

## ಅಧ್ಯಾಯ-೨ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ

ನಾಡಿನ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪೂರಕವಾದ ವಿವಿಧ ಆರ್ಥಿಕ ಅಂಶಗಳನ್ನು ಪರಸ್ಪರ ಜೋಡಿಸುವಲ್ಲಿ ಸಾರಿಗೆ ಮತ್ತು ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳ ಪಾತ್ರ ಹಿರಿದಾಗಿದೆ. ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮ ರಂಗಕ್ಕೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ, ಅದರಲ್ಲೂ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಅಂತರ್ಜಾಲ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಹಾಗೂ ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ ಕ್ಷೇತ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸಾಗಿರುವ ಸಂಶೋಧನೆಗಳಿಂದಾಗಿ ವಿಶಾಲ ಪ್ರಪಂಚವೆಂದು ಕರಿದಾಗುತ್ತಿದೆಯೇನೋ ಎಂಬ ಭಾವನೆ ಮೂಡುತ್ತಿದ್ದು, ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೂರ, ಅಂತರವೆಂದೇ ಅನಿಸದಂತಾಗಿದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಮೈಸೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೂ ಕೂಡ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳು ಪ್ರಗತಿ ಪಥದಲ್ಲಿ ಮುನ್ನಡೆದಿರುವುದು ಗಮನಾರ್ಹ ಅಂಶವಾಗಿದೆ.

ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ದೊರೆತಿರುವ ಶಿಲಾಯುಗ ಮಾನವರ ಕಾಲದ ಶಿಲಾಯುಧ, ಮೃತ್ಪಾತ್ರಗಳೇ ಮುಂತಾದ ಅವಶೇಷಗಳೂ, ನಿವೇಶನಗಳೂ ತಾಲೂಕಿನ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಬೆಳವಣಿಗೆಯನ್ನು ಸೂಚಿಸುವಲ್ಲಿ ನೆರವಾಗುತ್ತವೆ. ಟಾಲೆಮಿ ತನ್ನ 'ಎ ಗೈಡ್ ಟು ದ ಜಿಯಾಗ್ರಫಿ' (ಸು.ಕ್ರಿ.ಶ. ೧೫೦) ಗ್ರಂಥದಲ್ಲಿ ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದ ಕೆಲವು ಸ್ಥಳಗಳ ಜೊತೆಗೆ ದಕ್ಷಿಣ ಕರ್ನಾಟಕದ ಪುನ್ನಾಟ ನಾಡನ್ನೂ ಉಲ್ಲೇಖಿಸಿರುವನು. ಇದರಿಂದ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿದ್ದ ಪುನ್ನಾಟನಾಡು (ಹೆಗ್ಗಡದೇವನ ಕೋಟೆ ತಾಲೂಕು) ಉತ್ತರ ಕರ್ನಾಟಕದೊಂದಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿತ್ತೆಂದು ಊಹಿಸಬಹುದು. ವಿದೇಶಿ (ಚೀನಾ) ಪ್ರವಾಸಿಗರಾದ ಫಾಹಿಯಾನ್ (ಗೊ-ಯು-ಕಿ) (ಕ್ರಿ.ಶ. ೫ನೆಯ ಶತಮಾನ) ಹಾಗೂ ಹ್ಯೂಯನ್ ತ್ಸಾಂಗ್ (ಕ್ರಿ.ಶ. ೭ನೆಯ ಶತಮಾನ) (ಸಿ-ಯು-ಕಿ) ರ ಪ್ರವಾಸಿ ಕಥನಗಳಲ್ಲಿ ಆಯಾ ಕಾಲಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ, ರಸ್ತೆ ದರೋಡೆ ಮುಂತಾದ ಅಂಶಗಳ ಬಗ್ಗೆ ವಿವರಣೆ ಲಭಿಸುತ್ತದೆ. ಸ್ಥಳೀಯ ಅರಸರು ಮತ್ತು ಅಧಿಕಾರಿಗಳು ರಸ್ತೆಯ ಸಂರಕ್ಷಣೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣಾ ಹೊಣೆಯನ್ನು ಸ್ಥಳೀಯವಾಗಿ ಹೊಂದಿದ್ದು, ಹಾದಿಹೋಕರಿಗೆ ರಸ್ತೆ ತೋರಿಸಲು, ಸಂರಕ್ಷಣೆ ನೀಡಲು ಅವರಿಂದ ಹಣ ವಸೂಲು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಅಂಶವನ್ನು ದಾಖಲಿಸಿರುವುದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿದೆ.

ತಾಲೂಕಿನ ಇತಿಹಾಸ ತಲಕಾಡಿನ ಗಂಗರೊಂದಿಗೆ ಆರಂಭಗೊಂಡು ಮುಂದೆ ಚೋಳ, ಹೊಯ್ಸಳ, ವಿಜಯನಗರದ ಅರಸರು, ಹೈದರಾಲಿ-ಟಿಪ್ಪು, ಬ್ರಿಟಿಷರು ಮತ್ತು ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಗೂ ಒಳಪಟ್ಟಿತ್ತು. ಈ ರಾಜಮನೆತನಗಳ ಕಾಲಕ್ಕೆ ಸೇರಿದ ಶಾಸನಗಳಲ್ಲಿ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿದ್ದ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ, ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆ ಮಾಧ್ಯಮ ಹಾಗೂ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನಗಳ ಬಗೆಗೆ ಸಾಂದರ್ಭಿಕ ಉಲ್ಲೇಖಗಳು ಲಭಿಸುತ್ತವೆ. ಕುದುರೆ, ಆನೆ, ರಥ, ಪಲ್ಲಕ್ಕಿ, ಮೇನ ಮುಂತಾದವುಗಳಲ್ಲಿ ಶ್ರೀಮಂತರು ಪ್ರಯಾಣಿಸಿದರೆ, ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ಪ್ರಯಾಣ ಸಾಮಾನ್ಯವಾಗಿ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯಾಗಿದ್ದು, ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳನ್ನೂ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದರು. ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳು ಕತ್ತೆ, ಹೇಸರಗತ್ತೆ, ಎತ್ತು, ಕುದುರೆ ಮುಂತಾದ ಪ್ರಾಣಿಗಳನ್ನು ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಗೆ ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದು ಎತ್ತಿನ ಗಾಡಿಗಳೂ ಬಳಕೆಯಲ್ಲಿದ್ದವು.

**ಭೂಸಾರಿಗೆ :** ಆಧುನಿಕ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಅನೇಕ ಕ್ರೈಸ್ತ ಪಾದ್ರಿಗಳೂ, ವಿದೇಶಿ ವ್ಯಾಪಾರಿಗಳೂ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದು, ಅವರಲ್ಲಿ ಕರ್ನಾಟಕಕ್ಕೆ ಭೇಟಿ ನೀಡಿದ್ದ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಪ್ರತಿನಿಧಿಯಾದ ಫ್ರಾನ್ಸಿಸ್ ಬುಕಾನನ್ ಹಾಗೂ ಅಬ್ದುಬೆ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸಿದ್ದು ಅವರ ಅಧ್ಯಯನಶೀಲ ಗ್ರಂಥಗಳಿಂದ ಸಾಕಷ್ಟು ಮಹತ್ವದ ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ಅಂಶಗಳು ತಿಳಿಯುತ್ತವೆ. ಅದರಿಂದ ಇಂದಿನ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ರಸ್ತೆ ಅಂದೂ ಕೂಡ ಸುರಕ್ಷಿತ ಪ್ರಯಾಣಕ್ಕೆ ಹೆದ್ದಾರಿಯಾಗಿತ್ತೆಂಬ ಅಂಶ ವೇದ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ಆದರೂ ನಿಜವಾದ ಅರ್ಥದಲ್ಲಿ ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಿಂದೀಚೆಗೆ (೧೮೩೧-೧೮೮೧) ಸಾರಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯಲ್ಲಿ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದ ಪ್ರಗತಿಯಾಯಿತು. ೧೮೩೧ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ನಡುವಣ ರಸ್ತೆಯನ್ನು ನವೀಕರಿಸಲಾಯಿತು. ಮಾರ್ಕೆಕಬ್ಬನ್ನನ ಆಡಳಿತಾವಧಿಯಲ್ಲಿ (೧೮೩೪-೬೧) ರಸ್ತೆಗಳನ್ನು ಹೆದ್ದಾರಿ, ಪ್ರಾಂತೀಯ ದಾರಿ ಹಾಗೂ ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆಗಳೆಂದು ವಿಂಗಡಿಸಲಾಯಿತು. ಜಿಲ್ಲಾ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರು ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕಿನ ಅಮಲ್ದಾರರುಗಳಿಗೆ ರಸ್ತೆಗಳ ರಚನೆ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣಾ ಹೊಣೆಯನ್ನು ವಹಿಸಲಾಯಿತು.

ರಸ್ತೆ-ಸೇತುವೆಗಳ ನಿರ್ಮಾಣ ಹಾಗೂ ನಿರ್ವಹಣೆಗಳ ಜವಾಬ್ದಾರಿಯನ್ನು ನಿರ್ವಹಿಸಲು ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಮಾರಾಮತ್ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ೧೮೩೪ರಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು. ಓರ್ವ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಓರ್ವ ಉಪಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ಐವರು ಎಕ್ಸಿಕ್ಯೂಟೀವ್ ಇಂಜಿನಿಯರ್, ನಾಲ್ವರು ಸಹಾಯಕ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಹಾಗೂ ಮೂವತ್ತು ಸಿಬ್ಬಂದಿಯನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಲೋಕೋಪಯೋಗಿ ಇಲಾಖೆಯನ್ನು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ೧೮೫೬ರ ಜೂನ್ ತಿಂಗಳಿನಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ೧೮೮೨ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ರೈಲುಮಾರ್ಗ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸೇವೆಗೆ ತೆರೆಯಲ್ಪಟ್ಟಿತು.

ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನದಲ್ಲಿ ಅಧಿಕಾರದಲ್ಲಿದ್ದ ಪ್ರಗತಿಪರ ಅರಸರಾದ ನಾಲ್ವಡಿ ಕೃಷ್ಣರಾಜ ಒಡೆಯರ್ ಅವರೊಂದಿಗೆ ರಾಜ್ಯದ ಪ್ರಗತಿಗಾಗಿ ಕೈಜೋಡಿಸಿದ ಸರ್.ಕೆ.ಶೇಷಾದ್ರಿ ಅಯ್ಯರ್, ಸರ್.ಎಂ. ವಿಶ್ವೇಶ್ವರಯ್ಯ ಹಾಗೂ ಸರ್.ಎಂ.ಮಿರ್ಜಾ ಇಸ್ಮಾಯಿಲ್‌ರಂತಹ ದಿವಾನರುಗಳಿಂದಾಗಿ ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯವು ಸರ್ವತೋಮುಖ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಮಾದರಿ ರಾಜ್ಯವೆಂಬ ಹೆಗ್ಗಳಿಕೆಗೆ ಪಾತ್ರವಾಯಿತು. ಮೊದಲ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧಾಂತ್ಯದ (೧೯೧೪-೧೮) ವೇಳೆಗೆ ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಆರಂಭಗೊಂಡದ್ದು, ತಾಲೂಕಿಗೆ ಸಂಬಂಧಿಸಿದಂತೆ ಇನ್ನೊಂದು ಮಹತ್ವದ ಬೆಳವಣಿಗೆಯಾಗಿತ್ತು. ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳ ಬಳಕೆಯಿಂದಾಗಿ ರೈಲು ಸೌಕರ್ಯವಿರದ ಪ್ರದೇಶಗಳಲ್ಲಿದ್ದ ಜನರಿಗೆ ಮುಂದೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು.

೨೦೦೬ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೬೧೩.೩೦ ಕಿ.ಮೀ ರಸ್ತೆಗಳಲ್ಲಿ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ-೨೧೨, (೩೪.೪೦ ಕಿ.ಮೀ.) ಒಂದಾದರೆ; ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ ಸಂಖ್ಯೆ-೧೨ (ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು), ೩೩ (ಮೈಸೂರು-ಕೊರಟಗೆರೆ) ಹಾಗೂ ೮೮ (ಮೈಸೂರು-ಬಂಟ್ವಾಳ) ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾದು ಹೋಗಿರುವ ಮೂರು ರಾಜ್ಯ (ಒಟ್ಟು ೬೨.೬೬ ಕಿ.ಮೀ.) ಹೆದ್ದಾರಿಗಳಾಗಿವೆ. ಅಲ್ಲದೆ ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ (೨೯೩.೫೨ ಕಿ.ಮೀ.) ಇತರ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ (೨೮.೮೦ ಕಿ.ಮೀ.) ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ (೩೮೬.೬೬ ಕಿ.ಮೀ.) ನೀರಾವರಿ ಇಲಾಖೆ ರಸ್ತೆ (೧೨.೯೨ ಕಿ.ಮೀ) ಹಾಗೂ ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆ (೧೬.೦೦ ಕಿ.ಮೀ)ಗಳು ಇದ್ದವು. ಇದರಲ್ಲಿ ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆ ೧೬೦. ಕಿ.ಮೀ. ಆಗಿದ್ದು ಪಕ್ಕಾರಸ್ತೆಗಳ ಉದ್ದ ೩೯೫.೧೮ ಕಿ.ಮೀ. ಇದ್ದು, ಉಳಿದವು ಪಂಚಾಯತ್ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ೨೦೦೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿದ್ದ ಒಟ್ಟು ೨೧೪೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿ ೩೪.೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೯೨ ಕಿ.ಮೀ. ರಾಜ್ಯ ಹೆದ್ದಾರಿ, ೫೨೧ ಕಿ.ಮೀ. ಮುಖ್ಯ ಜಿಲ್ಲಾ ರಸ್ತೆ, ೩೦೨ ಕಿ.ಮೀ. ಹಳ್ಳಿ ರಸ್ತೆ, ೧೧೮೨ ಕಿ.ಮೀ. ಪುರಸಭೆ ರಸ್ತೆ ಹಾಗೂ ೧೬ ಕಿ.ಮೀ. ಅರಣ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳಾಗಿದ್ದವು. ಇದರಲ್ಲಿ ೫೪೦ ಕಿ.ಮೀ. ರಸ್ತೆ ಮೇಲ್ವಿಧಾನ ಹೊಂದಿದ ಪಕ್ಕಾರಸ್ತೆಗಳಾದರೆ ಉಳಿದವು ಕಚ್ಚಾರಸ್ತೆಗಳಾಗಿವೆ.

ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ರಾಜ್ಯ ಹಾಗೂ ದೇಶದ ಬೇರೆ ಬೇರೆ ರಾಜ್ಯಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಗಿದೆ. ಬೆಂಗಳೂರು, ಮಳವಳ್ಳಿ, ತಿರುಮಕೂಡಲು ನರಸೀಪುರ, ನಂಜನಗೂಡು, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ, ಹೆಗ್ಗಡದೇವನಕೋಟೆ, ಶ್ರೀರಂಗಪಟ್ಟಣ, ಹುಣಸೂರು, ಕೃಷ್ಣರಾಜನಗರಗಳಿಗೆ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವ ಮುಖ್ಯ ರಸ್ತೆಗಳು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿವೆ.

**ಸಾರ್ವಜನಿಕ ಸಾರಿಗೆ:** ೧೯೨೦ರ ವೇಳೆಗೆ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಜನಸಂಚಾರಕ್ಕೆ ಕುದುರೆ ಸಾರೋಟು, ಕುದುರೆಗಾಡಿ, ಜಟಕಾ ಮತ್ತು ಟಾಂಗಾಗಾಡಿ, ಎತ್ತಿನಗಾಡಿ, ಒಡ್ಡರ ಬಂಡಿ ಮುಂತಾದವುಗಳನ್ನು ಬಳಸುತ್ತಿದ್ದರು. ಆದರೆ ೧೮೯೨ರಲ್ಲೇ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ಮೈಸೂರು ಮಹಾರಾಜರ ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಟಾಂಗಾಗಳು (ಕುದುರೆಗಾಡಿ) ನಗರದಲ್ಲಿ ಕಾಣಿಸಿಕೊಂಡವು. ಅಂದು ನಗರವೂ ಸೇರಿದಂತೆ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಹೋಗಲು

ಯಾವುದೇ ವಾಹನ ಸೌಕರ್ಯ ಇಲ್ಲದಿದ್ದರಿಂದ ಟಾಂಗಾಗಳೇ ಎಲ್ಲರಿಗೂ ಆಸರೆಯಾಗಿದ್ದವು. ಟಾಂಗಾಗಳ ಉಸ್ತುವಾರಿಯನ್ನು ಮುನಿಸಿಪಾಲಿಟಿ ವಹಿಸಿಕೊಂಡಿತ್ತು. ಅವುಗಳನ್ನು ಬಾಡಿಗೆಗೆ ಪಡೆಯಬಹುದಿತ್ತು. ಮೈಸೂರು, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ಚಾಮರಾಜನಗರ, ನಂಜನಗೂಡು, ಕೃಷ್ಣರಾಜನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಟಾಂಗಾಗಳು ಓಡಾಡುತ್ತಿದ್ದವು. ಅಂದಿನ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಅಂದಾಜು ೬೦೦ ಟಾಂಗಾಗಳು ಇದ್ದವು. ಈಗ ಅವುಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ೧೫೦ಕ್ಕೆ ಇಳಿದಿದೆ. ಶತಮಾನಗಳಷ್ಟು ಚಾರಿತ್ರಿಕ ಹಿನ್ನೆಲೆ ಇರುವ ಮೈಸೂರಿನ ಟಾಂಗಾಗಳು ಇಂದು ಆಧುನಿಕ ವಾಹನಗಳ ಅಬ್ಬರದಲ್ಲಿ ಕ್ಷೀಣಿಸುತ್ತಾ, ತಮ್ಮ ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕಾಗಿ ಹೋರಾಟ ನಡೆಸುತ್ತಿವೆ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಟಾಂಗಾಗಳು ನಿಲ್ಲಲು ಪ್ರಾಣಿ ಸಂಗ್ರಹಾಲಯ, ಅರಮನೆ, ಗುಜರಿ ಹಾಗೂ ಅಗ್ರಹಾರದ ಬಸ್ ನಿಲ್ದಾಣಗಳ ಬಳಿ ತಾಣಗಳಿವೆ. ದಸರಾ ಮತ್ತಿತರ ವಿಶೇಷ ಸಂದರ್ಭಗಳಲ್ಲಿ ವಿದೇಶೀ ಪ್ರವಾಸಿಗರಿಗೆ ಅಲಂಕರಿಸಿದ ಟಾಂಗಾಗಳಲ್ಲಿ ನಗರ ವೀಕ್ಷಣೆಗೆ ಅವಕಾಶ ಮಾಡಿಕೊಡುವುದು ಹೊಸ ಆಕರ್ಷಣೆಯಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನಕ್ಕೆ ಮೊದಲು ಮೋಟಾರ್ ವಾಹನ ತಂದವರು ಚಾಮರಾಜೇಂದ್ರ ಒಡೆಯರು. ಸ್ವೀಮ್‌ನಿಂದ ಚಲಿಸುವ ರೋಡ್ ಇಂಜನ್ ಮಾದರಿಯ ವಾಹನವು ಗಂಟೆಗೆ ೧೦-೧೨ ಮೈಲಿ ವೇಗವಾಗಿ ಚಲಿಸುತ್ತಿದ್ದು, ಕುದುರೆ ಸಾರೋಟ್ ಗಾಡಿ ಮಾದರಿಯಲ್ಲಿತ್ತು.

ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಮಡಿಕೇರಿಗೆ ೧೯೨೦ರಲ್ಲಿ ಬಸ್ಸೊಂದು ಚಲಿಸಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಅದು ಗ್ಯಾಸ್‌ನಿಂದ ಚಲಿಸುವ ಗಟ್ಟಿ ಟೈರಿನ ಬಸ್ಸಾಗಿದ್ದು, ಪಾವಂಚೆ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸಿನವರ ಒಡೆತನದಲ್ಲಿದ್ದು. ಸುಮಾರು ೧೯೨೫ರ ವೇಳೆಗೆ ಗಾಳಿ ತುಂಬಿದ ಟೈರ್‌ಗಳನ್ನು ಹೊಂದಿದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಆರಂಭಗೊಂಡವು. ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಸರ್ವಿಸಿನವರು ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಮಡಿಕೇರಿಗೆ ಅಂಚೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಹೋಗುವ ಬಸ್ಸನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿದರು. ಆನಂತರ ಮಾಡರನ್ ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಎಂಬ ಮತ್ತೊಂದು ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸು ಓಡಾಡಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿತು. ಆಗ, ಮೈಸೂರಿನ ದಿವಾನರು ಅಥವಾ ಮಂತ್ರಿಮಂಡಲದ ಮೊದಲನೆಯ ಕೌನ್ಸಿಲ್ ಮೆಂಬರು ಬಸ್ಸಿಗೆ ಪರವಾನಗಿ ಕೊಡುವ ಅಧಿಕಾರವನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರು. ಗೃಹ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಪರವಾನಗಿಯ ವ್ಯವಹಾರಗಳು ನಡೆಯುತ್ತಿದ್ದವು.

'ಬಿ.ಟಿ.ಎಸ್. ಸರ್ವಿಸ್' ಬಸ್ಸು (೧೯೨೮-೩೫) ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಹುಣಸೂರು, ಪಿರಿಯಾಪಟ್ಟಣ, ಬೆಟ್ಟದಪುರ, ರಾಮನಾಥಪುರ ಮುಂತಾದ ಕಡೆಗೂ, 'ಕೊಹಿನೂರ್ ಎಕ್ಸ್‌ಪ್ರೆಸ್' ಬಸ್ಸು ಎಡತೊರೆ (ಕೃಷ್ಣರಾಜನಗರ) ಕಡೆಗೂ, 'ಹುಣಸೂರು ವರ್ಕ್ಸ್' ಬಸ್ಸು ಹುಣಸೂರಿನಿಂದ ಎಡತೊರೆ ಕಡೆಗೂ ಓಡಾಡಲಾರಂಭಿಸಿದವು. ಹೀಗೆ ಅಂದಿನ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಸುತ್ತಮುತ್ತಲ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೆ ಬಸ್ಸು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು.

ಮೈಸೂರು ಸರ್ಕಾರದ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆ ೧೯೪೮ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿತು. ೧೯೫೩ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನ ಒಂದು ಶಾಖೆ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಗೊಂಡಿತು. ೧೯೬೨ರ ಮಾರ್ಚ್ ೫ರಂದು ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಸ್ವತಂತ್ರ ವಿಭಾಗವನ್ನು ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಾಪಿಸಲಾಯಿತು.

೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಪಥಮವಾಗಿ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಗೊಂಡಿತು. ಅವು ಸಿ.ಪಿ.ಸಿ. ಬಸ್ ಸರ್ವಿಸ್ ಹಾಗೂ ಶ್ರೀಕಂಠಯ್ಯನವರ ಬಸ್ಸುಗಳು. ೧೯೬೦ ರವರೆಗೂ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ಮೈಸೂರ ನಗರದಲ್ಲಿ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿದ್ದವು. ೧೯೬೦ರಲ್ಲಿ ಸರ್ಕಾರ, ರಸ್ತೆ ರಾಷ್ಟ್ರೀಕರಣ ಮಾಡಿದ ನಂತರ ಸರ್ಕಾರದ ಬಸ್ಸುಗಳು ಓಡಾಡಲು ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿದವು. ಆರಂಭದಲ್ಲಿ ಸಿಟಿ ಬಸ್ಸು ಮೈಸೂರಿನ ವಾಣಿವಿಲಾಸ ಮೊಹಲ್ಲಾ ಹಾಗೂ ಚಾಮುಂಡಿಪುರಂಗಳಿಗೆ ಮಾತ್ರ ಸಂಚರಿಸುತ್ತಿತ್ತು.

ಪ್ರಸ್ತುತ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಮೂರು ಕೆ.ಎಸ್.ಆರ್.ಟಿ.ಸಿ. ಘಟಕಗಳಿವೆ. ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಸಾರಿಗೆ, ನಗರ ಸಾರಿಗೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಗಳೂ ಇದೆ. ಮೈಸೂರು ಗ್ರಾಮಾಂತರ ವಿಭಾಗವು ನಗರ ವಿಭಾಗದಿಂದ ವಿಭಜನೆಗೊಂಡು ಕೃಷ್ಣರಾಜನಗರ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ ಮತ್ತು ಮಂಡ್ಯ ಘಟಕಗಳೊಂದಿಗೆ ಏಪ್ರಿಲ್ ೧, ೧೯೯೯ ರಂದು ಅಸ್ತಿತ್ವಕ್ಕೆ ಬಂದಿತು. ಪ್ರಸ್ತುತ ಇದು ಏಳು ಘಟಕಗಳನ್ನು ಕೃಷ್ಣರಾಜನಗರ, ಗುಂಡ್ಲುಪೇಟೆ, ಮಂಡ್ಯ, ಹುಣಸೂರು, ಕೊಳ್ಳೇಗಾಲ, ಮದ್ದೂರು, ಚಾಮರಾಜನಗರಗಳಲ್ಲಿ ಹೊಂದಿದೆ. ಈ ವಿಭಾಗವು ಮೈಸೂರು (೧೨೪೧), ಮಂಡ್ಯ (೧೪೮೦), ಚಾಮರಾಜನಗರ (೧೪೯೪) ಜಿಲ್ಲೆಗಳ ಒಟ್ಟು ೨೨೨೫ ಹಳ್ಳಿಗಳಿಗೆ ಸಾರಿಗೆ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಕರ್ನಾಟಕ ರಾಜ್ಯ ರಸ್ತೆ ಸಾರಿಗೆ ಸಂಸ್ಥೆಯ ವಿಭಾಗೀಯ ಕಾರ್ಯಾಲಯ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿದೆ. ಈ ವಿಭಾಗದಿಂದ ಪ್ರಮುಖ ಗ್ರಾಮಗಳಿಗೆ ಹಾಗೂ ಪಟ್ಟಣಗಳಿಗೆ ಬಸ್ ಸೌಕರ್ಯ ಒದಗಿಸಲಾಗುತ್ತಿದೆ. ಗುಲ್ಬರ್ಗ, ಗೋಕರ್ಣ, ಮಧುರೈ, ಪಣಜಿ, ಸೊಲ್ಲಾಪುರ, ಬೆಳಗಾವಿ, ಮಂತ್ರಾಲಯ ಮೊದಲಾದ ದೂರದ ಊರುಗಳಿಗೂ ಬಸ್ ಸೌಲಭ್ಯವಿದೆ. ತಾಲೂಕಿನ ಕೆಲವು ಮಾರ್ಗಗಳಲ್ಲಿ ಖಾಸಗಿ ಬಸ್, ಟೆಂಪೋ ಮೊದಲಾದ ವಾಹನಗಳು ಸಂಚರಿಸುತ್ತವೆ.

ಒಂದು ಕಾಲಕ್ಕೆ ಶ್ರೀಮಂತಿಕೆಯ ಸಂಕೇತವಾಗಿದ್ದ ಕಾರುಗಳು, ಇಂದು ಮಧ್ಯಮ ಹಾಗೂ ಸಾಮಾನ್ಯ ವರ್ಗದವರ ಕೈಗೆಟುಕುವಂತಾಗಿದೆ. ಮಾರುತಿ ೮೦೦, ಕ್ವಾಲಿಸ್, ಸ್ಯಾಂಟ್ರೋ, ಇಂಡಿಕಾ, ಪೋರ್ಟ್‌ಐಕಾನ್, ಇಂಡಿಗೊ, ಹೊಂಡಾಸಿಟಿ, ಲ್ಯಾನ್ಸರ್, ಫಿಯಟ್, ಪಾಲಿಯೊ, ವ್ಯಾಗನ್‌ಆರ್, ಸಿಯೆರೊ, ಸ್ಕಾರ್ಪಿಯೊ ಮುಂತಾದ ನವೀನ ನಮೂನೆಯ ಕಾರುಗಳು ರಸ್ತೆಗಳಿಡವೆ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಭಂಡಾರಿ ಮೋಟಾರ್ಸ್, ಗೋಕುಲನ ಜಿ.ಆರ್.ಕನ್ನಟ್ಟೆನ್ಸಿ, ಕುವೆಂಪುನಗರದ ಕಾರ್ ಪಾಯಿಂಟ್, ಬನ್ನಿಮಂಟಪದ ಸಿಂಡಿಕೇಟ್ ಮೋಟಾರ್ಸ್, ಹುಣಸೂರು ರಸ್ತೆಯಲ್ಲಿರುವ ಮಾರುತಿ ಕಂಪೆನಿಯ ಟ್ರೂವ್ಯಾಲ್ಯೂ, ಸೆಕೆಂಡ್ ಕಾರ್, ಹೀರೋ ಹೊಂಡಾ, ಬಜಾಜ್ ಚೇತಕ್, ಟಿ.ವಿ.ಎಸ್. ಮುಂತಾದ ದ್ವಿಚಕ್ರ ವಾಹನಗಳ ಪ್ರದರ್ಶನ ಹಾಗೂ ಮಾರಾಟ ಮಳಿಗೆಗಳಿವೆ.

೨೦೦೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ಮೈಸೂರಿನ ಪ್ರಾದೇಶಿಕ ಸಾರಿಗೆ ಕಚೇರಿಯಲ್ಲಿ ನೊಂದಣಿಗೊಂಡಿದ್ದ ತಾಲೂಕಿನ ಮೋಟಾರು ವಾಹನಗಳು : ಮೋಟಾರ್ ಸೈಕಲ್‌ಗಳು

೩,೬೯,೪೯೫, ಬಾಡಿಗೆ ಕಾರುಗಳು ೩,೦೪೪, ಆಟೋರಿಕ್ಷಾಗಳು ೧೬,೮೫೭, ಆಮ್ನಿ ಬಸ್ಸುಗಳು ೫,೬೬೫, ಟ್ರಾಕ್ಟರ್ ಮತ್ತು ಟ್ರೈಲರ್ ೪೬೪, ಆಂಬುಲೆನ್ಸ್ ೨೯೮, ಸರಕು ಸಾಗಿಸುವ ವಾಹನಗಳು ೧೦,೫೭೧, ಇತರೆ ೩೪೬, ಎಲ್ಲಾ ಸೇರಿ ಒಟ್ಟು ೪,೦೯,೫೬೯ ವಾಹನಗಳು ತಾಲೂಕಿನಿಂದ ನೋಂದಣೆಗೊಂಡಿದ್ದವು. ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ನೋಂದಣೆಗೊಂಡ ೫,೦೨,೦೦೯ ವಾಹನಗಳಲ್ಲಿ ಈ ತಾಲೂಕಿನದೇ ಸಿಂಹಪಾಲು (ಶೇ. ೮೦%) ಆಗಿದೆ.

**ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ :** ಬ್ರಿಟಿಷ್ ವಸಾಹತುಷಾಹಿ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ವಿವಿಧ ರಂಗಗಳಲ್ಲಾದ ಅಭಿವೃದ್ಧಿ ಕಾರ್ಯಗಳು ಮೂಲತಃ ವಸಾಹತು ಹಿತಾಸಕ್ತಿಯ ಪೂರೈಕೆಗಾಗಿ ಕೈಗೊಳ್ಳಲ್ಪಟ್ಟರೂ ಅದರಿಂದ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಆದ ಪ್ರಯೋಜನ ಗಮನಾರ್ಹ. ೧೯ನೆಯ ಶತಮಾನದ ಪೂರ್ವಾರ್ಧ ಭಾಗದಲ್ಲಿ ಪಾಶ್ಚಿಮಾತ್ಯ ರಾಷ್ಟ್ರಗಳಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಪ್ರಗತಿ ಸಾಧಿಸಲಾರಂಭಿಸಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಇಂಗ್ಲೆಂಡಿನಲ್ಲಿ ೧೮೩೦ರಲ್ಲಿ ಉಗಿಬಂಡಿ (ಸ್ಟೀಮ್ ಎಂಜಿನ್) ಬಳಸಿ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಿಸಿದ್ದು ಗಮನಾರ್ಹವಾಗಿತ್ತು. ಭಾರತದಂತಹ ವಿಶಾಲ ದೇಶದ ಮೇಲೆ ಅಧಿಪತ್ಯ ಹೊಂದಿದ್ದ ಬ್ರಿಟೀಷರು ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೧೮೫೩ರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಪರಿಚಯಿಸಿದ್ದು, ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಭಾಗಗಳೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಕಲ್ಪಿಸುವುದರ ಜೊತೆಗೆ, ಸರಕು ಸಾಗಾಣಿಕೆಯನ್ನು ಸುಧಾರಿಸುವುದರ ಮೂಲಕ ಆರ್ಥಿಕ ಅಭಿವೃದ್ಧಿಗೆ ಪರೋಕ್ಷವಾಗಿ ಕಾರಣವಾಯಿತು.

ಮೈಸೂರು ರಾಜ್ಯವು ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಕಮೀಷನರುಗಳ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ಒಳಪಟ್ಟಿದ್ದುದರಿಂದ ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲೂ ೧೮೬೪ರಲ್ಲಿ ರೈಲು ಶಕೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಬೌರಿಂಗ್ ಮೈಸೂರಿನ ಕಮೀಷನರ್ ಆಗಿದ್ದಾಗ ರೈಲುಮಾರ್ಗ ರಚನೆಗಾಗಿ ಸರ್ವೆ ಮಾಡಲು ಆದೇಶಿಸಿದ. ಕ್ಯಾಪ್ಟನ್ ಲಿಂಡ್ಸೆ ಹಾಗೂ ಮುಖ್ಯ ಇಂಜಿನಿಯರ್ ಮೇಸ್ಸಾನ್ಲೇ ಅವರ ವರದಿಯನ್ನು ಆಧರಿಸಿ ರೈಲು ಸಾರಿಗೆ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಬ್ರಿಟೀಷರ ಹಿಡಿತದಲ್ಲಿದ್ದ ಮುಂಬಯಿ, ಮದ್ರಾಸ್, ಮೈಸೂರು ಮುಂತಾದ ಪ್ರಾಂತಗಳು ೧೮೭೪-೭೯ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಭೀಕರ ಬರಗಾಲಕ್ಕೆ ತುತ್ತಾದ್ದರಿಂದ ಪರಿಹಾರ, ನೆರವು ನೀಡುವ ಸಲುವಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಕಾಮಗಾರಿಯನ್ನು ೧೮೭೭-೭೮ರಲ್ಲಿ ಪ್ರಾರಂಭಿಸಿ, ಬೆಂಗಳೂರು-ಚನ್ನಪಟ್ಟಣಗಳ ನಡುವಣ (೫೬.ಕಿ.ಮೀ) ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಮೊದಲ ಕಂತಾಗಿ ಸಿದ್ಧಗೊಳಿಸಲಾಯಿತು (೧೮೮೧). ಚನ್ನಪಟ್ಟಣದಿಂದ ಮಂಡ್ಯವರೆಗೂ ೩೭ ಕಿ.ಮೀ. (೧೮೮೧-ಮಾರ್ಚ್ ೨೦) ಹಾಗೂ ಮಂಡ್ಯ-ಮೈಸೂರುಗಳ ನಡುವಣ (೪೫ಕಿ.ಮೀ) ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಮುಗಿದ ನಂತರ ೧೮೮೨ರ ಫೆಬ್ರವರಿ ೨೫ರಂದು ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ನಡುವೆ ನೇರ ರೈಲು ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ೧೮೮೨ರ ಜೂನ್ ೧ ರಿಂದ ಸರಕು ಸಾಗಣೆಗೆ ಗೂಡ್ಸ್ ಗಾಡಿಗಳನ್ನೂ ಬಿಡಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ನಂಜನಗೂಡಿನ ಸುಜಾತಮಿಲ್ಸ್ಗೆ ಡಿಸೆಂಬರ್ ೧, ೧೮೯೧ರಲ್ಲೂ ಅಲ್ಲಿಂದ, ನಂಜನಗೂಡು ಟೌನ್ಗೆ ಜುಲೈ ೧೨, ೧೮೯೯ರಲ್ಲೂ, ರೈಲು ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ

ಅರಸೀಕೆರೆಗೆ ಜನವರಿ ೩, ೧೯೧೮ರಲ್ಲೂ ನಂಜನಗೂಡಿನಿಂದ ಚಾಮರಾಜನಗರಕ್ಕೆ ಆಗಸ್ಟ್, ೨೭, ೧೯೨೬ ರಲ್ಲೂ ಮೀಟರ್ ಗೇಜ್ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಕಲ್ಪಿಸಲಾಯಿತು.

ಸ್ವಾತಂತ್ರ್ಯಾನಂತರ ದೇಶದ ವಿವಿಧ ಪ್ರಾಂತೀಯ ರೈಲ್ವೆಗಳನ್ನು ೧೯೫೧ರಲ್ಲಿ ತಾನೇ ವಹಿಸಿಕೊಂಡ ಕೇಂದ್ರ ಸರ್ಕಾರ, ಆಡಳಿತದ ಅನುಕೂಲಕ್ಕಾಗಿ ಭಾರತೀಯ ರೈಲ್ವೆಯನ್ನು ಒಂಭತ್ತು ವಲಯಗಳನ್ನಾಗಿ ವಿಭಜಿಸಿತು. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ರೈಲ್ವೆಯು ದಕ್ಷಿಣ ವಲಯ ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತಕ್ಕೆ ೧೯೫೧ರ ಏಪ್ರಿಲ್ ೪ರಂದು ಒಳಪಟ್ಟಿತು. ರೈಲ್ವೆ ಆಡಳಿತದಲ್ಲಿ ವಿಭಾಗೀಯ ವ್ಯವಸ್ಥೆ ಜಾರಿಗೊಂಡಾಗ ೧೯೫೬ ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ವಿಭಾಗ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಬೆಂಗಳೂರು-ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವು ೧೯೭೯-೧೯೯೩ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್‌ಗೆ ಪರಿವರ್ತಿಸಲ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಇದೇ ರೀತಿ ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ, ರೈಲು ಮಾರ್ಗದ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ೧೯೯೨-೯೮ರ ಅವಧಿಯಲ್ಲಿ ಪೂರೈಸಲಾಯಿತು. ಅಲ್ಲದೆ, ಮೈಸೂರು-ನಂಜನಗೂಡು ಮಾರ್ಗದ ಪರಿವರ್ತನಾ ಕಾರ್ಯವು ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು, ೨೦೦೮ರ ಜೂನ್ ತಿಂಗಳಿನಿಂದ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಗೊಂಡಿದ್ದು, ಚಾಮರಾಜನಗರಕ್ಕೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಸಂಚಾರವನ್ನು ೨೦೦೮ರ ನವೆಂಬರ್ ೧೧ರಂದು ಆರಂಭಿಸಲಾಗಿದೆ.

೨೦೦೮ರ ಅಂಕಿ ಅಂಶದಂತೆ ಮೈಸೂರು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಒಟ್ಟು ೩೬ ಕಿ.ಮೀ, ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವಿದ್ದು, ಮೈಸೂರು ನಗರವೂ ಪ್ರಮುಖ ರೈಲ್ವೆ ಜಂಕ್ಷನ್ ಆಗಿದ್ದು, ತಾಲೂಕಿನ ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ, ನಾಗನಹಳ್ಳಿ; ಮೈಸೂರು-ನಂಜನಗೂಡು ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ ಕೃಷ್ಣಮೂರ್ತಿಪುರಂ, ಅಶೋಕಪುರಂ ಹಾಗೂ ಕಡಕೋಳಿ; ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರು-ಅರಸೀಕೆರೆ ಮಾರ್ಗದಲ್ಲಿ - ಸಾಗರಕಟ್ಟೆ ಸೇರಿದಂತೆ ಮೂರು ರೈಲ್ವೆ ನಿಲ್ದಾಣಗಳಿವೆ. ಹಾಸನದಿಂದ ಸಕಲೇಶಪುರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಂಗಳೂರಿಗೆ ಬ್ರಾಡ್‌ಗೇಜ್ ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಸಿದ್ಧವಿದ್ದು, ಬೆಂಗಳೂರು-ಮಂಗಳೂರು ಪ್ರಯಾಣಿಕ ರೈಲು ಸಂಚಾರ ೨೦೦೭ರ ಡಿಸೆಂಬರ್‌ನಿಂದ ಮೈಸೂರು ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿದೆ.

ಕೈಗಾರಿಕಾ, ಶೈಕ್ಷಣಿಕ, ಸಾಂಸ್ಕೃತಿಕ ನಗರವಾಗಿ ಮೈಸೂರು ವೇಗವಾಗಿ ಬೆಳೆಯುತ್ತಿರುವುದರಿಂದ ದೇಶದ ನಾನಾ ಭಾಗಗಳಿಂದ ಇಲ್ಲಿಗೆ ಪ್ರವಾಸಿಗರು, ವ್ಯಾಪಾರೋದ್ಯಮಿಗಳೇ ಮುಂತಾದವರು ಬರುವುದಕ್ಕೆ ಮತ್ತಷ್ಟು ಹೆಚ್ಚಿನ ರೈಲ್ವೆ ಸಂಪರ್ಕ ಒದಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರಿನಿಂದ ಹುಣಸೂರು ಪಿರಿಯಾಪಟ್ಟಣ-ಕುಶಾಲನಗರ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮಡಿಕೇರಿ-ಮಂಗಳೂರುಗಳಿಗೆ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ರೂಪಿಸುವ ಬಹು ಹಿಂದಿನ ಯೋಜನೆ ಕಾರ್ಯರೂಪಕ್ಕೆ ಬರಬೇಕಿದೆ. ಇದರಿಂದ ಮಂಗಳೂರು ಬಂದರಿನೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧ್ಯವಾಗುತ್ತದೆ. ೧೮೮೩ಕ್ಕೂ ಹಿಂದಿನಿಂದ ಬೇಡಿಕೆಯಲ್ಲಿರುವ ಮೈಸೂರು - ತೆಲ್ಲಿಚೇರಿ ಮಾರ್ಗವೂ ಆಗಬೇಕಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು-ಚಾಮರಾಜನಗರ ರೈಲು ಮಾರ್ಗವನ್ನು ಸತ್ಯಮಂಗಲ ಮಾರ್ಗವಾಗಿ ಮೆಟ್ಟೂರು ಪಾಳ್ಯದವರೆಗೂ ಚಾಮರಾಜನಗರದಿಂದ ಮುಂದಕ್ಕೆ ವಿಸ್ತರಿಸುವ ಅಗತ್ಯವೂ ತುರ್ತಾಗಿದೆ.

**ವಿಮಾನ ಸಾರಿಗೆ :** ವಿಮಾನಸಾರಿಗೆ ಅಧಿಕ ವೆಚ್ಚದ್ದಾದರೂ ಕಾಲ ಉಳಿತಾಯದ ದೃಷ್ಟಿಯಿಂದ ಮಹತ್ವ ಪಡೆದಿದೆ. ಮೈಸೂರಿಗೆ ಎಂಟು ಕೆ.ಮೀ. ದೂರದ ಮಂಡಕಳ್ಳಿಯಲ್ಲಿ ೨೯೧ ಎಕರೆ ಭೂಮಿಯನ್ನು ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣಕ್ಕೆಂದು ಸ್ವಾಧೀನಪಡಿಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣ ಸ್ಥಾಪಿಸುವ ಗುರಿಯು ೧೯೩೬ರಿಂದಲೇ ಇದ್ದು, ೧೯೪೭ರಲ್ಲಿ ಅದಕ್ಕೆ ಚಾಲನೆ ದೊರೆಯಿತು. ೧೯೫೦ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್ ೧ರಿಂದ ಭಾರತ ಸರ್ಕಾರ ತನ್ನ ಅಧೀನಕ್ಕೆ ಇದನ್ನು ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಚಿಕ್ಕದಾದ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಸ್ಥಾಪಿಸಿ, ೧೯೮೫ರಿಂದ ವಾರದಲ್ಲಿ ಮೂರು ವಿಮಾನ ಹಾರಾಟಗಳ ವಾಯುಧೂತ ಸೇವೆಯನ್ನು ಆರಂಭಿಸಿತು. ನಂತರದಲ್ಲಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಸ್ಥಗಿತಗೊಳಿಸಲಾಗಿದೆ. ಪ್ರಸ್ತುತ ಈಗಿರುವ ವಿಮಾನ ನಿಲ್ದಾಣವನ್ನು ಮೇಲ್ದರ್ಜೆಗೆರೆಸಿ ದೇಶದ ನಾನಾಭಾಗಗಳಿಗೆ ವಿಮಾನಸೇವೆಯನ್ನು ತುರ್ತಾಗಿ ಒದಗಿಸಬೇಕಾಗಿದೆ. ಈ ಸಂಬಂಧ ವಿಮಾನಯಾನ ಪ್ರಾಧಿಕಾರವು ಇನ್ನಷ್ಟು ಜಮೀನನ್ನು ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಖರೀದಿಸಿದ್ದು, ರನ್-ವೇ ಇತ್ಯಾದಿ ನಿರ್ಮಾಣ ಕಾರ್ಯ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡಿದ್ದು, ವಿಮಾನ ಸೇವೆ ಆರಂಭವಾಗಬೇಕಿದೆ.

### ಅಂಚೆ ಸಂಪರ್ಕ

ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಪ್ರಗತಿಗಳ ನಡುವೆಯೂ ಅಂಚೆ ಸೇವೆ ಇಂದಿಗೂ ತನ್ನ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಉಳಿಸಿಕೊಂಡಿದೆ. 'ಅಂಚೆ' ಪದವು - 'ಹಂಸ' ಪದದ ತತ್ಪ್ರಮವಾಗಿದ್ದು, ಹಂಸ, ಪಾರಿವಾಳಗಳ ಮೂಲಕ ಸಂದೇಶ ರವಾನಿಸುವ ವಿಧಾನ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ಕವಿ ಕಾಳಿದಾಸನ ಕಾಲಕ್ಕಾಗಲೇ ರೂಢಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಅರಸರ ಪತ್ರ ವ್ಯವಹಾರಗಳ ರವಾನೆಗೆ ಓಲೆಗಾರ, ತಳವಾರ ಹಾಗೂ ರಾಯಸದವರಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಹುಗಾರರೂ ಸಂದರ್ಭಾನುಸಾರ ಈ ಕಾರ್ಯವನ್ನು ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದರು. ತಳವಾರರಾದಲ್ಲಿ ಕಾಲ್ನಡಿಗೆಯಲ್ಲಿ, ರಾಹುತರಾದಲ್ಲಿ ಕುದುರೆಗಳ ಮೂಲಕ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದರು.

ಮೈಸೂರು ಅರಸರ ಆಳ್ವಿಕೆಯಲ್ಲಿ ಇದಕ್ಕೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಚಾಲನೆ ಲಭಿಸಿತು. ಅದರಲ್ಲೂ ಚಿಕ್ಕದೇವರಾಜ ಒಡೆಯರ (೧೬೭೩-೧೭೦೪) ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬೇಹಿನ ಚಾವಡಿಗೆ ಸೇರಿದ ಅಂಚೆ ಹರಿಕಾರರನ್ನೊಳಗೊಂಡ ಪ್ರತ್ಯೇಕ ಶಾಖೆಯನ್ನೇ ೧೭೦೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಇದು ಮುಂದೆ 'ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ' ಎಂದೇ ಪ್ರಸಿದ್ಧವಾಯಿತು. ಬ್ರಿಟೀಷ್ ಅಂಚೆ ಪದ್ಧತಿಯೊಂದಿಗೆ ಹೋಲಿಸಿದಾಗ 'ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ' ದುಬಾರಿಯಾಗಿರದೆ ಅಂಚೆ ಶುಲ್ಕ ಕಡಿಮೆ ಇತ್ತು. ಅಂಚೆ ಕಾರ್ಯದ ಉಸ್ತುವಾರಿಗಾಗಿ ಅಂಚೆ ಭಕ್ಷಿ, ಗುಮಾಸ್ತರುಗಳಿರುತ್ತಿದ್ದು, ಬೇಹಾರಿಗಳು (ರನ್ನರ್ಸ್) ಊರಿಂದೂರಿಗೆ ಸರ್ಕಾರಿ ಹಾಗೂ ಖಾಸಗಿ ಅಂಚೆಗಳನ್ನು ಒಯ್ಯುತ್ತಿದ್ದರೂ ಸರ್ಕಾರಿ ಪತ್ರಗಳೇ ಅಧಿಕವಾಗಿರುತ್ತಿದ್ದವು.

ಹೈದರ್ ಹಾಗೂ ಟಿಪ್ಪು ಕಾಲದಲ್ಲಿ ಬೇಹಾರಿ ಚಾವಡಿ ಹಾಗೂ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಗಳಿಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಮಹತ್ವ ಲಭಿಸಿತು. ಮುಂದೆ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನ ೧೮೦೦ ರಿಂದೀಚೆಗೆ ಬ್ರಿಟೀಷರ ಪ್ರಭಾವಕ್ಕೆ ಒಳಗಾದಾಗ ಅದರ ಪರಿಣಾಮ ಸಹಜವಾಗಿ ಮೈಸೂರು

ಅಂಚೆ ವ್ಯವಸ್ಥೆಯ ಮೇಲೂ ಆಯಿತು. ಏತನ್ಮಧ್ಯೆ ಬೆಂಗಳೂರು - ಮೈಸೂರು ರೈಲು ಮಾರ್ಗ ಒಲಿಲಿರಲ್ಲಿ ಪೂರ್ಣಗೊಂಡು ಸಂಚಾರ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಮೇಲೆ ಮೇಲ್ ಸೇವೆಗಾಗಿ ಬಳಸಿಕೊಳ್ಳಲಾಯಿತು. ೧೯೧೪ರ ವೇಳೆಗೆ ಮೈಸೂರು ಜಿಲ್ಲೆಯಲ್ಲಿ ೮೧ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿ ಹಾಗೂ ಎಂಟು ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆ ಕಛೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ಮತ್ತು ತಂತಿ ವೃತ್ತವನ್ನು ೧೯೬೦ರ ಏಪ್ರಿಲ್‌ನಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಲಾಯಿತು. ಮೈಸೂರು ಅಂಚೆ ವಿಭಾಗದ ಹಿರಿಯ ಅಂಚೆ ಸೂಪರಿಂಟೆಂಡೆಂಟರ ವ್ಯಾಪ್ತಿಗೆ ಇದು ಒಳಪಟ್ಟಿತು.

ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ಪತ್ರ ಸ್ವೀಕಾರ, ರವಾನೆ, ವಿತರಣೆ, ಹಣರವಾನೆ (ಮನಿಯಾರ್ಡರ್) ಉಳಿತಾಯಖಾತೆ, ಪಾರ್ಸಲ್ ರವಾನೆ, ಸಂದೇಶ - ಶುಭಸಂದೇಶಗಳ ರವಾನೆ ಮುಂತಾದ ಸಾಮಾಜಿಕ ಸೇವಾ ಕಾರ್ಯಗಳಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ಜನಜೀವನದ ಮುಖ್ಯ ಅಂಗವಾಗಿ ಮಾರ್ಪಟ್ಟಿದೆ. ಆದರೆ ಇಂದು ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ನೀಡಲು ಖಾಸಗಿ ಕೊರಿಯರ್, ಸಂಸ್ಥೆಗಳು ಮುಂದಾಗಿದ್ದು, ಪ್ರೋಫೆಷನಲ್, ಡಿ.ಟಿ.ಡಿ.ಸಿ. ದಿ ಬ್ರಾಂಚ್ ಎಕ್ಸ್ ಪ್ರೆಸ್, ಈಗಲ್ ಹಾಗೂ ಫ್ಲೈಫ್ಯಾಕ್ಸ್ ಕಂಪನಿಗಳು ಇತರಡೆಯಂತೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೂ ಖಾಸಗಿ ಅಂಚೆ ಸೇವೆಯನ್ನು ಪರಿಣಾಮಕಾರಿಯಾಗಿ ಒದಗಿಸುತ್ತಿವೆ.

**ತಂತಿ ಕಛೇರಿ :** ದೇಶದಲ್ಲಿ ತಂತಿ ಸೇವೆ ಮೊದಲ ಬಾರಿಗೆ ಕಲ್ಕತ್ತಾದಲ್ಲಿ ೧೮೫೧ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾಯಿತು. ಆದಾದ ನಾಲ್ಕು ವರ್ಷಗಳಲ್ಲೇ (೧೮೫೫) ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲೂ ಇದು ಆರಂಭವಾಯಿತು. ೧೮೭೧ರ ವೇಳೆಗೆ ಬೆಂಗಳೂರು ಹಾಗೂ ಮೈಸೂರುಗಳಲ್ಲಿ ಮಾತ್ರ ತಂತಿ ಕಚೇರಿಗಳಿದ್ದವು. ಮೊದಲ ಜಾಗತಿಕ ಯುದ್ಧದ ನಂತರ ತಂತಿ ಸೇವೆಗೆ ಹೆಚ್ಚಿನ ಒತ್ತಡ ಬಂದಾಗ ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯು ತಾಲೂಕು ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ತಂತಿ ಸೇವೆ ನೀಡಲು ಮುಂದಾಯಿತು. ಆನಂತರ ಮೈಸೂರು ನಗರ ಹಾಗೂ ತಾಲೂಕುಗಳಲ್ಲೂ ತಂತಿ ಕಛೇರಿ ಸ್ಥಾಪನೆಗೊಂಡು ತಂತಿ ಸೇವೆ ಒದಗಿಸಲಾಯಿತು. ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೧೦೩ ಸಂಯುಕ್ತ ಅಂಚೆಕಛೇರಿಗಳು, ನಾಲ್ಕು ತಂತಿ ಕಛೇರಿಗಳು, ೩೩ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಇವೆ. ೭೮,೮೬೦ ಜನ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಪಡೆದಿದ್ದಾರೆ (೨೦೦೬). ೨೦೦೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೯೯ ಅಂಚೆ ಕಚೇರಿಗಳು ಕಾರ್ಯ ನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದವು.

**ದೂರವಾಣಿ :** ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದ ಪ್ರಗತಿಯಿಂದಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ಮಾಧ್ಯಮಗಳಲ್ಲಿ ಆಗಿರುವ ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ಬೆಳವಣಿಗೆಗಳಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯ ಮಹತ್ವದ್ದಾಗಿದೆ. ದೂರವಾಣಿಯಂತಹ ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನದಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ಸಾವಿರಾರು ಕಿ.ಮೀ.ಗಳ ದೂರ ಅಂತರವೆನಿಸದೆ ಪ್ರಪಂಚದ ಯಾವುದೇ ಮೂಲೆಯೊಂದಿಗೆ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಸಾಧಿಸಬಹುದಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರು ಪ್ರಾಂತದಲ್ಲಿ ಫ್ಲೇಗ್ ನಿಯಂತ್ರಣ ಕ್ರಮವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿ ಸಂಪರ್ಕವನ್ನು ಮೈಸೂರು-ಬೆಂಗಳೂರು ನಡುವೆ ತಾತ್ಕಾಲಿಕವಾಗಿ ೧೮೯೯ರಲ್ಲಿ ಜೋಡಿಸಲಾದರೂ ಶಾಶ್ವತವಾಗಿ ದೂರವಾಣಿಯನ್ನು ೧೯೧೨ರಲ್ಲಿ ರೂಪಿಸಲಾಯಿತು. ದೂರ ಸಂಪರ್ಕಗಳ ಮೇಲಿನ ನಿಯಂತ್ರಣವೂ ೧೯೭೪ರವರೆಗೆ

ಕರ್ನಾಟಕ ಅಂಚೆ ವೃತ್ತದ ಅಡಿಯಲ್ಲೇ ಇತ್ತು. ಆದರೆ ೧೯೭೪ರ ಸೆಪ್ಟೆಂಬರ್‌ನಲ್ಲಿ ಜನರಲ್ ಮೇನೇಜರ್ ನೇತೃತ್ವದಲ್ಲಿ ಪ್ರತ್ಯೇಕವಾಗಿ ಕರ್ನಾಟಕ ದೂರ ಸಂಪರ್ಕ ವೃತ್ತವನ್ನು ಆರಂಭಿಸುವ ಮೂಲಕ ಇದನ್ನು ಅಂಚೆಯಿಂದ ಪ್ರತ್ಯೇಕಿಸಲಾಯಿತು. ೧೯೮೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಪರಿಚಯಿಸಲ್ಪಟ್ಟ ಎಸ್.ಟಿ.ಡಿ., ಐ.ಎಸ್.ಡಿ ಸೌಕರ್ಯಗಳೆಂದು ವಿಸ್ತೃತ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಬೆಳೆದಿದ್ದು, ಇದರಿಂದಾಗಿ ಅಂತರ ರಾಷ್ಟ್ರೀಯ ಸಂಪರ್ಕವಿಂದು ಜನಸಾಮಾನ್ಯರಿಗೆ ಸುಲಭದರದಲ್ಲಿ ಲಭಿಸುವಂತಾಗಿದೆ. ಸೆಲ್ಯುಲರ್ ಫೋನ್ ಸೌಲಭ್ಯವಿಂದು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಕರೆಗಳ ದರದಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದೆ. ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ದೂರವಾಣಿ ಸೌಲಭ್ಯವನ್ನು ಒದಗಿಸಲು ಹೆಚ್ಚು ಗಮನ ನೀಡುತ್ತಿರುವ ಟೆಲಿಕಾಂ ಇಲಾಖೆ ಗ್ರಾಮಾಂತರ ಚಂದಾದಾರರಿಗೆ ಠೇವಣಿ ಮೊತ್ತ, ದೂರವಾಣಿ ಬಾಡಿಗೆ ದರ ಮುಂತಾದ ವಿಷಯಗಳಲ್ಲಿ ರಿಯಾಯಿತಿಯನ್ನು ನೀಡುವುದರ ಮೂಲಕ ಗ್ರಾಮೀಣರನ್ನು ತಲುಪಲು ನಿರಂತರವಾಗಿ ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ.

ಟೆಲೆಕ್ಸ್ - ಫ್ಯಾಕ್ಸ್ (ಅನುಸರಣ) ಸೇವೆಗಳು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ಲಭ್ಯವಿದ್ದು, ಇದು ಕೂಡ ಮಾಹಿತಿ ಸಂದೇಶಗಳ ವರ್ಗಾವಣೆಯನ್ನು ಸರಳಗೊಳಿಸಿದೆ. ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ, ಮಾಹಿತಿ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನ, ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಅಂತರ್ಜಾಲ, ವೆಬ್ ಸೈಟ್ ಮುಂತಾದ ಆಧುನಿಕ ಅವಿಷ್ಕಾರಗಳೆಂದು ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮ ರಂಗದಲ್ಲಿ ಗಮನಾರ್ಹ ಪ್ರಗತಿಗೆ ನಾಂದಿ ಹಾಡಿವೆ. ಮೈಸೂರು ನಗರದಲ್ಲಿರುವ ಜಿಲ್ಲಾಧಿಕಾರಿಗಳ ಕಛೇರಿ ಸೇರಿದಂತೆ ಎಲ್ಲ ಇಲಾಖೆಗಳ ಕಛೇರಿಗಳು ರಾಜ್ಯದ, ರಾಷ್ಟ್ರದ ಮುಖ್ಯ ಕಛೇರಿಗಳೊಂದಿಗೆ ನೇರ ಸಂಪರ್ಕ ಹೊಂದಿವೆ. ತಾಲೂಕಿನ ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ತರಬೇತಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ತಲೆ ಎತ್ತುತ್ತಿದ್ದು, ಗ್ರಾಮೀಣ ಪ್ರದೇಶಗಳಿಗೂ ಕಂಪ್ಯೂಟರ್ ಶಿಕ್ಷಣ ವ್ಯಾಪಿಸುತ್ತಿದೆ. ಸರ್ಕಾರದ ಉದಾರೀಕರಣ, ಖಾಸಗೀಕರಣ, ಜಾಗತೀಕರಣ ಹಾಗೂ ರಾಜ್ಯ ಸರ್ಕಾರದ ಕಂಪ್ಯೂಟರೀಕರಣ ನೀತಿಯಿಂದಾಗಿ ಅದರ ಪ್ರಭಾವವನ್ನು ಇಂದು ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲೂ ಕಾಣಬಹುದಾಗಿದೆ. ದೂರವಾಣಿ ಇಲಾಖೆಗೆ ಸರಿಸಾಟಿಯಾದ ಸೇವೆಯನ್ನು ಬಿ.ಪಿ.ಎಲ್. ಏರ್‌ಟೆಲ್, ಸ್ವೆಪ್, ರಿಲಿಯನ್ಸ್, ಮೊಟರೋಲಾ, ವಡಾಫೋನ್, ಏರ್‌ಸೆಲ್ ಮುಂತಾದ ಖಾಸಗಿ ಸಂಸ್ಥೆಗಳೆಂದು ಸಂಪರ್ಕ ಸಾಧನ ಸೇವೆಯಲ್ಲಿ ತೊಡಗಿದ್ದು, ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಸಂಪರ್ಕ ಸೇವೆಯ ಗುಣಮಟ್ಟ ಗಣನೀಯ ಪ್ರಮಾಣದಲ್ಲಿ ಸುಧಾರಿಸುತ್ತಿದೆ. ೨೦೦೯ರ ಮಾರ್ಚ್ ಅಂತ್ಯಕ್ಕೆ ತಾಲೂಕಿನಲ್ಲಿ ೩೨ ದೂರವಾಣಿ ವಿನಿಮಯ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಕಾರ್ಯನಿರ್ವಹಿಸುತ್ತಿದ್ದು ೫೮,೭೮೭ ಜನ ಸ್ಥಿರ ದೂರವಾಣಿ ಸೇವೆಯನ್ನು ಹೊಂದಿದ್ದರು. ಮೊಬೈಲುಗಳು ಇಂದು ಸಂಪರ್ಕ ರಂಗವನ್ನು ಕ್ರಾಂತಿಕಾರಕ ರೀತಿಯಲ್ಲಿ ಮಾರ್ಪಡಿಸಿವೆ.

**ಆಕಾಶವಾಣಿ :** ೧೯೪೦ರ ದಶಕದಲ್ಲಿ ಬಳಕೆಗೆ ಬಂದ ರೇಡಿಯೋಗಳು ಸತತವಾಗಿ ಮುಂದಿನ ನಾಲ್ಕು ದಶಕಗಳ ಕಾಲ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರ ದೈನಂದಿನ ಬದುಕಿನಲ್ಲಿ ಹಾಸುಹೊಕ್ಕಾಗಿ ಎಣೆದುಕೊಂಡಿದ್ದವು. ಆದರೆ ದೂರದರ್ಶನದಿಂದಾಗಿ ಆನಂತರ ಸ್ವಲ್ಪ ಹಿನ್ನಡೆ ಕಂಡಿದ್ದರೂ ತಮ್ಮ ಮಹತ್ವವನ್ನು ಇಂದಿಗೂ ಉಳಿಸಿಕೊಂಡು ಬಂದಿವೆ. ಮೈಸೂರು ವಿಶ್ವವಿದ್ಯಾನಿಲಯದಲ್ಲಿ ಮನಶಾಸ್ತ್ರ ಪ್ರಾಧ್ಯಾಪಕರಾಗಿದ್ದ ಎಂ.ವಿ.

ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿಯವರು ಮೈಸೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ೧೯೩೫ ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿದರು. ಇದನ್ನು ೧೯೪೧ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಸಂಸ್ಥಾನ ತನ್ನ ವಶಕ್ಕೆ ತೆಗೆದುಕೊಂಡು ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿ ಅವರನ್ನೇ ಕೇಂದ್ರದ ನಿರ್ದೇಶಕರನ್ನಾಗಿ ನೇಮಿಸಿತು. ೧೯೪೨ರಿಂದ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಸರ್ಕಾರದ ಸಂಸ್ಥೆಯಾಯಿತು. ದೆಹಲಿ, ಕೊಲ್ಕತ್ತ, ಮುಂಬಯಿ ಕೇಂದ್ರಗಳ ನಂತರ ಆರಂಭವಾದ ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರ ಮೈಸೂರಿನದು. 'ಆಕಾಶವಾಣಿ' ಎಂಬ ಶಬ್ದದ ಕೊಡುಗೆಯೂ ಗೋಪಾಲಸ್ವಾಮಿ ಅವರದ್ದೇ. ಈ ಶಬ್ದವನ್ನು ಮುಂದೆ ಕೇಂದ್ರ ಸರಕಾರ ಒಪ್ಪಿಕೊಂಡಿತು. ೧೯೫೫ರಲ್ಲಿ ಮೈಸೂರು ಆಕಾಶವಾಣಿ ಕೇಂದ್ರವನ್ನು ಬೆಂಗಳೂರಿಗೆ ಸ್ಥಳಾಂತರಿಸಲಾಯಿತು. ಆದರೆ, ೧೯೭೪ರಲ್ಲಿ ಮತ್ತೆ ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿ ಆಕಾಶವಾಣಿ ನಿಲಯವು ಪುನರಾರಂಭವಾಯಿತು. ಹಿಂದೆ ರೇಡಿಯೋಗಳನ್ನು ಉಪಯೋಗಿಸಲು ಅಂಚೆ ಇಲಾಖೆಯಿಂದ ಪರವಾನಗಿ ಪಡೆದು ಪ್ರತಿ ವರ್ಷ ನವೀಕರಿಸುವ ಪದ್ಧತಿ ೧೯೮೫ರವರೆಗೂ ಚಾಲ್ತಿಯಲ್ಲಿತ್ತು. ಆನಂತರ ಅದನ್ನು ಕೈಬಿಡಲಾಯಿತು. ಇತ್ತೀಚೆಗೆ ಆಧುನಿಕ ತಂತ್ರಜ್ಞಾನದಿಂದ ನವೀಕರಣಗೊಂಡಿರುವ ಈ ನಿಲಯವು ಎಫ್.ಎಂ.೧೦೬ ಬ್ಯಾಂಡ್‌ಗಳ ಮೂಲಕ ವಿವಿಧ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು, ಜನರಿಗೆ ಹತ್ತಿರವಾಗಲು ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದೆ.

**ದೂರದರ್ಶನ :** ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮದಲ್ಲಿಂದು ಅತ್ಯಂತ ಮಹತ್ವದ ಪಾತ್ರವಹಿಸುತ್ತಿರುವ ದೂರದರ್ಶನದ ಬಳಕೆ ಭಾರತದಲ್ಲಿ ೧೯೫೯ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭವಾದರೂ, ಅದು ಕರ್ನಾಟಕವನ್ನು ಗುಲ್ಬರ್ಗಾ ಮೂಲಕ ಪ್ರವೇಶಿಸಿದ್ದು ೧೯೭೨ರಲ್ಲಿ. ೧೯೮೧ರಲ್ಲಿ ಬೆಂಗಳೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರ ಆರಂಭಗೊಂಡ ಆನಂತರ ಈ ಸೌಲಭ್ಯ ಮೈಸೂರಿಗೂ ಲಭಿಸುವಂತಾಯಿತು. ಆಗ ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರವು, ಮದ್ರಾಸ್ ಹಾಗೂ ಮುಂಬಯಿ ಕೇಂದ್ರಗಳು ನಿಗದಿತ ದಿನಗಳಲ್ಲಿ ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದ ಕೆಲವು ಕನ್ನಡ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನಷ್ಟೇ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿತ್ತು. ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರ ಸ್ವತಂತ್ರ ಪ್ರಸಾರವನ್ನು ೧೯೮೩ ರಲ್ಲಿ ಆರಂಭಿಸಿತು. ಆನಂತರ ಮೈಸೂರು ಹಾಗೂ ಇತರ ಕೆಲವೆಡೆ ೧೯೮೪ರಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನ ಮರುಪ್ರಸಾರ ಕೇಂದ್ರಗಳು ಸ್ಥಾಪಿಸಲ್ಪಟ್ಟವು. ಇದರಿಂದಾಗಿ ದೂರದರ್ಶನಗಳ ಸಂಖ್ಯೆ ನಿರಂತರವಾಗಿ ಹೆಚ್ಚಲಾರಂಭಿಸಿವೆ. ಮಿಗಿಲಾಗಿ ಬೆಂಗಳೂರು ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರದ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳು ರಾಜ್ಯದಾದ್ಯಂತ ಏಕಕಾಲದಲ್ಲಿ ನೇರ ಪ್ರಸಾರವಾಗುವಂತಾಗಿದೆ. ಮೈಸೂರಿನಲ್ಲಿರುವ ದೂರದರ್ಶನ ನಿರ್ವಹಣಾ ಕೇಂದ್ರವೂ ಡಿ.ಡಿ. ೧ ಚಂದನ ಹಾಗೂ ಡಿ.ಡಿ. ೯ ರ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ನೇರ ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದೆ. ಕೃತಕ ಉಪಗ್ರಹಗಳ ನೆರವಿನಿಂದಾಗಿ ಇಂದು ದೂರದರ್ಶನ ಮಾಧ್ಯಮ ಅತ್ಯಂತ ಪ್ರಬಲ ಸಮೂಹ ಮಾಧ್ಯಮವಾಗಿ ಹೊರಹೊಮ್ಮಿದ್ದು, ದೂರದರ್ಶನ ಕೇಂದ್ರಕ್ಕೆ ಸರಿಸಾಟಿಯಾಗಿ ಖಾಸಗಿ ದೂರದರ್ಶನ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳಾದ ಉದಯ-ಉದಯ ನ್ಯೂಸ್, ಉದಯ ಮೂವೀ ಈ ಟಿ.ವಿ., ಉಷೆ, ಸಿಟಿ ಚಾನೆಲ್ ಯು-೨, ಅಮೋಘ, ಕಸ್ತೂರಿ, ಸುವರ್ಣ, ರಿಫೀ ಕನ್ನಡ ಮುಂತಾದವು ಸಂಪೂರ್ಣ ಕನ್ನಡ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ಪ್ರಸಾರ ಮಾಡುತ್ತಿದ್ದು,

ಜೆಮಿನಿ, ವಿಜಯ, ಸನ್ ಟಿವಿ, ಪೋಗೋ, ಡಿಸ್‌ಕವರಿ, ಸ್ಟಾರ್‌ಪ್ಲಸ್, ಸಿಎನ್‌ಎನ್, ಸ್ಟಾರ್ ಮೂವೀಸ್, ಟೆನ್ ಸ್ಪೋರ್ಟ್ಸ್, ನ್ಯಾಷನಲ್ ಜಿಯಾಗ್ರಾಫಿ, ಇಎಸ್‌ಪಿಎನ್ ಮುಂತಾದ ಕನ್ನಡೇತರ ಚಾನೆಲ್‌ಗಳು ವೈವಿಧ್ಯಮಯ ಕಾರ್ಯಕ್ರಮಗಳನ್ನು ನೀಡುವ ಮೂಲಕ ಜನಸಾಮಾನ್ಯರನ್ನು ರಂಜಿಸುತ್ತಿವೆ. ತಾಲೂಕು ಹಾಗೂ ಹೋಬಳಿ ಕೇಂದ್ರಗಳಲ್ಲಿ ಸ್ಥಳೀಯ ಕೇಬಲ್ ನಿರ್ವಾಹಕರು, ಸಂಘಟಿತರಾಗುವ ಮೂಲಕ ದೂರದರ್ಶನ ವೀಕ್ಷಕರಿಗೆ ಉತ್ತಮ ಸೌಲಭ್ಯ ನೀಡಲು ಯತ್ನಿಸುತ್ತಿದ್ದಾರೆ. ತತ್ಪರಿಣಾಮವಾಗಿ ಇಂದು ತಾಲೂಕಿನ ಉದ್ದಗಲಕ್ಕೂ ದೂರದರ್ಶನ ವೀಕ್ಷಕರು ಅಧಿಕಗೊಂಡಿದ್ದು, ನಗರಪ್ರದೇಶದಲ್ಲಿ ಶೇ.೮೦% ಜನರನ್ನು ತಲುಪುವಲ್ಲಿ ದೂರದರ್ಶನವು ಯಶಸ್ವಿಯಾಗಿದೆ ಎಂದು ತಿಳಿದುಬರುತ್ತದೆ.