

रेल्वेतील कर्मयोग

लेखक

तिप्पण्णा प. इंगळे

रेल्वेतील कर्मयोग

Railwaytil Karmyog

लेखक

तिप्पण्णा प. इंगळे

© श्री. परशुराम तिप्पण्णा इंगळे

‘ विनय ’ विष्णूप्रिया अपार्टमेंट समोर,

एस.टी. कॉलनी, विजापूर रोड, सोलापूर

मो. 9326892868 / 7387286789

मुद्रक

मुद्रित शोधक

प्रथम आवृत्ती

मान्यवरांचे मनोगत

रेल्वेतील योगदान

श्री इंगळे यांच्या अनुभवातून शब्दबद्ध केलेला त्यांचा रेल्वे सेवेतला कार्यभाग सादर करणारा घटना वर्णनपर कथासंग्रह वाचला. भारतीय रेल्वे ही भारतीय अर्थकारणाचा कणा आहे. समाजाला एकसंघ ठेवून . कन्याकुमारी पासून ते काश्मीर आणि पूर्व ते पश्चिम भारताची संस्कृती जपण्यात ज्या ज्या बाबींचा समावेश आहे त्यात प्रामुख्याने भारतीय रेल्वेचा फार मोठा मोलाचा वाटा आहे. भारतीय रेल्वेकडे असलेलं तंत्रज्ञान हे त्यावेळी सुध्दा प्रगत होत. त्यामुळे रेल्वेत काम करणारे कामगार चांगले कारागीर तंत्रज्ञ तयार होत असत. अनुभवातून शिकलेलं, अनुभवाचे मुशीतून तापून सुलाखून निघालेलं, आत्मसात केलेलं ज्ञान २४ कॅरेट सोन्यासारखं होतं. अशा अनुभव ज्ञानातून तयार झालेले कारागीर हे इंजिनियरच्या बरोबरीचे होते, आणि असे बरेच लोक माझ्या रेल्वेतल्या कार्यकाळात भेटले. मी अतिरिक्त विभागीय व्यवस्थापक म्हणून सोलापूरला काम करताना इंगळे माझ्या संपर्कात आले. त्यांची कामाप्रती निष्ठा पाहिली. ती वाखाणण्या सारखी होती . असे अनेक निष्ठावान कामगार मी पाहिले पण इंगळेच एक वेगळपण हे की, त्यांचे अनुभव शब्दबद्ध करून हा शब्द खजिना सर्वांसाठी खुला केला आहे.

रेल्वेच्या कामकाजा बाबत उत्सुकता प्रत्येकाला असते. लोक गुगल फेसबुक वर माहिती घेण्याचा प्रयत्न करतात. या अशा सर्वांसाठी, इंगळे यांनी प्रत्यक्ष अनुभवलेली माहिती संकलित केली आहे. रेल्वेमध्ये कनिष्ठ पदावर नोकरीला लागून स्वतःचे जिज्ञासेपोटी नवी-नवी कामे करत सर्व अधिकाऱ्यापर्यंत स्वतःचं अस्तित्व निर्माण करत, सहाय्यक विभागीय विद्युत अभियंता या राजपत्रित अधिकारी पदापर्यंत पोहोचणे ही गौरवास्पद गोष्ट आहे. भारतीय रेल्वेवर अशी उदाहरण दुर्मिळ असतील. त्यापैकी इंगळे एक असतील.

इंगळे यांचं पहिलं पुस्तक आठवणीचा तळकप्पा ज्याचं प्रकाशन माननीय सुशिलकुमार शिंदे माजी गृहमंत्री भारत सरकार यांच्या हस्ते झाले व

त्यांनी पुस्तकाबाबत गौरव उद्गार काढले ते पुस्तक वाचनिय असेल. रेल्वेतील कर्मयोग ही त्यांची दुसरी साहित्य कृती, रेल्वेतले अनुभव शब्दबद्ध करून कथेच्या रूपात मांडणी केली आहे. त्यांचं रेल्वे अनुभवाचा भाग मनात भावणारा आहे.

इंगळे यांनी रेल्वेतल्या कामाचे अनुभव सांगताना त्यांनी स्वतःविषयी सांगण्याऐवजी त्यावेळचं रेल्वेत चालणाऱ्या कामकाजाची पद्धत, वस्तुस्थिती, उपलब्ध साधन सामग्री, त्यावेळी काम करणाऱ्या कामगाराचं ज्ञान , कामाप्रती असलेले प्रेम, नोकरीतली निष्ठा, याबाबत शब्दांकन केले आहे. हे त्यावेळचं रेल्वेच चित्र आज इतिहास जमा होत आहे. आज संगणकाचे युगात ऑटोकॅड सारख्या तंत्रज्ञानामुळे इंजिनिअरिंग ड्राईंग ऑफिस ही संकल्पनाच इतिहास जमा झाली आहे. पडद्याआड गेलेलं ड्राईंग ऑफिस विषयी सांगून इंगळे यांनी जुन्या लोकांच्या आठवणी जागृत केल्या आहेत. लेथ मशीनच्या प्रसंगांने, त्यावेळी एक ट्रेसर या कनिष्ठ पदावर काम करत असूनही इतरांपेक्षा वेगळा विचार करण्याची क्षमता त्यांनी दाखवली. महाराष्ट्राचे कुलदैवत पंढरीचा विठ्ठल त्यांची आषाढी वारी यात्रा आणि त्यासाठी रेल्वेत केली जाणारी धावपळ, रेल्वे कामगारांचा सहभाग लोकांसमोर मांडला आहे.

आताच्या प्रगत तंत्रज्ञानामुळे सर्वच कामाचे स्वरूपात आमूलाग्र बदल झाले आहेत . पण त्यावेळी होणार वायरिंग कामाची पद्धत लोकांना आठवून देण्याचा एक अप्रूप प्रयत्न इंगळे यांनी केला आहे. न्यारो गेज रेल्वेचे केलेलं वर्णन आज पडद्याआड गेल आहे. त्यां न्यारो गेज रेल्वेचे ब्रॉडगेज मध्ये रूपांतरीत झाले आहे. प्रत्येक स्थानकाचे नूतनीकरण होत आहे. सांगितलेली बरीच माहिती आज इतिहास जमा झाली आहे. आपल्या घरी इलेक्ट्रिक लाईट येणार त्यासाठी सोलापूरचे साहेब आलेत या बातमीने त्या बायका, निरागस मुलांच्या चेहऱ्यावरचा भाव, आनंद जो इंगळे ने अनुभवला आणि तो शब्दांकित केला हे काळजाला हात घालणार आहे. त्यातून इंगळेच्या मनावर असलेली सामाजिक बांधिलकीची जाणीव होते.

कुईवाडी वर्कशॉप मध्ये दोन वेगवेगळ्या कंपनीचे इंजिन आणि अल्टरनेटर जोडून तयार केलेल्या जनरेटरचे कामातला सहभाग नमूद केला आहे. रेल्वे कॅरेज मध्ये इंगळेने एकट्याने केलेल्या प्रवासाचा प्रसंग सांगितला आहे. रेल्वेमध्ये अधिकारी याचे साठी असणारे वेगळे कॅरेज आता दुर्मिळ झालेत . पण १९८०-९० चे दशकात विभागीय अधिकारी यांचे साठीही वेगळे कॅरेज असायची. इंगळे यांनी ही वस्तुस्थिती फार खुबीने मांडली आहे.

रेल्वे संप या लेखात त्यावेळी सोलापूर विभाग मध्य रेल्वेत समाविष्ट करण्यासाठी व त्यानंतर अखिल भारतीय रेल्वेवर झालेले संप त्यात सोलापूर विभागाचा सहभाग आणि त्याचे झालेले परिणाम याचा लेखाजोखा मांडण्याचा प्रयत्न केला आहे. सोलापूरचे लोकांसाठी मुंबईला जाण्यासाठी जेव्हा वेगळी गाडी रेल्वे चालू केली त्या गाडीचे उद्घाटनाचे प्रसंगाचं केलेले वर्णन हे त्यावेळच्या रेल्वेच्या कामाचं दर्शन घडवणार आहे. त्यातल्या त्यात जेव्हा आवश्यकता असते तेव्हा रेल्वे कामगार कसे जीव तोडून काम करतो हे दाखवण्याचा प्रयत्न केला आहे. स्वतः इंगळे यांनी प्रसंगावधान दाखवत रातोरात आवश्यक ते साहित्य जमा करून पडदा सरकण्याच काम यशस्वी करून दाखविले. इंगळे यांनी नमूद केलेला प्रसंग असे नेहमीच घडत असतात. इंगळे सारखी कुणीतरी कामगार जबाबदारी घेतात आणि कार्य पार पडतात पण अनुभव शब्दांकित करणारे क्वचितच जसे इंगळे सारखे असतात .

आरक्षण बोर्ड हा लेख तर मला अंतर्मुख केला. जनरल मॅनेजर इन्स्पेक्शन त्यासाठी ठराविक वेळात सर्व काम पूर्ण करून तयार राहणे फार कठीण जायचे त्या वेळी विभागीय व्यवस्थापक यांचे पासून सर्व अधिकाऱ्यावर कामाचा ताण असतो. त्यावेळी प्रत्येक अधिकारी सुपरवायझर काम पूर्ण करण्यासाठी जिवाच रान करत असतात आणि त्याच वेळी तो काळजी घेत असतो की तो स्वतः कुठल्या कामाचे अपूर्ती साठी जबाबदार राहणार नाही. अशा कामाचे दबावातून निर्माण झालेलं अधिकारी व इंगळे यांचे मतभेद , इंगळे यांनी जबाबदारी घेऊन पूर्ण केलेलं काम, विभागीय अधिकाऱ्यांनी इंगळे

नी घेतलेल्या निर्णयाचं व केलेल्या कामाचं मूल्यमापन , प्रशंसा हे ज्या शब्दातून मांडणी केली आहे ते मनाला भावणार आहे.

रेल्वे विद्युतीकरणाचे काम पूर्ण झाल्यानंतर प्रत्यक्ष विधुत इंजिन रेल्वे चालू करण्यापूर्वी इलेक्ट्रिकल इन्स्पेक्टर व सुरक्षा आयुक्त यांचं सुरक्षा प्रमाणपत्र घेणं आवश्यक असतं त्याशिवाय ते काम पूर्ण झाले असं होत नाही. इंगळे यांच्यावर बंधनकारक नसतानाही , कृष्णा ब्रिजवर कामाची जबाबदारी घेतली. रेल्वे मध्ये असे फार कमी लोक आसतात . इंगळे यांनी त्याच्या शब्दात मांडलेला त्याचा अनुभव आणि प्रामाणिक पणे सांगितलेली मानसिक स्थिती हे अविस्मरणीय वाटतं.

दक्षिण-मध्य रेल्वेच्या सर व्यवस्थापकांचे निरीक्षण कोच मध्ये बसवलेल्या चार्ट ड्राइव्ह मशीन सारखी नवीन मशीन तयार करण्यासाठी घेतलेली जबाबदारी कशी पार पाडली याचं वर्णन आहे. आज इलेक्ट्रॉनिक तंत्रज्ञानामुळे अशी काम सहज होऊ शकतात. पण त्या वेळी उपलब्ध साहित्यातून तयार करणे वैशिष्ट्यपूर्ण होते. यातून इंगळे यांच्या संशोधनात्मक बुद्धीची जाणीव होते. आंतर रेल्वे व्हॉलीबॉल स्पर्धेसाठी ऑफिस मध्ये ड्राफ्ट्समन असलेल्या इंगळेला दिलेली कामाची जबाबदारी पाहता इंगळे यांच्या कामाचे क्षमतेबद्दल अधिकारी वर्गाला असलेल्या विश्वासाची जाणीव होते. इंगळेनी संशोधनात्मक काम करून इलेक्ट्रॉनिक साहित्य आणि इलेक्ट्रॉनिक ज्ञान याच्याशिवाय वैशिष्ट्यपूर्ण स्कोअर बोर्ड तयार केला. खाजगी संस्था ज्यानी रेल्वेकडून अधिक पैसे मीळविण्याचा घाट घातला होता हे त्यांनाही दाखवून दिले की, रेल्वेचे कामगार सर्व कामासाठी सक्षम आहेत.

विझलेला दीपक व कांबळे मामा या कामगारांचे अपघाताबद्दल इंगळे ची भूमिका म्हणजे त्यांचं कामगारा प्रति असलेलं प्रेम, अनुकंपा याची जाणीव करून देत. .

दौंड पाणी दुर्भिक्ष या घटनेचे गांभीर्य,आणि झालेलं शब्दांकन फारच छान आहे. हा प्रसंग म्हणजे अडचणीचे वेळी रेल्वेचे कामगार कसे एकजुटीने काम करतात याची प्रचिती देणार आहे. यात इंगळे सारखा व्यक्ती ऑफिस

मध्ये ड्राफ्ट्समन म्हणून काम करणारा इतक्या आत्मविश्वासाने काम अंगावर घेतो आणि अधिकारी व इतर सर्व कामगार त्याच स्फुर्तिने काम पूर्ण करून दाखवितात हे विचार करण्यासारखे आहे. रेल्वेमध्ये सहसा असे प्रसंग क्वचितच होतात कारण इंगळे सारखं कोणी जबाबदारी घेण्यास पुढे येत नाहीत.

सोलापूर विभागावर एक स्टेशनला पवनचक्की द्वारे विधुत लाइटिंग केली. त्यावेळी फार मोठं काम होतं. भारतीय रेल्वेवर असं एक मात्र स्टेशन होतं. या कामाचं नियोजन तांत्रिक जडण-घडण हे सर्व इंगळे ने उपलब्ध सामान, ज्ञान आणि कारागीर यांचे साह्याने पार पाडले. या कामाचे कौतुक हि तेवढेच झाले. पवनचक्की तयार करण्यापासून प्रत्यक्ष स्टेशनला उभी करण्यापर्यंत इंगळे यांचे सर्व अनुभव शब्दांकित केले आहेत. आता नवीन तंत्रज्ञानामुळे अशी काम करण्याची गरज भासणार नाही. अवकाळी पावसामुळे उडालेली दाणादाण काम किती कठीण होते हे दर्शविते. मोठ मोठे दगड काढून फाउंडेशनचे काम करवून घेतले. इन्स्पेक्शन नंतर त्या कामाच्या मुकादमने इंगळे बदल काढलेले उद्गार, मनाला भावनीक स्पर्श करतात .

पवनचक्कीच्या कामाचे उद्घाटन जनरल मॅनेजर तर्फे झालं आणि त्या विशेष कामासाठी रेल्वेमंत्री माधवराव सिंधिया यांचे तर्फे सत्कार ही झाला हे गौरवास्पद आहे.

पुस्तकात इंगळे यांनी केलेल्या कामाची व पुरस्कारांची यादी दिली आहे. एकुणात इंगळे यांनी रेल्वेत मिळालेल्या कामाच्या संधीचं सोनं केलं. त्यात त्यांनी स्वतःच्या वैयक्तिक स्वार्थाला कुठेही थारा दिल्याचे दिसत नाही. त्यांनी रेल्वेसाठी दिलेले योगदान अप्रतिम आहे इतरा साठी मार्गदर्शक आहे.

इंगळे यांना त्यांच्या या पुस्तकासाठी शुभेच्छा देतो. भारतीय रेल्वेच्या 170 वर्षांच्या इतिहासात बदलत्या तंत्रज्ञानाबरोबर सतत बदल होत आहेत. त्या त्या काळात त्यावेळच्या तंत्रज्ञानानुसार केलेली कामे आजच्या तंत्रज्ञानानुसार कदाचित अगदीच लहान, नगण्य वाटत असली तरी त्यावेळी त्या लोकांनी घेतलेले कष्ट हे विसरता येणार नाही. काळाच्या ओघात हे सर्व इतिहास जमा होत चालले आहे इंगळे यांनी त्यांच्या गतस्मृतीचा अनुभवाचा

स्मृतीपटल लोकांसमोर शब्दरूप देऊन रेल्वे बदल आत्मियता प्रकट केली आहे.
यासाठी इंगळे आभिनंदनास पात्र आहे.

इंगळे यांच्या लेखनास अनेक शुभेच्छा



श्री.सुरेश पि. खाडे
डायरेक्टर (निवृत्त)
भारतीय रेल्वे विधुत इंजिनिअरिंग संस्थान
नाशिक रोड

१०३ गोमती, सि.एच. एस. सूचिधाम.
जनरल. ए.के. वैध्य मार्ग,
दिंडोशी डेपो जवळ. मलाड (पुर्व)
मुंबई. 400097.

लेखकचे मनोगत

दोन शब्द मनातले

ऋण निर्देश

आठवणीचा तळकप्पा हा माझ्या लहानशा अनुभव कथा संग्रहाच प्रकाशन माननीय श्री. सुशीलकुमार शिंदे माजी केंद्रीय गृहमंत्री भारत सरकार यांच्या हस्ते झाले. लोकांचे आग्रहास्तव दुसरी आवृत्तीही प्रकाशित केली. तेव्हापासूनच मनात अनेक आठवणीचे काजवे, मनाच्या कप्प्यातून डोकावत होते, बाहेर येण्यासाठी वाट शोधत होते. मला शांत बसू देत नव्हते. त्यामुळे अनेक प्रसंग शब्दांकित करण्याचा प्रयत्न सुरू केला.

आपणास सांगण्यास मला आत्यानंद होत आहे की त्या प्रयत्नाला यश मीळाले आणि त्यातूनच साकारले दुसरे पुस्तक आठवणीच्या तळकप्प्यातील काजवे या पुस्तकाच झालेल शब्दांकन पाहताना एक गोष्ट प्रकर्षाने जाणवली, आयुष्यातला बराचसा भाग हा रेल्वे नोकरीत गेला. त्या नोकरीतलही वेगळेपण जाणवत म्हणूनच ते वेगळ मांडण्याचा संकल्प केला.

त्या वेळी रेल्वेच्या दोन-तीन ठिकाणी लेखी परीक्षा दिल्या आर्मामेंट इन्स्टिट्यूट पुणे येथे ही परीक्षा दिली सेवायोजन कार्यालयामार्फत सोलापुरात पब्लिक हेल्थ वर्क्स डिव्हिजन मध्ये ट्रेसर म्हणून नोकरी लागली आणि घरी थोडं ठिक ठाक झालं त्यानंतर रेल्वेची लेखी परीक्षा होऊन तोंडी परीक्षेसाठी सिकंदराबादला बोलावलं गेलं. सिकंदराबादला मद्रास रेल्वे सर्विस कमिशन तर्फे माझी निवड झाली व सिकंदराबादला बोलावलं गेलं. त्यावेळी सोलापूरातली असलेली नोकरी सोडून सिकंदराबादला जाणे हे घरी कोणालाही मान्य नव्हते. त्यामुळे त्यावेळी मला येणाऱ्या इंग्रजीत पत्र लिहिले. पत्राचा मतितार्थ असा होता की रेल्वेला माझ्या सर्विसची गरज असेल तर मला सोलापुरात पोस्टिंग द्या नाहीतर मला रेल्वेच्या नोकरीची गरज नाही. असं पत्र दिलेल असताना माझी सोलापूरला पोस्टिंग झाली हे एक त्यावेळी नवलाई व चर्चेचा विषय होता.

मद्रास सर्विस कमिशन तर्फे निवड झालेला मी एक मात्र मराठी माणूस होतो .इंजिनिअरिंग ड्रॉइंग वर माझं प्रभुत्व होते त्यामुळे रेल्वेमध्ये ट्रेसर म्हणून

इलेक्ट्रिकल खात्यात नोकरी लागली इथेच माझ्या आयुष्याला वेगळा मार्ग मिळाला. माझ्याकडे इलेक्ट्रिकल, मेकॅनिकल, बांधकाम, सुतारकाम, लाकडावरील नक्षिकाम अशा अनेक प्रकारचा कामगार म्हणून अनुभव होता पण रेल्वेत पद होतं ट्रेसर. रेल्वेत ट्रेसर म्हणून काम करताना, पावलो पावली माझ्या अनुभवा मुळे विविध प्रकारचे कामात माझं एक वेगळं अस्तित्व निर्माण होत होतं. त्या काळात रिझर्वेशन कार्यालयाचे नूतनीकरण, सिद्धेश्वर एक्सप्रेसच, शोलापूर-बोम्बे एक्सप्रेस असं, रेल्वे मंत्री व महाराष्ट्राचे मुख्यमंत्री यांचे हस्ते झालेलं उद्घाटनाचा कार्यक्रम अशा बऱ्याच कामात माझा सहभाग आधिकाऱ्याच्या नजरेत भरणारा होता.

1977 ला सोलापूर विभाग दक्षिण मध्य रेल्वेतून काढून मध्य रेल्वेत समाविष्ट करण्यात आला त्यामुळे सर्व मराठी माणसं मध्य रेल्वेत येण्यासाठी प्रयत्न करत होती त्याच वेळी माझं दक्षिण मध्य रेल्वेत ट्रेनी सुपरवायझर म्हणून निवड झाली. त्यामुळे मी द्विधा मनस्थितीत होतो तरीही सर्व मराठी माणसं एक बाजूला आणि मी एकटा एक बाजूला, दक्षिण मध्य रेल्वेत जाण्यासाठी सहमति पत्र दिले. परीणामी माझी सिकंदराबादला बदली झाली, पण तेथील लोकांच्या इच्छे विरुद्ध. त्यामुळे मला बराच असहकार सहन करावा लागला. दोन वर्षांचे ट्रेनिंग सिकंदराबाद, हुबळी, विजयवाडा, नेल्लोर आणि गुंटूर या ठिकाणी झालं. त्यानंतर हुबळीला पोस्टिंग झाली. हुबळीला तीन वर्षांची नोकरी झाली आणि दक्षिण मध्य रेल्वे येथून मध्य रेल्वेत बदलीसाठी केलेल्या अर्जावर मुख्य विद्युत इंजिनिअरनी विशेष मुलाखत घेऊन माझ्या बदलीला मंजुरी दिली. माझी विनंती बदली असल्यामुळे मध्य रेल्वेत वरीष्टता यादीत माझे नाव तळाला ठेवले गेले.

मी सोलापुरात प्रधान नक्सानविस (हेड ड्राप्समन) या पदावर हजर झालो. अधिकाऱ्यानी माझ्याबद्दल आधीच माहिती घेतली होती. मला जास्तीत जास्त विशेष प्रकारची कामे द्यायची की जी कामे इतर लोक सहज करू शकत नाहीत. जबाबदारी घेण्यास टाळाटाळ करतात.

टेक्निकल असिस्टंट या पदासाठी निवड प्रक्रिया घेण्यात आली निवड पूर्णता मेरीटवर होती एकूण 45 लोक परीक्षेला होती चुकीच्या उत्तरासाठी वजा मार्क करण्याची पद्धत होती. एससी, एसटी साठी कुठल्याही प्रकारचे आरक्षण नव्हते. या

परीक्षेसाठी जास्तीत जास्त पदविधर (ग्रॅज्युएट) लोक होती. परीक्षेत अंतिम निवडीत माझं नाव होतं. पदोन्नीतीवर झाशी विभागात बदली झाली होती. अर्थात ती मी नाकारली.

माझं पद काय आहे यापेक्षा रेल्वेची सर्व प्रकारची कामे अंगावर घेऊन करत होतो त्या वेळी केलेल्या विशेष कामासाठी अनेक पुरस्कारही मिळाले. रेल्वेमध्ये पगारासाठी, पगारापुरत तोलून मोजून काम सर्वजण करतातच. रेल्वेमध्ये असेही काहीं कामगार असतात की जे रेल्वेचा जास्तित जास्त फायदा घेतात प्रसंगी नियमांची चाकोरी ओलांडतात . असे कामगार रेल्वे पेक्षा वयक्तीक फायद्यासाठी जास्त विचार करत असतात. पण माझ्या सारखेही काहीं कामगार असतात की जे ना पदाचा विचार करतात ना मोबदल्याचा कामासाठी वाहून घेतात. माझ्या रेल्वेच्या नोकरीत माझे कडून काही विशेष काम झाली काम करताना मी स्वतःला सर्वस्वी कामासाठी वाहून घेत होतो. अधिकाऱ्यांनी काही विशेष कामाची जबाबदारी दिली की ती मी आनंदाने स्वीकारायची आणि काम विशेषत्वाने पार पाडायच.

आताचे प्रगत संगणक तंत्रज्ञानाचे काळात ती काम कदाचित किरकोळ भासू शकतात, पण त्यावेळी असलेलं ज्ञान, सुविधा, उपलब्ध सामग्री, आणि वेळ त्यातून मिळवलेले यश, सहकाऱ्याचे साह्य, त्यासाठी केलेली जिध्द आणि दिलेले योगदान समाजासमोर, रेल्वे परिवारा समोर मांडावं असं वाटलं म्हणून आठवणीच्या कप्प्यातून रेल्वेसाठी दिलेलं योगदान वेगळं मांडण्याचा प्रयास केला आहे. प्रत्येक कामाची जबाबदारी घेताना आणि हे काम पूर्ण करताना एक गोष्ट मला प्रकर्षाने जाणवत होती ती म्हणजे माझं रेल्वेतल पद आणि मी घेत असलेली जबाबदारी. पण त्याचवेळी कामा प्रती असलेलं प्रेम मला कुठल्याही जबाबदारी पासून दूर करू शकत नव्हतं म्हणून मी याला योगदान समजतो.

वास्तविक पहाता माझ्याकडे विशिष्ट अशी कोणतीही तांत्रिक पदवी नसताना प्रत्येक अधिकाऱ्याने माझ ज्ञान व कामाचे क्षमतेवर विस्वास ठेवून माझ्यावर जबाबदारी दिली. आणि मला त्या योग्य तयार केल, कामामध्ये कधी कांही चुका झाल्या तरी माझ कामा प्रती समर्पण व उद्देस पाहून चुकाना गौण केल. या सर्व कामामध्ये इथ आणखी एक गोष्ट आवर्जून नमुद करावशी वाटते ती म्हणजे श्री के.

पी. राव माझे मार्गदर्शक व सहकारी यांच साह्य नसत तर कदाचित इतकी काम पुर्ण झाली नसती. माझ्या रेल्वेच्या प्रदीर्घ सेवेत शभंराहून आधिक आधिकाऱ्या सोबत काम केल. जास्तीत जास्त अधिकाऱ्यांनी माझ्या कामाची प्रशंसा केली.एकाही अधिकाऱ्यांनी नापसंदी व्यक्त केली नाही हे माझ्या जिजनातल यश समजतो. या माझ्या सततच्या योगदानासाठी माझ्या आई वडीलांचा आशिर्वाद पुर्ण कुटुंबाच, मित्रपरिवाराच सहकार्य ही अनमोल आहे.

यशाच्या कौतुकानं हुरळून जाऊ नका अपयशाच्या टीकेने खचून जाऊ नका म्हणतात. यासाठी माणूस स्थितप्रज्ञ आसावा लागतो. संसारी माणसात असे लोक विरळाच मी काही वेगळा नाही. जरी मी यशाच्या कौतुकाने हुरळून जात नव्हतो किंवा अपयशाच्या टीकेने खचूनही जात नव्हतो पण लोकांनी केलेल्या कौतुकाने मन प्रसन्न होत होतं आणि कधीकधी तर लोकांनी माझ्या यशदायी कामाचं कौतुक करावं असंही वाटायचं पण हेही तितकंच सत्य आहे कि यशदायी कामाचे कौतुकाने पुरस्काराने प्रभावित होत होतो आणि हीच नवीन कामाची जबाबदारी घेण्यासाठी शक्तीश्रोत होत होता. एका लहानश्या कामाचं यशाचं कौतुक पुढील कामाच बीज पेरलं जायचं. वेळोवेळी मिळालेल्या अशा लहान लहान पुरस्काराने मला कामाप्रती आसलेल प्रेम वाढतच गेल.

रेल्वेच्या 43 वर्षांचे सेवेतून माझा एक मत बनल आहे की रेल्वेत प्रामाणिक सेवा केली, अवास्तव अपेक्षा नाही केल्यातर रेल्वे सेवेतून फार मोठ समाधान मिळत. आणि मिळालेल्या पगारात कुटुंब समाधानी राहून प्रगती करू शकत.

रेल्वेतल्या अनुभवाच एक आगळवेगळ पुस्तक प्रकाशित करण्याच ठरवून प्रत माननिय श्री. सुरेश पि. खाडे. डायरेक्टर (निवृत्त) भारतीय रेल्वे विधुत इंजिनिअरिंग संस्थान नाशिक रोड सध्या वास्तव्य मुंबई. यांना पाठविली. श्रीयुत खाडे साहेबानी आपल्या व्यस्त कार्यातून वेळ काढून पुस्तक वाचून पुस्तकाबद्दल विचार प्रकट केले व त्यांचा अभिप्राय दिला. त्यांनी माझे साठी दाखविलेल्या आस्थेबद्दल मी त्यांचा कायम ऋणी आहे.

हे पुस्तक प्रकाशित करण्यासाठी ज्यानी सहकार्य केल त्या सर्वांचा मी ऋणी आहे. त्यात विशेषता हे पुस्तक वाचून मार्ग दर्शन केले व प्रोत्साहन दिले. ते श्री..संजय वाघमारे मुख्य विध्युत इंजिनिअर.. मुंबई मध्य रेल्वे मुंबई व श्री. के. पि. राव चेन्नई की जे माझ्या सर्व शब्दबद्ध केलेल्या अनुभवाचे प्रत्यक्ष साक्षिदार आहेत यांचा मी ऋणी आहे. तसेच पुस्तक प्रकाशनासाठी श्री विश्वनाथ व्हटकर व प्रकाशक संजय देडे यांनी दिलेल्या सहकार्या बद्दल यांच विशेष आभार.

लेखक

तिप्पण्णा प.इंगळे

मो.

9326892868

अंतरंग

- 01 ट्रेसर
- 02 लेथ मशीन
- 03 पंढरपूर
- 04 इलेक्ट्रिकल वायरिंग काम
- 05 मॅन मर्लीस जोडणी
- 06 राधाकृष्ण
- 07 रेल्वेचा संप
- 08 शोलापूर बॉम्बे एक्सप्रेस
- 09 रेल्वे यात्रा
- 10 आरक्षण बोर्ड
- 11 कृष्णा ब्रिज विजयवाडा
- 12 ट्रेन लाइटिंग रिपोर्ट
- 13 चार्ट ड्राइव्ह मशीन
- 14 आंतर रेल्वे हॉलीबॉल स्पर्धा
- 15 विझलेला दीपक
- 16 दौंड पाणी दुर्भिक्ष
- 17 काबंळे मामा आपघात.
- 18 पवनचक्की संकल्पना
- 19 प्रारोगिक पवनचक्की उभारणे
- 20 मलठण स्टेशनला पवनचक्की उभारणे
- 21 जनरल मॅनेजर निरक्षण
- 22 रेल्वेमंत्री पुरस्कार
- 23 रेल्वेतलं पुरस्कृत रोगदान

ट्रेसर

ट्रेसर हे पद त्यावेळी प्रत्येक इंजिनीअरींग खात्यात होत. ट्रेसरचे मुख्य काम म्हणजे दुसऱ्यानी काढलेल्या ड्राइंगचे ट्रेसींग करणे. त्यावेळी रेल्वे मध्ये सिव्हील इंजिनीअरींग, मेकॅनीकल, इलेक्ट्रीकल व सिग्नल डीपार्टमेंट कडे ड्राइंग ऑफिस होते. सिव्हील इंजिनीअरींग कडे त्यावेळी जवळपास चव्वेचाळीस लोक ड्राइंग सेक्शन मध्ये काम करत होते. त्यानंतर इलेक्ट्रीक विभागात ड्राइंग सेक्शन मध्ये पाच लोक काम करत होते. त्यावेळी ऑपरेटींग खात्यात वॅगन ट्रेसर हे पद होते. मला नेहमी त्यांच्या कामाबद्दल उत्सुकता असायची कारण त्यांचे कडे ड्राइंगचे काम नव्हते आणि ट्रेसर म्हणजे ड्राइंगचे ट्रेसींग करणे एवढाच अर्थ मला माहित होता. पुढे ट्रेसर या शब्दांची जेव्हा व्याप्ती समजली तेव्हा माझे मलाच हसू आले.

त्यावेळी सोलापूर डिव्हीजनचे इलेक्ट्रीकल विभागाचे मुख्य अधिकारी होते. श्री शेवाळकर डिव्हीजन असिस्टंट इलेक्ट्रीकल इंजिनीअर (डी.ए. ई. ई.) ऑफिस मध्ये के. पि. राव, हेड ड्राप्समन होते. मी त्यांचेकडे कामावर हजर झालो. ऑफिसचे साहेब शेवाळकर, रावसाहेबांनी त्यांचेशी ओळख करून दिली. ममदापुर सीनीअर ड्राप्समन, तर एस शंकर जुनीअर ड्राप्समन व दोन ट्रेसर एक देवकुळे आणि दुसरा मी कामावर हजर झालो होतो. ऑफिस मध्ये स्टेनो होते वाघमारे, त्यांना भेटताच म्हणाले, “ या या स्वागत आहे ” ऑफीस मध्ये, त्यानंतर हेडक्लार्क लाभन जुहाजी कंबोया उंचेपुरे पांढरी पॅन्ट, पांढरा शर्ट इनशर्ट केलेला हसरा चेहरा. त्यांचे नावाबद्दल मला वेगळेपण जाणवलं. नंतर मला समजले की ते ख्रिश्चन होते आणि ते धर्मगुरू म्हणून काम करायचे. ऑफिस मध्ये इतर लोक शामराव देवस्थळी, भालेराव, कलादगी, स्टिफन, नाना जोशी असे क्लार्क मंडळींची ओळख झाली. शामराव देवस्थळीनी मला सांगितले सर्वांसाठी चहामागवा. तिन रुपये ध्या. तिन रुपयात ऑफिस मधील सर्वांचा चहा झाला. चहाचा कार्यक्रम चालू होता तेव्हाच दरवाज्यातून खाकी पॅन्ट, पांढरा हाफ शर्ट आणि खाकी हॅट घालून ते ट्रेन लाईटींग इंस्पेक्टर आत आले. ते थेट रावसाहेबांसमोर

उभे राहीले आणि म्हणाले,” राव नमस्कार, नविन भिडू हजर झाला ना”. मी त्यांना पाहताच मला सर्व आठवलं, पण मी त्यांना ओळखत नाही असे दाखवत त्यांच्याकडे पाहत राहीलो. राव मला म्हणाले,” हे फाळके साहेब, गाडीतलं लाईटींगच काम यांचेकडे असतं. ट्रेन लायटींग इंस्पेक्टर पूर्ण डिव्हीजनचे इनचार्ज साहेब आहेत.” मी नमस्कार केला. दादासाहेब दत्तात्रय शिपायाने त्यांना बसायला खुर्ची दिली, चहा दिला. ते साहेबांकडे गेले. जेवणाच्या सुट्टीनंतर स्टेनो वाघमारे याने मला बोलावले व म्हणाले,” येथे काम छान आहे, इथ कुणाची बातमी इकडे तिकडे करूं नका, तुम्हाला इथं रहायचय तर सर्वांशी मिळुन मिसळून रहा आणि फाळके साहेबांना पुर्वी भेटलेलं वगैरे कुणाला सांगु नका.”

मी कामाला लागण्या पूर्वी फाळके साहेबा बरोबर झालेली भेट त्यांनी केलेली मागणी या बाबत मी कोणासोबतही बोललो नव्हतो. पुढेही तो विषय कधीच कोणासमोर बोलला नाही. आफिस मध्ये आमचा टेबल सर्वात मोठा, त्यावर दोन ड्रॉइंग बोर्ड, बाजुला काळ्या वाटर प्रुफ शाईची बाटली, क्रुकवेल, इन्स्ट्रुमेंट बॉक्स, रेल्वे कव्ह, फ्रेंच कव्ह पॅरलल रुलर स्टिल पट्टी अशी ड्रॉइंगसाठी लागणारी साधने होती. आमच्या खुर्च्याही उंच होत्या. त्यावर बसून ड्रॉइंग काढणे ठीक होते पण बसण्यासाठी ठीक नव्हते. ऑफिसची वेळ दहा ते पाच. ऑफिसच वातावरण आदरयुक्त आनंदी छान होते. मी गेलो की ममदापुर, रावशंकर मला कोणते तरी स्टेशनचे ड्रॉइंग द्यायचे त्यांकामाचे अंदाजाने दोन तिन दिवस गृहीत धरायचे, पण मी ते दुपारीच पूर्ण करून द्यायचो. ब्ल्यु प्रिंटही काढून द्यायचे. माझ्या कामावर ते खुश होते. तिन चार महिने गेले त्यावेळी दौंडला सोनावडी २०० एच पी चे पंप बसवण्याचे कामाचे निरोजन चालु होते. त्यासाठी दौंड पावरहाऊस मध्ये एच. टी. बसबारचे मॉडिफिकेशन करायचे होते. त्यासाठी सी.ई.ई. सिकंद्राबादची मंजूरी घेण्यासाठी ड्रॉइंग पाठवायचे होते. त्यासाठी साईट सर्वे करून आले व ड्रॉइंग बनवत होते. पण त्यांना काही ते जमत नव्हते.ते पुन्हा दौंडला गेले व मापे चेक केली पण त्यांना ड्रॉइंग काही जमत नव्हते. एक्झिस्टींग आणि प्रपोजल असे त्यांना ड्रॉइंग बनवायचे होते. राव साहेबांनी मला बघायला सांगितले. मी लगेच म्हणालो,” यात कंपौंड वॉल वाकडी तिकडी आहे आणखी मापे घ्यावी लगेच.” दुसऱ्या दिवशी मी मिमदापुर यांचे सोबत पहिली वेळ लाईनवर गेलो. सिकंद्राबाद मुंबई

एक्सप्रेस पहाटे चार वाजता सोलापूरात यायची. त्या वेळी रेल्वेमध्ये फर्स्ट, सेकंड, थर्ड असे तिन क्लास होते. ममदापुर सेकंड क्लास आणि मी थर्ड क्लास मध्ये दोडला गेलो. तिथे ममदापुरनी मला पावरहाऊस दाखवलं. तिथले मोठ मोठे जनरेटर, पावरहाऊसची स्वच्छता, शिस्त तिथले ईलेक्ट्रीकचे स्वीच बोर्ड पॅनल. खरतर ते सर्व इंस्टॉलेशन माझ्यासाठी नवीन होत. सबस्टेशन क्षेत्र ज्याचे ड्रॉइंग करायचे होते ते पाहीले, पुन्हा सर्व मापे घेतली. दुसऱ्या दिवशी सोलापूरात आलो आणि एका दिवसात पूर्ण ड्रॉइंग बनवून दिलो. त्या एका ड्रॉइंगमूळे ऑफीस मध्ये माझ्याकडे पाहण्याची नजर बदलली होती. जो तो म्हणायचा तो नवीन आलेला मुलगा खुप हुशार आहे, ममदापूर आणि शंकरला न जमलेले ड्रॉइंग एका दिवसात काढून दिले. हुशार आहे. हा प्रचारच माझ्यासाठी प्रोत्साहन झाले आणि रेल्वेच्या कामात झोकून द्यायची सवयच सुरु झाली. त्यावेळी ऑफीस स्टाफ किंवा इतरांना कामासाठी बाहेर स्टेशनला किंवा लाईनवर जाण्यासाठी ट्रॅव्हलींग ऑथोरीटी घ्यावी लागायची. ज्यांना नेहमी लाईनवर जावे लागायचे त्यांच्या नावाचे कार्डपास बनवायचे व दरवर्षी रिनीव्ह करून घ्यायचे. माझ्यासाठीही पिवळा पास तयार केला होता. ऑफीसमध्ये श्री के. पी. राव यांचा हिरवा पास म्हणजे फर्स्ट क्लास, हेडक्लार्क कंबोया व ममदापुरचा लाल म्हणजे सेकंड क्लास व बाकी सर्वांचे पिवळे पास म्हणजे तिसऱ्या वर्गाचे पास. लाभन जुहाजी कंबोया यांच्या कपाटात असायचे. रोज रजिस्टरमध्ये नोंद करून पास घ्यायचा व आल्यावर पास परत करून हेड क्लार्कची सही घ्यायची. महीन्याचा प्रवास भत्ता भरल्यानंतर हेड क्लार्क पास रजिस्टर प्रमाणे चेक करून त्यावर सहाय्य करायचे. त्यावेळी लहान सहान कामांसाठीही लोक लाईनवर जायचे, मुख्य म्हणजे फोन फार कमी होते. आमचे डी.ई.ई. ऑफीसमध्ये एक फोन व साहेबांकडे एक फोन. तीन अंकी फोनवर बोलण्यासाठी पहीले झिरो रिंग करून ऑपरेटरला स्टेशन सांगायचे थोड्या वेळांनी मग त्या स्टेशनची रिंग आल्यावर तिथला नंबर सांगायचा. तेव्हा तिथला व्यक्ती असला तर ठिक नाहीतर माहीती मिळायची नाही. त्यामुळे प्रत्येक कामासाठी माणसं लाईनवर जायची, सोलापूरातून कुडूवाडी, दोड, पुणे जाण्यासाठी पहाटेची सिकंद्राबाद - बॉम्बे एक्सप्रेस किंवा मद्रास - दादर एक्सप्रेस दोन्ही पहाटे चार वाजता यायच्या. मी त्यावेळी सीटी बस डेपोसमोर रहायचो. तेथुन स्टेशन चार किलोमीटर दुर

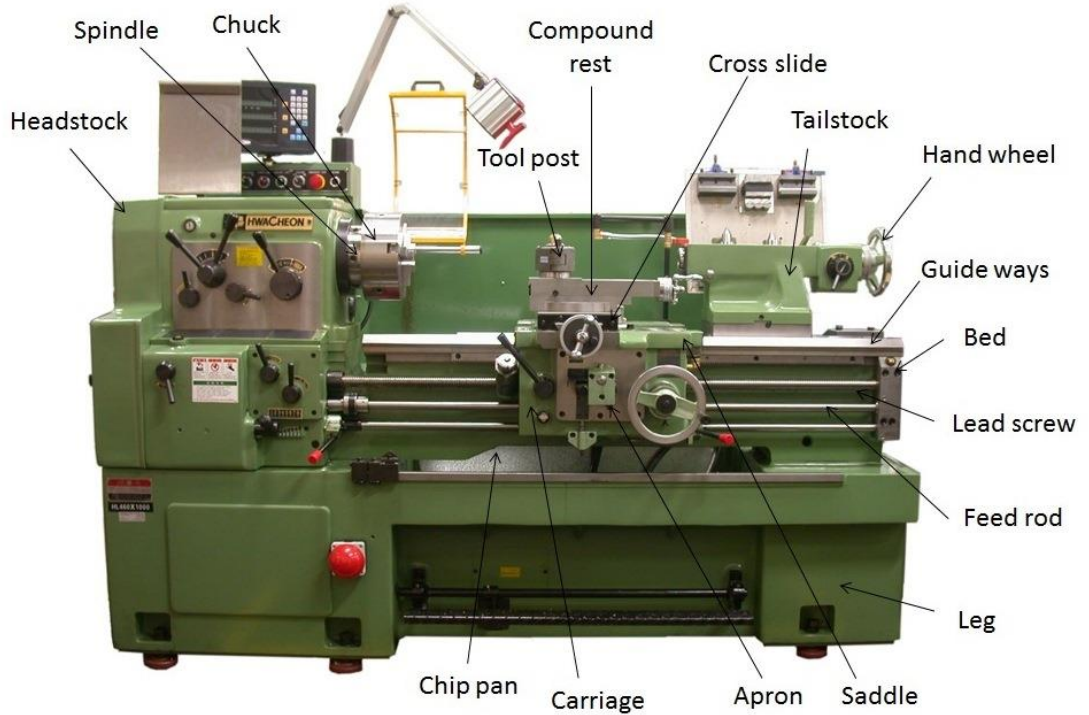
होते. पहाटे चार ची गाडी मिळण्यासाठी पहाटे तिन च्या दरम्यान घरातून सायकलवर निघायचे. त्याच्या आगोदर शांता माझी पत्नी पहाटेच उठून चपाती-भाजी तयार करून डबा करून द्यायची. रात्री तीन वाजता मी ज्या भागात रहायच त्या भागात सर्व सामसुम, रस्त्यावर झोपलेले कुत्रे सायकलच्या आवाजाने चुकून एक भुकले की पुढे जाणे कठीण पण आपल्याला गाडी पकडायची आहे ह्या भितीने मी स्टेशन गाठायचो. परत ही सिकंद्राबाद-एक्सप्रेसनेच रात्री दहा वाजता सोलापूरला येणे आणि घरी पोहचून झोपायला बारा वाजायचे. ह्या सर्व कामांसाठी प्रवास भत्ता मिळायचा तो पाच रुपये साठ पैसे. तरी तो अप्रूप होता.

लेथ मशीन

इलेक्ट्रीक डिपार्टमेंट मध्ये दोन विभाग होते. एक जनरल लाईटींग, आणि ट्रेन लाईटींग. जनरल लाईटींग म्हणजे, रेल्वे स्टेशनचे लाईटींग, इलेक्ट्रीक पंप, पावर हाऊस, वाटर कुलर, एअर कंडीशनिंग मशिन हे काम होती, ट्रेन लाईटींग म्हणजे रेल्वे डब्यातील लाईटींग, या कामासाठी जॉन दत्तात्रय फाळके नावाचे ट्रेन लाईटींग इन्स्पेक्टर होते. या शिवाय स्टिम इंजिनचे हेड लाईट, आणि कुडूवाडी वर्कशॉप मधील नॅरोगेज गाडीचा डब्राची इलेक्ट्रीकची कामे होती. वाटर कुलर, एअर कंडीशनिंग मशिनची कामे व त्यांचे देखभाल पि. विठ्ठलराव म्हणुन एक मिस्त्री करत होते. त्यांचे मुख्य साहेब म्हणजे सोलापूरचे सीनीअर. चार्जमन जेम्स इंडिगिरी जे सोलापूर डेपोचे इंचार्ज साहेब होते. त्याच वेळी हॉस्पिटलचे ऑपरेशन थिएटर व डी एस. ऑफीसमध्ये असलेले कंट्रोल ऑफीस मध्ये नवे एअर कंडीशनिंग मशीन बसवण्याचे काम चालू होते. हे काम बाहेरच्या एअर कंडिशनिंगचे काम करणारे कंपनी कडून करण्यात येणार होते. म्हणुन एअर कंडीशनींगसाठी एक चार्जमनची जागाही मंजूर करण्यात आली होती. स्टेशनचे प्लॅटफॉर्मवर ट्रेनलाईटींगचे ऑफीस होते पण ते पुरेसे नव्हते त्यामुळे ट्रेनलाईटींग, एअर कंडीशनींग आणि रीपेअर शॉपची एक नवीन इमारत मंजूर झाली. पार्सल ऑफीसचे समोर - आर. एम. एस. ऑफीसच्या मागे दोन सुपरवारडर यांचे साठी स्टोअर आणि एक मशीन शॉप अस बिल्डींगच काम सुरु झाल. त्याचवेळी सिकंद्राबादहून एक नवी लेथ मशीन आली. लेथ मशीनची लांबी पंधरा फुट होती इलेक्ट्रीक रिपेअर शॉपचे इमारतीचे बांधकाम चालू होते. त्याच वेळी मशीन साठी फाउंडेशन करून घेऊन लेथ जागेवर ठेवून चारी बाजूने भिंती बांधून घेतल्या. इमारतीचे काम पूर्ण झाले. ट्रेनलाईटींग, इन्स्पेक्टर फाळके साहेब व विठ्ठलराव तेथे बसत. मोठी लेथ ही बसवली होती. मेकॅनीकल विभागातून एक मशिनिस्ट ही येत होता. इलेक्ट्रीक डिपार्टमेंटची लहान मोठी कामे, पंप शॉफ्टची कामे होत होती. इंजिनिअरिंग डिपार्टमेंटची पाइप थ्रेडची कामे केली जायची. नवीन इमारतीचे ड्रॉइंग व मशीनचे फाउंडेशन चे ड्रॉइंग मी च तयार केले होते. अर्थात के.पि. राव यांचे मार्गदर्शन होतेच. पुढे काही महिन्यातच सोलापूरला जनरल मॅनेजर इन्सपेक्शनसाठी सिकंद्राबादहून

सर्व अधिकारी आले आणि नविन झालेले इलेक्ट्रीक रिपेअर शॉप, सी.ई.ई. साहेब आणि सी एम ई साहेबांनी पाहील. त्यानी ती मोठी लेथ मशीन पाहिली आणि म्हणाले, “ ऐवढी मोठी लेथ मशीन बसवली, काय काय कामे झाली ते दाखवा. त्यावेळचे डी.ए.ई.ई. प्रभाकरांनी काही सांगण्याचा प्रयत्न केला. पण सी एम ई साहेब म्हणाले, “ येथे या लहान सहान कामासाठी या लेथची गरज नाही. ”

ताबडतोब लालागुडा वर्कशॉपला ही लेथ पाठवा. इन्स्पेक्शन संपले आणि सी.ई.ई. साहेबांचे पत्र आले लेथ ताबडतोब लालागुडा वर्कशॉपला पाठवा. पण सर्वापूढे प्रश्न होता की लेथ रिपेअर शॉप मधून बाहेर कशी काढायची. कारण लेथ आत बसवून चारी बाजूने भिंती बांधल्या होत्या. इमारतीच्या भिंतीच्या आधारावर सिमेंटचे पत्रे बसवले होते. दरवाजा लहान होता तोही एक बाजूला . डी.ए.ई.ई. प्रभाकर व सर्व सुपरवाईझरनी विचार केला आणि एक बाजूची भिंत पाडण्याचे ठरले. सिव्हील इंजनीअरिंग डीपार्टमेंटचे सुपरवाईझर मात्र भिंत पाडण्यासाठी तयार नव्हते. त्यासाठी त्यांना सिमेंटचे पत्र्यासाठी आधाराची तरतूद करणे आवश्यक होते. मी या सगळ्यांचे बोलणे ऐकत होतो. पण मला इमारतीची भिंत पाडण्याचा विचार पटत नव्हता. मी राव साहेबांना म्हणालो, “ रावसाहेब मला एक दिवस वेळ द्या. ”



राव साहेब म्हणाले, “ इंगळे सर्वांनी विचार करूनच हा निर्णय घेतला आहे. तरीही भिंत

पाडण्यासाठी दोन तिन दिवसांचा आवधी आहे, तुला काय करायच ते बघ.” तस लेथ वर मीही काम केलल होतच. मी मेकॅनीकला बरोबर घेतलो आणि लेथचे कोणते पार्ट वेगळे करू शकतो ते मार्क केले आणि लेथच्या संपूर्ण मापाचा स्केल प्रमाणे कागदाचा तुकडा तयार केला. इमारतीचे ड्रॉइंग माझ्याकडेच होतेच. तो कागदी तुकडा सरकवत-सरकवत दरवाजाच्या समोर आणला, आणि मला खात्री झाली की मशीन फिरू शकते फारच गरज पडली तर लाकडी दरवाजे काढावी लागेल. मी राव साहेबांना हे दाखवले. वास्तवीक पाहता मी एक साधा ट्रेसर पण राव साहेबांचा माझ्यावर विश्वास होता आणि रावसाहेबांनी काही सांगितले तर दुसरे सुपरवाईझर त्यांच्या शब्दाबाहेर नव्हते. तसे डी. ए. ई. ई. साहेबही त्यांचे ऐकायचे. राव साहेबांनी डी. ए. ई. ई. साहेबांना सांगितले भिंत पाडायला आजुन दोन दिवस अवधी आहे. तोपर्यंत इलेक्ट्रीक कंन्स्ट्रक्शन कामगार घेऊन आम्ही प्रयत्न करतो. साहेबांनी परवानगी दिली आणि म्हणाले, “ लेथ मशीन नविन आहे, लालागुडा वर्कशॉप मध्ये बसवायची आहे, मशीनला काही डॅमेज व्हायला नाही पाहिजे. दुसऱ्या दिवशी सकाळीच काम सुरू केले. चार्जमंन म्हणून तायप्पा नागप्पा होते. मी दोंडला नेहमी जात असल्यामुळे त्याचे माझे संबंध मैत्रीचे झाले होते. जेव्हा मी माझा विचार त्यांना कागदावर दाखवले ते म्हणाले, “ याप्रमाणे तर मशीन निघायला पाहिजे”.

त्यानंतर चौदा ते पंधरा लोक कामाला लागले. फौंडेशन बोल्टमधुन लेथ उचलून लोखंडी पाईप वर घेतली आणि सरकवत दरवाजाच्या समोर आणली मशिनीस्टला सांगुन सर्व पार्ट्स वेगवेगळे केले. आणि लाकडी दरवाजाचे दोन्ही झडपा हिजेससह काढल्या. मशीन पाईप वरून सावकाश रोल करत सरकावली. काम करणारे पंधरा लोक पण पहाण्यासाठी सर्व सुपरवाईझर आणि बरेच लोक. मी फक्त तायप्पाशी बोलत होतो. आणि तायप्पा सर्व कामगारांना सांगत होते. दोन तासाच्या अथक प्रयत्नानंतर लेथ बाहेर काढली. काहीही नुकसान न करता ना मशीनला ना इमारतीला. मशीन बाहेर आल्याचा मला वेगळाच आनंद होता. मशीन बाहेर आली आणि सगळ्यांनी एकच गजर केला इंगळे साहेब की जय. कारण चर्चा झाली होती की, मशीन काढण्यासाठी मोठी भिंत पाडायची आहे त्याच्या आगोदर इंगळे प्रयत्न करणार आहेत. लेथ मशीन निघाल्याचा सगळ्यात जास्त आनंद झाला तो राव

साहेबांना. ते ताबडतोब प्रभाकरन साहेबांना घेऊन आले. त्यांनी पाहील आणि मशीन सिकंद्राबादला पाठवण्याची व्यवस्था करण्यासाठी सांगुन गेले. जाताना माझ्याकडे पाहुन म्हणाले, “ अच्छा काम किया है. ”

मशीन दुसऱ्या दिवशी मालगाडीच्या उघड्या डब्यात लोढ करायची होती. मशीनला फौंडेशन साठी आठ बोल्टची सोय होती. मशीन लाकडी स्लीपर वर नटबोल्टने फिक्स करून ठेवण्याचे ठरले. त्याप्रमाणे लाकडी स्लीपरही आणले त्यावेळी लाकडाचे कटींग हाताने करवतीने व गिरमिट हाताने फिरवुन ड्रिल पाडावे लागायचे. आमच्याकडे शिवाजी धोंडोबा हा कारपेंटर होता. कामात, बोलण्यात हुशार पण थोडा अंगचुकार होता.



लाकडी स्लीपरला गिरमिटने होल पाडताना तो दोन आट्या फिरवायचा व एका हाताने घाम पुसायचा पाच-दहा मिनिट थांबायचा. एक स्लीपरला दोन होल मारण्यासाठी त्याने

एक तास घेतला. तो एकटा काम करत होता, सर्वजण त्या कामाची वाट पाहत होते मला रहावल गेल नाही. मी म्हणालो, “ *मिस्त्री एक होल दहा मिनीटाच्या आत व्हायला पाहिजे* ” . त्यावर मिस्त्री म्हणाला, ‘ इंगळे साहेब कागदावर रेघा मारणे आणि काम करणे यात फरक आहे. दहा काय पंधरा मिनीटात कोणी होल पाडल्यास मी राजीनामा देईन. ” शिवाजी मिस्त्रीला तोपर्यंत माहित नव्हते, कि मी स्वतः सुतार काम करतो. शिवाजी मिस्त्रींनी म्हणलेल मला उगीचच आव्हान वाटल. कारण बरीच माणसं थांबली होती. मशीन गाडीत लोढ करावयाची होती. मी मिस्त्रीला म्हणालो, “ *मिस्त्री*

बधु मला जमतय का?’ त्यावर तो म्हणाला , “ गिरमिटची माशी तुटली तर काम बंद पडेल, हे काम लांबुन बघायला खुप सोपं आहे साहेब हे तुमचं काम नाही.”

मग मात्र मी पुढे झालो आणि म्हणालो, “ तुम्हाला राजीनामा काही ध्यायची गरज नाही. फक्त जर मी दहा पंधरा मिनीटात होल केलं तर तुम्ही हे काम पुर्ण झाल्याशिवाय आज घरी जायच नाही. मिस्त्री म्हणाले, “तुम्ही पुर्ण होल पाडायची गरज नाही. फक्त दोन आट्या गिरमिट फिरवुन दाखवा” . मग मात्र मी पुढे झालो आणि त्याच्या हातातला गिरमिट घेतला. दुसऱ्या लाकडावर मार्किंगच्या ठिकाणी गिरमिट चालु केले. स्लीपर देवदार लाकडाची होती. होल सहज पडत होत. काही मिनिटातच शिवाजी मिस्त्रीनी पाहीलं. माझ्या हातातलं गिरमिट थांबवलं आणि शिवाजी मिस्त्री म्हणाले, “ इंगळे साहेब माफ करा, तुम्हाला सुतार कामाची प्राक्टीस आहे हे मला माहीत नव्हतं. तुम्ही आता इथुन, जा. आज मशीन सर्व स्लीपरवर फिट करुनच जातो. त्यानंतर मात्र शिवाजी मिस्त्रीनी, सुतार कामासाठी माझ्याबरोबर कधीही हुज्जत घातली नाही. उलट कामात काही अडचणी आल्या की माझ्याकडेच यायचे. या घटनेमुळे मात्र कंस्ट्रक्शन च्या सर्व कॅज्युअल लेबर मध्ये माझ्याबद्दल एक वेगळीच आदरयुक्त भावना निर्माण झाला.

पंढरपूर

नॅरोगेज मार्गावर कुईवाडी आणि मिरजच्या मध्ये एक महत्वाचे स्टेशन म्हणजे पंढरपूर स्टेशन. पंढरपूरच्या विठ्ठल वारकऱ्यासाठीच ही रेल्वे चालत होती. या रेल्वेचे मुळ नाव होते बार्शी लाईट रेल्वे (एक्स बी एल आर). पंढरपूरच्या चार वाऱ्या चैत्र, आषाढ, कार्तिक आणि माघ या मराठी महीन्यात होणाऱ्या यात्रा. त्यात आषाढी वारी म्हणजे लाखो वारकरी पंढरपूरात जमा होतात. त्यावेळी नॅरोगेज रेल्वेमध्ये सर्वलोक गाडीचे टपावरही बसायचे. गाडी चालली की फक्त माणसच दिसायचे गाडी दिसत नसायची. स्टेशनवर येणाऱ्या प्रवाशांसाठी सर्व सोयीकरावे लागायचे. यात्रेकरूंसाठी मोठ मोठे शेड बांधलेले असायचे. त्यामध्ये लाईटची व्यवस्था करणे, पाण्यासाठी पंपाची सोय करणे. याशिवाय जादा गाड्या सोडल्या जायच्या. वर्षभर वर्कशॉप मध्ये पडून असलेले डबे जोडून गाड्या तयार करायचे आणि चालवायचे.

त्यावेळी रेल्वेतर्फे आणखीन एक काम केलं जायचं .भाविक वारकऱ्यांना ते पाहायला आवडायचं ते म्हणजे प्लॅटफॉर्मवर **कर कटेवरी उभा विटेवरी** असं विठ्ठलाचं मोठं कट आउट तयार करून लावलं जायचं. ते जाड प्लायवुड वर पेंट करून तयार केलेले असायचं . त्याच्या सर्व बाजूंनी लहान बत्या लावून रनिंग लाइटिंग केलं जायचं .फोटो इंजीनियरिंग डिपार्टमेंट तर्फे तयार केला जायचा. त्याचं लाइटिंग मात्र विद्युत विभागाकडे असायचं हे स्टेशन वर प्लॅटफॉर्मवर बसवलेला असे. गाडी येताच भाविक वारकरी गाडीतून उतरताच प्रथम तिथेच हात जोडायचे आणि जातानाही हात जोडायचे. आषाढी वारीत बहुतेक वारकऱ्यांना भाविकांना विठ्ठलाचं देवळात जाऊन दर्शन होत नव्हतं त्यांचेसाठी असे मोठे कट आउट हे श्रद्धास्थान असायचं. विठ्ठलाचे कट आऊटचे रनिंग लाइटिंग चे कामासाठी मला पंढरपूरला पाठवण्यात आले.

त्यावर्षी आषाढी वारीला फारच गर्दी होती. जाणाऱ्या यात्रेकरूंसाठी जादा गाड्याची सोय करण्यासाठी डबे नव्हते. ' त्यामुळे मालगाडीचे डबे जोडून प्रवाशी

गाडी तयार केली आणि डब्यात लाईटची व्यवस्था करण्यास सांगितली. त्यावेळी विकर्स कंपनीचे 24 व्होल्ट्सचे जनरेटर होते. ते गाडीच्या डब्यात ठेऊन तेथून प्रत्येक डब्यात लाईट लाऊन मालगाडीला प्रवासी वाहतूकीसाठी वापरली. या कामात मला त्यावेळी फार कांही समजत नव्हते. पण ह्या कामाबाबत कुईवाडीचे फोरमन, डी. ई. ई. साहेब, राव साहेब फार चर्चा करायचे. स्वतः डी. ई. ई. साहेब काम पाहण्यासाठी गेले. मला वाटायचे इतके साधारण काम पण हे लोक किती काळजीपूर्वक करतात. पण वस्तूस्थिती ही वेगळीच होती. एकतर मालगाडीचे डबे त्यात तात्पुरत्या स्वरूपाची वायरिंग आणि गाडीतून प्रवाशी वाहतूक. चुकून काही अपघात झाला तर? हे सर्व कायदेशीर होत नव्हते म्हणून सर्व लोक काळजीने काम करत होते. पण विठ्ठलाच्या कृपेने सर्व वाहतूक विना विघ्न झाली.

इलेक्ट्रीक वायरींग काम

इलेक्ट्रीक विभागात सर्व नवीन कामे रेल्वेच्या कामगारा मार्फतच व्हायची. त्यावेळी प्रत्येक डेपोमध्ये रोजंदारीवर काम करणारे कॅज्युअल लेबर म्हणून बरेच कामगार होते. कॅज्युअल लेबरमध्ये आठ दहा वर्षे काम केल्यानंतर त्यांना खलाशी म्हणून त्यांची नोकरी कायम स्वरूपी व्हायची. त्यामूळे कॅज्युअल लेबरची नोकरी टिकायची म्हणजे सर्वस्वी त्यांचे काम आणि त्या सुपरवाईझरची मेहरबानगी. त्यामूळे कॅज्युअल लेबर फार कष्ट करायचे आणि फारच प्रामाणीक आणि आज्ञाधारक असायचे. आपणाला पुढे रेल्वेत कायम नोकरी लागणार या आशेने ते काम करत आणि तसे होतही होते. नवीन कामासाठी ही पद्धत चांगली होती. पण त्यावेळी बऱ्याच ठिकाणी रेल्वे स्टेशनला इलेक्ट्रीक कनेक्शन घेतलं होतं. स्टेशन मास्तरचे ऑफिस व प्लॅटफॉर्मवर इलेक्ट्रीक लाईट चालू झाले होते. पण त्या स्टेशनवर राहणाऱ्या रेल्वे कामगाराचे घरांचे वायरींग झाले नव्हते व त्या कामगाराचे घरांना इलेक्ट्रीक कनेक्शन नव्हते. कारण स्टेशनची कामे प्रवासी सुविधा या सदराखाली फंड मिळत होते, तर स्टाफच्या घरासाठी स्टाफ ऍमिनीटी या सदराखाली पैसे मिळायचे. त्यामूळे बऱ्याच ठिकाणी कामगाराचे क्वार्टर्सचे इलेक्ट्रीफीकेशनचे काम व्हायचे होते. अशा बऱ्याच स्टेशनवर काम व्हायचे होते. त्यावेळी घरचे वायरींग लाकडी बॅटनवर ऍल्युमिनीअम क्लीपमध्ये, ऍल्युमिनीअम कंडक्टरची पि. व्ही. सी. वायरने वायरींग केले जायचे. त्यासाठी सागवानी लाकडाचे बोर्ड वापरले जायचे. बोर्डचेही वेगवेगळे आकार आणि डिझाईन रेल्वे तर्फे निश्चीत केले जायचे. उदाहरणार्थ मिटर बोर्डचा आकार बारा इंच बाय आठरा इंच, लहान क्वार्टरसाठी मिटर बोर्डचा आकार आठरा इंच बाय आठ इंच, फॅनसाठी चौदा बाय आठ या सर्व बोर्डसाठी वरची फळी पाऊण इंच जाड, बॅटन दिड इंच बाय पाऊण इंच पाठीमागील फळी अर्धा इंच जाड असे प्रत्येक बोर्डचे मंजूर ड्राईंग होते. एवढेच नाही तर बॅटन भिंतीवर बसवण्यासाठी भिंतीतही सागवानी लाकडाचे गट्टी सिमेंटमध्ये बसवावी लागायची. बोर्ड बसवण्यासाठी वेगवेगळ्या टाईपची गट्टी वापरावी लागायची. या अशा लाकडी गट्ट्याचेही ड्राईंग होते. त्यामूळे वायरींगच्या कामात भिंतीत गट्ट्या बसवीणे, काही ठिकाणी जादा सिमेंट भरून बॅटन साठी भिंत

लेवल करुन घेणे. असे गवंड्यांचे काम जास्त असायचे. त्यामूळे स्टाफ क्वार्टरचे काम फार मंद गतीने होत होते. लाकडी बोर्ड बॅटन त्याला लागणारे बॅंड कॉर्नर असे वायरींगचे सर्व सामान सिकंद्राबाद येथून आणावे लागायचे. सिकंद्राबाद विभागात त्यांच्याकडे फ्रेट सॉ होती तिथे लाकडी बॅंड, कॉर्नर तयार केले जायचे. त्यावेळी बॅटन होल्डर आणि टंबलर स्वीच बसवण्यासाठी लाकडी राऊंड ब्लॉक वापरायचे. सर्व कामासाठी पितळी किंवा गॅल्व्हनाईज्ड स्क्रू वापरले जायचे. या सर्व प्रकारात कामाची क्वालीटी चांगली होती, पण काम फार मंद गतीने होत होतं. कामगार युनियनच्या मागणीमूळे सर्व स्टाफ क्वार्टर जिथे इलेक्ट्रीक सप्लाय आहे त्याचे वायरींग करुन विद्युतीकरण करण्याचे निर्णय झाले. जर काम रेल्वे कामगाराकडून होत नसेल तर कॉन्ट्रॅक्ट वर देणे पण काम जलद पुर्ण करण्याचे ठरले. त्यावेळी अशी कामे कॉन्ट्रॅक्टवर क्वचीतच दिली जायची. मला तर याबाबत काहीच माहीती नव्हती. राव साहेबांनी मला टेंडर पुस्तक बनवायला सांगितली. वायरींगचे स्पेसिफीकेशन सिकंद्राबादहून आले होते. लाकडी बोर्डचे ड्रॉइंग आणि प्रत्येक प्रकारच्या लेआऊट मध्ये लाईट फॅनचे लोकेशन दाखवले होते. ड्रॉइंग त्याचे ट्रेसिंग आणि त्याचे ब्ल्यु प्रिंट काढून त्याचे पुस्तक तयार करणे. प्रत्येक स्टेशनला साईटवर जाऊन तिथे असलेल्या कॉर्टरचे स्केचेस तयार करण्याचे कामही मलाच दिले. नॅरोगेज सेक्शन लातूर कुईवाडी, मिरज तिथे दिवसातून एक जाणारी, एक येणारी गाडी त्यामूळे एक तासाच्या कामासाठी दिवस जायचा. वाहतूकीची दुसरी सोय नाही. सोबत दुसरे ट्रेसर देवकूळही होते. प्रत्येक स्टेशनची पहाणी करुन त्याला लागणारे इलेक्ट्रीक पोल, लाईट आणि पंखे. विशेषतः क्षताची उंची पाहून पंखा बसतो का ते पाहणे. कोणत्याही स्टेशनवर गेलो आणि स्टेशनमास्तरला सांगितले की, मी सोलापूर हून कॉर्टरला इलेक्ट्रीक लाईट देण्याचे कामाची पाहणी करण्यासाठी आलो आहे तर. त्यांना फार आनंद व्हायचा. स्टेशन मधून गाडी गेली की स्टेशन मास्तर रिकामाच. बऱ्याच स्टेशनवर चहाची टपरीही नव्हती. मास्तर कोणालातरी पॉइंटमन किंवा गॅंगमनला बोलावून चहाची सोय करायचा. एक माणूस सोबत देऊन सर्व कामगाराची घरे दाखवायचे. काही कामगाराची घरे अशी होती की आठ फुट बाय आठ फुटाची एक खोली. एक बत्ती बसवायची त्यासाठी चार पाच पोल उभे करावे लागायचे. नॅरोगेज सेक्शनची कामाची स्थिती काही

वेगळीच होती. काही स्टेशन जसे पंढरपूर, सांगोला, ढालगाव, मांडलिंग, बारशी, ढोकी, लातूर असे मोजके स्टेशन सोडले तर बाकीचे स्टेशनवर शुक शुकाट असायचे. एकदा का गाडी आली आणि गेली की दुसरी गाडी येई पर्यंत स्टेशनवर कामगाराशिवाय दुसरी माणसं क्वचीतच दिसायची. गाड्याही दिवसा एक जोड आणि रात्री एक जोड. स्टेशन मास्तरही निवांत असायचे. गाडी यायच्या वेळी कोट घातला की झालं. त्यांना कामापेक्षा गाडी यायच्या वेळी त्या ठिकाणी राहणे हिच मोठी डिवटी असायची. मला प्रत्येक स्टेशनवर बराच वेळ थांबावे लाआगायचे काही ठिकाणी मुक्कामही पडला. काही स्टेशनवर स्टेशन मास्तरला सांगून त्याच्या जेवणा बरोबर आमची सोय करून घेतली. मिरजच्या आगोदर एक बेळंकी स्टेशन होते. तिथे स्टिम इंजिनचे वॉटरिंग व्हायचे. बेळंकी आणि मिरज मध्ये एक बोलवाड नावाचे हॉल्ट स्टेशन होते. तिथे सिग्नलची व्यवस्था नव्हती, फोनची ही नाही. तिथे स्टेशन मास्तरचे काम करणारे, गाडीची वेळ झाली की बाहेर गँगमनला उभे करायचा. गाडीचा स्टीम इंजिनचा आवाज आला किंवा धुर दिसला की गँगमन सांगायचा मास्तर गाडी आली मग मास्तर हातात झेंडा घेऊन यायचा. गाडी एक मिनिट थांबून गेली की संपले पुन्हा शांत. मास्तर आधी चड्डी, हाफ शर्ट घालून स्टेशनला लागून असलेल्या शेतात कामाला जायचा. कॉर्टरला लाईट देण्यासाठी सोलापूरहून मी आलोय म्हणून सांगताच बिच्यान्याला इतका आनंद झाला. साहेब लाईट येऊ द्या अथवा नाही येऊ द्या, सोलापूरच्या लोकांना आम्ही इथे कसे राहतो इतकी तरी माहीती सांगा तो स्वतः आमच्या बरोबर आला त्या गँग कॉर्टर्स दाखवील्या. कुडूवाडीपासून मिरज पर्यंत सर्व स्टेशनचा सर्व्हे झाला होता. त्या लहान लहान आठ फुट बाय आठ फुटाची एक खोली. त्यात त्या गँगमनचे संसार बहूतेक ठिकाणी स्टेशनमास्तर सोडले तर बाकीचे कामगार तिथेच जवळपास शेती करत होते. आता आपल्या घरी लाईट येणार आहे आणि त्याच्या साठी सोलापूरचे साहेब आलेत ह्या बातमीने त्यां बायकाच्या, लहान मुलांच्या डोळ्यात जो आनंद मला दिसला तो माझ्या मनावर खोलवर रुजला. त्यांच राहणीमान आणि आपुलकी पाहीली आणि मनोमन ठरविलो त्यांच्या घरात लाईट लागलीच पाहीजे.

नॅरोगेज गाडीचा प्रवास मात्र मला आवडायचा. गाडीचा स्पीडही कमी त्यात स्टिम इंजिनची शिष्टी गाडीला बसणारे धक्के हेलकावे. मी एक वेळेस दोन तीन

स्टेशनचा प्रवास करायचो. त्यामूळे कंटाळा कधी वाटायचा नाही. पण रात्री कुठले स्टेशन आले हे समजायचे नाही. त्यामूळे शक्यतो मी गार्डबरोबर त्याच्या डब्यात बसायचो. त्यामूळे गार्ड बरोबर सांगायचे साहेब स्टेशन आले बघा. हा असा नॅरोगेज प्रवास माझा न विसरणारा झाला. त्यातही महत्वाचे म्हणजे जेव्हा कधी कुठले स्टेशनवरील नवीन कामासाठी काही चर्चा असली तर राव साहेब मला विचारायचे. प्रत्येक स्टेशनची माहिती माझ्या डायरीत होती.

मॅन मर्लीस जोडणी

त्यावेळी रेल्वेची इलेक्ट्रीक विभागाची सर्व कामे डिपार्टमेंट तर्फेच व्हायची. दौंड, कुर्दूवाडी, सोलापूर, वाडी येथे मॅटेनंसचे तसेच कंस्ट्रक्शनचे डेपो होते. त्या शिवाय ट्रेन लायटींगसाठी पुणे दौंड, कुर्दूवाडी, सोलापूर, वाडी, लातूर, मिरज येथे डेपो होते. त्याशिवाय कुर्दूवाडी वर्कशॉप, पॉवर हाऊस असे कामाचे ठिकाण होते. प्रत्येक ठिकाणी मॅटेनंससाठी स्टाफ होता. त्यावेळी रेल्वेचे जुने रुळच पोल म्हणून इलेक्ट्रीक ओव्हर हेड लाईन साठी वापरायचे. रेल पोल उभे करण्याचे काम डिपार्टमेंटचे कॅज्युअल लेबर कडून करून घ्यायचे. प्रत्येक डेपो मध्ये चाळीस ते पन्नास कॅज्युअल लेबर हंगामी कामगार होते.

त्यावेळी इलेक्ट्रीक डिपार्टमेंटचे महत्वाचे काम म्हणजे पॉवर हाऊस मॅटेन करणे. दौंड, कुर्दूवाडी, होटगी, वाडी येथे मोठे पॉवर हाऊस होते तर सोलापूरला लहान जनरेटिंग सेट स्टेशनवरच होता. दौंडला चार मोठे जनरेटिंग सेट होते. आताच्या नवीन हायस्पीड जनरेटिंग सेटच्या मानाने त्या जुन्या स्लोस्पीड जनरेटिंग सेट चे आकारमान फारच मोठे होते. आताचा हजार केव्ही चा जनरेटिंग सेट पाहता त्यावेळचा दिडशे केव्ही चा स्लोस्पीड जनरेटिंग सेट आकाराने मोठा होता. त्याचे प्लाय व्हिल मोठ मोठे होते. इंजिन चालू करण्यासाठी कॉम्प्रेसर एअरप्रेसर ने स्टार्ट करायचे त्यासाठी एअर टँक नेहमी फुल प्रेशर करून ठेवायचे. दौंड पॉवर हाऊस मध्ये मॅन, लिस्टर, लिस्टर ब्लॅक स्टोन, ब्लॅक स्टोन असे स्लोस्पीड डिझेल जनरेटिंग सेट होते. पुर्वी जेव्हां दौंडला स्टेट इले. कंपनीचा इलेक्ट्रीक सप्लाय नव्हता, तेव्हा या रेल्वेच्या पॉवर हाऊस मधूनच दौंड स्टेशन व शहरातल्या धार्मीक स्थळांना इलेक्ट्रीक सप्लाय दिला जायचा. हे सर्व जनरेटर एसी थ्री फेस बावीसशे व्होल्टचे होते आणि. रेल्वेचे डिस्ट्रीब्युशन बावीसशे व्होल्टचे होते. प्रत्येक ठिकाणी ट्रान्सफार्मर बसवून स्टेशन, कॉलनी पंप हाऊसला सप्लाय दिला होता. जेव्हा महाराष्ट्र राज्य विद्युत मंडळाकडून रेल्वेला हाय व्होल्टेज सप्लाय घेतला तो मात्र बावीस हजार व्होल्ट लेव्हलचा होता. त्या नंतर ट्रान्सफॉर्मर बसवून 2200 व्होल्ट्स लेव्हलला वापरला होता. त्यावेळी ड्रॉइंग बनवण्या बाबतीत मी एक्सपर्ट होतो. पण इलेक्ट्रीकच्या बाबतीत मला असलेले ज्ञान

आणि तिथल इंस्टॉलेशन पाहिल्यावर मला भिती वाटायची. त्यातल्या त्यात मी दोंडला गेल्यानंतर एम.एस.ई.बी.चा सप्लाय बंद झाला की जनरेटर चालू करण्यासाठी सर्वांची इकडे-तिकडे धावपळ चालायची, इलेक्ट्रीकल डिपार्टमेंटचे लोक सर्वजण पॉवर हाऊसकडे यायचे. भले ही त्यांची ड्युटी असो वा नसो. कधी कधी एक एअर स्टोक वर इंजीन सुरु व्हायचे नाही. त्यावेळी ते मोठे प्लाय व्हिल ला परत स्टार्ट पोझीशनला आणण्यासाठी चार ते पाच माणसं मोठ्या पहारीने प्लाय व्हिल फिरवायच आणि पुन्हा इंजीन स्टार्ट करायच. त्याचं कामाप्रती आसलेल योगदान फार मोठ होत. पॉवर हाऊस मधली कामगारांची एकी, पळापळ आणि प्रसंगी एकमेकांवर ओरडणे हे पहायला मला फार आवडायचं. अनेक वेळा मी माझ अज्ञान न लपवता प्रश्नही विचारायचे.

पुर्वी सोलापूरात काही गोष्टी कच्च्या स्केचवर काम व्हायची. पण मी जसे कामावर हजर झालो आणि ड्रॉइंग बनवतो म्हटल्यानंतर प्रत्येक कामाची लहान मोठे ड्रॉइंग बनवायची प्रथाच सुरु झाली. सोनावाडीच्या कामासाठी आठवड्यातून एक दोन वेळा तरी दोंडला जाऊ लागलो. तिथल्या कामगारांशी मुख्यता इलेक्ट्रीक चार्जमन तायप्पा नागप्पा, तात्या धारूरकर, मिस्त्री रानडे, बसप्पा, मोहन शिवाजी अशा सर्वांशी मैत्रीच झाली. दोंडला मला आणखी एका कामा बदल कुतूहल असायचं ते म्हणजे त्यावेळचे स्टीम इंजीनचे लोको शेड. त्यावेळी दोनशे वीस पेक्षा जास्त स्टीम इंजिनचे दुरुस्तीची कामे तिथे होत होती. त्या लोको शेडमध्ये असलेल्या मशीनचे इलेक्टिक कनेक्शन, याशिवाय स्टीम इंजीनचे हेडलाईट व टर्बो जनरेटरचे रिपेअर इलेक्ट्रीक डिपार्टमेंट कडे होती. तिथल्या कामगारांचा गोंधळ, स्टीम इंजीनचे आवाज, कामगारांची धावपळ, कोण काय काम करतय हे समजत नव्हते, पण सर्वजण कामात असायचे.

वास्तवीक पाहता आता पर्यंत डिव्हीजन ऑफिस मधुन लाईनवर कधीतरी राव जायचे किंवा सहसा ममदापूर किवा शंकर जायचे. दुसरे ट्रेसर देवकुळे हे कधीच जायचे नाही. कारण ते ऑफीस शिपाई या पदा वरून ट्रेसर झाले होते. त्यामुळे ते कधी डेपोला कामासाठी जायचे नाहीत. मी मात्र प्रत्येक वेळी लाईनवर जायचो. नवीन कामाची माहिती घ्यायचो. मला समजत नसलेल्या गोष्टी विचारायचो, त्यावर विचार करायचो आणि सोलापूरला आल्यावर के. पी. राव साहेबांना विचारायचो. सर्व इलेक्ट्रीकल

डिपार्टमेंट मध्ये टेक्नीकली राव साहेब हुशार होते. त्यांना प्रत्येक कामाची माहिती तर होतीच महत्वाचे म्हणजे कोणतीही गोष्ट ते लपवून ठेवत नसत.

थिअरॉटीकली प्रत्येक कामाचे ते स्पष्टीकरण ध्यायचे, त्यांना प्रत्येक कामाची माहिती होती. मी सोलापूरात आलो की लाईनवर काय काम केले हे त्यांना प्रथम सांगायचे. कामाची माहिती ध्यायची आणि इलेक्ट्रिक बदल इतर शंका विचारायचे. कधी कधी मी अशा शंका विचारायचो की ते हसायचे आणि म्हणायचे, “ आता तुम्ही ट्रेसर म्हणुन काम करताय त्याच्या साठी तुम्हाला जेवढी माहिती आहे तेवढी भरपूर आहे. सदया काम करा. “

दौंडला मॅन कंपनीचे एक जनरेटर होते. त्याचे डिजेल इंजीन नादुरुस्त स्थितीत



होते. इलेक्ट्रीक जनरेटर मात्र चालू होते. त्यामुळे तो जनरेटींग सेट स्कॅप केला होता. त्याच दरम्यान एम.एस.ई. बी. कडून पॉवर कट सुरु झाला होता. रोज काही तास पॉवर हाऊस चे जनरेटर्स चालवावेच लागायचे. हिच परिस्थिती कुडूवाडी वर्कशॉपच्या

पॉवर हाऊस ची होती.

कुडूवाडी मध्ये नॅरोगेज वर्कशॉप होते. तेथेच पॉवर हाऊस होते. तिथेही चार जनरेटर होते. कुडूवाडी वर्कशॉप मध्ये मेकॅनिकल डिपार्टमेंटने काही नवीन कामे सुरु केली होती. जेव्हा एम.एस.ई.बी. सप्लाय बंद होई तेव्हा जनरेटर, वर्कशॉपचा लोड व स्टेशनचा लोड घेत नव्हते. कुडूवाडी पॉवर हाऊस मध्ये मर्लीस कंपनीचे एक इंजीन पडून होते. इंजीन चालू स्थितीत होते. त्याचा जनरेटर डायरेक्ट करंट आसल्यामुळे तो स्कॅप केला होता. त्यामुळे दौंडचा 2200 व्होल्ट चा मॅन कंपनीचा जनरेटर कुडूवाडीला असलेल्या मर्लीस कंपनीच्या इंजीनला जोडण्याचा निर्णय घेण्यात आला. त्यासाठी

राव साहेबानी मला जबाबदारी दिली अर्थात ड्रॉइंग बनवण्याची. मर्लीस इंजीनचे फौंडेशन डिटेल्स, मॅन जनरेटरचे फौंडेशनचे डिटेल्स, दोन्ही कपलींग करण्यासाठी लगणारे डमी ब्लॉक असे डिटेल ड्रॉइंग बनवले. त्यावेळी कुडूवाडी पॉवर हाऊस मध्ये दोरायस्वामी नावाचे ईलेक्ट्रीकल चार्जमन होते. फौंडेशनचे काम झाले. त्यानंतर मी तयार केलेल्या ड्रॉइंग प्रमाणे जनरेटरचे कपलींग वर्कशॉप मध्येच कास्टिंग करून मशीनींग करून तयार केले. या कामात मेकॅनिकल डिपार्टमेंट स्टाफने कास्टिंग कॉलिटी वगैरे तपासले. इंजीन आणि जनरेटर टेस्टिंग झाले. दौंड वरून 2200 व्होल्ट/440 व्होल्ट एक ट्रान्सफार्मर बसवून एका कॉंप्रेसरला सेपरेट सप्लाय दिला. हे काम होई पर्यंत मी दर दोन दिवसातून एकदा कुडूवाडीला जात होतो. त्यावेळी हे काम इतक प्रसिद्ध झाल की स्कॅप इंजीन व जनरेटर यांचा पुन्हा वापर आणि त्यावेळी



असलेल्या पावर दुर्मीक्षाचे वेळेस महत्वाच काम करत होतं.

जनरेटींग सेटच टेस्टिंग झाल. सोलापूरचे त्यावेळचे डीव्हीजनल सुप्रिन्टेडंट (डी. एस.) गुलशन राँय म्हणून होते.

त्यांच्या पत्नीच नाव सिता. जनरेटरचे उद्घाटन त्यांच्या हस्ते झाले. त्या कामासाठी दोरायस्वामी ईलेक्ट्रीक चार्जमन व मेकॅनिकल डिपार्टमेंटचे मशिनीस्टला रिवॉर्ड देण्यात आले. त्यांचा फोटो वर्कशॉप मध्ये लावला. फक्त रावसाहेब व ममदापुर हे मात्र मला म्हणाले, “ इंगळे तु केलेलं काम उत्तम झाल. ” त्याच वेळी ऑफीस मध्ये काळे म्हणून सीनियर चार्जमन होते. त्यांनी मात्र माझ अभिनंदन केलं. त्यानंतर पंधरा ते वीस दिवसांनंतर समजले की तयार केलेल नवीन कपलींग तुटलं. त्यावेळी दोरायस्वामी ईलेक्ट्रीक चार्जमन यांनी तयार केलेला रिपोर्ट फोरमन पडसालगीकरणे सोलापूरला पाठवीला.

कपलींगचे ड्रॉइंग इंगळेने तयार केले होते. ड्रॉइंग चुकीचे होते त्यामूळे कपलींग तुटले असे रिपोर्ट मध्ये लिहले होते. तो रिपोर्ट वाचताना रावसाहेब व ममदापूरकर एकदमच म्हणाले, “ डी.एस. साहेबांकडून बक्षिस घेताना साहेबांबरोबर फोटो काढताना, इंगळे आठवला नाही आणि आता कपलींग तुटल्यावर इंगळेची आठवण झाली काय.” अर्थात हे सगळं मला माहीत नव्हतं परस्परच रावसाहेब व ममदापूरकर बोलणं झालं होतं. पुन्हा रावसाहेबनी मलाच सांगितलं तुम्ही पुन्हा कुईवाडीला जावा आणि काय करता येत ते पहा. मी पाहील्या नंतर लक्षात आलं की कास्टिंग क्वालिटी बरोबर नव्हती त्यामूळे कपलींग तुटले होते. मी फौडी फोरमनला भेटलो. तो म्हणाला, “ कास्टिंगचे कपलींग टिकणार नाही त्याला फोर्जड ब्लॉक मधून कपलींग तयार करावे लागेल. आणि हे काम कुईवाडीत होणार नाही.”

त्यानंतर मी कुईवाडीला बंद पडलेल्या जनरेटरचा शाफ्ट जिथे इंजीनला जोडला होता, तो शाफ्ट कट केला व तसेच दोंडला फुटलेल्या डिजेल इंजीनचा शाफ्ट जो अलटरनेटला जोडला होता तो शाफ्ट कट केला आणि दोन्ही शाफ्ट एकमेकात मेल फिमेल सॉकेट करून हॅड्रोलिक प्रेसवर फीट करून जुन्या शाफ्ट पासून नवीन कपलींग कुईवाडी वर्कशॉप मध्येच तयार केला. हे कपलींग मात्र बरेच वर्षे चालले. माझ पद आणि प्रत्यक्ष काम याचा ताळमेळ नव्हता. केवळ कामाची आवड आणि काही तरी नवीन करायला मिळते शिकायला मिळते यासाठी मी कितीतरी कष्ट करत होतो. हे मला रावसाहेब आणि ममदापूर यांच्या सहकार्यामुळे मला जाणीवही होत नव्हती.

राधाकृष्ण

माझे रेल्वे नोकरीतलं पद होत **ट्रेसर अर्थात अनूरेखक**. थोडक्यात दुसऱ्याने काढलेल्या ड्राईंग वर ट्रेसिंग पेपर ठेऊन त्याची हुबेहुब कॉपी करणे. ड्राईंग चुकीची असेल तरीही त्याची हुबेहुब नक्कल करणे. वर्षानू वर्षे हेच काम करणारे बरेच लोक रेल्वेत होते. पण मी त्याला अपवाद ठरलो होतो. दोन वर्षांतच मी ट्रेसर, ड्राप्समन, वायरमन, कारपेंटर, चार्जमन पासून ते क्लार्क टायपीस्ट पर्यंत कोणतेही काम करत होतो. कंस्ट्रक्शन चार्जमनची गॅंग कोठे कामाला जाते हे समजायचे. मी रावसाहेबांना सांगून मुद्दाम इलेक्ट्रीक पोल उभे करण्याची कामे, नवीन पंप बसवायची कामे पहायला जायचो. नुसते पहायचे नाही तर प्रत्येक कामाचा अभ्यास करायचो. त्यामूळे कागदावर दाखवलेली ओव्हरहेड लाईन व पोल दोन मिनीटात ओढलेली लाईन, प्रत्यक्ष कामासाठी आठ दहा दिवस कसे लागतात हे समजत होते. पण माझ्या या कामात दाखविलेल्या उत्सुकतेचा परिणाम काही चांगला व काही वाईट झाला. काही लोकं मुद्दामच त्यांचे काम कमी करण्यासाठी साहेबांना सांगून मला साईट वर बोलवायचे. कधी एखादा क्लार्क जरी रजेवर असला तरी त्याचे काम मला सांगायचे. हे ममदापूर आणि रावसाहेबांना आवडायचे नाही. ते म्हणायचे क्लार्कचे काम इंगळे करणार नाही.

त्यावेळी वर्षातून एकदा एप्रिल मध्ये स्टॅंस्टीकल डाटा बुक करायचे. स्टॅंस्टीकल डाटा पुस्तक म्हणजे त्या वर्षातील झालेली नवीन कामे, वाढलेली मशिनरी, वाढलेला इलेक्ट्रीक लोड, एकूण वर्षाचा इलेक्ट्रीक विभागाचा लेखा जोखा असायचा. त्यामध्ये कनेक्टेड लोडचे फॉर्म होते. त्यात लाईट पॉइंट, प्लग पॉइंट पासून सर्व प्रकारच्या विद्युत उपकरणाची, पंप, मशिनची लिस्ट व त्याचा लोड दाखवून जुना लोड, नविन वाढलेला लोड हे सर्व काम त्यावेळी हाताने तयार करून टायपींग करून द्यावे लागायचे. सर्व डिव्हीजनचा डाटा तयार करून त्याचे पुस्तक तयार करून हेड ऑफिसला पाठवावे लागायचे. त्यावेळी आजच्या सारखे संगणकावर होणारे कट-कॉपी-पेस्ट हे नव्हते. एक चुक झाली की सर्व टाईप केलेले सर्व कागद बाद व्हायचे. टायपींग केल्यावर परत कम्पेअर केले जायचे. त्यावेळी सरकारी ऑफिसमध्ये लालसर

खाकी रंगाचे कागद यायचे. टायपींग साठी तीन प्रतीपर्यंत हे कागद वापरायचे. त्याच्यापेक्षा जास्त सहा प्रतीपर्यंत राईस पेपर म्हणून पातळ कागद वापरायचा त्याच्यापेक्षा जास्त प्रतीसाठी सायकलो स्टार्डलींग करायचे त्याच्यासाठी स्टेनसील पेपरवर टाईप करावे लागायचे. त्यावेळी अशा प्रत्येक कामासाठी बरीच मेहनत व्हायची. आमच्या ऑफिस मधून दर महीन्याला पॉवर हाऊस इफिशियंसी रिपोर्ट तयार करून तो मुख्य विद्युत इंजिनिअर सिकंद्राबादला पाठवीला जायचा. या रिपोर्ट मध्ये सोलापूर डिव्हीजन मधील सर्व इले. जनरेटर्सची संपूर्ण माहिती, दररोज किती तास चालले, त्याला डिझेल किती गेले, किती युनिट वापरले गेले, प्रती युनिट डिझेल खर्च, स्टेट इलेक्ट्रीक बोर्डकडून पॉवर सप्लाय बंद झालेली एकूण वेळ, या पॉवर हाऊसची कार्यक्षमता रिपोर्ट जनरल सेक्शनचे सिनी. क्लार्क कलादगी हे पाठवायचे. त्यांच्याकडे प्रत्येक डेपोच्या आलेल्या रिपोर्टच्या आधारावर ते नवीन रिपोर्ट तयार करून पाठवायचे.

वार्षिक स्टॅटिस्टिकल डाटा तयार करण्यासाठी पॉवर हाऊस कार्यक्षमता रिपोर्टची फाईल तपासली आणि पॉवर फेल्युअरच्या वेळा, डी. जी. सेट चालवलेल्या वेळा याचा ताळमेळ बसत नव्हता. म्हणून प्रत्येक डेपोचा आलेला रिपोर्ट व हेड ऑफिसला पाठवलेला रिपोर्ट तपासला. तेंव्हा एक महत्वाची चुक दिसून आली. प्रत्येक दिवशी कोणता जनरेटर किती वेळा चालवलेला होता हे तास आणि मिनीटात दिलेले होते. जसे तीन तास तीस मिनीट, दोन तास वीस मिनीट, एक तास चाळीस मिनीट. पण आमच्या ऑफिसमधून तयार केलेला पूर्ण डिव्हीजनचे रिपोर्ट मध्ये एक चुक झाली होती. सर्व वेळेची सरळ बेरीज केली होती म्हणजे शंभर मिनीटाचा एक तास धरला गेला होता. वास्तवीक पाहता साठ मिनीटाचा एक तास धरून बेरीज न करता सरळ अंकांची बेरीज केली होती. त्यामूळे जनरेटर सेटचे कामाचे तास कमी आणि डिझेल खर्च जास्त दाखवला जात होता. परीणामी प्रती युनिट इंधन खपत जास्त येत होती. त्यामूळे एक दोनदा हेड ऑफिस मधून पत्र ही आले होते. जनरेटर चालवलेल्या वेळेची बेरीज करताना झालेली चुक माझ्या नजरेत आल्यावर मी ते ममदापुरला दाखविले. त्यांना ही एक चांगली संधीच मिळाली. त्यांनी रावसाहेबांना बरोबर घेऊन ही झालेली चुक डिव्हीजनल इंजीनीअर पि. राधाकृष्ण यांना दाखविले.

राधाकृष्ण साहेब म्हणजे भलतेच कडक स्वभावाचे. जवळपास एक वर्षाचे रिपोर्ट चुकीचे गेले होते. त्यांनी ताबडतोब हे रिपोर्ट तयार करणाऱ्या सि. क्लार्क कलादगी यांना वॉर्निंग पत्र देऊन त्यांची ताबडतोब डेपोला बदली केली व साहेबांनी मला बोलावून माझ कौतूक केलं. पण या घटनेचा परिणाम वेगळाच झाला. सर्व ऑफिस मधली क्लार्क मंडळी माझ्यावर नाराज झाली. आणि राधाकृष्ण साहेबांच्या नजरेत मात्र मी एक हुशार आणि सिन्सीअर कामगार म्हणून गणना झाली. राधाकृष्ण साहेब असतानाची आणखी एक घटना म्हणजे त्यांना विजयवाडा डिव्हिजनमधून फोन आला. तिथले डेप्युटी. सि. ई. ई. हे कामानिमित्त पुण्याला येणार होते. त्यांच्या साठी पुण्यामध्ये एक दिवस राहण्याचे सोय करायची होती. पुण्याचे अधिकारी विश्रामगृह आधीच बुक झाले होते. त्यामुळे सोलापूरातून त्यांच्या साठी कॅरेजची सोय करायची होती. त्यावेळी सोलापूर डिव्हिजनमध्ये पाच-सहा कॅरेजेस होते. साधारण दोन अधिकाऱ्यासाठी एक कॅरेज होते. राधाकृष्ण साहेबांनी त्यांच्यासाठी सोलापूरातून एक कॅरेज बुक केले होते. पण त्यांचे सोलापूरात काही काम असल्या कारणाने त्यांनी पुण्याला जाणे रद्द केले. आणि संध्याकाळी रावसाहेबांबरोबर चर्चा करून मला बोलावले. राधाकृष्ण साहेब सहसा रावसाहेब, काळे साहेब किंवा हेड क्लार्क यांनाच बोलवायचे. इतरांना बोलवले की समजायचे की काही तरी मोठी चुक झाली आहे. मला बोलावल्यानंतर मी भित भितच गेलो. त्यांनी सांगितले आज रात्री कॅरेजमधून पुण्याला

जायचे आहे. कॅरेजमध्ये तुम्ही एकटेच असणार आहात. सर्वांना निरोप आहे की डी. ई. ई. साहेब कॅरेजमध्ये आहेत. त्यांनी

विजयवाड्यावरून येणाऱ्या साहेबांबद्दल माहिती दिली आणि



पुण्याला जाण्यास सांगितले.

अधिकाऱ्यासाठी असलेल्या कॅरेजमधून प्रथमच प्रवास करत होतो. कॅरेज मी प्रथमतः पाहत होतो. आत संपूर्ण एका घरासारखी सोय. झोपण्यासाठी स्वतंत्र चार बेड असा आलिशान सोईनीयुक्त रेल्वेचा एक पुर्ण डबा. त्यात मी एकटाच. कॅरेज पॅसेंजर गाडीला जोडले. पुर्ण डब्यात मी एकटाच. मला काही झोप येत नव्हती. एक खिडकी उघडी ठेऊन प्रत्येक स्टेशन पाहत होतो. कुडूवाडी गेलं आणि संपूर्ण डब्यात आंधार झाला. संपूर्ण लाईट गेले होते. मी काय करावे हे मला समजेना तसाच अंधारात बसून राहीलो. दोंड आलं आणि मी प्लॅटफॉर्मवरच्या ट्रेन लाईटींगचे काम करणाऱ्या कामगाराला सांगितले. त्यांना सांगितलं डी. ई. ई. साहेब कॅरेजमध्ये आहेत. सर्व स्टाफची पळापळ सुरु झाली. डायनामोचा बेल्ट टाकुन लाईट चालू करुन दिला आणि म्हणाले बेल्ट कट झाला होता. आत्ता बसवीला आहे. त्यावेळी गिलबर्ट नावाचा मिस्त्री होता. असा रेल्वेच्या कॅरेजमधून एकट्याने केलेला माझा पहीला आणि शेवटचा प्रवास होता. त्यानंतर कॅरेजमधून बऱ्याच वेळेस प्रवास केला पण अधिकाऱ्यासोबत.

रेल्वेचा संप

रेल्वेत कामाला लागुन एक वर्ष झाले होते. त्यावेळी सोलापूर डिव्हीजन सिकंद्राबाद झोनमध्ये साऊथ सेंट्रल रेल्वे मध्ये होते. म्हणजे सोलापूर डिव्हीजनची सर्व कामे सिकंद्राबादच्या हेड ऑफिसमधून होत होती. साऊथ सेंट्रल रेल्वेची निर्मीती 1967 मध्ये झाली, त्यावेळी सोलापूर डिव्हीजन सेंट्रल रेल्वे मधून काढून साऊथ सेंट्रल रेल्वे मध्ये घातले होते. तेंव्हा पासून सोलापूरातील सर्व कामगार वर्गाचा याला विरोध होता. सोलापूर डिव्हीजन साऊथ सेंट्रल रेल्वे ऐवजी सेंट्रल रेल्वे मुंबई मध्ये समाविष्ट करण्यासाठी सतत मागणी करत होते. त्या मागणीत दिलेल्या मसूद्यात सोलापूरात होणारी कामगार भरती मद्रास सर्वीस कमिशन ऐवजी मुंबई सर्वीस कमिशन तर्फे व्हावी कारण मद्रास सर्वीस कमिशन तर्फे भरती केलेल्या मुलांमध्ये मराठी मुल नसतात. अर्थातच याला मी अपवाद होतो. माझी भरती मद्रास सर्वीस कमिशन तर्फेच झाली होती. सोलापूर डिव्हीजन सेंट्रल रेल्वेत समाविष्ट करण्यासाठी मागणी 1967 पासूनच होती. मात्र आता ती फार जोर धरत होती. डिव्हीजनचे सर्व कामगार या मागणीसाठी एकत्र झाले होते. सर्व कामगार संघटनां एकत्र येऊन एक नविन कामगार संघटनाच तयार केली होती. मागणीने उग्र स्वरूप धारण केलं आणि सोलापूर डिव्हीजन मधून रेल्वे बंद करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. मी नवीन होतो मी काय करावे हे समजत नव्हते. ऑफिसमध्ये राव साहेब, ममदापुर, लाभन कंबोया म्हणायचे तुझी नोकरी नविन आहे तु संपावर जाऊ नकोस. त्यावेळचे कामगार नेते विपत, राम साठे यांना मी भेटलो ते म्हणाले तुझी नोकरी नविन आहे हे ठीक आहे पण सर्व ऑफिस व रेल्वेच बंद झाली तर तु कोठे काम करणार. तु संपावर राहीला तर आम्ही तुझ्या पाठीशी आहोत. मी काय करावे समजत नव्हते मन व्दिधा होते. संपाची तारीख उजाडली मी लवकरच ऑफिसला गेलो. तिथे गेटवर हजारो लोक जमले होते. ऑफिसचे गेट बंद केले होते. कोणीही ऑफिसमध्ये जाणे शक्य नव्हते. सोलापूर डिव्हीजनमध्ये बरेच कामगार कर्नाटक व आंध्राचे रहिवाशी होते. त्यांना सोलापूर डिव्हीजन साऊथ सेंट्रल, सिकंद्राबाद झोनमध्येच रहावे असे वाटत होते. त्यांचा संपाला पाठींबा नव्हता पण ऑफिससमोर झालेली गर्दी आणि गोंधळ यामूळे कोणालाही

कामावर जाणे शक्य नव्हते. त्यामूळे मी ही त्या जमावात सामील झालो, अर्थात संपकरी झालो. रोज सकाळी स्टेशन पासून डी. एस. ऑफिस पर्यंत सर्व कामगार एकत्र येत. राणा पवार नावाचे एक कामगार तासभरतरी कीर्तन करायचे. कोणीही कामावर जात नव्हते. सर्व रेल्वे सेवा ठप्प झाली. सोलापूर डिव्हीजनवर एकही गाडी चालत नव्हती. मुंबई मद्रास मार्गावरील गाड्या वेगळ्या मार्गावरून वळवल्या होत्या. सोलापूर डिव्हीजनवर झालेला हा एक अभुतपूर्व संप होता. सर्व रेल्वेच्या सेवा बंद होत्या. पण कुठेही तोडफोड किंवा रेल्वेच्या मालमत्तेच नुकसान अस काहिही झाले नाही. त्यावेळी एक दिवस मात्र तणाव निर्माण झाला होता. डी. एस साहेबांनी गुंटकल डिव्हीजन वरून गार्ड ड्रायव्हर आणून गाडी चालवणार आहेत. टेरीटोरीयल आर्मीचा स्टाफ मागवणार अशी अफवा होती. पण नुसते गार्ड ड्रायव्हर आणून गाडी चालणार नाही सर्व स्टेशन स्टाफ, कंट्रोल स्टाफ रनिंग स्टाफ कामगार नसल्यामूळे ते होऊ शकले नाही. हा संप वीस ते एकवीस दिवस चालला तडजोडीनंतर संप मागे घेतला.

ह्या संप काळात गणेश उत्सवही आला. संपामुळे गणेश उत्सवात बाहेर काम करण्यासाठी मला वेळ मिळाला. त्यावर्षी मी एक गणेशोत्सव मंडळात लक्ष्मण शक्तीच्या प्रसंगाचा देखावा केला होता. त्यामध्ये लक्ष्मणला शक्ती लागलेली आहे शेजारी राम दुःखी होऊन बसला आहे. सुशेन वैद्य हनुमानला हाताने दिशा दाखवतो आहे. त्यानंतर हनुमान उड्डान करतो, द्रोणागिरी पर्वता जवळ थांबतो व पर्वत हातावर घेऊन परत येतो असा देखावा सोलापुरात मी प्रथमच केला होता. हनुमान जातानाचे सात आणि येतानाचे सात चित्र ट्रेसिंग पेपर वर काढले होते. पुढ्याचे बॉक्सचे कव्हर काढून त्यावर हनुमानचे चित्र चिटकवले. हनुमानच्या चित्राशीवाय बाकी सर्व भाग काळ्या रंगाने रंगविलेला होता. हे सर्व बॉक्स पडद्याच्या पाठीमागे ठेवले होते. प्रत्येक बॉक्स मध्ये एक बत्ती लावलेली होती. एक वेळी एक बत्ती लागायची. एका नंतर एक असे जाताना सात आणि येताना सात व डोंगरावर एक असे एकूण पंधरा बत्त्यांचे वायरींग एक रोटारवर केले होते. एका वेळी एक बत्ती लागायची त्यामूळे एका वेळी एक हनुमानची प्रतीमा दिसायची. ठेवलेल्या बॉक्सप्रमाणे हनुमानच्या प्रतिमेची जागा बदलायची. त्यावर्षी सोलापूरात त्या देखाव्यासाठी त्या गणेशोत्सव मंडळाला पारितोषक मिळाले. पर्यायान माझाही सन्मान झाला. सोलापूर डिव्हीजनवर झालेल्या

संपाचा तो एक मला फायदाच झाला होता. पण संप काळाच काय होणार पणार कापणार का? हा प्रश्न होताच पण सर्वांची रजा धरावी असा निर्णय झाला. ह्या संपामुळे सोलापूर डिव्हीजनचे नाव दिल्ली पर्यंत गाजलं. कोणत्याही राजकीय पक्षाचा सहभाग नसताना हा संप यशस्वी झाला होता. पण प्रत्यक्षात सोलापूर डिव्हीजन मध्य रेल्वेत जोडण्याचा निर्णय मात्र झाला नव्हता आणि सर्व संपकरी कामगारांची रजा खर्ची पडली होती. त्यामुळे सर्व कामगार वर्गाच्या मते संपामुळे नुकसान झाले. फायदा काही झालाच नाही. अशी धारणा झाली होती.

त्यानंतर थोड्याच अवधीत रेल्वेचा संप पुकारला गेला. हा संप पुर्ण भारतात फार मोठ्या प्रमाणात नियोजित केला गेला होता. सोलापूर डिव्हीजनवरही कामगार नेत्यांच्या सभा झाल्या संपाच आव्हान केलं गेलं. पण यावेळी विपत, राम साठे. राणा पवार यांचा सहभाग कमी होता. आणि सोलापूर डिव्हीजनवर नुकत्याच झालेल्या संपामुळे संपुर्ण कामगार वर्ग भेदरलेला होता. परिणामी संबंध भारतामध्ये रेल्वेचा संप झाला, रेल्वे सेवा ठप्प झाली पण सोलापूर डिव्हीजनवर संप झाला नाही. सर्व लोकं कामावर हजर होते आणि डिव्हीजनवर गाड्याही चालू होत्या. या संप काळात सरकार तर्फे संप फोडण्याचा बराच प्रयत्न झाला. कामगारांना प्रलोभन दिले. जे कामावर हजर होते त्यांना निष्ठावान कामगार म्हणून एक कायम स्वरूपी वेतन वाढ किंवा त्यांच्या पाल्यास नोकरी देण्याचे जाहीर केले. याचा सर्वात जास्त फायदा

सोलापूर डिव्हीजनच्या कामगारांना झाला. त्यावेळी दिवसातून दोनदा हजेरी व्हायची आणि हेड ऑफिसला आकडेवारी द्यायची. या संप काळात माझ्या बाबतीत एक घटना घडली. माझी चुलत बहीण जी मुंबईला राहत होती तिच्या घरी स्टोव्हचा भडका होऊन ती भाजली गेली होती आणि ती सिरीयस होती. त्यामुळे मी डी. ई. ई. साहेबांना भेटून दोन दिवसांची परवानगी घेऊन मुंबईला गेलो. तिची प्रकृती तशी नाजुकच होती तरी संप काळाचा विचार करून मी दोन दिवसातच परत आलो आणि त्याच्या दुसऱ्या दिवशीच संप मिटला. पण संप काळात माझी दोन दिवसाची गैरहजेरी लागली. परिणामी माझी निष्ठावान कामगार (लॉयल सर्व्हंट) च्या यादीतून माझे नाव कमी झाले. मी दोन दिवसानंतर कामावर हजर होताना मागील दोन दिवसाचा रजेचा अर्ज दिला. राधाकृष्ण साहेबांनी तो मंजूरही केला पण जेव्हा त्यांना समजलं की माझ नाव

यादीतुन कमी करण्यात आलं आहे, तेंव्हा त्यानी स्वतः एक पत्र तयार करुन डि. एस. साहेबांकडून विषेश मंजूरी घेऊन लॉयल सर्व्हंट च्या यादीत माझ नाव सामाविष्ट करुन मला एक कायम स्वरुपी वेतन वाढ मंजुर करुन दिली. सोलापूर डिव्हीजनच्या लोकांचे मागील संपात झालेले नुकसान दुसऱ्या संपात भरुन आले होते.

शोलापुर-बॉम्बे एक्सप्रेस

सोलापूर एक मोठे शहर, दररोज हजारो लोकांच मुंबईला जाण येण. सोलापूर ते मुंबई अशी सोलापूरातून सुटणारी खास सोलापूरच्या लोकांसाठी एकही रेल्वे गाडी नव्हती. त्यावेळी मुंबई साठी संध्याकाळी सोलापूरच्या लोकांसाठी सोईस्कर गाडी म्हणजे मुंबई मेल. दुसऱ्या गाड्या म्हणजे सिकंद्राबाद - मुंबई एक्सप्रेस आणि मद्रास-दादर एक्सप्रेस सोलापूरात पाहटे यायच्या. या शिवाय सकाळी दहा-आकरा वाजता मद्रास-मुंबई जनता एक्सप्रेस ह्या गाड्या सोडल्या तर सोलापूरच्या लोकांसाठी थेट मुंबई साठी रेल्वेची सोय नव्हती. त्यामूळे लोक सोलापूरातून मुंबईसाठी नवीन गाडीची मागणी करत होते. महाराष्ट्राचे मुख्यमंत्री शंकरराव चव्हाण व रेल्वे राज्यमंत्री कुरेशी असताना सोलापूरसाठी नवीन गाडीची घोषणा झाली आणि नविन गाडीच्या उद्घाटनाचा कार्यक्रम सोलापूरला करण्याचे ठरले. या कार्यक्रमासाठी मुख्यमंत्री शंकरराव चव्हाण व रेल्वे मंत्री मोहमद कुरेशी येणार होते. त्यामूळे कार्यक्रम मोठ्या प्रमाणात करण्याचे नियोजन चालू होते. सोलापूर मुंबईसाठी नविन गाडी सुरु होणार यामूळे सोलापूरातील लोकांनाही फार उत्साह होता. त्यावेळी सत्यमित्र भार्गव नावाचे डी. एस साहेब होते. त्यांनी सर्व विभागीय आधीकाऱ्यांना कामाचे नियोजन दिले. रेल्वे मंत्री येणार म्हणजे मुंबईचे जनरल मॅनेजर व इतर मुख्य अधिकारी सोलापूरला येणार होते. त्यामूळे कामाच्या नियोजनासाठी सतत बैठका होत होत्या. त्यावेळी आमचे इलेक्ट्रीक इंजीनीअर होते सि. एन. राममूर्ती साहेब. त्यांनी सुपरवाईझर म्हणूनही काम केले होते म्हणून त्यांना इलेक्ट्रीक कामाचा अनुभव जास्त होता आणि तेवढाच आत्मविश्वास.

सोलापूर मुंबई गाडीची सोलापूरातून निघण्याची वेळ होती सायंकाळी साडे पाच वाजताची त्यामूळे उद्घाटनाचा कार्यक्रम दुपारी चार वाजताचा होता. उद्घाटनाच्या कार्यक्रमातले महत्वाचे कामे म्हणजे स्टेज मारणे, त्याला सरकता पडदा बसवणे, लायटींग करणे. विभागवार कामाची विभागणी केली होती. विद्युत विभागाला कामे दिली ती स्टेज लाईटींग, इतर परिसरातील लाईटींग याशिवाय स्टेजवर एक नकाशा तयार केला होता. सोलापूर ते मुंबई सर्व स्टेशनची नावे असलेला प्रत्येक स्टेशनसाठी एक लॅप लावायचा. सुरुवातीला सर्व स्टेशनची लाईट बंद राहतील व मंत्री साहेबांनी

गाडीचे उद्घाटन करताच सर्व लाईट चालू व्हायचे. अशी सोलापूर ते मुंबई रनिंग लाईट सेटींग ठेवायचे. यामध्ये नकाशा इंजीनीयरींग डिपार्टमेंट करणार होते. याशिवाय स्टेजवर विस फुट लांबीचा पडदा वाणिज्य विभाग देणार होता. उद्घाटनाच्या वेळी तो पडदा सरकवीला जाणार होता. ही व्यवस्था मेकॅनिकल विभागाकडे दिली होती. याशिवाय स्टेजच्या छतावर एक मोठा बोर्ड लावला जाणार होता. या वीस फुटाच्या बोर्डवर सोलापूर-मुंबई एक्सप्रेस असे इंग्रजीत पेंट केलेले होते. त्यावेळी सोलापूर- मुंबई यांचे उच्चार आणि स्पेलिंग वेगळे होते. त्यानुसार बोर्डवर *SHOLAPUR – BOMBAY EXPRESS*

असे पेंट केले होते. त्यामध्ये लहान बल्बने प्रत्येक अक्षराचे वेगवेगळे कनेक्शन करून एक एक अक्षराचे लाईट लागत जावे आणि पुर्ण लाईट लागले की सर्व बंद व्हावे आणि पुन्हा एक एक अक्षराचे लाईट लागत जावे असे लाईटींगचे काम करण्याचे ठरले होते. त्यावेळी आजच्या सारखे कोणतेही इलेक्ट्रॉनिक उपकरण नव्हते. रनींग लाईटची रोशणाई असो किंवा एका मागून एक लाईट चालू करणे असो ही सर्व कामे लाकडी रोटारवर पत्र्याचे पट्ट्या मारून प्रत्येक सर्कीटचा सप्लाय बंद चालू करणे या पद्धतीने सर्व कामे होत होती. रोशणाईच्या सर्कीट प्रमाणे नवीन रोटार तयार करायचे. एका फॅन मोटारच्या शाफ्टला फिट करायचे आणि सर्कीट कंट्रोल करायचे. अशा रनींग लाईटच्या रोशनाईचा मला अनुभव होता त्यामुळे *SHOLAPUR – BOMBAY EXPRESS* ह्या लाईटींगचे काम मला दिले होते.

वास्तवीक पाहता माझ रेल्वेतलं पद ट्रेसर ऑफिस मध्ये काम करणे. माझ्याकडे साध्या वायरमॅनचेही लायसन्स नव्हते पण दोन वायरमॅन सुतार यांना माझ्याबरोबर देऊन हे काम माझ्यावर सोपवले. रोशनाईचे काम करणारी वायरमॅन मंडळी होती. पण त्यांना बावीस सर्कीटच रोटार आणि त्यावरील पत्र्याचे डिझाईन येत नव्हते. आणि काहींचा दुसरा विचार म्हणजे अंगावर का जबाबदारी घ्यायची त्यामुळे पुढे यायचे नाही. याउलट मी विचार करायचो यातून आपणाला काय नवीन शिकायला मिळते आणि ही वस्तुस्थिती होती की एका नंतर एक असे प्रत्येक अक्षराचे लाईट लागत जाणे आणि सर्व लाईट लागल्यानंतर सर्व लाईट बंद होणे आणि तिच प्रक्रिया परत सुरु रहाणे असा रोटार मी ही पहिली वेळच बनवत होतो. फक्त मला आत्मविश्वास होता की मी हे बनवू शकतो.

या सर्व कामामध्ये रावसाहेब मला सतत मार्गदर्शन करायचे आणि मी केलेल्या कामाचे कौतुक करायचे. वास्तवीक पाहता मी ऑफिस मध्ये काम करणारा माणूस, साईटवर काम करत होतो. आमच्या कामामध्ये येऊन लुडबूड करतो अशी भावना मला कोणत्याही फोरमन ,चार्जमन किवा यांच्यात कधीच दिसली नाही. उलट ते मला सांगितलेल्या कामाबद्दल निरधास्त राहायचे. ठरल्या प्रमाणे सर्व कामे होत होती. रनींग लाईटींगचे बोर्ड, डिव्हीजनचे नकाशावरील लायटींग मी पूर्ण केले होते. रानडे व बाबु मारुती मिस्त्रींनी इतर जनरल लायटींग, स्टेशन बिल्डींगवर चौवीस व्होल्टच्या-ट्रेन लायटींगची लॅपची माळ फिक्स केली होती. इलेक्ट्रीक विभागाला दिलेली सर्व कामे झाली होती. त्यामूळे राममुर्ती साहेब इतर अधिकाऱ्यांच्या मानाने शांत होते. ते दोन दिवस आधी येऊन बोर्डाच्या रनींग लाईटचे काम बघून गेले होते. भार्गव साहेबांनाही आणून दाखवले होते. सर्व व्यवस्थीत झाले होते.

कार्यक्रम एक दिवसावर आला आणि स्टेजचे आणि इतर कामे पाहण्यासाठी डी. आर. एम. भार्गव साहेब आणि इतर सर्व अधिकारी चार वाजता स्टेशनवर आले. एक एक करत सर्वांची कामे पाहिली. नकाशाचे लायटींग, वरच्या बोर्डचे प्रत्येक अक्षराचे लाईटींग चालू करून पाहिली. त्यानंतर पडदा पहिला. पडदा तयार करण्यासाठी रेयॉनच्या चारचादरी जोडून वीस फुट लांबीचा पडदा तयार केला होता. वर गॅलव्हनाईज्ड लोखंडी पाईप बसवून त्यावर सरकणाऱ्या क्लिपमध्ये पडदा फिट केला होता. रेयॉनच्या चार चादरी जोडून केलेला विस फुटाचा पडदा फारच वजनदार झाला होता. सुरुवातीला दोन चादरीपर्यंत दहा-आकरा फुटापर्यंत पडदा ओढला जात होता, पण त्याच्यापूढे ओढण्यासाठी दोन चार माणसं लागायची. हे डी. एस. साहेबांनी पाहिले आणि मेकॅनिकल इंजिनीअर ज्यांच्यावर ही जबाबदारी सोपविली होती त्यांच्यावर नाराजी व्यक्त केली. पण याला पर्याय काय तेंव्हा डि. एम. ई. साहेबांनी सुचवलं की हे काम इलेक्ट्रीक मोटर बसवून डि. ई. ई. साहेब करू शकतील. त्याला इंजिनीअरींगच्या साहेबांनीही दुजोरा दिला. आणि भार्गव साहेबांनीही राममुर्ती साहेबांना सांगितलं., “ राममुर्ती यह करटनका कामभी आपही करो.”

या अनअपेक्षीत कामामूळे राममुर्ती साहेब थोडे विचलीतच झाले. डी. एस. साहेबांनी दिलेल्या आदेशाला नकार देण तर शक्य नव्हतं. तरीही ते म्हणाले, “, सर

यह काम अबतक मेकॅनिकल डिपार्टमेंट कर रहा था. अब आखरी वक्त मे हमें बताया जा रहा है. अगर यांत्रिक विभाग काम करनेमे असमर्थता बताये तो मैं करूंगा सर.” . राममुर्ती साहेबांची नाराजगी सर्व अधिकाऱ्याच्या नजरेत आली. तसे डी. एम. ई. म्हणाले, “ अरे मुर्ती सहाब ऐसा नही है. इसे इलेक्ट्रीक मोटार से काम करना होगा. उसका स्पिड, मोटर चालू करना, लिमीटमे बन्द होना, ये सब इलेक्ट्रीकका काम है. और हमारे तरफसे क्या मदत चाहिये वो बताओ हम करेंगे. “

अखेरीस इलेक्ट्रीक मोटरच्या सहाय्याने पडदा सरकवण्याचे आणि काम विद्युत विभागातर्फे करायचं ठरलं. मग त्यावर डी. एस. भार्गव साहेबांनी सांगितलं पडदा सरकवीण्यासाठी मंत्री साहेबांच्या समोरच्या टेबलवर एक लहान स्विचबोर्ड राहिल ते बटन मंत्री साहेब दाबून सोडतील. त्यानंतर पडदा साधारणता आठरा ते वीस सेकंदात पुर्ण सरकला पाहिजे. पडदा थांबताना झटका बसायला नको. अशा बऱ्याच सुचना दिल्या आणि सर्व ऑफिसर गेले. मंत्री साहेब बटन दाबून उद्घाटन करणार होते. त्यामुळे काम जोखमीच होत. तोपर्यंत संध्याकाळचे सात वाजले होते. पण राममुर्ती साहेब स्टेजच्या खाली येऊन तडक इलेक्ट्रीक मॅटेनन्स ऑफिसमध्ये आले. त्यावेळी इलेक्ट्रीक मॅटेनन्स ऑफिस रेल्वे स्टेशनवर पंप हाऊसच्या बाजूला होते.

राममुर्ती साहेबानी, जेम्स साहेब आणि काळे साहेबांना बोलावले मी तिथेच होतो. राममुर्ती साहेबांनी सांगितले की, स्टेजवरच्या पडद्याचे काम आपणाला करावयाचे आहे. त्यावर जेम्स साहेब व काळे साहेब म्हणाले, “ अपने पास कुछ ऐसे वर्कर्स है जो काम जानते हैं, और यही लोग सोलापूरमे सिनेमा हॉल्स के करटन सिस्टिमकी देखभाल भी करते हैं.” त्यावेळी तिथे बडवे म्हणून वायरमन होता. तो प्रभात सिनेमा थिएटर मध्ये पडद्याचे काम करायचा. त्याला काळे साहेबांनी बोलावलं. डी. ई. ई. साहेबानी विचारलं तेव्हा तो म्हणाला, “ माझ्या पायाला काच लागली आहे त्यामुळे मी तर काम करू शकणार नाही. आणि इतक्या वीस फुटाच्या पडद्याचे काम एका दिवसात शक्य नाही. त्याला लोखंडी पुली ड्रम स्टील वायर रोप असं बरच सामान लागतं, ते एका दिवसात शक्य नाही.” मधुसुदन दत्तात्रयला विचारले, तो म्हणाला साहेब सिनेमा थिएटर मध्ये पक्की मजबुती म्हणून लोखंडी पुल्या, स्टिल वायर रोप वगैरे वापरलेलं असतं आपल्याला पाहिजे तात्पुरतं एक दिवसासाठी आपल्याला

लाकडी डूमचा वगैरे वापर करता येतो का बघावं.” साहेबांनी दोघांनाही बाहेर जायला सांगितलं. पिंटो म्हणून दुसरा मिस्त्री होता त्याला बोलावलं. तो म्हणाला मला यातलं कांहीही माहीत नाही पण तुम्ही सांगा काय करायचय ते रातो रात तयार करु. साहेबांनी सगळ्यांना जेवण करुन परत यायला सांगितलं आणि मला म्हणाले, “ इंगळे तुम भी सोचो मै भी सोचता हूँ, आज रातमेही कुछ ना कुछ करना है. खाना खा के वापीस आओ मै भी आता हूँ. ”

त्यावेळी डी. ई. ई. म्हणजे मोठे पद. एखादे यु.पी.एसी. चे डायरेक्ट अधिकारी असते तर, चार्जमनला काम करण्यासाठी आदेश देऊन निघुन गेले असते. पण राममुर्ती साहेब स्वतः कामात सहभागी होत होते. सर्वजण जेवण करण्यासाठी घरी गेले. मीही सायकलने घरी आलो. डोक्यात त्या पडद्याचा विचार, त्या विचारात चार किलोमीटरच अंतर ते ही पुर्ण गर्दीच्या रहदारीचा रस्ता कधी संपला हे कळलेच नाही. जेवण करतानाही तोच विचार, जेवण झाल आणि तिथेच बसून कागदावर एक सिस्टीम तयार केली, ज्यामध्ये पडद्याचे सरकण्यासाठी लागणारे वेळ आणि लिमीट स्विचचा प्रश्न संपला होता. मी कागदावर हाताने स्केच तयार केलो आणि स्टेशनला आलो आणि थोड्याच वेळात राममुर्ती साहेबांचा फोन आला.

रेल्वे फोनवर त्यांनी विचारलं “इंगळे आया है क्या ?” फोन मी घेतला. मला त्यांनी विचारलं इंगळे कुछ सोचा है क्या, मैने एक प्लान बनाया है. मी म्हणालो, “ सर मैने भी एक स्केच बनाया है. ” थोड्याच वेळात साहेब आले त्यांना मी तयार केलेलं स्केच दाखवलं. ते कसं काम करणार ते सांगितलं. आणि राममुर्ती म्हणाले, “ इंगळे तुमने इतना सिंपल तरीका बताया है. मै क्यौ नही सोच पाया की, पडदा आपनेको सिर्फ खोलनेका है. आणि आपल्या खिशातला कागद काढून फाडून टाकला. “ इंगळे तुम्हारा स्केच फायनल है. आपको क्या मटेरीयल चाहिए, कितने आदमी चाहिए बोलो. ” या कामासाठी सर्वप्रथम आवश्यक होती ती एक /दोन हॉर्स पॉवरची सिंगल फेस मोटर. अशी मोटर स्पेअर मध्ये तर नव्हती. बाबू मारुती मिस्त्रीने सांगितले की फिल्टर हाऊसमध्ये नऊशे आर.पी.एम. ची लाईम मिक्सरला एक मोटर आहे. ती काही रोज वापरत नाही. एक दिवसासाठी ती आपण वापरु शक्तो. मुर्ती साहेबांनी ताबडतोब सांगितले. वो मोटर नीकालके लेके आओ. काही लोकं मोटर आणण्यासाठी गेली.

मोटरचा स्पिड माहीत होता, आणि पडदा सरकवण्यासाठी लागणारा वेळ माहीती होता.

मी तिथेच बसून दोन लाकडी ड्रमची मापे निश्चित केली.

लाकडी ड्रम तयार करण्यासाठी डी. एम. ई. साहेबांना सांगताच त्यांनी त्यांचे वर्कशॉप उघडून दिलं आणि कारपेंटर टर्नर अशी माणसही पाठवून दिली. त्यामाणसांना मी लाकडी ड्रमचे स्केच काढून माप दिली. सिंगनल आणि टेलिग्राफ डिपार्टमेंट मधून रल्वे सिंगनल साठी वापरल्या जाणाऱ्या स्टील वायर व्हिलच्या चार-पाच असेंब्ली मागविल्या. दोन लाकडी ड्रम, सिंगल फेस मोटार हे सगळं सामान तयार होऊन जमा होईपर्यंत रात्रीचे एक वाजत आले होते. विद्युत विभागाचे जवळपास बरिच माणसं कामाला लागली होती. एका फळीवर मोटार फिट केली त्याच्या समोर एक ड्रम बेअरींगमध्ये फिट केलं. स्टँडही लाकडी केलं. त्याच्या समोर दुसरा ड्रम बसवला आणि पडद्याची दोरी लोखंडी पूलीवरून फिरवून लाकडी ड्रमवर घेतली. एका ड्रमवरून दुसऱ्या ड्रमवर व दुसऱ्या ड्रमवरून मोटार शाफ्टवर दोरी टाकायची होती. पण दोरी उपलब्ध नव्हती. काय करावे रात्रीचे एक-दीड वाजलेले. दोरीमूळे काम थांबले. मी झपाटल्यासारखं सर्वांबरोबर सहकार्य करत होतो. काम शेवटच्या स्तरावर येऊन पोहोचलं होत. जोपर्यंत प्रत्यक्ष ट्रायल होत नाही तोपर्यंत मी तयार केलेल्या साहित्याला, स्केचला काहीच अर्थ नव्हता.

त्यात मला आता रात्री एक दिड वाजता दोरी कुठे मिळणार आणि मला एकदम आठवले, दोन खलाशीला सायकल वरून गणपती घाटावर पाठवले, जिथे मयतीच्या सामानासाठी दुकान रात्रंदिवस चालू ठेवायचे. माझा अंदाज खरा ठरला. पंधरा ते वीस मिनीटात सुतळ्यांचे दोन बंडल घेऊन आले. पहीला ड्रम पडद्याशी बांधला. पडदा पुर्ण बंद करून दोरी त्याला फिक्स केली. पडदा उघडून पुर्ण दोरी पहील्या ड्रमवर गुंडाळून घेतली. त्या स्थितीत त्याला एक सरगाठ बांधून दोरी फिक्स केली. आणि पडदा बंद केला. त्यामूळे पडद्याच्या लांबीची दोरी त्या ड्रमवर गुंडाळली गेली. दोन नंबरच्या ड्रमची दोरी मोटरच्या शाफ्टला कनेक्ट केली आणि ट्रायल घेतला. मोटरचा स्विच ऑन केला की मोटारच्या शाफ्टवरची दोरी दुसऱ्या ड्रमला फिरवायची व पहील्या ड्रमची दोरी दोन नंबरच्या ड्रमवर यायची. पडदा पुर्ण उघडला की दोरीची लांबी संपायची

आणि ड्रमपासून वेगळी व्हायची. मोटार चालूच रहायची पण पडदा उघडून थांबायचा. ट्रायल झाला आमचे सर्व लोक फारच भाऊक झाले होते.

इलेक्ट्रीक डिपार्टमेंटच्या इभ्रतीचा प्रश्न होता. रात्रीचे साडे तीन वाजले होते. मी साहेबांना फोन केला आणि सांगितले. साहेब म्हणाले, “ फारच छान काम केले आता तुम्ही सर्वजण थकलात विश्रांती घ्या मी सकाळी आठ वाजता मी येतो.” आम्ही बरेच जण स्टेशन वरच झोपलो. दुसऱ्या दिवशी सकाळी साहेब आले त्यांना ट्रायल दाखवलो. आणि मी म्हणालो, “ सर यह रस्सी हम मयत के सामानके दुकानसे लाये है, आज हम बाजारसे दुसरी अच्छी रस्सी लायेंगे.” त्यावर राममुर्ती साहेब म्हणाले, “ अरे सही कामके लिये सही दुकानसे सही मटेरीयल मिला है. यह रस्सी छे सात ट्रायल के लिए चलेगी ना. तो कुछ भी चेंज मत करो. सिर्फ एक अच्छा स्विचबोर्डपर बेल पुश स्विच लगाओ और मोटर के लिए स्टार्टर लगाओ ताकी, मिनिस्टर बटन दबाके छोड़ेंगे उसके बाद मोटर चालू होना है, और मोटर बंद नही होगी बादमे उसे बंद करना. “ त्याच वेळी काळे साहेबानी एक शंका काढली मंत्री साहेबांच्या हातात जो बोर्ड द्यायचा तो दोनशे तीस व्होल्ट नसावा. काळे साहेबानी काढलेली शंका राममुर्ती साहेबांना आवडली नाही. ते त्वरीत म्हणाले, “ क्या घरमे मंत्री साहाब दो सो तीस व्होल्ट का स्विच ऑपरेट नही करते ? आपके रूल आपके पास रखो.”

सकाळी पडद्याची घेतलेली ट्रायल यशस्वी झाली आणि राममुर्ती साहेबांनी भार्गव साहेबांना सांगितलं. ठरल्या प्रमाणे महाराष्ट्राचे मुख्यमंत्री मा. शंकरराव चव्हाण, रेल्वे मंत्री मा. कुरेशी व इतर मुंबईचे अधिकारी आले. कार्यक्रम छान झाला. अगदी सर्व कार्यक्रम, *SHOLAPUR – BOMBAY EXPRESS* ह्या बोर्डाचे लाईटींगचे काम, पडदा उघडण्याची सिस्टीमन छान काम केलं. मंत्री साहेबांनी बटन दाबून सोडले. मोटार चालूच होती. नंतर ती आम्ही बंद केली कुणाला समजलेही नाही. ह्या सर्व कामासाठी मला रेल्वे सप्ताहात विशिष्ट सेवा पुरस्कार देवुन गौरव करण्यात आल.

रेल्वे यात्रा

मी एक साधा ट्रेसर पण माझ्या कामाचं कौतुक व्हायचं थेट (डी एस) विभागीय व्यवस्थापक यांचे पर्यंत माझ्या कामाची दखल घेतली जायची आणि नवनवीन अशा कामाची संधी मिळायची. त्यामध्ये महत्वाचे प्रसंग म्हणजे रेल फेअर- रेल्वे यात्रा हे एक होत. पूर्वी रेल्वेमध्ये झोनल रेल्वे मुख्यालयात दोन वर्षातून एकदा व विभागीय मुख्यालयात दरवर्षी रेल यात्रा व्हायची रेल यात्रेचं आयोजन सर्व कामे रेल्वेतर्फे केली जात असली तरी याच आयोजन मात्र महिला कल्याण समिती तर्फे केलं जात असे आणि याचा आर्थिक लाभ महिला कल्याण समितीला जायचा त्यातून कामगाराचे कुटुंबासाठी काही कामगार कल्याणाची कामे केली जायची. दक्षिण मध्य झोनल रेल्वे मुख्यालय म्हणजे सिंद्राबाद चे कार्यालय रेलनिलायम. येथे रेल यात्रा तीन दिवस चालायची. त्यामध्ये प्रत्येक विभागाला तिन ते चार स्टॉल, मुख्यालयातील प्रत्येक खात्याचे मुख्याधिकारी यांचे स्टॉल असे बरेच स्टॉल त्यामध्ये असायचे. करमणुकी पासून गॅमलिंग पर्यंतचे सर्व प्रकारचे स्टॉल असायचे. रेल्वेत काम करणाऱ्या व्यतिरिक्त इतरही बरेच लोक यात सहभागी व्हायचे.

रेल्वे यात्रेचा माझा पहिला अनुभव बरेच काही शिकायला मिळाले. त्यावेळी गुलशन राय हे डी. एस. होते. स्टॉल वरचे रनिंग लायटिंगचे डेकोरेशन व उमलते फुलाचे डेकोरेशन कामासाठी मी सिंदराबाद ला गेलो होतो. रेल्वे फेअर झाले नंतर गुलशन राय यांचे बंगल्यावर रेल फेअरमध्ये सहभागी झालेले सर्वांसाठी जेवण ठेवले होते. त्यामध्ये विद्युत विभागा तर्फे डिव्हीजनल इलेक्ट्रीक इंजिनियर व्ही व्यंकटेश्वरन, एक सुपरवायझर व मला निमंत्रित करण्यात आले होते. मला त्यावेळी डी एस साहेबांच्या बंगल्यावर जेवणाला बोलावणे म्हणजे फार मोठा आदर वाटत होता.

मी घरी आईला, पत्नी व इतरांना मुद्दाम सांगत होते की आज डी. एस. साहेबांनी त्यांच्या बंगल्यावर आम्हाला जेवायला बोलवले आहे. मी मुद्दामच चांगले कपडे इन शर्ट करून बुट घालून वेळेवर गुलशन राय साहेबांच्या बंगल्यावर पोचलो. सर्व कामगारासाठी टेबल मांडून पंगती बसविल्या होत्या. मला पाहताच आमचे इलेक्ट्रिकल इंजिनियर व्ही व्यंकटेश्वरन साहेब म्हणाले, “ तुम हमारे साथ खाने को चलो.” सर्व अधिकारी व वरिष्ठ सुपरवायझर यांचेसाठी बुफे पद्धतीचं जेवण होतं.

माझ्यासाठी आशा पद्धतीचे जेवण ही पहिलीच वेळ होती. त्यात सर्व अधिकारी वर्ग त्यात सर्वांनी प्लेट घेतल्या आणि जेवणाचे पदार्थ घेतले. पण माझ्या भिडस्त स्वभावामुळे संकोच्या मुळे मी पदार्थ घेण्यास मागे पुढे करत होतो आणि काही अधिकारी वर्गाचे जेवण संपले आणि त्यांनी प्लेट ठेवल्या मी पदार्थ घेण्यास मागेपुढे करत असल्यामुळे माझे काही पोट भरले नाही. तरीही लाजून अर्धपोटी जेवण थांबवून प्लेट ठेवून दिली.

मी घरी गेल्यानंतर आईने पहिल विचारलं जेवायला काय काय होतं. मी उलट म्हणालो, “ घरात जेवायला काय केलं आहे.” आई म्हणाली, “ नेहमी सारखी भाकरी भात आमटी ,” मी म्हणालो ,” परत जेवायला दे.” घरी आणखीन एकदा जेवण केलं. आणि मग आईला सांगितलं तिथे पदार्थ तर फार चांगले आणि भरपूर होते. पण माझ्या स्वभावामुळे मी काही पोटभरून जेऊ शकलो नाही. असा बुफे पद्धतीच्या जेवणाचा माझा पहिला अनुभव कायमचा लक्ष्यात राहिला.

त्यानंतर सोलापुरात सत्यमित्र भार्गव हे विभागीय व्यवस्थापक होते. ते स्वभावाने शांत मनमिळावू पण कामासाठी तेवढेच शिस्तप्रिय व कडक असायचे, त्या वर्षी सिकंद्राबादला रेल यात्रा होणार होती. त्यासाठी पाच स्टॉल सोलापूर विभागातर्फे लावायचे होते. त्यामध्ये कॅसिनो हॉर्स रेस असे करमणूकीचे दोन स्टॉल लावायचे ठरले. त्यामध्ये हॉर्स रेस मध्ये सहा घोड्यांची लाकडी प्रतिकृती केल्या होत्या एका लाकडी टेबलावर सहा ट्रॅक आणि प्रत्येक ट्रॅकमध्ये सोळा घर केली होती. सुरुवातीला सर्व घोडे झिरो चौकोनात असायची. त्यानंतर दोन चौकोनी प्लास्टीक ठोकळे की ज्याचे वर एक ते सहा क्रमांक लिहिले होते दोन्ही ठोकळे एका डब्यात टाकून घोळून टाकायचे सोंगट्या टाकतो त्याप्रमाणे त्यात एक असायचं घोड्याचा नंबर दाखवायचा आणि दुसरा होता तो त्या घोड्याने कापलेले अंतर दर्शवत होता हा खेळ फारच आकर्षक आणि लोकांना आवडणारा होता. त्यातही आकर्षण म्हणजे विजेत्याला बीअरची बाटली मिळायची. खेळ पाच ते सात मिनिट चालायचा एका खेळासाठी सहा लोक प्रत्येकी पाच रुपये प्रमाणे तीस रुपये जमायचे आणि एक बियर पंधरा रुपये या सर्व खेळात गर्दी जमा होण्यासाठी कारण होतं ते स्टॉलच्या बाहेर लावलेला दर्शनी बोर्ड त्यावर सहा घोड्यांची चित्रे. त्यांच्यासमोर सोळा रकाने दाखविले होते व प्रत्येक

रकान्यात एक लाईट लावली होती. जेव्हा नंबरचे चौकोनी ठोकळे फेकायचे तेव्हा एक घोडा निवडला जायचा आणि त्याने कापलेले अंतर त्याप्रमाणे टेबलावर घोड्याची प्रतिकृती पुढे सरकावयाची आणि त्याच वेळी बाहेर लावलेल्या दर्शनी बोर्डावरची ही बत्तीची स्थिती बदलायची आणि जमलेले सर्व लोक जोरात ओरडायचे. लोकांचे ओरडण्याने लोकांची गर्दी आणखीनच वाढत होती. एक खेळ संपला की त्या नंबरच्या खेळाचा विजेता त्याने त्याचे तिकीट दाखवून एक बिअरची बाटली घ्यायची. या स्टॉलवर बाहेर लावलेला दर्शनी बोर्ड तयार करण्याचे काम माझ्याकडे दिले गेले. जसजसे ज्या नंबरच्या घोड्याची घर बदलायची तसे दर्शनी बोर्ड वरचे बत्या बंद चालू व्हायचे आजच्या इलेक्ट्रॉनिक युगात हे करणे म्हणजे एकदम सोपे पण त्यावेळी हे करणे म्हणजे एक कठीण काम होते बाहेर दर्शनी बोर्डवर शहाणव बत्या लावल्या होत्या प्रत्येक नंबर च्या घोड्यालाही नाव रंग वेगवेगळे होते प्रत्येक बत्तीसाठी वेगळे वायर त्यामुळे वायरचा झुपका व्हायचा. हे सगळं तयार करायचे आणि सिकंदराबाद ला नेऊन तिथे स्टॉल उभा करणे हे काम माझ्याकडे दिले होते.

तसेच दुसरा स्टॉल होता जुगारी चक्राचा. ज्याला आपण चक्री जुगार म्हणतो आपल्याकडे खेडेगावातील जत्रेत हमखास चालतात रथे जुगारा साठी चक्री बनवण्याचं काम मला दिलं गेलं. त्यावेळी सी. एन. राममूर्ति नावाचे विभागीय विद्युत् अभियंता होते. रेल यात्रा सिकंदराबादचे नियोजन चालू होते एक दिवस सत्यमित्र भार्गव साहेबांनी राममूर्ति साहेबांना बोलाविले व सोबत मलाही येण्याचा निरोप दिला तसेच विभागीय सिग्नल व टेलिकॉम इंजिनिअर दंडपाणी साहेब व विभागीय यांत्रिक अभियंता यांनाही बोलाविले भार्गव साहेब यांचे चेंबरमध्ये गेलो साहेब बसले होते त्यांचे समोर मूर्ती साहेब दंडपाणी साहेब व सिंग साहेब बसले मी त्यांचे मागे उभा राहिलो तेव्हा भार्गवा साहेबांनी एक उत्तम जुगारी चक्री ड्रावर मधून काढून टेबलावर सर्वा समोर ठेवले एक लहानशी लाकडी जुगारी चक्री ही पूर्णता उत्तम प्रतीचे लाकडा पासून तयार केलेली होती अत्यंत आकर्षक लाकडी पॉलिश त्यावर रंगाने केलेले रकाने आणि त्याला दिलेले वेगवेगळ्या रंगाचे क्रमांक बाहेरील वर्तुळाकार तबकडी आणि आतली या दोन्ही तबकडी मध्ये थोडस अंतर होत . त्यामध्ये एक लाकडी गोटी टाकली व भार्गव साहेबांनी डिस्कला हाताने फिरविले बहुतेक बेरिंग वरच बसवलेली असावी

थोडी गती देताच डिस्क वेगाने फिरू लागली त्याबरोबरच ती लाकडी गोटीही फिरू लागली. बाहेरची तबकडी स्थिर होती थोड्या वेळात आतली तबकडी ही स्थिर झाली त्यानंतर ती लाकडी गोटी एका ठिकाणी स्थिरावली बाहेरच्या तबकडी वर टाकलेले आकडे व आतल्या तबकडी वर टाकलेले आकडे यात निवड व्हायची त्या लाकडी गोटीमुळे आणि त्या रखान्यातले नंबर हे विजयी ठरायचे हे सर्व भार्गवा साहेबांनी दाखविले आणि पुढे सांगितले, की, “ असंच पण याचे पेक्षा मोठं चक्र आपल्याला तयार करायचे आहे. याच्यात आणि नवीन तयार केलेल्या मध्ये एक फरक असेल रथे फिरणारी गोटी कोणत्या रखान्यात जाते हे आपण पहातो, मोठ्या चक्रीसाठी मात्र स्टॉलचे बाहेरील लोकांना दिसले पाहिजे. आतली तबकडी व बाहेरची तबकडी याना दिलेला विधुत प्रवाह गोटीचे मार्फत पूर्ण केला की हे होईल. ”

राममूर्ति साहेब दंडापाणी साहेब दोघेही म्हणाले, “ठीक आहे साहेब काही अडचण नाही हे होईल”. त्यावेळी मी मागे थांबलो होतो मला राहवले गेले नाही मी म्हणालो, “ सर ये नही हो सकता है”. त्यावर राममूर्ति साहेब म्हणाले, “इंगळे आपको समजा नही है मैं आपको समजा देता हु. बनाने मे तो सिंपल है. “ तेवढ्यात भार्गवा साहेब म्हणाले, “ मूर्ती आखीर ये तयार करनेवाला इंगळे ही है, उसे बोलने दो.” तेव्हा मी म्हणालो, “ सर दोनो डीस्क प्लेन है. और बॉल राऊंड, ऐसा भी कॉन्टॅक्ट कम होगा और ऐसे मे जब बॉल घुमेगा तो कॉन्टॅक्ट होगाही नही और लाईट लगेगी नही. हो सकता है कि बॉल रुक जाने के बाद ही लाईट लगेगा.” साहेब म्हणाले, “ इंगळे आप जो बोल रहे हो ओ सही है, फिर भी तयार करके दिखाओ. ”

काम कन्स्ट्रक्शन डेपोत तयार करायला घेतले. त्यासाठी एक फॅन मोटर आणि त्याचे वर बसवण्यासाठी गोल तबकडी म्हणून एक लाईट फिटिंगचा रिफ्लेक्टर घेतला. त्यावेळी साधे लॅम्प साठी लोड स्टार स्ट्रीट लाईट फिटिंग यायचे त्याचा पांढरा व्हीट्रस पेन्ट केलेला जाड पत्र्याचा रिफ्लेक्टर यायचा तो आणि एक बेंजामिन फिटिंगचा रिफ्लेक्टर वापरून एक चक्री बनवले त्यामध्ये तांब्याच्या पत्र्यापासून तयार केलेला बॉल टाकून सहा व्होल्टचे लॅम्प जोडून ट्रायल घेतली. जोपर्यंत तबकडी फिरत राहायची तोपर्यंत लाईट लागत नव्हती. थांबल्यावर मात्र बॉल एका ठिकाणी स्थिर झाल्यावर लाईट लागायची. भार्गव साहेब वर राममूर्ति साहेब कन्स्ट्रक्शन

डेपोमध्ये आले आणि तयार केलेली चक्री पाहिली त्यावर भार्गव साहेब म्हणाले, ये चक्री मे क्या करना जरूरी है वो करो लेकिन मुझे बहार दर्शनी बोर्ड होना चाहिये जिस पर बदलते नंबर दिखने चाहिये और लोगों को आकर्षित करेंगे. भार्गव साहेब निघाले मूर्ती साहेब भार्गव साहेबांना निरोप देऊन परत आले. त्यावेळी जेम्स हे कन्स्ट्रक्शन सुपरवायझर होते. राममूर्ती साहेब परत येऊन त्यात काय काय सुधारणा करायचे याबद्दल थोडी चर्चा केले आणि निघाले त्यावेळी जेम्स म्हणाले, “ सर इंगले कभी भी काम करता है तो अच्छे अच्छे सामान वेस्ट होता है. अभी देखो तो अच्छे स्ट्रीट लाइट फिटिंग खराब हो गये” . राममूर्ती साहेबांनी शांतपणे ऐकून घेतले, आणि जाता जाता सहज म्हणाले, “ जेम्स, आप सही बोल रहे हो इंगले ओन्ली कॅन वेस्ट द मटेरियल, यु कॅन नॉट, बिकॉज ही इज वर्किंग. “

हे सर्व रावसाहेब मी आणि इतर मिस्त्रिही ऐकत होते. राममूर्ती साहेब गेले, आणि रावसाहेब जेम्सला म्हणाले, “जेम्स, साहेब काय म्हणाले ते समजले का? इंगळे ला एवढं मदत करतोस आणि वर तक्रार करतोस.” त्यानंतर कॅसिनो चे दोन सेट तयार केले आणि हॉर्स रेस असे दोन स्टॉल सिकंद्राबाद ला घेऊन जाऊन बसवले त्या वर्षाचे रेल फेअर मध्ये सोलापूर विभागाचे दोन स्टॉल सर्वात आकर्षक आणि लोकांची गर्दी खेचणारे झाले. आणि करमणुकीचे ठरले या कामामुळे भार्गव साहेबांसी माझी जास्तच जवळीक झाली.

आरक्षण बोर्ड

रेल्वेमध्ये सिट बर्थ रिझर्व करण्याची पद्धत तर पुर्वीपासूनच होती. पण ती काही मर्यादीत लोकांपर्यंत मर्यादीत होती. बहुसंख्य प्रवासी आयत्या वेळी चालू तिकीट काढायचे आणि गाडीत बसायचे. त्यावेळी सामान्य प्रवासी डब्यांची संख्या ही आरक्षित डब्यापेक्षा जास्त असायचे. साधारणता 1970 च्या नंतर सामान्य डब्याची संख्या कमी होऊन आरक्षित डब्यांची संख्या वाढली. त्यानंतर तिसरा वर्ग कमी करून फक्त दोनच क्लासचा प्रवास ठेवला. आणि हळू हळू फर्स्ट क्लास-प्रथम वर्गाचे डब्याचे उत्पादन बंद करून वातानुकुलीत (एसी) डब्यांची संख्या वाढवली जात होती. पर्यायाने लोकांचा रिझर्वेशन करून प्रवास करण्याचा ओढा वाढला. त्याच वेळी रिझर्वेशनसाठी लोकांची तारीख वार माहितीसाठी चौकशी खिडकीवर गर्दी व्हायची. लोकांना माहिती देण्यासाठी आजच्या सारखी त्यावेळी संगणक प्रणाली नव्हती. तिकीट खिडकीवर वर तिकीट आणि रिझर्वेशनची पावती द्यायचे. सुरुवातीला एक पर्याय म्हणून रिझर्वेशन क्लार्कच्या मागे लोकांना दिसेल असे एक बोर्ड करून बसवीले होते. बोर्डवर साधारणता आठ गाड्यांचे नंबर व एक ते एकतीस तारखेचे रकाने रंगवीले होते. प्रत्येक रकान्यात एक एक लोखंडी हुक बसवून त्यावर प्लास्टीकचा रंगीत बिल्ला अडकवण्याची सोय केली होती. जो पर्यंत जागा उपलब्ध आहे तोपर्यंत हिरव्या रंगाचे प्लास्टीकचे टोकन असायचे. वेटींग लिस्ट असेल तर पिवळे टोकन व जागा संपल्या की त्या गाडीसाठी त्या तारखेसाठी त्या रकान्यात लाल रंगाचा बिल्ला आडकवायचा. या सोईवर ही लोकं समाधनी होते. पण प्रत्येक वेळी त्या क्लर्कला उठून बिल्ला बदलावा लागत होता. अन्यथा लोक तक्रार करायचे. या पद्धतीत सुधारणा म्हणून त्या बिल्ल्याच्या ऐवजी प्रत्येक रकान्यात लहान बल्ब बसवीले. जिथे रिझर्वेशन उपलब्ध असेल तिथे बत्ती चालू ठेवणे. रिझर्वेशनच्या जागा संपल्या की बत्ती बंद करायचे.

सोलापूर स्टेशनवर रिझर्वेशनसाठी सहा काउंटर होते. प्रत्येक काउंटरवर एका बोर्डावर आठ प्रकारच्या रिझर्वेशनची सोय होती. या सहा ही काउंटरचे बोर्ड बदलून इलेक्ट्रीक लाईट बसवून प्रत्येक लाईटसाठी स्वतंत्र स्विचची सोय करण्याचे ठरले. या नवीन इलेक्ट्रीकल रिझर्वेशन इंडीकेशन बोर्डचे उद्घाटन दक्षिण मध्य रेल्वेचे

व्यवस्थापक जनरल मॅनेजर के. एस. राजन हे करणार होते. काऊंटरचे डिझाईन डिव्हीजनल इंजीनीअर हे करणार होते. जनरल मॅनेजर राजन साहेबांनी पंधरा दिवसांचा अवधी ठेऊन उद्घाटनाची तारीख दिली होती. त्याप्रमाणे सिव्हील इंजीनीअरींग विभागा तर्फे बांधकामात तोडफोड सुरु केली. रिझर्वेशन काऊंटरचे डिझाईन दोन तीनदा बदलले. ते मिटींग मध्ये सर्वांनी सहमत केले. डी. एस. भार्गव साहेबांनी ड्राईंग मंजूर केले. हे होई पर्यंत चार पाच दिवस गेले. इलेक्ट्रीक विभागासाठी लाईट इंडीकेशन बोर्डसाठी साईज मिळाला. त्यावेळी आर. व्ही. पती नावाचे डिव्हीजनल इलेक्ट्रीकल इंजीनीअर होते. ते यु. पी. एस. सी. तर्फे डायरेक्ट अधिकारी म्हणून नियुक्त झालेले होते. तीस वर्षांचा तडफदार अधिकारी पण प्रत्यक्ष कामाचा अनुभव कमी असल्यामुळे प्रत्येक वेळी क्यो नही होता, करो असच म्हणायचे. त्यावेळी मॅटेनन्ससाठी काळे साहेब होते. सर्व रिझर्वेशन ऑफिसचे रिनोव्हेशन होत होते. त्यामुळे संपूर्ण वायरींगही नवीन करत होते. वेळ सात आठ दिवसांचा काळे साहेब, जेम्स साहेब, राव साहेब व डी. ई. ई. साहेबांनी विचार करून इंडीकेशन बोर्डच्या कामासाठी मला सांगितले.

काम काय करायचे हे जवळपास सर्व ठरले होते. पण लागणारे सामान जमवणे अथवा उपलब्ध सामान वापरून काम करणे आणि ठरलेल्या वेळेत काम पूर्ण करणे हे महत्वाचे होते. जनरल मॅनेजरची उद्घाटनाची तारीख निश्चित केली होती. काम सहा बोर्डाचे, प्रत्येक बोर्डावर आठ रांगा आणि प्रत्येक रांगेत एक ते एकतीस तारीख, असे दोनशे आठेचाळीस बत्त्या बसवीणे. प्रत्येक बत्ती दिड ते दोन इंच अंतरावर येत होती. दोनशे आठेचाळीस बत्त्यांचे वायरींग आणि तेवढेच स्विच आणि त्यावेळी एकाच प्रकारचे इतके लॅम्प सोलापूरात उपलब्ध नव्हते. अशा प्रकारच्या बत्त्या रेल्वेकडे तरी नव्हतेच. लोकल खरेदीसाठी बाजारातही उपलब्ध नव्हती. पुण्याला जाऊन यायचे म्हणजे एक दिवस जायचा. काऊंटरच्या वर इंडीकेशन बोर्डसाठी गाळा ठेवला. इंडीकेशन बोर्ड तयार करून त्याचे वायरींग करून बसवीण्याचे काम इलेक्ट्रीक विभागाकडे दिले. इंजीनीअरींगचे काऊंटरचे काम ठेकेदाराकडून होत होते. शामराव देवस्थळे स्टोअरचे सी. क्लार्क यांनी पुण्यावरून चार प्रकारचे निऑन लॅम्प आणले त्यामध्ये रिंग वॉशरने बसणारे लॅम्पची निवड केली. हे लॅम्प बसवीण्यासाठी

फोरमायका सिट वापरण्याचे मी ठरविले फोरमायका सिटही उपलब्ध होते. पण आर. व्ही. पती साहेब म्हणाले, “ इतने होल लेनेपर टुट जायेगा प्लायवूड लो.,” मी त्यांना समजावून सांगण्याचा प्रयत्न केला. पण त्यांचा निर्णय त्यांनी बदलला नाही. प्लायवूड शिट वर ड्रिलिंग केलं आणि पांढरा ऑईलपेंट दिला. एक तासातच पेंट जिरायचा आणि प्लायवूड काळपट दिसायचा असे सहा प्लायवूड पेंट करण्यासाठीच दोन दिवस गेले. सात ते आठ वेळेस पेंट करावे लागले. उद्घाटन दोन दिवसावर आले होते. पुण्यावरून सर्व बत्त्या आणि स्वीच आणले होते. आमचा शिवाजी मिस्त्री सुतार काम करत होता. उद्घाटनाला चोवीस तास बाकी होते. पण आमचं काम फारच मागे होतं. साहेबांनी जबाबदारी तर माझ्यावर दिली होती पण प्रत्येकवेळी मध्येच येऊन “ यह ऐसा क्यों किया उसे विचारायचे” मला प्रत्येक वेळी त्यांना स्पष्टीकरण देणे कठीण होत होते. एका बोर्डवर दोनशे आठ्ठेचाळीस लॅम्प आणि दोनशे आठ्ठेचाळीस स्विचेस व त्याचे वायरींग आणि एका वेळेस एका बोर्डात एक माणूसच काम करू शकत होता आणि वेळ तर फारच कमी होता. लहान न्युऑन लॅम्प डायरेक्ट दोनशे तीस व्होल्टवर चालत होते. पण अगदी लहानशा लिकेज करंट मुळे नको असलेली बत्तीही चालू व्हायची. त्यामुळे मी सिंगल स्टॅन्ड कॉपर वायर वापरायचे ठरवून मल्टी कलर केबलने वायरींग सुरु केले होते. त्याच वेळेस डी. ई. ई. साहेब आले व काम थांबवून स्वतःच केबलच्या वायरचे कव्हर काढून वायर सुट्ट्या केले. एक तर सायंकाळचे सहा वाजत होते.

उद्घाटन दुसऱ्या दिवशी सकाळी नऊ वाजता म्हणजे पंधरा ते सोळा तास बाकी होते. माणसं भरपूर होती. पण एका बोर्डचे वायरींग एका वेळी एक माणूसच करू शकत होता. काम बारीक किचकट आणि डी. ई. ई. साहेबांनी वायर सुट्ट्या करून आणखी काम वाढवलं. एकतर गेले दोन दिवस मी सतत त्याच कामावर होतो. जेवणही घरून मागवून तिथेच जेवत होतो. काम वेळेत होण्याची शक्यता कमी होती आणि त्यात डी. ई. ई. साहेबांनी असे मध्येच निर्णय बदलण्या मुळे कठीण होत होते. मला हे सहन झाले नाही. मी शेवटी साहेबांना म्हणालो, “ ऐसा है तो, मैं ये काम नहीं कर सकता. आप किसी और को बोलो मेरे हातसे नहीं होता.” मी साहेबांना बोलताना चार ते पाच वायरमन, खलासी, मिस्त्री, कारपेंटर असे सर्व कामगार होते. तस तर डी. ई. ई. पती साहेबांनाही काम वेळेवर होण्याचा दबाव होता. पण त्यांच्यातला यु. पी. एस. सी.

अधिकारी जागा झाला आणि म्हणाले, “फॉर दिस इन सब आर्डिनन्स आय कॅन सस्पेंड यु” . त्यावेळी काय झालं माहीत नाही, मी ही तितकेच जोरात म्हणालो, “आपको जो करना है वो करो मैं जा रहा हूँ.” आणि मी तिथून निघालो. सी. अँड डब्ल्यु चे मेकॅनीकल वर्कशॉप मधून मी प्लाटफार्म तीन वरून फुट ओव्हर ब्रिजने प्लाटफार्म एक वर येई पर्यंत पती साहेब रेल्वे रूळ ओलांडून डायरेक्ट प्लॅटफार्म एक वर जिथे जेम्ससाहेब आणि काळेसाहेब काम करत होते तिथे आले आणि जेम्सला ते म्हणाले, “वो इंगळे को रोको, वो जा रहा है, नहीं तो हम सबकी नोकरी खतरे में आ जायेगी. कल सुबाह तक हमें बोर्ड तयार करना है, और मुझे नहीं लगता की इंगळे के बगैर ये काम होगा. फिरभी काम तो करना है.” जेम्सला माहीत होते माझी सायकल त्यांच्या ऑफीससमोर होती. ते ताबडतोब एका माणसाला पाठवून मला थांबवीले व स्वतः आले. ” इंगळे जेवणासाठी घरी चालला का? अरे तुझही जेवण मी येथेच मागवीले आहे. तु माझ्या बरोबरच जेवण करायच आहे.” त्यांच्या ऑफीसमध्ये मला बसवीले आणि जेम्स साहेबांनी माझी समजूत काढली, “अरे इंगळे तु तर ऑफीसचा माणूस तरीही काम लवकर व्हावे म्हणून तू फिल्डमध्ये येऊन स्वता हाताने काम करतोस. डी. ई. ई. साहेब सांगितले म्हणून आपण सर्वजण धावपळ करतो. पण काम वेळेवर होण्याचे दडपण त्यांच्यावर आहेच की.,” आमचे बोलणे चालू होते तोपर्यंत जेवणाचा डबा आला. आम्ही दोघांनी मिळून जेवण केलो. जेवण झाल्यावर मी ही थोड शांत झालो. जेम्स साहेबांनी तोपर्यंत राव साहेबांना निरोप दिला होता त्यामूळे रावसाहेबही आले. दोघांनी माझी समजूत काढून काम पूर्ण करण्यास सांगितले. शेवटी जेम्ससाहेब म्हणाले, “इंगळे तु कामावर थांबून काम करून घेतलस तर तुझच नाव होईल. नाहीतर काम कस तर पूर्ण होईलच पण तुझ जे आता साहेबांकडे वर्चस्व आहे ते संपेल.”

राव साहेब म्हणाले, “इंगळे गेले दहा दिवस केलेल्या कामाचे श्रेय दुसऱ्याला का द्यायचं. काम तुच पूर्ण करून घे. वायरमन तर आहेतच.” मीही विचार केला आणि होकार दिला .. सर्व बोर्ड, व वायरिंगचे सामान रिझर्वेशन ऑफिसमध्येच मागविले. सहा बोर्डावर सहा वायरमॅनला लॅम्प आणि स्विचेस बसवीण्यास दिले. दरम्यान जे काउंटर केले होते त्या गाळ्यामध्ये आम्ही तयार केलेले बोर्ड बसत नव्हते. तेही काम

आमच्या कारपेंटरकडून करून घेत होतो. रात्री बारा वाजता भार्गव डी. एस. साहेब, डी. ई. ई. पती साहेब व इतर अधिकारी आले. इंजीनीअरींग विभागाच काम संपत आले होते. आमचे सहा बोर्ड पैकी दोन बोर्ड बसवून तयार झाले होते. आणखी चार बोर्ड बसवायचे होते. डी. ई. ई. साहेब, जरा दुरच थांबले. भार्गव साहेब माझ्या जवळ आले आणि म्हणाले, “ इंगले, जी. एम. साहेबकी गाडी वाडी पास हो गयी और अपने डिव्हीजन मे पहुँच गये. यही रिझर्वेशन बोर्ड के उद्घाटन के लिये आ रहे हैं. अभी आपका काम बहुत बाकी है. मी फक्त इतकच म्हणालो,“. सहाब, सुबहतक काम हो जायेगा. साहेब गेले वायरमन काम करत होते. पण मुख्य अडचण होती ते तयार केलेल्या काऊंटरच्या गाळ्यात आमचे इलेक्ट्रीक बोर्ड बसवीणे. आमचा कारपेंटर घोरपडे थकल्या सारख करत होता. शेवटी मी रंधा घेतला आणि सुतारकामही केलो. सहाही बोर्ड बसते केले. सहाही बोर्डवर समोर लॅम्प आणि पाठीमागे स्विच बसवीले होते. पुर्ण प्रयत्न करून पाच बोर्डचे वायरींग करून टेस्टींग करून घेतले. सकाळचे सहा वाजले मी आणि माझ्याबरोबर काम करणारे सर्व कामगार रात्रभर काम करत होतो. मध्यंतरी जेम्स व काळे साहेब थोडी विश्रांती घेऊन आले होते. पाच बोर्डचे काम झाले होते. सहाव्या बोर्डचे वायरींग होण्याची शक्यता नव्हती. मी त्याच वेळी निर्णय घेतला सहावा बोर्ड तसाच बसवायचा. समोरून व पाठीमागून सर्व बोर्ड सारखे दिसत होते. पण सहाव्या बोर्डमध्ये आत वायरींग नव्हते. मी ही स्थिती जेम्ससाहेबाना दाखवीली. जेम्ससाहेब म्हणाले, “इंगळे जी. एम. साहेब स्वतः उद्घाटन करणार आहेत त्यामूळे मी तर जबाबदारी घेत नाही. तु कसं करायच ते तु ठरव.” काळे साहेब मॅटेनन्सचे साहेब, त्यांना मी ही वस्तूस्थिती सांगण्याचा प्रयत्न केला तर ते अक्षरशा कानावर हात ठेवले आणि म्हणाले, “ हे मी काहीही ऐकलेलं नाही. तुमचं तुम्ही ठरवा. तुम्हाला तुमची नोकरी नको असेल पण मला माझी नोकरी घालवायची नाही.” त्यांनी तर मला घाबरवलंच. पण माझ्याकडे काही पर्याय नव्हता. सकाळी सात वाजता सर्व ऑफिसर आले. डी. ई. ई. पती साहेबानी समोरून सहाही बोर्ड पाहीले. आत ऑफिसमध्ये आले सहाही बोर्ड सारखे दिसत होते. सर्व बोर्ड बसल्याचे बघून त्यांचा जिव भांड्यात पडला होता. रात्री त्यांचे चेहऱ्या वर असलेला ताण कमी झाला होता कुठेतरी चेहऱ्यावर

समाधान दिसत होते. माझ्या जवळ आले आणि म्हणाले , “ इंगले, थँक यू, आपने बहुत बडा काम कर दिया है.”

मी त्यांना म्हणालो, “ सर मैंने पुरी कोशीश करके काम कर तो दिया है, लेकिन आगे आपको थोडा संभालना है.” “ क्या करना है बताओ?” मी सरळ सहाव्या बोर्डजवळ त्यांना घेउन गेलो. आणि बोर्ड उघडून दाखवीला. आत वायरींगच नाही हे पाहताच त्यांना शॉक बसला. बोलण्यासाठी उघडलेले तोंड उघडेच राहीले. ‘आ’ करत एकदम म्हणाले, “ ऐसा क्यों?” मी म्हणालो “ जो हो सकता था वो मैंने किया है. “ ” क्या यह बात काळे और जेम्स को बताया.” सर मैंने बताया लेकिन ऐसा करनेके लिये वो सहमत नहीं है. यह निर्णय मैंने लिया है.” पती साहेब एक मिनिटभर शांत विचार मग्न झाले आणि म्हणाले, ” गुड इंगले, आपने जो निर्णय लिया है वो सही है. आगेका काम आप मुझ पर छोड दो.” ते लगेच जाऊन डी. एस. भार्गव साहेबांशी काहीतरी बोलले. आणि भार्गव साहेबांनी मला बोलावून घेऊन म्हणाले, “ आपने बढीया काम किया है.” सर्व स्टाफ आणि मी तिथून निघालो. मी इतका थकलो होतो की तिथेच जनरेटर रूममध्येच झोपलो. मी जेव्हा उठलो तेव्हा उद्घाटनाचा कार्यक्रम होऊन गेला होता. पाच बोर्डावर लाईट चालू करून दाखवीले होते. सहाव्या बोर्डमध्ये वायरींग नसलेले कोणालाच समजले नव्हते. मी घरी जाऊन जेवण करून दुपारी ऑफिसला आलो. राव साहेब ममदापूर यांच्या बरोबर कामाबाबत, डी. ई. ई. साहेबांबरोबर झालेल्या बोलण्या बाबत चर्चा करत होतो. मध्येच कलादगी म्हणाला, “ इंगळे , देखो तुम इतना काम करनेके बाद भी मुझे नहीं लगता की , साहब तुमको छोड़ेंगे.” ही अशी चर्चा होत होती तोपर्यंत स्टेनो वाघमारेनी मला बोलावीलं आणि म्हणाले , “ काय साहेबांशी भांडला काय?” मी म्हणालो, “ आहो, माझी काय चुक साहेबांच निर्णय चुकीचं होतं. “ ते ठीक आहे शेवटी साहेब ते साहेबच हे घ्या (गोपनीय) खासगी पत्र आहे” अस म्हणत वाघमारेनी माझ्या हातात पत्राच पॉकेट दिल. साहेबांच ते पत्र हातात घेतलं आणि माझा राग आनावर आला. त्यावर वाघमारे म्हणाले ‘अरे पहीले पत्र तर वाच’ रावसाहेब आणि ममदापूर यांच्या समोरच पत्र फोडले. पत्र वाचण्यासाठी मी रावसाहेबांकडेच दिले. जेव्हा रावसाहेबांनी पत्र वाचून दाखवीले तेव्हा आपोआपच माझ्या डोळ्यात पाणी आले.

पती साहेबांनी माझ्या कामाचं कौतूक केलं होतं. रिझर्वेशन बोर्डाचे काम पुर्ण करण्यासाठी दिलेल्या सहयोगा बद्दल अभिनंदन केल होतं. पती साहेबांच्या त्या पत्राने मी भारावून गेलो. वास्तवीक पाहता मी साहेबांकडून माझ्यावर काय कारवाही होते याबद्दल साशंकीत होतो. त्याऐवजी हे पत्र देऊन साहेबांनी मला पुढील कामासाठी प्रोत्साहीत केले होते. श्री. काळे साहेब व जेम्स साहेब यांचे संम्मती शिवाय सहावा बोर्ड बसविण्याचा घेतलेला प्रासंगिक निर्णय योग्य होता हे पती साहेबांनी मान्य केल होत. ऑफिसमध्ये मी एक साधारण ट्रेसर पण मी अभिनंदनास पात्र ठरलो होतो.

कृष्णा ब्रीज विजयवाडा

विजयवाडा गुंटूर या मार्गाचं रेल्वे एलेक्ट्रिकेशनचे काम जवळपास संपत आले होते. मुख्य सुरक्षा आयुक्ताचे निरीक्षण झाले की विध्युत गाड्या चालू करावयाच्या होत्या. दरम्यान आंध्रा मध्ये झालेल्या वादळामुळे बऱ्याच ठिकाणी ओव्हरहेड मास्ट नादुरुस्त झाले होते. नादुरुस्त झालेल्या खांबाचे शेजारी दुसरा खांब उभा करणे. पूर्ण ओव्हर हेड लाईन शिफ्ट करणे अशी बरीच कामे चालू होती. त्याच वेळी रेल्वे सुरक्षा आयुक्ताचे इन्स्पेक्शन साठी लागणारे कामाचे तपशील, सर्व कामाचा तपशील नियमा प्रमाणे राहिलेली कामे करण्यासाठी परिचलन विभागा कडून कामाची लिस्ट दिली जायची. ते पूर्ण करणे असे राहिलेली अनेक कामे चालू होती. माझ्या अभ्यासक्रमा प्रमाणे ओव्हरहेड इक्विपमेंट डिझाईन हा मुख्य विषय होता. माझे साठी इलेक्ट्रिकल ट्रॅक्शन हा पूर्णता नवीन विषय होता. ऑफिसमध्ये रामचंद्र राव आणि मुंडप्पा नावाचे चीफ टेक्निकल आसीस्टंट होते. ज्यांचे कडून मला ट्रेनिंग देण आपेक्षित होत. पण रामचंद्रन



राव आणि मुंडप्पा यांचेकडे इतके काम होते की, माझे साठी ते वेळ देवू शकत नव्हते. तरीही त्यांचेकडून बरीच माहिती करून घेतली. रेल्वे इलेक्ट्रिकेशनचे कामाच्या नोट्स होत्या, त्याही वाचून काढल्या माझं काम पती साहेबांच्या ऑफिसमध्येच होतं त्यामुळे रोजच त्यांची भेट होत

होती.

एक दिवस मुख्य सुरक्षा आयुक्त यांचे निरीक्षणाचे संबंधात डिव्हिजनचे अधिकारी आणि रेल्वे विधुतीकरण प्रोजेक्टचे अधिकारी यांची बैठक होती. त्यात परिचलन विभागाचे अधिकाऱ्यानी बऱ्याच कामाची यादी दिली आणि ती काम मुख्य

सुरक्षा आयुक्ताचे निरीक्षणचे आधी पूर्ण होणे आवश्यक होते. त्यामध्ये महत्वाचे म्हणजे, ओ.एच.ई मास्टवरचे नंबर प्लेट, गाडी चालकाला दिसेल असे बसवणे. मुख्यता कृष्णा ब्रिज वरील ओ.एच. मास्टवरचे नंबर प्लेट बसवण्यात अडचण होती. कारण बसवलेले नंबर प्लेट ड्रायव्हरला ठराविक अंतरावरून दिसत नव्हते. मीटिंग संपताच पती साहेबांनी, रामचंद्र राव, मुंडप्पा व मला बोलाविले. त्यांनी एक यादी दिली आणि सांगितले दोन दिवसात काम पूर्ण करून घ्या. यादीत मुख्य होते कृष्णा ब्रिज मास्टवरचे नंबर. दुसऱ्या दिवशी स्टीम इंजिन सह वायरिंग ट्रेन तयार केली आणि कृष्णा ब्रिज वर ब्लॉक घेतला. कृष्णा ब्रिज दीड किलोमीटर लांबीचा फारच मोठा ब्रिज, उंचीही फार मोठी ब्रिज संपूर्ण लोखंडी स्ट्रक्चरच्या, गरडरवर स्लीपर बसवून रूळ बसलेले होते.

इलेक्ट्रिकल काँट्रॉल आणि क्वाटररी वायर हे स्टील स्ट्रक्चर वर बसवले होते. पूर्ण ओव्हर हेड लाईन ची काम टावर वॅगन वर थांबून केली होती. पण नेमकं नंबर प्लेट बसवण्यासाठी त्याचं लोकेशन निश्चित करण्यासाठी, इंजिन मागे घेवून जाणे अवश्यक होते. ड्रायव्हरला ठराविक अंतरावरून नंबर प्लेट दिसण्याची खात्री करून ती मास्टवर फिक्स करण्याची गरज होती. त्यासाठी कुणीतरी एकजण नंबर प्लेट धरून ब्रिजमास्टवर थांबायचं आणि स्टीमइंजिन मागे घेऊन जायचे आणि नंबर प्लेट दिसते का नाही याची खात्री करायची होती. ज्या लोकेशनवर नंबर प्लेट बसवायची होती ते लोकेशन जवळपास नदीचे मधोमध होते. ब्रिज स्ट्रक्चर वर कोणीतरी थांबून ती नंबर प्लेट धरून बसणे आवश्यक होते. पुलावरून खाली पाहिले तर खाली वाहत पाणी, पण आपल्याला वाटायचं की पाणी स्थिर आहे, आपणच हवेत उलट्या दिशेने तरंगत जात आहोत आणि डोळे फिरायचे चक्कर यायची. आमच्या बरोबर असलेल्या कामगारांना पुलावर चढून थांबण्यास सांगितले. त्याने थांबण्यास नकार दिला. त्यावेळी मात्र मी म्हणालो , “ मी थांबतो. नंबर प्लेट माझ्याकडे द्या तुम्ही वायरिंग ट्रेन घेऊन मागे जावा. “ मी धाडसाने बोललो खरे नंबर प्लेट घेऊन पुलाचे लोखंडी स्ट्रक्चर वर चढलो. मी विचार केला होता की खाली पाण्याकडे बघायचे नाही. मला सोडून गाडी मागे गेली. माझं लक्ष स्टीम इंजिन मध्ये बसलेले रामचंद्र राव आणि ट्रॅफिक इन्स्पेक्टर कडे होते. पण नकळत माझी नजर खाली वाहत्या पाण्यावर

पडली आणि छातीत धस्स झाल. संपूर्ण पूल हवेत तरंगत विरुद्ध दिशेने जात आहे असं वाटू लागलं. ज्या धाडसान मी काम अंगावर घेतलं होतं ते धाडस विरल होतं. तरीही मनाचा निग्रह केला आणि वाहत्या पाण्यावरची नजर फिरवली. खाली बघण्याचं टाळत, फक्त स्टीम इंजिनमध्ये बसलेल्या लोकांचे ईश्याऱ्याकडे लक्ष केंद्रित केले. ते हातवारे करून सांगतील तसे नंबर प्लेट वर खाली केली आणि त्यांच्या इशाऱ्या प्रमाणे थांबलो. स्टीम इंजिन जवळ आले मी वायरिंग प्लॅटफॉर्मवर चढले, खरंतर मी घाबरलो होतो. तरी रामचंद्र राव याने विचारले क्या डर गये क्या? मी नाही म्हणालो. पण माझ्या मनात अनेक विचार येत होते. मनात काहूर माजलं होतं. हे माझं काम नसतानाही ही जबाबदारी मी का अंगावर घेतो, काही बरं वाईट झालं तिथून खाली पडलो तर आपणाला बेवारस म्हणून जाहीर करतील. असे नको ते अनेक विचारांचं काहूर मनात माजलं होतं. त्या मास्टवर लोकेशन निश्चित करून तेथे मार्किंग केले. असे आणखी दोन-तीन नंबर प्लेट व इतर साइन बोर्ड व्हिजिबिलिटी तपासून झाली. हे काम आम्ही शनिवार व रविवार केले. या सुट्टीत केलेल्या कामाची विश्रांती व रविवार असे सलग सुट्ट्या मिळतील व सोलापूरला जाता येईल ही अपेक्षा होती. त्यानंतर शनिवार रविवार सुट्टीच्या दिवशी केलेल्या कामाची हजेरी दाखवून त्याची रेस्ट द्यावी अशी कार्यालय अधीक्षक ला रामचंद्र राव यांनी सांगितले. त्यावर कार्यालय अधीक्षक म्हणाले, ” इंगले ट्रेनी है छूट्टीके दिन उसे कोई काम नहीं करना चाहिये. अगर काम पर कुछ हो जाता है, तो कौन जुम्मेदार है. “ यावर रामचंद्र राव आणि कार्यालय अधीक्षक यांच्यात बराच वाद झाला. जेव्हा कार्यालय अधीक्षक बोलले तेव्हा मी विचार करू लागलो की, इतकं जोखमीचं काम मी केलं, त्याची इथे काहीच किंमत नाही काय? रामचंद्र राव पती साहेबांच्या कडे गेले. आर. व्ही. पती साहेबांनी त्यावर निर्णय दिला आणि प्रश्न सोडवला. ते कार्यालय अधीक्षकांना इतकच म्हणाले, “ इंगळे ट्रेनी है, लेकिन वो नया रिक्लूट नहीं है. रेग्युलर रेल्वे एम्पलाई है एक हफ्तेका का उसका मस्टर मेरे पास दे दो और आप चले जाओ. ” त्यावर ते कार्यालय अधीक्षक इतकेच म्हणाले, “ कल आये हुए बच्चे के लिए सहाब हमे रुल पढा रहे हैं. ”

आर. व्ही. पती साहेबांच्या कडील ट्रेनिंग संपले आणि मास्ट फाउंडेशन व इरेक्शनचे साईट ट्रेनिंग साठी दहा दिवसासाठी नेल्लोरला पाठवण्यात आले.

नेल्लोरला जाताना गाडी कृष्णा ब्रिज वर आली, ते ठिकाण पाहिलं, घेतलेला अनुभव आठवला आणि मनात भीतीची वीज चमकून गेली.

त्यानंतर आंध्रा मध्ये झालेल्या मोठ्या वादळामुळे रेल्वेचे बरेच नुकसान झाले होते. त्यामध्ये बऱ्याच ठिकाणी रेल्वे विद्युतीकरणासाठी उभे केलेले नवीन इलेक्ट्रिकल मास्टही वाकले होते. त्यामुळे ते मास्ट कट करणे व शेजारी नवीन मास्ट उभे करणे अशी कामे नेल्लोर बिटरगुंठा सेक्शनमध्ये चालू होती.

मी नेल्लोरला गेलो आणि ऑफिसचे पत्र तिथले हेडक्लार्कला दाखविले. त्यांनी साहेबांना भेटा, त्यासाठी अगोदर चिठ्ठी पाठवण्यास सांगितले. मी चिठ्ठी पाठवली, साहेबांनी बोलवले सर्व ट्रेनिंग प्रोग्राम वाचला आणि म्हणाले, इतने सारे पॉईंट्स कव्हर नही हो सकते, फिर भी आपके लिए आठ दिन का प्रोग्रॅम देता हूँ. आज ऑफिस में ओव्हर डायमेन्शन्स कन्साईनमेंट का स्टडी करो और कल से प्रोग्राम फॉलो करो. तिथे मास्ट फाउंडेशनचे कामासाठी एक रघु नावाचा आय ओ डब्ल्यू होता. तो साईटवर काम करायचा सायंकाळी ऑफिसला यायचा. त्याला बोलावून माझी ओळख करून दिली आणि मला प्रोग्राम प्रमाणे माहिती देण्यास सांगितले. फाउंडेशनची कामे कावेली ऑगल सेक्शन मध्ये चालू होती, काम दोन स्टेशनचे मध्ये असल्यामुळे तिथे कुठलीही गाडी थांबत नव्हती त्यासाठी सर्व कामगारांना कामावर पोहोचण्यासाठी सकाळची एक पॅसेंजर गाडी दोन मिनिटांसाठी तिथे थांबणार होती. ती गाडी नेल्लोर मधून सकाळी सहा वाजता होती मी सकाळी सहा वाजता स्टेशनवर एक चहा घेतला आणि गाडी धरली सकाळी आठच्या दरम्यान सेक्शन मध्ये गाडी थांबली सर्व कामगार उतरले त्या रघु आय ओ डब्ल्यू बरोबर मी ही उतरलो रघु थोडाफार हिंदी व इंग्रजी बोलायचा. बाकी सर्व कामगार फक्त तेलुगु आणि तामिळ बोलायचे त्यामुळे रघु शिवाय मी कोणाशीच बोलू शकत नव्हतो. काम दोन तीन किलोमीटर परिसरात होतं त्यामुळे आम्ही फिरत होतो यामध्ये दुपारचे बारा केव्हा वाजले समजले नाही मला मात्र कडाडून भूक लागली होती. मी रघूला विचारले, खानेके लिये कुछ मिलेगा क्या ? त्यावर रघु म्हणाला, ” मैं सुबह से खाना खा के आया हूँ, शाम को घर जाके खाऊंगा. ” सर्व कामगार त्यांच्या बरोबर आणलेले भात-सांभर ते खायला बसले. मी मात्र सकाळपासून उपाशी होतो. मी त्यांनाही काय मागू शकत नव्हतो. शेवटी रघूला विचारले जवळपास खाण्यासाठी काय

मिळेल काय. त्यावर रघु म्हणाला, “ चलो देखते हैं. ” आणि जवळ जवळ तीन-चार किलोमीटर चालत गेल्यानंतर एका टपरीवर झोपडीत फक्त चहा मिळाला. तेवढ्या चहावर मी पूर्ण दिवस काढला. दिवस उपाशीच काढला. मी जास्त चौकशी केल्यानंतर अस समजल की तिथे जवळ पास तंबाखूचे गोडावून होते आणि झालेल्या मोठ्या वादळात ते गोडावून फुटून आजूबाजूचे पाणी दुषित झाले होते आणि लोकात आजार पसरले होते त्यामुळे लहान सहान चहाचे दुकान बंद केली होती..

नेल्लोरला कोटेश्वर नावाचे दिव्हिजनल इंजिनिअर होते. ते फॉरेनला जाऊन आलेले, कामात फारच कडक आणि शिस्तप्रिय होते. ऑफिस मध्ये कामाव्यतिरिक्त एक शब्दही बोलत नसत. सकाळी ते कामाचे साईटवर जायचे. दुपारी दोन वाजता ऑफिसला यायचे आणि सायंकाळी पाच वाजता ऑफिस सुटले की ते एक मिनिटही थांबायचे नाहीत. त्यानंतर एक तासात पुन्हा ऑफिसचे शेजारी हॉलीबॉल ग्राऊंड होते तिथे ते स्वतः हजर राहायचे. सर्व ऑफिस स्टाफही खेळण्यासाठी हजर व्हायचा. एक तास खेळ चालायचा, खेळादरम्यान मात्र कोटेश्वर राव साहेब फारच मोकळेपणाने सर्वांबरोबर खेळायचे.

ट्रेन लाइटिंग रिपोर्ट

सोलापूरला बदली झाली. सिकंद्राबादला जाताना दक्षिण मध्य रेल्वे वर काम करण्यासाठी सहमती देऊन गेलो होतो. त्यामुळे पुन्हा मध्य रेल्वेत माझी बदली होईल असा कधीही विचार केला नव्हता. पण माझी सोलापूरला बदली झाली आणि काम करण्याचा योग आला. डिव्हिजनची सर्व माहिती होती प्रत्येक स्टेशनची माहिती होती त्यामुळे आल्या दिवसापासून कामाची जबाबदारी घेतली.

बी. एस. आर. मूर्ती साहेबांना भेटलो त्यांच्याशी बऱ्याच कामाची चर्चा झाली आणि त्यांनी माझ्या हातात पहिली फाईल दिली, ती घोरपडी डिझेल लोको शेडची आणि म्हणाले, “ अब तक आप हुबळी डीव्हीजनके तरफ से जो विषय लिखते थे, अब आप सोलापूर डीव्हीजनकी हीत में लिखो. हुबळी डीव्हीजनके तरफ से जो भी प्रश्न उठाये हैं उसका उत्तर बनाओ और सब काम का निपटारा करो. . मी काल पर्यंत हुबळी डीव्हीजनच्या वतीने सर्व पत्रव्यवहार करत होतो तो आज मला सोलापूर डीव्हीजन च्या वतीने करणे भाग पडत होते. सोलापूरला बदली झाली तीही अनपेक्षितपणे कारण अंतर झोन बदल्याची प्रकरण वर्षानुवर्षे रेंगाळत राहतात. त्यामुळे मी सोलापूरला आल्यानंतर कोणतंही काम माझ्याकडे आलं की मी कधीही नाही म्हणायचं नाही. परिणामी अवघड कामे मग ते फिल्ड वर्कची ही मला सांगितले जाऊ लागले. मी एक विचार करायचं मला नवीन शिकायला मिळते आणि त्यात समाधान वाटायचं. त्यामुळे कोणतेही काम मनापासून करायचे. आपल्याला कितीही कष्ट, वेळ लागो पूर्ण कामाला वाहून घ्यायचे.

त्यादरम्यान रेल्वेमध्ये मेन्टेनन्स स्टडी ग्रुप म्हणून मीटिंग व्हायच्या आणि प्रत्येक डिव्हिजन साठी एखादा विषय आभ्यासाला दिला जायचा. त्यावेळी सोलापूर डिव्हिजनला, अलाइनमेंट ऑफ अॅक्सेल पूली अँड डायनामा पूली असा विषय दिला होता. त्यावेळी रेल्वे डब्यात लाईटींग साठी प्रत्येक कोच चे खाली डायनोमा किंवा अल्टरनेटर बसलेला असायचा. डायनामा किंवा अल्टरनेटर याला फिरवण्यासाठी अॅक्सेल वर एक अॅक्शल पुली बसलेली असायची. डायनामा फिरवण्यासाठी. अॅक्शल पुली पासून डायनामा पुली वर चार इंची रुंदीचा बेल्ट बसवलेला असे. या बेल्ट द्वारा

डायनामा पुली फिरविली जायची. त्यामुळे अॅक्सेल पुली व डायनामा पुली दोन्ही योग्य एका रेषेत आसणे फार अवश्यक होते. अॅक्सेल पुली व डायनामा पुली दोन्ही योग्य एका रेषेत नसतील तर गाडीचे बेल्ट पडायचा आणि बॅटरी डिसच्यार्ज होवुन थोड्या वेळात लाईट बंद पडायचे.

मूर्ती साहेबांनी हया विषयाचा अभ्यास करून अंतिम रिपोर्ट द्यायची जबाबदारी माझ्याकडे दिली. या विषयात (आर. डी. एस. ओ.) डिझाईन स्टॅंडर्ड ऑर्गनायझेशन लखनौ यांचे काही मार्गदर्शक मुद्दे होते. त्यावेळी आय. सी. एफ, आय आर. एस, बी. ई. एम. एल. अशा वेगवेगळ्या कारखान्यात तयार झालेल्या कोचसाठी चाक आणि अॅक्शल पुली यातील अंतर वेगवेगळे होते. त्या मार्गदर्शक तत्वा प्रमाणे मापे ठेवली की डायनोमा पुली अॅक्शल पुली एका रेषेत येणे अभिप्रेत होते. पण प्रत्यक्षात कोचचा अभ्यास करताना मला दिसून आले की, (आर डी एस ओ) ने दिलेल्या नियमा प्रमाणे मार्गदर्शका प्रमाणे काम केल्यास साठ ते सत्तर टक्के कोचेस मध्ये अॅक्शल पुली आणि डायनोमा पुली एका रेषेत येत नाहीत ही वस्तु स्थिती मी जेव्हा मूर्ती साहेबांचे निदर्शनास आणून दिली त्यावेळी ते म्हणाले, ” आर डी एस ओ के गाईडलाईन सही नही है. सिद्ध करने के लिए आप सोचो जिम्मेदारीका काम है. ”

मी बराच विचार केला आणि स्लाईड रूल टाईप या प्रकारचं मोजमापाची पट्टी तयार केली. या पट्टीच्या साह्याने रेल्वेच्या रुळापासून अॅक्शल पुली मध्य आणि डायनामा पुली मध्य हे अंतर समान आहे की नाही हे तपासता येईल अशी सोय केली. त्यानंतर जवळपास पन्नास कोचचे परीक्षण करून रिपोर्ट तयार केला. सर्व डब्याचे मोजमाप आर डी एस ओ) च्या नियमानुसार बरोबर दाखवत होते पण प्रत्यक्षात जवळपास पस्तीस कोचचे डायनोमा पुली व अॅक्शल पुलीचा मध्य एका रेषेत येत नव्हती. हा रिपोर्ट आम्ही मुख्य विद्युत इंजिनिअर मुंबई यांना पाठवला. इतर डिव्हिजन पेक्षा आमचा रिपोर्ट वेगळा होता. आर. डी. एस. ओ ने दिलेली मार्गदर्शक पद्धतीत सुधारणा सुचवल्या होत्या.

त्यामुळे मुख्य विद्युत इंजिनिअर स्वतः सोलापूरला आले आणि तयार केलेला रिपोर्ट प्रमाणे जवळ जवळ सोळा कोचचे परीक्षण केलं. आम्ही तयार केलेली मोजमापाचे साहित्य वापरून तपासणी केली. या सर्व कामात मी मुख्य विद्युत

इंजिनियर बरोबरच काम करत होतो. मुख्य विद्युत इंजिनियर फारच खडक आणि शिस्तप्रिय म्हणून परिचित होते. त्यामुळे इतर सुपरवायझर असूनही मूर्ती साहेबांनी, हे काम मुख्य विद्युत इंजिनियर यांना दाखवण्याचे काम मला सांगितले. काम संपत आल्यावर सी.ई.ई. साहेब म्हणाले, “ आप ऑफिस मे ड्राफसमन हो, फिरभी फिल्ड वर्कके बारे में अच्छी जानकारी है. आपने जो गड़ेट बनाया है ओ फिल्ड स्टाफ के लिये उपयोगी होगा. यह प्रायोगिक तौर पर दूसरे रेल्वे और. आर डी एस ओ को भेजेंगे. ”

त्यानंतर मुख्य विद्युत इंजिनियर, डिव्हिजनल रेल्वे मॅनेजर ,डिव्हिजनल मेकॅनिकल इंजिनियर आणि डिव्हिजनल इलेक्ट्रिकल इंजिनियर यांची मिटिंग झाली. आणि साहेबांकडून मला एकशे पन्नास रुपयाच. कॅश रीवार्ड जाहीर केले. या विषयावर मी जवळपास एक ते दीड महीना काम करत होतो. तेही माझे ऑफिसचे रोजचे काम सांभाळून. अर्थात ऑफिसमध्ये रावसाहेब व डेपोमध्ये नागराज नावाचे सुपरवायझर त्यांची फार मदत होत होती. इलेक्ट्रिकल फिटर आणि इतर स्टाफ यांनीही फारच मदत केल्याने हे नवीन संशोधनात्मक काम पूर्णत्वास गेलं. या कामामुळे मुख्य विद्युत इंजिनियर मुंबई येथे मात्र माझ्या नावाबद्दल बरीच चर्चा व्हायची आणि मुंबईवरून ममदापुर सांगायचे तुझ्याबद्दल साहेब फार विचारतात. आणि बोलतात, “ इंगळे ऑफिस मे ड्राफसमन होनेके बावजूद फिल्ड वर्क करता है. ” तुझ्या कामाबद्दल ते फार समाधानी आहेत.

चार्ट ड्राईव्ह मशीन

हीच थोर भक्ती आवड ती देवा ॥ संकल्प ही माया संसाराची ॥

ठेविले अनंते तैसेची रहावे ॥ चित्ती असो द्यावे समाधान ॥

वाहिले उद्वेग दुःखची ही केवळ ॥ भोगणे ते फळ संचिताचे ॥

तुका म्हणे घालु तयावरी भार ॥ वाहु हा संसार देवा पायी ॥

हा अभंग गल्लीत भजनात नेहमी म्हणायचा. बऱ्याच वेळेस भजनात अभंगाची पाळी माझे पर्यंत यायचे आतच, कुणीतरी हा अभंग म्हणायचे आणि कोणी नाही म्हणाले तर मला हा अभंग म्हणताना फार आवडायचे. अगदी अभंगाचा छापही चालीवर मला म्हणायला यायचे. मला बरेच अभंग पाठ होते. पण त्यातल्या त्यात आठ ते दहा अभंग आवडीचे त्यात हा अभंग आवडायचा.

माणसाचं तीस ते पन्नास वय म्हणजे भविष्यासाठी आर्थिक जुगाड करणे. संपत्ती कमावणे साठवणे अर्थात हे सर्वजण करतातच मीही त्याला काही अपवाद नव्हतो. पण माझं मन पैसे कमवण्या पेक्षा नवीन काम शिकण्यासाठी नवीन काम करण्याकडे माझा कल असायचा. आयुष्यातील गरजा उत्पन्नावर आधारित केल्या त्यामुळे, मला असलेला पगार कधीच कमी वाटला नाही. सुदैवाने माझी पत्नीही आहे त्या स्थितीत समाधानी असायची. तिच्या माहेर पेक्षा आमची आर्थिक स्थिती तशी चांगली होती. त्यामुळे ती कधीही समाधानी असायची. त्यामुळेच घरच्या कामाची माझ्यावर जास्त जबाबदारी नव्हती. परिणामी ऑफिसमध्ये साहेबांनी कोणतेही नवीन काम दिले की, काम माझे आहे का नाही हे कधीही पाहिले नाही. कामाला होय म्हणायचे आणि काम यशस्वी करण्यासाठी रात्रंदिवस कष्ट करायचे, जीवापाड प्रयत्न करायचे. मग मी सरकारी नोकरी करतो ठराविक तास काम, हे सर्व विसरून जायचे. कदाचित माझ्या या स्वभावामुळे डिव्हिजन वर कोणतेही ही काम, काही नवीन संशोधन पर काम करायचे असले की मला बोलावले जायचेच.

असेच एक काम मला दिलं गेलं, डिव्हिजनल इन्स्पेक्शन कोच मध्ये स्टेशन प्लॅन डिस्प्ले करण्याचा.

त्यावेळी सोलापूरला रामकृष्ण नावाचे डिव्हिजनल रेल्वे मनेजर होते. सोलापूर डिव्हिजन मध्य रेल्वेत होते पण सोलापूरचे मीटर गेज रेल्वे स्टेशन हे हुबळी डिव्हिजन मध्ये म्हणजे दक्षिण मध्य रेल्वेत होते. त्यावेळी दक्षिण मध्य रेल्वेचे सर व्यवस्थापक यांचं वार्षिक निरीक्षण हे हुबळी विभागात गदक- सोलापूर या भागात होते. सर व्यवस्थापक यांची विशिष्ट निरीक्षण गाडी होटगी स्टेशनला आल्यावर सोलापूरचे डी.आर.एम. रामकृष्ण साहेब निरीक्षण गाडीत सामील झाले. होटगी ते सोलापूर पर्यंत ते दक्षिण मध्य रेल्वेचे सरव्यवस्थापक यांचे बरोबर होते. त्या दक्षिण मध्य रेल्वेच्या निरीक्षण गाडीत, निरीक्षण खिडकीच्या वरच्या बाजूला एक बॉक्स बसवला होता. त्याच्या आत लाईट होते व समोर रेल्वे स्टेशनचे यार्ड प्लॅन बसवले होते. गाडी ज्या स्टेशनला जायची त्या अगोदर त्या स्टेशनचा यार्ड प्लॅन तिथे डिसप्ले व्हायचा. सरव्यवस्थापक सिकंद्राबाद, यांनी रामकृष्ण साहेबांना ती मशीन दाखवली. की ज्याच्या मध्ये टीव्ही टाईपचा डिस्प्ले होता आणि त्यावर प्रत्येक स्टेशनचे नकाशे प्रकाशित केले होते. दक्षिण मध्य रेल्वेवर काहीतरी नवीन केले आहे असे सांगितले. विशेष म्हणजे त्या वेळी मोबाईल किंवा पोर्टेबल टीव्ही हा प्रकार नव्हता. तो बॉक्स म्हणजे मध्यभागी टीव्ही बसवल्यासारखे दिसत होते व ज्या स्टेशनवर निरीक्षणासाठी गाडी जायची त्या अगोदर त्या स्टेशनचा ट्रॅक लेआउट स्टेशन बिल्डींग स्टाफ कॉर्टर्स व इतर माहिती असलेला नकाशा प्रदर्शित व्हायचा.

निरीक्षण संपले रामकृष्ण साहेबांनी दुसरे दिवशी. डिव्हिजनल इलेक्ट्रिकल इंजिनियर श्री मुर्ति साहेब व डिव्हिजनल सिग्नल टेलीकम्युनिकेशन इंजिनियर साहेब यांना बोलावले आणि सांगितले आपल्या डिव्हिजनल निरीक्षण कोचमध्ये यार्ड प्लॅन डिस्प्ले चार्ट ड्राईव्ह मशीन तयार करून बसवा. आणि मूर्ती साहेबांना त्यांनी हेही सांगितले की तुमच्याकडे जो इंगळे आहे त्याला सिकंद्राबादला पाठवा तो मशीन बनवेल. दक्षिण मध्य रेल्वे सिकंद्राबाद येथे डी.एस.टी.ई. साहेबांनी संपर्क साधला आणि माहिती सांगितली की मशीन सिकंद्राबादच्या मेटुगुडा वर्कशॉप मध्ये जिथे मुख्यता सिग्नल आणि टेलिकॉम डिपार्टमेंट ची कामे होतात तिथे ती मशीन तयार केली आहे. ती मशीन पाहण्यासाठी मी आणि सिंगल डिपार्टमेंटचे सिंगल इन्स्पेक्टर सिकंद्राबादला गेलो.

सिकंद्राबाद मेटुगुडा वर्कशॉप मध्ये पांडे नावाचे टेलिकॉम इन्स्पेक्टर होते ज्यांनी ती मशीन तयार केली होती. आम्ही गेल्यानंतर त्यांनी आपुलकीने सर्व मशीन दाखवली मी मशीन पाहीली त्यांना सहज विचारलं तुम्ही एक मशीन तयार केली आहात आम्ही वर्क ऑर्डर देतो. आम्हाला अशीच एक मशीन तयार करून द्या. त्यावर तो एकदम धक्का बसल्यासारखा म्हणाला, ” हे शक्य नाही आम्ही एक चूक केली आहे पुन्हा नाही करणार. ” त्यावर मी म्हणालो, ” असं काय अडचण आहे. ” त्यावर तो म्हणाला, “ इंगळे साहेब मी मराठीत सांगतो. मला मराठी येते, ही मशीन तयार केल्यापासून जेवढ्या वेळेस इन्स्पेक्शन झालं तेवढ्या वेळेस मी बरोबर जातो आणि प्रत्येक वेळेस सर्वासमोर शिव्या खातो आणि आल्यावर वार्निंग लेटर हे ठरलेल आहे. मी ही मशीन तयार केल्याचं रिवार्ड मिळतंय. ” तर मी तुम्हाला स्पष्ट सांगतो आम्ही तर पुन्हा तयार करणारच नाही आणि तुम्हालाही माझा सल्ला राहील की हे काम अंगावर घेऊ नका. यात मुख्य अडचण आहे एक ड्रम वरून दुसऱ्या ड्रमवर ट्रेसिंग क्लॉथ सरकताना, प्रथम ट्रेसिंग क्लॉथ धीला पडतो आणि नंतर ताण येतो. त्यासाठी मी बरेच स्प्रिंग बसवले पण गाडीचे हादऱ्यामुळे नादुरुस्त होतात.

मी ऐकून घेतलं आणि सोलापूरला येऊन मूर्ती साहेबांना सांगितले. तरीही मूर्ती साहेबांनी मेटुगुडा वर्कशॉपचे डेप्युटी, सी.एस.टी.ई. बरोबर संपर्क केला व त्यांना मशीन तयार करून देण्याची विनंती केली, पण त्यांनी नकार दिला. जास्त आग्रह करताच त्यांनी सहा महिन्याची मुदत व वीस हजार रुपयाची वर्क ऑर्डर मागितली त्यावेळी वीस हजार किंमत तर फारच जास्त होती आणि सहा महिने अवधी मान्य नव्हता. मूर्ती साहेबांची रामकृष्ण साहेबां बरोबर चर्चा झाली. आणि मला म्हणाले, “ इंगळे डी.आर.एम. साहेबांनी आपले नाव घेऊन सांगितले आहे. ही मशीन तयार करण्याच काम तुलाच करावयाच आहे. त्यासाठी मशिनिस्ट, मशिन फीटर जी माणसं पाहिजे ती माणसं घ्या पण सोलापूर डिव्हिजनच्या इन्स्पेक्शन कोच मध्ये चार्ट ड्राईव्ह मशीन तयार करून बसवण्याची जबाबदारी आपल्यावर आहे. ” त्यावर मी एकच म्हणालो, “ सर, मशिनिस्ट सिद्गणे, फीटर केरबा मलकू ये दोनो के साथ एक महिने मे मशीन तयार हो जायेगा. ”

त्यानंतर मी सर्वात प्रथम सिकंद्राबादला पांडे यांना फोन लावला आणि मशीन नादुरुस्त होण्याची आणखी कारणे विचारली. तेव्हा तो एकच म्हणत होता, इंगळे साहेब या कामात मी फार फसलो आहे. तुम्ही अंगावर घेऊ नका माझ्या सर्विस मध्ये पहिला चार्जशीट या कामामुळे मिळाला आहे. गाडीत हा डबा शेवटी असतो त्यामुळे फारच हादरतो त्यामुळे मशीन मधले ट्रेसिंग क्लाय ज्यावर ड्रॉइंग काढलेले आहेत ते ढीले पडतात. मी त्याचेकडून जी माहिती मिळाली तेवढी ऐकून घेतली. आपल्याला मशीन तर तयार करायचे आहे ती हि नादुरुस्त न होणारी. पांडे यांनी त्यांचे अनुभव सांगून मला नाउमेद करण्याचा प्रयत्न केला पण त्याच्यातून मी एकच विचार केला की हे काम अवघड असलं तरी अशक्य नाही आणि त्यांच्या ज्या चुका झालेले आहेत त्या आपण होऊ द्यायचे नाहीत. यादृष्टीने मी काम सुरू केले. सर्वप्रथम मी कागदावर ड्रॉइंग सुरू केले त्यामध्ये प्रामुख्याने मशीनची फ्रेम मजबूत आणि कोचमध्ये एकदा बसवली की ती हलणार नाही तसेच त्यामध्ये नाजूक स्प्रिंग ब्रश हें असणार नाहीत याचा विचार केला. तसेच ट्रेसिंग क्लाय एका ड्रम वरून दुसऱ्या ड्रम वर सरकताना ढिला पडणे याचा विचार केला तेव्हा एक गोष्ट लक्षात आली की, ट्रेसिंग क्लाय सोडणारा आणि गुंडाळणाऱ्या दोन्ही ड्रमचा वेग सारखा ठेवला होता.

त्यामुळे ज्या ड्रमवर क्लाय असायचा त्याचा व्यास मोठा व्हायचा व प्रत्येक फेऱ्यात ट्रेसिंग क्लाय जास्त निघायचा त्या प्रमाणात तो दुसऱ्या ड्रमवर गुंडाळला जात नव्हता. त्यामुळे ट्रेसिंग सुरुवातीला ढिले पडायचे आणि नंतर दुसऱ्या ड्रमची जाडी मोठी झाली की, ट्रेसिंग वर ताण यायचा या सर्व गोष्टींचा विचार करून ड्रॉइंग तयार केले. दोन इंच व्यासाचे ॲल्युमिनियम पाईपमधून ड्रम तयार केले. ड्रम बसवण्यासाठी लोखंडी चार इंची चॅनल ची फ्रेम केली त्यालाच ड्राईव्ह मोटर बसविल्या. ड्राईव्ह मोटर डीसी चोवीस होल्ट, ट्रकच्या वायपर मोटर वापरल्या. त्या मोटरच्या गिअर बॉक्स मध्ये बदल करून त्यांची गती योग्य करून घेतली. सिकंद्राबादचे मशीन मध्ये ट्रेसिंग क्लाय वापरला होता. मी त्या ऐवजी त्यावेळी नुकताच बाजारात आलेला पोलिस्टार ट्रेसिंग पेपर वापरला आणि सर्वात महत्त्वाचं काम म्हणजे दोन ड्राईव्ह मोटारचे गतीत फरक केला पेपर सोडणाऱ्या मोटारची गती, पेपर गुंडाळणाऱ्या मोटारची गती, पेक्षा कमी केली. त्यासाठी डबल पोलस्विच ने मोटारची गति पुढेमागे करतानाच दोन लॅम्प

सर्किट मध्ये यायचे. त्यामुळे त्यांनी जे जे प्रश्न उभे केले होते त्यांचे पर्याय निघाले होते. मशीन फेल्युअर होण्यासाठी त्यांनी जे जे कारण सांगितली होती त्या कारणाला पर्याय निर्माण केले होते. त्यानंतर त्यावर एक चांगला सनमायका चा बॉक्स तयार केला. दरम्यान पॉलीस्टर ट्रेसिंग पेपरवर सोलापूर ते वाडी सेक्शनचे सर्व स्टेशनचे यार्ड प्लॅन सोनवणे त्यांच्याकडून काढून घेतले.

साधारणता अठरा वीस दिवस झाले होते. मूर्ती साहेबांना सांगितले. त्यांना ही उत्सुकता होतीच. ट्रायल घेण्यासाठी मशीन ऑफिसमध्येच आणण्यास सांगितले. त्यासाठी लहान रेक्टिफायर आणून मूर्ती साहेबांच्या चेंबर मध्येच मशीन चालू करून स्टेशनचे यार्ड प्लॅन बदलून दाखवले. मूर्ती साहेबांनी मशीन चालू करून पाहीली आणि ते स्वता डी. आर. एम. साहेबाकडे गेले. डी. आर.एम. रामकृष्ण साहेब, मशीन ट्रायल साठी रेडी आहे, हे ऐकताच ताबतोब मूर्ती साहेबा बरोबर आले. त्यांनी मशीनची ट्रायल पाहिले आणि एकदम म्हणाले, इंगळे, वंडर इतना अच्छा मशीन बनेगा ऐसा मैंने सोचा नहीं था. आणि तिथेच मूर्ती साहेबांना सांगितले पुढच्या आठवड्यात सोलापूर वाडी सेक्शन वर इन्स्पेक्शन होईल. मशीन निरीक्षण कॅरेज मध्ये बसवा. चार ते पाच दिवसातच डी. आर. एम. साहेबांची इन्स्पेक्शन स्पेशल गाडी निघाली.

या इन्स्पेक्शनचे वैशिष्ट्य म्हणजे नवीन बसवलेली चार्ट ड्राईव्ह मशीन, प्रत्येक स्टेशनची माहिती आणि ट्रॅक ले आऊट प्लॅन सर्वांना दिसत होता साहेबांनी सर्व अधिकाऱ्या समोर माझं कौतुक केलं आणि मला व माझे सोबत काम केलेल्या प्रत्येक कामगाराला कॅश रिवार्ड दिले. या सर्वांमध्ये माझे साठी समाधानाची गोष्ट म्हणजे ही मशीन एकदाही कसलीही अडचण निर्माण केली नाही ही मशीन एकदाही नादुरुस्त झाली नाही त्यानंतर प्रत्येक इन्स्पेक्शन साठी तिचा वापर होत होता. विशेष म्हणजे प्रत्येक वेळी सुरुवातीला मी इन्स्पेक्शन स्पेशल बरोबर जात होतो पण नंतर मला ही जाण्याचीही गरज पडत नव्हती. उत्तम आंबाजी, केरबा मलकू हेच जायचे. मशीन तर अधिकारी वर्गच चालवत होते. मी जेव्हा सिकंद्राबादला पांडेला ही गोष्ट सांगितली, तेव्हा तो स्वता येऊन मशीन पाहून गेला आणि माझं अभिनंदन केलं या सर्वांमध्ये आम्हाला मिळालेल्या पुरस्कारापेक्षा मी स्वीकारलेली जबाबदारी व्यवस्थित पार पाडली ही गोष्ट माझ्यासाठी समाधानाची होती. यामुळे सर्व स्टाफ मध्ये मात्र चर्चा

व्हायची की, इंगळे साहेब कुठलंही काम हातात घेतल की ते यशस्वी करतात. आता इलेक्ट्रॉनिक तंत्रज्ञानाच्या युगात अशी मशीन बनवणे काहीच अवघड नाही. पण त्यावेळी उपलब्ध साधनातून तशी मशीन बनवणे हे फारच कठीण काम होत आणि ते काम आम्ही पूर्ण केले होते. आज ती मशीनही कालबाह्य झालेली आहे. थोडक्यात इलेक्ट्रॉनिक तंत्रज्ञाना शिवाय दुरदर्शनवर चित्र दाखविण्याचे शक्यतेचा विचार करावा म्हणजे त्यावेळी तयार केलेल्या मशीनच महत्व जाणवेल.

अंतर रेल्वे व्हॉलीबॉल स्पर्धा

रेल्वेचे सोळा झोन व मोठे वर्कशॉप त्याअंतर्गत खेळाच्या स्पर्धा होतात. अशा स्पर्धेत नावाजलेले राष्ट्रीय स्तरावर खेळलेले खेळाडू असतात. अशा खेळाडूंचा खेळ बघायला सोलापूरकरांना संधी मिळाली ती एकोणीसशे शहाऐंशी साली. अंतर रेल्वे राष्ट्रीय स्तराचे व्हॉलीबॉल स्पर्धा मध्य रेल्वेवर सोलापूरात घेण्याचे ठरले. त्यावेळी सोलापूरला डी.एस. होते कलिकावतारम, म्हणजे आताचे डी.आर.एम. आणि डिव्हीजनल विद्युत इंजिनिअर होते दोशेद्वी आणि खेळ अधिकारी होते अनुरुद्ध जैन. स्पर्धा सोलापूरला घ्यायचे ठरले प्रथम खेळाच्या मैदानाबाबत चर्चा झाली आणि पार्क मैदानावर स्पर्धा घेण्याचे ठरले. त्यानुसार कलिकावतारम साहेबांनी सर्व अधिकाऱ्यांची मिटिंग घेऊन प्रत्येक डिपार्टमेंटची सर्व कामांची यादी आणि त्यासाठी जबाबदार व्यक्तींची नेमणूक करण्यात आली. विद्युत विभागाचे मुख्यतः कामे महाराष्ट्र विध्युतमंडळा कडून तात्पुरता विज पुरवठा घेणे. त्याला स्टँडबाय जनरेटरची व्यवस्था करणे तीन खेळाचे मैदान त्यावर योग्य प्रकाश व्यवस्था करणे. स्टेजवर प्रकाश व्यवस्था करणे. या सर्व प्रकाश व्यवस्थेसाठी जमिनीतून केबल टाकणे. या सर्व कामा व्यतीरीक्त विध्युत विभागासाठी आणखी एक काम देण्यात आलं ते म्हणजे इलेक्ट्रीक स्कोअर बोर्ड बसविणे. आज प्रत्येक क्षेत्रात संगणकामुळे क्रांती झाली आहे. प्रत्येक गोष्ट सोपी झाली आहे. प्रत्येक तांत्रिक बाब आणि त्यासंबंधीत तांत्रिक ज्ञान इंटरनेटवर उपलब्ध आहे. पण 1986 मध्ये साध्या गोष्टीसाठी काय त्रास घ्यावा लागला याचे उदाहरण म्हणजे ग्लोसाईन इलेक्ट्रीक स्कोअर बोर्ड जे इलेक्ट्रॉनिक्स तंत्रज्ञानाशिवाय तयार केलेल होत.

त्यामध्ये इलेक्ट्रीक कामासाठी मुख्य जबाबदारी माझ्यावर सोपवण्यात आली. कारण त्यावेळी सोलापूर डेपोतून काळे साहेबांची बदली झाली होती आणि त्यांच्या ठिकाणी मुंबईहून झुराणी नावाचे चिफ फोरमन येणार होते. पार्क मैदानावर तात्पुरत्या स्वरूपाचा विध्युत पुरवठा मंजूर करून घेण्यापासून कामाला सुरुवात झाली. त्यावेळी तिथे असलेल्या ट्रान्सफॉर्मरची क्षमता कमी होती त्यामूळे पहीले तर अधिक क्षमता असलेले ट्रान्सफॉर्मर बसवून तात्पुरत्या स्वरूपाचा विध्युत पुरवठा

घेतला. त्याला स्टॅंडबाय जनरेटर रेल्वेतर्फे बसवण्याची व्यवस्था केली. या सर्व इलेक्ट्रीकल कामाचे इलेक्ट्रीकल इन्स्पेक्टर कडून तपासणी करून घेऊन त्यांचे प्रमाणपत्रही मिळविले. पार्क मैदानावर दोन बाजूला स्टेडीयमची बसण्याची व्यवस्था होती. बाकी दोन बाजूला प्रेक्षकांसाठी गॅलरी तयार केली होती. त्यातच एक बाजूच्या गॅलरी मध्ये स्टेज व मंडप उभा केला होता. समोर व्हॉलीबॉलचे तीन मैदान. मैदानाची माप त्याची नेटची व्यवस्था हे व्हॉलीबॉलचे अनुभवी खेळाडू बिंद्री, रेगळ, शेख हे पाहत होते. त्यासाठी प्रकाश व्यवस्था आमच्याकडे होती. त्यावेळी उपलब्ध लाईट फिटींग म्हणजे हॅलोजन पाचशे वॉट आणि हजार वॉट. आज कुठलेही लाईटींग डिझाईन संगणकाच्या मदतीने पाच मिनीटात करू शकतो. त्यावेळी ती सुविधा नव्हती. त्यावेळेच्या प्रचलीत पद्धतीने, इलेक्ट्रीक कोड प्रमाणे प्रकाश म्हणजे चारशे लक्स मिळण्यासाठी एका ग्राऊंड साठी हजार वॉटचे हॅलोजन फिटींग अशा पद्धतीने बसवल्या गेल्या की ग्राऊंडवर लक्स लेव्हल तीनशे साठ ते चारशे दहा पर्यंत येत होती. मुख्य म्हणजे मैदानावर खेळाडूंची सावली पडत नव्हती. त्यासाठी प्रत्येक मैदानासाठी आकरा मिटर उंचीचे लोखंडी पाईपचे पोल उभे करून त्यावर अधिक उंचीसाठी पाईप ब्रॅकेट बसवून केली होती. सर्व इलेक्ट्रीक वायरींग जमिनी खालून केली होती. हे केबलींगचे काम चालू होते. दरम्यान चिफ फोरमन झुरणी सोलापूरात हजर झाले. त्यांना समजले की जास्तीत जास्त स्टाफ पार्क मैदानावर व्हॉलीबॉल सामन्यासाठी काम करत आहेत. ते पाहण्यासाठी पार्क मैदानावर आले. त्यांनी पाहीले तिन्ही मैदानावरची प्रकाश व्यवस्था, केबलींग जनरेटरचे जवळची चेंज ओव्हर पद्धती, स्टेज लायटींग जिथे जनरल मॅनेजरची व इतर प्रमुख पाहण्यांची बैठक व्यवस्था हे पाहीले. स्टेज लायटींग साठी वेगळी केबल टाकून एक स्विच दिला होता. तो स्टेजच्या एका बाजूला एका खांबावर बसविला होता. झुरणीने विचारले इधर क्यो बिठाया ये, यहा ये ठीक दिखता नही. त्यावर वायरमन म्हणाला इंगळे साहाब ने बताया है. त्यावर झुरणी म्हणाले, इधर क्या एक ड्राप्समन का हुकुम चलता है क्या? आणि त्यांनी तो बोर्ड काढून स्टेजच्या खाली बसवायला सांगितले. ते काम चालू होते तोपर्यंत दुसरे मिस्ट्री माझ्याकडे आले आणि त्यांनी मला झुरणी बाबत सांगितले. मी तिथेच दुसऱ्या ग्राऊंडवर होतो. नवीन आलेल्या फोरमनला भेटण्यासाठी मी गेलो आणि माझी ओळख

करुन दिली. ओळख झाली आणि मी म्हणालो, “ साहबजी यह सर्किट स्विच यहा बाजूकोही बिठाना ठीक है, कल कार्यक्रमके दौरान अगर कभी फ्यूज जाता है, तो आदमीको उसे ठीक करनेमे आसानी होगी. माझ म्हणनं त्यांना पटलं, पण त्यांचा मी पणा आडवा आला आणि म्हणाले, “ तो स्विच बोर्ड तिथेच राहील.”

मी त्यांना म्हणालो, “ साहाब आप आये है, आप आपने तरीकेसे काम करके ले लो. “ आणि मैदानावरची प्रकाश व्यवस्था व त्याचे वायरिंग चे काम चालू होते ते पहायला गेलो. त्यानंतर मी डी. ई. ई. ऑफिसमध्ये गेलो, तेंव्हा झुराणी साहेब डी. ई. ई. दोशेट्टी साहेबांकडे बसले होते आणि ते माझ्या बदल तक्रार करत होते. दोशेट्टी साहेबांनी मला बोलावले आणि विचारले काम कहा तक आया. मी त्यांना सांगितले की, आता चिफ फोरमन साहेब आले आहेत आता पुढच काम ते बघतील. दोशेट्टी साहेबांच आणि झुराणी साहेबांच आधी काय बोलणं झालं होत ते माहीत नाही. ते म्हणाले, “ इंगळे ये खेल स्पर्धा पुरे होनेतक पुरा काम आपकोही देखना है. आजसे झुरानी साहब उधर देखेंगे नहीं. आपको कोई भी दिक्कत है तो आप मुझे बताओ.” झुरानी साहेबांच्या दृष्टीने हा डी. ई. ई. साहेबांचा निर्णय अनपेक्षित होता. ऑफिसमध्ये काम करणारा एक ड्राप्समन आणि एक चिफ फोरमन या पदाबाबत ते विचार करत होते. पण येथे दोशेट्टी साहेबांना आहे त्या वेळेत चांगलं काम करुन पाहीजे होतं. शेवटी अधिकारी म्हणून दोशेट्टी साहेबांची जबाबदारी होती. एक अनुभवी व्यवस्थापक म्हणून त्यांनी निर्णय घेतला होता. मला बसण्यास सांगितले आणि सर्व कामाची प्रगती बाबत सर्व तपशील घेतला. इलेक्ट्रीकलची सर्व कामे योग्य प्रकारे चालू होती. सामन्यासाठी अजून सात आठ दिवसांचा अवधी होता. त्याच वेळी स्पोर्ट्स ऑफिसर अनिरुद्ध जैन यांचा फोन आला. की जो स्कोअर बोर्ड खरेदी करुन बसवायचे ठरले होते, ते मंजूर झाले नाही. स्कोअर बोर्ड डिपार्टमेंटली तयार करायचा आहे. कलिकावतारम, साहेब मिटींगमध्ये स्कोअरबोर्ड बाबत चर्चा करताना मी होतो.

मुख्य मैदानावरच्या स्पर्धेसाठी इलेक्ट्रीक स्कोअर बोर्ड बसवीण्याचे ठरले होते. स्कोअर बोर्ड वरचे आकडे आणि स्पर्धक संघाची नावे समोरच्या गॅलरीत बसलेल्या प्रेक्षकांना दिसावीत. हे अंतर साधारणता तिनशे फुटाचे होते. स्कोअर बोर्डवर स्पर्धकाच्या संघाची नावे. त्याच्या खाली दोन्ही संघाचा चालू स्कोअर व त्याच्या खाली

जिंकलेले सेट दर्शवणारी आकडे लाल रंगाची कमीत कमी एक फुट उंचीचे असावी, ह्या सर्व बाबींचा विचार करून इलेक्ट्रीक बोर्ड तयार करायचे ठरले होते. पण तीन चार कंपनी कडे चौकशी केली ते म्हणाले एवढा मोठा स्कोअर बोर्ड तयार नाही आणि चाळीस हजार रुपयांचा खर्च सांगितला. १९८६ मध्ये चाळीस हजार म्हणजे फार मोठी रक्कम होती. त्यावेळी डी. एस. साहेबांचे पावरही एका कामासाठी दहा हजार रुपये होते. इलेक्ट्रीक स्कोअर बोर्ड बसवणार असेच डी. आर. एम. साहेबानी जनरल मॅनेजरला सांगितले होते. पण प्रत्यक्षात ते काम होणे कठीण झाले होते. दोशेट्टी साहेबांनी मला जैन साहेबांकडे पाठवीले. अनिरुद्ध जैन साहेब यु. पी. एस. सी. मार्फत रेल्वेत सिव्हील इंजीनिअर म्हणून रुजू झाले होते. ते म्हणाले इलेक्ट्रीकची सर्व कामे फार छान चालू आहेत. पण जो स्कोअर बोर्ड बाहेरून तयार करून घेतला जाणार होता ते होऊ शकत नाही. तर ते आता तुलाच तयार करायचे आहे. बाहेरून काही सामान खरेदी करावे लागले तर कर. त्याचे पैसे देण्याची मी व्यवस्था करतो. किती खर्च होईल ते सांगा.

वास्तवीक पाहता असा स्कोअर बोर्ड मी कधी पाहीला नव्हता. काय बनवायचं हे माहीत नव्हतं. मी काय बोलावे हे न समजून मी गप्प थांबलो. जैन साहेब म्हणाले, “ देखो इंगळे ओव्हर ऑल बोर्ड बनाना इतना कठिन नहीं है. पहीले एक फुट उंचाई वाले डिजीटल बॉक्स तयार करना और उसके अंदर संख्या बदलने के लिये व्यवस्था करना. उसके लिये कॅलक्युलेटरके आकडे जैसे बदलते हैं उस टेकनीकसे आप सोचो और मुझे कल तक बताओ.” मी दोशेट्टी साहेबांना सांगितलो ते म्हणाले, “ इंगळे आपके लिये ऐसा काम कुछ नया नहीं है, कैसे और क्या बनाना है वो एक कच्चा कगज पे तयार करो. इसमे मेन दिक्कत ये है की इसके लिये स्विच नहीं मिल रहा है.

मी प्रथम सुरु केले आकडे एक ते शुन्य पर्यंत तयार करणे त्यासाठी कॅलक्युलेटर प्रमाणे सात सेक्टर म्हणजे सात बत्त्या. सात बत्त्यांना एक ते सात क्रमांक दिले आणि एक ते शुन्य म्हणजे दहा संख्या तयार करण्यासाठी बत्त्यांची निवड केली. उदाहरणार्थ एक या आकड्यासाठी तीन आणि पाच नंबरचा बत्त्या सोडून बाकी सर्व बत्त्या बंद झाल्या पाहीजेत. शुन्य तयार करण्यासाठी फक्त चार नंबरची बत्ती बंद व्हावी. एकुणात इलेक्ट्रीक लाईटवर चालणारे आकडे तयार होणारे स्कोअर बोर्ड करू

शकतो याची मला खात्री झाली. मी दोशेव्ही साहेबांना सांगितले आणि कसे करणार हे त्यांना दाखविले. ते इतकेच म्हणाले हा स्कोअर बोर्ड बनवायचा आहे यासाठी काय इलेक्ट्रीक सामान लागणार आहे ते बाजारातून खरेदी कर. त्यासाठी त्यांनी एक इलेक्ट्रीक काम करणारे दुकानदाराला फोन करून सांगितले. मी कामाला लागलो. सहा रोटरी स्विच तयार केले. स्विच म्हणजे मी नेहमी रनिंग लाईटींगसाठी वापरायचे फिरणारा लाकडी रोटर, रथे रोटरला मोटरने फिरवण्या ऐवजी हाताने फिरवण्यासाठी नॉब तयार केला होता. रोटरला आठ पट्ट्या आणि दहा रकाने तयार केले. एक ते दहा आकडे दिसण्यासाठी रोटरवर पट्ट्यांची अशी रचना केली की सात पैकी आवश्यक तेवढेच लाईट चालू व्हावेत. हा झाला स्विच. त्यानंतर स्कोअर दिसण्यासाठी बाजारातून चहा पावडरचे रिकामे प्लायवूडचे बॉक्स खरेदी केले. दिड फुट बाय दिड फुट यांच्यासमोर ट्रेसिंग क्लॉथ लावला. त्यावर इंग्रजी आठचा आकडा तयार केला व आकड्याची उंची एक फुटाची केली. आकड्याचा भाग सोडून बाकीच्या भागावर काळा रंग दिला. कॅल्क्युलेटरच्या आकड्या प्रमाणे सात तुकड्यात आकडा तयार केला. प्रत्येक तुकड्यासाठी पाठीमागे एक वेगळे कंपार्टमेंट तयार केले व प्रत्येक कंपार्टमेंटमध्ये पंधरा वॉटचा मिलकी बल्ब लावला. ट्रेसिंग क्लॉथच्या आत एक लाल रंगाचा जिलेटिन पेपर लावला. आतली बत्ती लागली की बाहेरून फक्त लाल रंगाची रेघ दिसायची. सात बत्त्याचे सर्किट रोटरमधून नियंत्रीत करून हाताने आकडे बदलण्याचे तंत्र वापरले. असा दोन अंकी स्कोअर दाखवण्यासाठी आणि जिकलेले सामने दाखवण्यासाठी एक अंक असे दोन संघासाठी सहा बॉक्स आणि प्रत्येकासाठी रोटरी स्विच तयार केले. सर्व रोटरी स्विच एक लाकडी बॉक्समध्ये बसविले. व त्याचे सहा नॉब वर बसविले की ज्याच्या सहाय्याने आकडे बदलता येतील. त्यानंतर स्टेजच्या बाजूला दोन पोल उभे करून त्यावर स्कोअरबोर्ड बसविला. पांढ काही पांढऱ्या ऍक्रेलीक शिटवर काही पेंट करून इंटर रेल्वे व्हॉलीबॉल टूर्नामेंट. टिम ए, टिम बी, रनिंग स्कोअर त्याच्या खाली संख्या दाखवीणारे चार बॉक्स, त्याच्या खाली जिकलेले सामने. त्याच्याखाली एक आकड्याचे दोन बॉक्स. टिम ए आणि टिम बी च्या खाली थोडी मोकळी जागा ठेवली होती. जिथे टिमच्या नावाचे स्लाईड सरकवून बसवता येत होते. ह्या स्कोअर बोर्डचे सर्वच काम त्याचे डिझाईन करणे, त्याचे

डिसप्ले बोर्ड तयार करणे, लाकडी रोटरी स्विच तयार करणे. डिसप्ले बोर्डवर आकडे दिसण्यासाठी सात लाईट, त्याचा प्रकाश कंपार्टमेंट मध्ये मर्यादीत करणे असे संपूर्ण काम मीच करत होतो. आकडे डिसप्ले बोर्डचे बॉक्स मी रात्री घरी तयार करत होतो. दिवसा पार्कवर काम पाहणे व रोटरी स्विच चे काम रिपेअर शॉप मध्ये करत होते. रात्री करीअप्पा, केरप्पा मल्कू, आणि उत्तम अंबाजी हे रेल्वेचे कामगार मला घरी येऊन मदत करत होते. ही सर्व कसरत चार दिवस चालू होती. सामन्याच्या आगोदर दोन दिवस स्कोअर बोर्ड मैदानात बसवीला. मी स्कोअर बोर्ड तयार तर केला होता पण तो लांबून कसा दिसेल? याचे लाकडी रोटरी स्विच निट काम करतील का? अशी उत्सूकता होती. डिस्प्ले बोर्ड पासून ग्राऊंडवर जिथे स्कोअरर बसणार होता तिथपर्यंत केबलींग करणे, एका आकड्याच्या बोर्डसाठी आठ वायर्स असे आठ्ठ्याळीस वायर्स आणि इतर लाईटींगचे तीन वायर्स असे पन्नास पेक्षा जास्त वायर्स लागणार होत्या त्यासाठी बारा कोअरच्या सात केबल ज्या रेल्वेत उपलब्ध होत्या त्या केबल टाकल्या आणि दोन दिवसा आधी स्कोअर बोर्डचे ट्रायल घेतले. बोर्डचा डिस्प्ले चालू करून समोरच्या प्रेक्षक गॅलरीत जाऊन सर्व ठिकाणांवरून पाहीलं. स्कोअर बोर्ड फारच उत्तम झाला होता.

स्कोअर बोर्डचे आकडे पाहीजे तसे बदलता येत होते. आणि आकडे लांबूनही छान वाचता येत होते. क्रिडा अधिकारी अनिरुद्ध जैन साहेबांनी पाहिले आणि त्यांनी कलीकावतारम, साहेब आणि दोशेट्टी साहेबांना निरोप दिला. डिव्हीजनचे सर्व शाखेचे अधिकारी व कलीकावतारम साहेबांनी स्कोअर बोर्ड पाहीला. विशेष म्हणजे स्कोअर बोर्ड पासून कंट्रोल स्विच बोर्ड लांब होता. स्कोअर कोण बदलतो हे ही समजत नव्हते. कलीकावतारम साहेबांना बोर्ड फारच आवडला. अनिरुद्ध जैन साहेब व दोशेट्टी साहेबांनी सांगितले की यह पुरा स्कोअर बोर्ड इंगळेने बनाया है.

दुसऱ्या दिवसा पासून चार दिवस सामने चालले संबंध भारतातून कन्याकुमारी पासून ते काश्मीर पर्यंतचे खेळाडू आले होते. मैदानावर केलेला शॅडोलेस लाईटींग आणि स्कोअर बोर्ड हे त्यांच्या साठी नाविण्यपूर्ण होते. प्रत्येकजण स्कोअर बोर्ड बदल कुतुहल दाखवत होता. सोलापूरात तर सामने पाहण्याची जेवढी आवड होती त्यापेक्षा जास्त प्रत्येकाला स्कोअर बोर्डचा स्कोअर बघण्यात मजा वाटत होती. अशा प्रकारचा स्कोअर

बोर्ड सोलापूरात बसवीण्याचा पहिलाच प्रसंग होता. संगणकाच्या तंत्रज्ञानात इलेक्ट्रॉनिक तंत्रामूळे अशी कामे सहज होऊ शकतात पण त्यावेळी असलेल्या उपलब्ध सामानातून हे तयार करण दिव्य होतं. सामन्याच्या समारोप कार्यक्रमाला मुंबईहून जनरल मॅनेजर आर. के. जैन आले होते. समारोपाच्या कार्यक्रमात अंतीम सामना झाला. .सामन्याच्या सुरुवातीला जनरल मॅनेजर साहेब व कलिकावतराम साहेबांनी दोन्ही संघांचे खेळाडूंची ओळख करून घेतली परत स्टेजकडे जाताना कलिकावतारम साहेबांनी बोर्ड दाखविला. इलेक्ट्रीक कामासाठी व स्कोअर बोर्डच्या कामासाठी माझी जनरल मॅनेजर साहेबांशी ओळख करून दिली. त्यांनी माझ अभिनंदन केले. ह्या केलेल्या कामामूळे त्यावर्षी जनरल मॅनेजर तर्फे विशेष सेवा पुरस्कार मुंबई येथे मला देण्यात आला.

विझलेला दिपक

सहा ऑगस्ट एकोणीसशे शहाऐंशी या दिवशी रोजच्या प्रमाणे मी ऑफिसला पोहोचलो आणि ऑफिसमध्ये सकाळीच दौंड वरून फोन आला . फोन डी. ई. ई. साहेबांच्या चेंबरमध्ये आला. डी. ई. ई. साहेब चेंबरमध्ये नव्हते त्यामुळे तो फोन मी घेतला. फोन वर दौंडचे इलेक्ट्रिक फोरमन भित्रे हे बोलत होते आणि ते फारच घाबरलेले होते. भित्रे फोरमन इतका घाबरला होता की त्याला काय बोलावं हेही समजत नव्हतं. मी फोन उचलताच एकदम घाबरून म्हणाले, “ इंगळे साहेब, येथे इलेक्ट्रिक शॉक लागून माणूस मेला हो आपल्याकडे नवीन आलेला, कब्बड्डीचा खेळाडू पोलवर शॉक लागून अडकलाय. “

भित्रे साहेबांचे आवाजावरून मला लक्षात आल की, तो फारच गांगरला होता. त्यांना धिर देण्यासाठी मी म्हणालो, ” भित्रे साहेब तुम्ही इतके घाबरू नका, तिथे जवळ कोण आहे का? ” तिकडून भित्रे म्हणाले, “ तायप्पा साहेब आणि जॉन डिसोझा आहेत. ” तायप्पा साहेब म्हणजे, सेवा निवृत्त फोरमन अत्यंत अनुभवी आणि रेल्वेसाठी स्वताला वाहुन घेतलेले. जरी ते निवृत्त झाले होते तरी मी त्यांना साहेबच म्हणायच . फोन तायप्पानी घेतला, मी तायप्पा साहेबना म्हणालो, “ साहेब भित्रेना मार्गदर्शन करा, साहेब तुम्ही रिटायर झालेले असलं तरीही तुम्ही त्यांना माहिती द्या. या घटनेत काय काय स्टेप्स घ्यायचे हे त्यांना थोडं सांगा. भित्रे घाबरलेले आहेत त्यांना थोडा धिर ध्या, मी साहेबां बरोबर बोलतो आणि तुम्हाला कळवतो. ” मी ताबडतोब डि .ई.ई साहेबांना निरोप दिला. डी.ई. ई. बी.एस. आर. मूर्तीसाहेब भित्रे बरोबर बोलले आणि अँसीस्टंट इंजिनिअर के. एम राव यांना. ताबडतोब दौंडला जाऊन प्राथमिक चौकशी करण्याचे आदेश दिले. सोबत इंगळे यांना घेऊन जा हेही सांगितले. दौंड ची गाडी गेली होती त्यामुळे आम्ही जीपने दौंड ला निघालो.

. १९८५ साली रेल्वेमध्ये खेळ अधिकारी म्हणून दोशेट्टी साहेब हे काम पहात होते. त्यावेळी कब्बड्डी या खेळासाठी नवीन खेळाडूची भरती करणार होते , त्यानुसार राज्य स्तरावर खेळलेले खेळाडू अथवा युनिव्हर्सिटी स्तरावर खेळलेले खेळाडू, यांच्या पैकीच निवड होणार होती. आलेल्या अर्जातून त्यानुसार खेळाडूची चाचणी घेण्यात येत

होती. मी एक कबड्डीचा चांगला खेळाडू. तसेच हुबळीला कोच कम मॅनेजर म्हणून कबड्डी टीमचे नेतृत्व केले होत. त्यामुळे येथे खेळाडूची निवड करणाऱ्या टीममध्ये माझा समाविष्ट करण्यात आला होता. त्यानुसार चाचणी घेऊन दीपक बापू थोरात या खेळाडूची शिफारस केली. दीपक बापू थोरात हा खेळाडू दौंड येथील होता आणि तो महाराष्ट्र राज्य संघातून खेळत होता. सर्वानुमते दीपकची निवड करण्यात आली. तो दौंड चा आहे म्हणून त्याची पोस्टिंग दौंड येथे करण्यात आली. ऑपरेटिंग डिपार्टमेंट मध्ये जागा रीकामी असल्यामुळे त्याला पॉइंट्समन म्हणून कामावर घेण्यात आले. पॉइंट्समनचे काम हे गाड्याच्या प्रत्यक्ष कामकाजाशी संबंध असल्यामुळे त्याला रोज संध्याकाळी खेळाचे सरावासाठी सुटका दिली जात नव्हती. त्यामुळे त्याला रोज प्रॅक्टिसला वेळ मिळण्यासाठी दुसऱ्या डिपार्टमेंटमध्ये बदली करण्याचे ठरले. त्यानुसार इलेक्ट्रिकल विभागात दौंडला त्याची इलेक्ट्रिकल खलाशी म्हणून नेमणूक करून घेतली. ऑपरेटिंग डिपार्टमेंटला त्याची सहा महिने नोकरी झाली होती. त्यानंतर इलेक्ट्रिकल डिपार्टमेंट मध्ये त्याची दोन महिने सर्विस झाली होती. त्या दरम्यान तो सराईत कामगारा प्रमाणे इलेक्ट्रिकल खांबावर चढणे, वायरमनला मदत करणे ही सर्व कामे तो शिकला होता. शरीर प्रकृती धडधाकट असल्यामुळे त्याला कुठलेही अवघड काम सांगितले तरी तो नाही म्हणायचा नाही. त्याला डेविड शाम्युअल वायरमनच्या हाता खाली कामाला दिले होते. डेविड वायरमन हा कामामध्ये थोडासा निष्काळजी होता. तो दिवसाचं काम कमीत कमी वेळेत संपवून इतर कामात वेळ घालवायचा.

दौंड रेल्वे स्टेशन, स्टाफ कॉलनी, वर्कशॉप यासाठी पॉवर हाऊस मध्ये इलेक्ट्रिक बोर्डकडून 22000 व्होल्टचा विद्युत पुरवठा घेतला होता. पावर हाऊस पासून 22000 व्होल्टचे लाईन टाकून रेल्वेचे प्रत्येक परिसरात सब स्टेशन उभारून डीस्ट्रीब्यूशन केले होते. एफ टाईप कॉलनी परिसरातल्या क्वार्टरसाठी उभारलेल्या सब स्टेशन पासून काढलेल्या इलेक्ट्रिकल ओव्हर हेड लाईन दुरुस्तीचे कामासाठी डेविड शाम्युअल हा वायरमन दीपक बापूला बरोबर घेऊन तो कामाला गेला. इलेक्ट्रिकल ओव्हर हेड लाईन दुरुस्तीचे कुठलेही काम करण्या अगोदर ती लाईन योग्य रीतीने बंद केल्याची खात्री केल्याशिवाय खांबावर चढण्याचे नसते. वायरमन ने पद्धतीनुसार सबस्टेशन ची स्विच

बोर्ड रूमची चावी काढून त्याने इलेक्ट्रिकल ओव्हर हेड लाईनच्या एका फिडरचा स्वीच बंद केला. त्याच्यातून कट आऊट काढली. त्याच्यावर डेंजर बोर्ड आडकावून त्यानंतर कामाला निघाले. वास्तविक पाहता त्या स्विच बोर्ड मध्ये चार आऊटगोइंग फिडर व स्ट्रीट लाईट साठी सेपरेट स्विच होते. त्यापैकी वायरमनने एका फिडरचा स्वीच बंद करून योग्य प्रकारे त्यावर डेंजर बोर्ड बसवून घेतला सेट डाऊन घेतला व इतर फिटर तसेच चालू ठेवले. तो ज्या फिडरवर लाईन बंद केली होती त्या लाईन वर ज्या ज्या खांबावर त्याला शंका होती त्या पोलवर दीपक बापू थोरात या खलाशाला खांबावर चढायला सांगायचा व खालून तो खलाशाला सूचना देऊन काम करून घेत असे. वास्तविक पाहता खांबावर चढून काम करायचं जबाबदारी वायरमनची असते. खलाशाला खांबावर चढवायचे नसते. त्यातूनही दिपक थोरात याची विद्युत विभागात फक्त दोन महिन्यांपूर्वीच नेमणूक झाली होती. त्याला इलेक्ट्रिकल बदल काहीच माहिती नव्हती तरीही केवळ त्याच्याकडे एक तत्परता होती, अंगात शक्ती होती म्हणून वायरमन सांगितल्याप्रमाणे तो प्रत्येक खांबावर चढून काम करून खाली उतरत होता. अशा प्रकारे जो फिडर बंद केलेला होता त्या फिडरवरचे सर्व काम संपवले. त्यानंतर त्याच मार्गाने त्यांनी स्विच रूम कडे यायला हवं होतं पण वायरमन दिपकला घेऊन दुसऱ्या मार्गाने, दुसऱ्या फिडर जवळ पोहोचले. तो फिडर प्रत्यक्षात बंद केला नव्हता तरीही वायरमनने दिपक बापू थोरातला त्या खांबावर चढण्यास सांगितले. दिपकने खांबावर चढण्या अगोदर वायरमनला विचारले मिस्त्रि ही लाईन बंद केली आहे ना? वायरमनने खात्रीपूर्वक सांगितले लाईन बंद केले आहे. त्यानंतर दीपक बापू थोरात सर सर, खांबावर चढून गेला आणि पोलच्या क्रॉसआर्मवर थांबून तो डायरेक्ट इलेक्ट्रिक लाईनला पकडले. त्राचा दुर्दैवाने ती लाईन चालू होती त्यामुळे त्याला इलेक्ट्रिक शॉक बसला. अनुभव नसल्यामुळे तो खांबावर तिथेच इलेक्ट्रिक लाईन वर आडवा पडला. त्यामुळे पूर्णपणे इलेक्ट्रिक लाईनच्या संपर्कात आला आणि फोलवरच तो गतप्राण झाला. ही घटना बाजूच्या घरातील लोकांनी पाहिली आणि ते ओरडले, मिस्त्री लाईन चालू आहे घरात लाईट चालू आहेत. त्यावेळी मात्र तो वायरमन पळत स्विच रूम कडे गेला आणि स्वीच रूम मधून बाकीचे स्विचेस बंद केले. तोपर्यंत आजूबाजूचे लोक जमले आणि एकच गोंधळ सुरू झाला,

“इलेक्ट्रिक शॉक लागून माणूस मेला.”

आम्ही दौंडला तीनच्या दरम्यान पोचलो. तोपर्यंत दीपक बापू थोरात ची डेड बॉडी खांबावरच होती. आम्ही गेल्यानंतर दिपकच शव खाली घेतल. दिपकची बॉडी पाहून माझ्या डोळ्यात पाणी तरारले . दिपकला मी गेल्या एक वर्षापासून ओळखत होतो. तो अर्ज केल्यापासून अधून मधून नेहमी मला भेटायचा तो एक उत्कृष्ट खेळाडू म्हणून मला तो फार आवडायचा आणि बोलणे फार आपुलकीचं आणि तितकाच कर्तबगार मुलगा, शरीराने धष्टपुष्ट आणि असा दुर्दैवी अंत हे मला पहायला सहन होत नव्हतं. गेल्या वर्षाच्या सर्व घटना माझ्या डोळ्यासमोर सरकत होत्या त्याची घेतलेली खेळाची चाचणी त्यांनी दिलेले सर्टिफिकेट त्याची रेल्वेत झालेली नेमणूक त्याच्या चेहऱ्या वरचा आनंद. त्यानंतर त्याला खेळायला वेळ मिळावा म्हणून इलेक्ट्रिकल विभागात करून घेतलेली बदली या सगळ्या घटना आणि आता ही घटना घटली. मी आंतरमुख झालो, कांही क्षण मला अस वाटल की या सगळ्या घटनेच्या पाठीमागे मी पण तेवढाच जबाबदार आहे का आणि नकळत त्या वायरमन बदल माझ्या मनामध्ये घृणा निर्माण झाली.

पोलिस डिपार्टमेंटची चौकशी पूर्ण झाल्यानंतर पोस्टमार्टम करून बॉडी त्यांच्या नातेवाईकाकडे दिली. त्यानंतर प्राथमिक चौकशी सुरू केली. अपघात परिसराचे इलेक्ट्रिकल ओव्हरहेड लाईनचे स्केचेस बनवले. अपघाताचे ठिकाण याबद्दल त्याची खात्री करून घेतली. ही घटना घडली त्यावेळी आजूबाजूचे रेल्वे स्टाफ क्वार्टर मधील रहिवाशी ज्याने पाहिलं होतं की घरात इलेक्ट्रीकल लाईट चालू असूनही खांबावर माणूस चढला आहे. त्या लोकांचे जबाब घेतले. वायरमन चा जबाब घेतला. वायरमनला बरेच प्रश्न केले, माझ्या प्रश्नाच्या उत्तरादाखल त्यांनी दिलेले स्पष्टीकरण म्हणजे जवळजवळ त्याने गुन्हा कबूल केला होता. सुरुवातीला तो म्हणत होता की मी सर्व स्विच बंद केले होते. पण जेव्हा आम्ही गेल्यानंतर, स्विच रूम ओपन केला, तेव्हा एका फिडरवर योग्य प्रकारे सेटडाऊन घेऊन त्याचे कटआऊट फ्युज काढून त्यावर म्यान ऑन लाइन डेंजर असा बोर्ड बसवला होता. पण बाकीच्या दोन फिडरचे स्विचेस बंद होते. पण त्याच्यातील फ्युज काढले नव्हते आणि त्यावर डेंजर बोर्डही बसवला नव्हता. म्हणजे थोडक्यात घटना घडल्यानंतर वायरमन ते स्विच बंद केले

होते. म्हणजे त्याने लाईन बंद केली नव्हती तरीही चालू लाईन वर त्याने खलाशाला काम करण्यास सांगितले. वास्तविक पाहता हे काम वायरमन स्वतः करायचे असते पण त्यांनी या कामाला खालाशाला लावले. तसेच खांबावर चढताना सुरक्षा बेल्ट, ल्याडर याचा उपयोग करायला हवा होता. तोही त्यांनी केला नव्हता. कोणत्याही प्रकारच्या सुरक्षा साधनाचा त्याने उपयोग केला नव्हता. अर्थात सर्व कायद्यांचं उल्लंघन केल्यामुळे तो एका व्यक्तीच्या मृत्यूस कारणीभूत झाला होता.

की जी ही व्यक्ती एक उत्कृष्ट तरुण खेळाडू आणि एका घराचा पूर्ण आधार होता. त्यावेळी तरी दिपक म्हणजे मला एक जवळचा नातेवाईक मित्र असंच वाटत होतं. त्याच्या घरच्यांचा आक्रोश पाहून माझं मन हेलावून जात होतं. सर्वांचा परिणाम अर्थातच चौकशी मध्ये झाला आणि प्राथमिक चौकशीत वायरमनच्या चुकीमुळे त्या कामगाराचा मृत्यू झाल्याचं निश्चित करण्यात आलं. त्यानंतर त्या वायरमनला एस एफ फाईव्ह देवून मेजर पेनॉल्टी चौकशी सुरू झाली. त्यावेळेस आमच्या बी. एस. आर. मूर्ती ऑफिसरला मी स्पष्ट सांगितलं जर त्या वायरमनला निर्दोष मुक्त केलं गेलं तर त्याच्या विरुद्ध बाहेरून वैयक्तिक रित्या खुनाचा गुन्हा नोंद करण्यात येणार आहे आणि त्याला शिक्षा होण्यासाठी मी पूर्ण प्रयत्न करेन.

वास्तविक पाहता काही लोकांनी, काही माझ्या मित्रमंडळींनी माझ्याकडे विनंती केली होती की जो खलाशी वारला तो तरी वारलाच आहे. तो कांही परत येणार नाही तरी चौकशीत या माणसाला गुन्हेगार करून घरी पाठवण्यापेक्षा आणि याचे कुटुंब उध्वस्त करण्यापेक्षा याला काही शिक्षा करून कामावर राहण्याची सोय करावी. याबाबतीत मी माझा अग्रह सोडला नाही. मी त्यांना सांगितलं जो जीव गेला तो एका घराचा आधार होता. त्या लोकांचा आधार काढून घेतला आहे त्याचा त्याला आयुष्यभर पश्चाताप झाला पाहिजे. मी केलेल्या जिद्दीमुळे आणि कोणत्याही अधिकाऱ्या ने चौकशीत हस्तक्षेप केला नाही. त्या चौकशीत तो गुन्हेगार असल्याचं सिद्ध झालं अन त्याला कामावरून कमी करण्यात आला. त्यासाठी याला त्याचे फंडाचे चे पैसे सोडून काहीही त्याला दिले गेले नाही. दिपक बापू थोरातचा मृत्यू झाला तो सहा ऑगस्ट १९८६ आणि तो दिवस कायम स्मरणात आहे. ज्या मुलाच भविष्य उज्ज्वल करण्यासाठी मी प्रयत्न केला, त्याचा अकाली मृत्यू ही माझ्यासाठी दुर्दैवी घटना होती.

दौंड पाणी दुर्भिक्ष

कोणतेही काम अति जलद गतीने पार पाडण्याच्या पद्धतीला काम युद्ध पातळीवर चालले आहे असं बोललं जातं. सीमेवर युद्धामध्ये ज्या गतीने काम केलं जातं त्या गतीने बऱ्याच वेळेस रेल्वे मध्येही कामे केली जातात. विशेषता जेव्हा रेल्वे आपघात झालेले असतात, जेव्हा एखादी पूर परिस्थिती येते काही कारणाने रेल्वेची वहातुक बंद होते, अशावेळी रेल्वेच्या कर्मचाऱ्याची काम करण्याची पद्धत खरेच वाखाणण्या जोगी असते. खाण्यापिण्याची काहीही तमा न बाळगता माणसं जीव तोडून काम करत असतात. असे काम मी बऱ्याच ठिकाणी पाहिले आणि सहभागी झालो त्यामध्ये दूध सागर येथे रुळा खालची माती वाहून जाऊन जेव्हा गाड्या बंद झाल्या होत्या तेव्हा ज्या वेगानं काम चालू होतं ते मी प्रत्यक्ष पाहिलं होतं. पण त्या कामांमध्ये माझा छोटासा सहभाग होता. पण जेव्हा दौंडला असलेले मोठ्या क्षमतेचे दोन्ही पंप बंद पडले आणि दौंडला पाण्याचे दुर्भिक्ष निर्माण झालं त्यावेळी जे मी काम केलं ते सर्वथा माझ्या बुद्धीने माझ्या मार्गदर्शनाखाली आणि मी विचार करतो त्या पद्धतीने सर्वांनी मान्य करून हे काम पार पाडले गेलं त्यावेळी माझ्यावर असलेल्या जबाबदारीची मला खरंच जाणीव झाली आणि ते काम ही यशस्वी झालं हेच माझ्यासाठी फार मोठं श्रेय होतं.

सोलापूरला डिव्हिजनल इलेक्ट्रिकल इंजिनिअर हे मनोरंजन विश्वास साहेब होते. सहाय्यक विध्युत इंजिनिअर जे. एल. सुर्वे साहेब होते. एप्रिल-मे म्हणजे सर्व पाणी सप्लाय करणारे महत्वाचे पंपाची विशेष काळजी घेतली जायची अधिकारी स्तरावर निरक्षण केले जायचे. त्यासाठी मनोरंजन विश्वास साहेब दौंडला इन्स्पेक्शन साठी गेले होते. त्यादिवशी ऑफिस सुटल्यानंतर मी घरी आलो. यावेळी मोबाईल फोन हा संपर्क प्रकार नव्हता.

रात्री साडे आठच्या दरम्यान सोलापूरचे फोरमन चौरे साहेब जीप घेऊन घरी आले. वास्तविक पाहता काही विशेष कारणाशिवाय चौरे साहेब स्वता जीप घेऊन घरी येणार नाहीत हे मला माहित होते. त्यामुळे चौरे साहेबाला पाहताच माझ्या मनात पाल चुकचुकली. मी चौरे साहेबांना घरात बोलावले आणि येण्याचं कारण विचारलं, तसे

चौरे साहेब म्हणाले, “ इंगळे साहेब, एक बडा प्रॉब्लेम हो गया है. दौंड के दुसरे पंप की मोटार जल गयी है. विश्वास साहेब अभी दौंड मे रुखे है. “

दुसरा पंप बंद होणे म्हणजे किती भयानक प्रसंग निर्माण झाला याची चौरे यांना आणि मला दोघांनाही ही चांगलीच कल्पना होती. दौंड हे सोलापूर डिव्हिजन वरचं सर्वात महत्त्वाचं आणि मोठं स्टेशन जवळपास रोज साठ मेल एक्सप्रेस गाड्यांची ये-जा त्यांचेसाठी पाणी भरणे स्टाफ कॉलनीसाठी पाण्याची सोय करणे स्टेशन प्लॅटफॉर्म क्लिनिंग असे तिथे पाण्याची फार मोठी खपत होती. त्यासाठी भीमा नदीवर सोनावाडी येथे रेल्वेची मोठी जॅक वेल व पंप हाऊस आहे. तेथे दोनशे हॉर्स पावरचे दोन पंप आळी पाळीने बावीस ते तेवीस तास चालायचे. दिवसात त्रेचाळीस ते पंच्चेचाळीस लाख लिटर पाणी पंपाद्वारे पुरवावे लागायचे. दोनशे एचपीचे दोन पंपा पैकी एक ज्योती कंपनीची मोटर व पंप होता, तर दुसरा जॉन्सन कंपनीचा पंप आणि किलोस्कर कंपनीची स्लिप रिंग इंडक्शन मोटर होती. ही मोटर व पंप १९७६ ला बसवले होते या मोटरचे दोनवेळा रीवायंडींग ही झाले होते. ज्योती कंपनीचे पंपची मोटार सहा ते सात दिवसापूर्वी जळाली होती आणि नाशिकला मोटर रिवाइंडिंग करण्यासाठी पाठवले होते. त्यामुळे सध्या दौंडला एकच पंप चालू होता तोच पंप जादा तास चालत होता आणि पाण्याची गरज पुरी केली जात होती. एका पंपावर सर्व पाणी पुरवठा होत होता त्यामुळे या पंपा बाबत फारच काळजी घेतली जात होती. तरीही त्या पंपाची मोटर जळाली म्हणजे फारच कठीण स्थिती निर्माण झाली होती. पंप इतके मोठ्या क्षमतेचे होते की सहसा दुसरीकडे उपलब्ध नव्हते. पंप व्हर्टीकल टरबाइन टाईप, साठ फुटाची कॉलम असेंबली होती. त्यामुळे तिथे एक तर सबमर्सिबल पंप किंवा व्हर्टीकल टरबाइन टाईप पंप बसू शकत होता आणि एवढ्या मोठ्या क्षमतेचे पंप उपलब्ध नव्हते. ही स्लिप रिंग इंडक्शन मोटरची दुरुस्ती करायचे म्हणजे कमीत कमी दहा ते पंधरा दिवस लागणार होते. दौंड स्टेशन वर पाण्याचं दुर्भिक्ष आता निश्चित झालं होतं.

चौरे साहेब म्हणाले, “ इंगळे साहेब, विश्वास साहेब ने आपको तुरंत दौंड आने के लिए कहा है. और स्टेशन से बात करने के लिए बोले है. “

सहसा माझी लाईन वर जाण्याची लहान सुटकेस तयारच असायची. मी निघालो आणि त्यांना म्हणालो, “ अगर मोटर जल गई है, तो दौंड जाके क्या करना है. “

जीप चालू झाली आणि माझ्या डोळ्यासमोर सोनावडी पंप हाऊस दिसू लागलं. सोनावडी जॅकवेल त्यात पाणी येण्यासाठी नदीपात्रात केलेले तिन इन्टेक वेल. इंटॅक् वेल पासून जॅकवेल पर्यंत पाणी येण्यासाठी केलेले पाण्याचे डक्ट त्यावर जागोजागी केलेले क्लीनिंग चेंबर त्याचे म्यान होल, त्यातून माणसं उतरवून काढलेला गाळ आणि वाळू . हे सर्व माझ्या डोळ्यासमोरून सरकत होतं. डक्ट मधून येणार पाणी नियमित करण्यासाठी पूर्वी केलेली वाल्व ची सुविधा हे सर्व डोळ्यासमोरून तरळत होते. सध्या नदीला पाणी कमी झाल्यामुळे पाण्याचे डक्ट वरचे क्लीनिंग चेंबरचे कठडे पाण्याचे वर उघडे पडले होते. माझ्या लक्षात आलं की तात्पुरती सोय करून साधा सेंट्रिफ्यूगल पंप बसविला तरी तेथून पाणी पंप करू शकतो. वाडीला सेटलींग टँक पंप हाऊस मध्ये नव्वद एचपी चे दोन पंप व शंभर एचपी चा एक पंप असे तीन पंप चालू होते पैकी एका वेळी एकच पंप चालत होता. तिथला १०० हॉर्स पॉवरचा पंप काढणे शक्य होते. माझे मनात असा विचार घोळत होता तोपर्यंत जीप स्टेशनला इलेक्ट्रिक ऑफिसला आली. तिथे असिस्टंट इंजिनिअर सुर्वे साहेब वाटच पाहत होते. मी जाताच ते म्हणाले, “ इंगळे फार मोठा प्रॉब्लेम झाला यार, आता काय करायचे. सर्वांकडे कंट्रोल मेसेज दिला आहे पण पुढे काय दौंडला पाणी नाही म्हणजे फार मोठा प्रश्न निर्माण झाला आहे. सी ई ई साहेब पण नाराज झाले आहेत. मेसेज जनरल मॅनेजर पर्यंत गेला आहे. सी ई ई साहेब इतर डिव्हिजन वर पंपा बदल चौकशी करत आहेत.” यावेळी मी सुर्वे साहेबांना म्हणालो, “ साहेब आपण एक काम करू शकतो, तात्पुरता वाडीचा शंभर हॉर्स पावरचा पंप आणून दौंडला बसवू शकतो.”

मी एवढे बोलतो न बोलतो तोपर्यंत सुर्वे साहेबांनी दौंडला विश्वास साहेबांना रेल्वे फोन लावला, आणि विश्वास साहेबांना म्हणाले, साहेब आपण वाडीचा शंभर हॉर्स पॉवरचा पंप आणून दौंडला बसवू.” वास्तविक पाहता शंभर हॉर्स पॉवरचा आडवा जमिनीवर बसणारा पंप ज्याचा सक्शन बावीस फुटापेक्षा जास्त नाही. तो पंप दौंडला कुठे कसा बसेल त्याची सक्शन डिलिव्हरी पाईप कसे जोडले जातील त्याचा हेड डीचार्ज याची सुर्वे साहेबांनी काहीच माहिती घेतली नाही आणि घाईने विश्वास साहेबांना बोलले. विश्वास साहेबांना वाडी सेटलींगचे पंपाची सर्व माहिती होती. त्यामध्ये सतत सर्व ऑफिसरचे येणारे फोन त्यात ते वैतागले होते. ते थोडे रागानेच सुर्वे साहेबांना

म्हणाले, “ जरा इंजिनिअर जैसे बात करो. वाडी का पंप कैसे बैठेगा.” यावर मात्र सुर्वे साहेब म्हणाले, “ सर, इंगळे ऐसा बोल रहा था. मग मात्र विश्वास साहेब म्हणाले, “ इंगळे ऐसा कैसा बोलता है?. उसे फोन दो.”

मी फोन घेतला आणि विश्वास साहेबांना म्हणालो, “सर, दौंड वाटर सप्लाय के लिए कुछ ना कुछ करना पड़ेगा. सर, वाडीका शंभर हॉर्स पॉवरचा पंप दौंड लायेंगे तो पंप बिठा सकते हैं. इंटेक् वेल से जॅकवेल जाने वाले वाटर चॅनल डक्ट पर बिठा सकते हैं. सर, अभी नदी मे पानी कम होने से वॉटर डक्टके क्लिनिंग चेबर खुले दिखते हैं.”

विश्वास साहेबांना मी सांगितलेलं कितपत मान्य झालं, पटलं माहीत नाही. पण दुसरा काही पर्याय नाही आणि काही तरी प्रयत्न करतो हे सी इ इ साहेबांना सांगण्यासाठी काही तरी काम करणे भाग होते. ते मला म्हणाले, “ इंगळे वाडी से पंप लाने के बाद साईट पर बिठाने का काम आपको ही करना पड़ेगा. शंभर हॉर्स पॉवरका पंप फाउंडेशन के बगर कैसे बिठायेंगे मुझे सही नहीं नहीं लगता. “

मी त्यांना एवढेच म्हणालो, “ साहेब पंप लानेका इंतजाम करो मै बिठाने का इंतजाम करता हु. “ विश्वास साहेबांचा माझ्यावर जास्तच भरोसा होता. लगेच विश्वास साहेब मला म्हणाले, “ फोन सुर्वे साहेब को दे दो. “ मी सुर्वे साहेबांना फोन दिला. विश्वास साहेबांनी वाडीचा चालू पंप काढून आणण्याचं काम सुर्वे साहेबांना सांगितलं. वाडीचा पंप काढून आणणे हे ही इतके सोपे नव्हते. पंप सेटलिंग टँक पंप हाऊस मध्ये पक्का बसवलेला होता. पंपहाऊस स्टेशन पासून आठ किलोमीटर दूर आणि रस्ता एकदमच खराब कच्चा, त्यावेळी पंप हाऊसला जाणे म्हणजे ट्रॅक्टर किंवा बैलगाडीतून जावे लागायचे खाणीतून फरशी ची वाहतूक करणारे ट्रक असायचे किंवा एससीसी कंपनीकडून कधी कधी जीप वगैरे मिळाली तर जाणे सुलभ व्हायचे. अन्यथा फार कठीण. सुर्वे साहेबांशी चर्चा झाली पंप स्टार्टर फुट वाल्व हे सर्व घेऊन येण्यास सांगितले. सुर्वे साहेब वाडीला रातोरात निघाले. पंप उद्यान एक्सप्रेस ने सकाळी वाडीतून आणण्याचे नियोजन केले. तसे वाडीला निरोप दिला रातोरात पंप काढण्यास सांगितले. मी चौरे साहेबांसी चर्चा केली. उद्यान एक्सप्रेस ने पंप दौंड ला पोहोचल्यावर वाहतुकीसाठी ट्रक व जीप दौंडला पाठविण्याचे नियोजन केले. मीही दौंड ला निघालो. मी जरी दौंडला सकाळी पोहोचलो तरी प्रत्यक्षात काम वाडीहून पंप आल्याशिवाय

होणार नव्हते. त्यामुळे मी दोंडला उतरण्याऐवजी पुण्याला गेलो. पुण्यात के एस बी कंपनीला शंभर हॉर्सपॉवर च्या एका सबमर्सिबल पंपाची ऑर्डर दिलेली होती. पंप सप्लाय करण्याची मुदत बाकी होती पण कदाचित पंप तयार झाला आहे काय याची चौकशी केली. पण पंप तयार नव्हता. त्यामुळे वाडी वरून येणाऱ्या पंपा शिवाय पर्याय नव्हता. मी दोंडला आलो तोपर्यंत उद्यान एक्सप्रेस आली होती. सुर्वे साहेबांनी पार्सल व्हॅन मध्ये पंप लोड करून आणला होता. पंप, मोटर उचलण्यासाठी एकावेळी दहा-बारा माणसं लागत होती. वाडी स्टेशनला पंप गाडीत चढविताना ही गाडी लेट झाली होती. येथे दोंडला ही पंप उतरवताना थोडा जास्त वेळ लागला माणसं भरपूर होती पण रेल्वेच्या पार्सल व्हॅनमध्ये एवढी माणसं उभारणे कठीण होते. पंप उतरून ट्रकने सर्व सामान सोनावडी पंप हाऊसला पाठविले. ट्रक मधूनच मीही सोनावडीला गेलो. ट्रक मधून पंप उतरविण्यास सांगून मी विहिरीच्या वरच्या स्टेजवर बंद पडलेल्या पंपाजवळ गेलो.

सोनावडी पंप हाऊस म्हणजे एक वैशिष्ट्यपूर्ण बांधकाम अभियांत्रिकीचा एक उत्तम नमुना, उदाहरण होय. जॅकवेल तीस फूट व्यासाची, पासष्ट फूट खोल. नदिपात्रात काठाला बांधलेली. तीस फूट व्यासाचे विहिरीचे मध्यभागी जाड दगडी भिंत बांधून अर्ध्या विहिरीत पाणी आणि आर्ध् विहीर कोरडी होती. तिथे पूर्वी नव्वद हॉर्सपॉवरचे उभे शाफ्टचे पंप होते. पंपाचे सक्शन पाइप जाड भिंतीतून पलीकडे विहिरीत पाण्यात सोडले होते जरी नदीचे पाणी आणि विहिरीतले पाणी वाढले तरी कोरड्या विहिरीतले पंप कोरडे राहायचे आणि चालू राहायचे. पंप विहिरीचे तळाला होते मोटर मात्र वर एकदम वरच्या स्टेजवर बसलेली होती ही वरची स्टेज म्हणजे आत्तापर्यंत नदीत आलेल्या जास्तीत जास्त उंच पाण्याच्या पातळीचे वर होती.

या स्टेजवर काढलेल्या पंपाचे पाइप शाफ्ट सर्व अस्ताव्यस्त पडले होते. माणसांना थांबण्यासाठी ही जागा नव्हती. त्यातून मी व जावेद दोंड चे फोरमन कोरड्या विहिरीत खाली उतरून पाहिले. तिथे पंप बसवणे शक्य नव्हते .त्यामुळे आम्ही वर आलो आणि कामासाठी कामगाराची जुळवाजुळव करू लागलो.

कामाला लागणाऱ्या माणसापेक्षा माणसं जास्त होती. तोपर्यंत सिव्हिल इंजिनीयर बेटगिरी आले. तेही माझे मित्र होते. त्यांच्याशी चर्चा केली. त्यावेळी ते

म्हणाले , “ बघा आमच्या साहेबानी तर सांगितले आहे. की इलेक्ट्रिकल डिपार्टमेंट जेथे पंप बसवेल तिथुन पाइप टाका. पंप कुठे बसवायच तुम्ही ठरवा. डिलिव्हरी पाइप जोडण्याचे काम मी करतो. तुम्ही जिथे पंप बसवाल तेथून डिलिव्हरी पाइप लाईनच काम मी करून देतो. ”

त्यानंतर मी, जावेद आणि सिव्हिल इंजिनियर बेटगिरी वाटर चॅनल पहात निघालो. जॅकवेल पासून अंदाजे शंभर फुटाचे अंतरावर डक्ट क्लीनिंग चेंबर कम मॅन होल होते. सोबत माणस होतीच. क्लीनिंग चेंबर वरच कव्हर काढून पाण्याचा अंदाज घेतला. पाणी चौदा फुट खोलीवर सात-आठ फूट खोल पाणी होते. थोडक्यात पंपाचा वीस फुटाचा सक्शन होत होता. वाडीवरून आणलेल्या पंपासाठी तो योग्य होता आणि पंप किलोस्कर कंपनीचा शंभर हॉर्स पॉवरचा दोनशे तीस फुट इतक्या हेड पर्यंत काम करणारा होता. त्यामुळे पंप काम करण्याबद्दल मला शंखा नव्हती.

क्लनिंग चेंबर मध्येच सक्शन पाइप टाकायचा आणि तिथेच पंप बसवायचं निश्चित केले. पंप बसवण्यासाठी क्लनिंग चेंबरची जाड भिंत होती. क्लनिंग चेंबर जवळजवळ तीन फूट बाय तीन फुटाची होते आणि त्याच्या भिंती मात्र दोन फूट रुंद जुन्या होत्या तरी मजबूत होत्या. चेंबरची भीत जवळपास तीन फूट वर होती. आजूबाजूची वाळू वाहून गेली होती त्या स्थितीत पंपाचे खाली तीन फुटाचे चौथरा करणे आवश्यक होते तसे बांधकाम करणे तेव्हा तरी शक्य नव्हते. लाकडी स्लीपर ची मांडणी करून त्यावर पंप बसविण्याचा मी विचार केला. पंपाचे लोकेशन निश्चित केले. विश्वास साहेब व सुर्वे साहेब दोघांनी ठिकाण पाहिले विश्वास साहेब म्हणाले, “ इंगळे सौ एच पी का पंप फाउंडेशन बोल्ट के बगर कैसे चलेगा उसके बारे मे सोचो. अभी पंप तो लाया है बिठाने का कोशिश करो. इसके अलावा अभी हम क्या कर सकते हैं ” याचा मतितार्थ एकच त्यांना पंप बसेल व चालू होईल याची त्यांना खात्री नव्हती. म्हणून काम माझ्यावर सोपवून ते इंटेक वेल पाहण्यास नदीपात्रा कडे गेले. त्यांच्या विचाराने आणखीन काही पर्याय आहे का ते पाहत होते. जावेद दौंडचे फोरमन होते पण तेही कामाबद्दल साशंक होते. त्यामुळे ते स्वतः कोणतीही सूचना करत नव्हते फक्त मी जे म्हणेल त्याला ते हो म्हणत होते. एकुणात हा पंप बसवण्याचे कामाची कल्पना होती. अर्थात कामाला यशस्वी करणं हे माझं कर्तव्य होतं. दौंड रेल्वे स्टेशन कॉलनी व इतर

ठिकाणचे पाणी पूर्णतः संपले होते. लोक पाण्यासाठी तरसत होते. त्यामुळे पंप लवकरात लवकर बसवून चालू करायचे होते सर्व कामाचे निर्णय हे मलाच घ्यावयाचे होते.

माझं रेल्वेतलं पद ड्रॉप्समन आणि जबाबदारी याचा काहीही संबंध नव्हता रेल्वे स्टेशनला पाणी उपलब्ध करून देण्याची नैतिक जबाबदारी मी घेतली होती आणि पार पाडणे त्यावेळी माझे कर्तव्य होते. त्यामुळे माझं रेल्वेत काय पद आहे याची मला जाणीवही नव्हती जाणवतही नव्हतं एवढं मात्र खरं की बाकीचे लोकांचं नैराश्य पाहून मलाही मनातून शंका निर्माण होत होती. पण माझा आत्मविश्वास मोठा होता. कामगार आणि आधिकाऱ्यांचा माझ्यावर विश्वास होता.



कामगाराची गर्दी जास्तच दिसत होती. मी माझी डायरी काढली व कामाची विभागणी केली, दोंड व सोलापूरचे पम्प फिटर यांना शंभर हॉर्स पावरचा पंप बसवणे हे काम दिले. जॅकवेल मध्ये

स्विच बोर्ड जवळ वाडीच्या नवीन पंपासाठी स्टार्टर बसवणेचे काम वाडीच्या स्टाफला दिले, स्विच बोर्ड पासून स्टार्टर पर्यंत कनेक्शन व स्टार्टर पासून पम्पा पर्यंत केबल टाकणे दोंडचा स्टाफ आशी कामाची जबाबदारी दिली. पंपा पासून डिलिव्हरी पाईप लाईन टाकणे व मेन लाईनला जोडणे हे काम बेटगिरी सिव्हिल इंजिनिअर यांना सोपवले आणि त्या प्रमाणे कामगाराची विभागणी झाली.

जावेदला, प्रथम पंप हाऊस पासून त्या क्लिनिंग चेंबर पर्यंतच्या परिसरात प्रकाश व्यवस्था करण्यास सांगितले आणि माणसाला कामाला लावले तसेच जॅकवेल मध्ये अस्ताव्यस्त पडलेले सर्व सामान एकत्रित करून खाली आणणे व नवीन स्टार्टर

बसण्यासाठी जागा करून देणे हे दौंडच्या स्टाफला सांगितले गरज नसलेली माणसं त्यांना नको असलेली सामान देऊन पावर हाऊसला पाठवणे हे जावेदला सांगितले. तेवढ्यात विश्वस साहेब सुर्वे साहेब आले त्यांना मी सर्व सांगितले आणि बाहेरून आलेल्या कामगाराची जेवणाची काय सोय करायचे याबद्दल मी विचारलं.

त्यावेळी सुर्वे साहेब म्हणाले, मी व्यवस्था केली आहे. सर्वांसाठी पुरी भाजी आणि मसाला भात तयार आहे मी आणण्याची व्यवस्था करतो. माझ्या दृष्टीने सुर्वे साहेबांनी फार मोठं काम केलं होतं जेवण जागेवर मिळाले तर कोणाला आता कुठेही जाण्याचा प्रश्नच नव्हता. त्यामुळे काम लवकर होणार होते. मी सर्व कामगारांना जमवून पंप लवकरात लवकर चालू करून स्टेशनला पाणी देणे किती आवश्यक आहे हे सांगितले आणि जेवण येईपर्यंत काम चालू करण्यास सांगितले मी आदल्या दिवशी रात्री सोलापुरातून निघालो होतो. थेट पुण्याला जाऊन दौंड ला आलो होतो. मलाही काहीतरी खाणे आवश्यक होते.

सुर्वे साहेबांना जेवण आणण्यासाठी विनंती केली आणि कामाला लागलो. जागोजागी पाईप उभे करून तात्पुरत हॉलोजन फिटींग बसवून सर्व परिसरात प्रकाश व्यवस्था केली पंप, मोटार व सक्शन पाइप क्लिनिंग चेंबर जवळ नेले. पंप आणि मोटर वेगवेगळ एका लाकडाला बांधून वाळूतून चालत उचलून घेऊन गेले. माणसं होती परंतु एका वेळेस एवढ्या लोकांनी काम करणं आवश्यक होतं. पंप, बसवण्यासाठी लागणाऱ्या सामानाची यादी केली त्यात मुख्यता लाकडी स्लीपर, केबल आणि पावर हाउस मध्ये स्विच बोर्डचे समोर टाकलेले जाड रबर शिट हे मागविले. दरम्यान जेवण आले सर्वांनी पुरी भाजी व मसाला भात खाल्ला आणि नेमून दिल्याप्रमाणे कामाला सुरुवात केली.

सर्वात महत्वाचं म्हणजे पंप बसवणे. पंपाचा अर्धा भाग चेंबरच्या भिंतीवर बसत होता. चेंबरच्या भिंतीचे बांधकाम जून होतं पण मजबूत होतं पण पंपाचे बाकीचे भागासाठी आणलेले लाकडी स्लीपर वाळूवर अंथरून त्यामध्ये परत वाळू भरली त्यावर वाळूचा थर घेऊन आणखीन एक स्लीपरचा थर दिला मध्येही वाळू भरली आणखी एक थर ठेवून वाळू मध्येच बसवले. भिंतीचे पातळी पर्यंत आठ फुट लांबीचे स्लीपर चे आडवे उभे थर घेऊन त्यावर पावर हाऊस मधून आणलेले जाड रबरचे सीट

ठेवले व पंप उचलून ठेवला. त्यानंतर मोटर ठेवून चॅनल फ्रेमवर फिक्स केली. लोखंडी चॅनल फ्रेम मात्र रबरचे सीटवर अशीच ठेवली. पंप आणि मोटर चे वजनानेच ते रबर सिट वर असे बसले किती अजिबात हलत नव्हते. मुख्य भिंतीच्या आधारावर पंप ठेवला होता. पम्पासाठी सक्शन पाइप दहा इंची सोळा फुट लांब अधिक फुट व्हल्व त्याच वजन फारच होत. त्याच वजन पंपावर येऊ नये म्हणून सक्शन पाइप चेंबरच्या भिंतीवर एक लोखंडी चॅनल ठेवून सक्शन पाइप चॅनल ला बांधी केला. आणि सक्शन पाइप चेंबरमध्ये सोडला..

सक्शन पाइप चेंबर मधून सोडलं खरं पण पंप आणि सक्शन पाइपला बॅंड बसत नव्हता. बॅंड मोठा होता त्यामुळे सक्शन पाइप चेंबरचे एका बाजूला घेतले तरी बॅंड मोठा होत होता दहा इंची पाइप चा दुसरा बॅंड नव्हता पंप सरकवायचे म्हटले तर भिंतीचा आधार जात होता आणि नुसत्या लाकडी स्लीपरवर पम्प टिकणे शक्य नव्हते. सिव्हिल इंजिनिअर बेटगरी त्यांच्याकडे बॅंड आहे का तेही पाहिले तसा बसणारा बॅंड त्यांच्याकडेही नव्हता. पंपाला सक्शन पाइप जोडण्यासाठी आवश्यकता तर होती रात्रीचे बारा वाजले होते. पंपाचे स्टार्टर पासून वरून केबल आणली होती. बेटगिरीनेही डिलिव्हरी पाइप जोडत आणला होता.

महत्वाचं म्हणजे बॅंडच काय करायचं याबद्दल सर्व जण चिंतेत होते. दौंडचा स्टाफ तसा हरहुन्नरी, त्यांच्यात एक लोहार होता तो रोजंदारी कामगारातून कायम झालेला, अर्धशिक्षित पण कामाला फार हुशार होतकरु होता. त्याचे घरी त्यांचे मुलं एक वर्कशॉप चालवत असत. सर्व प्रकारचे यांत्रिक रिपेअर ची कामे तेथे करायची. तो लोहार मिस्त्री म्हणाला, साहेब कोपरा आपण तयार करू, आपण नवीन पत्र्यातून तयार करू. तुम्ही माप द्या. मी तयार करतो. मलाही ज्यादा विचार करायला वेळ नव्हता. पावर हाउस मधून स्टोअरमध्ये सामान ठेवण्यासाठी असलेले जाड लोखंडी पत्रे मागवले. चौकोनी पाइप बॅंड तयार करण्याचे ठरवून तिथेच मी मापे टाकली.

तो लोहार मिस्त्र म्हणाला साहेब तुम्ही माझ्याबरोबर चला माझे वर्कशॉप मध्ये मोठी वेल्डिंग मशीन आहे काम लवकर आणि चांगले म्हणजे लिंक प्रूफ होईल. मलाही ते पटले रात्रीचे दीड वाजले होते मी आणि इतर चार जण ट्रक काढली त्याचे घरही जवळच होते. त्यांचे वर्कशॉप म्हणजे त्यांचे घरीच मशनरी होत्या पत्र्याचं राउंड कटिंग

वेल्डिंग मशीन वरच केलं. माणूस कामाला हुशार होता मुलालाही उठवुन मदतीला घेतला. एक तासात चौकोनी पाईप बेंड तयार केला. दोन्ही बाजुचे प्लॉज चौकोनी होते तरी त्याला होल मात्र पम्पाला व पाइपला बसतील असे पाडले. थोडक्यात एसीचे हवेचे डक्ट असतात त्या सारखे तयार करून घेऊन आलो. मी येई पर्यंत बेटगिरीनेही



डिलिव्हरी पाईप जोडून ठेवला होता आणि आणलेला बेंड पंपाला बसवला आणि त्याला सक्शन पाईप फिट केला. मला फक्त एकच भीती होती की केलेल्या बेंड मधून पाणी लिकेज व्हायला नको. मोटारीला केबल जोडली. आता आडचण होती ती प्रारंभीगची. यासाठीही बेटगिरीने सोय केली. प्रियमिंग झाले. फुट व्हाल्व्ह चांगला होता आणि योगायोगाने नविन बेंड मध्येही काही लिकेज नव्हते.

आता एकच भीती होती ती म्हणजे पम्प चालु केल्यावर किती हादरतो. स्टार्टर, पंप हाऊस मध्ये होता स्टार्टर जुना हँड ऑपरेटेड स्टार-डेल्टा होता. पंप चालु करण्यास सांगितले दोंडच्या वायरमनने दोंनदा प्रयत्न केला. पण पंप काही चालु झाला नाही, सगळ्याची उत्सुकता शिगेला पोहचली होती. इतक केल्या कामाच फलीत काय असा सर्वांना प्रश्न होता. माझ्या मनावर प्रचंड

ताण होता. शेवटी मी म्हणालो. वाडीचा नेहमीचा स्टाफ जावा. आणि खरच त्याच्या पहिल्या प्रयत्नातच पंप स्टार्ट झाला. विशेष म्हणजे सुरवातीला एकदाच पम्प हादरला त्यानंतर एकदम स्थिर झाल.

पंप चालु झाला होता. पहाटेचे पाच वाजले होते. सर्वजण रात्रभर झटत होते. सर्वजण फिल्टर हाऊसला पाणी पोहचल का? या बाबत साशंक होते पण मला खात्री होती. वीस ते पंचवीस मिनिटात फोन आला फिल्टर हाऊसला पाणी पोहचले होते.

मनोरंजन विश्वास साहेब व सुर्वे साहेब दोघांचे चेहऱ्या वर मात्र आश्चर्य व समाधान आसा मिश्र भाव तरळत. होता. मिळणार पाणी आवश्यकते पेक्षा कमी होत पण गरजेच्या वेळी तातडीची सोय हे महत्वाचे होते. दुसऱ्या दिवशी इगत पुरीहुन ऐंशी हॉर्स पावरचा एक सबमर्सीबल पंप पाठविण्यात आला तोही व्हिटी पंपाचे ठिकाणी रातोरात बसविला आणि दौंडसाठी पाण्याची सोय केली. सतत तीन रात्र-दिवस आम्ही काम करत होतो. या कामासाठी मला विशेष सेवा पुरस्कार देण्यात आला.

कांबळे मामा अपघात

रेल्वेत बरेच अपघात पाहिले. त्यात काही अगदी किरकोळ स्वरूपाचे तर, काही अत्यंत गंभीर स्वरूपाचे. काही ठिकाणी तर कामगाराचे जीव गेलेले अनुभवले. त्यात बहुतेक ठिकाणी सुपरवाईझरचा निष्काळजीपणा कारणीभूत असल्याचे निष्पन्न झाले. अपघातात जखमी झालेला कामगार याचेसाठी सर्व लोकांची सहानभूती असते. त्याला मी अपवाद नव्हतो. मी माझ्या नोकरीच्या काळात अपघातग्रस्थ कामगारासाठी जास्तीत जास्त मदत करण्याचा प्रयत्न करत असे.

असाच एक अपघात रेल्वे हॉस्पिटल परिसरात झाला. अपघातात नियम सोडून काम केल्याने बरेच अपघात झाल्याचे निदर्शनास येते. रेल्वे हॉस्पिटल मध्ये महाराष्ट्र राज्य विद्युत मंडळाकडून उच्च दाबाचा सप्लाय घेतला होता आणि तिथे एक सब स्टेशन होते व लहानसे स्विच रूम होते, पण तिथे महाराष्ट्र राज्य विद्युत मंडळाकडून कडून नेहमी सप्लाय बंद केला जायचा. त्यामुळे हॉस्पिटल साठी एक जनरेटर मंजूर झाला आणि तसेच ट्रान्सफार्मरही बदलायचे होते, त्यामुळे लहान स्विच रूम पाडून नवीन पावर हाऊस बांधायचे होते. त्यानुसार जनरेटर आणि स्विच बोर्डचे कामाचे टेंडर विद्युत विभागातर्फे काढले व पावर हाऊस इमारत बांधण्याचे कामाचे टेंडर बांधकाम विभागातर्फे काढले. निविदा पुस्तकात दिले प्रमाणे मुदतीत ठेकेदाराने मोठा स्विच बोर्ड आणला, स्विचबोर्ड थेट नवीन पावर हाऊसमध्ये बसवण्याची व चालू करून देण्याचे अपेक्षित होते. मुदतीत स्विचबोर्ड आला पण इमारत तयार नव्हती, त्यामुळे स्विचबोर्ड हॉस्पिटलचे जवळ एका गॅरेजमध्ये उतरून घेतले. ठेकेदाराने त्यांचे कामगार कडून बोर्ड उतरवून ठेवला.

पुढे एक महिन्यानंतर पावरहाऊसची इमारत तयार झाली आणि स्विच बोर्ड नवीन इमारतीत बसविण्याचे होते. त्यावेळी सेक्शन इंजिनिअर पवार आणि ठेकेदार यांचे काय बोलणं झालं माहित नाही पण दुसऱ्या दिवशी सेक्शन इंजिनिअर पवार सहा कामगारांना पाठवले आणि नवीन स्वीचबोर्ड गॅरेजमधून काढून नवीन इमारतीत घेऊन जाण्यास सांगितले. गॅरेज ते नवीन पावरहाऊसची इमारत साधारणता शंभर मीटर अंतर असेल, स्विचबोर्ड अवजड होता तसेच सहा माणसासाठी कठीण काम

होतं. पण कांबळे मिस्त्री त्यांना सर्वजण मामा म्हणत. त्यांनी स्विचबोर्डचे खाली लहान लोखंडी पाईपचे तुकडे ठेवून पाईप रोल करत स्विचबोर्ड पावर हाऊस जवळ आणला. स्विचबोर्ड पाईपवर इतका सहजपणे रोल होत होता की सर्व माणसांना काम एकदम सोपं वाटत होतं. पण दुर्दैवाने स्विचबोर्ड खालचा एक पाईप सरकला आणि बोर्ड एका बाजूला झुकला, त्याला आवरण्याच्या प्रयत्नात मिस्त्रीच्या अंगावरच स्विचबोर्ड पडला. मिस्त्रीचा डावा पाय मांडी स्विचबोर्ड खाली अडकली. एकदम गोंधळ झाला. आरडाओरडा झाला, बाकी लोक जमले आणि सर्वांनी स्विचबोर्ड उचलून उभा केला आणि कांबळे मामाला तिथेच दवाखान्यात अॅडमिट केले.

रेल्वे हॉस्पिटल मध्ये आपघात होताच डी. ई. ऑफिस मध्ये आम्हाला फोन आला. मी ताबडतोब दवाखान्यात गेलो सर्व वस्तुस्थिती पाहिली मिस्त्री कांबळे मामा यांना भेटलो त्याला विचारलं तो फक्त रडत होता. बोलण्याच्या स्थितीत नव्हता मी त्याला एकच सांगितले तू तुझ्या जबाबात एकच खरं ते सांग तू हे काम कोणाचे सांगण्यावरून करत होतास.

तो म्हणाला, आम्हाला आमचे साहेब पवार रांनी सांगितलं आणि त्याप्रमाणे आम्ही हे काम करत होतो. मी कांबळे मामा बरोबर बोलत होतो तोपर्यंत तिथे पवार आले. लोकांनी तक्रार केल्यामुळे तो फारच घाबरला होता. कांबळे मिस्त्री मामाला रेल्वेचे काम करताना जखमी झाल्याचे प्रमाणपत्र द्यायचे की नाही या संभ्रमात तो होता. त्याला मी स्पष्ट सांगितले मामा रेल्वेचे काम करत असताना जखमी झाला आहे, त्याला तसे प्रमाणपत्र दे आणि त्याला सर्व उपचार त्याप्रमाणे होऊ देत. त्यानुसार (इंजुवर्ड ऑन ड्युटी) काम करत असताना मार लागला असे प्रमाणपत्र दिले आणि रेल्वे दवाखान्यात उपचार चालू झाले. मांडीचे हाड चिरले होते एक मोठे ऑपरेशन झाले.

त्याच वेळी युनियनचे काही लोकानी डी. आर. एम. साहेबाकडे तक्रार केली ठेकेदाराचे काम असताना रेल्वेच्या कामगारांना काम करायला लावले आणि त्यात झालेल्या अपघातात रेल्वे कामगार जखमी झाला. त्या सुपरवाईझरला जबाबदार धरून त्याच्यावर कारवाई व्हावी. कामगारांवर अन्याय झाला असा सूर लावला. त्यानंतर अतिरिक्त डी.आर.एम. साहेबांनी डी. डी. ई. साहेबां बरोबर चर्चा केली आणि

सुपरवाईझरला सस्पेंड करण्या इतपत विचार झाला. त्यानंतर अतिरिक्त डी.आर.एम. साहेबांनी मला बोलावले आणि या विषयावर चर्चा केली. मी त्यांना सांगितलं साहेब येथे कामगाराला साहाय्य करायचे आहे की त्यांना आणखी त्रासात टाकायचे आहे. त्यावर साहेब म्हणाले, हमे तो रेल्वे कामगार को सहाय्य करना है. त्यावर मी म्हणालो, साहाब अगर ऐसा है तो, अभी हम यही कहेंगे की, यह काम रेल्वे का था. इस काम मे ठेकेदार का कोई संबंध नहीं था और जखमी कांबळे को सब सुविधा दे देंगे. त्यावर अतिरिक्त डिव्हिजनल रेल्वे मॅनेजर म्हणाले, तुम कहने से क्या होता है. युनियन के लोगों को कौन समझायेंगे. ऐसाभी पवार के बारे मे ओ लोग पहिले से ही तक्रार करते रहते हैं., “ सर युनियन के लोगो से मैं बात करके आपको बताता हु. ”

दुसऱ्या दिवशी युनियनचे डिव्हिजनल सेक्रेटरी बरोबर माझे बोलणे झाले. तसे युनियनचे डिव्हिजनल सेक्रेटरी बरोबर माझे संबंध मैत्रीचे होते. मी त्यांना भेटताच तो एकदम म्हणाला, “ साहेब तुम्ही पवार बाबत आता काही मध्यस्थी करू नका, आम्ही त्याला सोडणार नाही . त्यावर त्यांना मी एकच म्हणालो,

“ मी पवारसाठी नाही आलोय, जखमी झालेल्या कांबळे मामासाठी आलो आहे. तुम्ही पवारला त्रास देण्यासाठी हे ठेकेदाराचे काम होतं असं सांगितलं तर, पवार आणि कांबळे मिस्त्री दोघेही गुन्हेगार ठरतील. त्यावेळी पवार बरोबर कांबळे मिस्त्रीनाही मेजर पेनॉल्टी चार्जशीट द्यावे लागेल. साईटवर तोच इन्चार्ज असल्यामुळे अपघाताची जबाबदारी ही त्याची होईल आणि त्याला (इंजुवर्ड ऑन ड्युटी) काम करताना अपघात झाला असे प्रमाणपत्र देता येणार नाही. त्याला कामावरून कमी केलं जाईल त्याला कोणतीही सेवानिवृत्तीचे फायदे मिळणार नाहीत. त्यापेक्षा आता तुम्ही गप्प बसा कांबळे मिस्त्रीना इंजुवर्ड ऑन ड्युटी होऊ द्या. त्याची सध्याची स्थिती पाहिली तर कांबळे मेडिकल अनफिट होण्याची शक्यता अधिक आहे. असे झाले तर त्यांच्या मुलाला रेल्वेत नोकरी मिळू शकते. कांबळे मामाला या अपघाताबद्दल आर्थिक मदतही मिळू शकते. राहता राहिला प्रश्न पवारला शिक्षा देण्याचा त्याच्याविरुद्ध दुसरी तक्रार द्या, त्याची वेगळी चौकशी होईल पण पवारांसाठी मामाचं नुकसान करू नका. मी हे बोलताना आमचे एस सी व एस टी संघटनेचे पदाधिकारी व मामाचे नातेवाईक बरोबर होते. त्यावर युनियनचे अध्यक्ष एकच म्हणाले, “ इंगळे साहेब,

तुम्ही मामाला मदत करता हे ठीक आहे. पण तुम्ही पवारला वाचवत आहे.” त्यांना मी म्हणालो, “ म्हणून का पवारांसाठी मामाला फाशी देणार का? “ त्यावर ते म्हणाले, “ ठीक आहे, इंगळे साहेब, पण आम्ही पवारला सोडणार नाही. आम्हाला खात्रीपूर्वक माहिती मिळाली आहे. तो कामात गोलमाल करतो आता तुम्ही म्हणता तसे आम्ही काही तक्रार करणार नाही. ”

त्यानंतर मी आणि युनियनचे पदाधिकारी, साहेबाकडे गेलो आणि युनियनचे लोक यात काही तक्रार करणार नाहीत. कांबळे मिस्त्रीना जेवढी चांगली मदत करता येईल तेवढी करण्याची त्यांची तयारी आहे असे सांगितले. त्यानंतर अपघाताची घटना एक नेहमीचीच घटना याप्रमाणे कांबळे मामा यांचेवर सहा महिने पर्यंत रेल्वे दवाखान्यात उपचार झाले. त्यात त्यांना अनफिट करण्यात आले. त्याबद्दल त्यांना अतिरिक्त आर्थिक मदत ही देण्यात आली. त्यांचा एक मुलगा जो मॅट्रीक पास झाला होता त्याला क्लार्क म्हणून कामावर घेतलं गेलं. कांबळे मामा हातात काठी घेऊन लंगडत चालायचे.

त्यानंतर कुणीतरी पवार साहेबांचे विरुद्ध तक्रार केली त्यामध्ये दोन आरोप होते. एक ठेकेदाराकडून पैसे घेऊन त्यांचे काम रेल्वे कामगाराकडून करून घेतले त्यात अपघात झाला त्यासाठी पवारला जबाबदार धरावे. दुसरे पवारांनी स्वतःचे घर बांधले त्यासाठी रेल्वेची परवानगी घेतली नाही. वरील दोन्ही आरोपाची चौकशी झाली त्यात पहिला आरोप सिद्ध करण्यासाठी ते काम ठेकेदारच होतं का नाही यासाठी माझा जबाब घेतला. कारण टेंडर पुस्तकात स्कोप आफ वर्क मीच तयार केला होता. त्यानुसार पावरहाऊस इमारत पहिले तयार होईल आणि स्विच बोर्ड येईल व चालू केला जाईल असा क्रम होता. पण इमारत बांधकाम वेळेवर न झाल्यामुळे स्विच बोर्ड रेल्वेच्या सोईनुसार दुसरे ठिकाणी उतरवून घेतला गेला. त्या ठिकाणापासून नवीन इमारतीपर्यंत स्विचबोर्ड वाहतूक ठेकेदाराने करावे असे कोठेही लिहिले नव्हते. अशा अनपेक्षित निर्माण झालेल्या कामाबाबत निर्णय घेण्याचे अधिकार डी. डी. ई. साहेबांचे असतील असे लिहिले होते. त्यामुळे अंतिम निर्णयासाठी साहेबांकडे फाईल गेली आणि साहेबांनी हे काम ठेकेदाराचे होऊ शकत नाही कारण इमारत वेळेवर बांधण्याचं काम रेल्वेचे होतं इमारत बांधण्यास दिरंगाई झाली आणि त्या संदर्भात निर्माण झालेल्या

कामासाठी ठेकेदार जबाबदार नाही. साहेबांच्या हया निर्णयामुळे त्यातून पवार निर्दोष झाला आणि कांबळे मामाला मिळालेले सर्व लाभ योग्य ठरले. पवारवर केलेला दुसरा आरोप सिद्ध झाला आणि त्यासाठी त्याला पॅनिशमेंट ही दिली.

त्यानंतर कांबळे मामा हातात काठी घेऊन लंगडंत मोठ्या कष्टाने यायचे आणि मला भेटून नमस्कार करायचे. त्याच्या मुलाला नोकरी लागण्यासाठी मी केलेल्या प्रयत्नाबद्दल माझे आभार मानायचा . मला वाटायचं बिचारा कायमचा अधू झाला. पण मुलाला नोकरी मिळाली हे समाधान.

त्यानंतर एक दिवस फॉरेस्ट भाजी मार्केट मधून मी भाजी घेऊन मोटरसायकल वरून निघालो होतो, तर पुढे खांद्यावर काठी घेऊन कांबळे मामा एका माणसाबरोबर छान पैकी गप्पा मारत मस्त चालत होते. मी पाहिलं आणि मी मुद्दाम म्हणालो, “ काय मामा कसं काय” कांबळे मिस्त्री एकदम दचकले. अनावधानाने दोन्ही हातात काठी धरून राम राम केले आणि चूक लक्षात येताच एका हातात काठी जमिनीवर टेकून लंगडत चालू लागले. मी लांब जाऊन पाहिले पुन्हा काठी हातात घेऊन सहकाऱ्या सोबत गप्पा मारत चालत होते. मी एकच विचार करत होतो अन्याय होऊ नये म्हणून भरपूर प्रयत्न केला. त्याचा त्याला भरपूर फायदा झाला त्यात त्याच्या नशिबाचा ही भाग असावा.

पवन चक्की संकल्पना

रेल्वेच्या प्रदीर्घ सेवेत अनेक वेळेस अनेक जबाबदाऱ्या स्वीकारल्या. त्यावेळी ना पदाचा विचार केला ना मिळणाऱ्या पगाराचा ना होणाऱ्या परिणामाचा, दररोजच्या कामाशिवाय नविन जबाबदाऱ्या स्वीकारल्या की माझ्यावर अतिरिक्त कामाचा ताण यायचा. अशा वेळी फक्त एकच विचार यायचा, तो म्हणजे या नवीन कामासाठी माझी निवड केली आहे, याचाच अभिमान वाटायचा. आणि आलेली जबाबदारी पार पाडण्यासाठी रात्रंदिवस कामात झोकून घ्यायचं. सुदैवाने म्हणा किंवा माझ्या सहमतीच्या स्वभावामुळे म्हणा, सहकार्यामुळे काम पूर्ण व्हायचे आणि बऱ्याच कामासाठी पुरस्कार मिळायचे. अशावेळी मात्र काही हितशत्रू सहकारी मागे बोलायचे हे काम तर कोणीही केल असत, यात काय विशेष, पण प्रत्यक्षात कामाची जबाबदारी मात्र घ्यायचे नाहीत. त्यावेळी लहान-सहान कामासाठी कायद्याच्या अडचणी दाखवायचे. त्यामुळे अधिकारी अशा सुपरवाईझरना टाळायचे आणि पर्यायाने कामाची जबाबदारी माझ्याकडे यायची. अशा अनेक स्वीकारलेल्या जबाबदारी आणि पूर्ण केलेल्या कामांमध्ये पवनचक्कीचे काम हे अत्यंत आव्हानात्मक होते आणि ते पूर्ण केल्यानंतर त्याचे कौतुकही तेवढेच मोठे झाले. कामाबद्दल रेल्वेमंत्री माधवराव सिंधिया यांचेतर्फे दिल्लीत विशेष सेवा पुरस्कार दिला गेला. रेल्वेमध्ये लाखो कामगार असून, वर्षातून केवळ शंभर-सव्वाशे कामगारांना असा रेल्वेमंत्री विशेष सेवा पुरस्कार मिळतो. अशा पुरस्कारासाठी माझी निवड झाली, हे केलेल्या कष्टाचे फळ होते. रेल्वेमध्ये प्रामाणिकपणे केलेली सेवा ही ईश्वर सेवाच आहे आणि त्यातून मिळणार समाधानही मोठ असत.

सोलापूर विभागात एकशे वीस रेल्वे स्टेशन होती. पैकी दहा रेल्वे स्टेशन वर इलेक्ट्रिक सप्लाय नव्हता. त्यापैकी मलठाण असे एक स्टेशन दौंड सोलापूर वाडी या मेन लाईनवर होते. बाकीची स्टेशन दौंड-बारामती, लातूर-मिरज या नॅरोगेज लाईनवर होती. मेनलाईन वरील स्टेशनचे विद्युतीकरण करण्यासाठी सर्व थरातून मागणी होत होती. पण तिथे महाराष्ट्र विद्युत मंडळाचे इलेक्ट्रिक सप्लाय लाईन्स जवळपास नव्हते. त्यामुळे मुंबई हेड आफिस मधून मलठाण स्टेशनला विद्युतीकरण

करण्यासाठी पर्यायी व्यवस्था करण्यास सांगितले. त्यातूनच पवनचक्की द्वारा विध्युत निर्मिती करून मलठाण स्टेशनला विध्युत लाईट लावण्याचा पर्याय पुढे आला.

पवनचक्कीद्वारे विध्युत निर्मिती

पवनचक्कीद्वारे विध्युत निर्मिती करणे या कामाची मला सखोलता माहीत नव्हती. रावसाहेब आणि दोशेट्टी साहेब यांनी मला विचारले आपण पवनचक्की तयार करायची का? नविन काम शिकायला मिळणार म्हणून मी कामाला होकार दिला आणि प्रायोगिक तत्वावर पवनचक्की तयार करून विध्युत निर्मिती करण्याचे ठरले. आजच्या सारखी त्यावेळी संगणक आणि इंटरनेट सुविधा उपलब्ध नव्हती. आता नेटवर सर्व माहीती उपलब्ध आहे. त्यावेळी कोणत्याही कामासाठी काही कंपनीचे कॅटलॉग मागवणे व प्रत्यक्षात झालेली कामे पाहून कामाची रूपरेखा तयार करण्याचे ठरले. त्यावेळी बार्शी तालुक्यातील गौडगाव येथे चार ते पाच पवनचक्क्या चालू होत्या. त्या पवनचक्क्या पाहण्यासाठी दोशेट्टी साहेब, के. पी. राव व मी गौडगावला गेलो. तिथे शिवाजी शिक्षण प्रसारक मंडळ यांचेतर्फे पवनचक्क्या तयार करून बसवल्या होत्या. पवनचक्क्या तयार करण्यासाठी मुख्यतः एक युरोपियन व्यक्तीने सहकार्य केले होते. त्या व्यक्तीचे नाव होते विल्यम स्मिथ. विल्यम स्मिथने त्यावर एक पुस्तकही तयार केले होते. पुस्तकाचे नाव होते. **व्हिटा** (विलेज इंडस्ट्रियल टेक्निकल असिस्टन्स) या पवनचक्क्या तयार करण्याच्या पाठीमागे मुख्य उद्देश म्हणजे खेडेगावातून उपलब्ध असलेले साहित्यातून, उपलब्ध ज्ञानातून तयार केलेले पवनचक्क्याद्वारे शेतीकामात त्याचा उपयोग करून घेणे. तिथे उभारलेल्या पवनचक्क्या दहा फूट व्यासापासून ते चोवीस फूट व्यासापर्यंत होत्या. सहा पात्या पासून ते बारा पात्या पर्यंत होत्या. पण या सर्व पवनचक्क्या तांत्रिक कामासाठी म्हणजे कडबा कटिंग साठी, विहिरीतील पाणी काढण्यासाठी वापरले होते. त्यात एकही पवनचक्की विध्युत ऊर्जा निर्मितीसाठी नव्हती. आमची गरज वेगळी होती आम्हाला पवनचक्की विध्युत ऊर्जा निर्मितीसाठी पाहिजे होती. थोडक्यात पवनचक्कीचा लोखंडी अँगलचा तयार केलेला टावर आणि पवनचक्की हेच पाहायला मिळाले.

दरम्यान दोशेट्टी साहेब व अधिकाऱ्याची चर्चा झाली आणि प्रायोगिक तत्वावर पवनचक्की तयार करण्यासाठी कामाला मंजुरी दिली. अर्थात रेल्वे मध्ये उपलब्ध सामान वापरून पवनचक्की तयार करण्याचे ठरले या कामाची जबाबदारी माझ्याकडे

देण्यात आली. माझं रोजचं काम सांभाळून हे नवीन काम करायचे होते. आजच्या सारखी त्यावेळी गुगल नेटवर्क सुविधा नव्हती. त्यामुळे आतापर्यंत जे काही पाहिलं होत त्या आधारावर पवनचक्की तयार करण्यासाठी मी कामाला लागलो. आतापर्यंत पाहिलेल्या पवनचक्की मध्ये मुख्यतः अँगल चे केलेले स्ट्रक्चर व पवनचक्की आणि त्याचे पाते तीनशे साठ अंशातून फिरणारी व्ही गिअर बॉक्स सिस्टिम पाहिली होती. आतापर्यंत पाहिलेल्या पवनचक्या या कडबा कटिंगसाठी किंवा पाणी पंपासाठी वापरलेले होते, की जिथे ठराविक वेगाची आवश्यकता नव्हती पण विध्युतर्मितीसाठी ठराविक वेगाची आवश्यकता होती. दोशेष्टी साहेब, के. पी. राव, नागराज ट्रेन लायटिंग सुपरवाईझर आणि मी असे सर्वांच्या मते मलठाण स्टेशनवर विध्युत लायटिंग हे ट्रेन लायटिंग पद्धतीनुसार करण्याचे ठरले. या पद्धती नुसार चोवीस व्होल्ट बॅटरीवर चालणारी लायटिंग सिस्टिम, बॅटरी चार्जिंग करण्यासाठी ट्रेन लायटिंग आल्टरनेटर वापरायचा आणि पवनचक्की द्वारे आल्टरनेटरला गती द्यायची अशी व्यवस्था करण्याचे ठरले.

ट्रेन लायटिंगसाठी वापरला जाणारा आल्टरनेटरची क्षमता तीन किलो वॅट होती त्याला गतिमान करण्यासाठी कमीत कमी साडेसात एच पी पावर आवश्यक होती. विल्यम स्मिथने लिहिलेल्या व्हीलेज इंडस्ट्रियल टेक्निकल असिस्टन्स या पुस्तकात एक तक्ता दिला होता. त्यानुसार दहा हॉर्स पावरसाठी वीस फूट व्यासाची पवनचक्की नमूद केली होती. त्या नुसार वीस फूट व्यासाची पवनचक्की, त्याचा शाफ्ट, त्यावर व्ही गिअरच्या मार्फत नव्वद अंशात पावर ट्रान्समिशन करून आल्टरनेटर गतिमान करण्यासाठी आल्टरनेटरची बांधणी करण्याचे ठरले. या सर्व बाबींचा बारकाईने विचार करून प्रथम एक ड्राईंग बनवले. अर्थात ड्राईंग मीच बनवणार त्यात मापे ठरविणे हे माझेच काम. बार्शी गौडगाव येथे पाहिलेल्या चोवीस फुटी पवनचक्कीचा टावरचा डाटा घेऊन तो वीस फूट व्यासाच्या पवनचक्कीसाठी वापरायचा ठरविले. त्याचे कारण असे की त्यावेळी टावरचे स्ट्रेन्थ बाबत कॅलक्युलेशन्स मला येत नव्हते. आणि इतर काही लोकांना विचारले पण कोणीही योग्य माहिती दिली नाही. काय काम करायचे हे समजत होते पण त्याचे टेक्निकली, थिरोटिकली कॅलक्युलेशन्स मला येत नव्हते.

त्यामुळे प्रत्येक सामानाची निवड करताना मजबुतीकडे जास्त भर देत होतो. परिणामी सर्व पार्ट अवश्यकते पेक्षा अधिक मजबूत आणि वजनदार होत होते.

गौडगाव येथे पाहिलेल्या पवनचक्कीचे काम बरेच ओबड धोबड होते. आम्हाला त्या पेक्षा काम चांगले करायचे होते. टावर, वीस फूट व्यासाची पवनचक्की, त्याचा शाफ्ट, व्ही गिअर द्वारा पावर ट्रान्समिशन, आल्टरनेटरची बाधणी यांचे वेगवेगळे आणि एकत्रीत असे ड्राईंग बनवले. मी तयार केलेल्या ड्राईंगवर इतरांनी सूचना कराव्यात असे वाटत होते पण आफिस मधून के. पी. राव आणि मिस्त्री मधुसूदन यांचे शिवाय इतरांनी हे काम यशस्वी होणार नाही असे गृहीत धरूनच दुर्लक्ष करत होते. दोशेष्टी साहेब यांना पूर्ण डीव्हीजनचे काम होते, त्यामुळे त्यांना प्रत्येक वेळी विचारणेही मला योग्य वाटत नव्हते. याबाबतीत सोलापुरातील सुप्रसिद्ध मेकॅनिकल इंजिनिअर मुरलीधर मारुती अँड सन्सचे मालक रविंद्र कांबळे सर यांच्याशी माझी मैत्री होती. त्याचा मी फायदा घेतला. त्यांच्याशी बरीच चर्चा झाली. त्यांनीही भरपूर मार्गदर्शन दिले.

पवनचक्की तयार करण्याचे काम इलेक्ट्रिकल रिपेअर शॉप मधील कारीगर मधुसूधन दत्तात्रय, मशिनिष्ट सिधगणे; फीटर केरबा माल्कू, उत्तम अंबाजी, सुर्यकांत घाडगे; चंद्रकांत घाडगे या कामगारांना दिले, पवनचक्कीचा पहिला भाग म्हणजे वीस फुट व्यासाचा पंखा तयार करण्याचे काम म्हणजे एक आव्हान होते.

ग्यालव्हानाईझड पाईप पत्र्यापासून तयार केलेले आठ पाते बसवून वीस फूट व्यासाचा पंखा तयार केला. पंखा जमिनीवर ठेवलेला फारच मोठा दिसत होता. एवढा मोठा पंखा पाहून मी स्वतःच साशंक झालो, एवढा मोठा पंखा पंच्चेचाळीस फूट उंचीवर चढवायचा कसा? एवढा वजनदार पंखा कसा फिरेल? माझी शंका मी रावसाहेब व दोशेष्टी साहेबा समोर व्यक्त केली. रावसाहेब व दोशेष्टी साहेब म्हणाले, इंगळे, अभी हात मे काम लिया है. आप काम पुरा करो आगे देखेंगे. काम मे कुछ दिक्कत आए तो आगे देखेंगे. त्या परिस्थितीत पुढचे काम चालू केले. जुन्या पंपाचे शाफ्ट पासून पवनचक्कीचा मुख्य शाफ्ट तयार केला. पेडस्टाईल बेरिंग हे बाजारातून नवीन खरेदी केले. हे सर्व बसवण्यासाठी लोखंडी फ्रेम तयार केली. ही फ्रेम हवेच्या दिशा प्रमाणे तीनशे साठ अंशात फिरण्यासाठी एक टर्न टेबल तयार केला.

टर्न टेबल कुईवाडी रेल्वे वर्कशॉप मध्ये नॅरोगेज गाडीचे दोन चाकाचे टायर रिंगा घेऊन एकमेकावर खाच करून बसवले आणि दोन्ही रिंगामध्ये जुन्या बॉल बेरिंग मधील स्टील बॉल बसवून एक प्रकारचे थ्रस्ट बेरिंगच तयार केले होते. जवळपास सर्व पार्ट तयार केले होते. तीन किलोवॅट चा ट्रेन लाइटिंगचा अल्टरनेटर ही आणला होता. आता प्रत्यक्ष पवनचक्की उभी करायची होती..

प्रायोगिक पवनचक्की उभारणे

पवनचक्कीचे कामासाठी रोज सकाळी वर्कशॉपमध्ये जायचे सर्व काम पाहायचं तयार केलेल्या सामानाची मापे घ्यायचे. दहा वाजता ऑफिस मध्ये कामाला जायचे. त्यानंतरही मधु मिस्त्री किंवा शिधगणेचा फोन आला की पुन्हा रिपेअर शॉप ला जावुन यायचे. चार ते पाच वाजता पुन्हा रिपेअर शॉपला जायचे वर्कशॉप पाच वाजता बंद केले तरी मशिनिस्ट व आमची टीम सर्वजण थांबायचे चर्चा करायची. मी घरी जाऊन पुन्हा सर्व ड्रॉईंग तपासायचे काही बदलाची आवश्यकता आहे का हे पाहणे. अक्षरशः मी कामाचा ध्यास घेतला होता. इतक करुन पवनचक्की उभी होईल का? आणि व्यवस्थित फिरेल का? इलेक्ट्रिक पावरवर बॅटरी चार्ज होईल का? असे अनेक प्रश्नांनी मला रात्री झोप येत नव्हती. पवनचक्की म्हणजे रेल्वेच काम कमी, दोशेष्टी साहेबांनी सांगितलेलं इंगळे व त्यांचे बरोबर काम करणाऱ्याच प्रायोगिक काम असंच समज बनत चालला होता. तयार झालेल्या सर्व सामानाची माहिती दोशेष्टी साहेबांना दिली. ते रिपेअर शॉप ला आले त्यांनी पंखा, टर्न टेबल, बेअरींग शाफ्ट त्याचा, स्टॅन्ड पाहिले. आणि म्हणाले , “ इंगळे अब यह इधरही ईरेक्ट करो. पहिला ट्रायल इधरही होने दो. ”

माझा सर्वात मोठा प्रश्न होता पंखा. जवळ जवळ ऐंशी किलो वजनाचा, वीस फूट व्यासाचा पंखा वर कसा चढवायचा. त्याला किती माणसं लागतील, जास्त माणसं कामावर जमा करणही भीतीदायक होतं. काही अपघात झाला तर? शेवटी मी एक कामाची रूपरेषा तयार केली. माझ्याकडे दिलेली माणसं याशिवाय आणखी दोन माणसं घेतली. प्रथम जमिनीत तीन फूट खड्डा करुन टॉवरचे फिटिंग सुरू केले. टॉवरचे लेव्हलिंग फिटिंग झाल्यावर खड्ड्यात माती टाकुन खड्डा भरुन घेतला. टॉवरचे वरच्या बाजूस तीन इंची चॅनलवर टर्नटेबल व त्याचेवर लोखंडी चॅनलचा स्टॅन्ड बसवला. त्यावर पेडस्टाईल बेरिंग व पवनचक्कीचा शाफ्ट बसवला. आता सर्वात महत्त्वाचं आणि कठीण काम म्हणजे वीस फुटी पंखा वर चढवणे. पंखा तयार झालेल्या दिवसा पासून रिपेअर शॉप च्या मैदानात पडून होता. जाता-येता सर्व

कामगार पाहत होते. आज पंखा बसवणार हे जवळजवळ सर्व कामगारांना माहीत झाली होती. सर्वांसाठी उत्सुकता होती कि पंखा वर कसे बसवणार. माझी मात्र ती परीक्षा होती सांगणारे सूचना करणारे लोकच फार झाले होते. मी तयार केलेली कामाची रूपरेषा आमच्या सर्व कामगार व इतर दोन सुपरवायझर यांना सांगितले. त्या दोघांनीही थोडी चर्चा केली आणि म्हणाले, ठीक है साहब, आखरी फायनल निर्णय आपका ही होगा.

मी अगोदरच दोन इंची हेवी डुटी जाड पाईप ची ग्यान्ट्री तयार करून ठेवली होती. दोन उभे पाईप टॉवरचे दोन्ही अँगलला नट बोल्टने फिट करून उभे केले आणि त्याला एक आडवा पाईप बसवला. त्या आडव्या पाईपला बांधून दोन जाड तारा खाली घेतल्या. आणि जवळ जवळ शंभर फूट दूरवर जमिनीत दोन रॉड ठोकून त्या तारा त्याला कसून बांधल्या. पाच ते सात माणसांनी तयार पंखा उचलून त्या तारावर ठेवला. दुसऱ्या दोन जाड तारा पंख्याच्या मध्यावर असलेल्या लोखंडी जाड प्लेटला बांधल्या आणि त्या तारा टॉवरचे वर बसवलेल्या जीआय पाईप वरून दुसऱ्या बाजूला घेतल्या. तिथे मॅक्सपुलर फिट केला होता. ही सर्व कामे मी सूचना देत होतो तसे होत होते. प्रत्यक्षात काय अडचण येणार नाही असे गृहीत धरून काम चालू केले होते. सर्व लोक साशंक होते मनोमनी एकच विचार करत होतो काही झालं तरी काही अपघात होऊ नये. कोणालाही काही दुखापत होऊ नये. नाही म्हणले तरी सुरुवातीला एक लहानसं काम वाटलं होतं, पण प्रत्यक्षात एवढं अवाढव्य होईल याचा अंदाज नव्हता. कदाचित कोणतेही अवघड काम आपण करू शकतो, या आत्मविश्वासा पोटी या इतर सर्व अडचणीकडे माझ्याकडून दुर्लक्ष झालं होतं. किंवा म्हणावा तेवढा विचारच केला नव्हता.

मनोमन प्रार्थना करून काम सुरू केले. मधुसूदन मिस्त्री व उत्तमला टॉवरवर चढवले. घाडगे बांधून मॅक्स पूलरने पंखा वर ओढण्यास सांगितले. दोन तारा वर पंखा सावकाश वर सरकू लागला. पंखा तारेवरून एका बाजूला घसरू नये म्हणून त्याला तारेची बांधी केली. बघणाऱ्या लोकांची इतकी गर्दी झाली की आमचं काम म्हणजे एक प्रदर्शन झालं. डिझास्टर मॅनेजमेंट प्रात्यक्षिक करताना उंच इमारतीवर सामान घेण्यासाठी अथवा वरून जखमी माणसाला खाली सोडण्यासाठी ताराचा आधार घेतला

जातो. त्याप्रकारे तारेवरून पंखा वर ओढण्याची व्यवस्था केली होती. पण माझं लक्ष फक्त कामावर होतं. केरबा मलकु व आणखीन दोघांना फक्त पंख्यावर लक्ष ठेवण्यास सांगितले. आठ दहा मिनिटात पंखा टावरचे वर पर्यंत पोहोचला. पंख्याच वजन तर मॅक्स फुलरवर होतं पण पंख्याच्या मध्यावर असणारी प्लेट, पवनचक्कीच्या शाफ्टवर बसवणे आवश्यक होते. त्यासाठी मधू मिस्त्री व उत्तम यांनी मेहनत करून पंखा शाफ्टवर बसवला. समोरून लॉक नट बसवला. पंखा वर फिट होताच, माझे जीवात जीव आला आणि माझ्या तोंडातून आनाहुतपणे आवाज झाला, शाब्बास मधु. जमलेल्या लोकांनीही टाळ्या वाजवून प्रतिसाद दिला..

पंखा पेडस्टाईल बेरिंग मध्ये बसवलेल्या शाफ्टवर फिट होताच, थोड्या हवेने ही पंखा हालू लागला आणि वेग घेऊ लागला. मधु मिस्त्री व उत्तमला टर्न टेबल वरून खालच्या स्टेजला यायला सांगून खालून तार पाठवली. आणि पंखा व टावरचे अँगल यांची बाधी करून पंखा फिरणार नाही याचा बंदोबस्त केला. पंखा वर बसला होता सर्व फिटिंग एकदा चेक केले मूविंग स्टॅन्ड ला मागे अँगल फिट करून त्यावर पन्हाळी पत्रा फिट केला. त्यामुळे पंखा बरोबर वाऱ्याच्या दिशेला येत होता. पंखा सारखा फिरत होता. पवनचक्की उंच होती लांबून दिसत होती. त्यामुळे लोक पवनचक्की पाहायला येऊ लागले. सोलापुरात एवढी मोठी पवनचक्की बसण्याची कदाचित ही पहिलीच वेळ असावी. त्यामुळे बऱ्याच लोकांना उत्सुकता होती आणि लोक पाहायला येत होते. पवनचक्की या कामाची एक पायरी यशस्वी झाली होती. पंखा छान फिरत होता.

आता पुढची पायरी म्हणजे जनरेटर बसवणे आणि व्ही गिअर मार्फत जनरेटर ला गती देणे. पवनचक्कीच्या शाफ्टवर एक व्ही गिअर बसवला आणि दुसरा गियर दहा फूट लांब शाफ्टवर फिट केला आणि दुसऱ्या बाजूला रबर कपलिंग बसून जनरेटरच्या शाफ्ट ला जोडणी केली. जनरेटर गतिमान होऊ लागला तसे सर्वजण आनंदाने टाळ्या वाजवू लागले. पवनचक्की चांगलेच वेगाने फिरू लागली आणि अचानक ब्रेक लागल्यासारखे थांबू लागली आणि गियर स्लिप होऊ लागले. स्पीडोमीटरने स्पीड पाहिले तेव्हा जनरेटर स्पीड दोनशे वीस च्या जवळपास होता. दोनशे वीस आरपीएम म्हणजे ट्रेन लायटिंग अल्टरनेटर चा कटिंग स्पीड म्हणजे ज्यावेळेस जनरेशन चालू व्हायचे. जनरेशन चालू होताना पवनचक्कीला ब्रेक लागत

होता. जेव्हा विध्युत निर्मिती सुरु व्हायची तेव्हाच एकदम चुंबकीय ब्रेक लागायचा. त्यामुळे एकदम मोठा जर्क बसायचा आणि पूर्ण टावर हदरायचा, गियर पण स्लीप व्हायचे. या अडचणीवर मी रवींद्र साहेब व दोशेट्टी साहेबांशी बोललो तेव्हा दोशेट्टी साहेब मी रवींद्र कांबळे आम्ही पवनचक्की चालू असताना निरीक्षण केले . रवींद्र कांबळे ने सुचवले की येथे दोन सुटे व्ही गिअर बसवण्या ऐवजी एक गिअरबॉक्स मिळाला तर बरे. तसा नवीन गिअर बॉक्स घ्यायचा तर त्याची किंमत फार होती. म्हणून मी जुन्या बाजारात तसा काही गिअर बॉक्स मिळतो का पाहण्यास गेलो. तिथे एका भंगाराच्या दुकानात जुन्या कारचे डिफरन्सिल गिअर बॉक्स पडले होते. त्याची किंमत त्याने चारशे रुपये सांगितली. मी रावसाहेबांना व दोशेट्टी साहेबांना सांगितले. तशी जुने वस्तू खरेदी करणे रेल्वेच्या कायद्यात बसविणे कठीण, पण रावसाहेबांनी विशेष बाब म्हणून मंजूरी घेतली आणि चारशे रुपये देऊन तो जुना गियर बॉक्स आणला. एकदम भंगार तो आणून जेव्हा उघडला आणि ऑइलमध्ये स्वच्छ केला तेव्हा, जुन्या फोर्ड गाडीचा पितळी गिअरबॉक्स होता. आणि एकदम चांगल्या स्थितीत होता. दोन सुट्टे व्हीगिअर ऐवजी हा गिअरबॉक्स बसवण्यासाठी टर्न टेबल वर बसवलेल्या स्टँड मध्ये बदल केले आणि तीन किलोवॉट अल्टरनेटर ला गती देण्याची जोडणी केली.

पवनचक्कीचे पंख्याला बांधलेली तार काढायचे एक फार जबाबदारीचे आणि जोखमीचे काम होते. एकदा बांधलेली तार सोडली की लगेच पाठीमागच्या दिशादर्शकामुळे टर्न टेबल वरचे स्टँड फिरायचे आणि तो वीस फुटी पंखा फिरायला सुरु व्हायचा. पंखा बंद करण्यासाठीही कुणीतरी टॉवरवर चढून त्या मध्ये एका स्टेजवर उभे राहून पंख्याचे मागील शेपटीचे पत्र्याची दिशा बदलली की पंखा फिरणे थांबायचे. आणि मग त्याला तारेने टॉवरच्या अँगलला बांधायचे. त्यामुळे पंख्याला बांधणे व सोडणे आम्ही ठराविक लोकच करायचे. टॉवरवर चढण्यासाठी लोखंडी शिडी बसवलेली होती. हे काम होताना रोज कमीत कमी दहा पंधरा वेळा तरी मी वर चढायचे खाली उतरायचे. माझी धडपड बघून आमचे इलेक्ट्रिकल चे कामगार म्हणायचे, इंगळे साहेबांना पवनचक्कीच वेड लागले आहे. आणि ते खरंही होतं मला पवनचक्की शिवाय दुसरं काही सुचतच नव्हतं नवीन गिअर बॉक्स बसवून पंखा सुरु केला. पंख्याला चांगला वेग वाढला. जनरेटरचा वेग दोनशे वीस फेरे प्रति मिनिट आला की एकदम ब्रेक

लागायचा पंख्याचा वेग कमी व्हायचा. पूर्ण टावर हादरायचा. वेग कमी झाला की थोड्या वेळाने पुन्हा पंखा जोरात फिरायचा आणि एकदम ब्रेक लागायचा. यावरून एक गोष्ट निश्चित झाली की पवनचक्कीची शक्ती कमी पडत होती. त्यामुळे तीन किलोवॉट अल्टरनेटर ऐवजी कमी कॅपॅसिटीचा डीसी डायनोमा बसविण्याचे ठरले.

त्यावेळी नॅरोगेज कोच साठी साठ एम्पियरचा डीसी डायनोमा वापरला जायचा. असा डीसी डायनोमा कुडूवाडी वरून घेऊन आला आणि तो बसवण्यासाठी टर्न टेबलच्या स्टॅन्ड मध्ये परत सुधारणा करावी लागली. यात एक महत्त्वाचा बदल केला. डायनोमो खाली बसण्याऐवजी तो टर्न टेबलवरच बसवून व्ही बेल्टच्या मार्फत डायनोमा ला गती द्यायची व्यवस्था केली. डायनोमा च्या वायर मात्र स्लिप रिंग बसवून खाली काढून घेतल्या. डायनोमो बसाविण्या साठी स्टॅन्ड मध्ये बदल म्हणजे दुसरे नवीन स्टॅन्ड तयार केले. माझ्या बरोबर काम करणारे सर्व कामगार विद्युत विभागाचे. पण सर्व मेकॅनिकल काम, लोखंडी अँगल, चॅनलचे काम, कटिंग, ड्रिलिंग, वेल्डिंग मशीनींग अशी सर्व कामे आम्हीच करायचे. डायनोमो वरच बसवला आणि स्लीपरिंग मार्फत खाली वायर घेतल्या. पवनचक्की चालू केली टेस्टिंगसाठी चोवीस होल्टच्या चार बत्या लावल्या. पवनचक्की वर लाईट चालू झाले होते. मनोमन मी मात्र स्वतःला आणि माझे बरोबर काम केलेल्या सर्व कामगारांना धन्य समजत होतो. पवनचक्की वर लाईट चालू झाल्याची बातमी ऑफिस मध्ये गेली. बरेच लोक पवनचक्की पाहण्यासाठी येऊ लागले. त्यानंतर दोनशे दहा एम्पियर क्षमतेचे बारा बॅटरीचा एक संच डायनोमो चे वायरला जोडून ठेवला. आणि बॅटरीवर आठ लॅम्प जोडून ठेवले. पवनचक्की वर डायनोमो फिरत होता आणि बॅटरी चार्ज होत होती . एकंदरीत विद्युत निर्मिती साठी पवनचक्कीचा प्रयोग यशस्वी झाला होता.

ही पवनचक्की तयार करून चालू करे पर्यंत मी झपाटल्यासारखा काम करत होतो त्यामुळे इतका थकलो होतो की आता दिवसात एकाध्या वेळेस रिपेअर शॉप कडे जाऊन यायचे. पवनचक्कीचे अँगल जमिनीत तीन फूट खड्ड्यात ठेवून खड्डे मातीने भरले होते.म्हणजे पवनचक्की चे टावरचे फाउंडेशन पक्के केलेले नव्हते. पवनचक्कीचे पंख्यासाठी ब्रेकची व्यवस्था अद्याप करता आली नव्हती .

अवकाळी पाऊस जोराचा वारा

त्याच वेळी मला आणखी एका प्रसंगाला तोंड द्यावं लागलं. जे अनपेक्षित घडलं. मे-जून महिना असेल संध्याकाळी एकदम जोराचा वारा आणि अवकाळी पाऊस सुरू झाला. रिपेअर शॉप मधून फोन आला की, पवनचक्की चा वेग भयानक वाढला आहे. टॉवर हालत आहे. मी ताबडतोब गेलो. परिस्थिती फारच भयावह होती. वादळी वारे जोरात वाहत होते. पवनचक्कीच्या पंख्याचा वेग इतका जास्त होता की पातेही दिसत नव्हते. टावर हालत होता काय करावे सुचत नव्हते. अशा स्थितीत पंखा थांबवायचे असेल तर त्याची दिशा बदलणे हा एकच पर्याय होता आणि त्यासाठी टॉवरवर चढणे आवश्यक होते. या स्थितीत टॉवरवर चढणे फारच धोकादायक होते. मी मनातून पूर्ण घाबरलो होतो. अतिवेगाने पवनचक्की तुटण्याची शक्यता नाकारता येत नव्हती. इलेक्ट्रिकल मेन्टेनन्सचे कामगार, रिपेअर शॉपचे कामगार, सुपरवायजर असे सर्व स्टाफ जमले होते. त्याही परिस्थितीत मी इलेक्ट्रिकल पोल उभे करण्यासाठी वापरले जाणारे जाड मनीला रोप मागवल्या आणि पवनचक्कीच्या टॉवरच्या चारी बाजूला पंचवीस-तीस फुटावर एक एक लोखंडी पहार जमिनीत मारली आणि वीस फूट उंचीवर त्या रशा टॉवरच्या अँगलला बांधल्या आणि जमिनीवर मारलेल्या पहारीला ताणून बांधल्या. त्यामुळे टॉवरचे हालणे बंद झाले. पण पंख्याचा वेग इतका वाढला होता की त्याची दिशा बदलल्या शिवाय पर्याय नव्हता. त्यात अशा धोकादायक स्थितीत टॉवरवर चढून दिशा बदलणे तसे फार धोक्याचे काम होते. काम जीवावर बेतलं होतं. तेव्हा मी म्हणालो, ” मिस्त्री पंख्याची दिशा बदलल्या शिवाय पर्याय नाही. मी आणि तुम्ही जाऊ, ” त्यावर मधु मिस्त्री, उत्तम आंबाजी आणि चंदू घाडगे म्हणाले, “ साहेब तुम्ही फक्त आम्हाला सांगा आम्ही करतो “ आणि ते तिघे जण टॉवरवर चढले. टर्न टेबलचे खाली पाच फुटावर थांबण्यासाठी एक फळ्याची स्टेज तयार केली होती. त्यावर ते थांबले आणि पंख्याचे शेपटी कडील पत्र्याला एक जोर करून ढकलले आणि पंख्यांची दिशा बदलली, तशी पंख्याची गती मंदावली तसे मिस्त्री ने बरोबर घेतलेल्या तारेने पंखा टावरला बांधला. तसेच शेपटी कडील अँगल ही टॉवरला बांधला. अध्याप वारा जोरात होता. तिघेही सुखरूप खाली उतरले. माझ्या जीवात जीव आला.

आम्ही सर्वजण भिजून चिंब झालो होतो. तरीही धावपळीमुळे अंगातून घाम निघत होता. हे वादळ दिवसा, सर्व कामगार असताना झाले. त्यामुळे वेळीच निर्णय घेऊन होणारा अपघात थांबवला होता. विशेष म्हणजे मॅटेन्स, एअर कंडिशनीगचा सर्व स्टाफ मदतीला आले. अन्यथा एखादा मोठा अपघात होण्याची शक्यता नाकारता येत नव्हती. पवनचक्की चालू केली होती पण त्याला ब्रेकची व्यवस्था झाली नव्हती या कामातली ही एक मोठी कमतरता होती. या वादळाच्या प्रसंगाने मी पूर्ण धास्तावलो होतो. पवनचक्कीचे ब्रेकची व्यवस्था होईपर्यंत पवनचक्की उतरवणे व बंद ठेवण्याचा निर्णय घेतला.

ब्रेक लावण्यासाठी बऱ्याच प्रकारे विचार केला. पवनचक्की सुरुवातीला फिरण्यासाठी कमीत कमी सोळा किलोमीटर प्रतितास वाऱ्या च्या वेगाची आवश्यकता होती आणि एकदा का सुरु झाली की मग प्रति तास सहा-सात किलोमीटर वाऱ्या च्या वेगावर ही चालू राहत होती. पण एकदा का पंख्याने गती घेतली की तो वीस फुटी पंखा थांबवणे म्हणजे फार कठीण झालं होतं. त्यामुळे ब्रेकची तांत्रिक व्यवस्था झाल्या शिवाय पवनचक्की चालू करणे योग्य नाही असा निर्वाळा मी रावसाहेब व दोशेट्टी साहेबांना दिला होता. ब्रेक बाबत बरेच पर्यायाचा विचार केला शेवटी तात्पुरती सोय म्हणून पवनचक्कीचे दिशा बदलणाऱ्या शेपटी कडील पत्र्याच्या पाईपला एक साखळी बांधली ती साखळी वीस फूट लांबीची होती अर्ध्या टावर चढून जाऊन पंख्यांची दिशा बदलता येत होती आणि पंख्याची गती थांबवता येत होती . हे सर्व चालू होतं ह्या पवनचक्कीचे कामामुळे माझे ऑफिसचे कामाचा ताण वाढत होता त्याच दरम्यान जनरल मॅनेजर चे वार्षिक निरीक्षण होणार होते. मी ऑफिसचे कामानिमित्त मुंबईला गेलो होतो. मी दोन दिवसानंतर सोलापूरला आलो तर साहेबांनी मला बोलावले आणि सांगितले, जनरल मॅनेजर निरीक्षण दौंड-सोलापूर विभागावर होणार आहे आणि मलठण स्टेशनला पवनचक्कीचे ते उद्घाटन करून स्टेशनला लाईट द्यायचे आहेत. आणि जनरल मॅनेजर चा निरीक्षण दौऱ्याचा कार्यक्रम माझ्या हातात दिला.

मलठण स्टेशनला पवनचक्की उभी करणे

पवनचक्की उभी करण्याच्या कामाची जबाबदारी माझ्यावर दिली होती. पवनचक्कीचे फाउंडेशन व सिव्हिल इंजिनिअरिंगचे काम सहाय्यक इंजिनिअर कुईवाडी यांच्याकडे दिले होते. आज पर्यंत पवनचक्कीचे काम एक प्रयोग म्हणून चालू होतं. पण आत्ता ते ऑफिसियली ड्युटी म्हणून माझ्यावर जबाबदारी दिली गेली होती. उद्घाटनाची तारीख निश्चित होती. माझ्याकडे फक्त पंचवीस दिवस होते. कामाचं आणि वेळेचे नियोजन करणे हाच एक पर्याय होता. माझ्या इच्छेचा, अडचणीचा तिथे प्रश्नच नव्हता. मी माणसं कामाला लावली, टॉवरच्या प्रत्येक अँगलला पेंटने क्रमांक दिले. पंखा चढवताना तारा बांधल्या होत्या, त्याच प्रमाणे पंखा खाली उतरवून घेतला. पंख्याचे सर्व भाग सुटे केले आणि ट्रकमध्ये लोड करून मलठण स्टेशनला पाठवले. मलठण स्टेशन म्हणजे फक्त रेल्वे स्टेशन आणि काही स्टाफ क्वार्टर. पॅसेंजर गाडीचे वेळेवरच आजूबाजूचे लोक यायचे जायचे. एकदा का गाडी गेली की पुन्हा फक्त रेल्वेचे कामगारच तिथे रहायचे. तिथे राहण्याची काहीच व्यवस्था नव्हती आम्ही एक खाली असलेली रेल्वे क्वार्टर साफ करून घेतली. स्टेशनवर जेवण तर सोडा साधा चहाही मिळत नव्हता. त्यामुळे माझ्यासकट आठ-दहा माणसांची राहण्याची चहा-जेवणा पासून सर्व सोयीचा विचार करणे आवश्यक होते. मी दोशेष्टी साहेबांशी बोलून डिव्हिजनची पावर कार क्रमांक पाचशे दोन मलठण स्टेशनला पाठवण्याची विनंती केली. त्यांनी ताबडतोब तसा आदेश दिला आणि मलठण रेल्वे स्टेशनला पावर कार स्टेबल केली. त्या पावर कारमध्येच आम्ही आमची राहायची झोपायची सोय केली. सर्व लोकांचे जेवणासाठी रोज एक माणूस सोलापूरला पाठवायचा आणि प्रत्येकाचे घरी जाऊन त्यांचे दोन वेळचे जेवण घेऊन तो पुन्हा मलठणला यायचा. अशा रीतीने जेवणाची सोय केली आणि कामाला सुरुवात केली.

पवनचक्की उभी करायची म्हणजे पहिली पायरी त्याचे फाउंडेशन करणे. सहाय्यक अभियंता कुईवाडी, यांचे पी. डब्ल्यू आय आणि आय. ओ. डब्ल्यू. आले. पवनचक्कीची जागा निश्चित केली आणि फाउंडेशन बोल्ट साठी खोदाईला त्यांनी माणसं लावली. मीही सोलापूरला आलो. दोन दिवसात फाउंडेशन बोल्ट व त्याच्या

लोखंडी प्लेट तयार करून घेतल्या आणि पुन्हा मलठणला गेलो, तर दोन दिवसात एकही खड्डा तयार झाला नव्हता. जिथे खोदाई करायचे तिथे वर लहान दगड दिसायचा , पण जमिनीत तो मोठा गोल दगड चार-पाच फुटा पेक्षा मोठा असायचा. त्यामुळे सिव्हील इंजिनियारिंग विभागाचे कामगार जवळपास जागा बदलून ही प्रयत्न केला होता. पण वर फक्त माती दिसली तरी खाली मोठा गोल दगड लागतच होता. त्यांनी निरोप दिल्याप्रमाणे त्यांचे सहाय्यक अभियंता कुईवाडी, त्याचे पी. डब्ल्यू आय आणि आय. ओ. डब्ल्यू. सर्वजण साइटवर आले. या सर्वांनी एक निर्णय केला की ब्लास्टिंग करून दगड फोडायचे. पण रेल्वे रुळा पासून ठराविक अंतराच्या आत ब्लास्टिंग करण्यासाठी वरिष्ठ अधिकाऱ्याची परवानगी घेणे आवश्यक होते. त्यामुळे हे काम थांबवून परवानगी मिळविण्यासाठी सोलापूरला निघाले. मी हे सर्व पाहत होतो. फाउंडेशन साठी जे चार दिवस ठरवले होते त्यात एक ही खड्डा झाला नव्हता. फाउंडेशन बोल्ट बसल्याशिवाय टावर उभा करणे शक्य नव्हते. म्हणजे बाकी सर्व काम थांबले होते. सोलापूरहुन ब्लास्टिंग ची परवानगी कधी मिळणार आणि प्रत्यक्ष ब्लास्टिंग कधी होणार हे सर्व अनिश्चित होतं. या सर्वांमध्ये मी ठरवलेलं वेळापत्रक मात्र पूर्णपणे चुकत होतं. सहाय्यक अभियंता कुईवाडी जेव्हा निघाले तेव्हा मी त्यांना विनंती केली. तुम्हाला परवानगी मिळेपर्यंत मी एकदा प्रयत्न करतो. तुमचे सर्व कामगाराला सांगा. त्यावेळी जनरल मॅनेजर चा निरीक्षण दौऱ्याचा कार्यक्रम म्हणजे अत्यंत महत्वाचा कार्यक्रम त्यात पवनचक्की चे कामाची जबाबदारी माझ्याकडे होती. त्यामुळे त्यांनी लगेच त्यांच्या सर्व कामगाराला सांगितले, इंगळे साहेब सांगतील ते काम करा. सहाय्यक अभियंता व त्यांचे सहकारी गेले. मी सर्व कामगारांना सांगितलं आणि खोदायला सुरुवात केलं. एक ठिकाणी जो एक दगड मोठा दिसत होता आणि अर्धवट खोदाई करून काम थांबवले होते, तिथेच लोकांना कामाला लावले. दगड म्हणजे काळाभोर गोल गोटा, तो फुटणे तर शक्यच नव्हते पण त्याचे आजूबाजूला मात्र एकदम मऊ माती होती. मी स्वतः हातात पहार घेऊन थोडं खोदून पाहिले आणि कामगारांना सांगितले खड्डा मोठा झाला तरी चालेल त्या दगडा भोवतालची माती काढा. दगडाचे भोवतालची माती काढून माणूस फिरेल अशी जागा केली दगड पूर्ण पणे मोकळा झाला. सर्व कामगारांना एक बाजूला येऊन पहारीने दगड हलविण्यास

सांगितले दगड हालला. पहारीने टेकू देऊन त्याचे खाली थोडी माती टाकली. तसेच दुसऱ्या बाजूने दगडाला टेकू देऊन निघालेली माती खाली टाकली. दगड पूर्ण हालला होता. पण तो उचलून काढणे शक्य नव्हते. मी कामगाराला सांगितले की दगडाला एका बाजूला टेकू देऊन खाली माती टाका तसेच दुसऱ्या बाजूने करा. कामगार अनुभवी आणि मेहनती होते ते एवढेच म्हणाले, साहेब आता तुम्ही थांबा आम्हाला समजले आम्ही करतो. आणि दगडाला टेकून लावत आणि खाली माती घालत असं करत दगड बराच वर आला चार बाजूंनी माती खोदून दगडाखाली घालत गेलं दगड जमीन लेव्हलला आला. तसं सर्व कामगारांनी आरोळी दिली, हर हर महादेव आणि सर्वांनी एका झटक्यात तो दगड बाजूला ढकलला. तो एक दगड निघताच कामगाराचा जोश वाढला आणि त्याने विचारले, साहेब चार लहान खड्डे करण्यापेक्षा चारी साठी लागणार एकच माप सांगा साहेब आता आमच्या लक्षात आले. आहे आम्ही तुम्हाला पाहिजे तसा खड्डा करून देतो. त्यांना पंधरा फूट बाय पंधरा फूट असे मी मार्किंग करून दिले. आणि विशेष म्हणजे संध्याकाळपर्यंत आणखी तसेच मोठे तीन काही लहान दगड काढून फाउंडेशनची जागा मोकळी केली होती. जे दगड निघणार नाहीत, जागेवर ब्लास्टिंग करावे लागेल म्हणून सिव्हिल इंजिनिअर गेले, असताना त्यांच्याच कामगाराकडून ते काम करून घेतलं होतं.

दोशेष्टी साहेब व कुईवाडी चे सिव्हिल इंजिनिअर यांना खोदायचे काम झालेले आहे आता सिमेंट काँक्रीटचे काम करायचे आहे, हे जेव्हा मी त्यांना कंट्रोल फोन वरून सांगितले तेव्हा त्यांना आश्चर्य वाटले. दुसऱ्या दिवशी दोशेष्टी साहेब, असिस्टंट इंजिनिअर कुईवाडी मलठणला आले. त्यांनी वर काढलेली ती मोठी दगड पाहिली आणि त्यांचे मिस्त्रीला म्हणाले, “अरे अगोदर सांगायचं नाही काय? उगीच ब्लास्टिंग चे परवानगीसाठी पत्र दिले.” त्यावरती मुकादम एवढेच म्हणाले, “साहेब, हे इलेक्ट्रिकलचे इगळे साहेबांची ही सर्व कल्पना आहे. सुरुवातीला तर आम्हाला वाटत होतं, सगळी मेहनत वायपट जाणार. पण जेव्हा दगड हालला तेव्हा मात्र आम्हाला खात्री झाली. आणि एका जोश मध्ये काम झाले.

टाँवरचे चार कोपऱ्यात चार चार बोल्ट त्याचे लोखंडी प्लेट देऊन टावरचे जमीन लेव्हलचे चार अंगल दिले आणि काँक्रीट करण्यास सांगितले. पी. डब्ल्यू आय आणि

आय. ओ. डब्ल्यू. दोघेही हजर होते त्यामुळे फाऊंडेशनचे काम व्यवस्थित केले. काँक्रीट भरले आणि त्यांनी सांगितले तीन-चार दिवसांनी त्यावर उभा करा टॉवर उभा करण्यासाठी तीन चार दिवसाचा अवधी होता. तोपर्यंत बाकीची इतर काम करून घेतली पंखा तयार केला. टर्न टेबल त्याची फिटिंग बेअरिंग सर्व तयार करून घेतले.

मलठाण स्टेशनच्या बाजूला माणसांची वस्ती नव्हती फक्त स्टेशनवर काम करणारे कामगार आणि स्टेशनमास्तर हीच लोक दिसायची. मी ठरवल्याप्रमाणे रोज सोलापूरहून जेवण घेऊन माणूस यायचा. त्याच्यासाठी कधी कधी स्टेशनमास्तरला सांगुन जनता एक्सप्रेस गाडी थांबवुन माणसाला उतरवुन घ्यायचे. राहण्यासाठी स्टेशनमध्ये एक रेल्वेचा डबा पावर कार उभी केली होती. त्यामध्येच जनरेटर होता थोडा वेळ चालवुन बॅटरी चार्ज करून घ्यायचे. सोलापुरातुन एक स्टो व चहाचे सामान मागवले आणि त्या रिकाम्या स्टाफ क्वार्टर मध्ये चहाची सोय केली. मी त्या पवनचक्कीचे कामात इतका एकरूप झालो होतो की मला समोरच्या कामाव्यतिरिक्त दुसरे काहीही दिसत नव्हते. घरी काय चालले आहे. त्यांच्या काही अडचणी असा विचारही मनात येत नव्हता. मीच तिथे कायम थांबल्यामुळे बाकीचे कामगारही सोलापूरला जाण्याचे नाव काढत नव्हते. फाऊंडेशन काँक्रीट होऊन चार दिवस झाले दरम्यान पंखा तयार केला होता ही सर्व काम होईपर्यंत बारा दिवस कसे गेले ते समजलेच नाही. माझ्याकडे आणखी बारा दिवस होते. फाऊंडेशनचे कामाला जास्त वेळ गेला होता. आता पुढचे काम आमचेच होते. टॉवरच्या प्रत्येक अँगलला व गसेट प्लेटला नंबर दिले होते. त्यामुळे टॉवरचे काम लवकर झाले. टॉवर उभा केला, टॉवरवर पाईप ग्यानट्री आणि चेन पुली ब्लॉक बसविला. टर्न टेबल व त्यावरचा स्टॅन्ड, बेअरिंग वगैरे बसवून घेतली. प्रत्येक कामात मी स्वतः टॉवरवर चढून लक्ष देत होतो आणि कामाची खात्री करून घेत होतो. सोलापुरात पंखा वर चढवलेला अनुभव होता. त्यामुळे येथे जास्त विचार न करता काम झाले. पंखा बसवला आणि मोकळा सोडताच फिरायला सुरू झाला. मलठाण स्टेशनचे आजूबाजूला मोकळे मैदान होते. वारा चांगला वाहत होता. त्यामुळे पंख्याला चांगला वेग येत होता. पंख्याचा वेग वाढला की सर्व टावर हादरू लागला. वास्तविक पाहता येथे टावरचे प्रत्येक कोपऱ्यात पाच फूट लांबीचे चार-चार बोल्ट टाकून सिमेंट काँक्रीट केले होते. सोलापुरात तर टावर नुसतं

जमिनीत दोन तीन फूट मातीत उभे केले होते, तरी तिथे टावर इतका हलत नव्हता. मला शंका आली म्हणून पुन्हा एकदा टॉवरची फिटिंग, टॉप-टू-बॉटम ओळंबा टाकून सर्व नट बोल्ट स्प्रिंग वाशर टाकून कसून घेतले. तरीही पंखा वेगात आला की टॉवर हदरत होता. मी ही गोष्ट दोशेष्टी साहेबांना सांगितली. दुसऱ्या दिवशीच कुडूवाडी वरून असिस्टंट इंजिनिअर व सोलापूर वरून डीव्हीजनल इंजिनिअर व स्वतः दोशेष्टी साहेब मलठाणला आले आणि सर्वांनी पाहिलं. डीव्हीजनल इंजिनिअर यांनी काही सुचना केल्या. त्यांनी सांगितल्या प्रमाणे जमिनीवर दोन फुटाची दगडी भिंत बांधून भर टाकण्याचं काम हाती घेतलं आणि टॉवरसाठी चौथरा बनवला. विशेष म्हणजे पंखा वेगाने फिरला तरी टॉवर हलण्याचं एकदम बंद झालं होतं.

जनरल मॅनेजर निरीक्षण



मलटण रेल्वे स्टेशनवर बसवलेली पवनचक्की
केवळ उपलब्ध साहित्य वापरून अपारंपारिक ऊर्जा
स्त्रोत निर्माण केला

विजयसिंह महाप्रबंधक मुंबई व इतर अधिकारी
भारतीय रेल्वे एकमात्र रेल्वे स्टेशन - १९८८

पंचवीस दिवस इथं साइटवर राहून काम करत होतो, ते काम आज पूर्णत्वास येत होतं.
निरीक्षणाचा दिवस आला.

जनरल मॅनेजरच्या निरीक्षणाचे आधी दोन दिवस डीव्हिजनल रेल्वे मॅनेजर स्पेशल गाडी आली. डी. आर. एम. साहेबांनी पवनचक्कीचे सर्व काम पाहिले. आणि मला म्हणाले, " देखो इंगळे जनरल मॅनेजर विजयसिंह साहब और तुम्हारे फाँडेकर साहब पवन चक्की के बारे में जो भी पूछेंगे आपको बताना पड़ेगा. " आणि दोशेटी साहेबांना सांगितले. पवनचक्की, पूरा टावर और एक बार पेंट करो. त्यानंतर दोशेटी साहेबांनी, जनरल मॅनेजर साठी पवनचक्की बाबत दोन पानाच माहिती पत्रक तयार केले. जे काम मी जवळ जवळ गेले आठ ते दहा महिने करीत होतो. आणि विशेषतः गेले चोवीस

सकाळी आकरा वाजता जनरल मॅनेजर स्पेशल गाडी आली. स्पेशल गाडी म्हणजे प्रत्येक डिपार्टमेंटचे मुख्याधिकारी त्यांचे कॅरेज, जनरल मॅनेजर कॅरेज असा मोठा लवाजमा स्टेशनला उतरला. मी पवनचक्की जवळच थांबलो होतो. सी.ई.ई. फोंडेकर साहेब मला ओळखत होते. त्यांनी मला डायनामा बदल विचारले त्याच वेळेस मुख्य सिविल इंजिनियरनी मला विचारले. ये टावर का स्ट्रक्चरल डिझाईन किसने किया है. त्यावर मी म्हणालो, " इसका डिझाईन कॅल्क्युलेशन तो नहीं है, लेकिन दूसरी जगो पे ऐसे टावर लगाये हैं .. वही साइज का मटेरियल इधर युज किया है. त्यावेळी वाऱ्याला वेग नव्हता त्यामुळे पवनचक्की थांबली होती. मुख्य यांत्रिक इंजिनियरनी मला विचारले मेकॅनिकल काम कहाँसे किया. मी त्यांना सांगितले, सर, पुरा काम इलेक्ट्रिकल रिपेअर शॉप सोलापूर मे हमने बनाया. सब काम इलेक्ट्रिकल डिपार्टमेंट के कामगार ने किया है. दरम्यान वारा आला. वाऱ्याच्या दिशेला पंखा फिरला आणि पंखा फिरायला सुरुवात झाली. पंखा व्यवस्थित फिरत होता. जनरल मॅनेजर साहेब व इतर सर्व अधिकाऱ्यानी पाहिलं तिथेच टॉवर वर लावलेल्या लहानश्या बोर्डावरचा पडदा बाजूला सरकवून जनरल मॅनेजर च्या हस्ते पवनचक्कीच उद्घाटन झालं.

डिव्हिजनल रेल्वे मॅनेजर कालिकाआवतारम साहेबांनी माझी जनरल मॅनेजर विजयसिंह साहेब यांचे बरोबर ओळख करून दिली, " सर, ही इज मि. इंगले द मॅन हूज ब्रेन अँड एफर्ट्स बिहँड सक्सेस ऑफ दिस विंड मील प्रोजेक्ट " जनरल मॅनेजर नी मला हस्तंदोलन केलं. म्हणाले, " ये बडा अचिह्नमेंट है. पुरे इंडियन रेल्वेपर पवन ऊर्जासे विद्युतीकरण किया गया यह एकमात्र स्टेशन हुआ है. आपने बडा काम किया है. आपका और सब कामगार का धन्यवाद. " त्यानंतर दोशेही साहेबांनी फोंडेकर साहेब व जनरल मॅनेजर साहेबांना बॅटरी सेट, प्लॅटफॉर्म, स्टेशन मास्तर रूम मध्ये बसवलेले ट्यूब लाईट चालू करून दाखवले आणि निरीक्षण संपलं.

निरीक्षण स्पेशल गाडी निघाली स्टेशन मॅनेजर निरीक्षण संपलं तस माझ्या मनावरचा ताण संपला गाडी जाताच. आमचे सर्व कामगार आनंदाने जल्लोष केला काम रेल्वेचं होतं पण त्या कामाच्या यशा-आपयशात प्रत्येक कामगाराचे भावनिक हितसंबंध गुंतले होते. हितसंबंध म्हणजे आर्थिक हितसंबंध नव्हते पण काम यशस्वी झाल्याचा प्रांजळ आनंद प्रत्येकाच्या चेहऱ्यावर फुलला होता. त्याच वेळी खड्डे

खंदलेला मुकादम, माझ्या पेक्षा थोडा वयस्कर, भरदार मिशा, कपाळाला भंडारा लावलेला पैलवान गडी माझ्याकडे आला आणि म्हणाला, “ साहेब तुमच्यासारखे लोक आहेत म्हणून असे अवघड काम होत्यात तुम्ही अधिकारापेक्षा प्रेमान माणसं जोडत आहे. तुम्हाला कामगाराची जाण आहे साहेब. त्याक्षणी त्या मुकादमाचे शब्द कौतुकाने मी हाळवा झालो. आणि डोळ्यात आनंदाश्रू तरळले.

रेल्वेमंत्री हस्ते पुरस्कार

दुसऱ्या दिवशी ऑफिसला आलो तर बऱ्याच लोकांकडून माझं अभिनंदन झालं पवनचक्कीच्या कामामुळे इतर बरीच महत्वाची काम राहिली होती त्याच्याकडे लक्ष

देणे आवश्यक होते पवनचक्की चालू होती आठ दिवसातून एक दिवस मधू मिस्त्री किंवा उत्तम अंबाजी चंदू घाडगे जाऊन ऑईलींग करून यायचे. दरम्यान मुंबईला मुख्य इलेक्ट्रिकल इंजिनिअर फोंडेकर साहेबांची बदली झाली आणि त्यांचे जागी एन. ए. पी. एस.राव म्हणून मुख्य विद्युत इंजिनिअर आले. त्यांना पवनचक्कीच काम पाहायचं होतं. ते दौंडला आले तेथून आम्ही मोटर ट्रॉलीने मलठाणला आलो आणि त्यांना पवनचक्की दाखवली त्यांनी कामाची प्रशंसा केली.

इतक अवघड आणि अवजड

काम केल्याबद्दल समाधान व्यक्त केलं. त्यानंतर एक दिवस मला दोशेष्टी साहेबांनी माझे तीन फोटो मागितले आणि जनरल मॅनेजरचे रिवार्ड साठी नावाची शिफारस करणार असे सांगितले. त्या नंतर मला समजले की माझे नाव दिल्लीला पाठवले आहे.



पवनचक्कीच काम यशस्वी झाल होतं. त्यातच मी समाधानी होतो. त्यामुळे इतर बक्षीस वगैरे याबद्दल इतकी उत्सुकता नव्हती.

मार्चचा शेवटच्या आठवडा होता. अवकाळी वादळ पाऊस होत होते. अवकाळी पाऊस वादळ आलं की मला पवनचक्की आठवायची आणि मनात भीती निर्माण व्हायचे. तशातच मलठाण स्टेशन मास्तरचा कंट्रोल फोन यायचा साहेब वार वाढलं की पवनचक्की फार जोरात फिरते त्याला थांबवण्याची काहीतरी व्यवस्था व्हायला पाहिजे. पवनचक्की थांबवता आली पाहिजे. मी रिपेअर शॉप मध्ये एक ब्रेक सिस्टिम तयार केली आणि बसवण्यासाठी आम्ही जाणार होतो.

एप्रिल पाच तारीख असेल कंट्रोल मॅसेज आला पवनचक्की थांबली आहे. दोशेष्टी साहेबांनी ताबडतोब आम्हाला. जायला सांगितले मी जाऊन पाहिले टर्न टेबलचे दोन रिंगा पैकी वरची रिंग क्लाम्प मधुन निघाली होती. वास्तविक पाहता दोन्ही रिंगाला लॉकिंग करण्यासाठी अर्धा इंच जाडीच्या टाय बार पट्टीतून तयार केलेल्या चार क्लंप बसवल्या होत्या. तरीही त्या क्लंप वाकल्या होत्या त्यामुळे टर्न टेबल फिरत नव्हता पंखा वाऱ्याच्या दिशेने येत नव्हता. मी सोलापूरला परत येऊन रिपोर्ट करत होतो. तोपर्यंत मुंबई वरून फोन आला. दोशेष्टी साहेबांनी मला बोलावले आणि म्हणाले, ” इंगळे आपको रेल्वे मिनिस्टर अवार्ड सॅक्शन हुआ है. आपको तुरंत दिल्ली जाना है. ”

मी साहेबांना इतकच म्हणालो, “ सहाब इधर पवनचक्की बंद पडा है. और इस काम के लिए मुझे रिवाड मिल रहा है. मैं जाना नहीं चाहता हु. “

त्यावर ते म्हणाले, “ ठीक है, चलो आपको डी. आर. एम. सहाबने बुलाया है. ”

मी आणि दोशेष्टी साहेब, डी. आर. एम. साहेबांच्याकडे गेलो. डी. आर. एम. साहेबांनी माझं अभिनंदन केलं आणि म्हणाले, “ आपको दिल्ली जाना है” . मी त्यांना म्हणालो, “ सहाब इधर पवनचक्की बंद पडा है. ऐसे मे जा कर रिवाड लेना मुझे सही नहीं लगता. ” त्यावर ते म्हणाले, “ अरे भैया रिवाड आपने जो मेहनत करके पवनचक्की बनाया उसके लिए है. यह तो आपको लेना ही है. यह तो हमारा सोलापूर डिव्हिजन का गौरव है” आणि पुढे हासत म्हणाले, ” रहा सवाल उसके बंद पडनेका, मशीन है डिफेक्ट तो आयेगा ही और दुरुस्त करना है. . लेकिन आभि आपको दिल्ली

जाना है. “ आणि दोशेटी साहेबाला म्हणाले, “आप डीपीओ से बात करके इनका दिल्ली जाने आने का प्रबंद करो. ”

त्यानंतर मी दिल्लीला गेलो तिथे माननीय माधवराव सिंधिया रेल्वेमंत्री यांच्या हस्ते मला मॅडल देऊन सत्कार करण्यात आला. हा सत्कार माझे आयुष्यातील एक महत्त्वाचा सत्कार व पुरस्कार होता याचे अगोदर आणि त्याचे नंतर ही मला बरेच पुरस्कार मिळाले पण रेल्वेमंत्री माधवराव सिंधिया यांचे हस्ते मिळालेले मेडल

हे अविस्मरणीयच झाले.

..

रेल्वेतल पुरस्कृत योगदान

रेल्वेत केलेली काम आणि मिळलेले काहीं पुरस्कार येथे नमुद केले आहेत. त्यावेळी रोख रक्कम मीळालेली बक्षिस हे आज फारच कमी वाटत आसली तरी त्यावेळी ते फारच मौल्यवान होती.

१ सोलापूर मुंबई एक्सप्रेस उद्घाटनाच्या कार्यक्रमात विशेष योगदान दिले बद्दल रेल्वे सप्ताहात विभागीय रेल्वे व्यवस्थापक तर्फे विशेष सेवा पुरस्कार. (1976)

२ इलेक्ट्रिकल कंस्ट्रक्शन साठी लाकडी कामासाठी इलेक्ट्रिक फ्रेट सॉ. व सर्कुलर सॉ तयार करून दिली. डिझिजनल इलेक्ट्रिकल इंजिनियर तर्फे पुरस्कार रोख रक्कम व प्रमाण पत्र. (1978)

३ गाडी बिजली पद्धतीत असलेले डायनामा पूली व एक्सल पूली यांचे अलाइनमेंट तपासण्यासाठी नवीन प्रकारचे गॅंजेट तयार केले. मुख्य विदुत इंजिनिअरनी विशेष बाब म्हणुन इतर विभागला पाठविले. . विशेष कार्य म्हणुन 150 रुपये रोख रक्कम रिवार्ड दिले. (1983)

४ डिझिजनल रेल्वे मनेजर यांचे इन्स्पेक्शन कोच मध्ये नवीन प्रकारचे मशीन तयार करून बसविले. ज्याच्या मध्ये प्रत्येक स्टेशनचा लेआऊट प्लॅन दर्शविला होता. अशा प्रकारचे मध्य रेल्वेवर पहिलेच काम होत. डीआरएम तर्फे या कामाबद्दल रुपये दोनशे रिवार्ड दिले. (1984)

५ गुलबर्गा नवीन रिटायरिंग रूम च्या कामांमध्ये विशेष योगदान दिले त्याबद्दल रुपये 75 रोख रक्कम रिवार्ड दिले. (1984.)

६ सोलापुरला आयोजित केलेल्या अंतर रेल्वे व्हॉली बॉल स्पर्धेसाठी उत्तम प्रकाश व्यवस्था व स्कोअर बोर्ड तयार केले. जनरल मॅनेजर मुंबई तर्फे विशेष सेवा पुरस्कार. रोख रक्कम रुपये तीनशे. मेडल आणि प्रमाणपत्र रेल्वे सप्ताह (1986.)

७ मलठण रेल्वे स्टेशन ला पवन चक्की वर चालणारा जनरेटर तयार करून स्टेशनला विदुत लायटींग केली. केवळ उपलब्ध साहित्य वापरून अपारंपारीक

उर्जाश्रोत निर्माण केला. रेल्वे बोर्ड अवार्ड रोख रक्कम रु. 1000, सिल्वर मेडल आणि प्रशंसा प्रमाणपत्र, रेल्वे सप्ताह 1988 दिल्ली येथे माननीय माधवराव सिंधिया रेल्वे मंत्री यांचे हस्ते पुरस्कार .

८ दौंड - बारामती - पुणे ,नवीन ब्रॉडगेज रेल्वे पॅसेंजर गाडीचे उद्घाटन प्रसंगी विशेष कार्य केल्याबद्दल प्रशंसा प्रमाणपत्र व पुरस्कार रु. 111 रुपये. (1996)

९ उत्कृष्ट आणि त्वरित वेळेवर कार्य पार पाडणे या बद्दल डिव्हिजनल इलेक्ट्रिकल इंजिनियर ओम हरी पांडे यांचे तर्फे प्रशंसापत्र.

१० ऊर्जा बचत संदर्भात विशेष कार्य करून डिव्हिजनल ऊर्जा खपत कमी करून विधुत बिलात मोठी बचत केली यासाठी श्री के बाल केसरी. डिव्हिजनल रेल्वे मॅनेजर यांचे तर्फे प्रशंसा प्रमाणपत्र व एक हजार रुपये पुरस्कार.

11. दौंडला 200 हॉर्स पावर चे दोन्ही पंप जेव्हा काम करत नव्हते तेव्हा तात्पुरत्या स्वरूपात एक 100 एचपी व एक 80 एचपीचे पम्प बसवून तातडीने पाण्याची सोय केली होती. विशेष परिश्रम घेऊन दौंडचे 200 एचपीची मोटार पंप बदलण्याचे काम त्वरित केले आणि दौंड चे पाणी सप्लाय व्यवस्थित चालू ठेवला तसेच एम एस सी बी चे टॅरिफ प्रमाणे वेगवेगळ्या टाईपचे लोड फिडर वेगवेगळे करून त्याचे मिटर वेगळे करून एम एस ई बी चे बिलामध्ये फार मोठी बचत केली डिव्हिजनल रेल्वे मॅनेजर यांचे तर्फे प्रशंसा प्रमाणपत्र.पदक व दोनशे पन्नास रुपये पुरस्कार. रेल्वे सप्ताह 1998.

12 सोलापूर विभागात ऊर्जा बचत साठी वेगवेगळ्या पद्धती वापरून पूर्ण विभागात अंदाजे तीस लाख रुपये एमएसईबी चे बिलामध्ये बचत केली. त्यासाठी डिव्हिजनल रेल्वे मॅनेजर यांचे तर्फे प्रशंसा प्रमाणपत्र.पदक व तिनशे रुपये पुरस्कार. रेल्वे सप्ताह 2000.

13 क्षेत्रीय रेल्वे प्रशिक्षण संस्थेत सहाय्यक मंडळ विद्युत इंजिनीयर या पदावर काम करत असताना आय एस ओ 9001 : 2000 याचे रिनीवल चे काम काम

पूर्ण करून घेऊन रिनीवल ऑडिट करून घेतले विशेष काम केल्याबद्दल रोख रक्कम रुपये पाचशे व प्रशंसा प्रमाणपत्र प्राचार्या यांचे तर्फे पुरस्कार.

14.समाजातील जुन्या घटनावर आधारीत , समाजातील त्या वेळच्या रहाणीमाना विषयी, आठवणीचा तळकप्पा हे पुस्तक लीहले आणि पुस्तकाचे प्रकाशन माननीय श्री. सुशीलकुमार शिंदे माजी केंद्रीय गृहमंत्री भारत सरकार यांच्या हस्ते झाले. त्यानी पुस्तक आभ्यासपूर्ण व लोकोपयोगी आसल्याची प्रशंसा केली. या योगदानाबद्दल जनरल मॅनेजर मुंबई तर्फे विशेष सेवा पुरस्कार. रोख रक्कम रुपये तीन हजार ; मेडल आणि प्रमाणपत्र रेल्वे सप्ताह (2010)



महा प्रबंधक मध्य रेल्वे मुंबई यांच्यातर्फे
विशेष कार्य पुरस्कार - १९८६



महा प्रबंधक मध्य रेल्वे मुंबई यांच्यातर्फे
उत्कृष्ट कार्य पुरस्कार - २०१०



रेल मंत्री पुरस्कार मा. माधवराव सिंधिया
यांच्याकडून पवनचक्की जनरेटर तयार केल्याबद्दल
पुरस्कार - १९८८



विभागीय प्रबंधक मध्य रेल्वे सोलापूर
यांच्यातर्फे विशेष सेवा
पुरस्कार १९९८



विभागीय प्रबंधक मध्य रेल्वे सोलापूर
यांच्यातर्फे विशेष सेवा
पुरस्कार - २०००



मा. सुशील कुमार शिंदे ऊर्जामंत्री भारत सरकार
यांच्याकडून सत्कार स्वीकारताना श्री तिप्पण्णा प. इंगळे



श्री मोडगिल महाप्रबंधक मुंबई यांच्याकडून पुरस्कार
स्वीकारताना श्री तिप्पण्णा प. इंगळे



श्री मनोज महाजन अतिरिक्त विभागीय व्यवस्थापक
यांच्याकडून सेवानिवृत्ती स्वीकारताना श्री तिप्पण्णा प. इंगळे



श्री महीप कपूर विभागीय रेल्वे व्यवस्थापक सोलापूर
यांच्याकडून पुरस्कार स्वीकारताना श्री तिप्पण्णा प. इंगळे