చుక్‌ చుక్‌ చుక్‌ రైలే... తెలిసెను దీని స్టైలే...

కొన్ని విషయాలు జీవితానికే దగ్గరగా ఉంటాయి... అన్నీ తెలిసినట్లే ఉంటాయి... కాని ఏం తెలీదు. రోజూ కంటికే కనిపిస్తాయి... కిటకిట మిగిలే ఉంటాయి. ఎన్నో సందేహాలొస్తాయి... వాటిని తీర్చుకోవడం ఎలాగో తెలీదు. అనుబంధం పెంచుకుంటాం... అసలు విషయం మర్చిపోతాం... ఇవి మనిషిలో అవనీయండి... వస్తువుల్లో కానీయండి. ఎన్నో శేషప్రశ్నలు... సందేహాలు. అబ్బో ఎలా తెలుసుకోవడం... అవల్లె అదగాఁ..? అంటూ మదనపడుతూనే ఉంటాం. చివరకు మనకెందుకులే అని సమాధానపర్చుకొని సంతృప్తి పడతాం. చిన్న విషయమే కాని బుర్రను తొలిచేస్తుంటుంది. ఈ కోవలోకే వస్తుంది రైలు ప్రయాణం కూడా. పట్టాలపై రైలు అంత జాగ్రత్తగా ఎలా నడుస్తుంది...? డ్రైవర్లు రైలు ఎలా నడుపుతారు..? విద్యుత్తు ఎలా ప్రవహిస్తుంది..? పట్టాలు ఎలా మారతాయి..? ఇలా రైలు ప్రయాణం గురించి తెలుసుకోవాలని అందరికీ ఉంటుంది. ఈ రైలు ప్రయాణం విశేషాలను... రైలు ఎలా నడుస్తుందో వివరించే ప్రయత్నమే ఇది.

పిల్లలకైనా, పెద్దలకైనా రైలు ప్రయాణం మధురానుభూతిని మిగులుస్తుంది. జీవితకాలంలో ఒక్కసారైనా రైలు ప్రయాణం చేయని వారుండరంటే అతిశయోక్తి కాదు. ఇదో కమ్మనైన కలలే ఆవాసం. భారీ ఇంజిన్లు, బోగీలు, సిబ్బంది సమన్వయం, శ్రమ రైలు నడవడంలో దాగుంది. ఏ ఒక్క వ్యవస్థ సక్రమంగా పనిచేయకున్నా మొత్తం రైలు ఆగిపోతుంది. రైలు పదగమనం ఎంతో ఆసక్తికరం.

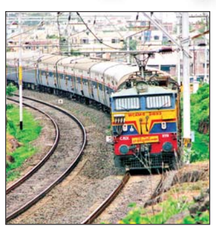
రైల్వే స్టేషన్, న్యూస్‌టుడే

రైలు స్టీరింగ్‌తో నడుస్తుందా..?

రైలు ఇంజిన్‌లో స్టీరింగ్ ఉంటుంది. అయితే ఇది కారు, బస్సు మాదిరిగా పనిచేయదు. రైలు ప్రకాలను ఆటు, ఇటు తిప్పేందుకు ఇది ఉపయోగపడదు. స్టీరింగ్ ఇంజిన్‌లో విద్యుత్తు సరఫరా హెచ్చు తగ్గులను నియంత్రించేందుకు వాడతారు. ఇంజిన్‌కు విద్యుత్తు పూర్తిస్థాయిలో సరఫరా కావాలంటే ఇంజిన్‌లో 32 స్లైడ్‌లను ఉపయోగిస్తారు. కదిలేటప్పుడు నుంచి పూర్తిస్థాయి వేగం అందుకునే వరకు వీటిని ఒక్కొక్కటిగా ఉపయోగిస్తారు. తక్కువ వేగానికి తక్కువ విద్యుత్తు, ఎక్కువ వేగానికి ఎక్కువ విద్యుత్తు ఈ స్టీరింగ్‌తోనేలోకో పైలెట్లు ఇస్తుంటారు.

బొగ్గు ఇంజిన్లతో మొదలై

రెండున్నర దశాబ్దాల క్రితం వరకూ రైళ్లన్నీ బొగ్గు ఇంజిన్లతోనే నడిచేవి. డీజల్ ఇంజిన్లు కొద్దికాలం నడిచినా, ప్రస్తుతం అత్యాధునిక వ్యవస్థ కలిగిన విద్యుత్తు ఇంజిన్లతోనే రైళ్లు నడుపుతున్నారు. సరుకు రవాణా చేసే గూడ్స్ రైళ్లకు డబ్ల్యుఏజీ-9 ఇంజిన్లు, ప్రయాణికులను చేరవేసే రైళ్లకు డబ్ల్యుఏపీ-4 ఇంజిన్లు వినియోగిస్తున్నారు. ఇప్పుడున్న విద్యుత్తు ఇంజిన్లలో లోపాలు ఉంటే వెంటనే కంప్యూటర్ వ్యవస్థ ద్వారా తెలిసిపోతుంది.



మలుపులు వచ్చినప్పుడు

రైలు ప్రయాణంలో భారీ మలుపుల్లో డ్రైవర్ ఇంజిన్‌లోని స్టీరింగ్ తిప్పుతారని భావిస్తారు. కాని అలాంటిదేం ఉండదు. ఆటోమెటిక్ సిస్టింతో రైలు దానికదే వెళుతుంది. దీనికి రైలు ఇంజిన్‌లో ఆటోమేటిక్ టర్నింగ్ సిస్టం ఉంటుంది. పట్టాల పరిమాణాన్ని, మలుపు ఆధారంగా అది రైలును తిప్పుతుంది. రైలు డ్రైవర్లు సిగ్నల్స్‌ను చూసుకుంటూ వెళ్లడమే వారి పని.

రైలులో ఎంతమంది ఉంటారు

రైలును నడిపించడానికి ముగ్గురే కీలకం. ఇంజిన్లో పనిచేసే ఇద్దరిలో ఒకరు లోకో పైలెట్(డ్రైవర్), మరొకరు అసిస్టెంట్ లోకో పైలెట్ (అసిస్టెంట్ డ్రైవర్). ఇక వీరితో పాటు రైలు చివర్లో రైలుగార్డు ఉంటారు. రైలు మొత్తానికి ఈయనే ఇన్‌చార్జిగా వ్యవహరిస్తారు. డ్రైవర్, అసిస్టెంట్ డ్రైవర్, గార్డు ఎప్పటికప్పుడు మాట్లాడుకుంటూ సమన్వయంతో పని చేస్తారు. గార్డు కీలక సందేశాల్ని, వెనుక గమనించే విషయాల్ని ఎప్పటికప్పుడు ఇంజిన్లోని వారికి చేరవేస్తాడు. వాకీటాకీల ద్వారా ప్రతీ విషయం చర్చించుకుంటారు.

రైలు బయలుదేరడానికి ముందు

రైలు స్టేషన్ నుంచి బయలుదేరే ముందు లోకో పైలెట్లు మూడు రకాలై సలహాలను నిర్ధరించుకుంటారు. వీటిని 'ఏ', 'బి', 'సి'గా పిలుస్తారు. ఏ అంటే 'అథారిటీ టు ప్రొసీడ్ సిగ్నల్', బి అంటే ' బ్రేక్ పవర్ సర్టిఫికేషన్', సి అంటే 'కాషన్ ఆర్డర్'. రైలు స్టేషన్‌లో ఉండగానే అన్నీ పరిశీలించి సరిగ్గా ఉంటేనే స్టేషన్ మాస్టర్ ఏ, సీ ఇస్తాడు. ఇంజిన్‌ను క్షుణ్ణంగా పరిశీలించిన అనంతరం బ్రేక్ పవర్ సర్టిఫికేట్‌ను మెకానికల్ విభాగం సిబ్బంది జారీ చేస్తారు. ఈ మూడు తీసుకున్న తర్వాత స్టేషన్ మాస్టార్ ఇచ్చే సిగ్నల్‌ను గమనించి, గార్డు సందేశం(వాకీటాకీ) అందుకొని రైలు ముందుకు కదులుతుంది

రైలు ప్లాట్‌ఫాం నుంచి రైల్వే యార్డు దాటే వరకు 15 కి.మీ. వేగంతో మాత్రమే నడుపుతారు. ఈ పరిధిలో బ్రేకిల పనితీరును లోకోపైలెట్, అసిస్టెంట్ లోకోపైలెట్‌లు గమనిస్తారు. అంతా బాగుంటే 50 కి.మీ. వేగం పెంచుతూ, బ్రేక్‌లు పరిశీలిస్తారు. అంతా సవ్యంగా ఉంటే రైలు 110 కి.మీ. వేగం అందుకుంటుంది.

అత్యవసర పరిస్థితుల్లో

వాహనాలు అడ్డు వచ్చినప్పుడో, రైలు పట్టాలపై అవాంతరం ఏర్పడి ప్రమాదం సంభవించే అవకాశం ఉన్నప్పుడు రైలు ఆపాలంటే ఎమర్జెన్సీ బ్రేక్(ఎయిర్ బ్రేక్)లను ఉపయోగిస్తారు. కేవలం బ్రేకు వేయగానే రైలు ఆగిపోదు. 750 మీటర్ల పరిధి ఉంటేనే రైలు మెల్లగా ఆగుతుంది. అయితే సడన్ బ్రేక్ కూడా ఉంటుంది. దీన్ని ఉపయోగిస్తే రైలు బోగీలు సమన్వయం కావు. దీంతో తిరగబడుతుంది.

స్టేషన్ మాస్టారే కీలకం

రైలు నడక మొత్తం స్టేషన్ మాస్టార్ చేతుల్లోనే ఉంటుంది. ఆయన సూచనలు బట్టే రైలు నడుస్తుంది. రైలు ఎంత వేగంగా వెళ్లాలో, ఆగాలో నిర్ణయిస్తారు. దాని ప్రకారం సిగ్నల్స్, పట్టాలు మార్చడం చేస్తుంటారు. రైలు ఏ ట్రాక్‌పై, ఏ సమయంలో వస్తుంది..? నిర్ణీత సమయంలోనే వెళ్లుందో..? పరిధిలోని పట్టాల్లో అంతా క్లియరగా ఉందా..? అనేది క్యాబిన్ ఎలక్ట్రానిక్ మోనిటర్‌లో చూసి, ఆర్డర్ కేబిన్ వారితో మాట్లాడి దానికి అనుగుణంగా సిగ్నల్స్ పాస్ చేస్తారు. రైలు తన పరిధి దాటగానే వెంటనే విషయాన్ని తర్వాత స్టేషన్ మాస్టారుకి చెప్పడం కూడా ఈయన విధే.

విధులు ఇలా...

లోకో పైలెట్

ఇంజన్‌ను స్టార్ట్ చేయడం... స్పీడు పెంచడం.. బ్రేకులు చూసుకోవడం... సిగ్నల్స్ గమనించడం... మేసేజీలు లసీవ్ చేసుకోవడం... ఇంజన్‌లోని కంప్యూటర్ స్క్రీన్‌ను, రూట్‌మ్యాప్‌ను పరిశీలించడం చేయాలి. ఇంజన్ తాలుకా మేప్‌ను గమనిస్తూ, బ్రిడ్జిలు, లెవెల్ క్రాసింగ్‌లు వచ్చేటపుడు...సిగ్నల్స్ స్తంభం దగ్గర లెవెల్ క్రాసింగ్ ఉందని, వంతెన ఉందని గుర్తులు ఉంటాయి. ఏఎస్ఎం (అసిస్టెంట్ స్టేషన్ మాస్టారు) కూడా దీనిపై సూచనలిస్తారు. ముందున్న స్టేషన్ మాస్టారుతో ఎప్పటికప్పుడు మాట్లాడతారు.

అసిస్టెంట్ పైలెట్

బండి బయల్దేరే ముందు బ్యాటరీ, చక్రాలు, పవర్‌బ్రేక్స్, విద్యుత్తు సరఫరా అన్నీ చూసుకుంటాడు. పైలెట్ సూచనలు పాటిస్తుంటారు. ఇంజన్లో పైలెట్ కుడివైపు, అసిస్టెంట్ పైలెట్ ఎడమ వైపు ఉంటారు. దీంతో రెండు వైపులా ఉండే కీలక మైన ట్రాక్ సంకేతాల్ని ఇద్దరూ అప్పటికప్పుడు చర్చించుకుంటూ ముందుకు సాగుతారు. నెంబర్లు, కోడ్‌ల ప్రకారం మాట్లాడుకొని వాటిని ఫాలో అవుతారు.

గార్డు

ఈయనకు రైలు వెనుకభాగంలో ప్రత్యేక గది ఉంటుంది. స్టేషన్ మాస్టారు నుంచి, ఇంజిన్లర నుంచి వచ్చే సంకేతాలు పైలెట్లతో పాటు, ఈయనకు అందుతాయి. వీటిని ఎప్పటికప్పుడు ఇంజిన్లోని వారితో మాట్లాడుతూ ముందుకు కదులుతారు. గార్డు రైలు ప్రయాణానికి పచ్చజెండా చూపితేనే రైలు వెళ్తుంది.

విద్యుత్తు ప్రవాహం ఇలా

విద్యుత్తు ఆధారంగా నడిచే రైలుకు చాలా శక్తి అవసరం. హైటెన్షన్ విద్యుత్తు లైనులో నిత్యం 25 వేల వోల్టుల విద్యుత్తు ప్రవాహం వెళ్తుంది. ప్రతి స్టేషన్ పరిధిలో విద్యుత్తు ప్రవాహానికి సంబంధించి సబ్‌స్టేషన్లు ఉంటాయి. రైలుకి విద్యుత్తు ప్రవాహం ఆగిపోయినా 5 కిలోమీటర్లు వెళ్లగలిగే ఛార్జిబుల్ కెపాసిటీ ఉంటుంది. ఇక విద్యుత్తు తీగ ఎక్కడైనా తెగిపోతే రైలుకు ఎలాంటి ప్రమాదం జరగదు. ఆటోమేటిక్‌గా విద్యుత్తు ప్రవాహం ఆగిపోతుంది. ఇక విద్యుత్తు తీగను మనిషి పట్టుకుంటే మాత్రం సెకన్ల వ్యవధిలో చనిపోతాడు.

ఆర్ఆర్ కేబిన్‌లే ఆధారం

రైలు నడకకు ఆర్ఆర్ కేబిన్‌లే కీలక భూమిక పోషిస్తాయి. సిగ్నలింగ్ వ్యవస్థ, పట్టాలు మార్గదం, విలువైన సమాచారం అంతా ఇక్కడి నుంచే వస్తుంది. దీనికి స్టేషన్ మాస్టారు ఇన్‌చార్జి. ఆయన ఆధ్వర్యంలో ఇది రైలును నియంత్రిస్తుంది. రైలు కదిలికలను బట్టి ఆర్ఆర్ కేబిన్‌ల పరిధి మారుతుంటుంది. స్టేషన్ దాటగానే ముందున్న స్టేషన్‌లోని కేబిన్ ఎలక్ట్రానిక్ మోనిటర్‌పై రైలు గమనం తెలుస్తుంది. స్టేషన్ స్థాయిని బట్టి పరిధి ఉంటుంది. ఆప్‌లైన్, డౌన్‌లైన్ పీరే ఆపరేట్ చేస్తారు. అక్కడ ఏదైనా పొరపాటు జరిగితే రైళ్లు ఎదురెదురుగా వచ్చే ప్రమాదం లేకపోలేదు.

జెండాల సంగతేంటి..?

రైలు ప్రయాణంలో మనకు గేట్‌మేన్‌లు.. ఇతర సిబ్బంది జెండాలు చూపిస్తూ, లైట్లు వేస్తూ సంకేతాలు ఇస్తూ కనిపిస్తారు. అసలు ఎందుకు జెండా చూపుతారో అర్థం కాదు. రైలు ఒక స్టేషన్ దాటగానే తర్వాత ఉన్న గేట్‌మేన్‌లకు సందేశం వెళ్తుంది. వెంటనే వారు అప్రమత్తమై అంతా సరిగా ఉంటే పచ్చజెండా, సమస్య వస్తే ఎర్ర జెండా చూపుతారు. రాత్రిళ్లు అయితే జెండాలు కనిపించవు కనుక లైట్లతో సంకేతం ఇస్తారు. కచ్చితంగా ఒక జెండా చూపినపుడు మరో జెండాను మడిచి ఉంచాలి. ఇంజిన్ దాటినా గార్డు వెనుక బోగీలో ఉంటాడు కాబట్టి అతడు గమనించినా, రైలు ఆపేందుకు డ్రైవర్లకు సంకేతాలిస్తాడు.

బ్రిడ్జి, లెవల్ క్రాసింగ్‌ల వద్ద

బ్రిడ్జిలు, లెవెల్ క్రాసింగ్‌ల వద్ద రైలు వస్తున్నట్లు ప్రజలను ముందుగానే అప్రమత్తం చేసేందుకు ఆసిస్టెంట్ డ్రైవర్ కూత(హారన్) ఆపకుండా మోగిస్తారు. ముందుగానే వీరికి ఆ రూట్లో ఏ బ్రిడ్జి ఉంది..? లెవెల్ క్రాసింగ్ ఉందనేది తెలుస్తుంది..? దీంతో పాటు ట్రాక్ పక్కనే వివిధ రకాల సూచిక బోర్డులు ఉంటాయి. దానికి అనుగుణంగా ఎదురుగా ఏ ముందునేది తెలుస్తుంది.

ఎంత స్పీడుతో వెళ్లొచ్చు

ఇప్పుడున్న ట్రాక్ సామర్థ్యాన్ని బట్టి గంటలకు 110 నుంచి 125 కిలోమీటర్ల వేగంతో రైళ్లను నడుపుతున్నారు. ట్రాక్ సామర్థ్యాన్ని పెంచేందుకు కొన్నిచోట్ల పనులు జరుగుతున్నాయి. ఇవి పూర్తయితే 150 కి.మీ. స్పీడుతో వెళ్లే అవకాశం ఉంటుంది. అలాగే బుల్లెట్ రైళ్ల కోసం మరో ట్రాక్‌ను సిద్ధం చేస్తున్నారు. ఇది పూర్తయితే గంటకు 350 కి.మీ. వేగంతో రైళ్లు ప్రయాణిస్తాయి.

రైలు పట్టాలెప్పుడు తప్పుతుంది..?

రైలు ప్రమాదాలు ఎక్కువగా వేసవిలోనే జరుగుతాయి. దీనికి కారణం రైలు పట్టాలకు వేసవి వేడికి పగుళ్లు వస్తాయి. ఇవి తీవ్రమైతే రైలు పట్టాలు బీటలు వారి రైలు పట్టాలు తప్పడానికి అవకాశం ఉంటుంది. జాయింట్లు లూజుగా మారినా, బోల్టులు సరిగా బిగుసుకున్నా పట్టాలు తప్పే అవకాశాలు ఉంటాయి. వీటిని ట్రాక్‌మేన్, కీమేన్లు పరిశీలించాలి.

ఆలస్యంగా నడిపితే సమాధానం చెప్పాలి

రైలు సమన్వయంతో ఒక పద్ధతి ప్రకారం వేగంతో నడుచుకోవాలి. నిర్ణీత వేగంలో రావాలి. మధ్యలో ఏదైనా సమస్య వచ్చి రైలు ఆపితే దానికి కారణమైన కీలక సమస్య ఉండాలి. రెండు నిమిషాలు ఆలస్యం అయినా, ఇతర సమస్యల వల్ల ఆగినా జీఆర్‌పీఎం వరకూ విషయం వెళ్తుంది. 15 నిమిషాలు రైలు ఆలస్యం అయితే రైల్వేబోర్డు వరకు సమాచారం వెళ్తుంది.

చైను లాగితే..

రైల్లో అత్యవసర పరిస్థితుల్లో చైను లాగి రైలును ఆపడానికి ప్రయాణికులకు అవకాశం ఉంది. ఈ చైను కనెక్షను డ్రైరక్టుగా పవర్ బ్రేకుకు ఉంటుంది. దీంతో గట్టిగా చైను లాగితే వెంటనే పవర్‌బ్రేకు పడి రైలు ఆగిపోతుంది. ఏ బోగీలో చైను లాగీంది డ్రైవర్లకు కంప్యూటర్ డిస్‌ప్లేలో తెలిసిపోయింది. ఇష్టానుసారం, కారణం లేకుండా లాగితే ప్రయాణికులకు జరిమానా విధిస్తారు.

పట్టాల మధ్య కంకర ఎందుకంటే?

పట్టాల మధ్య కంకరను పటిష్టం కోసమే వేస్తారు. పట్టాలు నిర్మించేప్రదేశం గట్టిగా ఉండాలనే నిబంధనతో పాటు, కంకర వేయడం వల్ల పట్టాల పటిష్టత పెరుగుతుంది. భారీ కుదుపులు, ఒత్తిడిని తట్టుకునేందుకు ఇది బాగా ఉపయోగపడుతుంది. అందుకే పట్టాల మధ్య కంకరను వేస్తారు.

వాహ్‌.. జాషువా..!

రూ.15వేలకే బ్యాటరీ మోటారు వాహనం + పాత పరికరాలతో వాంబేకాలనీ యువకుడి సృజన

పేద, మధ్యతరగతి ప్రజలకు అందుబాటులో ఉండి ఇద్దరు ప్రయాణించే ఆటో తయారు చేయాలనే అతడి ఆలోచనకు రూపాన్నిచ్చాడు వాంబేకాలనీ యువకుడు. రూ.15వేల వ్యయంతో బ్యాటరీతో నడిచే మోటారు వాహనాన్ని తయారు చేశాడు. ఈ వాహనం వికలాంగులకు చక్కగా ఉపయోగపడనుంది.

వాంబేకాలనీ హెచ్ బ్లాక్-17కు చెందిన చాట్రగడ్డ యాకోబు, మార్తమ్మలకు ముగ్గురు కుమారులు. వీరిది పేద కుటుంబం. పెద్దవాడైన జాషువా(24) ఎలక్ట్రికల్ వాహనాల మెకానిక్‌గా పని చేసేవాడు. రెండేళ్ల కిందట అతి తక్కువ ఖర్చుతో వాహనం తయారు చేయాలనే ఆలోచన వచ్చింది. తమకొచ్చిన వేతనంతో ఇన్నాళ్లకు నాలుగు 12వోల్టుల బ్యాటరీలు, కారు సీటు, సెకండ్ హ్యాండ్ వాహనం టైర్లు మోటారు కొనుగోలు చేశారు. ఒక్కో పరికరం కొనుగోలు చేసిన జాషువా ఎనిమిది నెలల కిందట ఓ బ్యాటరీ మోటారు వాహనానికి రూపకల్పనకు ఇచ్చారు. రూ.15వేలతో మోటారు వాహనం తయారు చేశాడు. 30 కి.మీ. వేగంతో వెళ్లే వాహనానికి రివర్స్ గేర్ కూడా అమర్చారు. 6గంటల పాటు బ్యాటరీలు చార్జ్ చేస్తే నలభై కి.మీ. వరకు ప్రయాణించవచ్చు. 200కేజీల సామర్థ్యం ఉండటంతో ఇద్దరు ప్రశాంతంగా ప్రయాణించేందుకువీలుగావుంటుంది. వాహనానికి టాప్ కూడా వేస్తే ఇద్దరు ప్రయాణించే ఆటోగా రూపొందించవచ్చున్నారు. సెకండ్ హ్యాండ్ పరికరాలకు రూ.15వేలు వ్యయమైందని.. కొత్తవి కొనుగోలు చేస్తే రూ.30 నుంచి రూ.35వేలకు ఆటో రిక్షా తయారు చేయవచ్చని చెబుతున్నారు. పెట్రోలు, బ్యాటరీతో నడిచే వాహనం కనుగొనడమే తమ లక్ష్యమన్నారు.

– న్యూస్‌టుడే, అజిత్‌సింగ్‌నగర్

బూచమ్మ... బూచోడు ఆడకపోతే సినిమాలు అనవసరం అనుకున్నా: శివాజీ

నిర్మాత రవిచంద్‌తో కలిసి మాట్లాడుతున్న శివాజీ

కరెన్సీనగర్, న్యూస్‌టుడే: కామెడీ ఎంటర్‌టైనర్‌గా తీసిన 'బూచమ్మ... బూచోడు' సినిమా ఆడకపోతే ఇక సినిమాలు అనవసరమని తోచిందని హీరో శివాజీ అన్నారు. చిన్నసినిమాగా వచ్చి పెద్ద హిట్టుగా నిలిచిన సందర్భంగా సోమవారం రామవరప్పాడు రింగ్‌సెంటర్‌లోని 'కే హోటల్'లో విలేకర్ల సమావేశం జరిగింది. సినిమా రచయిత సాయికృష్ణ పట్టుదలతో మంచి క్రిస్ట్ అందించారని, ఏడేళ్ల తర్వాత మంచి హిట్టు లభించిందని శివాజీ అన్నారు. 'బూచమ్మ..బూచోడు' నా సినిమాలన్నింటినీ మొదటి వారంలోనే దాటి విజయం సాధించిందన్నారు. మంత్ర సినిమా నుంచి ఈ తరహా చిత్రాలను ఆదరించే ప్రేక్షకులున్నారని, ఈ నేపథ్యంలో బూచమ్మ... బూచోడు సినిమా తీశామన్నారు. ఈ విజయం తర్వాత రచయితలు ఉదయ్‌రాజ్, సాయికృష్ణలు చెబుతున్న మూడు కథలు వింటున్నానని, త్వరలో ఏ సినిమా తీయాలనేది ప్రకటిస్తానన్నారు.

ముగిసిన వ్యక్తిత్వ వికాస శిక్షణ తరగతులు

సందడి చేసిన మన కుర్రాళ్లే సినిమా యూనిట్

మొగల్రాజపురం, న్యూస్‌టుడే: రోటరీ క్లబ్ ఆఫ్ విజయవాడ మిడ్‌టౌన్ యువజనోత్సవాలలో భాగంగా సిద్ధార్థ ఆడిటోరియంలో మూడురోజులుగా జరుగుతున్న ఇంపాక్ట్ వ్యక్తిత్వ వికాస వికాసశిక్షణ, అవగాహన తరగతుల సదస్సు సోమవారం ముగిసింది. చివరిరోజున పలువురు వ్యక్తిత్వ వికాస నిపుణులు, విద్యావేత్తలు శిక్షణ ఇచ్చారు. విజయ సాధనకు పాటించాల్సిన పద్ధతులు ఏమిటో తెలిపి, విద్యార్థుల్లో ఆత్మస్థైర్యాన్ని నింపారు. ప్రముఖ వ్యక్తిత్వ వికాస నిపుణులు సయ్యద్ రఫీ పాల్గొని విజయంలో వెన్నంటి ఉండే తల్లి, తండ్రి, గురువులను గౌరవించాల్సిన్నారు. ఇంపాక్ట్ కే-ఆర్గనైజర్ గంపా నాగేశ్వరరావు మాట్లాడుతూ కేవలం లక్ష్యం ఉంటే సరిపోదని దానికోసం నిరంతరం కృషి చేయాలన్నారు. మనం చేసే పనిలో అనేక విధాలుగా ఆటంకాలు వస్తాయని, వాటిని చూసి భయపడకుండా, వెనుకడుగు వేయకుండా దీక్షతో ముందుకు సాగితే చక్కని ఫలితాలు వస్తాయని సూచించారు. ఉన్మేనియా విశ్వవిద్యాలయం ప్రొఫెసర్ వి.విశ్వనాథన్ మాట్లాడుతూ ఒక రోజులో ఉండే 24 గంటల సమయాన్ని ఎలా వినియోగించుకోవాలో చక్కగా వివరించారు. ప్రస్తుత పోటీ ప్రపంచంలో కేవలం విద్య ఒక్కటే చాలదని విద్యతోపాటు సామాజిక, సాంస్కృతిక, క్రీడలతో పాటు అన్ని అంశాలను నేర్చుకొని ఆల్‌రౌండర్‌గా నిలవాలన్నారు. కార్యక్రమం మధ్యలో 'మన కుర్రాళ్లే' సినిమా యూనిట్ సందడి చేసింది. చిత్ర హీరో అరవింద్ కృష్ణ , దర్శకుడు శివశంకర్ మాట్లాడుతూ మంచి సందేశం ఇచ్చే సినిమాలను ఆదరించి ప్రోత్సహించాలన్నారు. సినిమా నేపథ్యాన్ని పరిచయం చేశారు. ఈ కార్యక్రమంలో క్లబ్ అధ్యక్షులు రాహూరి వెంకట సుబ్బారావు (దత్త), కార్యదర్శి యద్దవల్లి శరత్‌చంద్ర, యూత్ సర్వీస్ డైరెక్టర్ కృష్ణప్రభు, మాన్సూర్, ఎం.వి.వి.సత్యనారాయణ, యూత్ సర్వీస్ ఛైర్మన్ వై.మధన్‌మోహన్‌రావు, విద్యార్థులు పాల్గొన్నారు.

ప్రసంగిస్తున్న హీరో అరవింద్ కృష్ణ. చిత్రంలో క్లబ్ ప్రతినిధులు తదితరులు

ప్రసంగిస్తున్న గంపా నాగేశ్వరరావు

నేడు చర్చావేదిక

ప్రేమ పెళ్లిళ్ల గొప్పవా- పెద్దలు చేసిన పెళ్లిళ్ల గొప్పవా' అనే అంశంపై మంగళవారం సాయంత్రం 4 గంటల నుంచి రాత్రి 8 గంటల వరకు చర్చావేదిక నిర్వహిస్తున్నట్లు రోటరీక్లబ్ ప్రతినిధులు తెలిపారు. ఈ కార్యక్రమానికి ప్రముఖ సినీ రచయిత పరుచూరి గోపాలకృష్ణ సమన్వయకర్తగా వ్యవహరిస్తారని వారు తెలిపారు. విద్యార్థులు, తల్లిదండ్రులతో కలిసి కార్యక్రమంలో పాల్గొనాలని నిర్వాహకులు కోరారు.

నయన మనోహరం... పుంజాలా కూచిపూడి నృత్యం

కృష్ణలంక, న్యూస్‌టుడే: భారతీయ నృత్య రీతులన్నింటిలోకి కూచిపూడి నృత్యం ఎంతో విశిష్ట ప్రాధాన్యాన్ని సంతరించుకుందని ప్రముఖ కూచిపూడి నృత్య కళాకారిణి డాక్టర్ అలేఖ్య పుంజాలా అన్నారు. సోమవారం సిద్ధార్థ ఆడిటోరియంలో స్కిక్ మాకే, స్కూల్ ఆఫ్ ప్లానింగ్ అండ్ ఆర్కిటెక్చర్- విజయవాడ, కేంద్ర మానవ వనరుల అభివృద్ధి శాఖ సంయుక్త నిర్వహణలో విరాసత్-2014 కార్యక్రమంలో భాగంగా పుంజాలా కూచిపూడి నృత్యాన్ని ప్రదర్శించి అలరించారు. ఈ సందర్భంగా పుంజాలా మాట్లాడుతూ ఇతర శాస్త్రీయ నృత్యాలతో పోలిస్తే కూచిపూడి నృత్యంలో ముద్రల ప్రాధాన్యం అధికంగా ఉండటంతో ప్రత్యేక సౌందర్యాన్ని సంతరించుకుందన్నారు. ప్రదర్శనకు వినోద్ కుమార్, శ్రీనివాస్, రాజు తదితరులు వాద్య సహకారాన్ని అందించారు. అంతకు ముందు జరిగిన ప్రారంభ సభలో స్కిక్ మాకే డైరక్టర్ శ్రీధరన్ మాట్లాడుతూ భారతీయ నృత్యాన్ని విశ్వవ్యాప్తం చేసే కృషిలో భాగంగా సంస్థ పనిచేస్తున్నట్లు వివరించారు. ఫ్రాన్స్, జర్మనీ దేశాలకు చెందిన స్కిక్ మాకే ప్రతినిధులు కార్యక్రమంలో పాల్గొన్నారు.