-94	రైలుమార్గాలు	40,86,848	నీటిపారుదల	7,61,389
1894-95	రైలుమార్గాలు	44,87,551	నీటిపారుదల	6,58,918
1895-96	రైలుమార్గాలు	39,45,011	నీటిపారుదల	7,57,918
1896-97	రైలుమార్గాలు	42,57,017	నీటిపారుదల	7,95,818
1897-98	రైలుమార్గాలు	36,35,797	నీటిపారుదల	7,42,663
మొత్తం రైలుమార్గాల మీద వ్యయం				**6,78,41,169**
మొత్తం నీటిపారుదల మీద వ్యయం				**1,44,88,759**

(ఇవి 21,22,27,33, సంఖ్యల ప్రభుత్వ గణాంకాల సంగ్ర హాల నుంచి స్వీకరించినవి. ఒక్క 1883లో తప్ప రైలు మార్గా లపై పెట్టుబడి, నీటి పారుదలపై పెట్టిన పెట్టుబడికి చాలా రెట్లుండటం చూడవచ్చు. - కవనశర్మ.)

మొత్తం ఆదాయం, పెట్టుబడుల నుంచి ఖర్చు చేసినది నీటి పారుదల మీద 39,35,045 పౌండ్లు (1 పౌ = 15 రూ) కాగా, రైలు మార్గాల మీద 24,66,09,235 పౌండ్లు. అంటే నీటి పారుదల మీద కంటే రైలు మార్గాల మీద చేసిన అధిక వ్యయం 20,72,50,190.

అన్నింటికంటే ముందర నీటి పారుదలని ఉంచాలని కరువు కూటమి చేసిన సిఫారసుని ప్రభుత్వం అమలు పరచిన విధానం అది! అటువంటి కూటమిలను ఏర్పరచటం వలన ప్రయోజనం ఏమిటి?

ఈ గణాంకాల నుంచి నీటి పారుదల వలన జరిగిన మంచి తెలుసుకోగలం. "కరువు కూటమి 1898"-1878-79 సంవ త్సరానికిగాను రక్షణ గల క్షేత్రాలు 51,71,497 యకరాలు కాగా 1896-97లో ఆ పొలాల విస్తీర్ణత 94,48,692 యకరాలని గుర్తించింది. అది కాటన్ హృదయాన్ని ఆనందపరిచే విషయం.

కరువు కూటమి 1880 నివేదిక తరువాత ఉత్పత్తి సంబం ధించిన పెట్టుబడి 50 శాతం పెరిగినా, కొత్తవి కొనసాగింపుని 1879-80 కంటే ముందు వాటి అంత లాభసాటిగా ఉండి 6 శాతం రాబడినివ్వటం కొనసాగుతోంది. 1879-80 తరు వాత పెట్టిన ఖర్చుల్లో కర్నూలు కడప కాలువని మద్రాసు నీటి పారుదల వాణిజ్య గుంపు నుంచి 21,71,349 రూపాలయకి కొనటం ఉంది. దానినుంచి రాబడి, దాని నిర్వహణ ఖర్చులకే సరి పోతుంది. అయినా దాన్ని కలుపుకొన్నా మొత్తం పెట్టుబడి మీద (ఇతరమైన వాటినుంచి ఎక్కువ రావటం వలన - కవన శర్మ) సగటున 6 శాతం రాబడి వస్తోంది.

1898 కూటమి అధ్యక్షుడు సర్ జేమ్స్ లియార్ ఈ విధంగా వ్యాఖ్యానించారు. ఇంకా వాడకంలోనికి రానివి, ఎన్నటికీ లాభ సాటిగానివి అయిన పనులను కూడా కలుపుకొన్నా 1896-97 సంవత్సరం చివరికి, నిర్వహణ ఖర్చులు వడ్డీలు పోను మిగిలిన ఆదాయం 48,29,917 రూపాయలు కేవలం 1896-97 సంవత్సరానికే మిగిలినది. 8,09,173 రూ॥ వడ్డీ 4 శాతం చొప్పున లెక్క కట్టడం జరిగింది.

ఈ విజయ స్తోత్రం చాలదు. ఆజ్ఞాధికారుల వ్యాఖ్యానం ఆ తరువాత కొన్ని పుటల తరువాత ఈ విధంగా ఉంది.

దాని ఫలితం రాజ్యానికి అతి అనుకూలంగా ఉంది. నేరుగా వచ్చిన ఆర్థికమైన రాబడే కాక సామాన్య సంవత్సరాలలో దేశంయొక్క సంపన్నత పెరిగింది. అనావృష్టి రోజుల్లో కరువుని నిరోధించటమో, తగ్గించటమో దాని వలన జరిగింది.

ఈ రోజున ఈ చర్య అవసరం ఏమిటి?

అది ఇది. కరువు నిత్యం అయింది. నీటి పారుదల వలన రక్షింపబడినవి కాక క్షేమమైన ప్రాంతాలు కొద్ది.

ఇండియాలో కరువు ఎంత నిత్యం అయింది?

గత 50 సంవత్సరాలు తీసుకొందాం. 1881లో ప్రచురింప బడిన కరువుల చరిత్ర -3 భాగంలోను, కరువు కూటమి 1898 యొక్క 1880 నుంచి వచ్చిన కరువుల కథనం నివేదికలోనివి పోగుచేయబడ్డాయి.

సంవత్సరం	బాధితప్రాంతం
1853	బొంబాయి
1857-58	ఎగువఇండియా
1854	మద్రాసు
1860-61	వాయువ్యరాష్ట్రాలు, పంజాబు
1865-66	ఒరిస్సా, బీహారు, ఉత్తరబెంగాల్, మద్రాసు
1868-69	రాజపుటానా, వాయువ్యరాష్ట్రాలు, పంజాబు, మధ్యరాష్ట్రాలు, బొంబాయి
1873-74	బెంగాలు, బీహారు, వాయువ్యరాష్ట్రాలు, ఔధ్
1876-77	బొంబాయి, హైదరాబాద్ (ఇప్పటి పాకిస్తాన్‌లోనిది)
1877-78	వాయువ్యరాష్ట్రాలు, ఔధ్
1876-78	మద్రాసు, మైసూరు
1884	పంజాబు
1884-85	దిగువబెంగాలు, మద్రాసు
1886-87	మధ్యరాష్ట్రాలు
1888-89	బీహారు
1889	ఒరిస్సా
1888-89	మద్రాసు (గంజాం)
1890	కుమాన్ ఘర్‌వాలే
1892	కుమాన్ డెహ్రాడూన్
1891-92	మద్రాసు, బొంబాయి (దక్కన్), బెంగాల్, బీహార్, ఎగువబర్మా
1890-92	అజ్మీర్, మేర్వారు
1897-98	మద్రాసు, బొంబాయి, మధ్యరాష్ట్రాలు, వాయువ్య రాష్ట్రాలు, మధ్యహిందూదేశం
1899-1900	బొంబాయి, పంజాబు, మధ్యరాష్ట్రాలు, రాజపుటానా, మధ్యహిందూదేశం, హైదరాబాద్ (దక్కన్), బీదర్

46 ప్రాంతాలు 47 సంవత్సరాలలో (కరువు వల్ల) బాధింప బడ్డాయి. ఇంత భయంకరమైన పట్టిక ఇంతకు పూర్వం, చాలా బలవంతులైన పాలకుల ముందుంచ బడిందా?

రైలు మార్గాలు కరువుని నిరోధించటానికని నిస్సందేహంగా చెప్పారు. 1880లో కరువు కూటమి నివేదికని సమర్పించి నప్పుడు రైలు మార్గాల పొడుగు 9,308 మైళ్ళు. 1898లో వాటి పొడుగు 21,960 మైళ్ళు. ఇవి విఫలమైన దాంట్లో, కాటన్ పనులు నూరోవంతు విఫలమై ఉంటే, ఎటువంటి తూష్ణీ భావం వ్యక్తమయ్యేదో! రైలు మార్గాల విషయంలో దాబుగాను భవిష్యవాణిలాగా ధైర్యంగా ఎన్ని కబుర్లు చెప్పారు! ఎంత విఫల మయ్యారు! 1878లో ఎంపిక కూటమి నివేదికలో ఆర్థర్ కాటన్ గురించి ఎటువంటి మాటలు వాడారు? ఇవాళ అందుబాటులో ఉన్న సత్యాల వెలుగులో ఆ నివేదిక వ్రాసినవారు దూరదృష్టీ నాయక లక్షణాలూ ఎంతో లేనివారుగా అనిపిస్తారు.

1884లో ఎంపిక కూటమి (సామాన్య సభ ఏర్పరచి నది) రైలు మార్గాల విస్తరణ కరువు నుంచి రక్షణకి దేశం యొక్క సంపన్నతకి ఎంతో ముఖ్యం అన్న వాదన అంత తరచుగా మరోటి చేయలేదు.

రైలు మార్గాల విస్తరణ కరువు నుంచి రక్షణకా? అని అడిగి నప్పుడు అది మా ప్రతిపాదనకి మూలం మాత్రమే. దాని వాణిజ్య ప్రాముఖ్యత కూడా ప్రభుత్వం గుర్తించింది. దేశం యొక్క సంపన్నత విపరీతంగా పెరిగిపోయి వడ్డీ రేటు పడి పోతుంది అన్నాడు సర్ విలియమ్ హంటర్.

రైలు మార్గాల విషయంలో ప్రాతిపదికమైన తప్పుడు అభి ప్రాయం ఏమిటంటే కరువుకు ఉపశమనం కలిగిస్తే పరిష్కారం రమారమి సాధించినట్టే అన్నది. ఉపశమనానికి, నివారణకి తేడా తెలియక గందరగోళం ఉండటమా!

ఝాన్సీ-మనిక్‌పూర్ రైలు మార్గాన్ని సన్నమార్గంగా ప్రతి పాదించినప్పుడు, అటువంటి మార్గాలు కరువు రోజుల్లో ఆల స్యానికి కారణమై మరణాలకి దారితీస్తాయని సర్ విలయమ్ హంటర్ అన్నాడు. అయితే అటువంటి మరణం సంభవించిన సంఘటన ఏదీ తమకు తెలియదు అన్నాడు. ఆ విధంగా ఆయన ప్రకటించటానికి 6 సంవత్సరాల ముందరి యదార్థ సత్యాలు తను ఈ విధంగా బుజువు చేసుకున్నాయి.

రైలు మార్గాలు సేవలందించిన జిల్లాలు

రైలుమార్గాలులేని జిల్లాల్లో కంటే రైలు మార్గాలున్న జిల్లాల్లో హెచ్చుగా బావులు ఉండటం జనం కష్టాలు పడటం, ధన నష్టం, కలగటం జరిగాయి. రైలు మార్గాలు పూర్తికాక నీటి పారుదల సౌకర్యం లేనిచోట ఇదే ఎక్కువగా జరిగింది.

నీటిపారుదల ఉన్న జిల్లాలు

ఇండియాలో అంత ఘోరమైనది, బహుశా మరొకటి లేని అతి భయంకరమైన కరువు కాలంలో, రాష్ట్రంలో రైలు మార్గా లున్న జిల్లాల్లో వాటి ఆదాయం 85 శాతం, జనాభా, మూడింట రెండు భాగాలూ, ఉత్పత్తి, పూర్తిగాను, పడిపోయాయి. వానలు లేకపోయినా, గోదావరి జిల్లా, దాని కాలువల వలన, వాటి నిర్మాణానికి ముందున్న అతి సంపన్నమైన సంవత్సరాల ఆదా యానికి రెండు రెట్లు ఇచ్చింది. ఇవి నిర్మించక ముందున్న వాణిజ్యానికి 40 రెట్లు ఎక్కువ విలువ ఉన్న వాణిజ్యం చేసింది. ఆ విధంగా కష్టకాలంలో అన్ని వనరుల విషయంలో బలంగా బయటపడింది. ఇండియా ఏమో దివాలా తీసింది. రైలు మార్గాల వ్యవస్థ కన్ని విధాలుగా తోడ్పడే ప్రయత్నాలు చేసినా, ఇండియాలో పరిశ్రమల పరిస్థితి మనదేశంలో ఉన్న పరిస్థితు లతో పోల్చినట్టయితే ఇంత డబ్బు, కాలం, ప్రాణాలు వ్యర్థం అవటాన్ని అనుమతించే వారు కాదు. కాని ఇప్పుడు ఇండియా కోలుకోవటానికి చాలాకాలం పట్టుంటే అసలంటూ కోలుకుంటే ఇప్పుడు అక్కడి పరిస్థితులు హదలు గొట్టేటట్టు న్నాయి.

రైలుమార్గాలు కరువుని నిరోధిస్తాయన్న వాదనని మించిన నిర్బలము అసత్యం అయినది మరొకటి ఉండదు అని కలొనెల్ ఫిషర్ 'ఎంపిక కూటమి 1878'కి తన ఉత్తరంలో తెలియజేశాడు.

1876-78 సంవత్సరాల క్షామంలో మద్రాసులో 9 జిల్లాలు దాని వలన బాధపడ్డాయి. అందులో ఏడింట మొదటి రకం రైలు మార్గాలు వెడల్పు (బ్రాడ్) అయినవో, సన్న (నారో) వైనవో రైలు మార్గాలున్నాయి. కొన్నింట రెండూ ఉన్నాయి. కరువు కాలంలో కలిగిన జన నష్టం విషయంలో మద్రాసు, బొంబాయి రాష్ట్రాలలో రైలు మార్గాలున్న జిల్లాలని, లేని వాటితో పోల్చడం మంచిదనిపిస్తుంది.

రైలు మార్గాలున్న జిల్లాలు

1881ని 1872తో పోల్చి సంవత్సరానికి 1 శాతం

పెరుగుదలను అనుమతిచ్చి

జిల్లా	జనాభా తగ్గుదల	తగ్గుదల శాతంలో
బళ్లారి	4,81,430	26.5
కోయంబత్తూర్	3,64,275	19.0
కడప	3,51,764	24.0
ఉత్తర ఆర్కాట్	3,78,839	17.0
షోలాపూర్	2,01,632	27.0
సగటు		**22.8**

రైలుమార్గాలు లేని జిల్లాలు

కర్నూలు	3,36,800	32.0
కావడి	2,51,245	29.5
బెల్గాం	1,66,020	16.5
ధార్వార్	195,835	18.0
సత్తారా	95,392	8.25
సగటు		**20.8**

తూర్పు ఇండియా రైలు మార్గాల 'అంచెలు' పుట 567 సాధారణ జన సంఖ్య పెరుగుదల 1 శాతం తీసుకొంటే రైలు మార్గాలు క్షామం నుంచి రక్షించే మార్గాలు అన్నదానికి వ్యతి రేకంగా సాక్ష్యబలం పెరుగుతుంది. సంవత్సరానికి 1 శాతం పెరుగుదలే తీసుకోడం జరిగింది. హిందూదేశ జనాభా లెక్కలు 1 శాతాన్నే సమర్ధిస్తాయి.

(శ్రీమతి హోప్ ఈ రెండు పట్టీలను పోలుస్తూ చర్చిస్తుంది. ఈనాడు మనకు సంఖ్యాశాస్త్రం ప్రకారం ఈ తేడాలు గమనించ తగినవి కావని తెలుసు అంటే ఆనాటి రైలు మార్గాలు జనసంఖ్య తగ్గుదలని ప్రభావితం చేసేవికావని అనుకోవాల్సి వస్తుంది. Significant and spurious correlations అనే విభాగం కింద చర్చ చేయాల్సి ఉంటుంది. అది చేయటాని కిది చోటు కాదు. శాస్త్రీయత లోపించిన శ్రీమతి హోప్ చర్చ కొనసాగింపుని అందుకు అనువదించలేదు. రైలు మార్గాలు క్షామ సమయంలో ఆహార ధాన్యాలు సత్వర రవాణాకి ఉపయోగపడ్తాయని నీటి పారుదల అనావృష్టి కాలంలో కూడా ఉత్పత్తిని ఇంతో అంతో రక్షిస్తుందన్నది సులభంగా అర్థమయ్యే విషయాలు – కవనశర్మ).

రైలు మార్గాలు ఉక్కు కర్మాగార కార్మికులకి, రైలు యంత్రాలు తయారు చేసేవారికి, బోగీలు నిర్మించే వారికి ఇంగ్లండులోని స్థానిక వ్యాపారులకి లాభసాటి. అవి వారి పాలితులకి ఇండి యాలో విధ్వంసం సృష్టించాయి. ఆ డబ్బు నీటి పారుదల మీద, నౌకాయాన సౌకర్యాల మీద పెడ్తే గొప్ప సంపన్నత కలిగేది, పూర్తిగా కాకపోయినా కొంత కరువు బాధ తప్పేది.

సర్ జార్జి కాంప్‌బెల్ లాంటివారు ఇలా అన్నప్పుడు నీటి పారుదల ఇంజినీర్లు ఏమనగలరు?

"మిద్నపూర్‌లో నీరంతా రైతులు వాడినా దానికి మూల్యం చెల్లించినా ఆ కాలువ మీద పెట్టిన ఖర్చు వెనక్కి రాదు. ఈ లెక్క నిష్పక్షపాతి అయిన కలొనెల్ హేగ్ వేసాడు. ఆయనకి కాలువల మీద చెడు అభిప్రాయం లేదు."

ఈ మేధావికి 5 శాతం వడ్డీ గిట్టుబాటవుతుందని పూర్తి నమ్మకం కుదరలేదు. నౌకాయాన సుంకాలని పరిగణలోకి తీసుకోలేదు. ఉత్పత్తి పెరుగుతుందని లెక్కలోకి తీసుకోలేదు. పండించిన రైతుకి ఎక్కువ తినడానికి, కట్టుకోడానికి, వాడు కోడానికి మొదటిసారి కొంత సొమ్ము చేతిలో ఉంటుందని ఈయన లెక్క వేయలేదు. ఆ డబ్బుతో పన్నులు వేయబడ్డ వస్తు వులు కొంటాడన్న స్పృహ లేదు. దాని వలన ప్రభుత్వ ఆదాయం పెరుగుతుందన్న అంచనా లేదు. ఇది కరువుకి వ్యతిరేకంగా ఉన్న భీమా అనుకోలేదు. జనం నీరు వాడుకో డానికి ఇష్టపడినా కాంప్‌బెల్ అది ఇష్టపడలేదు.

ఇండియా ఈ రోజున ఇంత అధ్వాన్న స్థితిలో ఉండటానికి కారణం అక్కడ సుఖ జీవనానికి అవసరమైనవి లేకపోవటం కాదు. దేవుడు అతిగా వరాలు కురిపించిన దేశం (ఇంగ్లండు) లోని మనుష్యులు దానిని (ఇండియాని) పట్టించుకోకపోటం కారణం. అక్కడున్న పరిస్థితులకు నప్పని పద్ధతులు వాడటం కారణం. జ్వరాల విషయంలో అధికారిక వైద్య నివేదిక చూద్దాం.

పాలకసంస్థ	బావులు	
	1887	**1897**
బెంగాలు	10,95,300	16,79,132
వాయవ్యరాష్ట్రాలు.ఔధ్	10,53,753	14,63,716
పంజాబ్	3,79,893	4,22,826
దిగువబర్మా	36,391	51,752
మధ్యరాష్ట్రాలు	1,58,195	3,89,335

పాలకసంస్థ	బావులు	
	1887	1897
అస్సాం	71,825	1,44,307
కూర్గు	2,730	7,182
మద్రాసు	2,04,561	2,92,292
బొంబాయి	3,04,449	4,52,596
బీరరు	29,979	65,211
మైసూరు	37,609	47,093

మొత్తం బావులు 1887 = 33,74,685

1897 = 50,15,842

జ్వరం వలన మరణించిన వారి సంఖ్యలో పెరుగుదల = 16,41,157

ఇవన్నీ కూడా రమారమి ఆకలి చావులే! బ్రిటీష్ ఇండియా యొక్క గణాంక సంగ్రహాల ప్రకారం ఈ మరణాలు మద్రాసులో 0.9% బెంగాల్‌లో 3.12 వాయువ్య రాష్ట్రాలలోను, మధ్య రాష్ట్రాలలోను 4.1, కూర్గు 4.15%, బొంబాయిలో 2.46%, బీహార్‌లో 2.3%- 1888-89 నుంచి 1897-98 వరకు గణాంక సంగ్రహాలు. (పుటలు 298-301)

బ్రిటన్ గొప్ప పుత్రులనికంది. వారు ప్రపంచంలో ఎక్కడైనా ఇతర్ల కష్టాలలో పాలు పంచుకునేందుకు ఉద్ధరించేందుకు గొప్ప ఉత్సాహం ప్రదర్శిస్తారు. ఇది ఇండియాలో ప్రదర్శితమైనంతగా ఎక్కడా అవలేదు. అటువంటి ఇండియాలో కరువు ఉండటానికి ఇంగ్లండులో ఎంత అవసరం లేదో, అంతే అవసరం లేదు.

ఇండియాలో కరువుని పారద్రోలడానికి పంటలు పండించ డానికి అవసరమైన నీరు ఎరువులు పోషక పదార్థాలు ఉన్నాయి. సర్. ఆర్థర్ కాటన్ వీటిని బంగారంతో 26 సంవత్సరాల క్రితం ఈ విధంగా పోల్చాడు.

ఒక పరిశీలిస్తున్న విషయం ప్రాముఖ్యత అది పొందటానికైన ఖర్చుకి, పొందాక దాని విలువకి ఉన్న తేడాలో కొలుస్తాం. ఒక పౌండు బంగారం సంపాదించటానికికయ్యే ఖర్చు దాని విలువ కంటే ఎక్కువైతే దాన్ని విడిచిపెట్టాలి. అదే ఒక పౌండు ఇనుమును తెచ్చి కరిగించి పోతపోయదానికయ్యే ఖర్చుకి రెండింతలు దాని విలువైతే అది లాభసాటి పని. ఒక వెయ్యి ఘన గజాల నీరు 6 పెన్నీలుండి దాని వలన పొందే లాభం పదిషిల్లింగులైతే, అటువంటి నీటి పారుదల పనిలో పోల్చగలిగిన బంగారపు గని ఉండదు. విక్టోరియాలో బంగారపు గనుల తవ్వకం వలన గనికార్మికు జీతాలు మాత్రమే పెరిగాయి అంటారు. అదే అయితే అది ఇండియాలో పొలాలకి నీరందించడంలో పోలిస్తే ఏమీ కాదు. సంవత్సరానికి పది లక్షలు బంగారు గని తవ్వ కాలపై ఖర్చుపెట్టి, రోజుకి కార్మికులు 4 షిల్లింగుల బదులు 6 షిల్లింగులివ్వగలిగితే సంవత్సరానికి లాభం 3,30000 పౌండ్లు. అదే 7 శాతం వడ్డీకి 140 లక్షల అసలు అప్పుతెచ్చి ఖర్చు పెట్టి కోటి యకరాలకి నీరందిస్తే అది ఏడాది 20 లక్షల ఉత్పత్తిని ఇతరమైన వాటిని ఇస్తే, అది బంగారు తవ్వకాల కంటే ఆరురెట్లు లాభసాటి.

కార్మిక వేతనాలు పెరిగినా, వాదనాబలం 1874 నుంచి ఇప్పటికి మారదు. కృష్ణా, గోదావరి, తంజావూరు (కావేరి) జిల్లాలు మద్రాసు రాష్ట్రాలలో ఉన్నట్టుగా దేశంలోని ఎక్కువ భాగాన్ని కొద్ది మార్పులతో చేయవచ్చు. చేయకపోతే ఆ బాధ్యత బ్రిటిష్ ప్రజలదే.

సరిపడినంతగా నీరు నిలవచేయటం హిందూదేశం యొక్క అత్యవసరత. లక్ష ఘన గజాలని 20 పౌండ్ల ఖర్చుతో నిలవ చేయవచ్చు. లేక 6 శాతం వడ్డీ అనుకొంటే 1 పౌండు వడ్డీకి 8 వేల ఘన గజాలని నిల్వ చేయవచ్చు. దీనిపైన పంపిణీకి కొంత ఖర్చు అవుతుంది. ఇండియాలో ఎన్నో పెద్ద జలాశయాలను నిర్మించటానికి అనుకూలమైన విశాల జలాశయాల స్థలాలని పరిక్షించి, అంచనాలు కట్టడం జరిగింది. అందులో ఒకటి ఈ మధ్య (1900) బద్దలైన ఫీల్డు జలాశయ పరిమాణానికి 500 రెట్లున్న 200 కోట్ల ఘన గజాల పరిమాణం గల జలాశయం.

గోదావరి పూర్తిగా ప్రవహిస్తుంటే 18 కోట్ల ఘన గజాలు గంటకి కలిగి ఉంటుంది. 1 పౌండుకి 2000 ఘన గజాలు అనుకొంటే 20 లక్షల పౌండ్లు దినానికి. సగటున 10 కోట్ల పౌండ్ల విలువగల నీరు ఆ నదిలో ప్రవహిస్తుంది. దాని పరివాహక ప్రదేశం దేశం విస్తీర్ణంలో పదోవంతు.

ఇండియాలో వానపడని ప్రదేశాల్ని వదిలేస్తే 36 అంగుళాల వాన ఇండియా అంతటా ఏడాదిలో సగటున కురుస్తుందను కొంటే ఒక వరి పంటకి మరో ఇతర పంటకి మొత్తం క్షేత్రంలో మూడింట రెండు పండుతుందని అనుకోవచ్చు. కనీసం యకరానికి 1 టన్ను ఆహార ధాన్యాలు పండుతాయనుకొంటే 1 చదరపు మైలుకి 1500 మంది జనాభాకి సరిపోతుంది. ఇప్పుడున్న జనాభా చ. మైలుకి 250 కనుక 6 రెట్లు జనాభాకి

సరిపోతుంది. అందులో 1/3 వంతు భూమిని ఇతరత్రా వాడుకొన్నా 4 రెట్ల జనాభాకి సరిపోతుంది. దీనివల్ల మనకి ఇది బంగారం కంటే విలువైనది. అపరిమితంగా ఉందని తెలుస్తోంది. గోదావరి వలన కుటుంబానికి 5 పౌండ్లు (తల ఒక్కింటికి 1 పౌండు చొప్పున) వారి సంపాదనకు అధికంగా అందుతుంది, ఆ పనులు పూర్తయ్యాక కుటుంబ ఆదాయ 7.5 పౌండ్లుకి పెరుగుతుంది. హిందూదేశంలో ఒక కుటుంబ సగటు ఆదాయం సంవత్సరానికి 5 పౌండ్లు. అంటే గోదావరి వలన అది రెండింతలు ఇప్పటికే అయింది. కాలక్రమేణ ఇంకా పెరుగుతుంది.

ఇండియాలో 5 కోట్ల కుటుంబాలున్నాయి. ఈ మంచి కుటుంబాలకి విస్తరిస్తే 37.5 కోట్ల పౌండ్ల ఆదాయం సంవత్సరానికి పెరుగుతుంది. అంటే ఈ దినం వసూలు అవుతున్న పన్నులకి 9 రెట్లు. ఇవి కాకుండా ఆరోగ్యం, సుఖం, భద్రత, కరువు నుంచి స్వేచ్ఛ, ప్రభుత్వ పరిపాలన పట్ల ప్రజలకి తృప్తి, సరకుల ప్రయాణీకులకి నిరాటంకమైన రవాణా మొదలైనవి ఏర్పడ్డాయి. ఇవి ప్రస్తుత జనాభాకి అది పెరిగిన కొద్దీ ఇవీ పెరుగుతాయి.

దీని గురించి కాటన్ తన ఒక ఉపన్యాసంలో ఒక పౌండు బరువుగల బంగారం తవ్వటానికి 2 పౌండ్లు ఖర్చు అయినా లేక 1 ఔన్సు వెండి తవ్వటానికి 1.5 పెన్నీలు ఖర్చయినా వార్తా పత్రికలు ఆ వార్తల్తో పుటలు నింపేస్తాయి. అదే నీటి విషయంలో అటువంటి ఫలితాలు వస్తే దాని గురించి ఏమీ వ్రాయవు. గోదావరి పనులు 42 వేల పౌండ్లు ఖర్చుతో 15 లక్షల పౌండ్లు విలువగల ఉత్పత్తులను 6 లక్షల యకరాల సాగుబడితో సాధించాయి. పైగా 500 మైళ్ళ నౌకాయానం వీలవుతోంది. ఈనాడు. ఆ విధంగానే శోణ్ పనులతో ఈ సంవత్సరం, ఆ పనులు పూర్తవకుండానే 1 లక్షా 60 వేల యకరాలకి నీరందింది. 5 లక్షల పౌండ్ల విలువ గల ధాన్యం పండింది. అదీ కరువు కాలంలో మొత్తం అప్పటికి ఖర్చయిన దెంతో అంత విలువైనది.

జలాశయాల నిర్మాణం ధవళేశ్వరం ఆనకట్ట పద్ధతిలో చవకగా చేయవచ్చు. (అది ప్రాచీన హిందూ నిర్మాణ పద్ధతి – కవనశర్మ) భారీ రాతి కట్టడాలు కాక ఆ పద్ధతిలో కట్టవచ్చునని గుర్తుంచుకొని అంచనాలు తయారు చేయాలి. (ఛాతమ్‌లో నీటి పారుదల పనుల గురించి ఇచ్చిన 3 ఉపన్యాసాల వ్యాసాలలో, 29–30 పుటలు).

జయపూర్, మేర్వారులలో ఇంకా ఎన్నో జిల్లాల్లో ఈ సంవత్సరం వర్షపాతం తక్కువే అయినా, గత వర్షపాతాన్ని జాగ్రత్త పరచడం ద్వారా కరువు తీవ్రత తగ్గింది. పశుగ్రాసం పరవాలేదు. అంటే నదులు చిన్నవే అయినా అసలు లేకేపోయినా ఇది సాధించవచ్చు. దీనికి కారణం కలొనెల్ జాకబ్ 33 సంవత్సరాల పాటు శక్తియుక్తులను వ్యయపరచి 150 నీటి పారుదల పనులు (చెరువులు–కాలువలు) చేపట్టి పూర్తి చేశాడు. ఈ పనులు నదులులేని దేశంలో చేశాడు. ఆయన పథకం ఏమిటంటే వానల్తో వరదలు వచ్చినప్పుడు ఆ నీటిని ఎన్ని గ్రామ తటాకాల్లో వీలైతే అన్నింటిలోకి మళ్ళించి నిలవ చేయటం. చెరువుల నుంచి నీరు భూమి పొరల్లోంచి బావుల్లోకి చేరుతుంది. నీటి పారుదల పై పెట్టుబడి ఎంత లాభసాటో జయపూర్ చూపిస్తుంది. 52.5 లక్షల పెట్టుబడి మీద 3 లక్షలు (రూపాయల్లో) రాబడి ఉంది (5.7 శాతం). పెట్టుబడిలో ఎక్కువ భాగం ఎనభైలలో అయినా 1868 నుంచి పెట్టిన మొత్తం పెట్టుబడి మరో 3 సంవత్సరాలలో వెనక్కి వస్తుంది. ఇండియాలో ప్రజలకి నీటి విలువ తెలుసు. అందుచేత నీటి పారుదల సౌకర్యం లేని జిల్లాల ప్రజలు కలొనెల్ జాకబ్ చుట్టూ చేరి తమకి కాలువలు అనుగ్రహించమని కోర్తూ ఉంటారు.

దేశ వనరులు లబ్ది పొందటం నదులు రైలు మార్గాలా సాధనాలు?

మధ్య రాష్ట్రాలు దక్కను ఇంకా రైలు మార్గాల అంచెలు ఏర్పడక ముందు సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ గోదావరిని రంగంలోకి దింపటానికి అతి హృదయ పూర్వకమైన ప్రయత్నాలు చేశాడు. ఆయన ఇండియాపై నిర్ణయాలు తీసుకోని కీలకమైన దినాలలో ఇండియాలో కష్టించాడు. ఆయనప్పుడు ఇంగ్లండులో ఉండి, స్టాన్లే ప్రభువు సహనపూరితమైన సమర్ధన కాక చైతన్య వంతమైనది సంపాదించి ఉంటే, ఇండియా తూర్పున ఒక ఓడ రేవు ద్వారా ఆ పత్తి పండించే దేశాన్ని మధ్య రాష్ట్రాలని వాణిజ్యానికి తెరవగలిగేవాడు. కాటన్ సలహా పాటించి ఉంటే ఒకటినియమించి మరొకటి వినాశన కారులైన అతి భయంకరమైన నాలుగు క్షామాల నుంచి (1868–69, 1886–87, 1897–98, 1899–1900) మధ్య రాష్ట్రాలని రక్షించేవాడు. దక్షిణ హిందూ దేశపు సంపన్నతను పెంచేవాడు.

ఆయన పాతిక సంవత్సరాల క్రితం వ్రాసి ఇచ్చిన నివేదిక ఇక్కడ తప్పక పొందుపరచాలి. అది చాలా పుటలు ఆక్రమించినా సరే – అల్లా చేసి ఉంటే ఎంత బావుండేది అనిపించే విచార కరమైన పరిస్థితులు ఇంతకంటే మరొకటి ఉండవు. ఆయన దూరదృష్టి ఆయన బలద్విరోధుల చేతిలో ఓడిపోయింది. 1860కి ముందు ఆయన వ్రాసిన కథనం –

మనం రవాణా ఖర్చు ఏ విధంగా తగ్గించి ఆ దేశాన్ని మిగతా వాటితో పోటీకి నిలిచేటట్టు చేసి దాన్ని (ఆర్థిక ఇబ్బం దులకు) ఉపశమనం కలిగించగలం అన్న విషయం ఆలో చించాలి. అది చేసే వరకు ఏదీ సాధింపబడదు. వాతావరణం, నేల, విరివిగా లభించగల చవక శ్రమ విషయాలలో మనకున్న అనుకూలత చాలా వరకునో పూర్తిగానో పోగొట్టుకొన్న వారిమి అవుతాం. ఇది బీరర్ పత్తి వ్యాపారంలో తెలుస్తుంది. పాలు, పత్తి, పెన్నీ, పార్తింగ్ ధరకి పెంపకం అమ్మకం జరుగుతుంది. మరో3 పార్తింగుల వ్యయంతో ఆ ప్రదేశంలోకి జిల్లాలు బజార్లకి చేర్తుంది. మరో పెన్నీతో బొంబాయి ఇంకా కొంచెం ఎక్కువ వ్యయంతో కలకత్తా చేర్తుంది. మరో పెన్నీ వ్యయంతో మాన్‌చెస్టర్ చేర్తుంది. అప్పుడు అమెరికన్లు బానిసల శ్రమలో పండించిన పత్తి మాన్‌చెస్టర్‌లో అమ్మే ధరకి సమానమౌతుంది. సరైన రవాణా ఉంటే ఇండియా పత్తి ధరలో ఒకటిన్నర పెన్నీలు తగ్గించగలం. దాంతో హిందూ దేశం పోటీ పడగలదు. పత్తి పండించడానికి, ఇక్కడి వాతా వరణం నేల చాలా అనువైనవి. అదే కారణంగా ఆహారం ఉప్పు కూడా, అవి ఉండాల్సిన ధరకి 4 రెట్లుంటు న్నాయి. ఇప్పుడు రైతులు నుంచి పత్తి కొనటం హ్రస్వ దృష్టికల మూర్ఖులు పీడకులు అయిన వ్యాపారుల చేతిలో ఉంది. ఐరోపా వాసులతో నేరుగా రైతులు వ్యాపారం చేయాలంటే రేవులలో అంచెల వ్యవస్థ తెరవబడాలి. అప్పుడు మనవ్యాపారులు దేశం లోప లికి వెళ్ళి వ్యాపారం చేయటానికి భయపడే బెడద తప్పు తుంది.

ప్రస్తుతం నాణ్యమైన నాగపూర్ పత్తిని మన విపణి వీధులకి చవకగా తరలించగలిగిన మార్గాలు అన్వేషించటానికి మించినది మరొకటి లేదు. పత్తి పెంపకం గోదావరికి వ్యాపిస్తుంది. బీరరు ఇంగ్లండుకి కావలసిన రకం పత్తి పండించగల వాతావరణం కలిగి ఉంది. దాన్ని సముద్ర తీరంతో కలపటానికి గోదావరి చవకైన మార్గం. పత్తి వేయటం వలన రైతుల సామాన్య సంక్షేమం ఆశ్చర్య కరంగా మెరుగుపడింది. 50 వేల పౌండ్లు 500 మైళ్ళ నౌకా మార్గం మీద ఖర్చు పెట్టినా నష్టం లేదు. పత్తి చవకగా ఇంగ్లండు చేర్తుంది.

ఈ విషయాలు శ్రీ ఆష్‌బర్నర్ 1837 ఏషియాటిక్ సొసైటీ ముందర బీరర్ పత్తి గురించి చదివిన వ్యాసం నుంచి గ్రహించ వచ్చు. పత్తి బొంబాయికి ఎడ్ల బండీ మీద చేర్చబడటానికి 70 దినాలు పడ్తుందని ఈ లోపల ఋతుపవన వర్షాలు మొదలై పత్తి పాడైపోయే అవకాశం ఉందని చెప్తాడు. అందుచేత దాన్ని వేగంగాను చవకగాను ఒక ఓడ రేవుకి చేర్చాల్సిన అవసరం ఆ వ్యాసం ప్రస్తావిస్తుంది.

1828–35ల మధ్య ఎగుమతి అయిన బేళ్లు 1 లక్షా 78 వేలు. ప్రతి సంవత్సరం అది 1 లక్ష బేళ్ళు పెరుగుతందని అను కోవచ్చు. ఇది ఇండియాలో జనుల జీవితాలు మెరుగు పరచటమే కాక ఇంగ్లండులో ఓడ పనివారి సంఖ్య; ఓడ రవాణా పెంచుతుంది. మన దేశపు బట్టల ఉత్పత్తి పెంచుతుంది. గోదావరి ద్వారా రవాణా చేస్తే టన్నుకి 7 పౌండ్లు లేక 2 లక్షల టన్నులకి 2 లక్షల 10 వేల పౌండ్లు రవాణా మీద ఆదా అవుతుంది. (ఇది చేయటం మాన్‌చెస్టర్‌కి, ఇంగ్లండుకి ఎంత అవసరమో శ్రీమతి హోప్ చెప్తుంది – కవనశర్మ).

గోదావరిలో 1 లక్షా 50 వేల పౌండ్ల ఖర్చుతో 300 కోట్ల ఘన గజాల నీరు నిలవ చేస్తే గోదావరిలో 3 నుంచి 4 అడుగుల లోతు అంతటా ఉండేలా చేయవచ్చు. దీనికి 3 రెట్లు నిలవచేస్తే పూర్తి 6 అడుగుల లోతు ఉండేలా చూసుకోవచ్చు. గంటకి 2 మైళ్ళ వేగంతో నావలు నడపవచ్చు. నదీ వేగం గంటకి 2 మైళ్ళుంటే (0.89 మీ/సె) ఉంటే వాలులో నావ వేగం 22, ఎదురులో 18 మైళ్ళు ఉంటుంది. దానికయ్యే ఖర్చు 3 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు ఉండవచ్చు. నదీతలాన్ని సమంగా తవ్వుతూ ఉండటానికి అయ్యే 50 వేల పౌండ్ల ఖర్చుతో 700 మైళ్ళ పొడుగుకి చేరి అది 50 లక్షల పౌండ్లు, అదే రైలు మార్గం అయితే మైలుకి 7000 పౌండ్లు అవుతుంది. ఆవిరి నావలు వెళ్ళటానికి వీలైన కాలువ తవ్వటానికి మైలుకి 2000 వేల పౌండ్లు ఖర్చు అవుతుంది. నదులను మెరుగు పరచటం విష యంలో ఎంత మెరుగు పరిస్తే అంత, మొదటి సంవత్సరమే సంవత్సరం అంతటా వాడకానికి పనికివస్తుంది. 50,000 పౌండ్లు నది మీద ఖర్చు పెడితే బీదర్ నుంచి సముద్రతీరం దాకా మొదటి సంవత్సరమే మంచి చవకైన రవాణా మార్గం

తెరవబడ్తుంది. అదే డబ్బుతో కేవలం 7 మైళ్ళ రైలు మార్గం వేయగలం. అది పూర్తయ్యే లోపల ఆలస్యమైన ప్రతి సంవత్సరం 5 లక్షల పౌండ్ల నష్టం వస్తుంది.

బొంబాయి రైలు మార్గానికి, గోదావరికి మధ్య ఏదన్నది నిర్ణయించుకోవాలి. పత్తి పండే ప్రాంతం మధ్యకి 400 మైళ్ళ రైలు మార్గం పడాలి. సంవత్సరానికి 10 మైళ్ళ చొప్పున 700 పౌండ్లు చొప్పున మధ్యలో ఉన్న ఘాట్‌లలో కూడా అదే ఖర్చుతో వేగంతో వేయగలం అనుకొన్నా 400 మైళ్ళకి 40 సంవత్సరాలు 28 లక్షల పౌండ్లు ఖర్చులో వేయగలం. లక్ష టన్నులు సంవత్సరానికి సగటున 20 సంవత్సరాలకి టన్నుకి 6 పౌండ్ల చొప్పున రవాణాకి 1 కోటి 20 లక్షల పౌండ్లు అవుతుంది. అంటే రైలు మార్గం మీద 40 సంవత్సరాలలో వ్యయం 1 కోటి 48 లక్షల పౌండ్లు.

అదే గోదావరిలో 6 అడుగుల లోతు సర్వదా ఉండేలా చూడడానికి 5 లక్షలు. టన్నుకి 6 షిల్లింగుల చొప్పున 40 సంవత్సరాలకి లక్ష టన్నులకి 12 లక్షల పౌండ్లు వ్యయం అనుకొంటే మొత్తం వ్యయం 17 లక్షల పౌండ్లు.

రైలుమార్గంలో వ్యయం 400 మైళ్ళకి 6 కాక 4 పౌండ్లకి తగ్గినా మిగిలిన 20 సంవత్సరాలకి మరో 80 లక్షల పౌండ్ల వ్యయం ఉంటుంది. మొత్తం 230 లక్షలు రైలు మార్గంలో వ్యయం అయితే గోదావరి మీద 17 లక్షలు మాత్రమే.

రైలు మార్గం బొంబాయి వైపు 2390 అడుగుల ఎక్కి 3000 అడుగులు దిగాలి. నిర్మాణం 40 సంవత్సరాలు పడుతుంది. టన్నుకి మైలుకి రవణా రుసుము చివర్లో 25 షిల్లింగులు. ఆవిరి నౌకాయానానికి గోదావరిలో 350 అడుగులు ఎక్కి 610 అడుగులు దిగాలి. కోరింగ (కోరంగి) వైపు నిర్మాణ కాలం 2 సంవత్సరాలు. రవాణా రుసుము టన్నుకి మైలుకి 7 షిల్లింగులు 3 ఫార్తింగులు.

అయినా బొంబాయి వైపు పత్తి రవాణా మళ్ళించటానికి కారణం బొంబాయి ఒక్కటే నౌకామార్గం అని నమ్మటం అంటాడు బ్రూస్ నార్టన్ తను రాజ్య కార్యదర్శికి వ్రాసిన ఉత్తరంలో. ఆయన "ఒక ఓడని కూటమి నిర్దేశకులలో, మాంచెస్టర్ వ్యాపారులతో, హిందూదేశ హాలికులతో, ఇంకా ఇందులో ఉత్సాహం ఉన్న వారిని పంపి వారిని 20 మైళ్ళ రైలు మీద తరువాత గుర్రాల మీద పల్లకీలలో 300 మైళ్ళు 8 నుంచి 20 రోజులు ప్రయాణం చేయించి వార్ధాకి ఒక్కరిని 10 పౌండ్లు ఖర్చుతో తీసుకువెళ్ళి, అక్కడ నుంచి ఆవిరి నౌకలో కోరంగికి 30 లేక 40 గంటల ప్రయాణంతో 2 షిల్లింగులకు కొనిపోతే వారు ఇంగ్లండుకి సరైన నిర్ణయాలతో చేర్తారు."

"దారి పొడవునా వేల కొద్ది అలిసిపోయిన ఎద్దులను వాటిని తోలే వారిని టన్నుకి 6 పౌండ్ల ఖర్చుతో రోజూ 10 మైళ్ళ చొప్పున ప్రయాణం చేసిన వారిని చూస్తారు. పైగా నదిలో 100 టన్నుల పత్తిని 10 షిల్లింగులకి పడవలలో తీసుకువెళ్ళడం చూస్తారు. వార్ధాకి 20 మైళ్ళు రైల్లో ప్రయాణం చేసి ప్రయాణం చివర ఘాట్లని శ్రమతో దాటుతున్నప్పుడు వారికి ఆలోచించుకోడానికి ఎంతో సమయం దొరుకుతుంది అక్కడ నుంచి రోడ్లూ, వంతెనలు ఉండని ప్రదేశం దాటాలికదా! వార్ధా చేరాక ఆవిరి నౌకలో సుఖవంతమైన సోఫాలలో వాలి ఆలోచిస్తారు."

"8 సంవత్సరాల క్రితం కాటన్ ఎదుర్కొన్న ఇబ్బందులలో దాటిన అడ్డంకులు గుర్తు తెచ్చుకొని, ఇప్పుడు నీటి పారుదల ద్వారా సాధింపబడింది గమనిస్తే మనకి ఆశ పెరుగుతుంది. ఇండియా అవసరాలకి సంయుక్త రాజ్యం (యు.కె) చేయగలిగింది కాటన్ జీవితాంతం ప్రతిపాదించిన వాటిని స్వీకరించటం మించి ఏమీ లేదు. నీటి పారుదల పనుల విజయాలు, వైఫల్యాలు వివరిస్తూ చరిత్ర వాయటం, ఆ పనుల ప్రస్థుత స్థితి గురించి తెలియచేయటం జరగాలి. అవి ఏయే, యోజనలు ఒక లాంటివో వాటి తేడాలు ఏమిటో, వాటి మూల సూత్రాలు ఏమిటో విశ్లేషించి చెప్పాలి. అది పామరులకు, విషయం చెప్తే, ఇంజనీర్లు భవిష్యద్ప్రణాలికలకి అవసరమైన జ్ఞానం ఇస్తుంది. దీనివల్ల బ్రిటిష్ పాలన యొక్క దాతృత్వగుణం, మంచి చేసే సాహస గుణాల వలన ఇండియాని పాలించటానికి మనదేశం చాలా అర్హమైనదని తెలుస్తుంది."

"అయితే చేసిన దానికి తృప్తి పడ్తూ చర్చిస్తూ ఉండటం కాదు. చేయటం మర్చిపోయిన వాటి మీద దృష్టి పెట్టాలి. ఆకలితో అలమటించే కోట్ల జన సంఖ్య పెరుగుతూ పోతుంటే మన దాతృత్వం గురించి, మంచి చేయగల సాహసం గురించి గప్పాలు కొట్టుకోడం, ఇండియాని ఆర్ధికంగా చితికిపోయేలా చేస్తుందని గుర్తుంచుకోవాలి!" అంటాడు. బ్రూస్ నార్టన్.

అనుబంధం - 1

ఇండియా ప్రధాన పాలకుడు నీటి పారుదల గురించి చెప్పినవి

1900 మార్చిలో వైస్రాయి కర్జన్ ప్రభువు వార్షిక ఆదాయ వ్యయాల అంచనా చర్చలో ఈ ముఖ్య విషయంపై అన్న మాటలు "నాకు చాలామంది, ఇండియాలోను పై దేశాలలో ఉన్న వారు ముఖ్యంగా, ఇండియాలో కరువులు ఆపటానికి స్పష్టమైన మార్గం నీటిపారుదల అంటూ సలహా ఇస్తూ ఉంటారు. ఇది వారి స్వంత తెలివితో ప్రతిపాధిస్తున్నట్లు మాట్లాడారు. ఇండియాలో నీటి పారుదల చాలా సంవత్సరాలుగా సాగుతోంది ఇప్పటికి దానిమీద పెట్టిన ఖర్చు 2 కోట్ల 55 లక్షల పౌండ్లు. 1 కోటి 90 లక్షల యకరాలు నీటి పారుదలతో సాగుబడిలో ఉన్నాయి.

అయితే 1898-99 సంవత్సరపు బ్రిటిష్ ఇండియా గణాంకాలు ఈ విధంగా ఉన్నాయి.

1. కాలువల ద్వారా	**యకరాలు**
ప్రభుత్వం యొక్క భూమి	1,17,36,755
వ్యక్తుల యొక్క భూమి	13,98,432
2. చెరువుల ద్వారా	46,71,195
3. బావుల ద్వారా	1,13,28,323
4. ఇతరత్రా	12,83,479
మొత్తం	**3,04,18,454**
దాళవా పంట ద్వారా	27,05,868
మొత్తం సాగుబడి	3,31,24,322

హిందూదేశంలోని ఏ నదైనా సముద్రంలోకి ప్రవహిస్తే ఎంతో వ్యవసాయ సంపద సముద్రంలో కలిసినట్టు భావిస్తూ దాన్ని ప్రభుత్వం ఏ విధంగా ఆపాలని సూచిస్తూ ఉంటారు. నేను ఉత్పత్తికుపయోగపడే కొత్త భూముల్ని సాగులోకి కొత్త నీటి పారుదల పనుల ద్వారా లేక పాత వాటిని పొడిగించడం ద్వారా తేవటాల గురించి ఒక అంచనా ఇండియా మొత్తానికి వేయించాను. పెట్టిన పెట్టుబడి మీద వడ్డీని మించి నికరా దాయాన్ని ఇవ్వగల భూముల విస్తీర్ణత 35 లక్షల యకరాలుండగా సాగులోకి తేవటానికి 80 నుంచి 90 లక్షల పౌండ్లు ఖర్చు పెట్టాల్సి ఉంటుంది.

కరువు రాకుండా ఉండటానికి రక్షణ పనులలో పెట్టిన పెట్టుబడి వెనక్కిరాదు. అవి రాజ్యానికి ఆర్థికంగా భారమైనవి. అవి మినహాయింపు పనులుగా అనుకొని అవిచేసి, కరువు వచ్చినప్పుడు బాధ నివారణకి ఏమీ చేయకపోడం నియమం చేసుకోవాలి. ఏడాదికి 10 లక్షల ఖర్చు చేయాలని అను కొంటున్నాం. ఆ విధంగా 3 లక్షల యకరాలకి వర్తించే పనులని 6 లక్షల యకరాలకి వర్తించేలా పెంచవచ్చు. ఇవన్నీ చేసినా సాగుబడి 40 లక్షల యకరాలకి, రెండు రకాల పనుల విభాగాల వల్ల, మించదు. దీని వలన దేశంలో ఆహార ఉత్పత్తి పెరుగుతుంది. కొంతమందికి కూలీ దొరుకుతుంది. కరువులో ధరలని కొంత అదుపులో ఉంచవచ్చు. అంతేకాని ఇప్పుడు కరువుకి గురయ్యే జిల్లాలకి అనావృష్టి నుంచి రక్షణ కలిపించలేము. అక్కడి ప్రజల వెతలకు తగ్గించే సహాయం నేరుగా చేయలేము.

నీటి పారుదల పనులలో కరువు నుంచి రక్షణకి అత్యవసరంగా చేయాల్సినవి చేయటానికి వీలైనవి అన్నీ కూడా చేసాం అయితే నీటి పారుదల అనంతంగా పెంచగలిగింది కాదు. సామాన్యంగా జనబాహుళ్యానికది సాధ్యమే అనిపించినా. నీటి పారుదలని పెంచి ఆహార ధాన్యాల పెంపుని ప్రోత్సహించాలన్న వాదనతో నేను ఏకీభవిస్తాను ఎందుకంటే ఉత్పత్తి పనులు పెట్టుబడి మీద మంచి రాబడి చూపిస్తాయి. నేను ఇండియా వచ్చాక కొంత నిశ్చయమూ శాశ్వతము అయిన పెంపునిచ్చే నీటి పారుదల పనులకి శ్రీకారం చుట్టాను. నా ముందరి పాలకులు సంవత్సరానికి 75 లక్షలు మొత్తం కేటాయించేవారు. నా ప్రోద్బలంతో పూర్తయిన గత సంవత్సరం 90 లక్షలు సర్ జేమ్స్ వెస్ట్‌లాండ్ ఖర్చు చేశాడు. ఇందులో కొంత కరువు బాధ నివారణకి ఉపాధిగా ఖర్చయింది. ఈ సంవత్సరం కరువు వల్ల మా కార్యక్రమాలు తగ్గించుకొన్నా డాకిన్స్‌ని, 1 కోటి రూపాయలు నీటి పారుదలకి కేటాయించమన్నాను. ఈ మొత్తం సద్వినియోగం అవుతుందనుకొంటున్నాను. పెద్ద యోజనలన్నీ దరిదాపుగా పూర్తయ్యాయి. నా పూర్వీకులు చేసిన ఘన కార్యాలతో పోలిస్తే మావి చిన్నవిగా కనిపిస్తాయని తెలుసు అయినా మాకందు బాటులో ఉన్న సొమ్ము నా పాలనలో చిన్న చిన్న యోజనల రూపకల్పనలని సాకారం చేయటంలో ఉపయోగపడ్తుందని నమ్ముతున్నాను.

2. సర్ రిచర్డ్ టెంపుల్ - చేయాల్సిన చేసేసిన నీటి పారుదల మీద - అన్న మాటలు

ఈ నదుల మీద ప్రతిపాదించిన కాలువలు, సామాన్య మైన భాషలోనో, పూర్తి వివరాలతోనో రూపకల్పన చేయబడ్డా, ఇంకా తలకెత్తుకోనివి ఉన్నాయి.

పంజాబులో బీనాబ్, బీహార్‌లో గండక్, దక్షిణ ద్వీపకల్పంలో మధురైకి దగ్గరగా ఉన్న తిరువాన్కూరు కొండల నుంచి పుట్టే పెరియార్ నది, నాగపూర్ రాష్ట్రంలోని, వార్ధా వైగంగా, మరి కొన్ని చిన్న ఏర్లు, మధ్య ఇండియాలో చంబల్, జమున నుంచి వరదా కాలంలో మిగులు నీటిని సట్లెజ్ తూర్పున ఉన్న పొడి క్షేత్రాలకి తీసుకువెళ్ళేది.

ఔధ్‌లో శారద, మద్రాసుకి ఉత్తరాన తూర్పుతీరంలోకి పెన్నానది దిగువ భాగం, పశ్చిమ తీరాన్ని బొంబాయికి ఉత్తరాన ఉన్న తపతి దిగువభాగం, అదే ప్రాంతంలోని నర్మదా దిగువ భాగం, మధ్య రాష్ట్రం తూర్పుకొసనున్న మహానది ఎగువ ప్రాంతం బుందేల్ ఖండ్‌లోని బెత్వా, కర్ణ

బొంబాయి రాష్ట్రంలోని దక్షిణ జిల్లాల్లో అసహజ తటాకాలు, చిన్నా పెద్ద కాలువలు ప్రతిపాదింపబడి ఇంకా ప్రారంభం కాలేదు. ఇంకా ఇండియాలోని వివిధ ప్రాంతాలలో ఎన్నో యోజ నలు, నిరంతరం ఇండియాను భయపెట్టే కరువు నుంచి రక్షిం చాలనే తపనతో ఆలోచనాపరులైన అధికారులు ప్రతిపాదిస్తూ వచ్చినవి, ఉండవచ్చు.

ఈ క్రింది గొప్పనదుల ఇండియాలో రాష్ట్రాలను, లేక జిల్లాలని సారవంతం చేయటంలో పాత్ర వహించేట్టు బ్రిటిష్ ప్రభుత్వం చేసింది.

గంగ, జమున, బీహార్‌లోని శోణ్, సట్లెజ్ పంజాబ్‌లోని రవి, సింధు, ఒరిస్సాలోని చిన్నఏర్లు, దిగువ మహానది తూర్పు తీరంలో దిగువ గోదావరి, దిగువ కృష్ణా, కావేరి, కొల్లిదంలు దక్షిణ ద్వీపకల్పంలో 'దక్షిణం'లో తుంగభద్ర, ఎగువ కృష్ణా తపతులు. (నైజామ్ నవాబుకి చెంది బ్రిటిష్ వారికివ్వబడిన డెక్కన్ ప్రాంతాలని దక్షిణగా వ్యవహరిస్తు న్నాను – కవనశర్మ).

3. 1877 క్షామకాలంలో నీరు ఎల్లా వ్యర్థం చేయబడింది?

ఇంగ్లండులో తిండిని వానరోజుకి దాచుకోటం అనే సామె తగా పాచ్య దేశాలలో నీటిని వానలేని ఎండరోజు కోసం దాచు కోవాలి. అసలే వాన సరిపడేంతపడనప్పుడు అది వ్యర్థంగా 'పారి'పోతే? అటువంటి దాన్ని అతి తక్కువగా ఊహిస్తాం. ఉదాహరణకి అడయార్ నదిని తీసుకొందాం. దాని నీటిని నిలవ చేసే ప్రయత్నం జరగలేదు. మూడు రోజులు ఒడ్డుని ఒరుసుకొని ప్రవహించింది. వంతెన మధ్య 100 గజాల వెడ ల్పున గంటకి 2 మైళ్ళ (0.9మీ/సె) వేగంతో ప్రవహించింది. లోతు సగటున 4 అడుగులు ఉంది. నీరు నిలవ చేయటానికి స్థలం చాలినంతగా ఉండి ఉండదు. కాని చెరువుల నుంచీ కూడా చాలా వ్యర్థం అయింది. మద్రాసు సైదాపేటలో మార్మ లాంగ్ చెరువుని, వ్యర్థాన్ని అనుమతిచ్చిన దానికి సూచనగా తీసుకోవచ్చు. వాన పడిన కొద్ది రోజుల తరువాత ఈ వ్యాసకర్త చూసి నప్పుడు ఆ చెరువు తన వ్యర్థ జలాలు పోయేందుకు ఏర్పాటు చేసిన తన ఎత్తు తక్కువ కట్ట మీద ఆరుగజాల వెడ ల్పున ఒక గజం ఎత్తున నీటిని గంటకి 5 మైళ్ళ వేగంతో విడిచిపెడ్తోంది. అంటే రమారమి 3 ఘనగజాలు సెకనుకి ఆ విధంగా విడిచి పెట్టడానికి కారణం విడిచిపెట్టకపోతే గట్టు ఎక్కడైనా తెగవచ్చునన్న భయం. నీరు పోకుండా గేట్లతో ఆప వచ్చు. ఎందుకంటే నీటి మట్టం అప్పుడు మామూలు కంటే తక్కువ ఉంది. సత్యం ఏమిటంటే సంవత్సరం మొదట్లో మరా మత్తులకి కేటాయించిన మొత్తాలు తగ్గించబడ్డాయి. జాగ్రత్తకి తప్పనిసరి పనులు చేయటానికి, డబ్బులేదు. అందుచేత ఇంజినీర్లు ఆ చెరువులో నీరు ఎక్కువగా నిలవ చేయటం వలన చెరువు కట్టతెగితే దానికి బాధ్యత తీసుకోడానికి సిద్ధంగా లేరు, చేపట్టని రక్షణ పనుల వలన 9 నెలల ముందులైట్టన్ ప్రభువు, స్థానిక అధికారి ఆర్థిక అంచనాల మీద, పొదుపు చేయమని ఆజ్ఞ జారీ చేయటం కారణం.

వారు వార్షిక చిన్న మరామత్తుల ఖాతాలో మద్రాసు ఆదాయ సమాఖ్య చెప్పుకోదగ్గ పొదుపు (అంచనాకంటే తక్కువ ఖర్చు) చేసి సాధించినట్టు నివేదిక పంపింది. దాని ఫలితాలు స్పష్టమే. చెరువులు హిందూదేశంలో వ్యవసాయానికి ముఖ్యమైనవి. పొదుపు చేసే విషయంలో అవి చిట్ట చివరివి అవాలి! వాటిని నిర్లక్ష్యం చేస్తే నీరు వ్యర్థమై మనుష్యుల జీవితాలు బలౌతాయి.

4. సర్ జార్జి కాంప్‌బెల్ అధికార (గర్వ) పూర్వకమైన అభిప్రాయ ప్రకటన

ప్రజోపయోగ కార్యాల కూటమి ముందు సాక్షిగా చేసిన ప్రకటన సర్ ఆర్థర్ కాటన్ ధోరణి చూస్తుంటే నీటిపారుదల

"పనులు విజయవంతమైనప్పుడెల్లా, ఇంజినీర్లు సైనికులు కాని అధికారులు ప్రశంసనీయులు. విఫలమైనప్పుడల్లా ఇంజినీర్లు, వారు బెంగాలు ఇంజినీర్లు కాకపోతే అప్పటికీ ప్రసంశనీయులే. అసహ్యించుకోవాల్సిన వారు పౌర అధికారులే."

(ఇది చాలా తప్పు ప్రకటన. సర్ ఆర్థర్ కాటన్ ప్రత్యేకంగా మర్యాదస్తుడు. ఆయనకంటే తక్కువ పక్షపాతం వ్యక్తిగతమైన భావాలు కలవారు అరుదు. హిందూదేశ సంక్షేమం ఒక దాని గురించే ఆయన ఆలోచన. – హోప్).

వంద సంవత్సరాలలో కరువు ఒక్కసారే

ఇండియాలో కొన్ని ప్రత్యేకమైన ప్రాంతాలు మాత్రమే కరువు రావటానికి ప్రత్యేకంగా అనువైనవని, ఇతర ప్రాంతాల్లో వంద సంవత్సరాలలో ఒకసారి మాత్రమే కరువు వస్తుందని నాకు తెలిసిన సమాచారం నాకు గట్టిగా తెల్పుతోంది.

కాంప్‌బెల్ పాలించిన మధ్య రాష్ట్రంలో గత 32 సంవత్సరాలలో 4సార్లు కరువు వచ్చింది.

బెంగాల్‌కి సర్ ఆర్థర్ కాటన్ యొక్క గొప్ప కాలువ

బెంగాల్‌లోని ప్రణాళికలలో సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌కి చెందిన రెండింటి విషయంలో కొంత జ్ఞానం ఉంది. ఒకటి గంగ నుంచి కలకత్తాకి తవ్వే గొప్ప కాలువ, రెండోది దామోదర్ ప్రణాళిక. గంగాకాలువ మొదట్లో నౌకాయానపు కాలువగా రూపకల్పన చేయబడినా, అది నదియా జిల్లాకి నీటి పారుదల కాలువగా కూడా పనికి వస్తుందని ప్రభుత్వాన్ని అర్థించటం జరిగింది. గంగకి చేరాల్సిన ఉపనదులన్నీ చేరి పాయలుగా విడిపోక ముందు అతి విశాలంగా ఒక పెద్ద అడ్డకట్ట నిర్మాణంతో అది కూడుకొని ఉన్నది. నాకు కొంచెం భయం వేసింది. సర్ ఆర్థర్ కాటన్ ప్రణాళికల్లో మునిగితే ఎక్కడ తేల్తాయో తెలియదు.

కరువు కాలంలో రైలు మార్గాలు

రైలు మార్గాలు దూరదృష్టితో శ్రద్ధతో ఇండియా అంతటా పడినప్పుడు అంచెల వ్యవస్థ మెరుగుపడి త్వరగా ఆహార ధాన్యాలు రవాణా అవుతాయి. దానికి కావలసిన మదుపు దొరికితే ఇండియాలో చెప్పుకోదగ్గ కరువు, దాని నుంచి ప్రాణం నష్టం ఉండవని నేను గుర్తించాను.

ఈ రోజుల్లో కరువు గుర్తించే విధంగా పునరావృతం అవుతోంది

ఈ మధ్య కరువు గుర్తించే అంత తరచుగా వస్తూ ఉండడం కేవలం యాదృచ్ఛికమే అయినా నా అభిప్రాయంలో పూర్వం కటే ఈ ఆధునిక కాలంలో ఉన్న పరిస్థితులు కరువు రావటానికి వీలుగా ఉన్నాయేమో అని శ్రద్ధతో పరీక్షించాల్సి ఉంది. అది నిజం కావచ్చు. బ్రిటిష్ ప్రభుత్వ పాలనతో శాంతి నెలకొని జనాభా పెరిగింది. వ్యవసాయం పెరిగింది. మామూలుగా పెరిగిన జనాభాకి పెరిగిన వ్యవసాయం సరిపోతుంది. పలచగా జనాభా ఉండే చోట కరువు వస్తే, వ్యవసాయంలోకి రాని అరణ్య భూమిలో దొరికే కాయ, కసరు, పండు తిని బతగగలుగుతారు. వారికా వనరులు అందుబాటులో ఉంటాయి. అదే ఎక్కువ జనాభా, పూర్తి జనసాంద్రతతో ఉన్న జిల్లాల్లో కరువు వస్తే అక్కడ భూమి పూర్తిగా వ్యవసాయంలోకి వచ్చి ఉండడం వలన ఇతర అడవి ఆహారం లేక కరువు తీవ్రత ఎక్కువగా ఉంటుంది. దీనికి వ్యతిరేక మైన అనుభవం మధ్య రాష్ట్రంలోను తూర్పు బొంబాయిలోను ఉంది. (రచయిత్రి అడవులు కొట్టివేయటం వలన, నీరు ఓడ్చివేయటం వలన వ్యవసాయం పెరిగినా, నీరు సహజంగా నిలవ ఉండే జలాశయాలు మనిషి చేయి పడనంత కాలం ఉన్నవి, ఎండిపోతాయన్న మాటల్లో కొంత అతిశయోక్తి ఉన్నా అది నిశ్చయంగా ఉన్న పరిస్థితే. వాదనతో నాకు కొంత ఏకీభావం ఉంది. శ్రీమతిహోప్ వాదనలో పేర్కొనని గుర్తించని ఇతర పరామితులుండవచ్చునని నాకు అనిపించింది. అనావృష్టికి అడ్డు పడే మార్గాలు దీర్ఘకాలంలో చేయాలి గాని నీటి ఎద్దటి సమయంలో ఆహార ధాన్యం కటకట సమయంలో ఆహార ధాన్యాలు అందించటం తప్ప మరో మార్గం లేదని ఈనాడు మనకి తెలుసు – కవనశర్మ).

మరో విషయం గుర్తుంచుకోవాల్సింది ఉంది. అభివృద్ధి చెందిన అంచెల వ్యవస్థ వలన కరువు కాలంలో త్వరగా ఆహార ధాన్యాలను రవాణా చేయగలం. అది నిజమే అయినా, అదే వెసులుబాటు వలన ధాన్యం పరాయి చోట్లకి అధిక పంటలు పండిన కాలంలో ఎగుమతైపోవడం కూడా అంతే సులభం. అంచెల వ్యవస్థ అభివృద్ధి చెందిన కాలంలో స్థానికులకున్న దాపుడు గుణం కరువు రోజుల్లో గొప్ప రక్షణగా ఉండేది. నా అనుభవంలో మంచి పంటలు పండిన సంవత్సరాల్లో పంజాబులోని సట్లెజ్ ఎగువ ప్రాంతాలలోను, నర్మదా లోయలోను, ధాన్యం ఎంతో చవకగా అమ్మేవారు. కొనేవారుండే వారు కాదు. అప్పుడు దాన్ని కరువు రోజుల కోసం గాదెల్లో దాచేవారు. ధాన్యం పాతర వేయటం ఆ రోజుల్లో సాధారణం, ఆ విధంగా

అది చెడకుండా ఎన్నో సంవత్సరాలుండేవి. దినాల్లో అటువంటి ధాన్యం కరువు కాలంలో అందుబాటులో లేకపోవడం కొట్టవచ్చి కనిపిస్తుంది.

పూర్వపు దినాల్లో ధాన్యాగారాలు, ఇప్పుడవి లేవు

ఒరిస్సాలో కరువు సంవత్సరం, మార్చి నెల వరకు, ధాన్యం ఉధృతంగా ఎగుమతి అవుతూ వచ్చింది. గొప్ప భయంకరమైన కరువు ప్రారంభం అవటానికి 6 వారాల ముందు దాకా అన్నమాట వ్యాపారులు తప్పుడు లెక్కలు వేసారు. బెంగాల్‌లో ప్రభుత్వం దిగుమతి చేసుకొంటుంటే వ్యాపారులు ఎగుమతి చేస్తూ వచ్చారు. ఇది కరువులో అధికభాగం జరిగింది. దానివల్ల గొప్పగా ధాన్యం బయటకు పోడం జరిగింది. సామాన్య ఆర్థిక దృష్ట్యా మెరుగుపడ్డ అంచెల వలన మంచి ఫలితాలు కలిగా యన్న విషయంలో నాకు సందేహం లేదు. అధిక పంటల రోజుల్లో అక్కడి ధాన్యం విఫణి వీధుల్లోకి కావలసినంతగా తీసుకు వెళ్ళగలిగినా, కరువు రోజుల్లో అదే విధంగా అవసరమైన మేరన దిగుమతి చేసుకోగలిగినా – కొనుగోలు శక్తి దృష్ట్యా చూస్తే జనానికి కొనే సాధనం ఉండదు. అందుచేత మెరుగు పడిన అంచెలవ్యవస్థ ఉన్నా, ధాన్యంతెచ్చి పంచిపెట్టడమో కొను క్కునేందుకు ఉపాధి చూపించటమో చేయాల్సి వస్తుంది. ప్రాణ నష్టం ఆ సందర్భాలలో తగ్గించగలిగినా అది అధిక వ్యయంతో ముడిపడి ఉంటుంది. కరువు కరువుకీ ఆ భారం పెరుగుతుంది. అందుచేత ధాన్యాగారాలు ఉన్న పూర్వం కంటే లేని ఈ దినాలు చాలా ఖరీదైనవి.

5. జార్జి హామిల్టన్ ప్రభువు (అధ్యక్షుడు) అడిగిన ప్రశ్నలు

పూర్వం రోజుల్లో ధాన్యం పాతరవేసేవారని మీరన్నారు. కాని కరువు రోజుల్లో జనానికి ఆ పాతర వేసిన ధాన్యం కొనే డబ్బుండేది కాదు. ధాన్యం వడ్డీ వ్యాపారస్థుల చేతిల్లోను, జమిం దార్ల చేతుల్లోను కొద్దిగా రైతుల చేతుల్లోను ఉండేది. వారు రైతులకి అవసర కాలంలో ధాన్యం అప్పుగా ఇచ్చి ఎక్కువ పండిన సమయంలో వసూలు చేస్తూ ఉండేవారు. ఇప్పటి జనాలు అప్పటి వారి కంటే ఎక్కువ బీదవారైతే తప్పించి, (అప్పటి వారిలాగానే) వీరు ధాన్యం కొనగలరు! నా అభిప్రాయంలో సామాన్యులకి అప్పుడూ చేతిలో డబ్బు లేదు. ఇప్పుడూ లేదు. అప్పుడు ధాన్యం వారి షావుకార్ల వద్ద, వ్యాపారుల వద్ద ఉండేది. వారితో వీరికి లావాదేవీలుండేవి. వీరికవసరమైనప్పుడు వారు అప్పిచ్చి, వీలయినపుడు వడ్డీతో సహా వసూలు చేసేవారు.

1770లో వచ్చి గొప్ప బెంగాల్ క్షామం అతిగా చూపబడింది

చారిత్రికంగా కరువులని చూసినప్పుడు పూర్వంలోని ఏ ఒక్క కరువు కూడా మనం ఎదుర్కోలేనిది కాదు. మన కున్న సాధనాలతో ఒక ప్రాంతపు అవసరాలకి మరో ప్రాంతపు అవస రాలకి మించిన ధాన్యంతో తీర్చలేనిది కాదు. ఇండియా మొత్తం మీద ఏనాడు ఆహార ధాన్యాల కొరత లేదు. 1770 బెంగాలు కరువును తీసుకోండి. అది పురాతన మైనదవటం వల్ల మనకి (మన జీవిత కాలంలో) తెలిసిన కరువులన్నింటి కంటే పెద్దదను కొంటాం. ఇండియా కచేరిలో గ్రంథస్థమైన వాటిని తీసిచూస్తే, వాటి వివరాలు నేను సమర్పించిన కాయితంలో ఉన్నాయి. ఆ కరువు ఈ మధ్య వచ్చినప్పుడు మిగిలిన కరువుల కంటే గొప్ప దేం కాదు. అది తీవ్రమైనదే! చాలా జనం నష్టం చాలా బెంగాలు లోని చాలా ప్రాంతాలలోకలిగించినదే! కాని మొత్తం అంతటా కాదు. దాని వల్ల దేశం వంద సంవత్సరాలు వెనక్కి పడిపోలేదు. మరుసటి సంవత్సరపు ఆదాయం, అంతకు ముందు అంతటి కంటే ఎక్కువగా పెరగటమే కాక ఆ తరువాతి రెండు మూడు సంవత్సరాలు పెరుగుతూ పోయింది.

అతను నీటి పారుదలని పొడిగించటానికి ఎందుకు వ్యతిరేకి?

కరువు వలన జరిగే నష్టాన్ని, నీటి మీద అధిక వ్యయం వలన కలిగే నష్టం మించిపోతుందని నా అభిప్రాయం. ఇండి యాలో రకరకాల వాతావరణ పరిస్థితులున్నాయి. కొన్ని చోట్ల నీటి పారుదల పనులకి గొప్ప సమర్థింపు ఉంది. కొన్ని చోట్ల మరికొన్ని పనులు చేర్చటం సమర్థించ వచ్చు. ఈ విషయం మరో రోజు వర్షపాతం పటంతో చర్చించాలను కొంటు న్నాను.

6. పాత కరువుల్లో ధాన్య నిక్షేపాలు

శ్రీ ఆన్‌స్లో చట్ట సభ సభ్యుడు అడిగిన ప్రశ్న.

"మీరు చెప్పిన ధాన్య నిక్షేపాలు రాజుల బలవంతంపై పూర్వ కాలంలో బయటకి వచ్చేవి అన్నది నిజమేనా?

జవాబు : అమ్మడానికి ఇష్టపడని వారిమీద ఒత్తిడి తెచ్చి అమ్మిం చటం పూర్వం ఐరోపాలోను ఆసియాలోను ఉంది. ఆ విధంగానే స్థానికంగా ఉండి ఉంటుందని అనుకోవచ్చు." "బ్రిటిష్, పాలక వర్గంలో అటువంటి ఒత్తిడి లేకపోతోందని అనుకోవచ్చా?"

జవాబు : చాలా ఒత్తిడి ఉంటోంది. అల్లర్లు చాలా సార్లు జరిగాయి. 1837-38 కరువులో చాలా జనం హెచ్చిన అల్లర్లు జరిగి ధ్యానం పాతర్లు దోచుకోబడ్డాయి.

7. గొప్ప మధ్య జలాశయంపై కలొనెల్ ఫిషర్‌ని అడిగిన ప్రశ్న

సముద్ర మట్టానికి 1600 అడుగుల ఎత్తున్న ఓ గొప్ప జలాశయం నిర్మించి ప్రణాళిక గురించి మీరు ఏమన్నా విన్నారా?" - సర్ జార్జ్ కాంప్‌బెల్ ప్రశ్న.

జవాబు: నేను అది బళ్ళారికి ప్రతిపాదించిన ప్రణాళిక. నేను దాన్ని పరీక్షించ లేదు. మట్టాలు తీసుకొని ప్రతిపాదిం చాను.

"అదీ సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ ప్రతిపాదించినదీ ఒకటేనా?

జవాబు : అవును సముద్ర మట్టానికి 1600 అడుగుల ఎత్తు నుండే జలాశయమే అది. కాని ఇండియా అంతటికి నీరు పారించటానికి కాదు!

మీరు గార్డన్ సర్వేలు చూసారా?

జవాబు: సరిగ్గా నేను ప్రతిపాదించిన విధంగానే అతను కాలువను కొండల ద్వారా తెచ్చానని చెప్పాడు. చెప్పి ఆ పని పూర్తి చేయడానికి వెళ్ళాడు. అయితే నీటి పంపిణీ విషయంలో ఆ యోజన చాలా ఖరీదైనదిగా వుంటుంది. అందుకని దాన్ని పూర్తిగా విడిచి పెట్టాల్సి వచ్చింది. నేను ఆ ప్రాంతానికి దూరంగా ఉండి ఆ సమయంలో చూడలేదు. కాని చూసినప్పుడు పంపిణీలో జరిగిన తప్పిదం అర్థమైంది.

పంపిణీ విషయం పక్కన పెట్టండి. మీ వద్ద గార్డన్ చేసిన సర్వే కాయితాలున్నాయా? అంత పెద్దయెత్తులో ఆ జలాశయ ప్రయోజన సాధ్యమేనని మీరు సంతుష్టి చెందారా?

జవాబు : నా వద్ద ఇప్పుడా కాయితాలు లేవు. కాని ఆ జిల్లా పటం మీద ఆ జలాశయం కింద మునిగిపోయే భూమి విస్తీర్ణత చూపగలనని అనుకొంటున్నాను.

"అది ఆచరణీయం అయిన యోజన అని మీరు సంతుష్టి చెందారా?"

జవాబు : అప్పుడుపడ్డాను. ఇప్పుడు మరింత పడ్తున్నాను.

"మీరు ఎంత ఎత్తుకి అడ్డకట్ట నిర్మించాలని ప్రతిపాదించారో గుర్తుందా?

జవాబు : 100 అడుగులు.

"ఎంత విస్తీర్ణపు భూమి మునిగిపోతుంది?"

జవాబు : 100 అడుగుల ఎత్తున వెనక్కి 80,90 మైళ్ళు వరకు మునిగి పోతుంది.

"ఎంత వెడల్పు మునిగిపోతుంది?"

జవాబు : అతి విశాలమైన చోట వెడల్పు 6 లేక 7 మైళ్ళు ఉండవచ్చు. 30 మైళ్ళ ఎగువన నది సన్నటి దారి గుండా ప్రవహిస్తుంది కనుక (కొత్తగా) మునిగేదేమి ఉండదు.

"ఇప్పుడున్న చెరువుల్లో దేనికైనా కట్ట 100 అడుగుల ఎత్తున ఉన్నది ఉన్నదా?

జవాబు : కర్నూలు జిల్లాలోని కంభం చెరువుకి రమారమి ఉంటుందనుకొంటాను. దానికి తూము మీద నీరు 60 అడుగుల ఎత్తున నిలిచి ఉంటుంది. నేను మనవి చేసేదేమి టంటే తుంగభద్రలాంటి నదికి పూర్తిగా మన్నుతో అడ్డకట్ట నిర్మిం చాలను కోలేదు. అది నేను నిర్మించాల్సి వస్తే కాంక్రీటు దిమ్మలతో, నీరు కారకుండా కడ్తాను.

"దాని పొడుగెంత ఉంటుంది?"

జవాబు : 8000 అడుగులకి 9000 అడుగులకి మధ్య నుంటుంది.

"వరదల్లో అది కొట్టుకుపోయి దిగువ ప్రాంతాలని ముంచేస్తుందా?

జవాబు : నిర్ణయించిన స్థలంలో అది భద్రమే! ఎందుకంటే దిగువన వెంటనే నది చాలా ఇరుకు దారిలో ప్రవహిస్తుంది. 40 మైళ్ళవరకు ఇటూ అటూ కొండలు కనుక అడ్డకట్ట కొట్టుకుపోదు.

"ఈ ప్రణాళికని విధి ఏం చేసింది?

జవాబు : గార్డన్ చేసిన పంపిణీ విధానం ఖరీదైనది అవటంతో దాన్ని కొనసాగించమని అన్నారు. నేను ఇండియా విడిచి వెళ్ళే ముందర పంపిణీ ఎల్లా చేస్తున్నారో చూశాను. నేను నీరు అనవసరంగా అధిక వ్యయంతో పంపిణీ చేస్తున్నట్లు గమనించాను. నేను అంత వ్యయం లేకుండా ఎట్లా చేయవచ్చో ఆ యోజనలోని చాలా మందికి చూపించాను.

ఆ జిల్లాలో యకరానికి 15 రూపాయల వ్యయంతో 10 లక్షల యకరాలకి నీరు అందించ గలమని అంచనా వేశాను.

"సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ ఈ జలాశయాన్ని గొప్ప జలాశయంగా పేర్కొని, దీని నుంచి మొత్తం ఇండియాకి కాకున్నా చాలా భాగానికి నీరందించటానికి వాడవచ్చునని అన్నాడు. మీరు అది సాధ్యమే అనుకొంటారా?"

(ఇక్కడ సర్ ఆర్థర్ కాటన్ ద్వీపకల్పంలో చాలా భాగం అని అన్నాడని ద్వీపకల్పం అన్న మాట మొత్తం ఇండియాకి వర్తించదని కేవలం దక్షిణ హిందూదేశంలో కృష్ణానది కింద భాగానికే వర్తిస్తుందని, ఆ అర్థంలో కాటన్ వాడాడని కాంప్‌బెల్ దీనిని తప్పుగా అర్థం చేసుకొన్నాడని మరోచోట లేడీ హోప్ అంటుంది – కవనశర్మ).

జవాబు : బళ్ళారిలో అది పది లక్షల యకరాలకి నీరందిస్తుంది. సర్. ఆర్థర్ కాటన్, కర్నాటక మైదానంలో ఎక్కువ నీరు ఉప యోగించటాన్ని ప్రతిపాదించాడు. అది కేవలం సూచన మాత్రమే. అంటే కృష్ణ నీటిని తుంగభద్ర నీటిని కలిపి వాడటం విషయంలో పరిశోధించాల్సి ఉంది. అది చేయదగిన పనే.

శ్రీ వాన్ ఆగ్‌న్యూ ప్రశ్న : అంటే బళ్లారిలో ఉన్న చెరువులు, కరువు నుంచి రక్షించడానికి సరిపోవని అనుకొంటారా?

జవాబు : సరిపోవు. బళ్ళారి 1850 నుంచి 3 సార్లు కరువు బారిన పడింది.

కాంప్‌బెల్ ప్రశ్నలు :

"గోదావరి మీద పనులు గొప్పగా విజయవంతం అయ్యా యని, అనుకొంటారా?

జవాబు : నిశ్చయంగా.

"దాని వలన అనారోగ్యం కాని, నేల నిస్సారం అవటం గాని అటువంటి మరేదైనా గాని చిక్కులేర్పడ్తాయని అనుకోరా?

జవాబు : నది ఆ నేలని సారవంతం చేస్తూ పోతోంది. దాని వలన నేల నిస్సారం అవటం ఉండదు. రైతులు దాని గురించి ఫిర్యాదు చేయటం లేదు.

(పెద్ద అడ్డ కట్టలు కట్టినప్పుడు ఒండ్రుమట్టి కట్ట ఎగువ భాగాన్ని పేరుకొంటుంది. నీరు పై మట్టం నుంచి తీసుకోడం వల్ల ఒండ్రుమట్టిలోని పోషక పదార్థాలు నీటిలో ఉండవు. కాని చిన్న ఆనకట్టలలో కొంతైనా పోషక పదార్థాలు అడుగున పేరు కోక నీటిలో వేలాడ్తూ ఉండి నీటితో పాటు పొలాలకి అందు తాయి. Suspended sedment కి విషక్త సికతాలు లాంటి మాట వాడవచ్చు. నేను వేళ్ళాడే ఇసక అనే వాడాను. వాడ్తుంటే తెలుగు పదాలు కూడా సాంకేతిక గౌరవం సంతరించుకొంటా యని నమ్ముతాను – కవనశర్మ)

నీటి పారుదల పనుల వలన అనారోగ్యాలు కలిగినట్టు గుర్తించారా?

జవాబు : 1869లో చాలా మంది అనారోగ్యం పాలబడ్డారు. కాని అది నీటి పారుదల వలన కాదు. నీటి పారుదల వలన జనాభా పెరిగింది. వారి సంపద సుఖం పెరిగాయి.

"అంటే మొత్తం మీద జిల్లాలో ఆరోగ్యం తగ్గిందనుకోరా"?

జవాబు : లేదు మొత్తం మీద బాగుపడింది.

"ఇప్పుడు పూర్వంకంటే జ్వరాలు తక్కువంటారా?

జవాబు : అవుననుకొంటాను. నేనక్కడున్న రోజుల్లో నేనే మందులిచ్చేవాడిని. ఆ జ్వరాల్లో సులభంగా తగ్గనివి కావు. వాటి గురించి ఎక్కువ చెప్పుకోడం జరిగింది. అవి సాధారణమైనవి.

"ఆ విధమైన నౌకాయానం వ్యవస్థ ఇతర నీటి పారుదల యోజనలలో అమలు చేయవచ్చా"

జవాబు : కృష్ణా జిల్లాలో చేయబోతున్నారు.

మళ్ళీ మధ్య జలాశయమే

"ఆ జలాశయం గురించి ఏమన్నా చెప్పగలరా?"

జవాబు : బళ్ళారి జిల్లాలో అడ్డకట్ట నదికడ్డంగా కట్టాలన్నది ప్రతిపాదన.

"దాన్ని మీరు పూర్తిగా అధ్యయనం చేశారా? దాన్ని పూర్తి చేశారా?

జవాబు : అడ్డకట్టకి అడ్డుకోత కొలతలు తీసుకొన్నాను.

"మీరు ఆపథకానికి ఆరంభకులా?"

జవాబు : అడ్డకట్టకి అవును.

"మొత్తానికి"

జవాబు : కాదు. మొదట సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ నది లోంచి నీళ్ళు తీసుకొని బళ్ళారిలో విశాలమైన క్షేత్రానికి అందించే నిమిత్తం నదిమీద సామాన్యమైన ఆనకట్ట ప్రతిపాదించాడు. ఆ నీరులో కొంత భాగం పెన్నారు నదికి చేర్చాలని అనుకొన్నాడు. నది అడుగు భాగం మట్టాలు కొలుస్తూ వెళ్తుంటే నాకే అడ్డకట్ట నిర్మించటానికి అనువైన స్థలం కనిపించింది. అక్కడ స్థానికులు పూర్వం జలాశయం నిర్మించాలనుకొన్నారు. ఇప్పటికి అక్కడ పోసిన మన్ను ఉంది. అది చూశాక నేను ప్రతిపాదించాను.

(అయితే కర్నూలు పనులకి అనుమతి లభించి సొమ్ము కేటాయింపబడటంతో సర్ ఆర్థర్ కాటన్ కర్నూలు పనుల ద్వారా కూండవ్ లోయకి నెల్లూరి జిల్లాకి సులభంగా నీరు అందించటం

వీలు పడటంతో ఈ జలాశయం పని విడిచి పెట్టాడు. కాటన్ ప్రతిపాదించింది చవకగా మన్నుతో కట్టే ఆనకట్ట దాన్ని ఖరీదైనా రాళ్ళ కాంక్రీటు అడ్డకట్టగా మార్చింది ఫిషర్ – కవనశర్మ)

జాన్‌క్రాస్ ఫిషర్‌ని అడిగిన ప్రశ్న

మీరు 250 చదరపు మైళ్ళ నీటిని నిలవచేసి 10 లక్షల యకరాల భూమికి నీరందిస్తారా?

జవాబు : బళ్ళారిలో 10 లక్షల యకరాలు. దానికి నా అంచనా ప్రకారం అయ్యే వ్యయం యకరానికి 15 రూపాయలు. బళ్ళారిలో ఇంకా ఎక్కువ భూమికి నీరందించ వచ్చు. కాని ఆ భూములకి నీరు చేర్చటం చాలా కష్టం. అప్పుడు సగటు ఖర్చు యకరానికి 15 నుంచి 20 లేక 25 అవుతుంది.

"ఆ యోజన నుంచి డబ్బు రాబట్టుకోగలమా?"

జవాబు : ఇప్పుడు ఆ భూమి నుంచి ఏమీ రావటం లేదు. ఈ జలాశయం వలన మునిగిపోయే భూమి బళ్ళారి జిల్లాలో అతి దరిద్రమైన తాలూకాలోది. గత 3 సంవత్సరాలుగా దాన్ని ప్రభుత్వమే ఆదుకొంటోంది. సదా, వానలు పడవు అక్కడ. తుంగభద్ర గట్ల పక్కన నీరు అంది పండుతున్న కొద్ది భూమి, ఒక రెండు కొండవాగులు తప్ప అక్కడ ఏమీ లేదు.

"మీరు పనులు ప్రారంభించిన ఎంత కాలానికి ఈ పది లక్షల యకరాలు సాగులోకి వస్తాయి?"

జవాబు : ఆ యోజన పూర్తవటానికి 5 సంవత్సరాలు పడుతుందనుకొంటాను.

"మీరు వ్యయం గురించిన అంచనా వేసారా?

జవాబు : అడ్డకట్టకి 30 లక్షలు, కొండల గుండా 25 మైళ్ళ కాలువకి 50 లక్షలు, హగిరీ నదికి 40 మైళ్ళ కాలువ ఒక పెద్ద నీటి తూముతో సహా 20 లక్షలు. కర్నూలు వైపు 120 మైళ్ళ కాలువ 15 లక్షలు, 80 నీటి కట్టడలు, నౌకాయానం కోసం 20 లక్షలు, భూమికిగాను నష్ట పరిహారం 5 లక్షలు, చిన్న పంపిణీ పనులు, ఇతరత్రా ఖర్చులు, పర్యవేక్షణ 10 లక్షలు మొత్తం 1 కోటీ 50 లక్షలు. 10 లక్షల యకరాలకి అంటే యకరానికి 15 రూపాయలు. బళ్ళారిలో అన్ని పనులకు బాధ్యుడ్నిగా ఉన్న నాకు 8 సంవత్సరాల అనుభవం ఉంది. నేను నీరు పారించదలుచుకొన్న ఏ భూమి తడవకుండా లేదు. అందుచేత ఏ భూమికి సాగు తీసుకోబడకుండా లేదు.

నీటి పారుదల యొక్క విస్తరించిన ప్రయోజనం శాంప్‌సన్ ల్లాయడ్ అడిగిన ప్రశ్నలు

"మీ అభిప్రాయంలో ఈ పనుల యొక్క ప్రయోజనం ప్రభుత్వానికి వచ్చే రాబడికి పరిమితమై లేదు"

జవాబు : నిశ్చయంగా లేదు.

"అది జనాల సామాన్య ఆరోగ్యానికి సుఖానికి, బాగుకి విస్తరించి ఉంటుందా?"

జవాబు : అవును. ఇంకా ప్రజలను భద్రంగా యథాస్థితిలో ఉంచుతుంది.

"భవిష్యత్తులోని క్షామాలను నిరోధిస్తుందా?

జవాబు : అవును. క్షామ నిరోధన, దీని ప్రయోజనంగా చాలా కాలం నుంచి అనుకోబడ్తోంది.

"మీ వ్యక్తిగతమైన జ్ఞానంతో, ఇంతకు పూర్వం ప్రశ్నింపబడిన గొప్ప అనుభవజ్ఞుడై పడవలు బల్లకట్టులు ప్రవాహానికి ఎదురుగా కదపడం కష్టమని? (సాక్షి ఇచ్చిన సాక్ష్యాన్ని నిర్ధారిస్తారా?)

జవాబు : నేను దాన్ని వ్యతిరేకిస్తాను. ఇటలీలోని కాలువల్లో ప్రవాహ వేగం, గోదావరి జిల్లాలో మనం వాడ్తున్న వేగం కంటే ఎక్కువ. అయినా అక్కడ పడవలు నడుస్తున్నాయి. ఇక్కడ కాలువల్లో మనం మైలుకి 5 అడుగుల వాలు (రమారమి 1000లో1) మించిన వాలుని వాడం. ఆ వాలు అది కేవలం పెద్ద నీటి తూముల్లో 1/2 మైలుకి మాత్రమే పరిమితం చేసాం. ఆ భాగం పడవల్ని కష్టంతో నడపాలి. అందుచేత ఆ భాగానికి తిరిగి రూపకల్పన చేసి, అంచనాలు తిరిగివేస్తాను. ఆ దోషం తొలగించటానికి మామూలుగా ఆ కాలువలకి వచ్చే వాలువలన ప్రవాహవేగం గంటకి మైలు (0.45 మీ/సె) దాటదు. ప్రవాహంలో పడవల్ని నడపటం సులువు.

"అంటే నీటి పారుదలకి నిర్మించిన కాలువలు నౌకాయానంకి అనువుగా నిర్మిస్తే అవి జనుల బాగు విషయంలో చాలా ప్రాముఖ్యత వహిస్తాయని మీరంటున్నారని నేను అనుకొంటున్నాను. అది సరైనదేనా?

జవాబు : నేను ఆ విషయంలో పూర్తిగా నిశ్చయంగా చెప్పగలను. మీరనుమతిస్తే ఒకటి రెండు ఉదాహరణలు చెప్తాను.

1852లో నేను, మరో సోదర అధికారి, కాటన్ కోసం నరసా పురం, అత్తిలి కాలువలు తవ్వాం. నర్సాపురం కాలువ

మొత్తం పొడవున పడవలు ప్రయాణిస్తున్నాయి. అది 40 వేల యకరాలకి నీరందించగలదని ఊహించాం. ప్రస్తుతం 36 వేల యకరాలకి అందిస్తోంది. అత్తిలి కాలువ కేవలం నీటి పారుదల కాలువ మాత్రమే. అది 30 వేల యకరాలకి నీరిందిస్తుందను కొన్నాం. అయితే రైతులు కేవలం 12 లేక 13 వేల యకరాలకి మాత్రమే వాడుకొంటున్నారు. నేను 1871లో ఆ కాలువలో నీటి కట్టడికి పునాదులు వేసీ వేయగానే రైతులు మరో 10 వేల యకరాలకి అర్జీ పెట్టుకొన్నారు.

"అంటే తమ ఉత్పత్తిని విపణి వీధులకి తరలించే అవకాశం రాగానే ఎక్కువ భూమిని సాగులోకి తేవాలని రైతులనుకొన్నారా?

జవాబు : అవును. ఆ పనులకి 5600 పౌండులు ఖర్చు కాగా, మొదటి సంవత్సరమే దాని నుంచి 4000 పౌండ్ల ఆదాయం వచ్చింది.

ఇవన్నీ (ఈస్టిండియా ప్రజోపయోగ కార్యాలు) నివేదిక – సామాన్య చట్ట సభ సభ్యుల ఆజ్ఞ మేరకు (1 ఆగష్టు1, 1878లో అచ్చువేయబడిన, నీలి పుస్తకం నుంచి తీసుకోడం జరిగింది. కూటమి సభ్యుల పక్షపాత ధోరణులకిది అద్దం పడ్తుంది. చదవ దగింది. ఇందులో నీటిపారుదల విజయవంతంగా ఆ కష్టం లోంచి బయట పడింది – రచయిత్రి.

12వ ప్రకరణం

కరువులో ప్రాణ ధనహాని

కొందరన్నట్టుగా ఈ పుస్తకంలో చూపించదలను కొన్న ట్టుగా, ఇండియాలో కరువులు నిరోధించగలగటం నిజమే అయితే కరువు వలన మన జరిగే నష్టం పూర్తిగా భౌతికమైన పద్ధతిలో ఆర్థికంగా అంచనా వేసి, కరువు ఉపశమనానికి ఖర్చు చేసేది, కరువుని నిరోధించడాని కయ్యే ఖర్చు కంటే తక్కువేమో తేలుద్దాం. ధననష్టం విషయంలో కూడా నిర్దుష్టమైన అంచనా వేయలేము. అయితే ఇటీవలి కరువు పద్దులు ఎంత పూర్తిగా ఉన్నాయంటే ఒక ఉజ్జాయింపు లెక్క కట్టడానికి వీలవుతుంది. ఇది పొద్దుపోవ డానికి చేస్తున్న పనికాదు. నీటి పారుదల పనులే చవక అనితేలితే, అవి చేపట్టి కొంతైనా పూర్తిగా కాకపోయినా కరువు నివారించవచ్చు. దానితో జనం యొక్క భౌతికమైన బాగు ఆధారపడి ఉంది.

అయితే ఇండియాలో అధికార వర్గంలో కరువు ఒక తప్పిం చుకోలేని చెడు అన్న భావం బాగా వుంది. కరువు కూటమి 1880లోను కాంప్‌బెల్ 1878లోను కరువుల మధ్య పూర్వం ఎప్పుడూ లేనంత తరుచుగా వస్తున్నాయి. వస్తాయి. ఇవి భగవన్నిర్ణయాలు. మనం జనానికి అ బాద తగ్గించే ఉపాయాలు ఆలోచించాలి. అన్న ధోరణి వ్యక్తం చేశారు. అదే నిజమైతే భగవంతుడి నిర్ణయానికి వ్యతిరేకంగా జనంగాని పాలకులుగాని (అనుభవించలే కాని) పోరాడరాదు!. గత 20 సంవత్సరాల ప్రభుత్వ చరిత్ర కరువు చికిత్స విషయంలో గొప్పగా ఉందని ఒప్పుకోవాలి. వారి వాదనలకు వ్యతిరేకంగా కరువు కాలంలో అన్ని దశలలో పాటించాల్సిన నియమావళి ఏ ప్రభుత్వ శాఖ లోను ఎక్కడ లేనంతగా రూపొందించారు. రైలు మార్గాలు ఒక కరువు నివారణోపాయంగా చెప్పి ధారాళంగా ఈ ప్రజోపయోగ కార్యాల నిర్మాణంలో ఖర్చు చేశారు. మంచి ఉద్దే శాలతో తప్పు పని జరగటం అయ్యో! అని గాని అమ్మో ఎంత తెలివి అని గాని అనిపిస్తుంది. ఇండియాలో ప్రభుత్వాలు వరసగా కరువుని నివారించాలనుకొన్నాయి. ఈ పాటికి వారి ప్రయ త్నాలు భంగపడినట్టు అర్థమై ఉండాలి. వారు చేసిన దల్లా కరువుకి ఉపశమనం. ప్రతి సంవత్సరం తల ఒక్కింటికి రోజుకి 1.25 పౌండ్లు (565 గ్రాములు) ధాన్యం సామ్రాజ్యంలో పండి, అత్యవసర పరిస్థితులకోసం మరింత ఉంటే, కరువు రాగానే తము పన్నుల ద్వారా వసూలు చేసుకొన్న సొమ్ము ఖర్చు పెట్టి బాధకొంత తగ్గిస్తే వారు చేయగలిన దంతా చేసినట్టు అను కొంటున్నట్టు కనిపిస్తుంది. దేవుడు కరువుల్ని పంపిస్తాడు. మనం బాధ పడేవారి బాధ తప్పించగలిగినంత తప్పిద్దాం. సంభవమైతే అందరూ బతికుండేలా చేద్దాం. మనం ఇంతకంటే ఎక్కువ చేయగలగాలని కోరుకొంటాం. కాని మనం రక్షించిన ప్రాణా లతో, తగ్గించిన తీవ్ర బాధతోను, తృప్తి పడ్తాం. ఈ మాటలు లైట్టన్ ప్రభువు అతని అనుచరులు జనవరి 1877లో అన్నారు. కాని "ఆడ, మగ పిల్లలు ఎవరు ఆకలి వలన చావరాదు, ఎంత ఖర్చైనా సరే, ఎంత శ్రమైనా సరే" అంటూ నియమావళి విధించి ఉన్నా, కనీసం 50 లక్షల మంది ఆ క్షామంలో ఆకలితో, లేమితో, పోషక పదార్థాలలోపం వలన కలిగిన జబ్బులతో చనిపోయారు. ఇండియా యొక్క అధికారులు తలపులు మంచివే. కాని పనిచేయడానికి తప్పుదార్లో వెళ్లారు.

ఇందులో ఆశ్చర్యకరమైన లక్షణం ఏమిటంటే, కరువులు తప్పించుకోడానికి వీలుకానివిగా, ముసుగు లేకుండా అనటాన్ని కరువు కూటమి 1879-80 యొక్క తోటి సభ్యుల తుది నిశ్చయాలని ఇద్దరు సభ్యులు వ్యతిరేకించారు. "ఇండియా కూలీలు పనిచేసిన చోట, నీగ్రో కూలీలు పనిచేసిన చోట ధాన్యం విలువ 1 రూపాయికి 50 నుంచి 60 పౌండ్లు (22.7 నుంచి 27.3 కిలోగ్రాములు). అయితే నీగ్రో కూలీ 2 షి 3 పెన్నీలు కాగా ఇండియన్ కూలీ 3 పెన్నీలు మాత్రమే - రెండుచోట్ల బట్ట, నెత్తిమీద కప్పు, అవసరాలు వాతావరణం దృష్ట్యా ఒకలాంటివే. వీటిని వ్యతిరేకించిన వారు, హిందూదేశంలో వ్యవసాయ కూలీల దీన పరిస్థితిని ఎత్తి చూపడానికి చెప్పారు. ఒక దేశ బాల్యంలో తప్పక వచ్చే కరువు ఒక జబ్బు అని చెప్పి సంతృప్తిలో విశ్రాంతి తీసుకోరాదు. ఇండియా బాల్యాన్ని ఎప్పుడో దాటింది. ఇక్కడ ఉపాధి మార్గాలు వైవిధ్యం ఉండాలి, పతనం నుంచి రక్షించడానికి"

1873-1897ల మధ్య 1 రూపాయకి కొనగలిగిన ధాన్యం ఈ దిగువ పట్టికలో గణాంకాల సంగ్రహం నుండి తీసుకొని ఇవ్వబడ్డాయి.

పట్టిక

ఒక ప్రదేశంలో ఆహార ధాన్యం	రూపాయిలు 1873	పౌండ్లు 1897
మామూలు బియ్యం		
బెంగాల్ (13 జిల్లాల సగటు)	43.25	19.49
వాయువ్యరాష్ట్రం, ఔధ్ (11జి.స)	28.57	17.40
బర్మా (3 జి.స)	42.17	23.18
పంజాబ్ (6 జి.స)	23.49	15.53
మధ్యరాష్ట్రం (3 జి.స)	46.80	19.11
మద్రాసు (7 జి.స)	36.28	20.27
బొంబాయి, సింధు (8 జి.స)	27.81	15.97
అస్సాం (4 జి.స)	47.17	17.78
బార్లీ		
బెంగాలు (5 జి.స)	53.83	22.67
వాయువ్యరాష్ట్రం, ఔధ్ (10 జి.స)	59.79	26.30
పంజాబు (6 జి.స)	67.08	28.33
బిజ్రా		
వాయువ్యరాష్ట్రం, ఔధ్ (11 జి.స)	40.52	24.83
పంజాబు (6 జి.స)	54.38	20.38

ఒక ప్రదేశంలో ఆహార ధాన్యం	రూపాయిలు 1873	పౌండ్లు 1897
మద్రాసు (4 జి.స)	57.92	35.78
బొంబాయి (7 జి.స)	37.53	19.56
గోధుమ		
బెంగాలు (14 జి.స)	27.31	17.16
వాయువ్యరాష్ట్రం ఔధ్ (17 జి.స)	34.37	20.09
పంజాబ్ (6 జి.స)	43.75	20.85
వంధ్యరాష్ట్రం (3 జి.స)	46.59	18.83
బొంబాయి	27.91	15.16
జొన్నలు		
బెంగాల్ (2 జి.స)	41.27	28.88
వా.రాష్ట్రం ఔధ్ (11 జి.స)	46.10	25.07
పంజాబ్ (అ.జి.స)	57.13	23.63
మధ్యరాష్ట్రం (3 జి.స)	56.79	24.41
మద్రాసు (3 జి.స)	46.97	28.92
బొంబాయి		
సింధు (8 జి.స)	47.19	22.00
రాగి		
బెంగాలు (1జి.స)	47.24	25.83
మద్రాసు (4 జి.స)	67.84	32.13
బొంబాయి (2 జి.స)	33.09	27.63

సెంట్రల్ ప్రావిన్సెస్‌లో కొన్ని కాలాల్లో ఇక్కడ ఇవ్వబడిన సంఖ్యకి 16 రెట్లు ఆహారం దొరికేది. రాజ్‌పూర్ రూపాయికి 4 రెట్లు అమ్మిన రోజుల్లో బిలాస్‌పూర్‌లో 120 శేర్ల బియ్యం, 180 శేర్ల 'కోదం' అమ్మేవారు. ఇది ధరలు చవకగా ఉన్నప్పుడు. 1828-29లలో బియ్యం గోధుమ, ధాన్యం, ధరలు 1 రూపాయికి 12 శేర్లకి పెరిగాయి. (మధ్య రాష్ట్రంలో కరువుపై నివేదిక నాగపూర్ 1898 పుట 156) 1899లో ఇండియాలో చాలా భాగం కరువుండి ధరలు పెరిగాయి.

ఈ సంఖ్యలు చూస్తే అర్థమయ్యేది హిందూదేశపు కూలీ, 1873లో నీగ్రో కూలీతో సమానంగా ధాన్యంకొనే స్థితిలో ఉండగా, అతని కొనుగోలు శక్తి 1897లో బాగా తగ్గింది. నీగ్రో కొనుగోలుశక్తి 1897లో ఎంతుందో ఆ సంఖ్యలో లేవు కాని పెద్దగా మారినట్టు లేదు అనుకోవాల్సి వస్తుంది. - కవన

శర్మ) బెంగాల్‌లో కూలీ పెరగలేదు. ఇతర ప్రాంతాలలో కొద్దిగా పెరిగినా ధరల పెరుగుదలతో పోలిస్తే తక్కువ. అందుచేత కొనుగోలు శక్తి తగ్గింది.

పైగా పెద్ద పట్టణాలలో తప్పించి, అధిక ధరలు, వస్తువుల కొరతల వలన కూలీలకు, చేతి పనుల నిపుణులకి పనులు పూర్తిగా పోయాయి. నీగ్రో చేతి పనుల నిపుణుడు నీగ్రో కూలీ కంటే ఎక్కువ సంపాదిస్తాడు. ధరల పెరుగుదల ఆ సమాజంలో అన్ని వర్గాల వారి మీద ప్రభావం చూపిస్తుంది.

గోధుమ విషయంలో పరిస్థితులు మరింత చెడుగా ఉన్నాయి. నీగ్రో కూలీ 8 రెట్లు కొనుగోలు శక్తి 50 నుంచి 60 పౌండ్లు ఉండగా, ఇండియా కూలీ కొనుగోలు శక్తి 19.69 పౌండ్లకి పడిపోయింది. సాధారణ కూలీలు గోధుమ తరచుగా తినరు. అందుచేత నీగ్రో కొనుగోలు శక్తిలో 8వ వంతు నుంచి హిందూ దేశ కొనుగోలు శక్తి 12వ వంతు 24 సంవత్సరాలలో పడి పోయింది. పైగా పనిచేయదలచు కొన్న నీగ్రోకి పనెప్పుడూ ఉంది. ఇండియాన్ కూలీకి ఆ అధిక ధరల సమయంలో పనే లేదు.

కొన్ని ఎంపిక చేసిన ఊరు ప్రాంతాలలో నెలసరి కూలీలు

ప్రాంతం	అవసరం లేని వ్యవసాయ కూలీలు		చేతి పనుల నిపుణులు	
	1873 రూ॥లో	**1897** రూ॥లో	**1873** రూ॥లో	**1897** రూ॥లో
కలకత్తా	-	-	7.5-10	18.20
పాట్నీ	3-4	4-5	5.6-7.5	7-8
రంగపూర్	5.5	7.5	7.5-10	15.30
బకర్‌గంజ్	7.5	10-15	8-15	8-15
కాన్పూర్	-	4-5	7.5	7.5-9.4
ఫైజాబాద్	4	1.9-4	8	5.6-7.5
మీరట్	4.5	4.5	9	10.5
ఢిల్లీ	5.6	7.5	10	13.1
అమృత్‌సర్	6	8	12.7	15
రావల్‌పిండి	5.5	6.6	12	23.1
కరాచి	10-15	12-15	20-25	30-45
బెల్గాం	7.5	6	18.7-22.5	14
అహ్మద్‌నగర్	4.7	6	13.1-20.6	15-30
బొంబాయి	.0	11	25-50	27.5-42
అహ్మదాబాద్	6.1	7	19.7	22.5
జబల్‌పూర్	4	3.5	15	10

ప్రాంతం	అవసరం లేని వ్యవసాయ కూలీలు		చేతి పనుల నిపుణులు	
	1873 రూ॥లో	**1897** రూ॥లో	**1873** రూ॥లో	**1897** రూ॥లో
నాగపూర్	5	5	12	15
రాయపూర్	3	4	11	15
బళ్లారి	4	6.25	15	×18.75-20.6
మద్రాసు	6	6	14.1	13-16
సేలం	2.5	3.8	13.5	12-12.7
రంగూన్	12	15	40-45	45
తొంగూ	15	14	20	30

నీటి పారుదల వ్యవస్థ ఉన్న జిల్లాల్లోను వానలు సరిపడే అంతగా కురిసే పశ్చిమ తీరంలోను, బెంగాలులోని ఎక్కువ భాగంలోను, తప్ప మిగిలిన ప్రాంతాలలో హిందూదేశ జనాభా స్థితి రోజు రోజుకి అధ్వాన్నం అవుతోంది. పైన ఇచ్చిన గణాం కాలే వీటికి విచారకరమైన సాక్ష్యాలు. వాయువ్య రాష్ట్రం ఔధ్‌లలో రైతుల, రైతు కూలీల ఆర్థిక పరిస్థితి పరిశీలన (1888- ప్రభుత్వ ప్రచురణకర్త. అల్హాబాద్)లో అక్కడ కరువులు వాటి నంటి పెట్టుకొనివచ్చే అంటురోగాలు లేకుండా ఏ 5 సంవత్సరాల కాలం లేదని చెప్తుంది. దీనిని ఇంగ్లండులోని పరిస్థితులలో కలొనెల్ పిచర్ పోల్చి చెప్తాడు. ఇంగ్లండు రాజుకి పన్నుల ద్వారా వచ్చే దానికంటే ఇటలీలో పోప్‌కి ఇంగ్లాండు నుంచి వెళ్ళే సొమ్ము 3 నుంచి 4 రెట్లు. తన మందలని ఎప్పుడూ చూడని, చూడటానికి శ్రమ పడని దూరపు మతపెద్ద అంత సొమ్ము పొందేవాడు. అటువంటి పరిస్థితుల నుంచీ ఇంగ్లండు 15వ శతాబ్దంలో బయటపడసాగింది. ఇప్పుడు ఇండియా అటువంటి పరిస్థితుల నుంచీ బయటపడ్తోంది.-అతను అనాల్సింది అటువంటి పరిస్థితుల్లోకి వేగంగా కూరుకుపోతోంది అని.

మనం కరువు వలన కలిగిన ధననష్టం అన్న విషయానికి తిరిగివద్దాం. 1876-78లలో దక్షిణ హిందూదేశంలో వచ్చిన కరువు వలన జరిగిన నష్టాన్ని నిర్దుష్టంగా అంచనా వేసేందుకు సమాచారం ఉంది. ఆ కరువు భయంకరమైనదిగా చాలా ఎక్కువగా విస్తరించినదిగా భావిస్తారు. కాని 1897-98ల మధ్య 1899లలో వచ్చిన కరువుల ముందు అది చిన్నదే. ఆ 1876-78 కరువు లెక్కలు చూద్దాం.

1. కరువు ఉపశమనానికి ప్రభుత్వం ఖర్చు చేసినది	80 లక్షల పౌండ్లు
2. భూమిశిస్తు నష్టం	25 లక్షల 20 వేల పౌండ్లు
3. పంటల నష్టం	3 కోట్ల 78 లక్షల పౌండ్లు
4. ఉత్పత్తి పన్నుల నష్టం	2 లక్షల 85 వేల పౌండ్లు
5 ఎగుమతి దిగుమతుల సుంకాల నష్టం	2 లక్షల 5 వేల పౌండ్లు
6. ఉప్పు వలన నష్టం	2 లక్షల 73 వేల పౌండ్లు

7. ఇవి రాబడి నష్టాలు కాగా జనం తమ వెండి, బంగారాలను విపరీతంగా అమ్ముకొన్నారు. ఆ కరిగించిన వస్తువులతో సహా చాలా భాగం ఇంగ్లండు చేరింది.

8. పెరిగిన ఆహార ధరలు 1880 కరువు కూటమి ఆహారం ధర మామూలుగా టన్నుకి 5 పౌండ్లుంటుదని ఊహించింది. మద్రాసు పాలకుడు, 1877, ఆగష్టు 4 కరువు నివారణ సభలో ఇచ్చిన ఉపన్యాసంలో చెప్పినది. మూడింట రెండువంతుల జనాభా ఆహారం యొక్క అధిక ధరలతో బాధపడ్డారు. అంటే 2 కోట్ల జనం. ధర 5 నుంచి 10 కి పెరిగింది. (నిజానికి అంతకంటే హెచ్చుగా పెరిగింది) అంటే టన్నుకి 5 పౌండ్లు పెరిగింది. 5 నెలల పాటు ఈ అధిక ధరలున్నాయి. మొత్తం మద్రాసులో సంవత్సరానికి 80 లక్షల టన్నులు ఆహారం ఖర్చు అవుతుంది.

9. పశు, గృహ, వ్యవసాయ పరికరాల నష్టం సాధారణ సంవత్సరంలో మద్రాసులో ఉన్న జంతువులు

పశువులు 1.4 కోట్లు, గొఱ్ఱెలు 80 లక్షలు, మేకలు 50 లక్షలు, గుర్రాలు / గుర్రప్పిల్లలు 40 వేలు, కంచర గాడిదలు/ గాడిదలు 1 లక్ష. (బ్రిటిష్ ఇండియా యొక్క వ్యవసాయక గణాంకాలు 1888–89 పుట 229 ప్రకారం).

పశుగ్రాసం పూర్తిగా లేకుండా పోయింది. బళ్ళారి జిల్లాలో 1876 డిసెంబరు నాటికి నాలుగోవంతు పశువులు మరణించాయి. జూన్ నాటికి వానలు పడకపోతే సగం కంటే ఎక్కువ చనిపోతాయని కరువు ప్రచారం సంపుటి 1 పుట 56లో ఉంది. వానలు పడలేదు. బొంబాయిలో ప్రకటనలు శ్రద్ధతో తయారు చేయబడ్డాయి.

షోలాపూర్‌లో కరువు ముందు పశువులు	2,24,599
షోలాపూర్ ఆగష్టు 1877లో	
చనిపోయినవి	97,167
మిగిలినవి	1,27,432

ఇందులో 44000 మాత్రమే వ్యవసాయానికి పనికి వచ్చేవిగా భావించబడ్డాయి.

మధీ – మొహల్ తలుకలు	
కరువుకు ముందు	16,591
ఆగష్టు 1877లో	
పోయినవి	5,470
మిగిలినవి	11,121
ఇండీ తాలూక	
కరువుకు ముందు	35,747
ఆగష్టు 1877లో	
ఉన్నవి	5,644
మిగిలినవి	30,103

మద్రాసులో జీవాల్లో నాల్గవ వంతు చనిపోయాయనుకొంటే మొత్తం (27140,000) 0.25 = 6785,000 సగటున ఒక్కొక్క దాని ధర 7 రూపాయలు అనుకొంటే = 7×6785000 = 47,49,500 రూ.

10. పని నష్టం

50 లక్షల కూలీలకి 9 నెలల పాటు పని లేదనుకొంటు, నెలకి తల సరికూలీ 5.5. రూ.

చొప్పున జరిగిన నష్టం = 45 × 5000000=375,00000 రూ.

(ఈ పుస్తకంలో 1 పౌను = 10 రూ. అని కొన్ని చోట్ల 15 రూపాయలు అని కొన్ని చోట్లా ఉంది. నా చిన్నతనాన 1949లో పౌను విలువ 15 రూపాయలు – కవనశర్మ)

11. <u>రైతులు నష్టపోయిన అసలు</u>

వ్యాపరస్థులు నష్టపోయిన వడ్డీ

ఇతరాలు

కరువు కూటమి (1880) నివేదిక ప్రకారం మూడోవంతు జనం అప్పులో పూర్తిగా కూరుకుపోయారు. అంతేమంది అప్పులో మునిగి ఉన్నా తేరుకోగలిగిన స్థితిలో ఉన్నారు. 1881 లెక్కల ప్రకారం మద్రాసులో 67.5 లక్షల మంది వ్యవసాయ

దారులున్నారు. వీరిలో 20 లక్షల మంది కనీసం 50 రూ. అప్పు పడ్డారు. అందులో 20 శాతం నష్టపోయినా నష్టమైన సొమ్ము 2 కోట్లు రూపాయలు.

12. వ్యాపార మాంద్యం

వ్యాపార మాంద్యం వల్ల నష్టపోయిన వ్యాపారులు అమ్మకం దార్లు (ఇది ఊహించినది మాత్రమే).

మద్రాసు, కరువులో నష్టపోయింది	82,73,65,000 రూ.
ధన రూపంలో నష్టం	82 కోట్లు అనుకోవచ్చు
ప్రాణ నష్టం	50 లక్షల మంది

దీని విలువ రూపాయల్లో అపారం!

(1 పౌండుకి 10 రూపాయలు అయితే ధననష్టం 8 కోట్ల 27 లక్షల 36 వేల 500 పౌండ్లు.)

మొత్తం ఇండియాకి నీటి పారుదల మీద ఖర్చు చేసింది. 2 కోట్ల 2 లక్షల 98 వేల పౌండ్లు. అందులో 1 కోటీ 27 లక్షల 69,800 పౌండ్లు పెట్టుబడి; రాబడి నుంచి ఖర్చైంది. 7,61,9000 పౌండ్లు, 1879 మార్చి 31 ముందటి 12 ఆర్థిక సంవత్సరాలలోను మద్రాసు రాష్ట్రం పెట్టిన పెట్టుబడి 7,53,730 పౌండ్లు మాత్రమే.

1877, 78,79లలో పెట్టిన పెట్టుబడులు పౌండ్లలో

మద్రాసు-	80,257
పంజాబ్-	19,65,752
బెంగాల్-	47,41,208
బొంబాయి-	9,23,446
వాయువ్య రాష్ట్రం-	28,49,429
రాజపుటానా-	18,696
మొత్తం =	**1,04,98,531**

ఈ కాలం, ఇంగ్లండులో మద్రాసులో నీటి పారుదల కోసం కాటన్ అతిగా ప్రయత్నిస్తున్న కాలం. 1860లో ఆయన పదవీ విరమణ చేసినప్పటి నుంచి 1877 వరకు 17 సంవత్సరాల పాటు ప్రతి జిల్లాకి 30 వేల పౌండ్లు ఆయన కోరినట్టు ఇచ్చి ఉంటే ఆ ఖర్చు 1 కోటీ 2 లక్షల పౌండ్లు అయ్యేది. మద్రాసులో 1876-79ల మధ్య క్షామం వచ్చేది కాదు. 8 కోట్ల పై చిలుకు ధననష్టం కలిగేది కాదు. పైగా మనుషుల ప్రాణాలు ఎన్నో రక్షింపబడేవి. పైగా 8 కోట్ల నష్టం బదులు 20 కోట్ల పౌండ్ల ఆదాయం జమపడేది.

విరిగిన తూము, తెగిన కట్ట, ఖాళీ అయిన చెరువూ (60 వేలు) వాటిలో ఉండేవి కాదు, మద్రాసు రాష్ట్రంలో నౌకాయానం, నీరు నిలవ చేయటానికి తటాకాలు, ఏర్పడేవి.

గోదావరి నది పడవలతో, రవాణా ఆవిరి నావలతో నిండి ఉండేది. మధ్య రాష్ట్రం కూడా 3 కరువుల నుంచి రక్షింపబడేది.

జాన్‌బ్రైట్ కాటన్ గురించి ఈ విధంగా అన్నాడు.

"కాటన్ ఉత్సాహవంతుడు అని అందరూ అంటారు. మన కాలంలో మనమూ ఉత్సాహవంతులమే. నిజాయితీ యదార్థత లేని ఉత్సాహం లేని ప్రపంచం చాలా చురుకుదనం లేనిది అవుతుంది. సర్ ఆర్థర్ కాటన్ తలకెత్తుకొన్న పనుల్లో, సంబంధం ఉన్న పనుల్లో ఆయన కున్న అనుభవం విషయం, సాధించిన ఘన విజయాల విషయంలో ఆయన్ని దాటగలిగిన వారు ఇండియా చరిత్రలో లేరు. ఆయనది విశాలమైనది, వైభవమైనది అయిన దృక్పథం. ఆయన తోటి అధికారుల్లో గాని, ప్రభుత్వంలో కాని ఈ విషయంలో ఆయనకు సరివారు లేరు. ఇండియా 25 కోట్ల జనాభా ఉన్న గొప్ప దేశం. దాని విషయంలో విశాల మైనది, గొప్పది అయిన దృక్పథం, రాజతంత్రం ఉండాలని ఆయన నమ్మకం".

అటువంటి ఉత్సాహం ఒక కారణం కోసం ఉంటే అది దారిలోని అడ్డంకులని దాటిస్తుందని బ్రైట్ మనకి గుర్తు చేస్తారు.

ఆయన చెప్పిన మాట వింటే దేశం బాగుపడేది కాని వినవలసిన వారు వినలేదు.

అనుబంధం

ఈ 1900 సంవత్సరపు క్షామం జనానికి, దేశానికి ఎంత నష్టం?

కొద్దిసేపు మేర్వారు క్షామం, ఈ రోజున ఏ విధంగా ఉందన్న విషయం గురించి ఆ ఆలోచనలు పక్కకి మళ్ళిస్తాను.

రాజ పుటానా ఇప్పుడు బాధపడ్తున్న భయంకరమైన అనావృష్టి ప్రభావం ఎంత లోతుగా, ఎంత కట్టడి చేస్తున్నాదో ఎంత నెమ్మదిగా తుడుచుకుపోతోందో చూపించడానికి ప్రయత్ని స్తాను. ఒకానొక కార్యనిర్వాహక విభాగంలోని అధికారి ఆదా యపు జమ, ఖర్చులకి పరిమితమైనవాడు ఈ తప్పుదారి పట్టించే "గొప్ప కోలుకొనే శక్తిగల హిందూ దేశీయులు" "ఇండియా

రాబడి యొక్క గొప్ప స్థితి స్థాపకత" అనే మాటలు సృష్టించిన దినం ఇండియాకు చాలా చెడ్డ రోజు. ఒక్క సంవత్సరం సరైన వానలు పడి పంటలు పండితే, కరువు కొట్టిన ఇండియాలో తిరిగి, సంపద, సంతృప్తి చేర్తాయి. విపరీతంగా దెబ్బలు తిన్న పంటల ప్రభావం తుడుచుకుపోతుంది అనే భావం ఈ మాటలు బ్రిటన్‌లోని పౌరులకి సామాన్యంగా కలిగించాయి.

అక్కడి పరిస్థితులలో పరిచయం ఉన్న వారికి అది ఎంత తప్పుడు అభిప్రాయమో తెలుసు. మార్వారు సంస్థానం తీసు కొందాం. దాని ఆదాయం, భూమి శిస్తు నుంచి, మేకలు, గొర్రెలు, గేదెలు మీద వేసే ఆ సీళ్ళ నుంచి వస్తుంది. ఈ సంవత్సరం శిస్తు మాఫీ చేయబడింది. ప్రాణులు ఎక్కువగా చనిపోడం వల్ల ఆసీళ్లు పూర్తిగారానట్టే. అదో చిన్న సంస్థానం కొద్ది జనాభా కలిగినది. అది 2 లక్షల 40 వేల పౌండ్లు, ప్రభుత్వానికి అప్పు పడింది. ఇతర మూలాల నుంచి అప్పు చేసింది. తన ఇల్లు గడవక రాజు గారు నగలు తాకట్టు పెట్టారు, ఒక దశాబ్దం పాటు అప్పుల ఊబిలో ఉంటుంది. అది చివరకు తక్కువ సంవత్సరాదాయంతో బయటపడ్తుంది. 10 సంవత్సరాల క్రితం ఉన్న 12,23,670 పశువుల్లో ఒక 5 శాతం కూడా ఇప్పుడు బతికి లేవు. ఒంటెలు, గొర్రెలు, మేకలు క్షామాన్ని తట్టుకోడంలో పశువుల కంటే నయం. అవి ఏదైనా తిని బతక గలవు. రాళ్ళు తప్పించి, వారి ఆస్తికాధారమైన పశు సంపద తగ్గిపోయింది. వాటిని ఎగుమతి చేసే స్థితి నుంచి దిగుమతి చేసుకొనే స్థితికి దిగజారింది.

పది లక్షల పౌండ్లు ఖర్చు పెట్టి ఈ ఇక్కట్ల పాలైన పశువుల్ని మేపుకొనే వారికి బాధ నివారించడంలో ప్రయోజనం బహుశా పొందవచ్చు. అయినా ఆ ధ్వంసాన్ని పునర్మించలేము. ఎద్దులు లేని వ్యవసాయం ఉండదు. ఎద్దులు లేకపోతే దుక్కి దున్నటం కుదరదు. వేలయకరాలు బీడు పడ్తాయి. అందుకే మాకు ఎద్దులే సర్వస్వం అంటారు స్థానికులు. ఒంటెలను వాడవచ్చు, మనుష్యులే తేలిక పరికరాలతో దున్నవచ్చు. ఆ విధంగా దున్నిన భూమి మామూలుగా వ్యవసాయానికి వాడే భూమిలో సగానికి మించదు. కరువు జనాన్ని ఎన్ని దిశల్లో, ఆ ధైర్యశాలులని నొక్కి సాగదీస్తుందో వివరించగలను. ఆ శాపం తొలగి పరిస్థితులు మామూలవటానికి పట్టే కాలంలో ఒకతరం వెళ్ళిపోతుంది– ఇండియాలో ప్రత్యేక విలేఖరి డెయిలీ క్రానికల్ – జులై 2, 1900).

13వ ప్రకరణం

హిందూదేశంలో కరువుకి కారణం సరిపడినంతగా వానలు లేకపోవటమా?

95 సంవత్సరాల క్రితం వెల్లింగ్‌టన్ రాజు, హిందూదేశం సేవలో ఉండి, "కరువులను ఎదుర్కోడానికి రెండు మార్గాలున్నాయి" అని తొందర పెట్టాడు.

1. ఉన్న అదృష్టవంతమైన ప్రాంతాలు లేని వారి అవసరాలకి ఇచ్చేటట్టు చేయటం, పండిన సంవత్సరంలో మిగులు పండని సంవత్సరం యొక్క లోటు పూడ్చటం.

2. అనావృష్టి వలన కరువు రాగల ప్రాంతంలో ఎంత ఎక్కువ ప్రాంతానికి వీలైతే అంత ప్రాంతానికి నీటి పారుదలని విస్తరింపచేయటం.

ఈ రోజున, 1805లో వెల్లెస్ స్లే చెప్పిన వాటికంటే ఎక్కువగా చెప్పగలిగిన స్థితిలో లేము. పూర్వం కంటే అవసరమైనవి చేయటం ఈ రోజున భారమూ, వ్యయమూ అవుతుంది. అందు చేత పాలనా యంత్రాంగం ఏం చేయాలన్నది పరిశీలించటానికి శ్రమ తీసుకోవాలా వద్దా అన్నది ఆలోచించుకోవాలి.

"దేవుడు స్వర్గం తలుపులు మూసేసాడు, లేక వానలు పడలేదు / పాక్షికంగా పడలేదు – అందుకని కరువు వచ్చింది వంటి మాటలు అనటం కంటే అసంబద్ధమైనది మరోటి ఉండదు. ఎందుకంటే పంటలు పండటానికి అవసరమైన 3 మూలకాల్లో ఏ ఒక్కదాన్ని ఇండియాలో ప్రకృతి ప్రసాదించటంలో విఫలం అవలేదు.

1. సూర్యరశ్మి 2. నేల 3. వార్షిక వర్షాలు

ఎండ విషయంలో, నేల విషయంలో దేవుడిని ఏమీ అనం. వానలు ఎల్లా పడ్తాయో ఆ భౌతిక సూత్రాల విషయంలో మనకి పూర్తిగా అవగాహన లేదు. అది పడినప్పుడు నీటిని ఆదా చేసుకోక, అది మన వ్యవసాయానికి సరిగ్గా అవసరమైన సమయంలో పడనందుకు దేవుడిని తప్పు పడ్తాం. మనం అటువంటి పరిస్థితుల్లో జలాశయం నిర్మిస్తే సరిపోయేది. భౌతిక సూత్రాలలో అస్థిరత ఉంటుంది. యదార్థానికి అంతా తెలిసినప్పుడు ఉండదు. (అస్థిరత లేక అనిశ్చిత ప్రకృతి నైజమా? ఇంకా గణనలోకి మనం తీసుకోని పరామితుల వలన వస్తుందా అన్నది

ప్రశ్న. ఇన్‌స్టీన్ రెండోదే కారణం అని నమ్మినా, న్యూటన్ దాని గురించి అసలు మాట్లాడకనే పోయినా బోల్ట్ జ్‌మన్ సూచించిన అనిశ్చితయే - ఒక నిశ్చయమైన విషయం అనే హైజన్ బర్గ్ నియమాన్ని ఈనాడు మనం స్వీకరిస్తున్నాం - కవనశర్మ)

సూర్యుని మచ్చల వలన, భూమి భ్రమణంలోని అస్థిరత వలన ఇవి జరుగుతూ ఉండవచ్చు. మనకి ప్రకృతి వర ప్రసాదాలని సరిగా వాడుకోటం తెలిస్తే విత్తనాలు మొలకెత్తడానికి కావలసిన నేలలో చెమ్మ, సూర్యరశ్మి ఎప్పుడూ ఉంటాయి.

దేవుడిలోను, హిందూదేశంగా పిలవబడే దానిలోను ఏ దోషం లేదు. ఎవరైతే దివ్యకాంతి తమకి దారిచూపిస్తుందంటారో వారు కాంతిని పట్టించుకోక, చీకట్లో తచ్చాడే వారి గుమ్మం వద్ద ఉందా దోషం.

జబ్బు చేసిన కొడుకు బాగవడానికి సిద్ధంగా ఉన్నప్పుడు వైద్యుడి మీద పరిచారకుల మీద డబ్బు ఖర్చు పెట్టే తండ్రి, మామూలు సమయంలో కొడుక్కి ఆరోగ్య సూత్రాలు నేర్పక, తను అతడి ఆరోగ్యం గురించి శ్రద్ధ తీసుకోకపోతే ఎంతో, కరువు సమయంలో ఖర్చు పెట్టే ఇండియన్ ప్రభుత్వం దాని గురించి సాధారణ సమయంలో ఏ శ్రద్ధా తీసుకోక పోతే అంతే, అని ఆక్స్‌ఫర్డ్ యొక్క మాజీ చట్టసభ సభ్యుడు కలొనెల్ ఛెల్సియా అంటాడు. అతను సాగునీటి పారుదల విషయంలో కొన్ని వివరాల విషయంలో చేసిన విమర్శల వలన, అతన్ని వృతిరేకుల్లో ముఖ్యుడిగా (అధికారికంగా) అంటారు.

నిజంగా భూమిలో సరిపడే అంతగా తేమ ఉండేటట్లు వానలు పడ్తాయా?

22 సంవత్సరాల పాటు దేశం అంతటా పరుచుకొన్న 289 వాతావరణ కేంద్రాలలో కొన్ని సంవత్సరాల పాటు చేసిన, సమాచార సేకరణ ఆధారంగా వాతావరణ శాఖ నివేదికను తయారు చేసింది. ప్రతినెలా సగటున ఇంతో అంతో నానని ప్రాంతం లేదు. పరిమాణంలో 0.02 అంత తక్కువ ఉన్నా ఆ వర్షపాతం బర్మాలోని పెగకాలోని వర్షపాతం జనవరి నెలలో మొత్తం సగటు వర్షపాతం సంవత్సరానికి కొంకణ దేశంలో251.8 అంగుళాలు నుంచి కచ్, సింధులలో 4.28 అంగుళాల వరకు విస్తరించి ఉంటుంది. ఈ రెండూ ఒకే రాష్ట్రానికి చెందిన ప్రాంతాలు. అవి సగటు విలువలు. అసలు విలువలు ఎలా ఉన్నాయి? నమోదైన విలువలు ఈ కింది సంవత్సరాల నుంచి ఉన్నాయి.

మద్రాసు 1813 నుంచి, బొంబాయి 1817 నుంచి, కలకత్తా 1829 నుంచి, బెంగుళూరు 1837, మైసూరు 1837 (బెంగుళూరు బ్రిటిష్ పాలిత ప్రాంతం, మైసూరు సంస్థానం - కవనశర్మ) నాగపూర్ 1826-32, 1855 నుంచి, జబల్‌పూర్ 1845 నుంచి -

ఈ యేడు హిందూదేశానికి బాగానే ప్రాతినిధ్యం వహిస్తాయి. మద్రాసు 64 సంవత్సరాల గణాంకాలు బొంబాయికి 60 సంవత్సరాల గణాంకాలు ఉన్నాయి. మద్రాసులో 1827లో 88.41 అంగుళాల వాన నమోదవగా 1832లో 18.456 అంగుళాలు నమోదైంది. 1831లో 44.35, 1833లో 37.11 నమోదయ్యాయి. అతి తక్కువ వర్షపాతపు సంవత్సరానికి అటూ ఇటూ కూడా వర్షపాతం చెప్పుకోదగ్గట్టుగా ఉంది.

బొంబాయి : 60 సంవత్సరాల గణాంకాలు
అతి ఎక్కువ - 121.98" 1828
అతి తక్కువ - 33.87" -1834 (క్షామం వచ్చిన దాఖలాలు లేవు)
అతి తక్కువ వర్షపాతం నమోదైన
ముందు సంవత్సరం 61.70"
తరువాతి సంవత్సరం 72.24"

కలకత్తా : 48 సంవత్సరాల గణాంకాలు
అతి ఎక్కువ = 91.49" - 1868లో
అతి తక్కువ = 43.61 - 1837లో
ముందు సంవత్సరం 1836లో 45.66"
తరువాత సంవత్సరం 1838లో 52.99"

బెంగుళూరు: 39 సంవత్సరాల గణాంకాలు
అతి ఎక్కువ = 63.99" - 1867లో
అతి తక్కువ = 16" - 1838లో
ముందు సంవత్సరం 1837లో 44.3"
తరువాత సంవత్సరం 1839లో 32.40

మైసూరు : 39 సంవత్సరాల గణాంకాలు
అతి ఎక్కువ = 52.8" - 1852లో
అతి తక్కువ = 15.80" - 1840లో
ముందు సంవత్సరం 1839లో తెలియదు
తరువాత సంవత్సరం 1941లో 33.38"

నాగపూర్: 29 సంవత్సరాల గణాంకాలు
అతి ఎక్కువ = 65.31" - 1831లో

అతి తక్కువ = 25.49" - 1868లో
ముందు సంవత్సరం 1867లో 57.75"
తరువాత సంవత్సరం 1869లో 33.38"

జబల్‌పూర్ : 32 సంవత్సరాల గణాంకాలు
అతి ఎక్కువ = 77.78" - 1850లో
అతి తక్కువ = 35.12" - 1848లో
ముందు సంవత్సరం 1847లో 44.96"
తరువాత సంవత్సరం 1849లో 46.92"

నీరు నిలువ చేసే పద్దతుంటే అతి తక్కువ వర్షపాతం నమోదైన సంవత్సరం పంటలను కాపాడగలం అని సర్ ఆర్థర్ కాటన్ పదే పదే చెప్పిన దానిని ఈ అంకెలు సమర్ధిస్తాయి.

దేశంలో వివిధ ప్రాంతాలలోని సగటు వర్షపాతం

(దేశం అంటే ఆంగ్ల పరిపాలనలో నేరుగా ఉన్న ప్రాంతంగా వారి గ్రంథాలు అర్ధం చెప్పాయి)

జిల్లా లేక ప్రాంతం	కొలుచు స్థలాలు	సంవత్సర వర్షపాతం అంగుళాలలో
1.పశ్చిమ హిమాలయ ప్రాంతం (పంజాబు, వాయువ్య రాష్ట్రం)	8	65.07
2.పంజాబు మైదానాలు	29	21.98
3. ఎగువ గంగా మైదానాలు వాయువ్య రాష్ట్రం బెంగాలు	50	38.00
4. తూర్పు హిమాలయ ప్రాంతం(బెంగాల్)	4	144.49
5. దిగువ గంగా మైదానాలు(బెంగాల్)	22	67.20
6. అస్సాము, తూర్పు బెంగాలు	16	96.47
7. పశ్చిమ బెంగాల్	10	55.92
8. మధ్య ఇండియా, నర్మదా	12	44.30
9. రాజపుటానా గుజరాత్	16	32.24
10. సింధుకచ్	10	8.79
11. ఖాందేశ్ బీరర్	7	29.21
12. మధ్యరాష్ట్రం	15	49.09
13. ఉత్తర దక్కన్ పీఠభూమి	13	28.04
14. హైదరాబాద్ (సంస్థానం) దక్షిణ దక్కన్ (మద్రాసు)	5	25.50
15. కొంకణం, కనుమలు (బొంబాయి)	12	145.20
16. మలబార్, కనుమలు (మద్రాసు)	7	111.77
17. కర్నాటక (మద్రాసు)	28	33.88
18. ఉత్తర సర్కారులు (మద్రాసు)	10	36.16
19. ఆరలం (బర్మా)	3	192.85
20. పెగు	6	76.36
21. తెనాసెరిమ్	4	173.37
22. బే ద్వీపాలు	2	108.41

సర్ ఆర్థర్ కాటన్ విసుగు చెందకుండా చెప్పే విషయం ఎక్కువ క్షోభ పెట్టే సంవత్సరాలు వాన చెప్పుకోదగినంత పడినవే! తరచు వానలు కాలానికి చాలా ముందే వచ్చేవి. నీరు నిలవ చేస్తే ఏ సమస్యా ఉండదు. ఇండియాలో చాలా భాగంలో, కొత్త పంట పండించటం సాధ్యమయ్యేది. అంటే తరచుగా విత్తుల సమయాన్ని దాటి పడేవి. రమారమి అన్నిసార్లూ రెండో పంట సాధ్యమే - నీటి పారుదల పనులు ఉంటే - కరువు వచ్చిన సంవత్సరాలలో యదార్థంగా వర్షపాతం ఎంత ఉందన్న విషయం ఈ దిగువ పట్టిక ఇస్తుంది

ప్రాంతం	సం.	వర్షపాతం అం.లో
1. మద్రాస్	1823	36.62
	1824	33.72
2. బొంబాయి	1824	33.87
	1825	72.24
3. వాయువ్య రాష్ట్రం	1825	-
4. మద్రాసు	1833	37.11
	1834	39.00
5. బొంబాయి	1833	71.39
6. ఎగువ ఇండియా	18.83	-
7. మద్రాసు	1854	43.2
8. వాయువ్య రాష్ట్రం,పంజాబు	1860-61	-
9. ఒరిస్సా	1865-66	60.00
10. ఉత్తర బెంగాల్	1865-66	-
11. మద్రాసు	1865	41.64
	1866	51.39

ప్రాంతం	సం.	వర్షపాతం అం.లో
12. ఉత్తర ఇండియా	1868-69	-
13. మధ్య రాష్ట్రం 1868	25.49	
	1869	33.38
(జబల్‌పూర్)	1868	28.80
	1869	62.77
14. బొంబాయి	1868	62.12
	1869	91.66
15. బెంగాల్	1873-74	-
16. వాయువ్య రాష్ట్రం ఔద్	1873-74	-
17. బొంబాయి	1876-77	50.01
18. వాయువ్య రాష్ట్రం, ఔద్	1877-78	-
19. మద్రాసు	1876	21.6
	1877	66.3
	1878	28.7
20. మైసూర్	1876-78	22.02

1879 జనవరి 30న కరువు కూటమి యొక్క లిఖిత సాక్ష్యం గ్రంథంలో పోగ్‌సన్ అన్నమాటలు గమనించ దగ్గవి. “వరసగా 5 సంవత్సరాలు అధిక వర్షపాతం (సగటుపై) నమోదై నప్పుడు అదే విధంగా అనావృష్టి కూడా నమోదవుతుంది. ఇది సత్యమని తేలిన విషయం. అయితే నా మాటలు పాలక నివేదిక 1874-75 సంపుటి తయారు చేసిన వారు వదలి పెట్టారు. ఈ విధంగా ఖగోళశాస్త్రజ్ఞుడు పరిశీలించి చెప్పిన విష యాలను మార్చి తొక్కి పెట్టి వినకపోడం విచారకరం. (పూర్వం వాతావరణశాఖని ఖగోళశాఖగా వ్యవహరించేవారు - కవనశర్మ).

మద్రాసు పాలక నివేదిక 1877-78 పుట 40లోని గణాంకాలు కరువు కూటమి నివేదిక గణాంకాలతో సరిపోవు. ఆదాయం మరియు ఇతర అధికారుల కింద నున్న 228 నమోదు చేసే స్థలాల సగటు ఈ కింది విధంగా ఇవ్వబడ్డాయి.

1874 ముందరి 5 సంవత్సరాల సగటు 47.87 అంగుళాలు 62 దినాలకి
1875 ముందరి 5 సంవత్సరాల సగటు 37.26 అంగుళాలు 56 దినాలకి
1876 ముందరి 5 సంవత్సరాల సగటు 27.81 అంగుళాలు. 42 దినాలకి
1877 ముందరి 5 సంవత్సరాల సగటు 47.95 అంగుళాలు 65 దినాలకి

ఇవి యదార్థమైన లోటును కాక వర్షపాతం సమంగా కాక ఎంత అస్థిరంగా పడిందోతెలియచేస్తున్నాయి. బళ్ళారి, మధురై తంజావూర్, కోయంబత్తూరు, మలబారు, తిరునల్వేలి, కృష్ణ, సేలం, తిరుచురాపల్లి, మద్రాసు, దక్షిణ ఆర్కాటు జిల్లాలో 1877లోతో ముగిసిన 5 సంవత్సరాల మొత్తం వర్షపాతం 1874లో ముగిసిన 5 సంవత్సరాల మొత్తం వర్షపాతానికి సమానంగానో ఎక్కువగానో ఉండగా ఈ కింది తొమ్మిది జిల్లాలో తక్కువగా ఉంది.

దక్షిణ కనరా, గంజాం, నెల్లూరు, చెంగాల్పేట్, గోదావరి, ఉత్తర ఆర్కాట్, కడప, కర్నూల్, విశాఖపట్నం.

(1900) సంవత్సరం వచ్చిన కరువు దృష్ట్యా దానికి వాన నీరు నిలవ చేయటం, నదుల నీటి నియంత్రించటం ఉన్న అవసరం వలన శ్రీ బ్లాండ్‌ఫోర్డ్ యొక్క వాతావరణ నివేదిక మనకి కుతూహలం కలిగించటమే కాక, ఏం చేయాలో చెప్తుంది. ఆ నివేదికలోని పట్టిక ఇక్కడపొందు పరుస్తున్నాను.

పట్టిక

ప్రాంతం / రాష్ట్రం	189 అం.లలో	పెక్కు సం॥రాల సగటు అం.లలో	సగటు నుంచి తేడా అం.లలో	తేడా శాతం
1. బర్మా	97.60	93.84	3.76	4
2. అస్సాం	72.75	73.26	-0.51	-1
3. బెంగాల్	68.19	59.84	8.35	14
4. ఛోటానాగపూర్	52.52	47.49	5.03	11
5. బీహార్	52.49	43.50	8.99	21
6. వాయువ్యరాష్ట్రం,ఔధ్	41.75	34.70	7.05	20
7. పంజాబు	12.85	15.15	-2.30	-15
8. మధ్యరాష్ట్రం	45.61	45.80	-0.19	0
9. మధ్య ఇండియా	36.70	40.95	-4.25	-10
10. రాజపుటానా(రాజస్థాన్)	12.16	18.66	-6.50	-35
11. బీదర్	26.31	37.48	-11.17	-30
12. బొంబాయి	41.59	41.27	0.32	1
13. మద్రాసు	34.84	34.20	0.64	2

ఉత్తర ఆర్కాటు యొక్క గ్రంథస్థమైన 68 సంవత్సరాల వర్షపాతపు గణాంకాలు నీరు నిలవ చేయాల్సి అవసరాన్ని ప్రత్యేకంగా ఎత్తి చూపుతాయి.

31 సంవత్సరాలు సగటు కంటే వర్షపాతం తక్కువ లేక అకాలంలో వానలు పడ్డాయి.

29 సంవత్సరాలు సగటు కంటే ఎక్కువ వర్షపాతం పంటలలో చెప్పుకోదగ్గ సమృద్ధి నమోదయ్యాయి.

8 సంవత్సరాలు సగటు వర్షపాతం సాధారణపు పంటలు నమోదయ్యాయి.

ఈ కాలంలో కరువు, కొరత, క్షోభము, దీర్ఘకాల క్షోభము అనే మాటలు చాలాసార్లే వాడబడ్డాయి. నీటి పారుదల వ్యవస్థ, నీటి నిలవకి చెరువులు ఉండి ఉంటే ఈ ఉత్తర ఆర్కాటు జిల్లా ఎడతెగక సుభిక్షంగా ఉండేది.

అందుకనే నేను ఆర్ధర్ కాటన్ ఎప్పుడూ అడిగే ప్రశ్నలు అడుగుతున్నాను.

దేవునిని క్షామానికి, వానలు కురిపించనందుకు ఎందుకు తప్పు పట్టాలి? ఆయన వానలు కురిపిస్తూనే ఉన్నాడు మనమే నీరు నిలవ చేసుకోడానికి శ్రద్ధ వహించటం లేదు.

ఆ నీరుని మనం ఎందుకు వృధాగా సముద్రంలోనికి పోనివ్వాలి?

పంజాబులోని కరువు జిల్లాల గుండా నీటి పారుదల ఏం చేసింది?

1900, మే 30న మేంచెస్టర్ గార్డియన్‌లో ప్రత్యేక విలేఖరి వ్రాసినది 1568అక్బర్‌షా బాద్‌షా ప్రకటన ఈ విధంగా ఉంది.

"హిస్సార్ జిల్లాని, గొప్ప అదృష్టవంతుడు, విధేయుడు, నా రాజ్యానికి ముత్యం, నా ప్రభుత్వానికి నక్షత్రం, జనుల చేత పొగడబడేవాడు, నా రాజ్యం కంటికి గొప్ప ఫలం, అయిననా పుత్రుడు సుల్తానే మొహమద్ సలీమ్ బహద్దూర్ (దేవుడతనికి దీర్ఘాయువు ఇచ్చుగాక) కి ఇచ్చాను. నా మేధస్సు, దాహార్తులైన ప్రజల పొలాలు, దాతృత్వంతో కారుణ్యంలో పచ్చగా అలరారాలని కోరుకుంటోంది. కాలువను తిరిగి పునరుద్ధరిం చాలని అందులోకి నీటిని పంపాలని ఆ విధంగా అది చిరకాలం ఉండాలని కోరుకొంటున్నాను. ఎందుకంటే నీటి నుంచే అన్నీ చేయబడ్డాయి అని దేవుడన్నాడు. అందుచేత ఈ అడవిలో దాహార్తితో బతుకులు ఈడుస్తున్న చోట, సుఖం వర్ధిల్లాలని చెడు నుంచి విముక్తి పొందాలని శాసిస్తున్నాను". ఈ శాసన ఫలకంలో ఇంకా ఇట్లా ఉంది. "ఈ కాలువ పూర్వం కంటే లోతుగాను వెడల్పుగాను తవ్వాలి. కాలువ ఇరుపక్కలా హిస్సార్ వరకు రకరకాల చెట్లు, ఛాయని, ఫల పుష్పాలనిచ్చే వాటిని నాటాలి. దాని వలన స్వర్గంలోని చెట్టు కిందున్న కాలువలాగా అది భాసించాలి"

సలీమ్ తన పని బాగా చేసి ఉండాలి. కాలువ గట్లు, రక రకాల చెట్ల నీడలో హిస్సార్ వరకు కప్పబడి ఉన్నాయి. రెండు వైపులా పట్టాల్లా పరుచుకొన్న భూములకి సరిపడ్డ నీరుంది. నేను వాటి పక్కన ఈ ఉదయం వాహనం మీద వెళ్తుంటే పంటలు ఎండలో మిలమిల మెరుస్తున్నాయి. మనుష్యులను పొలాల్లో ఎద్దుల్ని నీడలోను, కాలువ నుంచి వచ్చిన నీటిపార కింద భూమి చెక్కలు మెరుస్తూను, అన్నింటి కంటే పచ్చని గోధుమలని, ఆడమగ రాల్చటాన్ని చూడడం జరిగింది. ఇదంతా అక్బర్ చెప్పినట్టే జరిగినా, సుఖం వర్ధిల్లుతున్నది, చెడు నుంచి విముక్తి పొందినది అయిన భాగం ఆ ఎడారిలో ఒక సన్నని పీలికలాగా ఉంది. ఆ ఎడారిలో తమ భూములు అదృశ్యం అవగా హిస్సార్ ప్రజలు 1 లక్షనుంచి 1 లక్షా 60 వేల మంది వేరే కరువు శిబిరాల్లో ఉంటూ ఎక్కడో తవ్వించిన చోట చెరువులు తవ్వుతూ జీవనం సాగిస్తున్నారు. ఎన్నో గ్రామాలు పాడుబడ్డాయి. ఆరు నెలలుగా మనుష్యుల జ్ఞాపకంఉన్న కాలంలోని అతి భీకరమైన కరువు హిస్సార్‌ని ఏల్తోంది.

ఆహార పశుగ్రాసం

పంజాబు దక్షిణపు మూల ఆహార కొరత అతి దారుణంగా ఉంది. ఈ ప్రాంతం యార్క్‌షైరంత పెద్దది. అక్కడి కరువు మొత్తం రాష్ట్రం అంతటా ఎంత తీక్షణంగా విస్తరించిందంటే అక్కడి సైనిక పరిపాలకుడు, అక్కడి స్థానిక ప్రభుత్వం, ఇండియా ప్రభుత్వాలు, ప్రయత్నాలు చేసినప్పటికి, అరక దున్నే పశువుల ప్రాణాలు కాపాడేందుకు కూడా, వచ్చిన గ్రాసం సరిపోలేదని ప్రకటించాడు. చేనాబ్ కాలువ ద్వారా వచ్చిన పశుగ్రాసం వలన వినాశనాన్ని కొన్ని నెలల పాటు దూరంగా నెట్టినప్పటికి, గత సంవత్సరం రాజపుటానా, గుజరాత్‌లలో పశువులు చనిపోయి నట్టు ఈ రాష్ట్రంలోను చనిపోతూ ఉంటే చూస్తూ ఊరుకోవాల్సి వచ్చింది. ఈ రైతులు వారి పశువులు చనిపోయిన పరిస్థితుల్లో ఏ విధంగా కోలుకుంటారో చూడడం కష్టతరమౌతోంది. ప్రభుత్వ పశువుల పెంపకపు కేంద్రంలో కూడా జీవాలు (పశువులు ఆ 60 చదరపు మైళ్ళ ఆవరణలో అర్ధాకలితో మేత వెతుక్కుంటూ ఫలితం దక్కక తిరగటంని చూడడం బాధ కలిగిస్తోంది. ప్రభుత్వం సమయం ఉన్నప్పుడు పశుగ్రాసాన్ని నిలవచేసే వ్యవ

స్థల కోసం స్థానికంగా వెతకటం గురించిన ప్రశ్నబలంగా ఎదు రౌతోంది. ఇందు విషయంలో శ్రద్ధ తీసుకోకపోవడం ఆశ్చర్య కరమే! ప్రతిసారి రైతుల పెట్టుబడి తగ్గిపోతూ వస్తే దాన్ని తిరిగి పునర్నించే ప్రయత్నం జరిగి భవిష్యత్తులోని వినాశనం నుంచి రక్షణ ఏర్పడటం లేదు. ఇండియాలో అటవీ శాఖ ఒక పెద్ద శాఖ. అది తలుచుకుంటే దేశంలోని 10 శాతం పశువులు కరువు బారిన పడి చనిపోకుండా ఉండేందుకు చర్యలు తీసుకోగలదు.

కాలువల మాటేమిటి?

నీటి పారుదల గురించి అధ్యయనం చేసిన పాఠకుడు కాలు వల మాటేమిటి? పంజాబు నీటి పారుదలకి ప్రసిద్ధి కాదా? అని అడుగుతాడు. జవాబు "స్థానిక ప్రభువులు ఏర్పరచిన నీటి పారుదల వ్యవస్థని ఇంతో అంతో మనం కొనసాగించాము కనుక గాని లేకపోతే పరిస్థితి మరింత ఘోరంగా ఉండేది" అని 1899 సెప్టెంబర్ వరకు సాగుబడి అయినది 2,07,38687 యకరాలు. ఇందులో 89,67,391 యకరాలు సంవత్సరపు దిగుబడిలో 43 శాతం ఇచ్చేవి. నీటి పారుదల పొందేవి నీటి పారుదల ముఖ్యంగా మూడు రూపాల్లో ఉంది.

1. హిమాలయాల మంచు కరిగి నీరు ప్రవహించే నది నుంచి కాలువ తవ్వి దేశంలోని విస్తారమై భూమికి చిన్న కాలువ ద్వారా, తూముల ద్వారా, నీరు అందించటం.

2. వరద వచ్చినప్పుడు ముంచెత్తడానికి నది కట్టలకి గండ్లు పెట్టి నీరు భూములకి పారించటం.

3. నూతుల నుంచి నీరు తోడి పొయ్యటం.

90 లక్షల యకరాల మాగాణి భూముల్లో 40 లక్షల యకరా లకి బావులు నుంచి నీరందుతుంది. బావుల ప్రాముఖ్యత ఎం తంటే గత 10 సంవత్సరాలలో పంజాబులో 16,000 కొత్త బావులను గార పనితో నిర్మించారు. ఇవికాక సాధారణపు బావులు తవ్వకాలు ఎన్నో!

వరదలు లేక వరదలు ముంచెత్తడం వలన సాగు అయ్యే భూమిలో గత సంవత్సరంలో 5 లక్షల యకరాల సాగుబడి తగ్గింది.

నెమ్మదైన పురోగతి ఒక విషాదానికి ఏమీ తీసిపోదు

నిత్యం ప్రవహించే కాలువ గట్ల మీద చెట్లు, వేడి వాతా వరణంలో ఇచ్చే నీడ కంటే సుఖమైనదిలేదు. వాటిని త్వరగా విస్తరింపచేయకపోవటం ఒక విషాదం. వాటి ఆర్థిక లాభాలు ప్రభుత్వం పెట్టిన అత్యుత్తమ పెట్టుబడి అన్నదానికి మించి ఏమీ చెప్పను. అవి సాగుబడిని పెంచాయి. గాదెలను నింపాయి. ఎడారులను సాగుబడిలోకి తెచ్చాయి. జిల్లాల్లో జన సాంద్రతను తొక్కిడిని తగ్గించాయి. (కొత్త ప్రాంతాలకి తరలించి) పూర్వం సలీమ్ సాగుబడిలోకి తెచ్చిన ఎడారి గుండా ఒంటి మీద ప్రయాణం చేసి వచ్చిన వారికి ఏం కనిపిస్తుంది?

చెనాబ్ కాలువని తీసుకోండి. అది ఒక ఇటీవలి పెద్ద ప్రణాళిక. ఇది హిందూదేశ ప్రభుత్వం చేపట్టినది. అది నేరుగాను ఇతర విధాలుగాను వర్షాలు లేక క్షామంలో బాధపడే హిస్సారు జిల్లా మీద దానికంటే తక్కువే అయినా కరువు బాధించే మరో డజను జిల్లాల మీద చూపించే ప్రభావాన్ని పరిశీలించండి. అది 40 లక్షల యకరాల ఎడారి భూమిని సాగుబడిలోకి తెచ్చింది. 2.5 లక్షల శ్రామికులకి వారి కుటుంబాలకి ఉత్పత్తిలో పాల్లొనే అవకాశం ఇచ్చింది. పశువులకి గ్రాసం ఇబ్బంది, జనాలకీ పనులు కల్పించింది. పంజాబుని రక్షించింది. దానికి కారకుడైన అట్లే ఆ విషయం తెలుసుకొని సంతోషిస్తాడు. హిందూదేశ ప్రభుత్వం గర్విస్తుంది.

ప్రభుత్వపు అతి వివేచన

ప్రభుత్వపు అతి వివేచన ఒక అంతుపట్టని రహస్యం. 1888లో జీలం యోజన ఆమోదింపబడింది. అది ఎప్పుడు నీరు నిలవచేయటానికి సిద్ధం అవుతుందో ఎవరికీ తెలియదు. సింధు నీరు, ఎడారిలోఒక పెద్ద బాగాన్ని పచ్చగా చేయడాని కుద్దేశించిన సింధ్‌సాగర్ 1920కి పూర్తవుతుందని ఉత్సాహ వంతులు విశ్వసించే మాంట్‌గ్మెరీ యోజనలు ఉన్నాయి. రెండోది ప్రభుత్వం ఏదైనా వాణిజ్య సంస్థకిచ్చి ఉంటే ఇప్పటికి సగం పూర్తయ్యేది. మామూలుగా ఇచ్చే అతి స్వల్పమైన సొమ్ముకి కొద్దిగా చేర్చి నీటి పారుదలకి గాను ప్రభుత్వం ఇచ్చింది. ఎక్కువ సొమ్ములో పెద్ద ఎత్తున దాన్ని తలపెట్టడానికి, వ్యతిరేకించడానికి వీలుగాని ఒక మంచి ఉదాహరణ పంజాబు. ఇప్పుడు యోచి స్తున్న పనులు అనుకొన్న విధంగా 50 సంవత్సరాలలో కాక 12 సంవత్సరాలలోపూర్తి చేసినా, చేయడానికి ఇంజినీరింగ్ సిబ్బందికి చాలాపనే ఉంటుంది. అప్పటికి ఇండియా కాలు వలతో నిండి పోయినా – ఇటువంటి పనులకి ఎక్కువ సిబ్బంది ఉన్న యంత్రాగం కావాలి–మరి కరువు నివారణ అంత పెద్దదైన విషయమూను.

పెద్ద విస్తరణ గురించి నమ్మకం లేదు

హిస్సార్ విషయానికి వస్తే నీటి పారుదల వ్యవస్థని విస్తరించటం గురించి జరిపిన అభిప్రాయ సేకరణ వలన తెలినది దాని గురించి ఎవరికీ పెద్ద ఆశలేదు. ఆ యోజనలు నిపుణుల చేతుల్లో ఉంటాయి. పెద్ద కాలువల గురించి రాజకీయ ఆలోచనా నియమం (Policy) ఒకటి ఈ కరువు వేటాడే ప్రాంతంలో చాలా మందికి శాశ్వతమైన ఉపాధిని కనీసం కలిగిస్తుంది. కనీసం ఒక ఒక తరం వరకు. నివారణ పనులు 1 లక్షా 60 వేల నుంచి 1 లక్షా 10 వేలకి పడిపోవటానికి ఇక్కడి ప్రజలు నీటి పారుదల ఉన్న ప్రాంతాలలోపంటల పనులకి వలస పోవటమే కారణం.

పల్లెల సమూహానికి చిన్న చెరువులు

నీరు నిలవ చేసే దిశలో కరువు కాలంలో చేసే ప్రతి శ్రమా ఉండటం కనీస తృప్తినిస్తుంది. సహాయక అజ్ఞాధికారి అయిన శ్రీ హంఫ్రీతో పాటు కరువు - నిర్వహణ కార్యాలను చూసాను. పల్లెల సమూహాల వాడకానికి రెండు చెరువులు తవ్వుతున్నారని చూశాను. అటువంటి చెరువులు చాలా తవ్వుతున్నారు. జనాలకి వాటి విలువ తెలుసు. ఎవరూ విసుగు చెందటం పని ఎగ కొట్టడం చేస్తున్నారన్న ఫిర్యాదులు లేవు. ఏ దినానికి నిర్దేశించిన పని ఆ దినంలో పూర్తవుతోంది. మేజర్ డన్‌లప్ స్మిత్ గత కరువు కాలంలో ఒక నడిపించే నియమం ఏర్పరిచాడు. అది పనిచేసే వారికి వారు చెయ్యాల్సిన పని గురించి వారికి పూర్తి అవగాహన ఉండాలనేది. ఈ నియమం వలన వివరించటం వలన క్షామ బాధిత శ్రామికులు వారంతట వారే చేయగలుగుతున్నారు. ఆ సాంప్రదాయం నిలిచింది. అక్కడ నాకెవరు జబ్బు పడి కనిపించలేదు. పని వారంతా మంచి ఆరోగ్యంగా ఉన్నారు మంచి పాలనకది అతి గొప్ప గీటు రాయి. హిస్సారులో కూడా కలరా ఉంది. అది ఇతరపల్లెల్లో, పట్టణాల్లో ఈ క్షణాన్ని పెద్దగా ఊపేస్తోంది. కరువు శిబిరాలు యొక్క అతి చెడుకాలం కొద్ది నెలల క్రితం ఉండేది కాదు. కాలువ పనుల కోసం హిస్సారు నుంచి 11 వేల మంది బాధితుల్ని తరలించిన ప్రాంతమది. అక్కడ పరిస్థితి ఎంత చెడుగా ఉందంటే వారి నందర్ని మళ్ళీ వెనక్కి తరలించారు. శ్రీ హంఫ్రీ నన్ను 5 మైళ్ళ దూరంలోని తహ్వాండీ రాణా అనే పల్లెకు తీసుకు వెళ్ళారు. ఆ ఎడారిలో ఓ దిబ్బ మీద మట్టి కొంపలు కొన్ని కిక్కిరిసి చూడటానికి బావున్నాయి. ఆ పల్లెలో ముసలి వారిని, పనిచేయలేని వారిని వదిలిపెట్టి మిగిలిన వారందరూ వెళ్ళిపోయారు. వారు వారానికోసారి సహాయం అందుకొంటారు. ఆ దీనులు ఒక ఇసుక గట్టు కింద నీడలో మా కోసం కాసుక్కూర్చుని ఉన్నారు. అక్కడ ముసలి మగవారు కర్రల ఊతంతో వాలి కూర్చున్నారు. స్త్రీలు ముసలి తనపు వణుకుతో వణుకుతున్నారు. మామూలుగా పల్లెల్ల కనిపించే దరిద్రులు గుంపు అది. అందులో 5 గురు గుడ్డివారు. రహదారికి రెండోవైపు వారంవారం ఇచ్చే సహాయం కోసం కొత్త వారుకనిపెట్టుకొని ఉన్నారు. తమ గోడు చెప్పుకోటానికి అందులో ఒక ముసలి వాడు ఇద్దరు కొడుకుల్ని పోగొట్టు కొన్నాడు. అతనిలో అతని కోడళ్ళు ముగ్గురు, మనవలు, ఒక 90 ఏళ్ళ ముసలి తల్లి ఉన్నారు. అతనికి భూమి లేదు. అతని జీవనాధారమైన ఎద్దులు చనిపోయాయి. అతన్ని మరో 5 గుర్ని సహాయం పొందబోయే వారిగా పట్టికలో చేర్చడం అయింది. ఆ పెద్ద పల్లెలో 31 మంది ప్రభుత్వ సహాయాన్ని 29 మంది స్వచ్ఛంధ సంస్థల సహాయాన్ని అందుకొంటున్నారు.

14వ ప్రకరణం

సర్ ఆర్థర్ కాటన్ పనులకి ధన, వస్తు, నైతిక మూల్యాలు

సర్ ప్రోబీ కౌట్‌లే పేరు ఉత్తర హిందూదేశంలోను, సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌పేరు దక్షిణ హిందూ దేశాలోను హైడ్రాలిక్ ఇంజినీరింగ్ (జలశిల్పశాస్త్ర) సాంప్రదాయాలకు గాను భవిష్యత్త రాలకి అందచేయబడ్డాయి. ఇటీవల కాలంలో హిందూదేశానికి ఆర్థికమైన ఉపకారం చేసిన వారిలో సర్ ఆర్థర్‌కాటన్ కంటే ఎక్కువ చేసినవారు ఆయన తరంలోకొద్ది మందే ఉన్నారు. ఈయన, ప్రోబీ కౌట్‌లే, మద్రాసు, బెంగాల్ రాష్ట్రాలలో ప్రజా సేవకులకు గొప్ప ప్రఖ్యాతి చేకూర్చిన హైడ్రాలిక్ ఇంజినీర్లను తయారు చేసారు లేక తయారు చేయటానికి ఊతం ఇచ్చారు - (సర్ రిచర్డ్ టెంపుల్ జి.సి.యస్.ఐ. 1880లో హిందూదేశం పుట 257).

సర్ ఆర్థర్ కాటన్ పనుల వలన ఇండియా ఎంత బాగు పడిందని రూపాయి అణాలతో చెప్పగలిగితే బావుంటుందన్న సూచన చేయబడింది. అది కష్టమైన పని. కొన్ని, ఆ విధంగా

అంచనా వేయటానికి అనువైనవి మరి కొన్ని కానివి. ఈ జీవిత చరిత్రలో ఒకటి రెండు పేజీలు ఆ విధమైన అంచనాకి కేటాయించవచ్చునను కొంటున్నాను. అది అప్రయోజనం కాదను కొంటాను.

1. ధనరూప రాబడి

1. వడ్డీ పోను ప్రభుత్వానికి

గోదావరి డెల్టా వ్యవస్థ	3,70,98,763 రూ.
కృష్ణా డెల్టా వ్యవస్థ	2,02,11,515 రూ.
కావేరి డెల్టా వ్యవస్థ	2,35,38,220 రూ.
దిగువ కొల్లిదం	94,10,957 రూ.
నేరుగా మొత్తం రాబడి	9,02,59,549 రూ.

(మద్రాసు పరిపాలనా నివేదిక 1898-99 నీటి పారుదల ప్రకరణం)

అనుబంధపు (నేరుగా కాని) రాబడి 58,74,758

(ఉజ్జాయింపుగా మొత్తం (నేరైన+కాని) 9,61,34,307 రూ.)

ఇందులో చాలా వరకు పూర్వపు మారక విలువ

1 పౌను = 10 రూపాయల చొప్పున అయినా,

ఇటీవలిది 1 పౌను = 15 రూ. చొప్పున అయినా, అంతా 1 పౌను = 15 చొప్పున లెక్కేస్తే, 64,08,954 పౌ.

ఇంతకు పూర్వం ఒక ఇంజనీరు కాని, ఒక పౌరాధికారి కాని సులభంగా జనించే ఆదాయపు సెలయేరుని ప్రభుత్వ ఖజానాకి తరలించాడా? కొన్ని పదుల లక్షల పౌండ్లు సంవత్స రానికి ఇంకా చేరుతూనే ఉంది. మరో నూరు సంవత్సరాల దాకా కొనసాగుతుంది. అటువంటి వాని ధైర్యం, శక్తి, మాన వత్వం మరిచిపోగలమా? అతని బోధన, నడత ఎందుకూ కొరగానివా?

1.దాని వలన ప్రభావితం అయిన జిల్లాలు ప్రజలు

నీటి పారుదల వలన యకరానికి ఉత్పత్తి 10 రూ. ఉంటుందా? 15 ఉంటుందా అన్నది ప్రశ్న. తడుపులున్న పంటల ఉత్పత్తి, వర్షాధార ఉత్పత్తికి 4 రెట్లుంటుంది. అందుచేత విలువ చాలా మారుతుంది. సగటు 15 రూ. కంటే ఎక్కువే అయినా (క్షేమం దిశలో తప్పు చేయటం అనే పౌర ప్రయోజనాల ఇంజనీరింగ్ సూత్రం ప్రకారం 15 రూ.గా కాటన్ తీసుకొన్నాడు - కవనశర్మ) మద్రాసులో 58,75,374 యకరాలు మాగాణి ఉంది. సర్. ఆర్థర్ కాటన్ వీటిలో కొన్నింటికి పూర్తిగా రూపకల్పన, నిర్మాణం కొన్నింటికి కృష్ణ విషయంలోలాగా మూల ప్రతిపాదన పాక్షిక రూపకల్పన చేసిన వాడటం వలన ఆయనని ఈ అధిక ఉత్పత్తికి కీర్తించటం సబబే (యకరానికి 1 పౌండు చొప్పున మేలు విలువ 58,75,374 పౌ. 30 సంవత్సరాల 5,875374 × 30 = 17,62,61,220 పౌ.

సంగ్రహం

అసలు వడ్డీ మినహాయించిన లాభం

ఎ) సంవత్సరానికి	8,0,644 పౌ. చొప్పున
30 సంవత్సరాలకి	2,40,19,320
బి) ప్రజలకి చేకూరిన లాభం	17,62,61,220
మొత్తం	20,02,80,540 పౌండ్లు

40 సంవత్సరాలు సగటు రాబడి కాలంగా తీసుకోవడం సర్ ఆర్థర్ కాటన్ న్యాయం చేకూర్చినట్టు అవుతుంది.

అంటే మొత్తం ప్రయోజనం 33 శాతం పెరుగుతుంది. ఇందులో పాంబన్ మార్గం వలన కలిగిన ప్రయోజనం లెక్కలోకి తీసుకోలేదు. మిగతా ఇండియాలో ఆయన ప్రయత్నాలు పెద్దగా నీటి పారుదల వ్యవస్థని నిర్మించటంలో ఫలించలేదు.

2. దేశానికి ప్రజలకి ఆర్థిక నైతిక ప్రయోజనాలు

ఇవి లెక్కించటానికి వీలులేనివి. ఆనందం, సుఖం అమూల్యం అయినవి. వీటి విలువ క్షామం కలిగించే భయంకర పరిస్థితు లను అర్థం చేసుకొని అంచనా వేయటం వలన నీటి పారుదల వలన అడ్డుకొన్న జరగని నష్టం తెలుస్తుంది. ఈ సమయంలో మామూలుగా అయితే చాలా పెద్ద సంఖ్యలో దిక్కులేని వారై పోతారు. పాక్షికంగానో పూర్తిగానో నష్టం అయిన పంటల ద్వారా ధన నష్టం కలుగుతుంది. అధైర్యం అందర్ని ఆవ హిస్తుంది. దిక్కులేని వారు ప్రభుత్వందో, వ్యక్తులదో, సహాయం సహాయం పొందాల్సి వస్తుంది. మిగిలినవారు, ఆ పనులు కొద్దిగా ఉన్న, లేక పూర్తిగా లేని, ఆ అధిక ధరల దినాలలో తిండి తప్ప అన్నింటిని తమకి నిరాకరించు కోవలసివస్తుంది.

వాళ్ళు, చర్మం ఎముకలకతుక్కుపోయి పుడకలలాగా అయి పోతారు. పంట భూముల ఫలాలు అందక నశించి పోతారు.

ఇవి సర్ ఆర్థర్ కాటన్ మాటలు విన్న వారు పాటిస్తే అసాధ్యం అవుతాయి. మిగిలిన చోట్ల సాధ్యమే కాక మళ్ళీ

మళ్ళీ జరుగుతాయి కొద్ది వ్యవధుల్లో. ఉదాహరణగా మధ్య రాష్ట్రంలో 1896-97లో మధ్య తిరిగి 1899-1900ల మధ్య కరువు విలయతాండవం చేసింది. దీని వలన దాని కొన్ని ప్రాంతాలలో 40 శాతం జనం ప్రభుత్వం నుంచి ఉపశమన సహాయం పొందుతున్నారు.

ఇండియాలో జనం బిగ్గరగా

"ఓ ప్రభూ ఎంతకాలం ఈ విధంగా మేము బాధపడటాన్ని అనుమతిస్తావు. మేము నాశనం కాకుండా సహాయం అందించు ఇంకా ఎంతకాలం మా భూములు ఆక్రోశించాలి. మా మొక్కలు వాడాలి?" అని అడుగుతున్నారు.

బ్రిటిష్ పాలితుల్లో ఈ విధంగా హిందూదేశస్థులు మాత్రమే ఒంటరిగా బాధపడ్తున్నారు. సర్ ఆర్థర్ కాటన్ బోధనలు మనకి దారి చూపుతుంటే ఎంతకాలం మనదేశపు బ్రిటిస్ స్త్రీలు పురుషులు ఈ పరిస్థితుల్ని అనుమతిస్తూ పోతారు.

15వ ప్రకరణం

మొత్తం దేశానికి పనులు

ఇండియా వదిలే ముందర కలొనెల్ కాటన్ తన తల కెత్తు కున్న పనుల బాగు గురించి ఆనందంగా ఈ విధంగా వ్రాసాడు.

ఏ కారణంగానైనా గోదావరి జిల్లా ఆశించిన దానికన్నా మిన్నగా సంపన్న మౌతోందని చెప్పడానికి ఆనందిస్తున్నాను. గత 4 సంవత్సరాలలో మనం ఖర్చు చేసిన పెద్ద మొత్తం 11 లక్షల 10 వేల పౌండ్లు మినహాయించుకోగా వచ్చిన రాబడి మిగిలిన సంవత్సరాల రాబడి యొక్క సగటుని బాగా దాటి పోయింది. గత సంవత్సరానికి ముందు సంవత్సరం మిగులు 19500 పౌ.కి. తక్కువకాదు. గత సంవత్సరం మిగులు సెప్టెం బర్ వరద రాకుండా ఉంటే ఇంకా ఎక్కువ ఉండును. ఈ గొప్ప మెరుగుకి కారణాలుగా ప్రభుత్వం, పంచదార ఉత్పత్తి దారులు ఖర్చు చేసిన నిధులు, చక్కని శక్తివంతమైన ఆదాయ నిర్వహణ వలన పెరిగిన ఎగుమతులు, విస్తరించిన నీటి పారు దలలు అనుకొంటున్నాను.

ప్రజోపయోగ కార్యాలపైన ఒక కరపత్రాన్ని కాటన్ తెలిసిన వారికి పంచి పెట్టాడు. దానికి సైన్యాధికారి ఆర్.ఇ.ఫిషర్ వ్రాసిన ముందు మాట చేర్చి పునర్ముద్రించారు. ప్రయోజనకారులైన యోజనల గురించి అది చేసిన సూచనలకి విలువైనదిగా ఇప్ప టికి అనుకొంటారు. రోడ్డు పనులలో పథకం రూపొందించిన పటంలోను నిర్వహించటంలోను జరిగిన పొరపాట్లను ఎత్తి చూపితేనే, మద్రాసు నుంచి పశ్చిమంగా వెళ్ళే మెరుగు పడిన రహదారి వలన, అసలు నూరుకి నూరుశాతం వెనక్కి రాబట్టు కోడం అయిందని గమనిస్తారు. మైలుకి 1000 పౌండ్ల వ్యయంతో 1850 పౌండ్లు దేశానికి ఆదా అవుతున్నాయని చూపించాడు. 10 మైళ్ళు పొడుగున్న కొచెరేన్ కాలువ ప్రభు త్వానికి ఏడాదికి 3000 పౌన్లు 15000 పౌండ్ల పెట్టుబడి మీద ఆదాయంగా వస్తోందని చెప్తాడు. తంజావూరు నుంచి సింహళం రవాణా అయే ధాన్యాల మీద పాంబన్ మార్గం వలన 25000 పౌండ్ల పెట్టుబడి మీద 40000 పౌండ్ల రవాణా సుంకం ఆదా అవుతోందని అది పూర్వపు సుంకంతో పోలిస్తే మూడో వంతని చెప్తాడు.

ఉప్పునీటి విలువ

1. ఉప్పు జీవితానికి గొప్పగా అవసరమైనది. దానికి జనం ఎక్కువ విలువ ఇస్తారు. తయారు చేయటం కష్టమైనది. నీటి మట్టం, సముద్రపు 'ఆటు' మట్టం కంటే ఎత్తున ఈ ఉప్పు నీటిని నిలువ చేయటం ఎక్కువ ప్రయోజనకారి అని కాటన్ ఋజువు చేశాడు.

2. 1862 సర్ ఆర్థర్ ఇండియాకి వచ్చి బీహారు ప్రాంతం లోని శోణ్ లోయలోని నీటి పారుదల, నౌకాయాన వ్యవస్థలని పరీక్షించాడు. దాన్ని మొదట కలొనెల్ డికెన్స్ పరీక్షించి, ఎక్కువ ప్రీతితో సమర్థిస్తూ నివేదికను తయారు చేసి తూర్పు ఇండియా కాలువ కూటమికి పంపాడు. వారు దాన్ని ప్రచురించారు. అయితే దానికి అవసరమైన పెట్టుబడిని ప్రభుత్వపు పూచీ లేకుండా సంపాదించలేక అమలు పెట్టాలన్న ఉద్దేశాన్ని విర మించుకొన్నారు. తరువాత దాన్ని ప్రభుత్వం తీసుకొన్నాక విజయ వంతంగా దాన్ని అధికారులు పూర్తిగాచేశారు. అది కరువు కాలంలో ఉపాధి కలిపించిన యోజన. దాని వలన 55,150 యకరాల భూమికి నీరంది పంటలు పండాయి. పూర్వం అక్కడ రమారమి పంటలే పండేవి కావు.

3.ఆయన 1862లో ఒరిస్సాకి వెళ్ళి ఈ విధంగా గమనిం చాడు. అన్ని డెల్టాలు నియంత్రించని నదీ జలాల వలన కలిగే

దుష్పరిణామాల దెబ్బతిన్నవే! అసంఖ్యాకమైన మెరుగు పనులు వాటన్నింటా సాధ్యమే. ఆ మెరుగు పనులు చేపట్టడానికి కయ్యే ఖర్చు, చేపట్టక పోతే కలిగే నష్టాని కంటే తక్కువ వరదలని నీటి ఎద్దడిని అదుపు చేయాలంటే వరద నీరు నిలవచేసి ఎద్దడి సమయాల్లో విడిచి పెట్టాలి. సమృద్ధికి కరువుకి మధ్య ఉన్నతేడా ఆ పనులు చేయటం చేయకపోవడం వలన కలుగుతుంది. సుఖానికి దుఃఖానికి అవే కారణం. కలిమికి లేమికి కూడా ఋతు పవనాలు, వానలు పడే ఉష్ణ మండలాల్లో 'వస్తు సంపద!' ఈ పనుల (నీటిని నియంత్రించటం) మీదే ఎక్కువగా ఆధార పడుతుంది.

ఇప్పుడు మనం బాధపడుతున్న ఒరిస్సా క్షామానికి కారణమైన హాని కలిగించినదేమిటో కెప్టెన్ షార్ట్ స్పష్టంగా చూపించాడు. మహానదిలోని నీరు కుజారిలోకి మళ్ళి దాని వైశాల్యం సరిపోక పొంగి పొర్లి జనసాంద్రత ఎక్కువగా ఉన్న ప్రాంతాలని ముంపుకి గురి చేయటం జరిగింది. (నదుల పాయలు డెల్టాలో తమ దార్లుతరుచు మార్చుకొంటూ ఉంటాయి – కవనశర్మ).

ఇది నింపాలంటే నీటిని మహానదిలోకి మళ్ళించాలి. ఇప్పటికే చిన్న పనులు పూర్తి చేయటం వలన ఈ కార్యక్రమం మొదలైంది.

గత 23 సంవత్సరాలలో, 3 సంవత్సరాలు క్షామం, 4 సంవత్సరాలు అనావృష్టి, 7 సంవత్సరాలు వరదలు, 7 సంవత్సరాలు సాధారణ వానలు వచ్చాయి. ఈ పనులకి యకరానికి 5 రూపాయలు చొప్పున ఖర్చు అయినా, ఉత్పత్తి రెండు మూడు రెట్లుండటం వలన ఇవి, ప్రయోజనకారులు.

ఇంకోచోట అదే కాలంలో "డెల్టాలో నీళ్ళని నియంత్రించాలా? అన్న ప్రశ్న విరిగిన ఎముకకి కట్టుకట్టాలా? భోజనం వండుకోవాలా? అన్న ప్రశ్నల్లాంటివే వరద నీళ్ళని జనం మీద, విరుచుకు పడనివ్వాలా? అన్న ప్రశ్న, పోలీసు వారి ఇళ్ళలో ఉండే వారి మీద వానపడనివ్వాలా? అన్న ప్రశ్నలాంటిదే. 13 లక్షల పౌండ్లు, జనాన్ని అనావృష్టి, అతి వృష్టుల నుంచి రక్షించటానికి ఖర్చు పెట్టడం, త్వరలో పొదుపు రీత్యా, కారుణ్యం రీత్యా, తప్పదని భావించటానికి పెద్ద ఎక్కువకాలం పట్టదు.

ఒకసారి ఒక రైతుల గుంపు ఆయన్తో మాట్లాడ్తూ "మీరన్న పనులన్నీ జరిగితే, చక్కెర, ఇతర పంటలతో మేము 6 రెట్లు పండించగలం" అన్నారు.

1864 సర్ స్టాఫర్డ్ నార్త్‌కోట్‌కి విధంగా వ్రాసాడాయన.

"మీ దృష్టికి ఒక అల్పమైన విషయం తెస్తున్నాను.కాని అది ఇండియా పాలనలో అతి ముఖ్యమైన ప్రాణ సమమైన విషయం. నా ప్రత్యర్థుల అభిప్రాయాలు నా వాటికి పూర్తిగా వ్యతిరేకం కనక వీటిలో, ఒకటిని తిరస్కరించక తప్పదు భవిష్యత్తులో ఇండియా భవిష్యత్తు ఆ రెండిటిలో ఏవి సరైనవన్న విషయం నిర్ణయించటం, ఏ తప్పూ జరగకుండా ఉండటం మీద ఆధార పడుతుంది.

నాకీ రోజు గోదావరి డెల్టాలో చాలా కాలంగా వ్యవసాయం చేస్తున్న ఇంగ్లీషు అతని నుంచి ఓ జాబు వచ్చింది. అదిల్లా ఉంది. గత సంవత్సరం గోదావరి జిల్లాలోని ఒక తాలూకాలో 3000 పౌండ్లు శిస్తునివ్వగల భూమిని రైతులు నీరు లేక విడిచి పెట్టారు. అందులో కొంతభాగంలో నాట్లు కూడా జరిగాయి. కాలువల్లో పూడిక వలన నౌకాయానానికి పనికి రాకపోవటమే కాక, నీటి పారుదలకి కూడా అనువుగాకుండా పోయాయి. తంజావూర్ లోని గొప్ప పనులు ఆ విధంగానే పాడయ్యాయి.

ఈ విషయం ఉటంకించటం, గత ఇద్దరు వైస్రాయిల కాలంలో, ఈ గొప్ప విషయం ఇండియాలో ఎంతగా నిర్లక్ష్యానికి గురైందో చెప్పటానికి ఋజువుగా ఇద్దామని, ఇండియాలో క్షామాన్ని ఎంతగా ఆశ్చర్యకరమైన నిర్లక్ష్యానికి గురి చేసారో చెప్పాల్సి ఉంది. గత 5 సంవత్సరాలలో నీటి పారుదల పనులు కొనసాగింపు ఏ మాత్రం ఫలితాన్ని ఇచ్చే విధంగా జరగకపోటమే కాక మద్రాసులో గొప్ప రాబడిని విజయవంతంగా ఇస్తున్నవాటికి మరామత్తులు జరగలేదు. గంగ కాలువలో జరిగిన తప్పులను సరిదిద్దే ప్రయత్నం గాని దాని వాడకాన్ని విస్తరించటం కాని జరగలేదు. అది నిష్ఫలంగా, అంతేకాకుండా ప్రమాద స్థితిలో ఉండటాన్ని చాలా సంవత్సరాలుగా చూస్తూ ఊర్కోవటం జరిగింది.

గోదావరి పనులు మొదలయ్యాక దాని మీద సంవత్సరానికి రాబడి 2,70,000 పౌండ్లు పెరిగింది. అటువంటి పనులు దేశంలో మిగిలిన 130 జిల్లాలకి విస్తరించి ఉంటే, ఆ మొత్తం 3,50,00,000 పౌండ్లు అయ్యేది. ఇది క్షామ నివారణ విషయంలో గుర్తుంచుకోవలసినది. నీటి పారుదల అనువైన ఇండియాకి, ప్రకృతి ఏం చేస్తే దానికి వదిలి పెట్టబడిన ఇండియాకి, ఈ తేడా ఉండగా, కొన్ని పదుల లక్షల ప్రాణాలు క్షామాల్లో నశించేవి కావు.

సర్ లూయిస్ పెల్లీకి జతపరచిన ఓ కరపత్రం గురించి చెప్తూ ఈ విధంగా అన్నాడు.

"నేను ఒరిస్సా పనుల గురించి చెప్పింది మీరు సహృదయ తతో విన్నారు. నీటి పారుదల, రవాణాలని వ్యతిరేకించే ఈ పనులపై దృష్టి కేంద్రీకరించి ఉండటం వలన, వాటి పరిస్థితు లను మొదట పరిశీలించటం అవసరం. అందుచేత మనం కలసినప్పుడు చెప్పినని మర్చిపోయినవి ఇప్పుడు లిఖిత పూర్వకంగా తెలియచేస్తున్నాను.

నాకు ఈ పనులలో 50 సంవత్సరాల అనుభవమే కాక, పదవీ విరమణ చేయటం వలన వాటిని పదవులలో ఉన్నవారు ఒత్తిడిల వలన, తీరుబడి లేక పరిశీలించగలిగినట్టుకాక, పరిశీలించటానికి సమయం వెచ్చించగలిగిన స్థితిలో ఉన్నాను.

ఇంజినీర్లు నాలుగు రకాలు

1. ఏదీ సాధించాలని అనుకోని వారు కనక వారు ఎల్లప్పుడు విజయులే!
2. సాధించాలకొన్నవి సరైనవి కాని వారు. వీరు హాని కారకులు.
3. సాధించాలనుకొన్నవి సరైనవే కాని సాధించలేకపోతారు. వీరు విఫలులు.
4. సరైనవి సాధించాలనుకొని సాధిస్తారు. నిజమైన విజయులు.

తూర్పు ఇండియా నీటి పారుదల వాణిజ్య సంస్థ వాదనలని, వాణిజ్య సంస్థని ప్రోత్సహించటం యొక్క ప్రాముఖ్యతని సమర్థిస్తూ ప్రధాన పాలకుడికి ఈ విధంగా ఆయన వ్రాసాడు.

"ప్రధాన పాలకుడు కొన్ని సంవత్సరాలలో 2 కోట్ల పౌండ్లు అప్పు సంపాదించి అన్ని యోజనలు చేపట్టాలని ప్రభుత్వం నిర్ణయించిదని విన్నాను. ఔధ్‌లో తూర్పు ఇండియా నీటి పారు దల వాణిజ్య సంస్థ స్వంత ఖర్చుతో ఆ ప్రాంతాన్ని పరిశీలించి ఉన్నప్పటికి, అంతకు ముందు ఆ యోజనని వారికి అప్ప చెప్పినప్పటికి అది కూడా ఇవ్వరాదని ఆజ్ఞలు జారీ చేసినట్టు తెలిస్తోంది. ఇటీవల కేవలం 80 లక్షల పౌండ్లు మాత్రమే వస తులు నిర్మించే నిమిత్తం అప్పు చేయవలసినదని ఆజ్ఞలు జారీ చేసి నీటి పారుదలని పక్కన పెట్టిందని తెలిసింది.

ప్రభుత్వం చేయక, వాణిజ్య సంస్థలకివ్వకపోతే ఆ పనులు జరిగే అవకాశం లేదు. గోదావరి కృష్ణాలలో ఎన్నో కోట్ల రూపా యల అప్పులు తీర్చేసాం. ఇంక 30 లేక 45 లక్షల రూపాయల ఖర్చు చేయాల్సి ఉంది. రాబడి అంతకంత ఉంటుంది. కనక అవి పూర్తి చేస్తు ఆ జిల్లాలని కరువు కోరలనుంచి తప్పించవచ్చు.

ప్రస్తుతం గంగాకాలువ యొక్క క్లిష్ట పరిస్థితి అతి అను కూలమైన అవకాశాన్ని, ఆ మొత్తం విషయాన్ని, ఆ కాలువ విషయం ప్రత్యేకంగాను, లేవనెత్తేందుకిస్తుంది.

నీటి పారుదల వాణిజ్య సంస్థ యొక్క మద్రాసు, బెంగాలు లోని గొప్ప యోజనలు, విస్తారంగా వాడుకలోకి వస్తాయని, ఆ రెండింటి నుంచి గొప్ప రాబడిని ఆశించవచ్చని, కృష్ణ అంత లాభసాటిగా ఉంటాయని ఆశించవచ్చు.

పొరపాట్ల గురించిన ప్రశ్న ఆయన కాలాన్ని దృష్టిని నింపే శాయి. ఆ పొరపాట్లని సరిదిద్దటానికాయన ఎల్లప్పుడూ ప్రయ త్నిస్తూ ఉండేవాడు. ఒక వానపడే జిల్లాగా పేరొందిన జిల్లాలో వర్షపాతం బావుంటే నీటి పారుదల అవసరం లేదన్న వాదన తరచు వినపడేది. దాన్ని సర్ ఆర్థర్ ఖండించేవాడు. దానికి ఉదాహరణగా ఒరిస్సాలో 30 అంగుళాల వర్షం పడి ఆపైన వచ్చిన వర్షాభావం వలన పంటలు నాశనమవటం చూపించే వాడు. మరోచోట 30 అంగుళాలు పడింది. కాని చాలా ఆల స్యంగా పడింది. క్షామం దాన్ని అనుసరించింది. ఒక కాలువ ఉండి ఉంటే ఈ నీరు నిలవచేయబడి అవసర కాలంలో వాడుకోబడి, క్షామం యొక్క ఘోర విపత్తును తప్పించుకోడం జరిగేది. నీరు నిలవచేసి దాని జాగ్రత్తగా పంపిణీ చేసుకోవాలి. లేకపోతే అదే శత్రువు అవుతుంది. పడనప్పుడు నీటి ఎద్దడి ఏడాది పొడుగున లేకుండా చూసుకోవాలి. ఈ వినయ పూర్వకమైన ప్రకటనలని వాగ్దాటి వాదనలతో బలపరచనవసరం లేదు.

1877వ సంవత్సరం దక్షిణ హిందూదేశం అతి ఎక్కువగా బాధపడిన సంవత్సరం. అయితే ఆ ఏడాది అతిగా వానలు పడ్డాయి. మే 18-20ల మధ్య వరసగా 2,3 రోజుల్లో 21 అంగు ళాల వాన కురిసింది. అది అర్ధ సంవత్సరపు సగటు సాధారణ వర్షపాతం.

(సర్ ఆర్థర్ కాటన్ నీటి పారుదల అన్న పదాన్ని నీటి నిలవ, సరఫరాల రెండింటికి చెందిన అర్థంలో వాడ్తాడు - కవనశర్మ)

నీటి నియంత్రణ ప్రజలకి సౌభాగ్యం, ప్రభుత్వానికి ఆదాయం ఇస్తుంది. అది దేశపు అన్ని అవసరాలని తీరుస్తుంది. దానిమీద పెట్టుబడి, మళ్ళీ మళ్ళీ వెనక్కి వస్తుంది. అంతేకాక

ఆ ప్రాంతపు జనుల ఆరోగ్యాన్ని ఇనుమడిస్తుంది. జబ్బులు రావటానికి కారణం, నీరు ఒడ్చే ఏర్పాట్లు లేక మురుగునిలవ ఉండటం, ఆహారం, బట్ట జనానికి లేకపోవటం, ఆ ఏర్పాట్లు చేస్తే జబ్బులు దూరం అవుతాయి.

నదీ జలాలు బావినీటి కంటే ఎక్కువ విలువైనవి

ఆయన ఇండియా సంపద, దాని వర్షపాతమూ, దాని నదులు అంటూ ఉండేవాడు. బావుల నీరు ఎద్దులను వాడి తోడే విషయంలో 300 ఘన గజాలకి 1 రూపాయి ఖర్చయితే, నదుల నియంత్రణ వలన నీటితో పాటు పోషక పదార్థాలు ప్రతి సంవత్సరం వచ్చి పొలాలకి చేర్తాయి. ఆ నీరు రూపాయికి 1500 ఘన గజాలు లభ్యమయ్యేటట్లు నీటి పారుదల పనుల ద్వారా ప్రభుత్వం చూడగలదు. అందుచేత మొదటిది రెండో దానంత మంచిది, చవక అయినది అనేది తప్పుడు ఊహ అంటాడు. కాలువల నుంచి భూమిలోకి ఇంకే నీరు, పొలాలికి అందే నీరుతో పోలిస్తే చాలా తక్కువ అని కూడా అంటాడు (ఆ నీరు ఇంకుడు నీరు నిజంగా వ్యర్థం కాదు, భూగర్భ జలాలని భర్తీ చేస్తాయి. ఆవిరైన నీరు మేఘాల నుంచి వాన ద్వారా భూమిని చేర్తాయి. మొత్తం చక్రీయ వ్యవస్థలో ఇవన్నీ అవసరమైన భాగాలే – కవనశర్మ).

అన్నింటిలోకి అతి ఖరీదైన తుంగభద్ర పనులకి 16 లక్షల పౌండ్ల వ్యయం అయింది. పనులు 200 కోట్ల ఘన గజాల నీరు నందిస్తాయి. ఆ వ్యయం మీద వడ్డీ ఏడాదికి లక్ష పౌండ్లు అంటే పౌండుకి 20000 ఘన గజాలు (1పౌ=15 రూ. చొప్పున) రూపాయికి 1300 ఘన గజాలు. అంటే 6 రెట్లు బావినీరు కంటే చవకేగాక, పోషక పదార్థాలు, నౌకాయానం, నీటి ఓడ్పు పనుల వంటి అధిక ప్రయోజనాలుంటాయి.

అదే గోదావరి నీరు 1 పౌండుకి 60,000 ఘన గజాలు అందిస్తోంది. దాని గురించి ఒక్క మాట చెప్పరు.

ఎక్కువ యకరాలు సాగుబడిలోకి వస్తాయి. దానికి పరిమితి లేదు. (ఎంత ఖర్చు పెడితే అంత నీరు కనుక) కోయం బత్తూరులో యకరానికి 20 రూపాయలు సంవత్సరానికి ఖర్చవు తుంది. అదే ప్రభత్వానికి 6 శాతం వడ్డీలెక్కన 1.5 రూపాయలు ఖర్చవుతుంది.

కల్లోల సాగరాలని, నౌకాయానానికి అనువుగా వేల మైళ్ళ దూరాన్న ఉన్న దేశాల మధ్య వాణిజ్యం సాధ్యం చేయగలిగి నప్పుడు, దేశ మధ్యంలో ఒక వెయ్యి మైళ్ళు, నదుల పనులు చేపట్టి ఇండియాలోని జొన్నని అతి చవకగా మన 10 వేల మైళ్ళ దూరంలోని మన దేశానికి చేర్చగలం కదా! ఇప్పుడిప్పుడే జనం, నీటి శుద్ధత గురించి, సరిపడే అంతగా నీరు ఉండటం గురించి, ఆరోగ్యం గురించి మాట్లాడ్తున్నారు.

నౌకాయాన అంశాలు పథకాలు

ఆయన ఇండియా యొక్క రవాణా గురించి ఈ విధంగా అన్నాడు. మెరుగుపరిచిన పాంబన్ మార్గం ద్వారా రవాణా రద్దీ పూర్వమున్న దానికి 17 రెట్లు ఉంది. గోదావరి ముఖ్య కాలువలో బహుశా 20 రెట్లు పెరిగింది. ఒరిస్సా, కలకత్తాల మధ్య మధ్యమార్గం పూర్తి కాకపోయినా 40 రెట్లు పెరిగింది.

వాయువ్య ప్రాంతంలోని సింధు కాలువని, బీహార్ కాలువతో కలిపితే పెరిగే రద్దీ అంగ్లేయుల అంచనాలకి మించి ఉంటుంది. పనామా కాలువ ప్రకటన చూసి ఉంటారు. ఆ ప్రకటన ప్రకారం సూయజ్ కాలువలో మొట్ట మొదట్లో ఉన్న 5 లక్షల రద్దీ ఇప్పుడు 42.5 లక్షలకి పెరిగింది అని చెప్తుంది ఇది ఇండియా పూర్తిగా రద్దీకి తెరవబడకపోయినా, కరాచీకి రవాణా సుంకం 1 పౌ. 10 షి. అలహాబాద్‌కి వెళ్ళటానికి మరో 10 షి. (10 కుంబాలకి 1 షి ధర) చెల్లించాలి. ఈ లెక్కన ఇండియా ధాన్యాల వ్యాపారం విపరీతంగా ఉంటుంది.

సర్ ఆర్థర్ నీటి రవాణాని, రైలు మార్గాల రవాణాతో పోల్చి కొన్ని కఠిన వాక్యాలు చెప్పాడు.

మనం కరాచీని ప్రముఖ రేవుగా అర్థం చేసుకోవాలి. అది ముఖ్య రేవుల్లో ప్రథమం అయినది. కాకపోతే ఒకటి. అది ఇండియాని మధ్య ఆసియతో కలుపుతుంది. ఇంగ్లండుకు చేర టానికి అనువై ఉండటం, దగ్గరగా ఉండటం వలన, దీని అను కూలతని ఏదీ తగ్గించలేదు. కావలసినది సింధూలోయ ద్వారా చకవైన రవాణా మార్గం కావాలి. రైలుమార్గం టన్నుకి 1/2 పెన్నీ తీసుకొంటే, అదే కాలువ మార్గం పెన్నీలో పదోభాగానికి తీసుకువెళ్తుంది. పదిలక్షల టన్నుల గోధుమ రవాణా చేయ టంలో ఆదా 20 లక్షల పౌండ్లు. (కాటన్ ఇచ్చిన లెక్కలలో అచ్చు తప్పున్నట్లు కనిపిస్తోంది. ఆదా అయిన సొమ్ము లెక్క కట్టడం కుదరలేదు – కవనశర్మ)

"భవిష్యత్తులో సముద్రయానం ఇంకా చవక అవవచ్చు. మనం చేయాల్సింది హిందూదేశంలో రవాణా ఖర్చు తగ్గిం

చటం" సింధు నౌకాయానం గురించి కాటన్ ఈ విధంగా అన్నాడు. ఫిరోజ్‌పూర్ నుండి శ్రీఇండ్‌కి నౌకాయానానికి, వ్యవసాయానికి అనువైన కాలువ తవ్వాల్సి ఉంటుంది. కాలువ వెడల్పు వ్యయాన్ని నిర్ణయించదు. ఎంత వెడల్పయినా కట్టలు అంతే ఎత్తుంటాయి. (కాలువ తవ్వటానికయ్యే ఖర్చు మాత్రమే వెడల్పును బట్టి ఉంటుంది) అందుచేత వెడల్పు పెంచటం లాభసాటి. 1 మైలుకి 3000 పౌండ్లు చాలవనుకొంటాను. ముఖ్య కాలువ విషయంలో ఈ పెట్టుబడికి నీటి పంపిణీ కాలువల, నియంత్రణ పనుల, నీరు ఓడ్చుటకయ్యే ఖర్చు కలపాలి. (కాలువ వెడల్పు అయితే ప్రవాహ వేగం తగ్గి నీరుకొనిపోయే ఇసుక మడ్డి అడుగున స్థిరపడ్తాయి. పూడిక తీయడం తరచు జరగాల్సి వస్తుంది. ఖర్చు కూడా కలపాలి – కవనశర్మ)

చవకైన రవాణా లేకుండానే ఇండియాలో వ్యాపారం త్వరితగతిన పెరుగుతోంది. అదికూడా ఉంటే చెప్పక్కర్లేదు. సింధు, సట్లెజ్, నీటి తూములు ఖరీదైనవి కాని, 900 మైళ్లల్లో 2 మాత్రమే ఉన్నాయి"

ఇండియాలో నీటిపారుదల విషయంలో ప్రముఖమైన అధికారి ఈ విధంగా వ్రాసాడు.

"మీ చేతిలో ఇప్పుడున్న యోజనల సమీక్ష అంచనాలు, ఎప్పుడూ లేనంతగా భగవదనుగ్రహంతో నీటిపారుదల, నౌకాయానాలకి ఒక ఊపునిస్తాయని నమ్ముతున్నాను. మీరు బాధ్యత తీసుకోవడానికింత కంటే అపాయకరమైన సమయం లేదు. (ఆ సమయంలో మీరు రావటం ముదావహం). ఎన్నో పనులు చేయబడటానికి సిద్ధంగా ఉన్నాయి.

సింధు, రవి, సట్‌లెజ్, జమున, ముఖ్యగంగ, తూర్పు గంగ, శోణ్ దిగువ గంగ, మహానది, గోదావరిడెల్టా, ఎగువ గోదావరి, కృష్ణ, తుంగభద్ర, తంజావూరు – మొత్తం 15 మన కార్యాలు (14 మాత్రమే ఆయన చెప్పాడు – కవనశర్మ), మీరు మరోసారి సరిచూసే నిమిత్తం మీ కిచ్చినవి, 2 కోట్ల ఖర్చులో నిర్మింపబడాల్సినవి. 1.5 కోట్ల యకరాలకి నీరందించేవి, 10 వేల మైళ్ల నౌకాయానానికి వీలుచేసేవి. ఎన్నో చిన్నవికాగ, ముఖం నీటి నిలవచేసేందుకుద్దేశించిన పనులు! మీరు చేయవలసిన పనులు చాలా విశాలమైనవి. మీరు పూర్తి చేసిన ఎక్రూక్ చెరువు ఒక ఘనవిజయం. దీనికి ప్రభుత్వం 35 లక్షల పౌండ్లు అప్పు చేసి ఇచ్చింది. ఆ మొత్తం ఇంకా పెరగాలని ఆశిస్తున్నాను. యేయో ప్రభువు ఒరిస్సా పనులు వెంటనే మొదలుపెట్టాలని నేను అనుకోవడం అత్యాశేమో! ఏది ఎంత త్వరగా నీకైతే అంత త్వరగా చేయగలగాలి! ఎండ ఉన్నప్పుడే గడ్డి ఎండపెట్టడంలో చేసే పొరపాట్లు కొంతగడ్డి ఎండే విధంగా ఉండాలి. (ఎండని వృథాగా పోనీరాదు!)

శోణ్ పనులు మీరు ఏవిధంగా ప్రారంభిస్తారన్న దొకటుంది. అల్లహాబాద్‌దాకా ఆ మార్గం పొడిగించాలన్న నిర్ణయం అయిపోయింది. కనుక మొత్తం ఆ మార్గం పొడవున పనులు మొదలు పెట్టేందుకు మీరు ప్రయత్నించాలి. గంగా లోయ పనులు వేగవంతం చేయాలి. టైమ్స్ ఆఫ్ ఇండియాలో ఒక వార్త చూసాను. రైలు మార్గాలు 35 లక్షల పౌండ్లు వసూలు చేస్తుంటే, అదే నీటి రవాణా ద్వారా అందులో 32 లక్షల 50 పౌండ్లు ఆదా చేయగలమని, పైగా 10 రెట్ల సరుకులు రవాణా చేయవచ్చునని, గంగా రైలుమార్గానికి, 17 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు సంవత్సరానికి చెల్లిస్తుంటే అందులో 15 లక్షలు మిగులుతుందని, ఇప్పుడు చెల్లిస్తున్న సొమ్ముకి 2 లక్షల టన్నుల రవాణా అవుతుంటే, అదే సొమ్ముకి 20 లక్షల టన్నుల సరకులు రవాణా చేయగలమని.

నేను దోఆబ్ కాలువలని శోణ్ కాలువలలో కలపమని ఆర్థిస్తాను. ఈ పని వెంటనే మొదలుపెట్టాలి. గంగమీద ఆవిరి నౌకలు ప్రవేశపెట్టగలరా? అవి దక్షత పెంచుతాయి. సట్లెజ్, జమున, శోణ్, గంగా, మహానది, గోదావరి, కృష్ణాలు తాఢియానాలో కాలువల ద్వారా కలపగలిగితే అక్కడనుండి ఆవిరి పడవలు నడుస్తాయి. నెల్లూరు నుంచి పొన్నానికి కాలువలుండాలి. (ఈ నదుల అనుసంధాన ప్రణాలికని కాటన్ సూచించాడు. తూర్పు తీరాన్ని ఉత్తర హిందూ దేశాన్ని, కరాచి, బొంబాయి, గార్వారు రేవులతో కలపాలని కాటన్ ప్రతిపాదించాడు. పటం చివర్లో పొందుపరచబడింది. – కవనశర్మ)

అదే విధంగా బర్ద్వాన్‌ని కలకత్తాతో కలపాలి. నీటి తూము ద్వారా భగవతి మీద ఈ నీరు దాటాలి. ఇందులో వేగం మామూలు కాలువలో వేగానికి 2,3 రెట్లుంటుంది. ఎంతో డబ్బు, కాలం పొదుపు అవుతాయి. అవసరమైతే ఖరీదైన ఇనుము వాడాలి. మీరన్ని వివరాలూ పంపండి. మీ నుంచి సమాచారం లేకుండా నేను ఏమీ చేయలేను. వీటికి నీటి కట్టడులు నేను ప్రతిపాదించను. ఘర్షణ పెంచే ఏర్పాట్లు చేయాలి.

మరో పెద్ద ప్రవాహంతో పని చేయాలి. మీకు మద్దూరు శాఖలో ఉన్న అనుభవం సహాయపడ్తుంది. ఈ పనులకి ఖర్చు

4 లక్షల 50 వేల పౌండ్లు అవుతుంది. దీనిలో రాగల పెద్ద వరద గోదావరి లాగానే 20 కోట్లు (?) ఉంటుంది. ఇది నీటి పారుదల ఏర్పాట్లపై ఆధారపడదు. రాంపూర్, బౌలేల వద్ద బహుశా ముఖ్య కాలువని గంగతో కలపాలి.

గౌరైని కలకత్తాలో కలిపే ఎత్తు మట్టపు కాలువ రేఖా చిత్రం పంపాను. చూసి ఉంటారు. నాకు ప్రస్తుతం అంతా తీరుబడే కనుక మీకు సలహాలివ్వటంలో నాకు వెసులు బాటుంది. అయితే నాకు కావలసిన సమాచారం ఉండకపోడం ఒక లోపం అనుకోండి.

సాహిగంజ్ వద్ద నున్న గంగని కలకత్తాతో కలిపే ప్రణాళికని గురించిన మాట ఆ ఉత్తరంలో ఉంది.

ఇప్పుడిప్పుడే అధికారంలో ఉన్న వారు నీటి రవాణా గురించి పట్టించుకొంటున్నట్టు సర్ రాబర్ట్ మాంట్గో మెరీ నుంచి వచ్చిన జాబు వలన తెలుస్తోంది.

భూమి శిస్తు తగ్గించటం వలన కలిగే ప్రయోజనం

ఇండియాలో ఆర్థికంగా విజయవంతమైన ప్రయోగాలు ప్రజల పట్ల కారుణ్యం చూపినవి. అందులో ఒకటి భూమి శిస్తు తగ్గించటం. ఈ విషయంలో రెండు ఉదాహరణలనిస్తాను. దక్షిణ ఆర్కాటు జిల్లాలో భూమి శిస్తు ద్వారా 5,90,000 యకరాల నుంచి 2,30,000 పౌండ్లు వచ్చేవి. అందులో 95,000 పౌండ్ల శిస్తు తగ్గించటం జరిగింది. గత సంవత్సరం సాగయిన భూమి 10,00,000 యకరాలు. వసూలైన శిస్తు 2,90,000 పౌండ్లు. అదే జనం 4 లక్షల యకరాలు ఎక్కువ సాగు చేయటం వలన ఇది సాధ్యమైంది. ప్రభుత్వానికి 60,000 పౌండ్ల ఆదాయం పెరిగింది. తిరుచరాపల్లిలో సాగు 50 శాతం కంటే ఎక్కువ పెరిగి వసూలైన శిస్తు 20,000 పౌండ్లు పెరగటం ద్వారా 16 శాతం అభివృద్ధి సాధించింది.

దక్షిణ ఆర్కాటు జిల్లాలో ఉత్పత్తి రెండింతలై ఉంటుంది. శిస్తు 4 రూపాయల నుంచి 3 రూపాయలకు యకరానికి తగ్గించటం జరగటం వల్ల ఒనగూడిన ప్రయోజనం ఇది. అంటే శిస్తు ఎక్కువైనప్పుడు సారవంతమైన భూమి సాగుచేయక వదిలి పెట్టేవారని అర్థమౌతుంది. ఈ ప్రయత్నం హోలిస్ ప్రభువు చేశాడు. కేవలం రెండు జిల్లాలకే 80,000 పౌండ్లు అధికంగా వసూలైంది.

ఇంకో సమయంలో ఆయన ఇల్లా వ్రాసాడు.

"నేనీ మధ్య ఒక ఉత్తరం చూసాను. అందులోనే చెప్పినదే సరైనదని, కాలువకి కొత్త ముఖద్వారం ఒకటి కొండల కింద ఏర్పాటు చేయాలని, ఆ ఉత్తరం వ్రాసిన ఆయన పూర్వం తప్పుగా అనుకొన్నాడని ఉంది. అది ఆయన గొప్ప మనసుకు తార్కాణం.

నాకే కనుక పనుల నిర్వహించటానికి అవకాశం వస్తే ఎవరు ఎందులో నిష్ణాతులో వారికా పని అప్పగించి, అది నిర్వహించటానికి కావలసిన సరంజామా ఏర్పాటు చేసుకొనే బాధ్యత, స్వతంత్రం కూడా వారికే ఇస్తాను.

మీరు శోణ్ యోజన విస్తరించబడిందని చెప్పారు. మీరా మొత్తం యోజన చేబట్టాలని ప్రయత్నిస్తున్నారని ఆశిస్తున్నాను. అల్హాబాద్ నుంచి కాన్పూరుకి నౌకాయాన పనులు పూర్తి చేసే అవకాశం కోసం ప్రయత్నించి చేజిక్కించుకొండి. కలకత్తా నుంచి ఈశాన్యానికి వెళ్ళే ఎత్తు మట్టం కాలువ గురించి ఇండియా కార్యాలయానికి వ్రాసాను. అది కలకత్తాకి పంపబడింది. అది మీరు నిర్వహిస్తారని ఆశిస్తున్నాను. అది మీ శక్తికి, తీసుకొన్న పనులతో పోలిస్తే అతి సులభమైనది, విలువైనది. ఆ విధంగానే పంజాబు నుంచి వాయువ్యానికి వెళ్ళే 800 మైళ్ళ కాలువ, లారెన్సు పూర్తి చేయకుండా వదిలి పెట్టినది. మొదలు పెట్టాలన్న ప్రతిపాదన చూసాను. ఎట్టకేలకు వారికి నౌకాయానం ప్రాముఖ్యత అర్థం అవుతోంది."

మరో ఉత్తరంలో ఇల్లా ఉంది.

"కటక్ నుంచి పోటు సమయంలో వచ్చే నీటితో కలిపే కాలువ తెరవబడిందని విని సంతోషించాను. అదో పెద్ద అంచె! కలకత్తా నుంచి మహానదికి కలిపే చివరి అంచె పూర్తయ్యి ఉంటే బావుండేదనిపిస్తుంది. అంచనాకందని ప్రాముఖ్యత దానికుంది. మీరు మరోసారి వ్రాసినప్పుడు దీని గురించి చెప్పండి.

గోదావరి పనుల గురించి కొన్ని శుభవార్తలు విన్నాను.

1. వర్తకులు వార్ధా నుంచి పత్తి తెచ్చుకొనే ఏర్పాట్లు చేసుకొన్నారు.
2. మొదటి అడ్డు వద్ద పనికి వచ్చే బొగ్గుని కనుక్కున్నారు.
3. కాకినాడ వర్తకం పెరిగింది. 2 కోట్ల జనానికి అది ఎగుమతి రేపు అయినప్పుడు అదెట్లా ఉంటుందో!
4. ఫిషర్ ఒక మంచి స్థలం జలాశయానికి కనుక్కొన్నాడు. అది మైలుకి 4 అడుగుల వాలులో (1320లో1) ఉంది.

100 కోట్ల ఘన గజాలు నిలవ చేయగలదు. 70 అడుగుల ఎత్తున, పైభాగంలో 400 గజాల పొడుగు కలిగి ఆ అడ్డుకట్ట ఉంటుంది. ఇది గోదావరి ఎప్పుడూ ప్రయాణానికి తెరిచి ఉండేలా చేస్తుంది. డెల్టాకి పొడి దినాలలో నీరు అందిస్తుంది. ఇప్పుడు ఎప్పుడు లేనంత తక్కువ మట్టంలో గోదావరుంది. నదీతలం మీద చేసే ప్రస్తుత పనులకి వీలుగా ఉంది.

కొత్త ఆవిరి పడవలు పూర్తిగా విజయవంతమయ్యాయి. వాటికి అంచనా వేసిన దానికన్నా ఎక్కువ నీరు కావలసివచ్చినా తరువాత కొద్ది కాలానికి ఆ వ్యక్తికే ఈ విధంగా వ్రాసాడు. "మీరు సింధుయోజన గురించి ఏమైన చెయ్యగలరేమోనని ఆదుర్దాతో ఎదురు చూస్తున్నాం. ప్రధాన పాలకుడు ఆ యోజనని కొట్టి పారేయ్యటానికి నిశ్చయుద్దై ఉన్నాడని వింటున్నాం. ఆ పని ఆయన చెయ్యకుండా మీరు అడ్డుపడగలరా?

"షెఫీల్డ్ జలాశయానికి అడ్డుకట్ట రాతి కట్టుతో కట్టినదైతే చనిపోయిన వారి సంఖ్య 250 కాక కొన్ని వేలుండును. పూనాకి 12 మైళ్ళ దూరంతో రాతి కట్టుతోకట్టిన అడ్డకట్ట ఉందని విన్నాను. (ఖడక వసల?) అది మరీ ఊరుకి దగ్గరగా ఉంది. అది నీటి బలానికి విరిగిదారిస్తే చాలా ప్రమాదం. (అది కొద్ది దశాబ్దాల క్రితం విరిగింది – కవనశర్మ).

దానికి బోట్లు గట్టిగా పెట్టాలి. ఆ విషయంలో లోభించవద్దు. అది ప్రమాదానికి లోనైతే కొన్ని సంవత్సరాల పాటు నీరు నిలువ చేయటానికి వీలవదు.

ఈ రెండు నీటి నిలవ చెరువులు (జలాశయాలు) ఏ విధంగా చూసినా ఇండియాలో ఉన్న అతి గొప్పవి కావు. అందుచేత ఇవి సాధారణ పరిస్థితుల్లో నీరు నిలవ చేయ టానికయ్యే ఖర్చు గురించి గొప్ప సమాచారాన్ని ఇస్తాయి. చాలా చోట్ల ఈ ఖర్చులో సగానికి నాల్గో వంతుకి నీరు నిలువ చేయగలం.

ఇండియా కార్యాలయం నుంచి నా ఉత్తరానికి జవాబు రాలేదు. ఎగ్రిల్ జమిందారు చూస్తానని వాగ్దానం చేశాడు కనుక ఆ విషయం ఆయనకి మరోసారి గుర్తు చేశాను.

గోదావరి పనులు వెంటనే ఆపివేస్తారనుకొంటున్నాను. ఇంగ్లండులో బొగ్గు రవాణాకి రైలు మార్గాలు, సముద్ర మార్గాలు కూడా సమానంగా వాడ్తారు. కాని మనం మాట్లాడ్తున్నది. ఇంగ్లండు గురించి కాదు. ఇండియా గురించి. సముద్ర మార్గాల గురించి కాదు ఆవిరి పడవల కనువైన కాలువల గురించి. రైలు మార్గాలకి బొగ్గు రవాణా ద్వారా ఎక్కువ రాబడి లేదు. పైగా నష్టపోతున్నాయని నాకు ఖచ్చితంగా తెలుసు.

ఇంగ్లండులో ఓడరేవులకి ఫోర్త్, క్లైడు కాలువల ముఖాల నుంచి ప్రతి వారం ఇరువైపుల 10 ఆవిరి పడవలు నడుస్తూ ఉంటాయి. రైలు మార్గాలు ఈ కాలువ మార్గాలని 6.25 శాతం ఇచ్చి అద్దెకి తీసుకొంటున్నారు. అక్కడి నిర్వాహకుడు అక్కడ నుంచి ఓడ రేవులు ఒక్క టన్ను బొగ్గు కూడా రైలు మార్గం గుండా వెళ్ళదు అని చెప్పాడు. మొత్తం తూర్పు తీరంలోనే ఏడాదికి 4000 ఆవిరి పడవలు 10 లక్షల టన్నుల బొగ్గు రవాణా చేస్తున్నాయి. చిన్నా చితక పడవల రవాణా కూడా ఉంది. వీటితో పాటు, అవి దూరాల నుంచి నదుల గుండా రవాణా చేస్తూ ఉంటాయి. అక్కడ ఉత్తర బ్రిటీస్‌రైలు మార్గం ఆ కాలువలని అద్దెకి తీసుకొంటోందనుకొంటాను. వాటి పెట్టు బడుల మీద వచ్చే లాభాలు పంపిణీ 2 శాతం మించదు. పైగా రైలు మార్గాల సరకులు, ప్రయాణీకులు విడివిడిగా రవాణా అవకపోవడం వల్ల ప్రమాదాలు ఎక్కువ జరుగుతున్నాయి. కేవలం సరకుల కోసం 5వ జంట రైలు మార్గం వేయబోతు న్నారు. 35 లక్షల టన్నుల బొగ్గు రవాణా మూడు జంట రైలు మార్గాలలోను, ఒక మార్గత్రయంలోను అవుతున్నాయి. అంటే ఒక్కొక్క రైలు మార్గానికి 3 లక్షల (4 లక్షల) టన్నుల బొగ్గ రవాణా అవుతోందన్న మాట.

రైలు మార్గాల మీద ఖర్చు పెట్టిన దాంట్లో వెయ్యో వంతు ఖర్చులో నీటి కట్టడులు ఏర్పాటు చేస్తే ఆవిరి పడవలు నడప వచ్చు. ఇండియాలో పంజాబు నుంచి కలకత్తా మార్గం లాంటి చాలా మార్గాలలో నీటి కట్టడులే అక్కర్లేదు.

కాలువ మార్గాలు ప్రయాణీకుల, సరకుల రవాణాకి అను కూలంగా తీర్చిదిద్దాలి. అది చేస్తే దానిపై ఉన్న చెడు అభి ప్రాయం తీసివేయడం సాధ్యమౌతుంది. క్లైడు కాలువ దాని నీటి కట్టడులలో గంటకి 16 నుంచి 18 మైళ్ళ వేగంతో ఆవిరి పడవలో ప్రయాణించాను, మైలుకి మొదటి తరగతి ప్రయాణీలు ఇచ్చే రుసుము అర్ధపెన్నీ. సంవత్సరంలో సగంకాలం అవి పని చెయ్యవు. ఆ నదీ ముఖాలు తుఫాన్ల కాలంలో పూర్తిగా ఖాళీగా ఉంటాయి. అదే ఇండియాలో గంటకి 20 మైళ్ళ వేగం నీటి కట్టడుల ద్వారా ప్రయాణించాల్సి ఉన్నా కూడా సాధించవచ్చు. మొదటి తరగతి ప్రయాణ రుసుము పెన్నీలో నాల్గో భాగం

అయిన పార్టింగుకి మించదు. వేగం ఇండియాలో అంత ముఖ్య మైనది కాదని నాకు ఖచ్చితంగా తెలుసు. 50లో 40 మందికి వేగం అవసరం లేదు.

దక్షిణ మహారాష్ట్రంలో నౌకాయానం గురించి కాటన్ అభిప్రాయం-ఒక వాణిజ్య సంస్థ ఈ కార్యాన్ని నిర్వహించాలి. నీటి పారుదలతో పాటకనౌకాయానాని పనికి వచ్చే సమ మట్ట మైన (కొద్దివాలుతో) ఒక కాలువ తవ్వాలి. అది వరదల నియం త్రణకి కూడా పనికి వస్తుంది. తుంగభద్ర, కృష్ణా డెల్టాల దిగువ ప్రాంతాలలో నదులు ఎండిపోయే కాలంలో నీరుండేలా చేస్తుంది. దాని వలన ఆవిరి పడవల రవాణా సాధ్యమౌతుంది. శ్రీగార్డన్, కృష్ణలో 170 మైళ్ళ పొడవున మైలుకి 7 అంగుళాల వాలుంది అంటాడు – కనక ప్రప్రథమంగా ఆ పొడవుకి ఆవిరి పడవలను ప్రవేశ పెట్టవచ్చు. అక్కడ నుంచి గోదావరికి దాని డెల్టాకి, దాని ఆనకట్టలకి, నీటి కట్టడిలకు ఏక్రూక్, షోలాపూర్ లకి విస్తరించవచ్చు, మొత్తంగా. ఒక రాజధానికి, రేవుకి మధ్య చవక రవాణా ఉంటే ఆ జనసాంద్రత గల రాష్ట్రానికి ఏమీ అక్కర్లేదు.

1876లో వ్రాసిన మరో ఉత్తరంలో ఆయన అంటాడు. బకింగ్‌హామ్ జమిందారు ఏది బావుంటుందో చూడటానికి గోదా వరి కృష్ణల ద్వారా వెళ్లాడట. ఆయన తన సలహా మండలి మాట వినటం లేదని విన్నాను. ఆ విధంగా ఓ రాష్ట్ర పరిపాల కుడు తన కింద పనిచేసే వారికి గులాం కాకుండా ఉంటే నాకు బావుంటుంది.

పెల్లీ ఆ సలహా మండలిలో ఉంటే బావుంటుంది. లైట్టన్ ప్రభువుకి నాకు దర్శనం ఇమ్మని వ్రాద్దామనుకొంటున్నాను.

నౌకాయానం మీద మరిన్ని వివరాలు ఈ కింద ఉత్తరంలో ఉన్నాయి. మద్రాసు నుంచి బెజవాడకి ప్రయాణించిన స్థానికుల పటాలం గురించి వివరిస్తాను. ఆ దారిలో 8 మైళ్ళ పొడుగున మాత్రమే కలపబడని భాగం ఉంది. అది సత్వరం పూర్తి అవు తుంది. 3 లక్షల టన్నులు రద్దీ ఆ పాత కాలువ మీద ఉంది. గోదావరికి, కాకినాడకి ఈ మార్గ విస్తరించినపుడు ఎంతుం టుందో, సిపాయిలకి 1 పెన్నీకి 7 మైళ్ళు వారితో వెళ్ళే సేవల బృందానికి 14 మైళ్ళ చొప్పున గుత్త తీసుకోబడింది. ఆవిరి పడవలు గంటకు 10 మైళ్ళు వెళ్ళినా నామ మాత్రంగానే ఉంటుంది.

కాలువల సంధి తవ్వకానికి వాణిజ్య సంఘం అసమ్మతి తెలపటం ఆశ్చర్యం. ఇది చాలా ముఖ్యమైనది. అది పూర్తయితే నౌకా రవాణా అంటే ఏమిటో తెలిసివస్తుంది. మొత్తం మద్రాసు దాక 7 మైళ్ళు పూర్తి చేసి, మూడవది నిర్వహిస్తే (మొదలు పెట్టి పూర్తి చేస్తే) మద్రాసుకి బొగ్గుకి చవకగా, మధ్య రాష్ట్రం నుంచి చేరవేయగలుగుతాం. ఆ రాష్ట్రపు వ్యాపారం బాగా పెరుగుతుంది. ఇంక కడపకి కాలువ తవ్వితే ఇప్పటికే 14 మైళ్ళ పొడువున నదీ కాలువలు తెరవబడి ఉన్నాయి.

బెంగాలు పనులు ఆశాజనకంగా ఉన్నాయి. గంజాం వరకు దిగువ మార్గాన్ని తెరవటం ఓ గొప్ప వ్యూహం. దాని వల్ల కల కత్తా మంచి మద్రాసు వైపు 350 మైళ్ళ నీటి మార్గం ఉంటుంది. మద్రాసు నుంచి 420 మైళ్ళు కలకత్తా వైపు అటువంటి మార్గమే ఉంది. (రమారమి 1100 మైళ్ళలో ఇది 770 మైళ్ళు అవుతాయి – కవనశర్మ) శోణ్ పనులు జోరుగా సాగుతున్నాయి. 8 లక్షల యకరాలు సాగుకి సిద్ధంగా ఉన్నాయి. ఇది పూర్తియితే వచ్చే ఆదాయం ఇప్పటి దానికి పదింతలుం టుందని అనుకొంటు న్నాను. చెరుకు పంట, పంచదార పెరుగుతాయి. దానికోసం నీరు నిలవ చేయటం ముఖ్యం.

కాలువలని మూయటం కాదు చేయాల్సింది. పూడిక తియ్యాలి. శోణ్ పనులకి 7 లక్షల పౌండ్లు ఖర్చుయిందనుకొంటే తెరిచిన మార్గాల నుంచి ఆదాయం 50 వేల పౌండ్లుంది. (7 శాతం) వాటికి 20 లక్షలు ఖర్చయిందనటంలో ఏదో తప్పుంది.

మీకు మద్రాసు నివేదిక పంపుతాను. కాళి, తుంగభద్రల పరివాహ ప్రదేశం 2000 అడుగుల వెడల్పున ఉంది. కావేరీ పొనానికి 1000 అడుగులుంది. చూసే కళ్ళున్న వారికి కర్నాటక చెరువుల నుంచి, క్షామం, ఆదాయం, సంక్షేమం విషయంలో ఏమి సాధింపబడిందో కనిపిస్తుంది. గత చర్చలో మెరుగుల వల్ల సాధింపడిందేదో తెలుస్తుంది. (సర్ జేమ్స్ కెయిర్డ్ 1879–80) కరువు కూటమి సభ్యుడు. ఇండియాకి వచ్చాడు కూడా కాని మాగాణి భూములున్న జిల్లాలని చూసి ఉంటే అభివృద్ధి గమనించేవాడు. కాని చూడలేదు). 600 మైళ్ళ రైలు మార్గం 5000 మైళ్ళ నీటి మార్గం, లక్ష మైళ్ళ రహదార్లు ప్రజలకి ఏమీ మేలు చేయలేదా?

"ఇండియాలో సంవత్సరానికి 5 లక్షల పౌండ్లు ఆదాయం ఉన్నవారున్నారు. విజయనగరం రాజు ఆదాయం 1 లక్షా 20 వేల పౌండ్లు. ఇండియాలో సంపద ఉందని మర్చిపోరాదు."

సర్ ఆర్థర్ కాటన్ మనస్సుని పెద్ద ప్రణాళికలు ఆకట్టు కొంటూనే ఉన్నాయి.

“నేను మద్రాసు మీద ఒక పత్రం తయారు చేస్తున్నాను. 5 కోట్ల వ్యయం అయ్యే 25 పనుల గురించి ఆ పత్రం. నా పరిశోధనా ఫలితాలు నన్నే ఆశ్చర్య చకితుడిని చేశాయి. ఈ రాష్ట్రాన్ని నందనోద్యానంగా చేయవచ్చు. గొప్పవైన రెండు రేవులతో ఒక సంపూర్ణమైన చవక రవాణా వ్యవస్థతో ఈ కార్యం సాధించవచ్చు.

సింధు కాలువని వాడుకోటానికి పంజాబులో చాలా పెద్దదైన జన బాహుళ్యం ఉంది. ఒరిస్సా నీటి పారుదల విషయంలో జనం భూమిని పెద్దగా సాగులోకి తెచ్చారు. 1,13,000 ఒరిస్సాలోను, 1,00,000 యకరాలు మిద్నపూర్‌లోను సాగులోకి వచ్చాయి. దిగువ గంగ, ఆగ్రాలో కూడా వ్యవసాయం పెరిగింది. శోణ్ విషయంలో 74,000 యకరాలు మాత్రమే అవటం నాకు అసంతృప్తి కలిగించింది. గంగ కాలువ -27,000 దిగువ గంగ 27,000, ఆగ్రా 30,000 యకరాలు ఉండగా శోణ్ విషయంలో అల్లా ఉండడానికి కారణం ఏమిటి?

1878 నవంబర్‌లో ఆయనిల్లా వ్రాసాడు. గోదావరి పశ్చిమ డెల్టా సంపన్నతని మించిన సంపన్నత గల ప్రాంతం మొత్తం ప్రపంచంలో లేదు. ఒరిస్సా నుంచి వస్తున్న వార్తలు చాలా సంతృప్తికరంగా ఉన్నాయి. ఈ సమాచారం కూటమి నన్ను విచారిస్తున్నప్పుడుంటే బావుండును.

సర్ జార్జి కాంప్‌బెల్ కాలానికి 10 రెట్లు ఇప్పుడు సర్ ఆష్‌లే ఈడెన్ కాలంలో ఉంది. ఈ మార్పు, పనులలో మార్పుల వలనా! నిర్వహణలో మార్పుల వలనా?

కలకత్తా కాలువ గురించి మంచి వార్తలు వస్తున్నాయి. రాబడి అసలు మీద 8 శాతం, వడ్డీ కలుపుకొంటే 5 శాతం అన్నమాట. వ్యాపారం బాగా పెరిగింది. కలకత్తాలో నేరుగా కలపబడి ఉంటే ఇంకెంత పెరిగేదో?

(పాలస్తీనా మీద పూర్తి ఆధిపత్యం సంపాదించటం పట్ల ఆయన కోరిక, తెలుపుతాడు. హర్షం వ్యక్తంచేస్తాడు.- కవనశర్మ).

మద్రాసు రాష్ట్రంలోని చెరువులు, జీవనదుల నీరుతో నింపే పద్ధతి వివరించిన ఉత్తరం యొక్క భాగాల్ని ఇక్కడ ఇస్తున్నాను. అది 1878 ఎంచుకొన్న కూటమి విచారణలో సర్ ఆర్థర్ దాఖలు పరిచిన గొప్ప యోజనపై అది వెలుగు ప్రసరిస్తాయి.

శ్రీమతి కెయిర్ట్ తన భర్త పంజాబు, వాయువ్య రాష్ట్రాలు, ఔథ్, బెంగాల్‌ల నుంచి వ్రాసిన ఉత్తరాల నుంచి తీసిన భాగాలు చదివి వినిపించింది. ఆయన కలకత్తా నుంచి కాకినాడ వెళ్తున్నాడు. ఆయనకి ఇండియాలోని వ్యవసాయం పట్ల ఆసక్తి ఉంది. ఆయన నీటి పారుదల గురించి ఏమనుకొన్నాడో ఏమీ చెప్పలేదు.

నేను కెయిర్ట్‌కి ఒక అనిర్ధిష్టమైన యోజనని, తుంగభద్ర కృష్ణల నుంచి కర్నాటక చెరువులని నింపేందుకు తయారు చేసి పంపాను. బహుశా దానికి 3 కోట్ల 40 లక్షల పౌండ్లు వ్యయం అవుతుంది. దానికి పునాది 300 కోట్ల ఘన గజాల నిలవని భరించే బళ్ళారి చెరువు. అది 5 నెలల వానాకాలంలో 1200 కోట్ల ఘన గజాలు అందించి, వానలు కడబట్టే సరికి పొడి కాలానికోసం నిండి ఉండేలా రూపొందించబడింది. కృష్ణ అతి తక్కువ మట్టంతో సమంగా ఒక పెద్ద కాలువ బయల్దేర్తుంది. కృష్ణ వద్ద ఒక ఆనకట్టగాని చెరువు గాని ఉంటుంది. ఆ బళ్ళారి చెరువుకి కృష్ణ నుంచి తుంగభద్ర నుంచి నీరు వెళ్తుంది. ఆ చెరువు నుంచి ఒక పెద్ద కాలువ కొండలను దాటి, నాలుగు కాలువలుగా విడిపోతుంది. అందులో ఒకటి చిత్తూరు పైనున్న తూర్పు కనుమలకి, అక్కడ నుంచి కనుమల మీదుగా 1000 అడుగుల మట్టంలో ఉన్న ఉత్తర ఆర్కాటుకి నీరు తీసుకు వెళ్తుంది. రెండోది ఉపనది ద్వారా పెన్నని చేరి నెల్లూరికి నీరుకొని పోతుంది. కొండలను చేరే చోట ఆనకట్ట కడ్తే కృష్ణ నుంచి నీరు తిరునల్వేల్లికి, కన్యాకుమారికి నీరు వెళ్తుంది. నదులన్నిటి మీద కర్నాటకలో ఆనకట్టలు కడ్తే నీరు ఉత్తరానికి దక్షిణానికి, నీరు ప్రవహించి చెరువులకి పంపిణీ అవుతుంది. దాని వల్ల నదులు పొంగినప్పుడు, ఆ తక్కువ వ్యవధి వరదల నీరు వాడుకోగలగుతాం. ఆ కాలువ 100 గజాల వెడల్పు, 4 గజాల లోతు ఉంటుంది. దాని నుంచి రెండు శాఖలు మద్రాసుకి వెళ్తాయి. ఆ విధంగానే కృష్ణ నుండి ఒక గొప్ప కాలువని, నైజాంకి హైదరాబాద్ పక్క నుంచి గోదావరికి 4 లేక 5 అంగుళాల వాలుతో నేను తీసుకువెళ్ళాలనుకొంటాను. ఆ చెరువు యొక్క ముఖ్య కాలువని, నీటి పారుదల వాణిజ్య సంస్థ వారి కాలువలో కలిపి 10 లక్షల యకరాలు బళ్ళారికి నీరు పెడ్తాను. దీని వలన హైదరాబాదు, దత్తమండలం, కర్నాటకలలోని 2 కోట్ల యకరాల మెట్ట వ్యవసాయ భూములకి నీరందించగలం. పైగా గొప్ప రవాణా వ్యవస్థ ఏర్పడ్తుంది. ఈ యోజన గురించి మీ అభిప్రాయం ఏమిటి?” (ఈ ఉత్తరం ఎవరి ఉద్దేశించినదో తెలియదు - కవనశర్మ)

దక్షిణ హిందూదేశ వాసులలోని కొందరు మేధావుల నుంచి ఆసక్తి కలిగించే ఉత్తరాలు సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌కి వచ్చేవి. అందులో వారు వ్యక్తిగతంగా ఆయన దయకి పాత్రులైనందుకు వారి జిల్లాలు కాటన్ చేసిన నీటి పారుదల ఏర్పాటుతో సంపన్నమైనందుకు, రెండింటికీ తమ కృతజ్ఞతలు తెల్పుతూ వచ్చేవి. ఇండియన్లకి, నాణ్యమైన జీవితం గురించి తెలియదు అని అక్కడున్న మన వారు కొందరన్నా, ఇండియన్లు కాటన్‌ని మెచ్చుకొన్నారు.

నీటి పారుదల అటు ప్రభుత్వానికి ఇటు ప్రజలకి ప్రయోజనకారి. ఆ విషయంలో భగవంతుడికి, మీకు మేం కృతజ్ఞులు. అయినా అటువంటి ప్రయోజనమున్న యోజనలు ఎప్పుడు నిజం అవుతాయో తెలియదు."

"రైతులు నీళ్ళు తిరస్కరిస్తారన్నది సత్యదూరం. ప్రభుత్వం అనుభవం లేని కుర్ర అధికారుల నుంచి అటువంటి అభిప్రాయాలని విని ఉండాలి. అవసరానికి మించిన నీరు పొలాలకి హాని చేస్తుందంటారు. అది నిజమే అనవచ్చు. అయితే ఆ విషయంలో జాగ్రత్త వహిస్తే చాలు కదా!

ఈ మధ్య ప్రజా ప్రతినిధుల సభ యొక్క సభ్యుడిని కలుసుకొని కృష్ణ గోదావరి ఆనకట్టల వలన చేకూరిన మేలు చెప్పే అవకాశం వచ్చింది. ఆయన నాతో ఏకీభవించాడని చెప్పటానికి సంతోషిస్తున్నాను."

గోదావరి జిల్లా సంఘం ఈ విధంగా వ్రాసింది. "సర్ ఆర్థర్ కాటన్ గోదావరి డెల్టా పిత! ఆయన ఇంకా ఆరోగ్యంగా బలంగా చైతన్యవంతుడిగా ఉన్నాడని విని సంతోషిస్తున్నాం. మేము కృతజ్ఞతతో, ఆయన చిరకాలం ఐశ్వర్యంతో మనాలని సదా కోరుకుంటున్నాం. ఈ సంఘం ఆయన చిరునామా తెలియక ఆయనకి వ్రాయలేకపోయింది. ఈ సంఘం 1500 లేక 2000 పౌండ్లు వ్యయంతో పురమందిరం నిర్మించి అందులో ఆ మహానుభావుడి చిత్రపటం పెట్టాలని ప్రతిపాదిస్తోంది."

అదే సంఘం ఒకానొక ప్రబలమైన హిందూ సభ్యుడి ద్వారా ఆయనకో ఉత్తరం ఈ విధంగా వ్రాసింది.

"మా జిల్లాలో మీరు నిర్మించిన గొప్ప ఆనకట్టని కాలువల వ్యవస్థని తనకోసం అని తలవని వాడెవడూ లేదు. తన పొలంలో మీ గోదావరి నీరు వాడి విత్తనాలు జల్లుతాడు. మీ గోదావరి నీటితో పండించిన ఆహారం తిని మీ నీరు తాగుతాడు. మీ శ్రమతో నిర్మించిన కట్టడాల వల్ల మిమ్మల్ని గోదావరి జనాల మనస్సుల్లోని ఎత్తైన పీఠం మీద గర్వంగా కృతజ్ఞతతో ఉంచుకొన్నారు. ఈ విధంగా భక్తితో తలుచుకోబడటం అదీ ఒక తరం తరువాత చాలా అరుదైన గౌరవం. అది మీ జీవితంలోని ఫలవంతమైన కాలం గొప్ప త్యాగంతో, వారి కోసం వెచ్చించి సాధించారు.

మీరు పదవీ విరమణ చేసినప్పటికి వయస్సు మీద పడుతున్నప్పటికీ మీరు ఇండియన్ నిర్మాణాల్లో ముఖ్యంగా నీటి పారుదల విషయంలో ఇంకా ఆసక్తి కలిగి ఉన్నారని తెలిసి మా సంఘం సంతోసిస్తోంది.

మీరు రైలు మార్గాలు - నీటి పారుదలలను పోలుస్తూ వ్రాసిన పత్రాన్ని గొప్ప ఆసక్తితో చదివాం. నీరు లేక సాగులోకి రాక చాలా యకరాలు పడి ఉన్నాయన్న విషయంలో మీకున్న స్పృహ, మెలకువలో సగం కూడా ఎవరికీ ఉన్నట్టు తోచదు. ఈ దినాన్ని రాష్ట్రంలో కొన్ని ప్రాంతాలలోని కరువు, నీటి పారుదలని నిర్లక్ష్యం చేస్తే పునరావృతం అవగలదన్న భయం - రైలు మార్గాలపై చూపే శ్రద్ధతో సగం నీటి పారుదలపై చూపిస్తే - తెలియకుండా పోను.

గోదావరి రైతుకి - గోదావరి, కాలువలు, అందులో పెద్ద పరిమాణంలో నీరు ఉన్నా-సకాలంలో కాకపోతే నీరు ఉండదు. కొన్ని లక్షల యకరాలింకా దున్నకుండా పడి ఉన్నాయి. ఎందుకిల్లా ఉంది? ఈ ప్రశ్న పదే పదే అడిగినా జవాబు లేదు. ఈ లోపల శిస్తు యకరానికి 2 రూపాయల నుంచి 3 , 3 నుంచి 4, 4 రూపాయలనించి 5 రూపాయలు అయింది. అదెక్కడ ఆగుతుందో తెలియదు. నీరు ఓడ్చటానికి తగిన శ్రద్ధ పెట్టకుండానే పన్ను పెరుగుతోంది.

మీ అభిప్రాయానికి మీ అనుభవ రీత్యా చాలా విలువ ఉండాలి. మా అభిప్రాయాలు వినిపించటానికి మాకు గొంతే లేదు. ఇంగ్లండులో ఉన్న మీలాంటి మా స్నేహితులే మాకు దిక్కు.

రైతుల బాధల గురించి మీ నిష్పక్షపాతమైన అభిప్రాయాన్ని సదుద్దేశంతో పనిచేసే ప్రభుత్వానికి అందచేయాలని కోర్తున్నాము.

ఆయనకి నీటికి భూమికి అందించటం విషయంలో సముద్రం నుంచి ఒక భాగాన్ని గెలుచుకోడం విషయంలో సంతోషం సమానంగా ఉంది. గోదావరి జిల్లా ప్రధాన అధికారి థామస్ (1870 చివరి భాగంలో) విశాఖపట్నం రేవుని రక్షిత రేవుగా

చేయటం విషయంలో కాటన్ సహాయం కోరాడు. ఆ యోజన పట్ల ఆయనకి బాగా ఆసక్తి ఉండటం వలన ఆయన సహాయం చేసాడు.

గంగ కాలువ - సర్‌ప్రోబీ కౌట్లేతో వివాదం

1863లో తూర్పు ఇండియా నీటి పారుదల వాణిజ్య సంస్థ నిర్దేశకుల కోర్కెపై పదవీ విరమణ తరువాత ఒకే ఒకసారి కాటన్ ఇండియా వెళ్ళాడు. అప్పుడు సర్ ప్రోబీ కౌట్లే నిర్వ హిస్తున్న పెద్ద పనులను పరిశీలించాడు. సర్ ఆర్థర్ నివేదికను ప్రజల దృష్టికి కాక కొందరు ఎంపిక చేసుకొన్న వ్యక్తులకు దాన్ని వారు చూడటానికిచ్చారు. అందులో ఒక నకలు కౌట్లే చేతికిచ్చారు. అది తీవ్రమైన చర్చకి దారి తీసింది.

ఆ నివేదికలో సర్ ఆర్థర్, ఆ కాలువ ఎల్లా ఉండబోతోందని చెప్పబడిందో ఆ ప్రయోజనానికి నివాళులు అర్పించాడు. అది అనుకొన్న విధంగా పూర్తి చేసి ఉంటే దాని వల్ల నేరుగా మంచి రాబడినిచ్చేది. అయితే ఇండియాలో అన్ని నీటి పారుదల యోజ నల లాగానే కాలయాపనకి వృధాగా లోనైంది. అయినప్పటికి అది ఇటీవల కరువులో ఎన్నో ప్రాణాలను పదుల వేల సంఖ్యలో కాపాడింది. దానికైన ఖర్చుకంటే బహుశా ఎక్కువైన ఆస్థిని రక్షించింది. అయితే అందులో దోషాలు లేక పోలేదు. వాటిని ఈ దక్షిణాది ఇంజినీరు తన శ్రద్ధతో పరిశీలించి ఈ విధమైన సారాంశం ఇచ్చాడు.

1. కాలువ మరీ ఎత్తున మొదలైంది. దాని వలన అది కష్టమైన క్షేత్రంలో అనువు కాని వాలుతో నిర్మించాల్సి వచ్చింది.

2. ఆ కాలువలో నీటి ఉపరితలం భూమికంటే (బాగా లోతుగా ఉంచటం వలన అనవసరపు తవ్వకానికి దారి తీయ టమే కాక, నీటి పారుదలకి అవసరమైన ఎత్తున లేకపోయింది.

3. నిర్మాణం అంతా అక్కడ దొరికే ఉప హిమాలయ క్షేత్రం లోని రాళ్ళతో కాక ఇటుకలతో సాగి వ్యయం అధికమైంది. (ఇది కాటన్ దృష్టిలో సమర్ధించుకోలేని పొరపాటు)

4. మొత్తం నీరంతా కాలువ తల వద్దనే కాలువలో ప్రవే శించటం వలన నీటిని 350 మైళ్ళు కొనిపోయి పొలానికి చేర్చాల్సి వచ్చింది.

5. కాలువ తల దగ్గర ఒక శాశ్వతమైన అడ్డకట్ట నిర్మించక ప్రతీ వర్షాకాలం తరువాత తాత్కాలిక అడ్డులు నిర్మిస్తున్నారు. ముఖ్యంగా నీరు అవసరమైన సమయంలో అవి ప్రతీసారి కొట్టుకుపోతున్నాయి.

ఈ పొరపాట్లు వలన వ్యయం మూడు రెట్లు పెరిగి, నిర్మాణం 10 సంవత్సరాలు ఆలస్యం అయి రాబడి 20-30 శాతం తగ్గింది.

చిన్న పొరపాట్లుగా తలచబడే చాలా వాటిని కూడా చెప్పాడు.

2. ప్రయాగ (అల్హాబాద్) వరకు కాలవను తీసుకువెళ్ళ కుండా కాన్పూరు వద్ద ఆపేసారు. ఆ నదుల సంగం వరకు కాలువను తీసుకు వెళ్తే ఏడాది పొడువునా నౌకాయానం సాధ్యమయ్యేది.

2. కాన్పూరు వరకు వాలు కొనసాగటం వలన ఎక్కువ నీరు వృధా అవుతోంది.

3. వంతెనలు తక్కువ ఎత్తులో ఉండడం వలన పడవలపై సరకులు, నావ సామర్థ్యం మేరకు నింపడానికి వీలవటం లేదు.

4. పడవను లాగే వాళ్ళు వంతెన విల్లుల (ఆర్చెస్) లోంచి తీసుకువెళ్ళే ఏర్పాటు లేకపోవటం వల్ల (తాళ్ళని) వాటిని మూడేసి మైళ్ళ దూరంలో ఉన్న ప్రతి వంతెన దగ్గర విసిరి వేయాల్సి వస్తోంది.

ఇలాంటివే ఇంకెన్నో...

గంగ కాలువ లాభసాటి కాకపోదంతో తూర్పు ఇండియా ప్రజాధనంపై 1872లో వేసిన ఎంపిక కూటమి విచారణలో ఈ విషయం చాలా గట్టిగా చెప్పాడు. ఈ 9 సంవత్సరాలలో 50 బ్రిడ్జిల ఎత్తు పెంచవలసి వచ్చినదని చెప్పారు.

అన్నింటిలోకి గంగ ఇసకలో అడ్డకట్ట నిర్మించే విషయంలో వివాదం చాలా తీవ్రంగా చెలరేగింది. సర్ కౌట్‌లే అటువంటి నిర్మాణం అసంభవం అంటూ తృణీకరించాడు. తను మిగిలిన ఇంజినీర్లు సర్ ఆర్థర్ కంటే ఎక్కువ అననుకూల పరిస్థితుల్లో ఉన్నామన్నాడు. అయితే కౌట్‌లే అసంభవం అన్నదానికి కాటన్ ఒక్కసారి కాదు, చాలాసార్లు, ఉత్తర దేశంలో కంటే ఎక్కువ అననుకూల పరిస్థితిల్లో దక్షిణాన్ని చేశాడు.

"మద్రాసులో ఆనకట్టలు నదుల మీద వెయ్యి గజాల నుంచి 4 మైళ్ళ వెడల్పున మైలుకి 1 నుంచి 10 అడుగుల వాలుతో, తెలుసుకోలేని లోతున్న ఇసక భూమిలో కట్టాం. అవి 10, 20, 30 సంవత్సరాలుగా నిలిచి ఉన్నాయి."

"తంజావూరులో రెండో శతాబ్దంలో కట్టిన (కరికాలుడి ఆనకట్ట) గొప్ప ఆనకట్ట ఇంకా వాడకంలో ఉంది. ఆ అనుభవం మీకు అందుబాటులో ఉంది."

"నావి కలలు కాదు. తంజావూరులో మైలుకి 3, 4 అడుగుల వాలుతో కట్టిన ఆనకట్టలున్నాయి. అదే పాల్లూరులో వాలు మైలుకి 10 అడుగులు. అవన్నీ ఇసుక భూమిలో కట్టినవే.

1827లో మీరు జమున కాలువ తలవద్ద కట్టు నిర్మించి విఫలులై మానేసామంటున్నారు. కాని ఇటీవల కాలంలో ఎన్నో అటువంటివి నిర్మించారు. ఇతర చోట్ల వాటి నుంచి నేర్చుకోవచ్చు"

"ఎక్కువ లోతు వల్ల సమస్య లేదు. అదే ప్రవాహానికి లోతు పెంచితే వాలు తగ్గాలి (ఇది ప్రవాహ వేగానికి, పరిమాణానికి కూడా వర్తించే సూత్రం – కవనశర్మ) గోదావరిలో 30 అడు గులలోతుతో వ్యవహరించాల్సి వచ్చింది ఆనకట్ట మీద 18 అడు గుల ఎత్తున నీరు పారుతుంది. కృష్ణలో 37 అడుగుల లోతున ఆనకట్ట పై నీటి మట్టం 20 అడుగుల ఎత్తున ఉంటాయి. అందుచేత గంగలో 18 అడుగుల లోతు ఆ యోజనని ఇబ్బంది పెడ్తుందని సర్ కౌట్‌లే అనుకొన్నట్టు నేను అనుకోలేదు."

"30 సంవత్సరాల విజయవంతమైన లాభసాటైన నిర్వహణ అనంతరం మళ్ళీ ఇప్పుడు నేను, కావేరీ, కొల్లిదంల ఆనకట్టలు నిర్మించమని వేడుకొన్న సమయంలో ఏ విధమైన అనుమానల భయాల భాషని విన్నానో, అదే వినాల్సి రావటం చాలా ఆశ్చర్య కరంగా ఉంది. కావేరి మీద ఆనకట్టా! దార్యని కుడిభావం, (కలల్లో నివసించే వాడి ఆశ! –కవన శర్మ) అన్నారు. అప్పుడను కొన్నాను. ఒక ఆనకట్ట కట్టి చూపిస్తే ఇంక దాని పట్ల అను మానాలన్నీ తొలగిపోతాయని స్థానికులు వాళ్ళకున్న అతి తక్కువ సైన్సుతో వనరులతో కొన్ని వందల సంవత్సరాల ముందు గొప్ప ఆనకట్టని నిర్మించగా లేనిది మనం నిర్మించలేమా? చేసి చూపించి వాళ్ళ మాటలాపాలి (నోర్లు మూయించాలి) అనుకొన్నాను."

అప్పటి నుంచి 8 అటువంటి నిర్మాణాలు చాలా అతి ఇబ్బందికరమైన పరిస్థితుల్లో పునాదులు మొదలైన విషయాల్లో నిర్మించబడ్డాయి. ఏ ఒక్కటి విరిగిపోలేదు. చిన్న చిన్న సమస్యలు వచ్చినా అంతకు మునుపు ఎన్నడూ లేని లాభాలనిచ్చాయి. అటువంటిదీనాడు ఇంతకు పూర్వ సాధించిన ఒక నది విష యంలో సాధించిన ప్రవాహ పరిమాణంలో ఎనిమిదో వంతు మాత్రమే ఉన్న మరొక నది విషయంలో అదే మాటలు సాధార ణుడి నుంచి గాక ఒక అతి గొప్ప ఇంజినీర్లలో ఒకరి నుంచి వింటున్నాను. ఇటువంటి వ్యాఖ్యలు ఆగే వరకు వేచి ఉండటం ప్రయోజనం లేనిది. అలహాబాదులో గంగ నీరంతా ప్రవహించి పోయే వరకు వేచి ఉండటం లాంటిది. మనం ఆ పగటి కలలు కని అసాధారణము గణనీయము అయిన ఫలితాలని – మనం మద్రాసులో చూసిన లాంటివి – ఆ నిర్మాణాల ద్వారా సాధించి మన కష్టాలకి ఆ పగటి కలలు కనేవాడిగా కంటూ చనిపోయే వాడుగా పేరు పొందటంలో తృప్తి పొందాలి."

"ఈ గంగ కాలువ విషయంలో ఆయన వివాద పడటానికి కారణం ఆయన చర్చిస్తున్న విషయం ఇండియాకి, బ్రిటిష్ సామ్రాజ్యానికి ముఖ్యమైనదిగా ఆయన భావించడమే.

ఈ వివాదం గురించి నేను మాటాడకపోడానికి ఇష్ట పడ్డాను. విక్టోరియా (ఆస్ట్రేలియా)లోని భూములకి మంత్రిగా పూర్వం వ్యవహరించిన ఆల్‌ఫ్రెడ్ డేకిన్ మాటలు ఉదహరించి ముగి స్తాను." –

"సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌ని 1863లో గంగా కాలువ రూపకల్పని పరిశీలించవలసిందిగా కోరారు. ఆయన దాన్ని పూర్తిగా దోష పూరితంగా నిరసించాడు. ఆయన చాలా దిగువన మరో కొత్త ముఖ్య కాలువని మరో తలకట్టడం వాడి నిర్మించాలని సూచిం చాడు. అయితే దీన్ని చివరికి ఆ వాణిజ్య సంస్థ అమలులో పెట్టినా, సర్ కౌట్లే దాని బదులుగా కాక దానితో పాటుగా నిర్మించారు. సర్ కౌట్లే ఒక గొప్ప నది కాలువని తలకెత్తుకొన్న మొదటి ఇంజినీరు. ఆయన రూపకల్పనలోని, నిర్మాణంలోని దోషాలు 1863, 64లలో అనుకొన్నంత భయంకరమైనవి కావని తేలింది.

సర్ ప్రోబ్లీ కౌట్లే నిర్ణయాలు ఆయనకున్న జ్ఞానం లోతైన వని ఒప్పుకోవడం నా విధి అని అనుకొంటున్నాను.

16వ ప్రకరణం

ఇంగ్లండులో ఇండియా కోసం చేసిన పనులు

సర్ జేమ్స్ స్టీఫెన్ (కొన్నాళ్ళు వైస్రాయి సలహాదారులలో న్యాయనానికి సంబంధించిన సభ్యుడు, ఆపైన రాణి కొలువులో ఉన్నత న్యాయస్థానంలో న్యాయాధికారము) ది టైమ్స్‌కి సర్ ఆర్థర్ కాటన్ అభిప్రాయాలని విమర్శిస్తూ ఒక పెద్ద ఉత్తరం వ్రాసాడు. ఆయనకి నేరాల పరీక్షలో ఉన్న పెద్ద పేరు ఇండి

యాలో ఆయన సంపాదించిన 5 సంవత్సరాల అనుభవం, ఒక జీవిత కాలపు శ్రమ వలన లభించిన అనుభవంతో కాటన్ చెప్పిన విషయాలని ఖండించటానికి సరిపోతుందని బహుశా అనుకొని ఉంటాడు. ది టైమ్స్ పత్రిక సర్ ఆర్థర్ జవాబును అచ్చు వేయలేదు. కనుక పాఠకులకి ఈ ఇద్దరి అభిప్రాయాల్లో ఏదీ సరైనవో తెల్సుకోగలగటానికి ఆయన జవాబులోని ముఖ్య భాగాలు ఇక్కడ పొందుపరచటం ఈ జీవిత చరిత్ర వ్రాస్తున్న నా విధి అనుకొంటున్నాను. నీటి పారుదల గల జిల్లాల్లో జరిగిన సంఘటనల క్రమం, వేగంగా అభివృద్ధి చెందుతున్న ఇండియా సంపన్నతని, ఆ న్యాయాధికారి భోగట్టా అర్థం కాలేదన్న విషయాన్ని ఋజువు చేశాయి. ఆయన కర్థంకాని ప్రశ్నకి ఆయన తన విమర్శతో జవాబు చెప్పాడు.

సర్ ఆర్థర్ ప్రత్యుత్తరంలోని ఈ భాగం తనని విమర్శిం చినవాని దాడిలోని బలహీనతను బయటపెడ్తుంది.

సర్ జేమ్స్ వానలు లేనప్పుడు తప్ప నీటి పారుదల ఇంకె ప్పుడు వాడరు అన్న ధోరణిలో మాట్లాడ్తాడు. అతనికి ఇండి యాలో కోట్ల కొద్దీ యకరాలకి, వానపడ్డా పడకపోయినా, నీరు పెడ్తారని కూడా తెలియకపోవడం సంభవమే. వానకి, నదీ జలానికి ఉన్న తేడా తెలియని రైతులు, పూర్తిగా నేలలో తేమ లేని సమయంలో వాడక తప్పని పరిస్థితుల్లో తప్ప మిగిలిన సమయంలో ఖర్చు పెట్టని రూపాయి – ఆదా చేసిన రూపాయి అన్న భావంతో నీరు నిరాకరించిన ఒకానొక సంఘటన అతను విన్నాడు. దీనికి సాధారణ నీటి పారుదలకి సంబంధం ఏమిటి? పాత మద్రాసు చెరువుల కింద 40 లక్షల యకరాలు గోదావరి కాలువ కింద 10 లక్షల యకరాలు ప్రతి ఏటా నీటితో తడప బడ్తాయి. ఆ విధంగానే వాన ఎంతపడినా పది లక్షల కొద్దీ అదే పరిస్థితుల్లో నీరు పెట్టబడుతున్న యకరాలున్నాయి.

వాన సమృద్ధిగా పడినా (పోషక పదార్థుల కల) నదుల నీరు వలన లబ్ది పొందని యకరం ఒకటి కూడా ఇండియాలో లేదు. వరి సాగుకే కాదు, మెట్ట ధాన్యాల సాగుకి కూడా! అతను బావినీరు, నదినీరు, వాన నీరులకి ఖరీదులోను, పరిమాణం లోను ఒకటే అన్నట్టు మాట్లాడ్తాడు. బావినీరు ఎద్దులతో రైతు తోడ్తాడు. దాని వ్యయం 1 రూపాయికి 300 ఘన గజాలు. అది భూమిని తడిగా మాత్రమే చేస్తుంది. అదే నదీ జలాలు, భూమిని సారవంతం చేస్తాయి. దాన్ని పూర్తిగా కొత్తగా చేస్తుంది. అందుచేత మొత్తం జిల్లాలు, వందల కొద్దీ సంవత్సరాల పాటు ఎరువు అవసరం లేకుండా ధాన్యాన్ని పండిస్తూ ఉంటాయి.

ప్రభుత్వం ఒక యకరం వరి సాగుకి కావలసిన నది నీరు 3 రూపాయలకందిస్తుంది. అంటే 1500 ఘన గజాలు. అంటే (భూమి పొరల్లో) వడ కట్టబడిన బావినీరు ఖరీదులో నాలుగో వంతుకి. బావినీరు (వడకట్టబడి నందున పోషక పదార్థాలు లేక) సగం విలువ కలిగింది కాదు. అదే గోధుమ లేక రాగికి యకరానికి 2.5 రూపాయలు ఖర్చు అవుతుంది. (అంటే వీటికి వరికి కావలసిన నీటిలో 60 శాతం చాలు – కవనశర్మ)

జ్వరాలు విషయానికి వస్తే నేను జీవితం అంతా నీటి పారు దల మధ్య బతికాను. దాని వల్ల ఎప్పుడు జ్వరానికి గురి కాలేదు. కాని మెట్ట ప్రాంతాలలో జ్వరపడ్డాను. గోదావరి జిల్లాలో జ్వరాలు తక్కువ. అదే ఎగువ ప్రాంతాలలో జ్వరాలు ఎక్కువ. ఇటువంటి విషయాల్లో చదువు ఉండి, జీవితం అందించే అనుభవంకి అనుగుణంగా నడుచుకొనే వారు జ్వరం విషయంలో నా అనుభ వానికి వ్యతిరేకంగా అభిప్రాయం కలిగి ఉన్నారు.

మనం ఇంజనీర్లమి మనకి తెలియని విషయాల్లో తల దూర్చం. (కాని ఇంజనీరింగు విషయాల్లో పాలకవర్గాల వారు తమ తప్పుడు అభిప్రాయాలు ది టైమ్స్‌కి వ్రాస్తారని ధ్వని – కవనశర్మ) పాలకులు కరువు నుంచి ఇండియాని తప్పించడం అనే తమ అతి ముఖ్యమైన విధి నిర్వహణలో విఫలులై అపకీర్తి పొందారు. వారు ఖర్చు పెట్టిన పదుల కొద్దీ లక్షల్లో ఒక 5 లక్షలు నీటి పారుదలకి, నౌకాయానానికి ఖర్చు పెట్టి ఉంటే పదింట తొమ్మింది వంతులు కరువు యొక్క కరాళ నృత్యాన్ని ఆపగలిగే వారు.

మద్రాసులో నీటి పారుదల మీద ఖర్చు పెట్టిన 10 లక్షలు పెట్టి ఉండకపోతే కరువు ఎంత భయంకరంగా పెరిగి పోయే దంటే ప్రభుత్వం పూర్తిగా చేతులెత్తేసేది. ఇంక ఇంగ్లండులో ప్రజలు ఊహలో ఇబ్బందులను మర్చిపోయి, ఇండియాను కరువు కోరల నుంచీ తప్పించే పని హృదయ పూర్వకంగా తలకెత్తుకుంటారని ఆశిస్తాను. నా యోజన గురించి మాట్లాడ్తూ శాలిస్ బరీ ప్రభువు "నీరు కొండ పైకి ప్రవహించదు." అని అన్నాడని ఈయన చెప్పాడు. ఇంతకంటే మరొకటి ఇంకొకరు అనగలరు మరొకరు దాన్ని మళ్ళీ ఉదహరించగలరు. (అది ఏమిటంటే! నేను వాన తీరం మీదే కాక ఎత్తైన కొండల మీద

పద్తుందని నేను అనుకొంటాను. అందుకని నీరు అన్ని ఎత్తుల్లోను దొరుకుతుందని నమ్ముతాను. అందుచేత ఒక పెద్ద జలాశయాన్ని 7000 అడుగుల ఎత్తున నిర్మించగలమని దాని నుంచి నీరు తీరం వరకు ఇవ్వగలుగుతామని కూడా అన్నారు.

"ఒక 10 లక్షల ఖర్చులో కృష్ణా గోదావరి జిల్లాల, ఆ చుట్టు పట్ల ప్రాంతాల కరువు శాశ్వతంగా దూరమైంది. 65 లక్షల వ్యయం, బహుశా అంతే స్థాయి నష్టాలు, 2 కోట్ల జనాలున్న ప్రాంతానికి కరువు నుంచి రక్షణ కలిపించేది. లేక అటువంటి సాధనాలే వాడి ఉంటే మొన్నటి కరువు ప్రాంతాన్ని మొత్తంగా శాశ్వతంగా రక్షించేది మనం కరువు వచ్చినప్పుడు ఎంతో జ్ఞానంతో ఎదుర్కొన్నాం. ఇంకో అడుగు ముందుకు వేసి అసలు కరువు రాకుండా నిశ్చయంగా నిరోధించగలం. కరువుని నీటి పారుదలవలన కాక మరే విధంగాను చేయలేమని కనుక్కున్నాం.

పదుల కొద్దీ లక్షల యకరాలకి నీరుపారి, నీరు ఓడి ఎండి వరదల నుంచి రక్షింపబడి, పంటలు రక్షింపబడి మూడు రెట్లు పెరిగి, వందల కొద్దీ ఆవిరి పడవలు నామమాత్రపు రుసుముకి రవాణా చేస్తూ పడవలు ముసురుకొని, తామేకారణమై సృష్టించుకొన్న రద్దీకి సేవలందిస్తూ, పదుల కొద్దీ లక్షల జనాలు కరువు నుంచి కాపాడబడి, బీదరికం నుంచి లేకపోవటం నుంచి సమృద్ధికి, సుఖానికి ఉద్ధరింపబడి, బురద నుంచి, కలుషిత నీరు నుంచి విముక్తి చేయబడి ఉన్నారు. ఇంగ్లండుకు ముడి సరుకుల ఎగుమతి పదింతలైంది. అక్కడ తయారైన వస్తువుల దిగుమతి 20 రెట్లు పెరిగింది. స్థానికుల, విదేశీయుల దృష్టిలో ప్రభుత్వ గౌరవం పెరిగింది. ఖజానాలో కోట్లు రాసులు పడ్డాయి – ప్రపంచంలో కల్లా ఇంజనీరింగ్ పనుల వలన అతి ఎక్కువగా గ్రాసం సంపాదింపబడ్డ సొమ్ము అది. ఇవన్నీ ఇండియాలోను నీరు అందేలా చూడాలా అక్కర్లేదా అన్న గొప్ప ప్రశ్న గురించి తీర్పు చెప్పడానికి అవసరం లేదు. కావలసినదల్లా వేలకొద్దీ యకరాలలో ఒకటి రెండు చెక్కలు నీరు ఓడక చిత్తడిగా ఉండి పోయిందా లేక ఉప్పుదేలి వ్యవసాయానికి ఇబ్బంది కలుగు తోందా? అదీ నిర్వహణలో అతి పెద్ద లోపం వలన జరిగి నప్పుడు ఇవీ తీర్పుకి అవసరమైనవి! (కాటన్ ఇటువంటి వెట కారం, బాగానే చేయగలడు –కవనశర్మ). ఇదే రైలు మార్గాల విషయంలో కోటి మందిలో ఒక ప్రయాణీకుడు చనిపోయాడనో కొన్ని రైళ్ళు ఆలస్యంగా నడుస్తున్నాయనో, ఒక పెట్టికి నిప్పంటు కొన్నదనో నివేదిక వస్తే వాటినీ వాడటం మానుకోవాలి కదా!

ఇండియా గురించి నివేదికలనిచ్చినప్పుడు వాటిలో కేవలం లాభం గురించే మాట్లాడ్తారని నేను మెత్తుకొంటూ ఉంటాను. ఆర్థిక ప్రయోజనాలు గురించి మాట్లాడినప్పుడు ఆ విషయం ప్రస్తావించటం తప్పదు. కాని దేశం విషయానికి వచ్చినప్పుడు ఆ వ్యయం ప్రభావం ఏమిటి అన్న ప్రశ్న గొప్పదౌతుంది. రాజ నీతిజ్ఞులకి చెందినదా ప్రశ్న. నేను నీటి పారుదల యొక్క సాధా రణ ఫలితాలని మీకు ఇస్తాను. మనం 2 కోట్ల పౌండ్లు ఖర్చు పెట్టాం వాటి మీద. వాటి మీద మరో కోటి పౌండ్లు ఇప్పుడు ఖర్చు పెడ్తున్నాం. ఆ గొప్ప నదుల నుంచి నీరు పారించడానికి, నీరుఓడ్చడానికి యకరానికి 2 పౌండ్లు ఖర్చువుతోంది. సగటున ఉత్పత్తి పెంచడానికి మాత్రమే తీసుకొంటే యకరానికి 1.5 పౌండ్లు ఖర్చు అవుతోంది. (ఇది 75 శాతం, శ్రీమతి హోప్ చెప్పినట్టు మూడింట రెండు వంతులు కాదు – కవనశర్మ) మిగిలిన 25 శాతం ఖర్చు నామ మాత్రపు రుసుముకి రవాణా సౌకర్యంకలిగించటానికి వరద నీటిని దూరంగా తీసుకొని పోవ టానికి (పొలానికి హాని చేసే అంత ముంపు నీరు వచ్చినప్పుడు – దీన్ని నీరు ఓడ్చుట (డ్రైనేజి) అని కాటన్ వాడ్తూ ఉంటాడు – కవన శర్మ) అవుతోంది కనుక నూటికి నూరుశాతం నీటి పారుదల నుంచి రాబడి ఉంటుందని చెప్పవచ్చు.

తుంగభద్ర జలాశయాన్ని ప్రభుత్వం ఆమోదించినప్పుడు అది నిర్మించి ఉంటే దాన్నుంచి, 3,4 నీటి పారుదల మార్గాలు నిర్మించి, ఎక్కువ ప్రదేశానికి మద్రాసు రాష్ట్రం చాలా పెద్ద భాగానికి, నీరు కొనిపోగలిగే వాళ్ళం పదివేల చెరువులకి, జలాశయం నుంచి నీరు బహుశా సరఫరా చేయవచ్చు. అటు వంటి పనులు ఇంతవరకు పూర్తి చేసిన పనుల కంటే ఖరీదైనవి. రెండు కారణాల వల్ల అవుతాయి. మొదటిది ఎగువ ప్రాంతం ఎగిడీదిగిడీ ఉన్న రాతి ప్రదేశం, రెండోది రూపాయి విలువ చెప్పుకోదగినంతగా మారింది. (పడిపోయింది) కాని అవతల వైపు ఇంకోటుంది. అదేమిటంటే మనం సాధించినదంతా మనం పని నేర్చుకోడం వలన సిద్ధించింది. ప్రభుత్వానికి మన పొర పాట్లతో మన వైఫల్యాలతో ఆ కాలంలో కూడా అవి 7.5 శాతం రాబడి నిచ్చాయి, అందుచేత మనం రాబోయే కాలంలో ఈ సంపాదించిన అనుభవంతో చేయబోయే పనులలో కొన్ని అంశాలను పూర్వం కంటే చవకగా చేయగలం.

నీటి నిలవ విషయంలో నీరు పుటుగా ప్రవహిస్తున్న రోజున గోదావరి ఒక్కటే సముద్రంలోకి 500 కోట్ల ఘన గజాలని

కొనిపోతుంది. అని నేను చెప్పినప్పుడు నిలవ చేయాల్సిన నీటి పరిమాణం గురించి మీకు ఒక ఊహ కలుగుతుంది. ఇండియాలో నీరు లేదని చాలా మంది అంటారు. లేనిది నీరు కాదు బుర్ర! నేను నా జీవితం అంతా నీటి విలువ గురించిన పనులు చేయటానికి పోరాడుతూనే ఉన్నాను. ప్రభుత్వాన్ని నీలగిరుల్లో ఒక పెద్ద జలాశయం నిర్మించమని వత్తిడి చేసిన దానికి 50 ఏళ్ళు ఇప్పుడే నిండాయి.

నల్లమందు రాబడి గురించి ఈ మధ్య ఎవరో ఎత్తారు.

మనం అటువంటి నైతికంగా హేయమైన పనులను జమా ఖర్చులను సరి పెట్టడం కోసం చేయడానికి సిద్ధపడ రాదు. (ఈనాటి పరిస్థితుల్లో అది మన్యం విక్రయాన్ని, సంక్షేమ పథకాలతో ముడి పెట్టడాన్ని పోలుతుంది – కవన శర్మ).

ఇండియాలో గౌరవంగా, నిజాయితీతో చేసుకోడానికి చాలానే దబ్బుంది. గోదావరి జిల్లాలో పూర్వం నిర్లక్ష్యం చేయబడిన రోజుల్లో రాబడి ఏడాదికి 2,20,000 పౌండ్లు ఉండేది. ఆ రాబడి ప్రజల నుంచి బీదరికంతో ఆస్తులు తరగిపోవడంతో కలిసి గొప్ప ఇబ్బందులతో వచ్చేది. కొత్త పనులు చేపట్టాక రాబడి 5,70,000 పౌండ్లకి పెరిగింది. పనులన్నీ పూర్తికాక పోయినా, ప్రజల సంపద కూడా పెరిగింది. ఇప్పటికింకా 3 లక్షల యకరాలకి నీరు అందివాల్సి ఉంది. ఇది సాధించినప్పుడు నీటి పన్ను ఒక్క దాని వలనే 1,50,000 పౌ. ఆదాయం పెరుగుతుంది. అంటే పెరిగిన ఆదాయం 5 లక్షల పౌండ్లు అవుతుంది. ఇప్పుడు నల్లమందు నుంచి నికరాదాయం 60 లక్షల పౌండ్లు 160 జిల్లాల నుంచి అంటే జిల్లా ఒక్కింటికి 40,000 పౌండ్లు అంటే అన్ని జిల్లాలు గోదావరికి ఎదిగిన ఆదాయంలో 9వ వంతు లేక అన్ని పూర్తయ్యాక పెరిగే ఆదాయంలో12వ వంతుకి పెరిగితే నల్లమందు ఆదాయాన్ని తోసి రాజనవచ్చు. రెండింటిలో మెచ్చేది? ఏది భగవంతుడీ ఏది మిగిలిన దేశాల ముందు మన గౌరవం పెంచుతుంది? దేని వలన ఇండియా ప్రజల అభిమానాన్ని సంపాదించు కొంటాం? చైనాతో మనకి సత్సంబంధాలకేది ముఖ్యం? మన అంతరాత్మ దేన్ని సమర్ధిస్తుంది?

మన దృష్టి కరువు మీదే ముఖ్యంగా కేంద్రీకరించినా మన దృష్టి, ఇండియా, ఇంగ్లాండు సామాన్య సంక్షేమం నుంచి ఒక క్షణం కూడా తప్పకుండా ఉంచుకోవాలి. ఈ రెండు ఒకదానిలో మరొకటి కట్టకట్టి ఉండి, విడి చేయడం అసాధ్యం అవుతుంది. ఒకరికి వస్తువులు, ఆహారం కావాలి. వాటికి సంపాదన కావాలి. మరొకరికి ముడి సరుకులు కావాలి. వాటినుత్పత్తి చేసే పనివారు కావాలి. తాము తయారు చేసిన సరుకులని కొనేవారు కావాలి.

మాంచెస్టర్ వారు, సర్ ఆర్థర్ కాటన్‌ని విన్నారు. శాలిస్ ప్రభువు చేసిన అదరగొట్టే ప్రకటనలు విన్నారు. ఒక స్వతంత్ర మైన స్వచ్ఛంద బృందంతో నీటి పారుదల ప్రాముఖ్యతని తేల్చు కొంటే బావుంటుందనుకొన్నారు. కాని ఆ విధమైన విచారణ జరగలేదు.

1877 డిసెంబర్‌లో మాంచెస్టర్ ఇండియన్ సహచరుల బృందాన్ని, ఆ తరువాత తూర్పు ఇండియా సహచరుల బృందాన్ని ఉద్దేశించి కాటన్ మాట్లాడాడు. ఇటీవల కాలంలో నిర్మించిన ప్రణాళికల ఫలితాలని వివరించి, అటువంటివే ముఖ్యంగా నౌకాయానాన్ని కూడా కలవాటిని సత్వరం చేయటం ముఖ్యం అని చెప్పాడు. ఆయన ఇండియా సంపన్నతకి నీటి రావాణా ఎంత ముఖ్యమో ఈ విధంగా చెప్పాడు.

పది లక్షల యకరాల వరికి కావలసిననీరు 200 గజాల వెడల్పు 1 గజం లోతు ఉన్న కాలువ గుండా గంటకి 2640 గజాల వేగంతో వెళ్ళాలి. (అంటే 1000 యకరాలకి 4 ఘనపు టడుగులు వేగంతో కావాల్సి వస్తాయి. – కవన శర్మ) గోదావరి జిల్లాకి 60 గజాల వెడల్పుని 3 ముఖ్య కాలువలు, తుంగభద్రకి ఒకటి ఉన్నాయి. శ్రీహందు కాలువ 100 గజాల వెడల్పుది. అందుచేత కావలసిన దల్లా నీటి కట్టడులు – ఎక్కడైతే వాలువల్ల నౌకాయానానికి ఇబ్బంది కలిగే వేగం ఉంటుందో అక్కడ కావాలి. ఇప్పుడు నిర్మించినవి 150×20 అవి 2 లేక 3 నిమిషాల్లో నింపవచ్చు. ఖాళీ చేయవచ్చు. అవి అతి చిన్న అడ్డంకులు. అవి 6 అడుగులలోతుంటే 250 టన్నుల బరువు గల పడవల్ని తీసుకుపోగలవు. అవి నడిచే వేగం అవసరం బట్టీ ఉంటుంది.

దాదాబాయి నౌరోజి కార్యదర్శిగా ఉన్న తూర్పు ఇండియా సహచర్ల బృందం కాటన్ అభిప్రాయాలకి విలువ నిచ్చేది. అటువంటి చోట కాటన్ మాట్లాడుతున్న ఒకసారి ఇద్దరు రైలు ఉద్యోగులు తమ మౌనం వీడి కాటన్‌తో మాట్లాడటం, తను పంచిన 300 కరపత్రాలు చాలక నౌరోజి మరిన్ని అడగటం కాటన్‌కి సంతోషం కలిగించింది.

ఈ నీటి పారుదల నౌకాయాన విషయాలలో ఎవరెటు వైపున్నారో తెలియదు. నేను నదియా నదిలో 10,09,000 టన్నుల రద్దీ ఉందని ఒకచోట అన్నాను. ఏ ఆధారంతో అన్నానో ఆ కాయితం కనిపించలేదు. కాని ఈ మధ్య నివేదికలో అది 5 లక్షల టన్నులేనని చదివాను. ఆ తప్పు సరిజేసుకోవాలి. నదీ మార్గాలలోనే ఎక్కువ రవాణా అవుతోందన్నది నిజమే అయినా తప్పు తప్పే!.

బ్రహ్మపుత్రా నదిలో ఆవిరి పడవలలో టన్నుకి మైలుకి 0.375 పెన్నీ ఖర్చవుతుంది. 400 మైళ్ళు నదీ మార్గంలో తీసుకు వెళ్ళడం, 20 శాతం రాయతీతో 110 మైళ్ళు రైలు మార్గంలో తీసుకు వెళ్ళటం కంటే చవక. అందుకని ఒక వాణిజ్య సంస్థ రైలు వారితో కుదుర్చుకున్న ఒప్పందాన్ని రద్దు చేసుకొంది అని ఆ సంస్థ నిర్దేశకుల్లో ఒకరు నాతో అన్నారు.

నేను గోదావరి మీద ప్రచురించిన పత్రంలో చివరి వాక్యాలు మినహా మొత్తం అంతటితో వారికి ఏకీభావం ఉందని చెప్పారు. కాని అసలు విషయం ఆ వాక్యాలలోనే ఉంది. నిర్భీతిగా చెప్పగలను. వారికా అవకాశం లేదు. ఒరియా వారు కాలువలని వాడుకోడానికి ఇష్టపడకపోటం చూస్తే ఇండియా అంతటికి వీరిది అధమ (మూర్ఖపు) జాతి అయి ఉండాలనిపిస్తోంది. ఇప్పుడు ఆవిరి పడవల రద్దీ మొదలైందని ఆశిస్తున్నాను.

శ్రీ డేకిన్ తన పుస్తకంలో 288 పుటలో “ఒరిస్సా కాలువలు మొదట్లో వ్యక్తుల లాభాల కోసం మొదలు పెట్టబడినవి ఇప్పుడు ప్రజల ప్రాణాలు కాపాడటానికి ప్రజాధనంతో పూర్తయ్యాయి. అందుచేత ఇక్కడి ప్రజల నైజం దేశంలోని పరిస్థితులను గుర్తుంచుకొంటే కాలువలు విఫలయత్నాలు కావు” అన్నాడు. ఇప్పుడు (1980) కాలువలు నౌకాయానానికి నీటి పారుదలకి వాడ్తున్నారు.

ఒకప్పుడు మద్రాసు రాష్ట్ర పాలకుడిగా ఉన్న నేపియర్ ప్రభువు ఉపన్యాసానికి జవాబుగా 1878లో కాటన్ ఎడింబరో సాహిత్య సంస్థలో ఉపన్యసించారు. “పూర్వం మీ వద్ద ఉపన్య సించిన నేపియర్ ప్రభువుకి మద్రాసులో ఉన్న పెక్కు సంవత్స రాల అనుభవం వలన ఆయనకి తన అభిప్రాయాలు చెప్పే హక్కుంది. కాని ఇప్పుడు అదే విషయంలో నా తీర్పులు వారికి వ్యతిరేకంగాను, బలంగాను మీ ముందుంచటానికి అనుమతి నివ్వండి. మొట్ట మొదట ఆయన చవక అయినది, దక్షత గలది అయిన రవాణా గురించి పట్టించుకోలేదు. దాని గురించి ఏమీ చెప్పడు. ఆర్థికంగా ఇండియా మెరుగు పడటానికి అది ముఖ్య మైన, కొట్టవచ్చినట్టుండే మొదటి అంశం. కరువు కాలంలో (కరువు ప్రారంభమయ్యాక తిండి పండించటానికి సమయం ఉండదు. కనక – కవనశర్మ) తిండి రవాణాయే ముఖ్యమైనది అవుతుంది. మామూలప్పుడు ఆ రెండూ విడదీయరానివి.

ఆయన జీవితంలోని తరువాతి సంవత్సరాలలో ఆయన వ్రాసిన వినతి పత్రాలు ఈ క్రింది వాటిపై వ్రాశాడు.

ఉప్పు పన్ను-బీదవారిపై వేసిన ఆదాయపు పన్ను తుంగభద్ర పనులు, ఇంగ్లీషు అంతర్ రవాణా, కాంగోని సుడాన్‌లో కలిపే అంచెలు, మద్రాసులో ప్రజోపయోగ కార్యాలు, నల్లమందు నుంచి ఆదాయం (తను బలపరిచే నల్లమందు వ్యతిరేక సమితి కోసం వ్రాసినది) జీవభాషల అధ్యయనం, ఇండియా యొక్క విత్తం, కరువుల నివారణ మాంచెస్టర్ యొక్క అంతర్జాతీయ సమావేశం వారు ఆలోచించాల్సిన అంశాలు కొందరికి జవాబులు టెహరాన్‌లో కరీనే నది రవాణా.

ఉప్పు మీద పన్ను

ఉప్పుమీద పన్ను భారం వలన మనుషులు పశువులు కొద్ది గానే తినడం అనేది ఆయనని ఆదుర్దాకి గురిచేసేది. అందుకని దానిని బీదవారిపై మోపే ఆదాయపుపన్ను అని వ్యవహరించే వాడు (గాంధీ కంటే 60, 70 సంవత్సరాల ముందే ఈ అధిక మైన పన్నుని కాటన్ అసహ్యించుకొన్నాడు-కవనశర్మ) ఆయన సుదీర్ఘమైన కరపత్రంలో అసాధారణ ఆసక్తి కలిగించే విషయాలు మాత్రమే ఇక్కడ ఇస్తున్నాను.

శ్రీలెయింగ్ ఆర్థిక మంత్రిగా ఇండియాకి పంపే సమయానికి రాజ్యవార్షికాదాయంలో లోటుని ఎలా పూడ్చాలా అని బాగా ఆదుర్దా ఉండేది. అప్పుడు ఉప్పుపై పన్ను విధించాలని దుర దృష్టం వలన నిర్ణయింపబడింది. ఉన్న మార్గంల్లో అది ప్రయో జనకారి అని అనుకొన్నారు.

ముఖ్యంగా కాయగూరలు, పప్పుధాన్యాలు తినే హిందు వులు (ఎప్పుడోగాని మాంసం తినరు కనుక) వారి ఆధరువులకి ఉప్పు తప్పనిసరి. ఉప్పుతయారి ప్రభుత్వం యొక్క గుత్త ఆధీ నంలో ఉండి దీని ధర ఎంతగా పెంచబడిందంటే చెషైర్ నుంచి తీసుకువచ్చి చవకగా అమ్మవచ్చు. దాని ఖరీదు మరింత పెంచడం ప్రజల మీద మోయలేని భారం మోపడమే. అందు

లోను కోస్తా ప్రాంతాల నుంచి దేశ అంతర్భాగాలకి చేర్చడాని కయ్యే ఖర్చు కూడా కలిసి అది గొప్ప భారమైపోయింది. ఇది ప్రజావేదిక మీద బాగా చర్చించబడింది.

ఇంగ్లండులో ఉప్పుమీద పౌండుకి 3.5 పెన్నీల పన్ను ఉండేది. అది ప్రభుత్వానికి సంవత్సరానికి 10 లేక 20 లక్షల పౌండ్ల ఆదాయం ఇచ్చేది. అది సులభంగా వసూలు చేయ గలి గింది. అయితే, "మాంసాహారులకి ఉప్పు కొద్దిగానే అవసర మైనా, ఉప్పు ఆరోగ్యానికి అత్యవసరం కనక, దానిపై పన్ను ఏ విధంగాను సమర్ధనీయం కాదు" అంటూ దాన్ని ఎత్తి వేసారు. ఆ తరువాత ఏ పన్నులు వేసినా ఇది మాత్రం వేయలేదు. ఉప్పు శాఖాహారులకి చాలా అవసరమైనది. మాంసాహారులకి దీని అవసరం తక్కువ.

గత సవత్సరం విధించిన సుంకం వలన 35 లక్షల పౌండ్ల అధిక ఆదాయం వచ్చింది. ఇది పౌండుకి 0.675 పెన్నీల పన్ను చొప్పున (మనిషికి ఏడాది 7 పౌండ్ల ఉప్పుకావాలను కొంటే ఇది 4.725 పెన్నీలు, కుటుంబానికి సంవత్సరానికి1 రూపాయి)

మద్యాన్ని వాడినట్టు! ఉప్పుని అవసరానికి మించి ఎవరూ వాడరు, అందుచేత ఉప్పు వాడకం పెరిగిందంటే పూర్వం సరిపడినంతగా వాడేవారు కాదని అర్థం. ఇప్పుడు తల ఒక్కం టికి 20 పౌండ్ల దాకా వాడ్తున్నారు. ఇంకా పెరుగుతుందని పిస్తుంది.శ్రామికులు రోజుకి 2 అణాల కూలీ కుటుంబం మరో అణా సంపాదిస్తారనుకొంటే సంవత్సర ఆదాయం ఒక శ్రామి కుడి కుటుంబానికి 70 రూపాయలు.(1882 ఒక పరిశీలనలో అది 30 రూ॥ మాత్రమే అని తేలింది) అందుచేత ఉప్పుమీద వేసే పన్ను ఆదాయపు పన్నుగా భావిస్తే అది శ్రామికుడి ఆదాయం మీద బెంగాలులో 6 శాతం. బొంబాయిలో 5.25 శాతం, మద్రాసులో 2.5 శాతం, అవుతుంది.ఇది (ఆ రోజుల్లో) ధనవంతుల ఆదాయం మీదవేసేపన్ను కంటే ఎక్కువ. ఇంగ్లండులో ఒక కుటుంబ సంపాదన 50 పౌండ్లుంటే 100 పౌండ్ల ఉప్పుకి 10 పెన్నీలు ఖర్చు చేస్తాడు. అంటే అతని కుటుంబానికి కావలసిన ఉప్పుమీద పెటే ఖర్చు అతని సంపా దనలో 1200వ వంతు అదే మద్రాసులో 40వ వంతు బెంగాల్‌లో 16.66వ వంతు.

మా తండ్రిగారికి వయస్సుతో వినికిడి తగ్గుతూ వచ్చినా చర్చల్లో అవతలి వారు కాయితంపై వ్రాస్తే ఈయన జవాబులిస్తూ తనడిగిన ప్రశ్నలకి వారి లిఖితమైన ఉత్తరాలు పొందుతూ, పాల్గొనేవాడు.

బిషప్‌థోబర్న్, సర్ ఆర్థర్‌కాటన్‌తో జరిపిన చర్చగురించి వ్రాసినది

మాకు బస్తర్‌లో ఇంగ్దల్‌పూర్‌లో ఒకటి సిరాంబోలో ఒకటి మఠ్ఠాలున్నాయి. ఈ రెండూకొత్తవే. మేము వేరేచోట్ల కూడా మా మత ప్రచారకర్తవ్యం నిర్వర్తించాలను కొంటున్నాం. ఇది నాకు 39వ సంవత్సరం ఇండియా సేవలో గోదావరి ప్రాంతం అంతా మాకై ఎదురుచూస్తోంది. మావద్ద 3 వేల మంది కరువు అనాథలున్నారు. వారిని అక్కడ స్థిర పరచాలని చూస్తున్నాం. సేనాధిపతి హేగ్ గోదావరిలో తన మతకార్యకలపాల గురించి చెప్పాడు. ఆయన నేను సన్నిహితంగా ఉండే వారిమి. కలిసి ప్రార్థించేవారిమి. ఆయన కార్యకలాపాల బాధ్యత మాపై ఉంది ప్పుడు. ఇండియాలో మా మఠాలన్నీ నాపర్యవేక్షణలో ఉన్నాయి. మేమిప్పుడు వివిధ జిల్లాలో 24 భాషల్లో మత బోధచేస్తున్నాం.

ఇప్పుడు 1 లక్షా 10 వేల క్రైస్తవులున్నారు.2000 స్థానిక ప్రచారకులున్నారు. దిగువ కులాల్లో మతం త్వరగా వ్యాపిస్తోంది. మాకు నిధులలో కోతలేర్పడి, డబ్బుకి కొంత కిటకిట ఉంది. (మొదట్లో దిగువ కులాల్లో మత ప్రచారం పట్ల దాతలకి సదభి ప్రాయం లేదు – కవనశర్మ) కాని మేము మా ప్రయత్నంలో విజయం సాధిస్తామని నమ్మకం ఉంది. ఉత్తర హిందూ దేశపు ఆజ్ఞాధికారి తన అధికారిక నివేదికలో చమార్లలో(మాదిగలలో) మా మతం మార్పిడి పనులు కొనసాగుతూ పోతే తిరుగుబాటుకి దారి తీస్తుంది అని చెప్పాడు. ఆ ఫలితం అంటే ఆయనకే బెదురుగా ఉంది. అన్ని దిశల్లో దిగువ కులాలు మేల్కొంటున్నారు.

హైదరాబాదీ అధికారులు మా పనులకి సుముఖులై ఉండి సాయం చేస్తున్నారు. ఎంతోకాలం గడవక ముందే వారు నీటి పారుదల పనులు మళ్లీ మొదటు పెట్టారు. నర్మద పనులు ఇటీవలి కరువు నుంచి కాపాడగలిగేవి. పర్వత శ్రేణుల కింద క్షేత్రాలలో నీటి పారుదలతో వ్యవసాయం, జలాశయాల నిర్మా ణంతో సాధ్యమౌతుంది, అటువంటి పని విజయవంతంగా సర్ హెన్రీ రామ్సే, కుమాన్‌లో చేసాడు. మాది అమెరికన్ మతం. నేను 1859లో బయటికి వచ్చాను. అప్పుడు నాకు 23 సంవత్సరాలు. మా ప్రచారకులు చాలా మంది అమెరికన్లు కాని ఇంగ్లండు, స్కాండినేవియా వారు మాకున్నారు. మా విదేశీ

బలగం పెరగటం లేదు. మేము క్రమేపి బాధ్యతను ఇండియన్లకి, పెంచదలుచుకొన్నాం. మనుష్యులు పూర్వ కాలంలో లాగా సాంప్రదాయాన్ని పాటించడానికిష్టపడ్తారు. మీకు నా మతప్రచార పద్ధతులు నచ్చాయిని తెలిసి సంతోషించాను. మీరు ఇండియాలో 45 సంవత్సరాలు గడిపారని మీకు పెద్ద జలాశయాల వ్యవస్థ అంటే నమ్మకంకదా!

క్షామబాధితులైన 3 వేల మంది అనాధలు మా దగ్గరున్నారు. మీరొక అద్భుతమైన వ్యక్తిగా చాలా మందికి అనిపిస్తారు.

17వ ప్రకరణం

ఇంగ్లండులో జీవితం

నైటింగేల్ మరి కొంత మంది ఉత్తరాలు

మా తండ్రిగారు పదవీ విరమణ చేసాక నీటి పారుదల పనిమీద ఇండియా వెళ్లినప్పుడు మేము టర్న్ బ్రిడ్జివెల్స్‌లో ఉన్నాం. ఆయన వెనక్కి వచ్చాక చిన్న చిన్న పనులున్నా ఇంగ్లండు వదలలేదు. అందుకని అదే ఆయన చివరిదేశాంతరయానం. ఇండియాకి, ఇంగ్లండులో ఉండి సేవ చేయటానికి నిర్ణయించు కొన్నారు. తన గొప్ప ప్రణాళికలకి అధికారంలో ఉన్నావారి అండదండలు సంపాదించటానికి శ్రమించారు. ఆయన ప్రశాంతమైన జీవితాన్ని, సంఘంలో కలిసిమెలిసి ఉండటా న్నుంచి స్వేచ్ఛని కొరు కొనసాగారు. చూడటానికి వచ్చేవారి కోసం కాలం వెచ్చించటానికి ఆయన కుండేది కాదు. ఆయనకి వనరులు చాలా ఉన్నాయి. ఆయనకి మానసిక అలసట అనేది తెలియదు.

ఒక స్నేహితుడికి వ్రాసిన ఉత్తరంలో ఇలా ఉంది.ఇంతకాలం తుంగభద్ర యొక్క పాయని పరిశీలిస్తు వచ్చారు. అది పొరపాటు. కాలం వ్యర్థం చేస్తున్నారు.ఫిపె, 30 కోట్ల ఘనగజాల జలాశయం పని మొదలెట్టగలడని ఆశిస్తున్నాడు. తూర్పుకనుమల పశ్చిమ కనుమల నీరు కొని పోయే 200 కోట్ల ఘనగజాల జలాశయం ఒకటి రుండాక్ తలపెట్టాడు. అతి వృష్టి సమయంలో జయ పూర్ (ఒరిస్సా)లో 200 అంగుళాల వర్షపాతం ఉంటుంది. ఏది ఏమైనా పెద్ద ఆలోచనలు మొదలయ్యాయి. అది శుభ సూచకం. ఇంకా కలకత్తా నుంచి వార్తలేవీ లేవు. మరోసారి ఇండియా ఇంజినీర్లు గట్టిగా ప్రయత్నిస్తారనుకొంటాను.

ఈ సమయంలో షెఫీల్డ్ వద్ద నున్న జలాశయం కట్టబద్దలై పట్టణంలో చాలా భాగంలోకి నీరు ప్రవేశించింది. ఆ సందర్భంగా కాటన్, మరికొంత మంది ఇంజనీర్లు దీని పరిశీలనకు నియ మింపబడ్డారు. ఆ తంతి మేము పొద్దున అల్ప ఆహారం చేస్తున్న సమయంలో వచ్చింది. నన్ను చూడారమ్మని నా తండ్రిగారు పిలిచారు. రోడెన్ ప్రభువు మా బంధువుల స్త్రీని పెళ్లి చేసుకొని డౌన్ కౌంటీలో ఉంటూ మమ్మల్ని తమతో ఉండమని ఆహ్వానిం చాడు. ఐర్లెండు చూడటానికి కదో అవకాశం. రెండు గంటల అనంతరం మా దీర్ఘరైలు ప్రయాణం మొదలైంది. ప్రయాణం పొడుగునా ఆ ప్రమాదం పరిశీలించే నిమిత్తం వెళ్తున్న ఆ ఐదు గురు ఇంజినీర్ల చర్చలు వింటూ కూర్చున్నాను.

మేము అక్కడకి వెళ్లేసరికి పరిస్థితి చాలా గందర గోళంగా ఉంది. నది రెండు వైపులా నీరు పెద్ద మొత్తాలలో వీధుల్లోకి ప్రవహిస్తోంది. దాంట్లో ఇళ్లు, గడ్డివాములు, పడవలు, నాగళ్లు, ఒకటేమిటి విరిగిన ప్రతీది గుట్టలుగా కొట్టుకు పోతున్నాయి. కొట్టుకుపోతున్న ఇళ్లకి చెందిన దురదృష్టవంతుల దేహాలను గట్టులమీద జనాలు తాళ్లతో బంధించి గట్టుల మీదకి జేరుస్తు న్నారు. అదొక భయంకరదృశ్యం. కాని ఆ ఉధృతమైన వరద కొద్ది కాలంలోనే తీసేసింది.

షెఫీల్డులో ఉన్న రెండు రోజులు మానాన్న గారికి చాలా ఆసక్తికరంగా ఉన్నాయి. అక్కడ పని ఆయన కలవాటైనది. మేము అక్కడి ఇనుము, ఉక్కుకర్మాగారాలని చూసాం. కత్తెర్లు చేయటం లాంటి చాలా నాజూకైన కౌశలం కావలసిన పనులు, పెద్ద రేకుల్తో తయారయ్యే ఇనపబిందెలు, నీటి తొట్టెలు పడవలు లాంటి పనులు చూసాం.

మేము షెఫీల్డు నుంచి వస్తున్నప్పుడు మా ఇంజను పాడై రైలు బండి 2 గంటలాగిపోయింది. ఆ సమయంలో మా తండ్రి గారు ఆ ఇంజన్‌ని, ఆగటానికి కారణాన్ని శ్రద్ధగా అధ్యయనం చేసారు. ఇంటికి వచ్చాక మీకు రెండు గంటలు వ్యర్థమయ్యాయి కదా.! అని ఎవరైన చూడవచ్చిన వారడిగితే 'వ్యర్థ' మవటం ఏమిటి..?ఆ ప్రయాణంలో అత్యాసక్తి కలిగించినవా రెండు గంటలూ" అంటూ ఆయన సమాధానం ఉండేది.

మేము త్వరలోనే ఐర్లాండ్ చేరాం. 18 మైళ్ల స్టేషన్ నుంచి ప్రయాణించి టాలీ మోర్ ఉద్యానవనం గేట్ల దగ్గరకు వచ్చాం. ఏమిదృశ్యం! కొండల మీద లేచేకొండలు, శిఖరాలన్నీ మంచుతో

కప్పబడి ఉన్నాయి. కొండలంతా చెట్లు. అవి ఒక ఇరుకుతోవలో హఠాత్తుగా ముగుస్తాయి. ఆ తోవలో ప్రవహించే కొండ వాగు. ఆ రాళ్ల మీదపడే జలపాతాలు అక్కడ నుంచి దొర్లే నీటి ప్రవాహాలు. ఆ ఇల్లు చెట్ల మధ్య పూల పొదల మధ్య ఉంది. అక్కడ నుంచి రెండు మైళ్ల దూరంలో ఉన్న సముద్రాన్ని చూడ వచ్చు. అలిసిపోయిన ఆయనకి ఆ గాలి ఆ దృశ్యం సేదతీర్చేవిగా ఉన్నాయనుకొన్నాడు. రోడెన్ ప్రభువు ఆ రోజు గడిచేలోపల ఉద్యానవనంలో ఉన్న ఒక ఇంటిని చూపించాడు. ఈ మధ్యనే బాగు చేయించిన దాన్ని కొన్ని నెలలపాటు మా తండ్రిగారు వాడుకోవచ్చునన్నాడు. మా నాన్నగారు దాని మోహంలో పడి పోయారు. ఆ వాతావరణం ఆ దృశ్యం ఆయనకి ఎంతో నచ్చాయి. ఆ ప్రశాంత వాతావరణం, ఆయన తరుచువెళ్లే అన్ని స్థలాల కంటే కలం చేపట్టడానికి అనువుగా ఉందను కొన్నాడు.

మేము ఆ బ్రియాన్స్ ఫోర్డ్‌లో 3 సంవత్సరాలున్నాం ఆయన ఎడతెరిపి లేకుండా వ్రాసేవాడు. పొద్దున్నా రాత్రులు మధ్యాహ్నాలు కొండలన్నీ నడచి తిరిగేవాడు. లేక బండినడుపుకొంటూ పోయేవాడు. ఆ కొండలలో ఒంటరిగా ఉన్న పొలాల్లో ఏకాంతంలో గడిపే ప్రజలకి తనతో తీసుకువెళ్లిన పుస్తకాలతో వారికి ఆనందం కలిగించేవాడు. వారు అతిథిని ఎంతో ఆదరించేవారు. ఆయన వారిళ్లల్లో బైబుల్ చదివేవారు. అక్కడ ఎంతో మంది ముఖ్యులను కలుసుకొనేవారిమి. ఒకసారి రోడెన్ ప్రభువుతో ఆ కొండవాగు పక్కన ప్రయాణం చేస్తున్నప్పుడు, " ఇక్కడ ఒక వంతెన కట్టాలని ఎన్నాళ్ల బట్టో అనుకొంటున్నా చేయలేదు". అన్నాడు రోడెన్

మా నాన్నగారు, " ఒక కొయ్యొగొలుసుల వంతెన మనుషులు దాటడానికి కట్టవచ్చు. అది అందంగా, అలంకారంగా ఉంటుంది. వాహనాలకి పనికి రాకపోయినా" అని చెప్పిన వెంటనే చెక్కల అంగిడికి వెళ్లి వడ్రంగికి వంతెన రూపురేఖలు పటం తయారు చేసి ఇచ్చారు. అది ఆ తరువాత కట్టబడింది.

ఆరోగ్యం కుదుట పడ్డాక ఇండియాలో నీటి పారుదల పనులలో కల్పించుకోగల అవకాశాల కోసం ఐర్లాండు వదలి లండన్‌కి దగ్గరగా సర్రేలోని డోర్కింగ్‌లో స్థిరపడ్డారు. ఆయనకా సమయంలో వినికిడి తగ్గసాగింది. 67 ఏళ్ల వయస్సులో రోజుకి 13,14 మైళ్లు చలాకీగా నడిచేవాడు.

ఒక రోజు మేము నడుస్తుంటే పశువుల మంద ఎదురైంది. కొన్ని భీకరంగా ఉన్నాయి. ఒకటి ముట్టెవంచి కొమ్ములు గురిపెట్టి వస్తూ ఉండాటం గమనించి నేను దూరంగా పారిపోయాను. "స్త్రీలు ప్రమాదం లేనప్పుడు పరిగెత్తుతారు. ఉన్నప్పుడు ధైర్యంగా సింహంలా నిలబడ్తారు" అంటూ ఆయన నవ్వుతూ అన్నారు.

ఆయన నడుస్తున్నా, బండి నడుపుతున్నా ఆయన మనసులో పెద్ద ఎత్తున లెక్కలు, లక్షల రూపాయలతోను మైళ్లతో కూడినవి చేస్తూ ఏంమాట్లాడేవారు కాదు. ఆయనతో ఎవరైనా మాట్లాడినా ఆయనకు మాట్లాడినట్టు తెలిసేదికాదు. ఆయన చుట్టూ జనం ఉండి పెద్దగా మాట్లాడుకొంటున్నా ఆయన తన ఆలోచనలు, లేక లెక్కలు గుర్తుకి కాయితంమీద వ్రాసుకొంటూ తన ప్రపంచంలో తానుండేవారు.

మేము డోర్కింగ్‌లో ఉన్న అద్దె ఇంట్లో ఎక్కువకాలం లేము. మా అమ్మ అన్నదమ్ములు మాఅమ్మకో ఇల్లు కట్టిపెట్టదలచుకొని "ఎక్కడకట్టం?" అని అడిగారు. ఒక మంచి సూర్యరశ్మి వచ్చే వాలులో చుట్టూచెట్లలో సుందరంగా కనిపించే చోటు ఎన్నుకొన్నాం. ఆయనచిన్నప్పుడు చూసిన ఓ ఇంటి పథకం ఆయనకి నచ్చికట్టుకొంటే అల్లాంటి ఇల్లు కట్టుకోవాలను కొనేవాడుట. దైవకృప వలన ఆయనకి మా మతాచార్యుడి ద్వారా భద్రపరచబడిన ఆ ఇంటిపథకం అందింది.

నా సోదరుడు అప్పుడు ఉత్తర హిందూదేశంలో ఉన్నాడు. శాండ్ హర్స్ట్ నుంచి ఉత్తమ శ్రేణిలో కృతార్థుడయ్యాక ఇండియా వెళ్లాడు. అతనికి కత్తి సాములో మొదటి బహుమానం వచ్చినదని తెలిసి ఎంతో సంతోషించాం. అంతకంటే ఉత్తమ ప్రవర్తనకి ఒక కత్తి బహుమతి వచ్చినదని చెప్పి చూపినప్పుడు మా న్నాగారి ఆనందం చెప్పనలవి కాదు. చదువు కొనేరోజుల్లో ప్రతీ ఆదివారం మాతో గడిపేవాడు. ఆ తరువాత ఇండియావెళ్లిపోయాడు. ఇండియాకి అనుకూలమైనవి, ఇంగ్లండు గొప్పతనం సూచించేవి అయిన విషయాల గురించి ఎడ తెగక వ్రాసేవాడు. అందుకు కొన్ని వాక్యాలు ఇక్కడ పొందుపరుస్తున్నాను. "ది డెయిలీ టెలిగ్రాఫ్ నన్ను కరువుగురించి వ్రాయమని అడిగింది. ఇప్పటికి రెండు అచ్చయ్యాయి. ఇంకొకటో రెండో వ్రాస్తాను. ఈ పత్రిక ఎక్కువ మంది కొని చదువుతారు కనక ఇదో గొప్ప అవకాశం."

"రైల్వే వ్యవస్థని వ్యతిరేకించటం వలన ఏమీ ప్రయోజనం లేదని, కనక రైలు మార్గాలను విడివిడిగా ఒకొక్కదాన్ని వ్యతిరేకించాల్సి ఉంటుందని సర్ లూయిస్ మాల్లెట్ నాకు వ్రాసాడు.

ఆయన ఇండియాకి సరిపోని వ్యర్థమైన ఖర్చులపట్ల విము ఖుడు. ఆయన దృష్టికి, ఫ్రెంచ్ పరిశీలక కూటమి యొక్క పత్రానికి మీరు చేసిన అనువాదాన్ని తెస్తూ, వ్రాసిన ఉత్తరానికి జవాబుగా అది ఆయన వద్ద ఉందని జవాబు ఇచ్చాడు.మీరు నేను సరకులు పెన్నీలో పదోవంతు రుసుములకి కొని పోవగలమని చెప్పిన మాటలకి ఆధారం ఏమిటని అడిగాడు. నేను అవి మనం కాయితం మీద ఇస్తాం అని చెప్పాను.ఇండియా కార్యాలయం ఇంక ఏమాత్రం వత్తిడి తీసుకొనే స్థితిలో లేదని, అది విషయాన్ని చూడక తప్పదం లేదని తెలుస్తోంది. వాళ్లు ఇంతకాలం భూతల, జలరవాణాల ఖరీదులో తేడాలు తెలుసుకోకుండానే 13 కోట్లు భూతల మార్గం మీద ఖర్చు పెట్టడం జాలి కలిగిస్తోంది. మీరు వ్రాసిన పత్రం దాని ప్రభావం చూపిస్తుందన్న దాంట్లో సందేహం లేదు.ఇంగ్లండులో ఎంత వత్తిడి తీసుకురాగలిగితే అంతా తీసుకురావాల్సి ఉంటుంది. ఇవాళ, పై వారం దీనిపై లలితకళల సంస్థ, తూర్పు ఇండియా సమాఖ్యలతో చర్చలున్నాయి.నేను సర్ జార్జి కాంప్ బెల్‌కి, జెస్సూరు నౌకాయాన జలమార్గాన్ని నిర్మించమని, గంగ కాలువ యొక్క వివిధ భాగాల పనిని ముందుకు నడిపించమని రెండు ఉత్తరాలు వ్రాసాను.

ఆ విధంగానే టైమ్సు పత్రికకి కరువు రోజుల్లో పండించగల ఒక పంట, అతి వ్యయంతో నిర్మించిన నీటి పారుదల వ్యయానికి రెట్టింపు రాబడి నిస్తుందని రెండు ఉత్తరాలు వ్రాసాను. అది ఒరిస్సా పనులకైన ఖర్చులు వాటి వడ్డీతో కలిపి అయిన మొత్తం సొమ్ముని 10 సంవత్సరాల పాటు ఒక్క యకరానికి కూడా నీరు అందించకపోయినా ఒక పడవ కూడా ప్రయాణించక పోయినా, తిరిగి ఇస్తుందని చెప్పాను. మిద్నపూర్ కాలువ తెరిచి నందుకు చాలా సంతోషిస్తున్నాను. శోణ్ నుంచి ఎంతో భూమికి నీరివ్వగలగటం చాలా గొప్ప విషయం. దాని ప్రభావం కరువు దినాల్లో ప్రస్ఫుటంగా కనిపిస్తుంది.

నేను, జైస్సూర్ గంగ ముఖ్య కాలువలకు ప్రతిపాదించిన ఎత్తైన మట్టంలోని కాలువ ఏడాది అంతా తెరవబడి ఉంచటం చేత దీనికి చాలా ప్రాముఖ్యం ఉంటుంది. అందులోను దాని కయ్యే వ్యయం అతి స్వల్పం.”

“కరువు వలన కలిగే బీదరికం, జనాభ తగ్గుదల, మీ యోజన మీద ఏ ప్రభావం చూపుతుందని మీరనుకొంటున్నారో అది తెలుసుకోవాలని ఆదుర్దాపడుతున్నాను. అది రవాణాని బాగానే తగ్గిస్తుందనుకోవడంలో సందేహం లేదు. మీరు మీ చివరి ఉత్తరంలో వ్రాసిన కొద్ది రద్దీకి కారణాన్ని వివరిస్తుంది.”

“ఇండియాలో పత్రికలు గంగకాలువ వివాదం మీద ఏమైనా వ్రాస్తే చూడటం నాకు సంతోషం కలిగిస్తుంది. ఆ నివేదికలో ఈ యోజన! ఒక గొప్ప వైఫల్యం అన్నారు. నా తరఫున మిమ్మల్ని పిలవనందుకు సంతోషిస్తున్నాను. గోదావరి నివేదిక కూడా ఒక పెద్ద అపజయమే! ఇప్పుడు అనే వారే కాని చేసే వారు లేరు. సలహా మండలే ప్రజోపయోగ కార్యానిర్వహణ విషయంలో నిర్వాహక అధికారం కలిగి ఉంటే ఏమీ జరగదు. వారు చేతకాని వారు. వేరే నిర్వాహక మండలి లేక పోతే ఆ పనులకి భవిష్యత్తు లేదు. అటువంటి మండలికి మాత్రమే వేరే పనులలో మునిగి ఉండక తాను చేయాల్సిన పనితో పరిచయం కలిగించుకో గలదు, గోదావరి పనులకింకా అనుమతి లభించలేదు. పూర్వం వేలలో మాట్లాడే వారు ఖర్చు విషయంలో ఇప్పుడు పదుల లక్షల్లో మాట్లాడుతున్నారు. ఆశించిన దాని కంటే ఎక్కువగా దేవుడు మన అబిసీనియా సాహస యాత్రని ముగించేసాడు.”

“బెనారస్ రాజుగారు తవ్వించిన బావి చూడటానికి వెళ్లాను. అది 358 అడుగుల లోతుకలిగి మంచి రుచికరమైన నీటిని కలిగి ఉంది. అది చుట్టుపట్ల వారికి ఒక వరం. అది ఆక్స్‌ఫర్డ్ షైరులో నేను పుట్టిన స్థలానికి కొద్ది అంగుళాల దూరంలో ఉంది. “నౌకాయానం గురించి ఇప్పుడు సామాన్యుల సభలో కాని, ఇండియా కార్యాలయంలో గాని మాట్లాడరాదు. మద్రాసులో ప్రజోపయోగ కార్యాలమీద 30 లక్షలపౌండ్లు ఖర్చు పెట్టాం. కాని ఫలితం ఏమీలేదు. సమర్థుడైన అధికారిని నియ మించి ఆపనిని పూర్తి చేయాలి.”

“విశాఖ పట్నం – రాయిపూర్ రైలు మార్గం కేవలం 300 మైళ్ల పొడవు కలదే అయినా దాని ప్రభావం చాలా ఉంటుంది.” ఆయనతో ఉత్తర ప్రత్యుత్తరాలు జరిపిన వారిలో ఫ్లోరెన్స్ నైటింగేల్ కన్య ఆయనకు బాగా నచ్చిన ఆమె. ఆమెకి ఇండియాలో నీటి పారుదల పట్ల ఎక్కువ ఆసక్తి ఉండేది. ఆమె మా తండ్రి గారికి “మీ యోజనలలో అతి ఆసక్తికరమైన దాని గురించి ప్రస్తుతపు గణాంకాలతో వ్రాయండి.” అని ఒక ఉత్తరం వ్రాసింది. కారణం ఆవిషయంలో ఆమె కొత్తగా నియమించ బడిన పరిపాలకుడి శ్రద్ధని దానివైపు మళ్లించాలను కొన్నది.

ఆవిడ నీటి పారుదల పటాన్ని ప్రతి సంవత్సరం మార్పు చేర్పులతో కొత్తగా చేయాల్సినఅవసరం గుర్తించింది. ఆమె సర్

రిచర్డ్ టెంపుల్ 1877-78 క్షామం గురించి అధికారికంగా గ్రంథస్థం చేసిన దాని గురించి ఈ విధంగా(మా తండ్రిగారికి) వ్రాసింది.

"చెరువులు బొంబాయిలో క్షామనివారణలో నిర్వహించిన పాత్రకు ఆయన సాక్షి. అవి, జనానికి శాశ్వతమైనవి. క్షామాలు మానవుల అతి భయంకరబాధలకి నష్టాలకి కారణాలు. మీ గురించి అంత తక్కువ చేసిమాట్లాడటం విని బాధపడ్డాను. కాని మంచి కాలం ముందుంది.ఇండియా ముందంజ వేస్తుంది. అంత వరకు మీరు బతికుండాలి."

సర్.ఆర్థర్ కాటన్ ఒక స్నేహితుడికి రైలు మార్గాల నిర్మాణం గురించి ఇలా వ్రాసారు.

ఇండియా మీద రైలు మార్గాలు రుద్దటం ఒక ఊహించరాని తప్పు. ఇంగ్లండులో60 ఏళ్లపాటు భూతల మార్గంపై రవాణాకి ప్రయత్నించి 35 మైళ్లు పొడవున్న రైలు మార్గం, పక్కనున్న నీటి మార్గంపైన (మాంచెస్టర్ కాలువపైన)70 లక్షలు ఖర్చు పెట్టాలని నిశ్చయించుకొన్నారు.ఇండియాలో భూతల రవాణా మార్గాలు వెయ్యేసి మైళ్ల పొడవుంటాయి. ఆ మార్గలపై వేగం సాధారణంగా 8.5 నుంచి 12 మైళ్లు, ఒకటి రెండు మార్గాల్లో 20-25 మైళ్లు గంటకి ఉండేలా నిర్మిస్తున్నారు. అదే కాలువ రవాణా వేగం తప్పక 15-20 మైళ్లు గంటకి ఉంటుంది. నీటి రవాణా చవకగా గృహ నిర్మాణానికి అవసరమైన సరుకులు, ఇంధనం, ఉప్పు అందేటట్టు చూస్తుంది.అది జనుల గృహ పరిస్థితుల్ని మారుస్తుంది. అది (దక్షిణ) ద్వీపకల్పంలో విసిరి వేయబడ్డట్టున 5000 యకరాలకి నీరందిస్తుంది. దాని వలన ఉత్పత్తి సంవత్సరానికి కోటి పెరుగుతుంది.

మెరుగుపడిన పరిస్థితుల వలన మెట్ట వ్యవసాయం పెరుగుతుంది. పశుగ్రాసం పెంపొందుతుంది. ఐరోపా బోధకులు ఈ విషయంలో ప్రజలకు ఉపయోగపడ్డారు. "గోదావరి జిల్లాలో ఇది ఎంతగానో జరిగింది. క్షామకాలంలో చూసినవారు మాత్రమే గోదావరిలో వచ్చిన మార్పుని అంచనావేయగలరు. ఎక్కడైతే పదులవేలలో జనం కరువు వల్ల చనిపోయి, జనాభా పెరుగుదలకి కళ్లెంపడిందో అక్కడ ఇప్పుడు పుష్టిగా ఉన్న స్త్రీలు, పురుషులు పిల్లలు ప్రపంచంలో ఎవరికి తెలివి తేటలలో తీసిపోనివారు, మనకి కనిపిస్తారు. చదువులకి పోటీ పెరిగింది."

ఇంకోసారి,

"ప్రభుత్వం 3 శాతం వడ్డీ మీద అప్పుచేసి, నీటి పారుదల మీద ఖర్చుచేయగా దానిపై 4.3 శాతం రాబడి వస్తోంది. ఈ లాభం వలన వ్యవసాయదారులకి మంచి అనుకూలత ఏర్పడింది. కరువు నుంచి రక్షణలభిస్తోంది. ఈ విషయం విటేకర్ అన్న ఆయన చెప్పాడు. ఆయన చెప్పినిది ఏమిటంటే యకరానికి 5 రూ|| నీటి శిస్తు వలన 35 లక్షల రూపాయల రాబడితోపాటు, వ్యవసాయం వలన పెరిగిన ప్రభుత్వాదాయం 40 లక్షల రూపాయలు. మొత్తం 75 లక్షలు నీటి శిస్తు ద్వారానే 1.3 శాతం ఆదాయం వస్తుంది" అని.

"1878లో 50 లక్షల విలువ పంట పండింది. నీటి పారుదల లేకపోతే ఒక్క యకరం కూడా పండేదికాదు. ఆ పనులకి 15 లక్షల పౌండ్లు ఖర్చయింది. పైగా గోదావరి కృష్ణా తంజాపూరు జిల్లాలో 50 లక్షల జనాల ప్రాణాలు రక్షింపబడ్డాయి. ఇక్కడ నుంచి పంపబడ్డ అధిక పంటవలన ఇతర చోట్ల మరో 40 లేక 50 లక్షల ప్రాణాలు కాపాడబడ్డాయి.

కర్నూలు కాలువ గురించి ఇల్లా అంటాడు

ఈ అనావృష్టి సంవత్సరంలో ఈ కాలువ వలన మనిషికి, పశువుకి చేకూరిన లాభం ఈ కాలువ ఉనికిని సమర్థిస్తుంది. క్రమేణా వ్యవసాయం పెరుగుతుంది.అయితే కాలవని మంచి స్థితిలో ఉంచాలి. వ్యవసాయం చేసే విషయంలో జనాన్ని ప్రోత్సహించాలి. రైతులకి ఈ కాలువ వారి అవసరాలని తీర్చగలదన్న భరోసా ఇవ్వాలి."

ఆయనకి వచ్చిన ఉత్తరాలు సౌత్ ఆఫ్రికాలో కేప్ కాలనీ పరిపాలకుడుగా ఉన్న సర్ బార్ట్లే ఇ. ఫ్రెరె వ్రాసింది ఒకటి

మార్చి 27, 1880.

నా ప్రియమైన సర్ ఆర్థర్,

దక్షిణ ఆఫ్రికాలోని ప్రతిప్రాంతంలోను నీటి నిలవ, నీటి పారుదలకి సంబంధించిన అన్ని విషయాలకి, (నిర్మాణాలకి) అపరిమితమైన అవసరావకాశాలున్నాయి. అందుచేత వాటికి సంబంధించిన అన్ని పత్రాలు ఇండియా నుంచి ఇతర మూలాల నుంచి సంపాదిస్తున్నాను. నావద్ద కుప్పల కొద్దీ సమాచారం ఉంది. మీ గొప్ప మద్రాసు పనుల వ్యయం, ఫలితాలు, అంత సమాచారం నుంచి తోడి తీయటానికి నాకు సమయం చాలదు. కాని ఇక్కడి మా స్నేహితులకి, వాటి ప్రయోజనాలు ఎంత

విశాలమైనవి, వ్యయం ఎంత మితంగా జరిగింది, ఎంత ఆర్థిక ఫలితాలని సాధించిందిచెప్పాలని ఉంది.

మీరు మీ పనుల సంగ్రహ సమాచారం, విపులమైన నివేది కల విషయ సూచిక, ఇవ్వగలిగితే మాకు చాలా సహాయకారిగా ఉంటాయి. మేము నీటి పారుదల ప్రారంభ దశలో ఇప్పుడు దక్షిణాఫ్రికాలో ఉన్నాం. అయితే ఇండియాలో లాగా, ఇక్కడ త్వరగా ఏం జరగవు. మేము వ్యక్తుల పెట్టుబడి మీద, పూనిక మీద ఎక్కువగా ఆధారపడ్డాం.

ఆరంజ్, వాల్ నదులు ఇక్కడ నీటికి ఆదారములు మీలాంటి వారిక్కడ ఉంటే సౌత్‌ఆఫ్రికా ప్రజలను రైలు మార్గాలమీద ఖర్చు పెడ్తునన్ని పదుల లక్షలు, కనీసం, వాటిపై ఖర్చు పెట్టేలా చూస్తారు. దానివలన గొప్ప ఫలితాలు సాధించవచ్చునని నచ్చ చెప్తారు. ఇక్కడ నేల సారవంతమైనది జనసాంద్రత తక్కువ. భూమి వ్యవసాయం చెయ్యబడనిది.

మీ ఆలోచనలకి అనుయాయుల ఆరోగ్య నిమిత్తమో, స్థిరపడటానికో, ఇండియాలో శ్రమతో అలిసిపోయాక దక్షిణ ఆఫ్రికా రావాలని కోరుకొంటున్నాను. ఇండియాలో ఉండి డీలా పడి ఈ దేశం వచ్చినవారు తమకింకా ఇంకో పన్నెండు సంవత్స రాలు పనులు చేసే శక్తి ఉందని కనుక్కొంటారు. ఇండియా లాంటి వేడి దేశాలలోను, చలిదేశాలలోను పనిచేయటానికి శక్తి చాలని వారిక్కడ ఆశ్చర్యకరంగా శక్తిని పుంజు కొంటారు.

మీ పట్ల గౌరవంతో నేను నాభార్య, కుమార్తెలు

ఫ్రెరె

సర్ కాలిన్ స్కాట్ మాన్ క్రీఫ్, ఆర్.ఇ వ్రాసిన ఉత్తరం

కైరో, నవంబర్ 14, 1885.

నా ప్రియమైన సర్ ఆర్థర్,

మీరు 31న దయతో వ్రాసిన ఉత్తరానికి కృతజ్ఞతలు. సాను భూతి, సమర్ధన మీ లాంటి పండిపోయిన వారి నుంచి రావటం చాలా తృప్తి నిచ్చింది. ది టైమ్స్ తన వ్యాసం దేనిమీద ఆధారపడి తయారు చేసిందో, ఆ నివేదిక మీకు పంపుతున్నాను. మేము 25,000 పౌండ్ల ఖర్చుతో తలుపుల నీటి అడ్డుకట్ట (బరాజ్) గట్టిగా కట్టాం అని ఒక్క క్షణం కూడా అనుకోవద్దు. సత్యానికది చాలా దూరం. కాని నైలులో అతితక్కువ మట్టంలో ప్రవాహం ఉన్నప్పుడు మేము 3 మీటర్ల ఎత్తున నీటిని నిలవరించగలిగాం. ఆ సమయం పత్తికి, వరికి నీరు చాలా కావాల్సిన సమయం. అది మాకు సుఖవంతమైన సమయం కాదు. ఎప్పుడు ఏ ప్రమాదం వస్తుందో అని ఒక ఇంగ్లీషు యువ ఇంజినీరు అక్కడ ఆ సమయంలో అన్ని వేళలా ఉండాలని పట్టుపట్టాను. నది ప్రవాహం పెరిగి తలుపుల తెరవగలగటంతో ఊపిరి పీల్చు కొన్నాం.

మీరు కావేరి నదిని ఒక తేలికైన అద్భుతమైన ఆనకట్టతో అణిచిఉంచినప్పుడు అదే సమయంలో మీ పనులను మెచ్చు కోని ప్రభుత్వంతో ప్రతీ రూపాయికి పోరు పెట్టాల్సి వచ్చినప్పుడు మీ రెంతో ఆదుర్దాపడి ఉంటారు.! నా వద్ద ఇప్పుడు ఖర్చు పెట్టడానికి 10 లక్షలున్నాయి. సాయం చేయటానికి ఇండియా నుంచి వచ్చిన మంచి అధికారులున్నారు. మొత్తం పదముగ్గురం ఇంగ్లీషు అధికారులం ఉన్నాం. మేము దేవుడి దయతో ఈజిప్టుకి మంచి చేయగలం. నేనింతకు పూర్వం ఇండియాలో శిక్షణ గురించి ఇంత గొప్పగా అనుకోలేదు. ఇక్కడి వేడిలో నా అది కారులు శ్రమలకి ఓర్చి పనిచేయడం ఇక్కడ పాషాలను ఆశ్చర్య పరుస్తోంది. ఇండియాలో కొద్ది డజన్ల మందే ఆంగ్లేయులు (ఇంజినీర్లు) పని చేస్తున్నారు. వారు లేక ఇండియా ఈనాడు ఈ రీతిలో ఉండేది కాదు. నైలునది దమియట్టా పాయమీద మరో ఆనకట్ట కట్టడానికి నిర్ణయించుకొన్నాం. రైలు మార్గం నదిని దాటే బెన్హాకి ఉత్తరాన కొద్దిమైళ్ల దూరంలో అది ఉంటుంది. తలుపులు అడ్డకట్టని ధృడంగా చేయవచ్చు. వెట్టిచాకిరీని నిర్మూ లించటం నాకు చాలా ఇష్టం. 1 లక్షా 20 వేల మంది ముఠా సంవత్సరానికి 6 నెలల పాటు తిండి జీతం లేకుండా పని చేయటం ఇక్కడకి వచ్చి గమనించాను. అది భయంకరమైన అల్లరి గుంపు. ఏ క్రమశిక్షణా లేనిది. దీని వలన లంచ గొండి తనం రౌడీతనం పూర్తిగా ప్రకటితమయ్యే వ్యవస్థ అది.

ఏ పాషా ఒక్క మనిషిని పంపలేదు. మొత్తం భారం బీదవారి మీద పడింది. మేము కొద్ది ఆలోచనతో మూడింట రెండు పాళ్ల ఒంఢ్రు మట్టితొలగించి ఆదే పరిమాణంలో నీరు పొందవచ్చు అని గమనించాము.

ఇప్పుడు మేము తవ్వే యంత్రాలని వాడ్తున్నాం. రెండేళ్లలో నేను ఈజిప్టుని వదుల్తాను. అప్పటికి పూర్తిగా వెట్టి అంతరిస్తుం

దని ఆశిస్తున్నాను. అయితే కొన్ని విచారాలు లేకపోలేదు, కోటలో కుట్రలు, ఆత్మగౌరవం లేని పనివారు, అసూయలు లాంటివి. ఇండియాలో దారి స్పష్టంగా ఉండేది.ఇక్కడ రాజకీయ మంచులో దారితెలియదు. ఆ మంచు తొలగుతుందని ఆశిస్తాం కాని అదెప్పటిలాగా చిక్కగానే ఉంటుంది.మహ్మదీయ దేశం తనంతట తాను తనని సంస్కరించు కొటుందని నమ్మను. మనం వెళ్లగానే వారు వారి పాత పద్ధతులైన లంచగొండితనం అసత్య ప్రవర్తన లకి మళ్లుతారు. ఇది కనక నేను నమ్మకపోతే ఇక్కడ ఉండి పనిచేయటానికి నాకు ఏమాత్రం ఇష్టమయ్యేది కాదు.

మంచి సైనికుడు సుల్తాను ఆజ్ఞని పాలించాలి. నిజమే, నేను, నా కుటుంబానికి, మీరు సానుభూతి చూపించినట్టుగా దూరంగా ఉంటున్నాను.కష్టపడి పనిచేయటం ఒక తృప్తి.! నాకు దయగల స్నేహితులు ఎక్కువ మందే ఉన్నారు.

నమ్మండి,

మీ సి.సి. స్కాట్ మాన్ క్రేఫ్.

కైరో సెప్టెంబర్ 7, 1890

కొత్తది నిర్మించటం, (పూడ్చడం) అతుకులు పెట్టటం మరా మత్తులు చేయటం కంటే కష్టమని మీరనేది నిజమే..!అయితే మీరు డెల్టా పనులు చేస్తున్నప్పటి కంటే మాకు ఈజిప్టులో పనిచేస్తున్న ఇప్పుడు, ఐరోపాకి దగ్గరగా ఉండటం వలన పదార్థాలని (సరుకులు) యంత్రానికి నిపుణులైన పనివారిని సంపాదించటంలో అనుకూలత విపరీతంగా హెచ్చు. మరో డజను ఆవిరి పంపులు కావాలంటే కొద్ది వారాల్లో సంపాదించ గలం. మా విద్యుద్దీపం వలన పగలు వేడిలో కాక చల్లని రాత్రి పూట పని చేయగలుగుతున్నాం. ఆ దీపం మాకే సమస్య తెచ్చి పెట్టడం లేదు. మంచి రాళ్లు ట్రీస్ట్ నుంచి, సిమెంటు కావలసి నంత ఇంగ్లండు నుంచి తెచ్చుకో గలుగుతున్నాం. తేలిక రైలు మార్గాలు మాకు కావలసిన సరుకుల్ని, సులభంగా చవకగా చేరవేస్తున్నాయి. మీ అనుభం కూడా మాకు సహాయానికి వస్తోంది. ఇంగ్లండు నిర్దేశకత్వంలో ఈజిప్టు బాగా పైకి వస్తోంది అని నేను అనుకుంటున్నాను.మన ప్రభుత్వం నిజాయితీతో తమ తుది మాటగా “మనం ఈజిప్టుని వదిలి పెట్టబోము” అని చెప్పటం లేదని నేను విచారిస్తున్నాను. ఆ మాట ధైర్యంగా అని దాని వలన వచ్చే వ్యతిరిక్తతని ఎదుర్కొనకపోతే మనకి ఫ్రెంచివారి నుంచి ఇక్కట్లు తప్పవు. ఫ్రెంచి వారు మనని చాల గట్టిగా ప్రతిఘటిస్తారు. వారు ఋణభారం విషయంలో చేసిన మార్పిడి వలన చక్రం తిరగ కుండా కర్ర అడ్డుపెట్టగలిగారు. దీని నుంచి ఈజిప్టు 15 సంవత్సరాల దాకా బయటపడలేదు. వారికి మనపట్ల సానుభూతి లేదు. మనం వెట్టిచాకిరీ రద్దు చేయటాన్ని వారు వ్యతిరేకించటానికి వారు చేయగలిగినదంతా చేసారు. అయితే అందులో మనం విజయం సాధించటం నాకు తలుపుల అడ్డుకట్ట నిర్మించటం కంటే ఎక్కువ తృప్తినిచ్చింది.

ప్రతి సంవత్సరం మేము 4 లక్షల పౌండ్లు పూడికలు తీయటం మీద, గట్లని కాలువని బాగుచేయించటం మీద, నైపుణ్యం లేని పనివాళ్ళ కూలి మీద ఖర్చు చేస్తున్నాం. 1884 వరకు ఇది వెట్టిచాకిరితో నడిచేది.! ఇది ఈ దేశపు రైతులకి ఒక వరం అయింది.

మీకు రెండు నివేదికలు పంపుతాను, ఒకటి 1887లో వచ్చిన పెద్ద వరదగురించి; రెండోది ఎగువ ఈజిప్టులోని పొడుగాటి లోయని తడపని 1887 వరద గురించి. రెండో వరద తడపని భూమి దున్నటానికి పనికి రాకుండా పోయింది. ఇండియాలో నాకు సహాయకుడుగా ఉన్న కలూనెల్ రాస్ నా తరువాతి వాడుగా ఇక్కడున్నాడు. అతను ఇక్కడి పరిస్థితులని అధ్యయనం చేసాడు. రెండు మూడు సంవత్సరాలలో ఈజిప్టు దేశవాసి, నైలు వరద వైఫల్యం వలన క్షామం వస్తుందని కాకపోయిన నిప్పచ్చరం వస్తుందని భయపడి నిద్రకి దూరమయ్యే పరిస్థితికి దూరమౌతాడు. మా తరువాతి మెట్టు, నైలు నీరు వేసంగి కాలపు వాడకం కోసం నిలవ చేయటం. ఆ రోజు దూరంలో లేదు. కాని అదో పెద్దపని. అయితే దేవుడు మా పట్ల ఉన్నందుకు మేము వినయ పూర్వకమైన కృతజ్ఞతలు అర్పి స్తున్నాం. ఆయనకి తెలుసు మేము ఎంత కుంటిగా, ఎంత స్వార్థపూరితంగా, ఎంత బాగు లేకుండా చేసామో తెలుసు. అయినా మా పై కృపచూపించాడు. మీ ప్రోత్సాహానికి కృతజ్ఞతతో

మనస్ఫూర్తిగా మీ

కాలిన్ స్కాట్ మాన్ క్రీఫ్

18వ ప్రకరణం

ఇంటా బయట ఎన్నో ఆసక్తులు !

మా తండ్రిగారు చాలా చేసేవారు. ఆయన అన్నీ బాగా చేసేవారని నేనంటే అది హెచ్చుతగ్గులు లేని నిర్దుష్టపుమాట. ఆయన బాగా చేయటమేకాక క్షుణ్ణంగా చేసేవారు. అయితే మొదట ఈ విషయాలు కాక ఆయన స్నేహాల గురించి చెప్తాను.

సర్ విలియమ్ మక్ కొన్నాన్, బ్రిటిష్ ఇండియా ఆవిరి నౌకల వాణిజ్య సంస్థ అధ్యక్షుడు. మానాన్న గారికి ఆయనంటే ఆరాధన. ఆయన సింధు ఆవిరి నౌకలు, ఆయన ఆలోచనలు, ఆఫ్రికాని (ప్రపంచానికి) తెరిచి ఉంచటానికి, కాంగో భూభాగాలని మెరుగు పరచాటానికి ఆయన వాడటం, వారిద్దరి పరస్పర నిరంతర ఆసక్తులు.

ఆయన నార్వేకి స్వీడన్‌కి ఆవిరి నౌకలును నడపబోతున్న ప్రయత్న సందర్భంగా కొద్దివారాలు తనతో గడపమని మాకు ఆహ్వానం వచ్చింది. అది స్వీకరింపబడింది.మా తండ్రిగారు, స్కాట్‌లాండ్ పశ్చిమ తీరం చుట్టూ చేసే ప్రయాణాన్ని చాలా ఆస్వాదించేవారు. ఆ ప్రయాణంలో అద్భుత ఛాయాచిత్రాల పరంగా, పర్వత దృశ్యాలు పరుచుకొంటూపోతూ ఉంటాయి. ఆ తరువాత మేము ఉత్తరదిశలో ప్రయాణం సాగించి నార్వే యొక్క సన్నని ఇరుకు కయ్యలు ప్రవేశించి వర్ణించటానికి అలవి కాని సుందర దృశ్యాలు చూస్తూ కొన్ని వారాలు గడిపాం. నీళ్లల్లోంచి లేస్తున్నట్టు కన్పించే పర్వతాలు, అందులో వెండిలా జారుతున్న కొండ సెలయేర్లు, అవి కొన్ని సార్లు జలపాతాలుగా మారటాలు–అద్భుతమైన అందాలు. మా తండ్రిగారు తన విశ్వరూపం ధరించారు. ఆయనకి సముద్రం అంటే ఇష్టం. అందమైన దృశ్యాలు ఆయనకి ప్రత్యేకమైన ఆనందాన్ని ఇచ్చేవి.ఆయన మంచి నావికుడు. వాతావరణం గందరగోళంగా ఉంటే చాలా మంది తోటి అతిథులు నావ ఉపరిభాగాన్ని వదిలి లోపల ఉండి పోయేవారు. కాని మానాన్నగారు కాదు. తిరిగి వచ్చేటప్పుడు సర్ విలియమ్స్ యొక్క బల్లినాకి ప్రాసాదంలో ఉన్నాం. గాలి వాన వాతావరణంలో కూడా మాతండ్రిగారు ఆ కొండల్లో ఎక్కువ దూరాలు నడిచి పోతూండేవారు. అప్పుడప్పుడాయన “నాతో ఎవరువస్తున్నారోచ్” అనేవాడు “వానపడ్తోంది” అని ఎవరైనా నసిగితే వాన అంటూ ఇంత బ్రహ్మాండమైన రోజు పాడు చేసుకోవద్దు అంటూ తన బృందాన్ని ఒక కొండ శిఖరానికి నడిపించేవాడు.

అక్కడ నుంచి చూస్తే నేల, సముద్రాల సుందర దృశ్యమే కాకుండా దూరపు ఐర్లాండ్ తీరం కనిపించేది. సర్ విలియమ్స్ చాలా పనుల్లో మునిగి ఉండి అతిగా సమయం దొరకని వాడైనా తీరుబడిగా ఉండి వ్రాసినట్లు అనిపించే ఉత్తరాలు వ్రాసేవాడు. అందులో నదీ ప్రయాణాలు, స్టాన్లే సాహస యాత్రలు, టిప్పూటిబ్ అనే బానిస వ్యాపారంలో చెడు కీర్తి సంపాదించినవాడు, స్కాటలాండ్ స్వతంత్ర చర్చి లాంటి విషయాలుండేవి.

వాయువ్య ఆఫ్రికాని అభివృద్ధి చేయుట

మా తండ్రి గారు శ్రీడోనాల్డ్ మెకింజీకి వాయువ్య ఆఫ్రికాకి వాణిజ్య, నాగరిక ప్రయోజనాలను అందించటం యొక్క అవకాశాల గురించి వ్రాసేవాడు. అందులో ఒక ఉత్తరం సాధారణ పాఠకుల ఆసక్తిని ఆకట్టుకొనేది ఇక్కడ పొందుపరుస్తున్నాను. ఇది పదవీ విరమణ కాలంలో కూడా, వాస్తవిక విషయాలపట్ల మా తండ్రిగారి శ్రద్ధ, ఆయన ఆలోచనలు తెలియచేస్తుంది.

వాయువ్య ఆఫ్రికా పూనిక

బెడ్ సోర్డ్ షైరు పత్రిక సంపాదకుడికి;

జూన్ 7

అయ్యా !

మీ పత్రికలో వాయువ్య ఆఫ్రికా పూనిక గురించి ఒక వ్యాసం చూసి సంతోషించాను. ఆ కుంగిపోయిన ప్రాంతాన్ని ఉద్ధరించటానికి సమయం వచ్చింది. ఈ సమయంలో మొత్తం నాకు తెలిసినంతవరకు కనీసం 9 సాహసపు పూనికలున్నాయి ఇందులో కొన్ని జరుగుతున్నవి కొన్ని చేయడానికి సిద్ధపరుస్తున్నవి. వీటిలో మధ్య ఆఫ్రికా ఉత్తరదక్షిణ ప్రాంతాలు తెరవబడ్డాయి. ఉత్తర ఆఫ్రికాని మళ్లీ తూర్పు పశ్చిమాలుగా విభజించవచ్చు, ఛాడ్ తటాకం నుంచి నైలు వరకు ఉన్న ప్రదేశం, నైగర్ నదీ పరివాహక ప్రదేశం మొదలైనవి. మొదటి పూనిక: తెల్ల నైలు మొదలయ్యేచోట ఉన్న గొప్ప చెరువుల (నైలు నది ప్రారంభం ఒక చెరువు నుంచి–కవరశర్మ) మీద ఈజిప్టు యొక్క ఖదీవ్ అధికారాన్ని స్థాపించటం ఆ దిశలో ఉన్న (ఆఫ్రికా బానిసత్వం వ్యాపారం యొక్క 3 పెద్ద పాయల్లో ఒకటైనది) బానిసత్వ వ్యాపారాన్ని నాశనం చేయటం. ఇవి కలొనెక్ గార్డన్ నేతృత్వంలో

జరుగుతున్నాయి. రెండు మూడు పూనికలు వ్యక్తుల, వారి సంస్థల నేతృత్వంలో ఉన్నవి. బహుశా ఇటలీవారిదనుకొంటాను. 4వది ఇంగ్లండు చర్చి మతం... తూర్పు తీరాన్న మొంచేజ్ దగ్గర ఇది ఉంది.విముక్తి పొందిన బానిసలనిక్కడ చేర్చుకొంటారు. 5వది స్కాట్‌లాండ్ చర్చి మతం తూర్పు తీరాన్న ఉన్న న్యాస్సా వద్దది. ప్రారంభం కాబోతోంది. 6వది లెఫ్టినెంట్ కామెరాన్‌ది. ఆయన గురించి చివరగా విన్నది టానంజనీయాకా చెరువును దాటి కాంగో పశ్చిమ తీరానికి దిగినప్పుడు. గత 12 నెలలుగా ఆయన గురించి కబురు తెలియదు. 7వది శ్రీస్టాన్లే మతం. ఇది టాంజనియా చెరువు దగ్గర నుంచి పశ్చిమం వైపు పని చేసేదే! దాని గురించీ కబురులేదు! 8వది జర్మన్ మతం. అది కాంగో ముఖద్వారం వద్ద పనిచేస్తోంది.నదీ పరివాహక ప్రదేశాన్ని పరిశీలించటం దాని ధ్యేయం. 9వది మీరు వివరించినది.

ప్రతీ మానవయత్నంలోను, సరళమైన, తేటతెల్లమైన ఏమాత్రం క్లిష్టత లేని పథకం తలకెత్తుకొనే ముందు, అన్ని రకాల ఇతర ప్రయత్నాలు చేయటం సాధారణ మనిపిస్తోంది. దక్షిణ మొరాకాలో స్థిరపడిన వ్యాపారి 50 సంవత్సరాల క్రితం ఇంగ్లండు నుంచి నేరుగా వెళ్లేదారి గురించి నొక్కిచెప్పినా ఎవరూ ప్రయత్నించలేదు.కాని ఎన్నో చుట్టుదార్లు 2000 మైళ్లపొడవు ఉన్నవి, ఆటవిక ఎడారి ప్రదేశాల గుండా ఉన్నవి, అనారోగ్యకర మైనవి, నౌకాయానానికి అనువుకానివి, కొండ లెక్కి దిగాల్సినవి, ఎన్నోశతాబ్దాలుగా ప్రయత్నిస్తూనే ఉన్నారు.ఆ వ్యాపారి చెప్పిన మార్గం అన్నింటిలోకి సుగమమైంది. అంచెల అవకాశం హెచ్చు. ఒక దీర్ఘమైన లోయని సముద్రంలో కలపటానికి వీలైనది. ఈ ద్వారం ఇంగ్లండుకి దగ్గిరైనది. దారి ఆరోగ్యమైనది. మొరాకోకి దక్షిణాన్న, ఫ్రెంచి వలసలకి ఉత్తరాన ఉన్న ఆ ప్రదేశం ఎవరికీ చెందని భూభాగం. అక్కడున్న నిర్జన మైన ఇసుక దిబ్బలు – అక్కడ మన వ్యాపారుల కోసం ఒక స్థావరాన్ని సులభంగా ఏర్పరచవచ్చు. ఆ మార్గంలో నీటికి ఇబ్బంది ఉంది. నేను ప్రయాణించాను ఆ మార్గంలో. ఆ ఇబ్బందిని కొద్ది శ్రమతో దాటవచ్చు. ఇంత ఇబ్బందులు పడి దీర్ఘయానాలు చేసి టింబక్టూకి వ్యాపారులు వెళ్తున్నా, వారికి దగ్గర సులభ మైన మార్గం ఏర్పరిస్తే వ్యాపారం 20 నుంచి 100 రెట్లకి పెరుగుతుంది.

టింబక్టు నుంచి అందుబాటు దూరంలోకి తెస్తే మనం ఉత్తర దిశలోని బానిస వ్యాపారం మూలాలని తెగకొట్టిన వారిమి అవుతాం. తరువాత నైజర్ చుట్టుపట్ల సారవంతమైన దేశాలని మన ప్రభావంలోకి తెచ్చుకోవచ్చు. దీని వలన ఇంతవరకు సాగుతున్న వ్యాపారాన్ని పూర్తి స్థాయికి పెంచవచ్చు.సముద్రాన్ని లోయలోకి, మధ్యలో ఉన్న ఇసకఅడ్డంకిని తెగకొట్టి ప్రవేశపెట్ట డానికి ఏ ఇబ్బంది లేదు. ఇది ఉత్తరాన ఉన్నా సూయజ్ కాలవ లాంటదే. ఇంతకంటే గొప్ప యోజన, భగవంతుడు మెచ్చే యోజనా లేదు.

కుమానీలో 4 సంత్సరాల పాటు మతప్రచారకులు చెరసాలలో ఉంచబడ్డారు. వారి వలన అక్కడి పరిస్థితులు బాగా తెలిసాయి. ఆ చీకటిలో, జనాలకి క్రైస్తవ మతపు వెలుగును తీసుకు వెళ్లాం.శ్రీ డొనాల్డ్ మెకంజీ ప్రయత్నానికి మీ పాఠకుల సహాయం లభిస్తుందని నమ్ముతున్నాను.

నాకు ఆఫ్రికాలో ఉన్న ఆసక్తి వలన ఈ ఉత్తరం వ్రాస్తున్నాను. నాయోజన అమలులో పెడ్తే టింబక్టు ఇంగ్లండుకి 2000 మైళ్ల దూరంలో, రెండు వారాల ప్రయాణంతో, అందుబాటులోకి వస్తుందన్న ఆశ. దానికి మీ ద్వారా మీ పాఠకులు సహాయం లభించాలన్న కోరిక. బ్రిటిష్ సామ్రాజ్యంలో భాగమైన, 2 కోట్ల ప్రజలున్న ఈ ప్రాంతానికి కొత్త క్షేత్రాలు(అవకాశాలు) సమర్ధవంతంగా అందుబాటులోకి వస్తాయన్న ఆశ అది. ఉంటా

మీ విధేయుడు

ఆర్థర్ కాటన్

సంయమనపు పనులు

తాగటం వలన చుట్టుపక్కల వలన సంభవించిన విషాదం గురించి విన్న మాతండ్రిగారు పనివాడిని తన బల్లపై ఉన్న మద్య పాత్రని తీసెయ్యమని చెప్పారు. ఆయన మళ్లీ మద్యం తాగలేదు; చనిపోయే వరకు మరణశయ్యపై అవసరపడినా ఆయన బ్రాందీ కాని మరో ఉత్తేజక పదార్థంగాని సేవించలేదు. ఆయన నీలం రిబ్బన్ ధరించి చివరి ముప్పై సంవత్సరాలు తను ఈ విషయంలో ఎటున్నారో తెల్పడమే కాక సభలకి అధ్యక్షత వహించటం, వాటిలో మాట్లాడటం చేసేవారు.

ఇండియా వెళ్లే యువకులకి పితృవాత్సల్యంతో ఆరోగ్యంగా ఉండమని తాగవద్దని తమ మంచి పేరు నిలబెట్టుకోమని చెప్పేవారు. "నాలాంటి వృద్ధుడే వాటి సహాయం లేకుండా కష్టపడి పనిచేయగలిగినప్పుడు మీ లాంటి కుర్రవాళ్లకి మద్యం అవసరం ఏమిటి?" అనేవాడు.

తాగుడుకి దాని పర్యవసానాలకి మధ్యనున్న సంబంధం గురించి సమాచారం సంపాదించి, దానికి తన వ్యాఖ్యానాలు చేర్చి చెప్పేవాడు. ఆయన చనిపోయే వరకు ఆయనజ్ఞాపక శక్తి బావుండేది. ఆయనకి తెలియని చర్చనీయాంశం ఉండేది కాదు. చదవదగిన పుస్తకాన్ని దేన్నైనా చదివి దానిలోని విషయంపై ఆధిపత్యం సంపాదించేవాడు.

ఒక పరిశీలక కూటమి అధ్యక్షపదవి ఇవ్వజూపుట

ఆయన లిబరల్ పక్షాన్ని బలపరిచే వాడుకాకపోయిన, వారు అధికారంలో ఉన్నప్పుడు ఒక మంత్రి నుంచి ఆయన మెప్పు లభించింది. దాన్ని గురించి ఆయన ఈ విధంగా చెప్పాడు "శ్రీ మిల్నర్ గిబ్సన్(మంత్రి) నేను మురుగు నీరు పరిశీలక కూటమి అధక్షుడుగా ఉండటానికి ఇష్టపడ్తానా అని లండన్‌లోని నా స్నేహితులని అడిగాడు. ఆయనకి వెంటనే జవాబు కావలసి ఉన్నది. సేనాపతి బిల్ ఫోర్ నేనిష్ట పడనని చెప్పాడు. ఆయన అభిప్రాయం సరైనదే! ఇంకో స్నేహితుడు నా చిరునామా మంత్రికిచ్చి ఉత్తరం వ్రాసి చూడమన్నాడు. అటువంటిఉత్తరం ఏదీ నాకు రాలేదు. కనక మరెవర్నో నియమించి ఉంటారు. అది నాకు అనుభవం ఉన్న విషయం కాదు. నాకు థేమ్స్ నౌకాయన పరిశీలక కూటమిలో సభ్యత్వ ఇస్తే సంతోషంగా స్వీకరిద్దును. అది నాకు సాంప్రదాయ విరుద్ధమైన అభిప్రాయాలు ఇంగ్లండులో ప్రకటించడానికి వీలు కలిపించేది లేక అది ఇండియా సంబంధిత విషయాలపై ప్రభావం కలిగి ఉండేది. సామాన్యుడిగా చెప్పిన దానికి అధికారంతో చెప్పిన దానికి అంత తేడా ఉంటుంది." నిజమే కాని గోదావరి, కృష్ణా తంజావూర్ నీటి పారుదల పనుల సృష్టికర్త సామాన్యుడు కాదు.

పడవ రూపకల్పన

నౌకాయానం పట్ల ఆయనకున్న శ్రద్ధాసక్తులు కాలువలలో ప్రయాణానికి అనుకూలమైన పడవకి రూపకల్పన చేయడానికి ఆయనను పురికొల్పింది. పడవకి నీటి ప్రయాణంలో ఒరిపిడి తగ్గించడం ఆయన లక్ష్యం. ఇత్తడి రేకు తాపడం చేసిన రెండు తెడ్ల పడవతో (ఒరిపిడి తక్కువగా ఉండే ఉపరితలం కలవాటిలో ఇత్తడి ఉత్తమమైనది-కవనవర్మ) తన స్నేహితుడి చెరువులో ప్రయోగాలు చేస్తూండేవాడు. ఆయనకు వాటి గురించి ఎంత ఆసక్తి ఉన్నా అవి ప్రమాదకరమని మేము భయపడేవారిమి. ఏందుకంటే ప్రయోగాలు వివిధ వేగాలతో, ఉపరితల పదార్థాలతో ఆకారాలలో చేయాల్సి ఉంది.

"ఒరిపిడి నీటిని వెనక్కి తోయటంలో, పడవ ముందరనీరు పోగుపడటం (వాటినే piling అని వాడాడు. అది afflux అయి ఉంటుంది- కవనశర్మ) లో ఉపరితలం గరుకుదనం మొదటిది.

(13 వెడల్పు/ పొడుగు)^2 $\times$ పడవ అడ్డుకోత వైశాల్యం మధ్యలో చదరపుఅడుగులలో) = ఘర్షణ పౌండ్ల బలంలో, గంటకి 2.5 మైళ్ల వేగంతో పడవ నడుస్తున్నప్పుడు.

ఉపరితల ఒరిపిడి = (1పౌండు / 15) చదరపు అడుగుకి కొయ్య ఇనుము ఉపరితలాలకి. రాగి ఉపరితలానికి అందులో సగం ఇత్తడి, కంచు ఉపరితలాలకి ఇంకా తగ్గుతుంది. వేగం 2.5 మైళ్ల గంట. నీరు పోగుపడటం ద్వారా పడవ ప్రయాణానికి ఏర్పడే ఘర్షణ గురించి నా దగ్గర ప్రయోగాలకి సంబంధించిన సమాచారం లేదు. ఉజ్జాయింపుగా అసమగ్రంగా అంచనా వేయగలను. ప్రవేశకోణం (ఈ రోజున దీన్ని ఎక్కువగా angle of attack అంటాం. -కవనశర్మ) కూడా ఘర్షణ మీద ప్రభావం చూపిస్తుంది. ఇటువంటి పడవల్లో నదీయానం ఒరిపిడిని తగ్గిస్తుంది. కనుక కాలువల్లో కూడా ఆ విధంగానే ఉంటుందనుకోవచ్చు."

"నేను పథకదృశ్యం (plan) లో 150 అడుగుల పొడవు, 11.5 అడుగుల వెడల్పు ఉన్న దీర్ఘచతురస్ర ఆకారాన్ని 6 అడుగుల మునకతో ప్రతిపాదిస్తున్నాను. ఇది 165 టన్నుల బరువుని కొనిపోగలదు. ఇందులో యంత్రం బరువు 15 టన్నులనుకొంటే 150 టన్నుల రవాణా సాధ్యం" (కాటన్ పడవ తాలూకు మరికొన్ని ఇతర అవసరమైన కొలతలు కూడా ఇచ్చాడు-కవన శర్మ)

పేటెంట్ తీసుకొన్న ఒక మూడు చక్రాల సైకిల్

ఆయన ఒక మూడు చక్రాల సైకిల్ కి పేటెంట్ తీసుకోవడంలోని నిమగ్నుడై ఉండేవాడు. ఆ రోజుల్లో సైకిళ్లు వికృతంగాను అవకతవకగాను ఉండేవి. ఆయన వేగవంతమైన ఒక దాన్ని తయారు చేయటానికి కంకణం కట్టుకొన్నాడు. కొన్నాళ్ల తరవాత ఇంగ్లండులో గుర్రపు బగ్గీలుండవు. సైకిల్ గొలుసులతోను లేక కృత్రిమ శక్తితోనో నడిచేబళ్లువస్తాయి. ఆయన బండి వేగం తగ్గించే నిరోధకాన్ని, గాలిని చీల్చి ఘర్షణ తగ్గించే డాలుని తయారు చేయటానికి ప్రయత్నించాడు. దీని వలన బండి వేగాని కున్న అడ్డంకుల్ని తొలగించి దాని వేగం పెంచే యత్నం చేసాడు. (విరోధవకం = brake)

రహదారి మీద నడిచేటప్పుడు చక్రం నిముషానికి ఎన్ని సార్లు తిరుగుతుందో లెక్కపెట్టండి అని దారిన పోతున్న వారిని అడిగి ఆశ్చర్యపరిచేవాడు. ఈ సైకిల్ నడుపుతున్న ఆ 70 ఏళ్ల మనిషి ఉత్సాహం చూసి ఆయన చెప్పిన పని చేసేవారు.

ఒక రోజు డోర్కింగ్ దగ్గరున్న రోడ్డు మీద వాహనం నడుపుతున్నాను. ఇంతలో మా తండ్రిగారు తన మూడు చక్రల సైకిల్ మీద వాలు వెంబడి వెళ్తూ కనిపించారు. ఆయనకి బండి స్వాధీనం తప్పింది వేగం పెరుగుతూపోయి కంచె మీద పడ్డారు. నేను పరిగెత్తుతుపోయాను ఆయన్ని రక్షిచటానికి “నేను మీకు ఎల్లా సహాయపడగలను?” అని అడిగాను.

“సైకిల్ సంగతి చూడు. నా సంగతి నేను చూసుకోగలను” ఆయన ముఖం అంతా గీరుకుపోయింది. చేతులకి గాయాలయ్యాయి. ఆయన పరిస్థితి దారుణంగా ఉంది. “నా సైకిల్ పాడవలేదనుకుంటాను! ఈ ప్రమాదం గురించి వింటే మీ అమ్మ ఆదుర్దా పడ్తుంది” అవి ఆయనప్పుడు ఆ పరిస్థితిలో అన్న మాటలు.!

మా అమ్మ నిజంగానే ఆదుర్దా పడింది. ఈ వయస్సులో మీ ప్రయోగాలు మానండి అంది. అంతకు ముందు కూడా రెండుసార్లు ఆయన పడి ఉన్నాడు. “ఒక్కరోజులో రోమ్ కట్టలేదు. నావేగ నిరోధకాలని రూపొందించటానికి చాలా సమయం పడ్తుంది” అన్నారాయన.

మా నాన్న గారు చెప్పిన మాట వినరని ఆమెకి తెలుసు అందుకని, పాపం నాకు తెలిసిన మత ప్రచారకుడొకాయన గాడిద ఎక్కి తిరిగి పనులు చేసుకొంటున్నాడు. ఆయనకీ బండి ఇస్తే ఆయనకి వీలుగా ఉంటుంది అని నచ్చచెప్పింది. ఆ విధంగా ఆ బండీ ఆ ప్రచారకుడికి చేరింది. అయితే ఆయన ఆ వాహనంతో పెద్ద ప్రమాదంలో ఇరుక్కుని చెయ్యి విరిగి ఆస్పత్రి పాలవటంతో ఆ బండీ మళ్లీ మా నాన్నగారికే చేరింది. ఆ తరువాత కొంత కాలానికి అది వాడటం తెలిసిన మా నాన్నగారి స్నేహితుడిని అది చేరింది.

ఇంకోళ్ళ గురించి “ఆయన నూతన వస్తువులను నిర్మించటంలో ఆయనో గొప్ప మేధావి.” ఫలానా ఫలానాది నిర్మించ గలిగితే ఎంత బావుంటుది” అనే మాట ఆయననోటంటి నిత్యం వచ్చేది.

జీవభాషలు – అరాబిక్ బాలశిక్ష

తన 70వ ఏట కొద్దిగా ఇంగ్లీషు వచ్చిన ఓ అరాబిక్ విద్యార్థిని తనతో పాటు చాలా వారాలు ఉంచుకొని అతనితో చాలా గంటలు రోజుకి గడుపుతూ ప్రతీ అరాబిక్ వాక్యాన్ని ప్రతి పదాన్ని తీసుకొని విడమరస్తూ అరాబిక్ నేర్చుకొని, పెర్షియా ఆర్మేనియాలలో పనిచేయటానికి వెళ్లే మత ప్రచారకుల నిమిత్తం ఓ అరాబిక్ బాలశిక్ష తయారు చేసి తన ఖర్చుతో అచ్చువత్తించాడు. ఆ విధంగా కొంత కాలం ఆయన తన విరామ కాలాన్ని నింపాడు.

“జీవభాషలు నేర్చుకోటం గురించి ఆయనకో సిద్ధాంతం ఉంది. ప్రతీ బిడ్డ మాతృ భాష ఎల్లా నేర్చు కొంటాడు? ఒకొక్క మాట ఒకొక్క వాక్యం నేర్చు కొంటాడు. వ్యాకరణం తరువాత వస్తుంది. ప్రతీ ఆధునిక భాషని ఆ విధంగా నేర్చుకొంటే సులభం అవుతుంది. ఒకొక్క వాక్యాని ఆ భాష మాట్లాడే స్థానికుడి నోటంటే నాలుగైదు సార్లు వింటూ తోడుగా అంటూ ఉండాలి. ఆ పద్ధతిలో అందులోని ప్రతిమాట అర్ధం వంట బట్టి పోతుంది. బహుశా 100 వాక్యాలు, ఉచ్ఛారణతో శబ్దంతో, అక్షర క్రమంలో క్షుణ్ణంగా నేర్చుకోవాలి. అక్షరక్రమం మిగిలిన వాటి కంటే తక్కువ ప్రముఖమైంది. భాష కొంతవవరకు వచ్చే వరకు వ్యాకరణం జోలికి పోరాదు.” అన్నాడు.

తన పుస్తకం గురించి ఆయన “ ఒక్క ప్రకటన లేక పోయినా 70 శాల్తీలు అమ్ముడు పోయాయి. నాలాంటి ముసలివాడు, నాలుక మొద్దుబారి పోయిన చెవిటి వాడే నేర్చుకో గలిగితే యువకులు తప్పకుండా నేర్చుకోగలరు (ఈ పద్ధతిలో). ఆవిరి యంత్రాలు, తంతి విధానం వచ్చాక భాషల మధ్య దూరం తగ్గిపోయింది. మత ప్రచారకులు దాని వలన కొన్ని సూచనలు సంపాదించామన్నారు. దిటైమ్స్ ఒక మాటంది.“ఇంగ్లీషు వాళ్లు కొత్త భాష నేర్చుకోలేరు. అందుకని తమిళం నేర్చుకోరు. కనక పదుల లక్షల కొద్దీ తమిళులపై ఇంగ్లీషు నేర్చుకోవటం రుద్ద బడింది”. ఇంగ్లీషు సామాన్య భాషగానుంది. భగవంతుడు, ఇంగ్లండు కలిసి దీన్ని సాధిస్తున్నారు! మన పాలన కింద 34 కోట్ల జనం ఉన్నారు. భూమ్మీద ప్రతీదేశం మీద మన ప్రభావం వస్తోంది. మన ఆధ్యాత్మికత, ఐహికత వ్యాపిస్తున్నాయి”.

ఐర్లాండులో ఉన్న స్నేహితుడికి సూడాన్ యుద్ధం గురించి ఈ విధంగా వ్రాశాడు.“ నువ్వు బిదవి వ్యాకరణం గురించి

వ్రాసావు. నేను చిన్నవాడినయి చెవిటి వాడిని కాకపోతే ఆ భాష విని నేర్చుకొనేవాడిని. మన భాషలోని 'ం' కి సంబంధించిన హ్రస్వ ధ్వనిని ఇండియాలో ఎవరు సరిగా పలకరు. 'ఆ' కిందగాని 'ఓ' కింద గాని పలుకుతారు. ఒ పలకరు. నా పేరు ఎవరు సరిగా పలకరు. ఆఫ్రికాలో సరిగా పలుకుతారని చెప్పారు. నిజమా?

మాకు రెండు సార్లు ఇన్ ఫ్లుయెంజా వచ్చి తగ్గింది. జపాను వారన్నట్టు ఓడిపోయిన శత్రువును తక్కువ అంచనా వేయరాదు. పూర్తిగా ధైర్యం కోల్పోయిన చైనా సైన్యం నిలబడినట్టుగా నిలబడ గలిగితే బ్రిటన్ సైన్యానికి కూడా గౌరవప్రదమే. గాస్ కోయన్ (ఓడ?) తప్పించుకోవటం, సాగరంపై భగవంతుడు మనికిచ్చిన విజయం.

భూ వలస సంస్థ, వ్యవసాయంలో సాధించిన మెరుగుదల అనుసరణీయం. ఆ సభ్యులు వ్యవసాయాన్ని ఫలవంతంగా మెరుగు పరచటాన్ని కొనసాగిస్తారని అని పిస్తుంది. వారి దగ్గర ధనం లేదు. సహాయకుల కొద్ది మందే ఉన్నారు. అయినా వారు పట్టుదలతో వారి అతి తక్కువ వనరులతో ప్రయత్నిస్తూ చాలా సాధించారు. వారికి చెప్పుకోదగ్గ భవిష్యత్తు ఉందని నాకు అనిపిస్తోంది. మెరుగు పడటానికున్న అవకాశాలన్ని గుర్తించినవారు, ఇంతవరకు వీరు మాత్రమే! నువ్వు ఐర్లాండు సహాయానికి మాయా దీపం తీసుకువెళ్లావు. అదివారి ఇబ్బం దులను కడతేర్చటానికి మంచి ఆయుధం. "ప్రభువు కత్తి లేని వారు తమ కోటు అమ్మి కత్తి కొనవచ్చుఅన్నాడు. ఏ సహాయం అందివచ్చినా మనం అంది పుచ్చుకోవాలి".

నైలునౌకాయానం గార్డన్ ని రక్షించి ఉండేది

సూడాన్ కి సేనాపతి గార్డన్ ప్రయాణించిన సమయంలో ఆయన మరణవార్త విని అంచెలు నెమ్మదిగా పనిచేయుట వలన ఇటు వంటి ఘోరప్రమాదాలు జరుగుతాయని ఆర్థర్‌కాటన్ మనసు స్పందించింది.

వార్తా పత్రికకి ఆయనీ విధంగా వ్రాసాదు "ఆశ్చర్యకర విషయం సూడాన్ పూనికకి పూర్తిగా అడ్డంకి అయిన ఒక విషయం, ఇంగ్లండు, నదీయానంతో పరిచయమున్న ఒక ఇంజి నీరుని ఇవ్వలేక పోవటం. ఇది డెల్టాల్లో నీటి పారుదల వంటిదే. పదుల కొద్దీ లక్షలు అక్కడి తలుపులు, అడ్డుకట్ట మరి ఇతర పనుల మీద ఖర్చు పెట్టినా ఏమీ ప్రయోజనం సాధించలేక పోవటానికి కారణం అక్కడ అనుభవజ్ఞుడైన నీటిపారుదల ఇంజినీరు లేకపోవటం.

దఫరిన్ ప్రభువు ఈజిప్టుకి వెళ్లినప్పుడు, దాని సంపన్నత తిరిగి దానికుండేలా చేయటానికి కావలసినది, అటువంటి ఒక ఇంజనీరని గమనించాడు. అందుకని ఇండియాకి అటువంటి వాని కోసం కబురు పంపాడు. ఇండియా నుంచి అతి సమర్ధుడైన ఒకరిని పంపారని నమ్ముతున్నాను. ఆ ఇంజినీరు రాగానే కొద్ది వ్యయంతో తలుపుల అడ్డుకట్టతో కాలువల్లో నీటి మట్టం పెంచి, ఆ అడ్డుకట్టని ప్రయోజనకారి చేశాడు. ఆ డెల్టాలో పూర్తి విప్లవం వచ్చింది. కలొనెల్‌స్కాట్ మొన్‌క్రీఫ్‌కి ఆ గొప్పఫలితాలకి, అక్కడి సమాజం ధన్యవాధాలర్పించింది. ఆ తరువాత పది లక్షల సొమ్ము కేటాయించింది. శక్తి యంత్రాలు వేల సంఖ్యలో అన వసరం అయ్యాయి. ఇదంతా ఒక తెలిసిన ఇంజినీరుని పిలవటం వలన జరిగింది.

అనుభవ శూన్యులైన అధికారుల అధీనంలో నది ఉంచితే జరిగే వాస్త వాలను తీసుకొందాం.

1. నదిమీద ఏమీ ఖర్చు పెట్టకుండా నౌకాయానానికి అనువైన నది పక్కన 200 మైళ్ల రైలు మార్గానికి, పదుల లక్షలు ఖర్చుపెట్టారు. రైలు మార్గంపై రవాణా కయ్యే ఖర్చులో పదోవంతుకి రవాణా నది మీద వీలైన సందర్భంలో

2. ఆ నదికి పనికిరాని 6 అడుగుల లోతునున్న నీరుని లాగుతూ తెడ్లతో నడిచే పడవని ఖర్తూమ్‌కి గార్డన్ తీసుకువెళ్లాడు. దాని వేగం గంటకి 7 నుంచి 8 మైళ్లు.

3. ఇండియాలో చక్రాల తోపుడు బండిని ప్రవేశపెట్టినప్పుడు జనం దాన్ని వాళ్ల తలల మీద మోసుకు వెళ్లారు. అల్లాగే ఆవిరి ఓడని విడిభాగాలుగా ఊడదీసి నీటిమార్గంలో కాక! రైలు మీద తీసుకువెళ్లారిక్కడ

4. నదిలో రాళ్లని తొలగించడానికి సొమ్ముకేటాయించలేదు.

5. సైన్యాన్ని నది ఎగువ భాగానికి తీసుకువెళ్లటానికి ఆవిరి ఓడని కాక పదివేల మంది మనుష్యులచేత సాధారణ పడవల్లో రోజుకి 8 నుంచి 10 మైళ్లచొప్పున లాగించారు.

గార్డన్, వేల కొద్దీ ఇతరుల ప్రాణాలు, పదుల కొద్దిలక్షల ధనం వ్యయంచేయబడ్డాయి. నదీయానం గురించి తెలిసినవారు ఒక్కరూ లేక ఈ నష్టం జరగటం ఏవిధంగా భరించగలం? ఆవిరి ఓడ ఒక అడుగు లోతున నీరు లాగుతూ 20 మైళ్ల వేగం

మాత్రమే కలిగింది ఒకటి మనకున్నా ఖార్తూమ్‌తో కబుర్లు అందిపుచ్చుకొంటూ ఉండేవారిమి. అటువంటివి 25 ఆవిరి నౌకలుంటే మొత్తం సైన్యం ఏ ఇబ్బంది లేకుండా అక్కడకి చేర్చబడేది.

ఇప్పుడు, 12 ఆవిరి నౌకలు 120 అడుగుల పొడవుగువి అలెగ్జాండ్రియాలో ఉన్నాయి. ఇది గత సంవత్సరం ఎందుకు జరగలేదో ఆలోచనకి అందదు. అయితే మొత్తం 25 ఆవిరి నౌకల తయారీకి ఆజ్ఞ ఇచ్చారు. కాని అన్నింటికి వేగం తక్కువనే లోపం ఉంది. గార్డన్ తనకున్న అవకతవక నౌకలతో చాలా నెల్లున్న ఖార్తూమ్‌ని కాపాడుకో గలిగాడు సరైన నౌకలు, నదీ మెరుగుదల పనులు ఉంటే ఏమై ఉండేదో!

నేను ఆ వేగంగా పారే నదీజలాలని (ఫ్రూడ్ సంఖ్య 1 కంటే ఎక్కువ ఉంటే వాటిని వేగంగా పారే rapids గా వ్యవహరిస్తారు. కవనశర్మ) చూడలేదు. కాని నాకు గోదావరిలో ఉన్న పరిచయంతో ఈ విషయాలు చెప్తున్నాను.

1. వందల కొద్దీ మైళ్ల రైలు మార్గం కంటే చవకగాను,

2. పదో వంతు వ్యయంతోను

3. 2000 మైళ్లకి విస్తరించిన సూడాన్‌కి కావలిసిన ఎగుమతులు దిగుమతులు పెద్ద పరిమాణంలో, నౌకారవాణాతో ఏర్పరచవచ్చు.

ఈ విషయాలని సరైన పద్ధతిలో స్వీకరిస్తే, ఆ అరాచకపు దేశంలో శాంతియుతము, మేధాయుతమైన పరిపాలనని ఇంగ్లండు ఇవ్వగలుగుతుంది. గార్డన్ ఇవ్వలేకపోవడానికి కారణం సరైన నౌకాయాన వ్యవస్థ లేక పోవటమే.

సువాకిమ్ రైలు మార్గం ఒక పెద్ద పొరపాటు. దాన్ని కాపాడటం మన తరంకాదు, ఎడారిలో రైలు మార్గం కంటే పనికి రానిది ఉండదు.

ఈ 300 మైళ్ల రవాణాకి 2 పౌండ్లు రుసుముపెట్టాలన్న ప్రతిపాదన చేయబడింది. ఇది కలకత్తా నుంచి లండన్‌కి 8000 మైళ్ల రవాణాకి వసూలు చేసే రుసుముకి సమానం. సరుకులో 20వ వంతు కూడా ఇంత ఖరీదు భరించగల స్థితిలో లేదు. పైగా మధ్యలో 2 సార్లు ఒకదాన్నుంచి మరో దానికి మార్చాలి.

ఖార్తూమ్ నుంచి కెయిరోకి లేక అలెగ్జాండ్రియాకి టన్నుకి పది షిల్లింగుల ఖర్చుతో నైలుపై రవాణా చేయవచ్చు, నదిని మెరుగుపరిస్తే సంవత్సరంలో చాలా భాగం ఈ రవాణా వీలవుతుంది. ఆనకట్ట కట్టి నీటి ప్రవాహాన్ని కావలసినంతకి నియంత్రిస్తూ పోతే ఏడాది అంతా రవాణా చేయవచ్చు.

నది మీద పెట్ట వలసి వచ్చే ఖర్చు రైలు మార్గాలమీద వ్యయంతో పోలిస్తే తక్కువ. పెద్ద పెద్ద అడ్డంకుల్ని అతి స్వల్ప వ్యయంతో తొలగించవచ్చు.

కాటన్ బహుశ గార్డన్‌కి వ్రాసి ఉంటాడు ఈ కింది ఉత్తరం. ఇది నైలుని రవాణాకి యోగ్యంగా చేయటం గురించి.

"చాలా కాలంగా వేగవంతమైన ప్రవాహాలు గురించి పూర్తి వివరాలు కోరుకుంటున్నాను. మీరు వాటిపై ఒక ఇంజనీర్ దృక్పథంతో వ్రాసిన నివేదికను పంపితే మీకు ఋణపడి ఉంటాను. నాకు వేగ వంతమైన ప్రవాహాల గురించి అవగాహన లేదు. బహుశ అనుభవజ్ఞుడైన ఇంజనీరు వాటిని చూసాడో లేదో నాకు తెలియదు. వాటి గుండా ఎక్కువ వేగం, కొద్ది మునకగల ఆవిరినౌకలు, చెప్పుకోదగ్గంత దూరం నడుస్తాయా? గోదావరి ఆవిరి నౌకలు 18 అంగుళాలు లోతు నుండి నీరుని లాక్కొని 10 మైళ్ల వేగంతో వెళ్తాయి. అవి 12 మైళ్ల వేగంగా వేళ్లే శక్తి కలిగి ఉన్నా వాటి బలహీనమైన చక్రాలు ఆ వేగంలో దడదడలాడ్తాయి. ఆవి వేగవంతమైన ప్రవాహాలకెదురు ప్రయాణించగలవు.

చిన్న మార్పులతోకాని సరుకులని రవాణా చేయలేవు. పడవలని తాళ్లతో లాగవలసి ఉంటుంది. గోదావరి మీద ఆవిరి నావలు సమతల పథకంలో పొడుగ్గావుంటాయి. అడుగు మట్టంగా ఉంటుంది. పార్శ్వాలు లంబంగా ఉంటాయి. ముఖం వద్ద నిలువు (5 ఇంట 1) తో చక్కగా ఉంటుంది. కాని ఇక్కడ 10 ఇంట 1 ఉండాలి. (10V :1H)

నైలు మీద 200 అడుగుల పొడుగు 60 అడుగుల వెడల్పు ఉండి నీటి లాగుడు 18 అంగుళాల నుంచి 24 అంగుళాలు ఉండాలి. రవాణా 60 టన్నుల సామర్థ్యం కలిగి ఉండాలి. ఖాళీగా ఉన్నప్పుడు నీటిలాగుడు 10 అంగుళాలు ఉండాలి. యాంత్రాలు 200 టన్నులుండి 4000 గుఱ్ఱాల శక్తి కలిగి ఉండాలి. 150 టన్నుల ఇంధనాన్ని మోసుకుపోవాలి. 26 అడుగుల నీటి లాగుడుతో 25 మైళ్ల వేగం సాధించవచ్చు. ఇటువంటి నావ గోదావరి మీద పూర్తిగా విజయవంతమైంది. అయితే వేగ వంతమైన ప్రవాహాలింత పెద్ద నావలని అనుమతిస్తాయో లేదో తెలియదు. ఆ ప్రవాహాలు తిన్నగా ఉంటే నావ ముందరికి వెళ్లి లంగరు వేసుకొని తన సరకుల నావని పైకి లాక్కోవచ్చు.

వారు రైలు మార్గాల మీద పెట్టిన సొమ్ము ఈ వేగవంతమైన ప్రవాహాలని నౌకాయానానికిగాను మెరుగు పరుచుకోవటానికి వాడి ఉండాలని అనుకొంటాను. నదిని హెచ్చురద్దీకి సంవత్స రంలో ఆరునెలలకి వాడుకోగలిగినా చాలు. అది చాలా ప్రయోజనకారి. ఈరీ కాలువని ఏడాదిలో 7 నెలకే వాడ్తారు. 40 లక్షల టన్నులు రవాణా చేస్తారు.

నీటి రవాణా చెరువులదాకా తీసుకు వెళ్లకపోతే లాభం లేదు. (ఆఫ్రికాలో పెద్ద పెద్ద సరస్సులు కొన్ని వందల చదరపు మైళ్ల వైశాల్యం గలవి ఉన్నాయి కనకశర్మ)

ఇండియాలో తూర్పు బెంగాలు రైలు మార్గాన్ని పూర్తి చేసారు ఇప్పుడు రైలు మార్గాల ఇంజినీర్ల పెద్ద ఒక నివేదిక వ్రాసాడు. ఆ మార్గం పక్కనే ఆవిరి నౌకకి కాలువ తవ్వటం చేస్తే టన్ను రవాణా రుసుము 16 షిల్లింగుల నుంచి 3 షిల్లింగుల 6 పెన్నీ లకి తగ్గుతుంది" అని.

ఇండియాలోనీటి రవాణా అవసరం బలంగా ముద్ర వేయటం వలన ఇది వ్రాస్తున్నాను. మధ్య ఆఫ్రికాలో వేసిన గొప్ప మార్గాలు, ఆవేగవంతమైన పవ్రాహాలు, నౌకా యానానికి అనువుకాకపోవవటం వలన, పనికి రాకుండా పోతున్నాయి. ఈజిప్టు చేసిన పొరపాట్లలో, వారు రైలుమార్గాల ఇంజనీరుని పనిలో పెట్టుకోవడం. ఇండియాకి లాగానే ఈజిప్టుల సంపద నీరు."

"6 కోట్లు రైలుమార్గాల మీద మైలుకి 20000 పౌండ్లు చొప్పున ఖర్చు పెట్టి 12 సంవత్సరాలు ప్రయత్నించి వారే రైలు మార్గాల అసమర్థతని ఒప్పుకోవటం, ఇండియా అనుభవం, కాని రైలు మార్గాల విషయంలో, చాలా కాలం వాటిని సమర్థిస్తూ వచ్చిన ఆ పాత కాపులు, వారు తమ (మొండి) వాదన వదిలి పెట్టరు. దేవుడు ఆఫ్రికాను రక్షిస్తున్నాడన్న వార్తలు వింటున్నాను. అది కొనసాగాలని కోరుకొంటున్నాను."

ఇంకో ఉత్తరంలో ఈ కింది సూచనలిచ్చాడు.

చేయవలసిన పనులు

1. కొద్ది పౌండ్ల డైనమైటు వాడి ప్రమాదకరమైన రాళ్లను పేల్చడం. (పౌండు-ద్రవ్యరాశికి, బలానికి, ధనానికి కూడా వాడ్తారు కవనశర్మ)

2.చిన్న చిన్న పాయలని పెద్ద రాళ్లతో మూసి ప్రవాహాన్ని కేంద్రీకరించటం (పెద్దరాళ్లు చవక)

3. కొన్ని చోట్ల ఆనకట్టలు, నీటికట్టడిలు కట్టి పడవల ప్రయాణం సుకరం చేయటం

4. ప్రస్థుతం మెరుగుపరచని స్థితిలో కూడా సరైన ఆవిరి నౌక(120×20, 1000-1500 హెచ్ పిసి, ఒక అడుగు నీటి లాగుడు, 20-25 మైళ్లవేగం కలది) వాడి సద్ర్వయోజనాలని పొదవవవచ్చు.

ఒక ఇంజినీరు కేవలం తెరచాపల సాయంతో 20 లేక 30 గుర్రాల శక్తి సంపాదించి నీరు తక్కువగా పారుతున్న సమయంలో ఆ వేగవంతమైన ప్రవాహానికి ఎదురు ఏగగలిగాడు. అటు వంటప్పుడు 50 రెట్లు శక్తి వంతమైన ఆవిరి నౌకలు పడే ఇబ్బందేమిటి?

గోదావరితో ఉన్న దీర్ఘమైన అనుభవం వలన నేను వ్రాసిన ఈ ఉత్తరం ఇతర పత్రాలతో పాటు, నైలు నౌకాయానం గురించి మాంచెస్టర్, లండన్‌లలో మాట్లాడ బోతున్న పెద్దమనిషి పరిశీల నకు పంపటం విలువైనదిగా మీరు భావించవచ్చు."

ఆఫ్రికాలో క్రూరత్వం, జరుగుతున్న రక్తపాతం కాటన్‌ని బాధపెట్టేది.లలిత కళల సంఘానికి బస్రాకి వేస్తున్న అరేబియన్ రైలు మార్గం గురించి వ్రాసినది.

"ఇది మనసామ్రాజ్యానికి ముఖ్యమైనది.ఆక్రా నుంచి డెమా స్కస్ దారి త్వరలో పూర్తవుతుంది. అందులో తేలికగా తీసుకోలేని ఇబ్బంది, మధ్యధరా ప్రాంతాన్ని గల్ఫ్‌లో కలిసే టప్పుడు జోర్డాన్ లోయ. అది టైబీరియా తటాకాన్ని దక్షిణ ముఖం వద్ద దాటు తుంది.ఒకే మట్టంలో ఉన్న డెమాస్కస్ నుంచి బస్రాకున్న 700 మైళ్లు, రైలు మార్గానికి అతి సులభమైన దారి, దారిల్లోబద్దలు చేయాల్సిన రాళ్లులేవు, దాటాల్సిన వాగులు అవీ లేవు. అతిచదునైన ప్రదేశం.

యూఫ్రటిస్ నుంచి కాలువలీ ప్రదేశానికి తవ్వితే కోట్ల జనాభాకి ఈ ప్రాంతం అందుబాటులోకి వస్తుంది. గోదావరి యొక్క 4 మైళ్ల వెడల్పుతో పోలిస్తే 300 గజాల వెడల్పున్న ఈ నది అతిచిన్నది.

పెద్ద వానలు పడవు. కాలవలకయ్యే వ్యయం గోదావరి కాలవలకైన ఖర్చులో నాలుగో వంతు. దానిపై కట్టాల్సిన ఆనకట్ట పది లక్షల టన్నులగారపనితోను ముప్పాతిక మైలు మట్టి కర కట్టలతోను పూర్తి అవుతుంది.

1. ఇది ఇండియాకి మరో మార్గాన్ని ఏర్పరుస్తుంది. అది అంచనాకి మించిన ప్రయోజనకారి

2. పైగా ఈ ప్రాంతంలో బిటుమిన్ లాంటి ఇంధనమే కాక బహుశా బొగ్గు కలిగి ఉంటుంది (కాటన్ పెట్రోలు గురించి ప్రస్తావించాడు. కవనశర్మ) దీనివలన బ్రిటిష్ సామ్రాజ్యపు రెండు భాగాల మధ్య సంబంధం బలపడటమేకాక, కోట్ల విలువైన ఇంధనం వాడుకలోకి వస్తుంది.

3. లక్ష చదరపు మైళ్లు విస్తీర్ణమున్న ఒంద్రుమట్టి ప్రదేశంలో ప్రజల మధ్య సంబంధాలు ఏర్పాడటమే కాక అరేబియాదేశంలో ఇంగ్లండు ప్రభావంతో ఈజిప్టులో ఏర్పడినట్టు. శాంతి న్యాయాలకి, పునాదు లేర్పడ్తాయి.దీని వలన అరేబియాన్ రైలు మార్గానికి బలం ఏర్పడ్తుంది."

ఆయనకి వచ్చిన ఉత్తరాలలో కొన్ని వాక్యాలని ఆయన తరుచు ఉదహరించేవాడు.

ఈ ఉత్తరంలో వ్రాసినాయన, బిటుమిన్, బొగ్గు అగ్ని పర్వతాలకి సంబంధించినవని తన అభిప్రాయం వ్యక్తపరుస్తాడు. అటువంటి అభిప్రాయమే టర్కీ ఈజిప్టు, అరేబియా రాజకీయాల గురించి తనకి ముస్లిముల పట్ల అవగాహన గురించి చెప్తాడు (ఈ అభిప్రాయాలతో కాటన్ ఏకీభవించి ఉంటే ఆయన్తో ఏకీభవించటం కష్టం– కవనశర్మ)

"ఇందులో ఇండియా అవసరాలు అస్తులుగా చెప్పబడినవి బ్రిటిష్ వారు దారిచూపుతుంటే తురకలు, అరబ్బులు బలహీనులైన ఇండియన్ల కంటే ప్రగతి సాధించగలరు." "క్రైస్తవులు, ముస్లిములు న్యాయం దృష్టిలో సమానులై లేరు గనక, కాన్స్టంటినోపుల్ వారి (ముస్లిముల) చేతిలో ఉంది కనుక, ప్రగతి సాధించటం కష్టము "ఇలాంటి అభిప్రాయాలు, అరాబిక్ హీబ్రూలలో సమానార్థకమాటల గురించి ఈ ఉత్తరంలో ఉన్నాయి– కవనశర్మ)

(రచయిత్రి తన రచన కొనసాగిస్తోంది–కవనశర్మ)

మా తండ్రిగారు "ఈజిప్టు అంతా బ్రిటిష్ వారి ఏకైక ఆధిపత్యం కిందకి రావటమే నా దీర్ఘజీవితంలో చూసిన పెద్ద రాజకీయ సంఘటన" అంటు అభిప్రాయపడ్డారు.

"భగవంతుడు తన సహనంతో మనల్ని బానిస వ్యాపారం నుంచి బయట పడేసినట్టే, నల్లమందు వ్యాపారం నుంచి కూడా బయటపడవేయాలని కోరుకొంటున్నాను.ఆ వ్యాపారం వలన వచ్చిన ఆదాయం దేశాన్ని ధనవంతంగా చేయదు నాశనం చేస్తుంది." అంటూ భగవంతుని పని మీద తనవిశ్వాసాన్ని ప్రకటించేవారు.

ఆయనకి నేల, అదిచ్చే పంట అంటే గొప్ప శ్రద్ధ. డోర్కింగ్‌లో మాఇంటి తోటలో ఆయన రకరకాలు కాయగూరలు పండించేవారు.పూలు పూయించేవారు. ఆయన వాటిని తూకం వేస్తూ యకరానికింత అంటూ లెక్కలు కట్టేవారు.మొక్కలకి నీరు, సారంతో పాటుగాలి కూడా కావాలంటూ భూమిని తవ్విగాలి పారేటట్టు చేసేవారు. ఒక గోధుమ గింజ నుంచి ఈ పద్ధతిలో 7 రెట్ల పంట సాధించారు. చుట్టుపట్ల గడ్డికి, చొప్పకీ కరువు వచ్చిన ఒక వేసం కాలంలో ఈయన ప్రయోగ క్షేత్రాల్లో బలంగా ఎత్తుగా గడ్డి పెరిగింది.ఆయన నీళ్లు పెట్టింది లేదు. కేవలం ఆయన వ్యవసాయ పద్ధతితోనే దాన్ని సాధించారు. ఆయన మెదడెప్పుడు ఆలోచనలతో చైతన్య వంతంగా ఉండేది. అనుసరించగలిగిన వాస్తవికత ఆయనకి దారి నిర్దేశించేది.

వ్యవసాయంలో మెరుగుదల గురించి ఆయన మాంచెస్టర్ గార్డియన్ పత్రికకీవిధంగా వ్రాసారు.

"అన్నింటా మెరుగుదల కోసం పాటు పడే ఈ రాజ్యంలో వ్యవసాయం విషయంలో ఎందుకు నిర్లిప్తంగా ఉంటారు. పశువుల, జంతువుల మేలు రకాలని తయారు చేసేవారికి బహుమతులు కీర్తి లభిస్తాయి.వ్యవసాయాన్ని మెరుగు పరిచే రైతుల్ని నిర్లక్ష్యం చేస్తారు.

నేను కేవలం భూమికి గాలిపారే ఏర్పాటుచేసి మంచి ఫలితాలని సాధించాను. ఒకరైతు నాపద్ధతి పనికిరాదంటూనే తను తన పద్ధతిలో ప్రయత్నించి వ్యవసాయాన్ని మెరుగుపరిచి లబ్ధిపొందానన్నాడు. ఇంకా చాలా మంది ప్రయత్నిస్తున్నారు. గత సంవత్సరం కంటే ఈ సంవత్సరం 6 బుషెల్‌లు ఎక్కువగా గోధుమ పండిందన్న నివేదికలో అందులో ఎంత వ్యవసాయ పద్ధతి వలన?, ఎంత ఋతువుల వలన? అన్న ప్రశ్న కలుగుతుంది. నా అభిప్రాయంలో మొదటిదే ముఖ్యమైనది. చాలా మంది. ఈ ప్రశ్నవేసుకొని జవాబులు తెలుసు కొంటున్నారు."

కాటన్ స్నేహితుడు ఒకాయన ఇల్లా వ్రాసాడు. " కాటన్ ఒకొక్క గింజే పాతాడు. 3 నుంచి 4 అడుగుల లోతు తవ్వి మన్ను తిరగదోసి గాలి పారించి, గింజని మాత్రం పై నుంచి ఒక అంగుళం లోతునే పాతాడు. అందరి మొక్కలు పెరిగినదాని కంటే ఆయన మొక్కలు ఎత్తుగాపెరిగాయి."

అనుబంధం

సర్ అర్థర్ కాటన్ జీవితం నాటకంలోలాగా, ఒక సమగ్ర మైనది. ఆయన ముఖ్యాసక్తులు- నేల, నీరు ఇప్పుడు అతిపెద్ద వయస్సులో నేల, గాలి (నేల, నీరు, గాలి మన పర్యావరణంలోని 3 భాగాలు- కవనశర్మ) వరదజలాల వ్యర్థంలో ఇండియా బీదతనం క్షామం చూసాదాయన.ఇప్పుడు మన పెరటి తోటల్లో గాలిని వ్యర్థపరచటం చూసాడు.మన వ్యవసాయక లోటుని ఇదిపూర్తిగా వివరిస్తుందంటాడు. ఆయన ఎడార్ల లాంటి కావేరి గోదావరి డెల్టాలను సస్యశ్యామలం చేసాడు.ఇప్పుడు గత 12 సంవత్సరాలుగా తన 84వ ఏట నుంచి 96 ఏళ్ళ వయస్సు వరకు ఆయన పెరటి తోటల విషయంలో ఆచరణ సాధ్యమైన సమాధానాలు ఇచ్చాడు.గొప్ప సైన్సు పద్ధతిలో సమాచారాన్ని సేకరించాడు.(శాస్త్రీయ పద్ధతి అన్న పదం కంటే సైన్సు పద్ధతి అన్న పదం మరింత నిర్దిష్టమైనది-కవనశర్మ) " నాడు గుఱ్ఱాలు లేవు, ఆవిరి లేదు. వ్యవసాయక అనుభవం లేదు-పైగా ముసలివాడిని అందుచేత పెద్ద క్షేత్రాల్లో చేయగలిగింది ఇక్కడ నాకు వీలవదు" అంటాడు కాటన్. ఆయన ఎరువుల, చీడ మందులు లాంటి వాటి సహాయం తీసుకోలేదు.(దీన్నీ రోజుల్లో పుకువాకా పద్ధతి అంటాం-కవనశర్మ)

గోదావరి పనులలో గవర్నర్‌గా ఉండి కాటన్‌కి దన్నుగా నిలబడిన మద్రాసు రాష్ట్ర పాలకుడు మార్కిస్, చలి ఎక్కువగా సముద్రమట్టానికి ఎత్తుగా ఉన్న తన పొలాల్లో ఒక భాగంలో 6 అంగుళాల బదులు 16 అంగుళాల లోతు లోపలికి దున్ని మట్టి గడ్డలను పొడి చేసి వ్యవసాయంలో విప్లవం సాధించాడు అది చూసిన 10 సంవత్సరాలకి (అంటే 1870లలో కాటన్ పదవీ విరమణ చేసాక) అలసిపోయి ఇంగ్లండు వచ్చిన కాటన్, ఆ స్ఫూర్తితో ఈ ప్రయోగాలు చేసాడు.

గొప్ప ఆధారసూత్రం

మొక్క పెరుగుదలకి గాలి సహాయపడ్తుందన్నది ఒక గొప్ప ఆధారసూత్రం. దాని కోసం మన్నుని వీలైనంత లోతుగా తవ్వి మట్టిగడ్డలను చితక కొట్టి పొడి చేయటం ఒక సులభమైన పద్ధతి. మార్కిస్ పద్ధతి మెరుగుపరిచి కాటన్ వాడాడు. పళ్లున్న నాగలిని వాడి మూడేసి అంగుళాల లోతు చొప్పున తిరగదోస్తూ 3 అడుగుల లోతుదాకాదున్నాడు. ఈ విధంగా చేయటం వలన నత్రజని నేలలో స్థిరం పడ్తుంది. ఇది బయటి గాలి నుంచి లభ్యం. పైగా గాలి ఉష్ణానికి మంచి వాహకం కాకపోడంతో మొక్కని శీతాకాలపు మంచు దెబ్బ నుంచి, ఎండాకాలపు ఉష్ణం నుంచి రక్షిస్తుంది. వేళ్లు అంటువంటిమట్టిలో లోతుగా చొచ్చుకు పోతాయి. గోధుమ వేర్లు 8 అడుగుల లోతుకు పోవటాన్ని ట్వీడ్డాల్ ప్రయోగం ద్వారా చూపాడు.

లోతుగా దున్నటం చెడు ఋతువులలో నష్టాలపాలవటాన్ని తగ్గిస్తుంది

కాటన్ ఫలితాలనిలా చెప్పాడు

1. గడ్డి : 1893, ఇతర చోట్ల ఒక గడ్డి పరక లేని అనావృష్టి కాలంలో, నా పొలంలో 'రై' గడ్డి 5 అడుగుల ఎత్తున పెరిగి ఉంది. అది యకరానికి 4.5 టన్నులు వచ్చింది. ఆ తరువాత రెండో కోతలకి 3 టన్నులు వచ్చింది.

2.బంగాళదుంపలు: చదరపు గజానికి ఒక మొక్కచొప్పున పాతగా మొక్క నుంచి 14 పౌండ్లు యకరానికి 30 టన్నులు లభించాయి. టన్నుకి 70 షిల్లింగుల రాబడి.

3.జొన్న: 8 అడుగుల ఎత్తుకి పెరిగింది. 35-45 టన్నుల పశుగ్రాసం యకరానికి లభించింది.

4. బఠాణీ: మామూలు బఠాణి 8 అడుగుల ఎత్తుకి తియ్యబఠాణి 6 అడుగుల ఎత్తుకి పెరిగాయి.

5. గోధుమ: ఒకొక్క గింజ 12 - 15 అంగుళాల దూరంలో చేత్తో నాటబడ్డాయి మొక్కకి 50 కంకులు సగటున పట్టాయి. ఒక మొక్కకి 120 కంకులు పట్టాయి. మరో మొక్కకి 190 పట్టాయి. యకరానికి 130 బుషెల్‌లు పండాయి. దేశానికి సగటు, 29 బుషెల్‌లు. చొప్ప 6 అడుగుల ఎత్తున పెరిగి యకరానికి 10 టన్నులు లభించింది.

5. రైగడ్డి: సాధారణంగా దీనికి 2 సంవత్సరాల లాభసాటి జీవితం ఉంటుంది. కాటన్ పెంచినది. 7వ సంవత్సరంలో ఉంది. తగ్గిన పంట యకరానికి 5 టన్నులుంది. పూర్వం7-7.5 టన్నులుండేది. యకరానికి 25 పౌండ్ల ఖర్చు, మనవ శ్రమా పరిపోయాయి. ఈ ఫలితాలు అత్యుత్తమమైనవి. 12 సంవత్స రాల సగటు మిగిలినచోట్ల కంటే 4 రెట్లుంది.

గమనించదగ్గ, కనిపెట్టబడిన అంశం

సర్ అర్థర్ కాటన్ ఒకసారి నాతో చెప్పారు.

"ఈ ఏడు గోధుమ గింజలు సెప్టెంబర్ 1న పాతాను. అయితే పక్షులు కొన్ని గింజల్ని తిని వెయ్యటం వలన, అక్టోబర్

చివర్న మళ్లీ మొక్కలు ఆ గింజలు లేక మొలకెత్తని ప్రాంతాల్లో మళ్లీ గింజలు పాతాను. ఈ రెండు తడవల మొక్కలు ఎదుగుదలలోను ఫలసాయంలోను తేడా కనిపించింది. మొదటివి శీతాకాలాన్ని తట్టుకొని గింజకి 45 కంకులు వేయగా, రెండోవి శీతాకాలంలో పెరుగుదల లేక గింజకి 20 కంకులే వేసాయి. నేల మంచుతో గడ్డకట్టుకుపోయిన సమయంలో, 3 అడుగుల లోతున ఉష్ణమాపకం 47 చూపింది (47°F-కవన శర్మ) 3 అడుగుల లోతున పాతడం వలన మూడు నెలల పెరుగుదల, నేలలో శీతాకాలపు రోజుల్లో, మొదటి పాతిన గింజలకి లభించగా, రెండవ తడవపాతిన గింజలకు 3 నెలలు తక్కువయ్యాయి.

ఆస్ట్రేలియాలో ద్రాక్షతోటలకీ పద్ధతిని ప్రవేశపెట్టారు. వెస్టిండీస్‌లో ఈ పద్ధతి వలన కాఫీ పంట యకరానికి 200-400 పౌండ్ల నుంచి 2500 పౌండ్లకి పెరిగింది. (లోతుగా దున్నటం వలన పెరిగిన పంటకేవలం గాలి పారడం వలననే అని చెప్పలేము. ఈ విషయంపై శ్రద్ధఉన్నవారు ఆహారఉత్పత్తి విషయంలో రోజర్స్ మరియు ఫీన్ 'జనం-భూమి' అని వారు వ్రాసి, కేంబ్రిడ్జి ప్రెస్సు వారు, అచ్చువేసిన పుస్తకం చూడవచ్చు-కవన శర్మ)

19వ ప్రకరణం

ఆర్థర్ కాటన్ జీవిత రహస్యం-ముఖ్య(జీవ) ధార శీలము-నైజము

మా నాన్నగారికి దేవుని రాజ్యాన్ని విస్తరించక పోతే ఆనందం ఉండేది కాదు. దేవుని సముఖంలో ఉన్నా నన్నభావన దేవుడికి తనుసేవకుడినన్నభావన, మానవుల ఆత్మలకి మోక్షం కలిగించాలన్న తపన ఆయన జీవితాన్ని నడిపించిన సూత్రాలు.

టాస్మానియాలో నేరస్థుల మధ్య దేవుని మాట ప్రచారం చేసేవాడు.(ఆస్ట్రేలియా, ముఖ్యంగా టాస్మానియా-ఇంగ్లండులో నేర చరిత్రులకి నివాసం చేసింది ఆ ప్రభుత్వం- కవన శర్మ)

ఇండియాలో ఉన్నప్పుడు, ముఖ్యంగా ధవళేశ్వరం ఆనకట్ట పనులలో నిమగ్నుడై ఉన్నప్పుడు క్రైస్తవ మతకార్యాలకు సహాయం చేయటానికి ఆయనెల్లప్పుడూ సంసిద్ధుడై ఉండేవాడు. ఆయన కింద పని చేసే చిన్న ఉద్యోగస్తులు ఆయన వల్ల ప్రభావితులై తమ వంతు (దైవకార్యం) మంచి చేసేవారు. క్రైస్తవ మత ప్రచారంలో ఆయన తుది వరకు నిమగ్నుడై ఉన్నాడని ఆయన పోగు చేసి పెట్టిన పత్రాలు తెల్పుతాయి. ఆయన బుద్ధిబ్రిటిష్ సామ్రాజ్యానికిఅనుకూలత చేర్చే ఇహ, పర సంబంధమైన జ్ఞానాన్ని వెతుక్కుంటూ ఉండేది.

మోబైట్ రాతి వ్రాత బయలుపడినప్పుడు"దేవుడు తన మాట సత్యము" అని తెలిపి తన భక్తులను కాపాడుకోవడం కోసం ఈ విధంగా చేసాడని చెప్పేవాడు.

భవిష్యద్వాణిలో ఆయన ఆసక్తి అపారం. ఆయన మత గ్రంథంలోని మాటలను ఏవి యధాతథం, ఏవి ఏ అర్థంలో వాడారు. ఏవి ప్రతీకలు అన్న వాటి గురించి భాష్యం చెప్పేవాడు.

బైబుల్ లో"టార్షిస్" అనే మాటని దూరదేశాలకి వాడినట్టు చెప్పేవాడు. ఇంగ్లండుకి ప్రతీకగా సింహాన్ని బైబుల్‌లో వాడబడిందని ఆయన అనేవాడు. (మిగిలిన వివరణలు చాలా నమ్మకం ఉన్న వారికి తప్ప ఆలోచనా పరులని అలరించవు కనక ఆ వాక్యాలు అనువదించలేదు- కవన శర్మ)

గోలియత్‌తో తలపడినప్పుడు దేవిడ్ పూర్వం దైవం తనకి ఏంచేసాడో గుర్తుకు తెచ్చుకొని బలం పుంజుకొన్నాడు. ఇది ప్రతివాళ్లు ఏంచెయ్యాలో చెప్పటానికి ఉదహరించిన కథ.. (క్రైస్తవమత)దైవవాక్యం ప్రచారం చేసేవారికి సహాయం చేస్తుంది. అప్పుడే ఈ ప్రచారం, హిందు, మహ్మదీయమతాల గొప్ప అల్లి కని తొలిచి తినేస్తోంది. మతప్రచారకులు చేరక ముందే కొన్ని చోట్ల క్రైస్తవ ప్రార్థనా మందిరాలను స్థానికులేర్పరచు కొంటున్నారు.

వలసల్లోని క్రైస్తవప్రార్థనాస్థలాల్లో స్థానిక భాష మాట్లాడ లేనప్పుడు అచ్చొత్తిన 'బైబుల్' ప్రతులు పంచవచ్చుననే వాడు. హైదరాబాద్ సంస్థానంలో స్థానికుల ప్రార్థనామందిరాలు 25 కంటే ఎక్కువ క్రైస్తవ ప్రార్థనలకున్నాయి.బైబుల్ వ్రాసిన ఏ మాటా అబద్ధంకాదు. అయిఉంటే మననమ్మకం ఒక భ్రాంతి. ప్రభువు చూపిన మహిమల్ని, ఆయననునమ్మినవారు శత్రువులు కూడా చూసారు, అనేవాడు మా తండ్రిగారు

మా నాన్న గారు స్త్రీల పనిని సమర్థించేవాడు. వారికున్న నాజూకుతనం, సహజమైన నైపుణ్యం వారికున్న వరాలు అనే వారు. "ఏదో ఒకటి చెయ్యి! ఒక క్షణం కూడా పనిలేకుండా కూర్చోకు కాలం తక్కువ పైలోకం చేరువ" అనేవారు నాతో.

ఆయన పోప్ అధికారాన్ని గౌరవించేవాడు కాదు. ఇంగ్లండు మతానికి చెందినవాడు. చర్చికి వెళ్లని బీదవారి ఇళ్లకి వెళ్లి ప్రార్థనలు చేసే పూజారిని ఆయన ఒకరిని నియమించాడు. తను కూడా చాలాసార్లు వెళ్లి ఆ ప్రార్థన సభలని తానే నిర్వహించేవాడు.

ఆ కాలంలో ఒక ఫ్రెంచి ధనవంతురాలు, మా చుట్టుపట్ల నివసించేది. ఆమెకి శ్రామికులకర్థమైయ్యేలా వివరించ గల శక్తి ఉండేది. ఆ శ్రామికులు లండన్, బర్మింగ్ హమ్ రైలు మార్గం నిర్మిస్తున్నవారు. ఆవిడ వారి దగ్గరకు వెళ్లటం, ఇతర ధనవంతులైన పక్కఇళ్లవారికి నచ్చక వద్దనేవారు. ఆ శ్రామికుల భార్యలు, పిల్లలు ఈ ఫ్రెంచి స్త్రీ అంటే చాలా గౌరవించేవారు.

"స్త్రీతో పనిచేయటం ప్రభువుకిష్టం లేకపోతే ఆ పని చేస్తున్నప్పుడు ధరించాల్సిన దుస్తుల వివరాలు మొదటి కొరింథియన్ల 11వ ప్రకరణంలో ఎందుకున్నాయి?" అంటూ మానాన్నగారిని అడిగింది. ఆయన వెంటనే బైబుల్ తెప్పించి ఆమె చెప్పినది సత్యమని తెలుసుకొని, "నీవన్నది నిజం నిజం" అని తన ఆమోద ముద్రవేసారు.

నేను మా చుట్టుపట్ల చేసిన (దేవుని) పని గురించి నా మరో పుస్తకం! 'మా కాఫీగది'లో చెప్పి ఉన్నాను. ఇది మానాన్న గారి గురించిన పుస్తకం. ఆయన నన్ను ఏవిధంగా ప్రోత్సహించారో అది చెప్తాను.

మా పరిసరప్రాంతంలో రెండు రోజుల వ్యవధిలో సైనికుల్ని పోగు చేస్తారని విని మేము వారికి ఏమి చెయ్యగలమా అని ఆలోచించాము. మా ప్రాంతపు ఉమ్మడి స్థలంలో సైనికులు తమ విరామ సమయంలో విశ్రమించటానికి వినోదాంచటానికి ఒక చెక్కగది నిర్మంచాలని అనుకున్నాం. అయితే వ్యవధి 2 దినాలే ఉంది. మేము ఆపనిమీద ఉన్నప్పుడు రాబోయే సైనికుల సేనాధిపతి కిర్బీ అక్కడకి వచ్చి మేము చేస్తున్న పనికి ఆయన ఆమోదం తెల్పాడు. ఆయన సహాయం అందించాడు.

ప్రతీరాత్రి మేము సైనికులకు (బైబుల్) చదివి వినిపించే వారిమి. ఆ అవకాశం వారికి కలిగినందుకు వారు మాకు ధన్యవాదాలు తెల్పేవారు. జనాలకి సేవ చేయటానికి రక్షకుడే మార్గం ఏర్పరిచాడు, అది వారి దైహిక, మానసిక, ఆధ్యాత్మిక అవసరాలని తీర్చటం. సైనికులు ఈ డోర్కింగ్‌ల్లో ఈ శిబిరాన్ని వదిలి అల్డర్ షాట్‌కి వెళ్లాల్సిన సమయం ఆసన్నమైనప్పుడు మమ్మల్ని అక్కడకి వచ్చి మాసేవలని కొనసాగించమంటూ, తంతులూ, మాకు కావలసిన ఏర్పాట్లు చేస్తామన్న హామీలు, వచ్చాయి. మేము అంగీకరించాం.

మా తండ్రిగారు తను సైనికుడై బర్మా యుద్ధంలో పాల్గొని ఉండటం వారికి చెప్పి ప్రభువు సేవలో మంచి సైనికులమ్మని దీవించారు. "ప్రార్దనల్లో మొదటి స్థాయిలో మంచి బట్టలు ఇతర కర్మకాండా ఉంటాయి. కాని ప్రభువుకి చేరువైన కొద్దీ నిరాడంబరత్వం పెరుగుతుంది. అయితే ప్రస్థుత పరిస్థితులు ఆ విధంగా లేవు. కాని దానివలన మన ఇంగ్లండు ప్రార్థనా సంస్థకి వినాశకర దినాలని నమ్మను. ప్రభువు సత్యాన్ని లోతుగా స్థాపించాడు. అందుకని అది నిలబడుతుంది". అని కాటన్ కర్మకాండ గురించి చెప్పాడు.

"రోమన్ కాథలిక్స్ 1780 లు 70,000 మంది, 1845 3,28,000 మంది, 1871లో 22,00,000 మంది 1885 లో 25,00,000 మంది ఇంగ్లండులో ఉన్నారు, రోమ్ లెక్కల ప్రకారం కాని అందులో అసలు ఇంగ్లీషువారు చాలా తక్కువ" అంటాడు కాటన్ (కాటన్‌కి రోమ్ అధికారం వారి మతశాఖ నచ్చవు. ఐర్లెండులో వారి ప్రాబల్యం నచ్చదు-కవనశర్మ) ఆయన 3 లక్షల ప్రొటెస్టెంటులు కాథలిక్కుగా మార్తున్నారన్న దానికి ఆయన "ఒకవేళ మారితే మారిన వాళ్లు మాహర్షులు" అంటాడు. కాథిలిక్కులు ప్రొటెస్టెంటులైతే "చీకటి నుంచి వెలుతురికి మారినవారు" అంటాడు. (ఆయన నైజం అర్థం చేసుకోడానికిదో ఉదాహరణ-కవనశర్మ)

20వ ప్రకరణం

కాంతీ, శాంతుల సంఘటనల సమాహారం, ముసలితనంలో చెముడు వలన, చుట్టూ జనం చెప్పుకొనే కబుర్లు ఆయనికి ఆలోచనాభంగం కలిగించేవికావు, "నేను చెరువు అంచున ఆడుకొనే పిల్లాడిలాంటివాడిని. బైబుల్ ఎన్ని సార్లు చదివినా, అందులోని విషయాన్ని ఇంకా ముట్టుకోడం జరగలేదు అనిపిస్తుంది. అందులో నిమ్నోన్నతాలు నాకు తెలియవు" అనేవాడు. రాత్రి 9 గంటల తరువాత ఆయన ఒక్కడు సహనం (patience) అనే పేకాట ఆడుకొనేవాడు. తను ఎన్ని సార్లు

గెలిచింది ఎన్ని సార్లు ఓడిపోయింది, ఓ పుస్తకంలో పద్దు వ్రాసు కొనేవాడు.

ఆ వుడ్‌కాట్‌లో ఉన్న రోజుల్లోనే ఆయన తమ్ముడు రిచర్డు చనిపోయాడు. ఆయన తన 87వ ఏట ఆదివారం నాడు 5 ప్రార్థన సభలు జరిపేవాడు – ముప్పై ఏళ్ల క్రితం వలె. ఆయన భోజన సమయంలో భగవంతుడికి కృతజ్ఞతుల తెలుపుతూ చనిపోయాడు. ఇది మా తండ్రిగారికి తీవ్రమైన దుఃఖం కలగ చేసింది. కొద్ది కాలం తరువాత ఆయన మరో తమ్ముడు సర్ సిడ్నీ కాటన్ చనిపోయాడు. ఆయన రోజూ సాయంత్రం 5 గంటలకి టీకి గదిలోకి వచ్చేవాడు. మేమాయన చుట్టూ కబుర్ల కి సంగీతానికి చేరే వాళ్లం. ఒక రోజు ఆయన అలసిపోయాను అంటూతిన్నగా మేడపైకి వెళ్లి 36 గంటలపాటు జబ్బుపడి చనిపోయాడు.

“నేను వెళ్తున్నాను పాటలు వినిపిస్తున్నాయి, నా నాయకుడు పిలుస్తున్నాడు. నేను సిద్ధం” అంటూ గొప్పకీర్తిని పొందబోతు న్నట్టు మాట్లాడి కీర్తిశేషుడయ్యాడు. నా సోదరుడు ఆల్‌ఫ్రెడ్ సరిహద్దు పరిశీలకకూటమిలో సేవలకి సర్‌వెస్ట్ రిడ్జ్‌వే కింద నియమింపబడ్డాడు. ఆ సరిహద్దు, మధ్య ఆసియా, అఫ్ఘనిస్తాన్ ల మధ్య ప్రాంతం “నా గుంపులో 67 మంది గుఱ్ఱపు రౌతులు న్నారు. జుక్ ఫికార్ నుంచి మచక్ వరకు రిడ్జ్‌వే కితోడు వచ్చిన వారి వల్ల ప్రయోజనం లేకపోయింది, ఇప్పుడు నేను నా మను షులు తోడుగా ఉన్నాం. నా మనుషులు ధృఢమైనవారు సంతోష చిత్తులు. గౌరవానికి భంగం వాటిల్ల గల సమయంలో అలిసి పోయామని చెప్పనివారు. అయితే వారిని క్రమశిక్షణలో ఉంచాల్సిన అవసరం ఉంది. నా మొదటి పని శీతాకాలపు అవసరాలకి కావలసిన సరంజామా కొద్ది వ్యవధిలో పోగెయ్యటం ఆ స్థలం అమీర్ సామంతుడైన మమియానవలికి చెందినది. ప్రజలు నబక్‌లు. వారికి రిఫ్ఘన్లంటే భయం. ప్రస్తుతపు దొర బలహీనుడు అందుచేత నాకు అప్పచెప్పబడినపని కష్టసాధ్యం. రిడ్జ్ వేకి సంతృప్తి కలిగే విధంగా పని చేయగలిగాను.

మేము 5000 అడుగుల ఎత్తున ఉండబోతున్నాం. అక్కడకి, వేడి తప్పిచుకోడానికి వెళ్తున్నాం. ప్రభుత్వం మా నుంచి ఏమి కోరుతుందో తెలుసుకోడానికి వేచి ఉన్నాం.మేము వదుల్తున్న సమయంలో తప్పనిసరిపనులు తప్ప చేయగలిగిన సమయం లేదు. మేము అర్థరాత్రి 1 గంటకు ప్రారంభించి పగలులో మూడో వంతు భాగం దాకా వెళ్లగలిగినంత దూరం వెళ్లి పగలు నిద్రపోతూ ఉంటాం. ఆ విధంగా ఈ రోజు 21 మైళ్లు ప్రయాణిం చాం. దీని ఫలితం అమ్మకి ఉత్తరాలు వ్రాయటం కష్టమై పోతోంది. రిడ్జ్‌వే కాబుల్ మీదుగా పెషావర్ వెళ్లటం, నేను డ్యు రాండ్ కి తోడుగా చిత్రల్, గిల్‌గిత్‌ల గుండా కాశ్మీర్‌కి వెళ్లాలన్నది మా ఆలోచన. త్వరగా వెళ్లక పోతే దార్లు మంచుతో మూసుకుపోతాయి. మా ప్రయాణంలో మార్పులు చేసుకోవల్సి వస్తుంది. కార్కిన్‌లో ఇప్పటికే ఒక గడ్డు నెల గడిపాం.

వేడిని, రెక్కల జీవులను, తప్పించుకోడానికి నా బల్ల, కూర్చీ, దోమ తెరలో లోపల వేసుకొన్నాను. గుడారం చుట్టూ కొట్టిన కొమ్మలు పేర్చుకొని ఒక తురకని వాటిపై నీరు పోస్తూ ఉండేం దుకు పెట్టాను. అతను తనపని సరిగా చేస్తే నాకు సుఖంగానే ఉంటుంది. దీంతో వేడి 30^0(F) కి తగ్గించగలను కాని గాలి వీచకపోతే కష్టం. నిన్న మేమున్న స్థలం వద్ద, ఆఫ్ఘన్‌స్థాన్ నుంచి బొఖారో కెళ్లే రోడ్డు నదిని దాటుతుంది. ఆ ప్రాంతం పేరు కెలిగ్. నది దాటించే బల్లకట్టులు, పడవలు పెద్దవి. ఒంటెలు, గాడిదలు, సరుకులు మనుషులు దాటడానికి అను వైనవి. వాటిని గుఱ్ఱపు పిల్లలు ఈదుతూ లాక్కుంటు వెళ్తాయి. ఇది ఒక ప్రత్యేకమైన ఏర్పాటు. గడని చుక్కానిగా వాడ్తూ, గుర్రాలని బాదుతూ వాటిని సరంగులు నడుపుతారు. ప్రవాహం బలమైనది. మధ్యాహ్నం 3 గంటలకి 107^0(F) వేడి ఉంది. ఆల్బైన్ సొరంగంలో 96^0(F) మనుషులు భరించలేనిదంటారు. సొరంగంలో గాలుండదు.

కలం ప్రతి రెండు మాటలకి పొడిబారిపోతుంటే నీళ్ల చెంబులో మంచుతూ తడిచేసి వ్రాయాల్సివస్తోంది. నది సరి హద్దులో ఉన్నా ఇసుక ఎడారిలో తుపాకులు ఇతర సరంజామా మోస్తూ రాత్రి నడవాల్సివచ్చింది. 21 మైళ్లలో 10 మైళ్ల ఆ విధంగా నడవటం తమాషాకాదు. నా మనుషులు చిరునవ్వు చెరగకుండా నడిచారు. కాని స్థానిక సిపాయిలని ఇళ్ల నుంచి దూరంగా ఎక్కువకాలం ఉంచలేము.

మా సోదరుడి ఉత్తరాలు నిత్యం, ఆసక్తి ఆనందం కలిగించేవి మా అందరికి. మా తండ్రిగారు వాటికోసం ఆదుర్దాతో ఎదురుచూసేవారు. అతను సెలవు మీద ఇంటికి తిరిగి వచ్చి నప్పుడు మా నాన్నగారు గొప్ప సంతోషపడ్డాడు. వచ్చినవాడు, నావికాధికారి సర్ లియోపోల్ హీత్ యొక్క కూతురైన మే ని

పెళ్లి చేసుకొన్నాడు ఇద్దరు కలిసి ఇండియావెళ్లిపోయారు. ఆ తరువాత కొద్ది సంవత్సరాలకి ఓడలో వెనక్కి వస్తూ బాగా జబ్బుపడి చనిపోయాడు. అతని భార్య విధవరాలుగా ఒంటరిగా వచ్చింది. క్రిస్మస్ అతనితో గడపటానికి ఎదురుచూసిన మా తల్లిదండ్రుల బాధ చెప్పనలవికాదు. ఆ సందర్భంలో రిడ్జ్వే " మీ అబ్బాయి గొప్ప విశ్వాసంగల సైనికుడు. అతని గొప్ప శీలం నాకు గౌరవం కలిగించేది. ప్రభుత్వం ఒక మంచి అధికారిని కోల్పోయింది" అని వ్రాసాడు.

ఆ దుఃఖాలు ఆయన్ని నిశ్చేష్టుడిగా చేసినా ఆ విధంగా ఆయన ఎక్కువ కాలం ఉండక తనకి విశ్వజనీనమైన ఆసక్తుల విషయంలో ఉత్తరం ప్రత్యుత్తరాలు జరపసాగాడు. ఈ గొప్ప

తను పెంచిన ఆరడుగుల గోధుమ చేనులో
94 ఏళ్ళ వయసులో సర్ ఆర్థర్ కాటన్

సైనికుడు యుద్ధ భూమిలోని యుద్ధాలలోనే కాక ప్రపంచం అనే యుద్ధభూమిలో కూడా వీరోచితంగా పోరాడేవాడు. అటు వంటి ఆయన జీవితం చివరికి వచ్చింది. ఆ సుదీర్ఘ జీవితంలో, ప్రపంచంలో వస్తున్న మార్పుల్లో, సమంగా అడుగులు వేస్తూ బంధుమిత్రల సుఖ దుఃఖాలలో పాల్గొంటూ జీవితం గడిపాడు. ఈ చివరి కాలంలో మానాన్నగారి గురించిన ఆసక్తికరమైన విషయాలు మా అమ్మగారి ఉత్తరాల్లో కొన్నింట్లో ఉన్నాయి.

"ఆయన పెంచుతున్న గోధుమ, జొన్న మొక్కలంటే ఆయ నకు ప్రాణం. అవిచూడటానికి దూరం నుంచి మనుష్యులు వస్తున్నారు". "ప్రయాణం అయి ఇల్లు చేరగానే పొలానికి పరి గెత్తారు" "ఇండియాకి నీరు బదులు ఇనుము ఇస్తున్నారు, దాని వలన ప్రాణ ధన నష్టాలు విపరీతంగా జరుగుతున్నాయి".

మరణానికి కొద్ది నెలల ముందు వరకు ఆయన హిందూ దేశవాసులకేది మంచిదన్న ఆలోచనలు చేసేవారు. ఆయన బుద్ధిచురుకుగా ఉంది. ఆయన నా భర్త ఆంథోనికి ఫిబ్రవరి 26,1897 నుంచి ఏప్రిల్20, 1898 వరకు వ్రాసిన ఉత్తరాల్లో కొన్ని భాగాలు పొందు పరుస్తున్నాను.

ఫిబ్రవరి 20,1897 వుడ్‌కొట్, డోర్కింగ్

ప్రియమైన ఆంథోని,

ప్రాణ నష్టం అంతా కూడా ప్రభుత్వం మొండిగా నీటి పారుదలని తిరస్కరించటం వలనే. మొత్తం నీటిలో 3 శాతం పొలాలకి వెళ్తుంటే 97 శాతం సముద్రంలోకి పోతోంది. గత 30,40 సంవత్సరాలలో 3,4 సార్లు నీటి పారుదల ఉన్న జిల్లాల నుంచి ఇతర ప్రాంతాలకి కరువు ధరలకి తమ మిగులు బియ్యం అమ్మారు. పూర్వం ఈ ప్రాంతంలో జనం ఆకలికి చని పోయే వారు అయినా మన ప్రభుత్వం కాని, ఇండియా కార్యాలయం గాని కరువు విషయంలో తమ చేతుల్లో ఉన్న విషయం గురించి మాట్లాడరు. వారి పదకోశాల్లో నీటిపారుదల, నౌకాయానం అనే మాటలు లేవు.

రైలు మార్గాలు ఒక బస్తాడు ధాన్యాన్ని పండించలేవు. అయినా వాటి మీద ఇప్పటికి 25 కోట్ల పౌండ్లు ఖర్చు చేసి ఇంకో 45 కోట్లు ఖర్చు చేయడానికి సిద్ధంగా ఉన్నారు.ఒక్క 5 కోట్లు నీటి పంపిణీ మీద ఖర్చుపెట్టి ఉంటే 3 కోట్ల జనానికి ఒక సంవత్సరం పాటు తినడానికి కావలసిన బియ్యం పండేది.

ఇది కాక 1000 మైళ్ల లోటులేని ఆవిరి ఓడ మార్గం ఏర్పడి రైలు రవాణా రుసుములో పదోవంతుకి రవాణా సాధ్యమయ్యేది.

ఇండియాకి మంచి చేయాలన్న కోర్కె ఉన్నా చేయలేని పార్లమెంటు సభ్యులున్నారు. వారు బ్రిటిన్ సమస్యలను దాటి వెళ్లలేకపోతున్నారు. ఇప్పుడు 1 కోటి పది లక్షల యకరాలకి నీరందుతోంది. పంజాబులో ఆప్రయత్నం కొంత జరుగుతోంది. ఇండియా కార్యాలయం వారికి ముఖ్య కార్యకలాపాలు నీటి పారుదల, నౌకాయానం అవాలి.

గోదావరి జిల్లాలో 7 లక్షల మాగాణి భూమి 500 మైళ్ల నౌకామార్గాలు ఉన్నా ఇంకా 5 లక్షల యకరాలకి నీళ్లందాలి. మరో 200 లేక 300 మైళ్ల నౌకా మార్గాలు ఏర్పడాలి. ఇప్పటి మద్రాసు గవర్నరు తన ఉపన్యాసంలో ప్రస్తుత క్షామసమయం, నీటిపారుదల గల 5 జిల్లాల సేవ గురించి ఒక్క మాట చెప్ప లేదు. ట్వీడ్డేల్ ప్రభువు అంతా తన స్వంత ప్రయత్నం మీదే గోదావరి పనులు మొదలుపెట్టాడు. ఆయనకి కలకత్తా మద్రాసు ప్రభుత్వాలు చేయూత లేదు. దేవుడే సహాయం చేయాలి. రేవులతో ముఖ్య పట్టణాలని కలిపే రైలు మార్గాలు, ఒక దాన్తో మరోదాన్ని కలిపేది 600 నుంచి 800 మైళ్ల పొడవు ఉన్నని అవసరమే అయినా మిగిలిన శాఖోపశాఖలు, నౌకాయానాలను పట్టించుకోకుండా చేయటం అనవసరం.

ఇట్లు

ఆర్థర్

డోర్కింగ్ మార్చి 29, 1898

నాప్రియమైన ఆంథోని,

ఈస్ట్ నార్ ఫోక్‌కి పార్లమెంటు సభ్యుడైన శ్రీప్రైస్ నాతో నీటి పారుదుల గురించి మాట్లాడటానికి వచ్చాడు. ఇండియా కార్యాలయానికి కూడా వెళ్లాడు, ఆయన సామాన్యుల సభలో ఈ విషయం ఎత్తగలడని ఆశ. కాని ఆపని చేయ్యటానికి ఎంతో శ్రమపడాలి.

హారిస్ ప్రభువు నీటి పారుదల పనుల మీద రాబడి 1 శాతం అంటాడు. లేకపోతే వచ్చేకరువు మాట? రైలు మార్గాల మనుష్యులకి నీటి పారుదలపనులంటే ఎందుకో భయం?

చైనా పూర్తిగా రష్యాకి లొంగిపోయిందన్న దుర్వార్త విన్నాను. అక్కడ రష్యా 3 రైలు మార్గాలు వేసి వాటిని రక్షించటానికి అవసరమైన సైన్యాన్ని నిలుపుతానందిట. అదే జరిగితే మనం రష్యాతో నేరుగా సంపర్కానికి వస్తాం. అప్పుడు కాథలిక్కులు, గ్రీకు ఆర్థోడాక్కులు ఏవిధంగా మన ప్రొటెస్టెంటు మతాల్ని రానీకుండా అడ్డుపడ్తున్నారో వీరూ అల్లాగే పడ్తారు.

దేవుని శాపానికి గురైన నల్లమందు వ్యాపారం మనకో మాయని మచ్చ. "కరువు విషయంలో మనం ఏమీచేయకపోటం చూసి మీకు వరాలిస్తున్నాను. కాని శాస్తికూడా చేస్తాను" అంటాడు దేవుడు.

ఎంతో ప్రేమతో

ఆర్థర్

డోర్కింగ్, ఏప్రిల్ 9, 1898

నా ప్రియమైన ఆంథోని,

ఈజిప్టుకి డప్పరిన్ ప్రభువు పంపబడిన నట్టు ఒక గొప్ప రాజనీతిజ్ఞుడిని ఇండియా పంపితే ఈజిప్టుకి ఆస్తి 'నీరు' అయినట్టే నీరుని ఆస్తిగా గల ఇండియా బాగుపడ్తుంది. దీని మీద కోట్ల కొద్దీ ప్రాణాలు ఆధారపడి ఉన్నాయి. కోట్ల కొలది ఘన గజాల నీరు, పోషకపదార్థాలను కలిగి ఉన్నా నీరు వ్యర్థంగా సముద్రం లోకి పోతోంది.

యకరానికి 18 రూ॥ల చొప్పున 7 లక్షల యకరాలకి గోదావరి డెల్టాలో ఖర్చయింది. దాని వలన యకరానికి 40 రూ॥ పంట పెరిగింది. 500 మైళ్ల నౌకాయానం సాధ్యమైంది. ఇంకా 3 లక్షల యకరాలకి నీళ్లు ఇవ్వగలం. అది చేస్తే 350 మైళ్లు కాలవల గుండా, 150 మైళ్లు నది గుండా పడవలు ప్రయాణించగలవు. ఎగువ డెల్టాలో నీటి పారుదలకి రెట్టింపు ఖర్చు అవుతుందను కొంటాను. 5 రెట్లే అయినా ప్రయోజనా లలో పోలిస్తే అది తక్కువే. పైగా ప్రాణరక్షణకి అవసరం.

ప్రభుత్వం చేపట్టిన 3 పనుల నుంచి ఖజానాకి డబ్బు రావలసినంత రావటం లేదన్నది నిజం. దానికి కారణం, వాటి నుంచి రాబడి సంపాదించటానికి ధృడనిశ్చయులు కాని వారిచేతిలో అవి ఉండటమే. ప్రతి పనిలోను, ఇబ్బందులెదురు

అవుతాయి, పొరపాట్లు జరుగుతాయి. ఉత్సాహవంతులు ధృఢ నిశ్చయులై ఆపనులను చేపట్టితే అవి విజయవంతమౌతాయి. గోదావరిలోను పొరపాట్లు జరిగాయి. అక్కడ విజయానికి కారణం వరసగా అక్కడ పనిచేసిన ఇంజనీర్లు పట్టుదల, సహనమే. వాటన్నింటి నుంచి రాబడి ఎక్కువే! అయితే కోశానికి నేరుగా వచ్చే భాగం తక్కువ! ప్రజలకి కలిగిన లాభాలు వారి రక్షింపబడే ప్రాణాలు, వాటి విలువ ఏమిటి? నీటి సుంకం ద్వారా కాకపోయినా, ప్రభుత్వ ఆదాయానికి, ఈ ప్రజల సౌభాగ్యం కారణమయింది. నీటి సుంకం ద్వారా ప్రభుత్వానికి ఏడాదికి వచ్చేది 35 లక్షలే అయినా, పెరిగిన ఆదాయం 80 లక్షలు, ఇప్పుడు నష్టంలో నడుస్తున్న పనులు పూర్తి చేస్తే లాభసాటి అవుతాయని నేను పూర్తి ధైర్యంతో చెప్పగలను.

మహానది తల పనుల వలన 20 లక్షల యకరాలకి నీరంద గలిగిన పరిస్థితుల్లో ఉన్నా అందుతున్నది 2 లక్షల యకరాలకి మాత్రమే! అటువంటి పరిస్థితుల్లో ఏదీ లాభసాటి కాదు. విజయ వంతమైన పనులకి కూడా ఎగువన జలాశయాలు నిర్మించలేదు. నిర్మించి ఉంటే పొడిరోజులకి నీరు నిలవ ఉండేది. ఈ పనులు అతి తక్కువ అధికవ్యయంతో చేయవచ్చు. అటు వంటి స్థలాలున్నాయి. అయితే నిర్మాణాలు జరగలేదు. ఇండియా కార్యా లయం పట్టించుకోదు. వారి దగ్గరెవరైనా ఈ విషయం ఎత్తితే నాకు జరిగిన మర్యాదే వారికీ జరుగుతుంది.

అభిమానంతో

ఆర్థర్

డోర్కింగ్, ఏప్రిల్ 20,1898

నా ప్రియమైన ఆంథోని,

ఇండియాలో కరువు నివారించటానికి నా అభిప్రాయంలో ఏమి చెయ్యాలో తెలియచేస్తూ శ్రీ ప్రైస్‌కి వ్రాసిన సూచనలు నీకు పంపుతున్నాను. ఇవాళ టైమ్స్‌లో వ్యవసాయ పరిశీలక కూటమి మీద పెద్ద వ్యాసం వచ్చింది. అందులో అన్నీ చెప్ప బడ్డాయి, అవి ఆధారపడే నీటి గురించి తప్ప 18 సంవత్సరాల క్రితం, సమర్థులైన వారిని కరువు కారణాలు తెలుసు కోడానికి, నలుమూలలకు గొప్ప వ్యయంతో పంపారు. అయితే పంపినవారు, పంపబడ్డవారి నివేదికల్లో 'నీరు' అన్న పదం ఉండరాదన్న విషయంలో ఏకాభిప్రాయం కలిగి ఉన్నారు.

ఇండియాలో అతి దారుణమైన సంవత్సరం కూడా నీరు లేకపోడం లేదు. ఆ నీరు పొలాలకి అందక పోవడమే ఉంది. అందిన చోట పండిన పంట క్షామనివారణకి సహాయం చేస్తోంది. గొప్పది నీటి పారుదల పనులు జరిగాయి. దాని వలన ఉత్పత్తి పెరిగింది. నేరుగాను, వేరే విధాలుగా ప్రభుత్వ కోశాగారం లాభాలతో నిండుతోంది. పైగా ప్రజలకి లబ్ధి కూరుస్తోంది.

గోదావరిలో యకరానికి కట్టాల్సిన వడ్డీ, అయ్యే నిర్వహణ ఖర్చు రెండూ చేరి 1 రూపాయి. ఫలితం 40 రూపాయలు. ఇండియాకి ఆహారం, శాంతి తరువాత కావలసినది నీటి రవాణా. నేను నీకు పంపిన కాయితాల్లో, నేను రాలిస్ బరీ ప్రభువుతో వేసుకొన్నవాదంలో, నీటి పారుదల, నౌకాయానంకి సంబంధించిన విషయాల గురించి వ్రాసింది ఉంది. చదివి నీకు వీలైంది చెయ్యి. నల్ల మందు వ్యాపారంలో వచ్చే కొద్ది లక్షల సొమ్ము, ప్రభువు తీర్పు పొందేలా ఉండటమే కాక, క్రైస్తవ మతదూషణకి కారణం అవుతుంది.

ఇట్లు

ఆర్థర్

96 సంవత్సరాల వయస్సులో కూడా ఆయనకి అనారోగ్యం లేదు. చూపుమందగించలేదు. జూన్1899లో ఆయన సోద రుడు ఫ్రెడ్ మరికొందరు వచ్చినప్పుడు ఆయనతో చక్కగా మాట్లాడాడు. ఆ తరువాత సోమవారం, నాకు నీరసంగా ఉందన్నాడు. జూలై 9 ఆదివారం నాడు బైబుల్ చదువుతూ సోఫాలో వాలి కూర్చున్నాడు గాని వేరే ఏపనిచెయ్యడానికిష్టపడ లేదు. ఆ సాయంత్రం ఒక చేతి కర్ర ఊతంతో నా భుజానికి ఆనుకొని తోటలోకి నడిచి ఒక చెట్టు కింద కుర్చీలో కూర్చు న్నాడు. అక్కడ తోట అందం, గురించి మాట్లాడాడు. "ఈ ఇల్లు మనకి చాలా నచ్చింది." అన్నాడు. "భగవంతుడు గొప్పవాడు" అన్నాడు. చివరి వారంలో ఆయన గది వదిలి రాలేకపోయాడు. ఆయనకి నిద్రలో క్రీస్తు కనిపించేవాడని మా అమ్మగారు చెప్పారు. క్రమేపి మాట పడిపోయింది. జూలై 14 రాత్రి జ్వరం వచ్చినట్టుందన్నాడు. ప్రేమ పూరితమైన చూపులు చూస్తూ గొప్ప శాంతితో చనిపోయాడు. సమాధి చేసిన రోజున ఆ సైనికుడికి, ఆ సైనిక ఇంజనీరుకి సరైన లాంఛనాలతో వీడ్కోలు పలికారు. ఆయన పనులు వేల కొద్దీ ప్రాణాలని కాపాడాయి. భూమి ఉన్నంత వరకు కాపాడు తూనే ఉంటాయి.

ఆయన పనులు గొప్ప రాజులకు
సాధ్యమైన ఘనకార్యాలు – మిల్టన్

అనువాదకుడు వాడిన తెలుగు పదాలు

Absolute = బేషరతుగా, సంపూర్ణంగా

Accurate = హెచ్చు తగ్గులు లేకుండా, నిర్దుష్టంగా

Administration = పాలనాయంత్రాంగం

Administratar = నిర్వాహకుడు, పాలనాధికారి

Anicut = ఆనకట్ట

Aqueduct = నీటి తూము

Barrage = తలుపుల అడ్డకట్ట

Brake = వేగ నిరోధకం

Board = సమాఖ్య, మండలి

Bushel = 10 కుంచాలు, 40 శేర్లు

Cargo = సరుకు

Civil = పౌర

Commission = పరిశీలక కూటమి

Commissioner = ఆజ్ఞాధికారి, కూటమి అధికారి

Committee = కూటమి

Communications = అంచెలు

Corvee = వెట్టిచాకిరి

Council = సలహా మండలి, పాలకమండలి

Dam = అడ్డకట్ట

Design = రూపకల్పన

Disaster = ముప్పు

Engineer = శిల్పి, యంత్రజ్ఞుడు

Enterprise = పూనిక, యత్నం

General = సామాన్య, ప్రధానసైనికాధికారి

Governor = పాలకుడు

Governor Goneral = ప్రధానపాలకుడు

Head works = తలపనులు

Irrigation = నీటిపారుదల

Land = క్షేత్రం, పొలం, భూమి, నేల

Lock = నీటికట్టడి

Manager = నిర్వాహకుడు

Material = సరుకు, పదార్థం, ఆర్థికమైన

Net = నికర

Noble = ఉదాత్తమైన, ఉదాత్తుడైన వ్యక్తి

Nunja = (తమిళమాట)మాగాణి

Operation = వాడకం, నడుపుడు

Plains = మైదానాలు

Plan = యోచన, పైనుంచి కిందకి చూసినప్పుడు కనిపించే రూపం, పథకదృశ్యం

Project = యోజన

Persidency = బ్రిటిష్ పాలనలో ఉన్న రాష్ట్రం

Proposal = ప్రతిపాదన

Province = రాష్ట్రం

Pound = ద్రవ్యరాశి కొలమానం, బలకొలమానం (453 గ్రాములు) ఇంగ్లీషువారి డబ్బు 10,15 రూపాయాలకి ఆ కాలంలో సమానం = 20 షిల్లింగులు, = 240 పెన్నీలు = 960 ఫార్తింగులు.

Putty = పుట్టి (ఘనపరిమాణ) కొలమానం

Remark = వాఖ్యానం

Review = సమీక్ష

Scheme = ప్రణాళిక

Source = ఆకరం, మూలం

State = స్థితి, రాజ్యం, రాష్ట్రం

Statement = ప్రకటన

Superintendent = (అధి)పర్యవేక్షకుడు

Supervision = పర్యవేక్షణ

Supervisior = పర్యవేక్షకుడు

Urge = తొందరపెట్టు, ప్రేరేపించు, నొక్కిచెప్పు

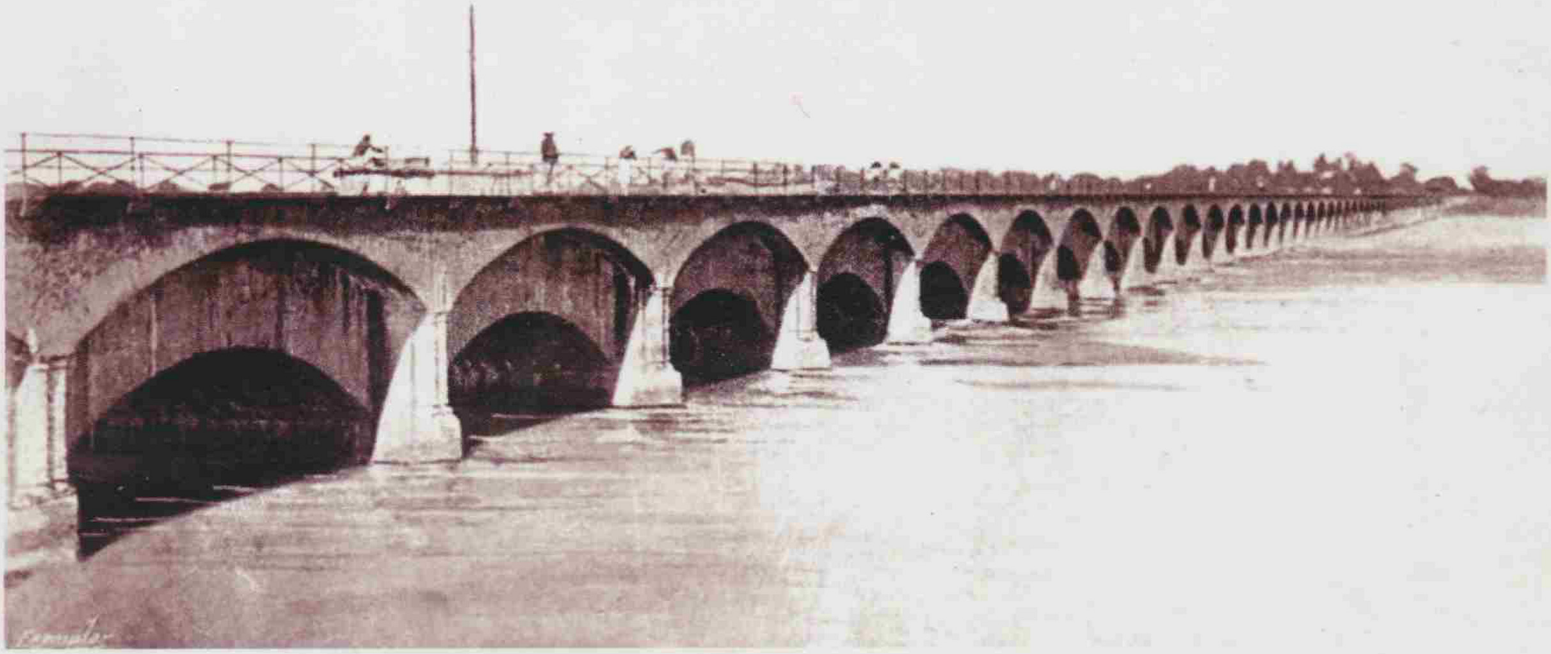
Undertake = తలకెత్తుకొను

Weir = నీరు నిలవ చేసే కట్టకంటే కొద్ది దిగువ మట్టంలో అధిక జలాలు పోయేందుకు కొద్ది భాగంలో కట్టేకట్టడం దీని మీద నీరు పోతున్నప్పుడునీటి ఉపరితల మట్టం ఎల్లప్పుడూ నిలవచేసే కట్ట(enbankment) కంటే దిగువ నుండేటట్టు రూపకల్పన చేస్తారు.

★ ★ ★ ★ ★

నీటివనరులె జాతి సిరులని
జనుల కొఱకే మనిన
కారణ జన్ముడవు నీవు
ఇది నీవు పెట్టిన దీపమే

నిత్యగోదావరీ స్నాన
పుణ్య దోయా మహామతిః
స్మరామ్యాంగ్లదేశీయం
కాటనుం, తం భగీరథం



మనసు ఫౌండేషన్

8-2-611/3, నిషాన్-ఇ-ఇక్బాల్, గ్రౌండ్ ఫ్లోర్, రోడ్ నెం. 11,
బంజారాహిల్స్, హైదరాబాద్-500 034. ఫోన్: 040 2332 3760