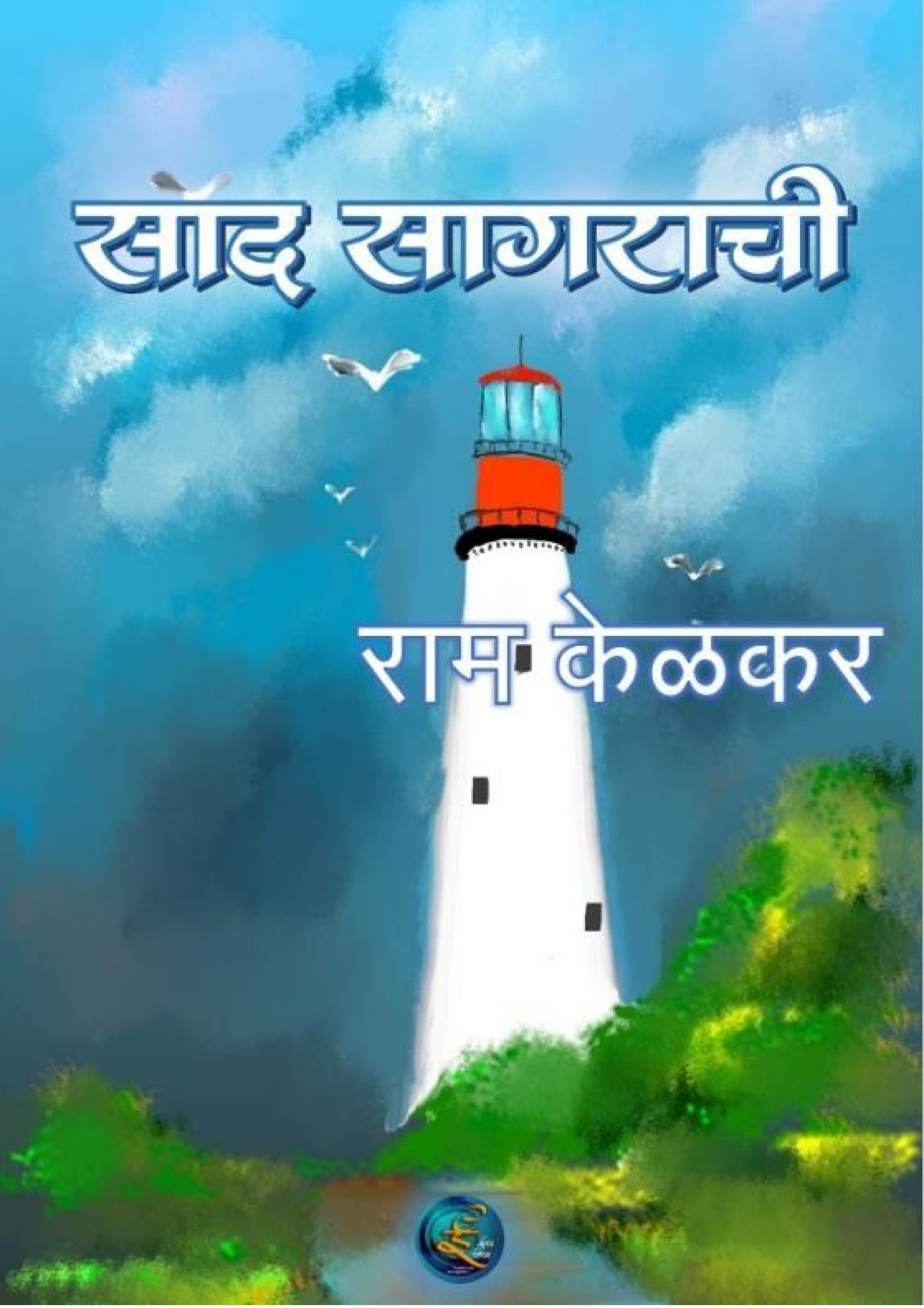

साद सागराची
राम केळकर

ई साहित्य प्रतिष्ठान

साद सागराची

राम केळकर

साद सागराची

लेखक: राम केळकर

द्वारा, प्रांजल केळकर.

201, ब्रह्मा व्हिंटेज बी, दुसरा मजला,

पाखरे बाग, एनडीए - पाषाण रोड,

बावधन खुर्द, पुणे 411021.

मोबाईल – 8975234214

Email - rammrunal553gmail.com

मुखपृष्ठ- राम केळकर

या पुस्तकातील लेखनाचे सर्व हक्क लेखकाकडे सुरक्षित असून पुस्तकाचे किंवा त्यातील अंशाचे पुनर्मुद्रण वा नाट्य, चित्रपट किंवा इतर रुपांतर करण्यासाठी लेखकाची लेखी परवानगी घेणे आवश्यक आहे. तसे न केल्यास कायदेशीर कारवाई (दंड व तुरुंगवास) होऊ शकते.

This declaration is as per the Copyright Act 1957. Copyright protection in India is available for any literary, dramatic, musical, sound recording and artistic work. The Copyright Act 1957 provides for registration of such works. Although an author's copyright in a work is recognised even without registration. Infringement of copyright entitles the owner to remedies of injunction, damages and accounts.

प्रकाशक: : ई साहित्य प्रतिष्ठान

ईलेवन्थ फ़्लोअर, ईटर्निटी, ईस्टर्न एक्स्प्रेस हायवे, ठाणे

www.esahity.com

esahity@gmail.com

Whatsapp- 9987737237

(विनामूल्य पुस्तके मिळवण्यासाठी आपले नाव आणि गाव Whatsapp करा)

प्रकाशन : १९ सप्टेंबर २०२३ (गणेश चतुर्थी)

©esahity Pratishthan®2023

विनामूल्य वितरणासाठी उपलब्ध.

• आपले वाचून झाल्यावर आपण हे फ़ॉरवर्ड करू शकता.

• हे ई पुस्तक वेबसाईटवर ठेवण्यापुर्वी किंवा वाचनाव्यतिरिक्त कोणताही वापर करण्यापुर्वी ई-साहित्य प्रतिष्ठानची लेखी परवानगी घेणे आवश्यक आहे.

लेखक परिचय

मी शिवराम विनायक केळकर पण सर्वजण मला राम केळकर या नावानेच ओळखतात. लहानपणापासून माझ्याबद्दल थोडीशी माहिती.

कोकणातला मालगुंडचा मी रहिवासी. एसएससीनंतर मुंबईला जाऊन चार वर्षे मरीन इंजिनीयरीग केलं आणि सर्वप्रथम कोकणला जाणाऱ्या बोटीवर ‘कोकण सेवक’ या बोटीवर सहा महिने काम केले. नंतर परदेशी जाणाऱ्या बोटीवर. 16 सोळा वर्षे मरीन इंजिनियर म्हणून काम केले. 45/50 देश पाहून झाले. मी सर्व प्रकारच्या बोटीवर काम केले. सोळा बोटीवर काम केल्यानंतर शोअर जॉब केला. अगदी वयाच्या 63 वर्षापर्यंत. शिपिंग कंपनीत मॅनेजर म्हणून काम केले.

बालपणापासून चित्रकलेची आवड होती. टच स्क्रीन मोबाईल आल्यापासून मी मोबाईलवर पेंटिंग करायला स्वतःच शिकलो. अगोदर मी कॉम्प्युटरवरती पेंट शॉप मध्ये चित्रे काढली आहेत. आता रिटायर झाल्यापासून मोबाईल पेंटिंग करतो. साधारणपणे 20/25 मिनिटात एखादे पेंटिंग होते. अर्थात मूड वरती अवलंबून असते. अजून मधून मधून मूड लागला तर चित्रे काढतो. काही कॅनव्हासवर पेंटिंग पण केली आहेत. मागे एकदा पुण्याला ढोले पाटील रोड येथे मंगेश तेंडुलकर यांनी माझे

पेंटिंगचे प्रदर्शन पाहिले असताना एक वेगळ्या प्रकारची कला पाहून त्यांना माझी चित्रे खूप आवडली.

श्रीयुत अरुण काकतकर हे माझे मी मरीन इंजिनियर करत असतानाचे मित्र. त्याने अजून मैत्री जपून ठेवली आहे. मला विसरले नाहीत हे भाग्य. ते वेगवेगळ्या चित्रांवर आणि फोटोंवर चारोळीचे काव्य करायचे. ते पाहून मी माझ्या काही पेंटिंगवर पण काव्य करायला सांगितले.

आता पुण्यात रिटायर लाईफ जगतोय. मुलं नातवंडांबरोबर आनंदात रहातोय. साधारणपणे वर्ष दीड वर्षापूर्वी असेच आमच्या मित्रांच्या गेट टू गेदर संबंधित छोटस लिखाण मी केलं होतं. ते माझ्या काही मित्रा ना आणि काही नातेवाईकांना खूप आवडलं .त्यानंतर मग मी शिक्षण झाल्यानंतर शिप वर कसा गेलो या संबंधीचे विचार माझ्या मनात येऊ लागले. मी गावातून खार ला काकांकडे जाऊन माझं मरीन इंजिनिअरिंग कसं केलं तिथपर्यंत लिहिलं. ते लिखाण माझ्या काकांना श्री. श्रीकांत साठे यांना पाठवलं. त्यांनी भरभरून कौतुक केलं आणि म्हणाले असेच लिहित जा. मग मी असा विचार केला की लहानपणापासून आतापर्यंत सर्व जीवन प्रवास आपण लिहून ठेवावा आणि मग लिहायला सुरुवात झाली. काही लेख माझ्या नातेवाईकांना दाखवले त्यांना पण ती खूप आवडले.

a

लिखाण पूर्ण झाल्यावर एकदा मी माझा मित्र श्री.अरुण काकतकर यांना हे माझे लिखाण दाखवले . त्यांना तर ते इतके आवडले त्यांनी सांगितलं अरे खूप छान लिहिलंस यात तुझ्या पत्नीला 'पत्नीचे मनोगत 'पण लिहायला सांग एक छान पुस्तक तयार होईल आणि ते प्रसिद्ध कर. शिप वरील जीवनाचा एकंदर प्रवास सहसा कोणाला माहित नसतो. निश्चित सर्वजण वाचतील सर्वांना आवडेल. मी माझं हे सर्व लिखाण मराठी टायपिंग मध्ये मोबाईल वरती करून ठेवलं होतं. माझ्या एक स्नेही श्री. गोपाल आवटी यांनी त्यांच्या ओळखीतील श्रीमती.आरती निरंतर या तुम्हाला वर्ड मध्ये व्यवस्थित टाईप करून देतील असे सांगितले आणि त्यांनी ते काम हाती घेऊन पूर्णपणे करून दिले. श्रीमती. संगीता सप्रे यांनी मला या पुस्तकाचे नाव सुचवले. वर्ड मध्ये टाईप झाल्यानंतर श्री. सुनीळ सामंत यांना फोन करून माझे ई बुक प्रकाशित करू शकता का अशी विचारणा केली आणि श्री. सामंत यांनी त्वरित त्याला होकार दिला. त्यामुळे माझं एक ई बुक तयार झालं. सर्व नातेवाईक, माझे काका श्री.श्रीकांत साठे, माझी पत्नी सौ.मृणाल, श्री.अरुण काकतकर,श्री. सुनीळ सामंत आणि पीडीएफ फाईल तयार करणाऱ्या श्रीमती.आरती निरंतर यांचे मनापासून आभार मानतो . वरील सर्वांनी वेळोवेळी दिलेले प्रोत्साहन आणि मदत यामुळे माझे पुस्तक तयार झाले आहे. पुस्तक आपणा सर्वांना आवडेल अशी आशा आहे....

आपला,

राम केळकर

पुणे.

प्रस्तावना

कर्मयोगाचा अवलंब करीत, जगण साध्य करताना, अनेक सुखदुःखांबरोबर दोन हात करावे लागतात.विविध व्यावसायिकच्या अडचणींचे स्तर आणि प्रकारही वेगवेगळे असतात.

त्यातल्या काही व्यावसायिकांच्या जीवनपद्धतींची, सर्वसामान्यांना केवळ जुजबी माहिती असते.. म्हणजे सैन्यदल, वा रुग्णसेवेत दिवसरात्र सावध राहून कर्तव्य बजावीत राहाणं, वैयक्तिक आणि कौटुंबिक गरजांकडे दुर्लक्ष करीत, समोरच्या परिस्थितीला प्राधान्य देणं किती अवघड असतं ते केवळ ती कर्तव्यदक्ष मंडळीच जाणतात..

असाच एक व्यवसाय म्हणजे नाविक अभियांत्रिकी.

उत्तम आकर्षक गणवेश, उत्तम आर्थिक कमाई, उच्चस्तरीय राहाणीमान.. यापलीकडं, जळाई निळाई दरम्यान महिनोंमहिने, लाटांवर डुलता-डोलताना, अनुभवावा लागणारा, चित्तथरारक, कधी जीवावर बेतणारा संघर्ष, या पुस्तकांत माझा मित्र राम. राम केळकर यानं चितारला आहे.

पुस्तक हातात घ्याल तर वाचून पूर्ण होईस्तोवर तुम्ही खाली ठेवूच शकणार नाही याची ग्वाही देतो मी..

- अरुण काकतकर

साद सागराची

अनुक्रमणिका

1. माझे बालपण
2. माझे शाळेतील दिवस
3. माझे खार मधील वास्तव्य
4. कोकण सेवक वरील दिवस
5. मराठा प्रॉव्हिडन्स वरील दिवस
6. मराठा मेलडी वरील दिवस
7. मराठा एलेगन्स वरील दिवस
8. जागा - लग्न – परीक्षा
9. टॅकलर डोसानीआ
10. जगजीवन वरील प्रवास
11. अबुल कलम आझाद वरील दिवस
12. टँकर कोयालीवरील दिवस
13. चंडीदास वरील दिवस
14. एम. टी. कोलडीया वरील दिवस
15. शोर जॉब आणि हार्ट अटॅक
16. बोटीवरील काही महत्वाच्या गोष्टी

17. समुद्रावरील वादळे...शिपवरील वादळे.
18. मुलांचे शिक्षण- तळेगावच रो हाऊस
19. मी पाहिलेला विदेश देश आणि शीप
20. माझ्या काही आवडत्या काही कला…
21. मला भारतानंतर आवडता देश -जपान
22. काही जीवघेणे प्रसंग…
23. इंटरनॅशनल डेट लाईन, इक्वेटर क्रॉसिंग
24. आकाशातील आणि समुद्रातील निसर्गाचे वर्णन करायला एक योग्य स्थळ
25. दर्यावर्दीच्या पत्नीचे मनोगत

माझे बालपण

माझे जन्म स्थान

माझा जन्म मालगुंड येथे 22 जून 1949 ला झाला. आमचं त्यावेळचं घर खूप मोठं, एकत्र कुटुंबातील होतं. वडिलांचे काका, वडिलांच्या आत्या, वडिलांचे चुलत भाऊ बहिणी, भरपूर नोकर चाकर आणि इतर नातेवाईक मंडळी असे भरलेलं घर होतं. गोठ्यामध्ये खूप गाई म्हशी आणि बैल असे होते. आमच्या दोन बैल गाड्या होत्या. पंचक्रोशीतील सर्वात मोठं दुकान आमचं होतं. सर्व लोक त्याला कंपनी म्हणत.

तसं बऱ्यापैकी श्रीमंत घराणं. खूप मोठी शेती होती. घराच्या मागे नारळी-पोफळीची बाग होती. मोठ्या विहिरीला रहाट गाडग ओढण्यासाठी रेडा लावलेला असायचा. तो विहीरीतून सारखं पाणी उपसायचा. आम्ही खूप पाणी घेऊन आंघोळ करत असू. आंघोळीच पाणी पाटाने केळी नारळी पोफळीला जायचे. पुढे खूप मोठे अंगण होते. तसेच बाजूला आणि मागेपण अंगण होते. घराच्या वाडीमध्ये येण्यासाठी एक कमान होती. त्याच्यावरती मधुमालतीचा वेल बहरलेला होता. अंगणाच्या कडेला भरपूर फुलझाडे होती. एका कोपऱ्यात एक मोठं बकुळीचं झाड होतं. त्या

a

बकुळीची फुले आमच्या अंगणात सकाळी पडलेली असतं. बकुळीची पिकलेली फळं खायला मजा यायची. काहीशी तुरट हापूस आंब्याच्या रंगाची असत. दुसऱ्या बाजूला पारिजातकाचे झाड होते. त्याची पण खूप फुले अंगणभर पसरलेली असायची. जास्वंद, तगर, अनंत अशी अनेक फुलझाडे होती. अंगणात एक सुंदर तुळशी वृंदावन होतं. मोठे झाल्यावर मी देवाची पूजा करायला लागलो. मी देवाची पूजा केल्यानंतर घरातली मोठी मंडळी तुळशी वृंदावनात जाऊन बघायची. कारण काही देव तुळशी वृंदावनात सापडत. त्याचे कारण असे की देवाची पूजा झाल्यानंतर देवाचं निर्माल्य मी तुळशी वृंदावनात प्रथेप्रमाणे टाकायचो. त्यात माझ्या हातून काही शाळीग्राम, देव वगैरे हमखास सापडायचे. देव पण एवढे होते की कधी मोजले नाहीत. 'मी लहानपणी मस्ती खोर होतो' असे माझ्यापेक्षा मोठी असलेली मंडळी सांगतात. मला सांभाळायला कमला नावाची एक मुलगी होती एवढे मात्र मला आठवते. दिवसभर खेळ, मस्ती खाणे, पिणे एवढे झाल्यावर संध्याकाळी झोपाळयावर आमच्या वडीलांची एक आंधळी आत्या आमच्याकडून शुभं करोति वगैरे म्हणून घ्यायची आणि त्यानंतर लांबलचक गोष्ट सांगायची. ती दोन-तीन दिवस तरी चालायची. सकाळी उठल्या उठल्या तोंड धुवून, अंघोळी करुन दूध प्यायचो. नंतर थोड्यावेळाने गुरगुट्या भात, त्याच्यामध्ये मीठ आणि भरपूर तूप आणि वर मेतकूट. कधी पापड आणि कधी लिंबू लोणचे असायचं. सात आठ मुले आम्ही एका रांगेत माज घरात जेवायचो. मीना आत्या, मी, तिच्या मैत्रिणी आम्ही नारळी पोफळीच्या बागेत भातुकली वगैरे खेळायचो. आमच्या घरात अंदाजे आठ बाय दहा बाय सहा अशी लाकडाची धान्य साठवायची दोन कोठारं होती. त्यामध्ये काढलेला तांदूळ ठेवलेला असे. पुढील भागात एक दोन फूटाचा एक दरवाजा होता. तसेच स्वयंपाकघरातून माडीवर जाण्यासाठी एक जिना. त्या माडीवर दोन मोठे पेटारे होते.

a

त्यात तांब्या-पितळेची भांडी असत. आम्ही लपंडाव खेळताना त्याचा उपयोग होत असे. माळ्यावर जाण्यासाठी ओटीवरून पण एक जिना होता. त्या माडीवर एक पलंग होता. तेथे ग्रामोफोन होता. त्यावर अनारकली-मधली गाणी मोठी आत्या लावायची.

एकदा लहानपणी दुकानात गेलो असता संध्याकाळ झाली. मला तेथे झोप लागली. वडिल, मूनीमजी, दुकानातीलं नोकरं सर्वजण दुकान बंद करून खालच्या घरी गेले. मी दुकानात झोपलेलो होतो, हे त्यांना माहितीच नव्हतं. घरी आल्यावर समजलं की राम कुठे दिसत नाहीये. शोधाशोध चालू झाली पण खूप शोध घेतल्यानंतर दुकानात मी सापडलो. शांत झोपलो होतो. तसेच एकदा माझे वडील स्वामींची पूजा करण्यासाठी देवळात गेले. त्यांच्या पाठोपाठ मी पण जात होतो. वाटेतच आऊआजीचं घर होत. तेथे मी तिच्याकडे गेलो. घरी कोणाला माहितीच नव्हते, मी कुठे आहे. खूप शोधाशोध झाल्यावर मी आऊआजींकडे आहे हे समजले. पण मार मिळाला की फक्त रागावले हे मला आठवत नाही. खूप लहान होतो. पहिलीची शाळा तेथूनच सुरू झाली. प्रथम आमचा गडी खांद्यावर घेऊन शाळेत न्यायचा. हट्टी होतो जायला तयार नसायचो. काही दिवसानंतरच मी शाळेत जायला तयार झालो. शाळेचा रस्ता शंकरभाऊ आणि सदूभाऊंच्या घराजवळून होता. मी शाळेला वेळेतून घरातून निघायचो आणि वाटेत काही खेळ खेळत बसायचो. शाळा सुटली की त्या वेळात घरी पोहोचायचो. पण ही युक्ती जास्त दिवस टिकली नाही. भरपूर चोप मिळाला. पहिलीचे काही दिवस खालच्या घरून शाळेत जात होतो. नंतर आमचे दुसरे नवीन घर दुकानाच्या मागे तयार झाल्याने आम्ही तिथे राहायला गेलो.

-0-0-0-

माझे शाळेतील दिवस

खालच्या घरातून नवीन घरी आल्यावर पहिलीपासून अकरावीपर्यंत अभ्यास खेळ परीक्षा आणि मित्रांबरोबर केलेल्या गमतीजमती यात अकरा वर्ष कधी गेली ते कळलेच नाही. बऱ्यापैकी मार्क मिळवून पास होत होतो. चित्रकलेची आवड असल्यामुळे ड्रॉइंगच्या पण गव्हर्मेंट घेत असलेल्या परीक्षा लगेच पास झालो. मराठी शाळेत असताना शारदोत्सवात भाग घेत होतो. काही गाणी काही नाटके वगैरे वगैरे. पाचवी ते सातवी आम्हाला सुतार काम होते. प्रॅक्टिकल काम असल्यामुळे त्याचा उपयोग पुढे आयुष्यात झाला. आम्हाला साधारणपणे जून जुलैमध्ये सुट्टी असायची. आठवी ते अकरावी मध्ये बाहेरच्या गावातून पण काही मुले शिकायला आमच्या गावात यायची पावसाळ्यात दोन्ही बाजूला असलेल्या गावातील नदीला भरपूर पाणी आले तर ती मुले येऊ शकत नसत त्यामुळे आमच्या शाळेला अतिवृष्टीमुळे सुट्टी मिळायची आम्हाला त्याचा आनंद व्हायचा. लहानपणी मला गाईगुरे चरायला आमच्या गडग्यामध्ये सकाळी जायला लागायचं आणि परत संध्याकाळी त्यांना आणायला जायचो. जवळच असल्यामुळे काही वाटायचं नाही. सापाची जनावराची भीती कधीच वाटली नाही. शहरात राहायला आल्यानंतर मात्र ती भीती खूप वाढली.

पावसाळ्यामध्ये शेतात काम करणाऱ्या आमच्या नोकर मंडळीसाठी मला चहा घेऊन जायला लागायचं. संध्याकाळी बैलाला धुण्यासाठी नदीत न्यायला लागायचं त्यामुळे आम्हाला तिथे पोहायला मिळायचं. कधी कधी घरी कोणाला न सांगता शिंपी तळ्यामध्ये खिशातील रुमाल लावून आम्ही पोहायचो देखील. घरी आल्यानंतर मात्र आई-वडिलांना कळायचं केसांवरून आणि मग खूप मार खायला

a

लागायचा. ऑक्टोबर नोव्हेंबरच्या सुमाराला भाताची कापणी व्हायची त्या वेळेला कधी पाऊस येणार असेल तर डोक्यावरून भाताचे भारे पण आणायला लागायचे. कारण सर्व नोकरांना जमायचं नाही. पण एक मजा होती. गणित नावडता विषय त्याला कारण पण गणित शिकवणारे सर्व मास्तर! अभ्यास नीट न केल्यामुळे वडिलांना रिपोर्ट करायचे आणि त्यामुळे मार खायला लागायचा. एसएससीत ह्या गणित विषयाने मला जबरदस्त धक्का दिला. नेहमी सर्व विषयात पास होणारा मास्तरांना खात्री असलेला मी नापास झालो ते गणितामुळे. होतं ते चांगल्यासाठी असते! पुढील आयुष्याच्या दृष्टीने हा माझा समज खरा ठरला. परीक्षा झाल्यानंतर रिझल्ट लागेपर्यंत मी रत्नागिरीच्या वैद्य वकिलांकडे कारकून म्हणून दोन महिने काम करत होतो. एक लेहंगा आणि सदरा घालून सायकलने त्यांच्याकडे जाई. त्यांची सायकल मला वापरायला मिळायची. खरेदी खत वगैरे लिखाण मला करायला सांगत. केवळ अक्षर चांगले असल्यामुळे. परीक्षा झाल्यानंतर गणित सोडून सर्व विषयात चांगले मार्क मिळतील ही खात्री होती. गणितातील सोडवलेल्या उत्तरांची बेरीज तीस पुढे जात नव्हती. त्यामुळे मला भविष्यकाळ डोळयासमोर येत होता. आता कुठेतरी कारकुनी करायला लागणार असे वाटत होते. ऑक्टोबरमध्ये परत परीक्षेला बसायचा आळस केला आणि मावस भावाला सांगून गुपचूप मुंबईला पलायन केले.

-0-0-0-

a

माझे खार मधील वास्तव्य

जानेवारी 67 साली खारला काकाच्या घरी आलो. काकांचा मुलगा आत्या त्यांची मुले सर्व जण आले होते. सर्वांशी ओळख झाली आम्ही खूप मजा केली. आठ दिवस कसे निघून गेले ते कळलेच नाही. एक दिवस काका, आत्या, काकू त्यांनी मला विचारले आता तू पुढील शिक्षणाच काय करणार. मार्च मध्ये एसएससीची परीक्षा होती ती देणे भाग होते. तिथे ती परीक्षा द्यावी असे सर्वांचे मत होतं. माझा तसा अभ्यास झालेला होता. मी फक्त गणितात नापास झाल्यामुळे एसएससीला सात विषय असल्याने नापास धरलं होतं. त्याचवेळी प्रभाकर मामा तिथे आले होते. माझ्या कंपनीत अप्रेंटिसशिप करशील का असे विचारले. तुला त्यासाठी प्रथम एसएससी व्हायला लागेल. मुंबईत राहण्याचा प्रश्न होताच. काका, आत्या, प्रभाकर मामा आणि सर्वांनी मिळून विचार केला आणि असे ठरले कि स्मिता काकूला विचारून निर्णय करायचा. मी बाजूला होतो मी ते ऐकलं, काकू मात्र वेळ न दवडता लगेच म्हणाली, “किशोर आणि सुरेश आहे तसा तो राहील.’’ मला खूप आनंद झाला.

काकांनी रोज सकाळी टाइम्स ऑफ इंडिया वाचायला सांगायला सुरुवात केली. गणितासाठी मी श्रीकृष्ण बोर्डिंगला पटवर्धन यांचेकडे आठवड्यातून तीन वेळा जात होतो. दोन आत्या खारला राहत होत्या. अम्मा दादरला राहत होती. सर्वजण आपापल्या घरी गेल्यानंतर घरात काका, काकू, सर्वेश, संदीप आणि मी असे पाच जण राहत होतो. सर्वेश पाच वर्षाचा होता. काकूबरोबर रोज ती संध्याकाळी चालायला जायची तेव्हा तिच्याबरोबर मी पण जात असे. पाली रोडला तिची मैत्रीण

उषा किरणकडे ती मला घेऊन गेलेली आहे. कधी भाजी आणायला कधी सिनेमाला ती घेऊन जायची. तिने कधीच परकेपणा जाणवून दिला नाही. अगोदर कधी गाडीतून फिरायला मिळाले नव्हते. काकूबरोबर मात्र भरपूर गाडीतून फिरायला मिळाले. मला ती अभ्यास करायचा मात्र आग्रह करायची आणि मी तिचे सर्व ऐकत असे. मी त्याप्रमाणे अभ्यास केला आणि सर्वांच्या आशीर्वादाने नॅशनल कॉलेजमधून परीक्षेला बसून एसएससी झालो. माझा सतरावा वाढदिवस काकूमुळे प्रथम साजरा केला. आयुष्यातील प्रथम केक तेथे कापला. परत सर्वांची मीटिंग झाली. प्रभाकर मामानी Alcock ashdown मधून अप्रेंटिसशिपसाठी अर्ज करायला सांगितले. मी तो लगेच केला. इंटरव्ह्यू झाला आणि मी त्यामध्ये सिलेक्ट झालो. ऑगस्टपासून अप्रेंटिसशिप सुरू होणार होती. खारच्या बंगल्यावर, मी हॉलच्या बाजूला असलेल्या खोलीमध्ये बेडवर झोपत असे. किशोर आणि सुरेश हे दोघं हॉलमध्ये झोपायचे. त्यावेळची घडलेली गोष्ट. संध्याकाळी वर्कशॉपमधून दमून आल्यानंतर, सर्वांबरोबर जेवण झाल्यावर लगेच मी झोपून जायचो. एक दिवस रात्री श्रीकांत काका मला उठवायला आला आणि म्हणाला, तुला वर्कशॉप जायचं नाही का? मी गडबडीने उठलो आणि नेहमीप्रमाणे तोंड धुऊन अंघोळ करून तयार झालो. आणि नेहमीप्रमाणे डायनिंग टेबलवरती ठेवलेले दूध प्यायला गेलो, पण दूध तिथे ठेवलेले नव्हते. हातात घड्याळ नव्हते. त्यामुळे बूट घालून रेल्वे स्टेशनकडे पळालो. रात्रीचे अकरा साडेअकरा वाजले आहेत हे तिथे गेल्यावर कळले. माझी गंमत केली होती. परत बंगल्यावर आलो तर सर्वजण वाट पाहत होते. अशी फसगत झाल्यानंतर परत होणार नाही याची काळजी मी घेतली. घरातून निघताना घड्याळ बघूनच जायला लागलो. आता ती गंमत प्रेमाने केली होती आणि परत काकाने केली होती. सर्वजण डायनिंग टेबलवर बसून खूप हसत होते. काकू सोडून! मी पण त्यांच्यात सामील झालो. अशा

a

खूप गमती घडल्यात पहिल्या पहिल्यांदा. माझे ते दिवस कधीच विसरता येणार नाहीत.

रात्री सर्वांचे जेवण एकत्र होत असे. जेवण झाल्यानंतर खूप वेळ गप्पा रंगत अगदी 2-2 तास सुद्धा. ऑगस्ट महिना उजाडला आणि माझी अप्रेंटिसशिप सुरू झाली. सकाळी सहा वाजता उठून आंघोळ करून तयार होऊन साडे सहाची ट्रेन पकडाला लागायची. त्या वेळेला मधु पार्क मधील कुत्रे मागे लागत. त्यांची खूप भीती वाटायची. वर्कशॉपमधील माझा रिपोर्ट प्रभाकर मामांच्या कानी जायचा. काही वेळेला बाकीच्या अप्रेंटिसशिपनी केलेल्या चुकांमुळे मला पण ओरडा सहन करायला लागायचा. पण अशा गोष्टी फक्त एक-दोन वेळाच अशा गोष्टी झाल्यात. वर्कशॉपला जायला लागल्यापासून रोज संध्याकाळी जवळ रडतच काकूला सांगायचो की मला जमत नाही. काकूंनी मात्र रोज समजून मला सांगितलं, काही नाही राम आता सहा महिने त्रास होईल. नंतर तुला काही त्रास होणार नाही. खरोखर सहा महिन्यानंतर मला सर्व जमायला लागलं. वेगवेगळ्या प्रकारची मशिनरी हाताळायला मिळाली. बोटीवर काम कसं करायचं ते कळायला लागलं. माझं काम बघून मला एक वर्षाचा एक्स्टेन्शन मिळून माझी अप्रेंटिसशिप मरीन इंजिनियर म्हणून केली अगोदर ठरल्याप्रमाणे. अर्थात हे सर्व मी करू शकलो ते मला खारला राहायला मिळाल्यामुळे आणि प्रभाकर मामांच्या कृपेने.

रविवारी दादरला क्लास असायचा. मला अप्रेंटिसशिपमधे 80 रुपये स्टायपेंड मिळायचा. त्यामधे कसे बसे भागायचे. कधीच वडिलांकडून पैसे घेतले नाहीत कारण घरातून पळून आलो होतो. खार ते डॉकयार्ड रोड हा तेरा रुपये रेल्वेचा पास होता. सकाळी दूध पिण्याचे 25 रुपये, दुपारी जेवणासाठी बारा आण्यात ब्रेड आम्लेट आणि वीस पैशात तीन वसईची केळी मिळत. ते वर्कशॉप मध्ये खात असे.

महिन्याचे पंचवीस रुपये व्हायचे. रविवारी काणे मामांकडे 1 रुपयात पोटभर जेवण व्हायचे. राहीलेल्या 13 रुपयात दादरला जायला यायला बस. महिन्यातून चार दिवस. ते 2 रुपये बाकी कधी एखादा सिनेमा पहायचो. कधी कंपनीतून शिपवरती ओव्हरटाईम करायला मिळाला तर आम्हा अप्रेंटिसना महीन्याला 25 ते 30 रुपये जास्त मिळत ते जमवून ठेवून कधीतरी रेडीमेड पॅंट किवा शर्ट घेता येई. पण जास्ती दिवस कडकीमध्ये च जात. तरी त्यात काकाचे जुने झालेले बूट, तसेच ते जुने वाटायचे नाही ते मला बरोबर व्हायचे ते काका मला द्यायचा. पांढरे लेंगे आणि कुडते पूर्वीपासून माझ्याकडे होते एखादा घ्यायला लागला तर तो स्टायपेंडमध्ये कसातरी ऍडजेस्ट व्हायचा. प्रथम दुपारचं जेवण काणे मामांकडे घेत होतो. कधीकधी मात्र पैसे संपवायचे, त्यामुळे उपाशी राहिला लागायचे. त्यावेळी काय करायचे? तो वेळ घालवण्यासाठी शालिनी आत्याकडे जायचं. एकदा तिच्या लक्षात आलं की मी उपाशी आहे त्या दिवसापासून तिने सांगितले रविवारी क्लास असेल तेव्हा माझ्याकडे जेवायला येत जा. त्यामुळे रविवारी पण माझं व्यवस्थित जेवण शालिनी आत्याकडे व्हायचे. हे सर्वजणांनी केलेले माझ्यावर उपकार आहेत ते मी कधीच विसरू शकणार नाही. सर्वच मंडळी मला प्रेमाने वागवत. अगदी शेजारच्या निमा काकू सुद्धा!

मरीन अप्रेंटिसशिपची चार वर्षे पुरी झाली आणि त्यानंतर सहा महिने ते मार्कण्टाइल मरीन यांच्याकडून मला बोटीवर जाण्यासाठी परमिशन घेणं आवश्यक होतं. कारण शेवटचं वर्ष यावर्षी मी ड्रॉइंग ऑफिसला काम करत होतो. त्यावेळी जवळपास अलकॉक ॲशडाऊन बंद होण्याच्या मार्गावर होती त्यामुळे हे करणं महत्त्वाचं होतं. माझ्या मोठ्या भावाने दिलीपने त्याच्या ठाण्याच्या कंपनीत प्लांट सुपरवायझर म्हणून नोकरी लावून दिली. तिथल्या मालकांचे एक मित्र मरीन

इंजिनिअर होते. त्यांच्या म्हणण्याप्रमाणे जॉब मिळाला. 250 रुपये पगार होता. माझी ड्यूटी दुपारी तीन ते रात्री अकरा अशी होती. त्यामुळे मला माझ्या मार्कण्टाइल मरीन ऑफिसमध्ये जायला सकाळी मिळायचं त्यामध्ये सहा महिने गेले पण काम झालं. मरीन इंजिनियर म्हणून शिपवर जायची लेखी परमिशन मिळाली. आमच्या वडिलांचे एक मित्र श्रीयुत मेहेंदळे म्हणजे आमच्या शाळेतील भाऊ मेहेंदळे यांचे भाऊ त्यांच्याकडे वडिलांनी मला एकदा नेले असता त्यांनी सांगितले मी चौगुलेमध्ये आहे आणि आम्हाला आमच्या कोस्टल शिपसाठी इंजिनिअरची गरज आहे. तू ऑफिसला इंटरव्यूमध्ये पास झाला तर तुला ते घेतील. तेथे टेक्निकल मॅनेजर श्रीयुत भावे यांनी माझा इंटरव्यू घेऊन मला कोकण सेवकसाठी सिलेक्ट केले. त्यानंतर आठ दिवसात माझी मेडिकल आणि पासपोर्ट आठ दिवसात होणे शक्य नसल्याने त्यावेळेला मला शिपिंग मास्टर यांकडून एक आयडी कार्ड देण्यात आले. त्यामुळे मी परदेशीपण जाऊ शकत होतो. अर्थात त्यानंतर सहा का आठ महिन्यांनी मला कंपनीकडून पासपोर्ट काढून मिळाला.

-0-0-0-

a

कोकण सेवक वरील दिवस

1 डिसेंबर मध्ये कोकण सेवक ही चौगुले कंपनीची पॅसेंजर शिप जॉईन केली. माझा धाकटा भाऊ दत्तात्रय मला माझ्या पहिल्या बोटीवर सोडायला आला होता. आमच्या कडे भरपूर सामान होतं. त्याला मला बोटीवर नोकरी मिळाल्या मुळे खूप आनंद झाला आणि अगदी हट्टाने तो बोटीवर आला होता. कोकण सेवक मुंबईहून पणजी रोज जात असे आणि परत येत असे.सकाळी दहा वाजता मुंबईच्या भाऊच्या धक्क्यावरून सुटत असे.मुरुड जंजिरा, हरणय, पालशेत, बोऱ्या, दाभोळ, जयगड, तिवरी, रत्नागिरी, देवगड, विजयदुर्ग, भुसाकाजी, मालवण, वेंगुर्ला आणि पणजी अशी बंदरे घेत आम्ही सकाळी आठ वाजता गोवा येथे पोहोचत असू. गावची खूप माणसं त्यावेळेला दिसायची पण मला ड्यूटी असल्यामुळे खूप वेळा त्यांना भेटायला जमायचं नाही. ड्यूटी झाली की मला युनिफॉर्म मध्येच राहायला लागायचे. एकदा आमच्या परकर सरांनी मला युनिफॉर्ममध्ये पाहिल्यानंतर जवळ घेऊन अभिनंदन केले. साधारणपणे सहा महिने मी बोटीवर होतो.

त्यावेळी एकदा संध्याकाळी आमच्या शिपचा ऑफ डे असताना मी दुपारी ऑफिसर्स डेक वरती आराम खुर्चीमध्ये आराम करत असताना चारच्या सुमारास दोन

सरदारजी आणि त्यांच्यामध्ये धिप्पाड गृहस्थ पण आले. आमच्या डेकवरती मी उठून उभा राहिलो आणि त्यांना विचारलं आपल्याला काय पाहिजे? त्यांनी माझी ओळख त्या धिप्पाड गृहस्थांची करून देताना म्हणाले, "हे पैलवान दारासिंग!" मी त्यांच्याशी हात मिळवताना एकदम आश्चर्यचकित त्यांचा हात एवढा मोठा होता असा हात कधीच पाहिला नाही. लहानपणी त्यांचे खूप सिनेमा पाहिले होते पण प्रत्यक्षात त्यांना समोर पाहिल्यावर मला खूप आनंद झाला ते दोघे दुसरे सरदारजी त्यांचे मॅनेजर वगैरे असावेत. त्यांनी मला विचारले की आम्हाला सिनेमाच्या शूटिंगसाठी शीप मिळेल का? मी सांगितलं डेक ऑफिसर कडे जायला लागेल ते कॅप्टनला विचारून तुम्हाला परमिशन देऊ शकतील. मी त्याला तिथे बसायला सांगून ड्युटी ऑफिसर वर असलेल्या सेकंड ऑफिसर लांबे यांना जाऊन सांगितले की पैलवान दारासिंग शूटिंग करायला परमिशन भागण्यासाठी आलेले आहेत. लांबे आमच्या जयगडचे. त्यांनी पटापट युनिफॉर्म घातला आणि एक नोटबुक घेऊन प्रथम ऑटोग्राफ घेतला, मला गंमत वाटली. नंतर त्यांना कंपनीकडून परमिशन मिळावी असावी. चहा पाणी घेऊन ते निघून गेले. मी जे काही दिवस कोकण सेवकवर होतो, त्यावेळी खूप सिनेमातले नट्या नट आमच्या शीपने गोव्याला जात. आठवणीत म्हणजे तनुजा, धर्मेंद्र, आगा. हे सर्व डीलक्स केबिन मधून प्रवास करत. त्यावेळी त्याचं तिकीट चारशे रुपये एवढंच होते. केबिनमध्ये दोन बेड असलेल्या मध्ये 110 रुपये बेड. मला वाटतं गोव्याचे तिकीट तीस रुपये वगैरे होत. माझा एक बालमित्र जया सुर्वे माझ्या आधी एक दोन वर्ष टीसी म्हणून आमच्या कंपनीत या बोटींवरती होता. मजा यायची. वेगवेगळे लोक भेटायचे काही गावचे. काही परदेशी नागरिक देखील.

a

बोटीवर संध्याकाळी पाच ते सहा मध्ये हाऊझी हा खेळ व्हायचा खूप पॅसेंजर यांचा सहभाग असायचा. कधी कधी मला पण बक्षीस मिळाल आहे. महिन्याला साधारण चार पाचशे रुपये असेच खेळामध्ये मिळत.त्यावेळी मला हातात सुमारे तीन हजार रुपये पगार मिळत होता. त्यावेळेला मी घरी वडिलांना, अगदी माझे लग्न होईपर्यंत, पाचशे रुपये दरमहा पाठवायचो आणि काही पैसे बँकेत टाकून खूप मौज मजा करण्यासाठी म्हणजे हॉटेल, सर्वकडे टॅक्सी ने फिरणे, चांगले कपडे यात उडवायचो. त्यावेळी माझी मोठी बहीण सिंधुताईने मला सांगितले होते की सोने अडीचशे रुपये तोळा आहे. दर महिन्याला मला पाचशे रुपये पाठवत जा मी तुझ्यासाठी दर महिन्याला दोन तोळे सोनं घेत जाईन म्हणजे दरवर्षी 24 तोळे असे जमेल. हे तुला पुढे उपयोगी येईल आणि तुझी बचत पण होईल. मी तसे केले नाही याची आता खंत वाटते. ताईचा सल्ला किती मौल्यवान होता हे आता जाणवते. म्हणजे 1978 सालापर्यंत जवळजवळ सहा वर्षात 144 तोळे सोने माझ्या लग्नापर्यंत जमा झाले असते. सहसा सोने कोणी विकत नाही. त्याचा मला नंतरचा आयुष्यात खूप फायदा झाला असता अशा चुका होतात पण आता खंत करून काय उपयोग!

कोकण सेवक वर जेवण अतिशय उत्तम असायचं. सर्व एकदम फ्रेश. आणि केबिन क्लास पॅसेंजर साठी जे जेवण बनवायचं त्यातल्या पण काही डिश ऑफिसर साठी यायच्या. एक-दीड महिना बोटी बंद होत्या. पावसाळयामुळे एप्रिल पासून बोटी बंद असत, जून सुरुवातीला आम्ही ओखा बंदर द्वारके जवळ मीठ लोड करण्यासाठी गेलो. वादळी हवामानात माझा तो प्रवास मला खूपच कठीण वाटला. शीपचा ड्राफ्ट कमी असल्यामुळे आणि उंची खूप असल्यामुळे बोट पंचवीस ते तीस डिग्री रोल होत होती. पावसाळयात अरेबियन समुद्र खूप रफ असतो. ओखा पोहोचण्यासाठी आम्हाला 28 तास लागले. प्रचंड लाटा आणि हेलकावे याच्यामुळे पोटातील अन्य

घुसळून निघत होते. सीनियर लोकांना सुद्धा एवढ्या वर्षाचा अनुभव असून देखील उलट्या होत होत्या. सुदैवाने मला मात्र काही झाले नाही पण खूप खूप घाबरलो होतो. 5/6 मीटरच्या लाटा त्या छोट्या बोटीसाठी मोठ्या होत्या. केबिन मधील सर्व गोष्टी इकडे तिकडे होत होत्या. रेलिंग धरुनच ड्यूटी करायला लागत होती. मनातून खूप घाबरलो होतो पण काही इलाज नव्हता. ओखाला गेल्यानंतर तेथून द्वारका बघून आलो. खूप सुंदर मंदिर पाहायला मिळाले. आठ-पंधरा दिवस तिथे लोडींग झाल्यानंतर मुंबईला यायला निघालो. येताना परत खूप मोठे वादळ लागले थोडा एक्सपिरीयन्स आल्यामुळे त्रास कमी झाला.परत मुंबईला आल्यानंतर माझी मराठा प्रोव्हिडन्स या मोठ्या बलक कॅरियर वरती ट्रान्सफर झाली. विमानाने मुंबई ते पणजी जायला एक तास लागला त्यावेळी विमानाचे तिकीट 75 रुपये होते. कोकण सेवक वरील अनुभवामुळे मराठा प्रोव्हिडन्स वरती प्रमोशन मिळाले.

-0-0-0-

मराठा प्रॉव्हिडन्स वरील दिवस

कोकण सेवक वरुन माझी मराठा प्रोविडन्स या चौगुले शिपिंग कंपनीच्या मोठ्या बोटीवर बदली झाली. मी जॉईन झालो त्यावेळी या शीप वर दो चोर या तनुजा आणि धर्मेंद्र असलेला सिनेमा चित्रित केला जात होता. सुमारे आठ ते दहा दिवस शूटिंग चालू होते. त्या सिनेमामध्ये असलेल्या एका गाण्याचं शूटिंग चालू असल्यामुळे इंजिनमधील काम करण्याचे टाकून सर्व शूटिंग बघत असत. संध्याकाळी आमच्या बोटीवरील एका पंजाबी इंजिनीयरच्या केबिनमध्ये धर्मेंद्र ड्रिंक घेत असायचा. कॅप्टनच्या केबिनमध्ये तनुजा असायची. हे मी खूप वेळा पाहिले आहे. कारण कोकण सेवकवर आमच्या एका कुलश्रेष्ठ नावाच्या इंजिनियरबरोबर पत्ते खेळताना पण मी पाहिलं आहे. या गोष्टी आठवण आली म्हणून लिहिलं. बोटीची 40 हजार टन कार्गो वाहून नेण्याची कॅपॅसिटी होती. ही बोट गोव्यावरून कच्चे लोखंड घेऊन जपानला जात असे. जपानला जाण्यासाठी तेरा ते चौदा दिवस

लागायचे. गोव्यातून निघाल्यानंतर साधारण सात दिवसांनी आम्ही सिंगापूरला पोहोचायचो. सिंगापूरला तेल घेऊन पुढे आम्ही जपानला ओसाका, कोबे, कावासाकी यांच्यापैकी कोणत्यातरी बंदरात कार्गो डिस्चार्ज करायचो. हा काळ 1972 सालचा त्यावेळी आम्हाला भरपूर पोर्ट स्टे मिळायचा. बंदरामधील वास्तव्य खूप असल्यामुळे आम्ही रोज संध्याकाळी किंवा काही वेळेला सकाळी बोटीने किनाऱ्याला जाऊन जपानमध्ये जाऊन फिरून यायचे. संपूर्ण जग जवळून पाहून झाल्यानंतर सुद्धा मला अजूनही जपान खूप आवडते. जपानला झालेल्या एकूण ट्रीप आणि तेथील वास्तव्य एकूण सतरा ते अठरा महिन्याच्या जवळपास झाले. जपान मध्ये दोन-तीन वेळा शिप ड्राय डॉकिंग आणि रिपेयर झाले. जपानला जाताना गोव्यावरून सुटल्यावर आम्हाला अरेबियन सीमधून, श्रीलंकेला वळसा घालून बंगालच्या उपसागरातून सिंगापूरला जायला लागायचं. सिंगापूरहून पुढे साउथ चायना सी मधून जपानला जाणे व्हायचे. सिंगापूरला काही वेळेला तेल घेण्यासाठी 1, 2 दिवस लागत. त्यामुळे संपूर्ण सिंगापूर बघून झाले. अर्थात एका वेळेला नाही पण प्रत्येकवेळी थोडे थोडे.

पावसाळ्याचा सिझन सोडला तर अरेबियन सी इतर वेळी शांत असायचा. बंगालच्या उपसागरात मात्र सांगता यायचं नाही. कधीही तो रफ व्हायचा आणि वादळी हवामान व्हायच. तसेच साऊथ चायना सी पण अधून मधून रफ असायचा. अर्थात वादळाचं वर्णन करणं खूप कठीण आहे. गेल क्रमांक सात, आठ, नऊ खूपच भयंकर असायचं. रोलींग आणि पिचिंग हे खूप असायचं. मोठी बोट असून सुद्धा समुद्र त्या बोटीला उचलून पुढे फेकायचा. पंचवीस-तीस डिग्री रोलिंग तर कायम असायचं अर्थात वादळात. आमच्या केबिनमधील सर्व वस्तू उलट्या पालट्या होत असत. डेकवरती चालायला कठीण व्हायचं. तीस फूट कधी 40 फूट उंच लाटा

बोटीला उजव्या-डाव्या बाजूला किंवा समोरून तडाखे देत असत. अशा वादळामध्ये खूप लोकांना जेवण जायचं नाही. वादळ काही वेळाला चार-पाच दिवसाचं तर कधीतर पंधरा-वीस दिवस सुद्धा कंटिन्यू असायचा. कधी कधी तर जीवन मरणाचा गंभीर प्रसंग समोर उभा रायचा. एकदा अशाच एका साऊथ चायना मधील समुद्रामध्ये आमच्या पुढे चाललेल्या बोटीला जलसमाधी मिळाली. आम्हाला तर दोन-तीन दिवस आमची पोझिशन कळत नव्हती. खूपच प्रचंड वादळ झाले होते. छोटी-मोठी वादळ अधून-मधून असतच.

पावसाळ्यात आम्ही या बोटीने ऑस्ट्रेलिया आणि अमेरिकेला पण गहू आणण्यासाठी गेलो आहोत. या बोटीवर असताना जपानमधील भाग, ऑस्ट्रेलिया-मधील काही भाग आणि अमेरिकेतील पोर्टलांड जे अमेरिकेच्या पूर्वेला पाहायला मिळाला. कोणत्याही बंदरात पोहोचल्यावर सर्वजण आतुरतेने एजंटची वाट पाहत असायचे कारण, आपल्या नातेवाईकांची ताजी पत्रे येत असत. त्याकाळी फोनची सोय नव्हती. मला पण आईवडिलांची अनिता, ऊजु, राजनची पत्रे यायची. दर महिन्याला. मी पण, प्रवास सुरू झाला की रोज थोडे थोडे करत पत्र लिहीत असे आणि बंदर आले की, तेथील कंट्रीचे टिकीट घेऊन पाठवत असे. त्यामुळे कोणाचं, पत्र आलं की एवढा आनंद व्हायचा की, वादळ आणि श्रम याचा झालेला त्रास निघून जात असे. आमच्या बोटीवरील एका कूकला खूप महिन्यात त्याचे घरून पत्र न आल्याने त्याच्या डोक्यावर परिणाम झाला. आम्हाला त्याला मेडिकल ट्रीटमेंटसाठी तैवानला उतरवावे लागले. तो बोटीवरून समुद्रात उडी मारायचा प्रयत्न करायचा म्हणून या बोटीवर मला दहा महिन्यानंतर फोर्थ इंजिनियर म्हणून प्रमोशन मिळालं.

वादळाचं वर्णन करणं खूप कठीण आहे. त्या वादळात बोटीचे इंजिन बंद करून ठेवता येत नसे तर त्या वादळाला सामोरं जायला लागायचं. अशा वादळात

a

जर इंजिन बंद पडलं तर कॅप्टनला बोट हँडल करणं खूप कठीण जात. वादळात सुदैवानं मला कधीही उलट्यांचा त्रास झाला नाही. भीती मात्र खूप वाटायची. बोटीवरचं बाकी राहणं म्हणजे पंचतारांकित हॉटेलसारखं असायचं. ड्युटीवरून आल्यावर मात्र युनिफार्म घालूनच राहायला लागायचं. दोन्ही वेळचे जेवण आणि ब्रेकफास्ट युनिफॉर्म घालूनच जायला लागायचं. इंजिनियरची ड्युटी इंजिन रूममध्ये असायची. आमची ड्युटी बॉयलर सूट घालूनच करायची एका वेळेला चार तास अशी एका दिवसात दोन वेळा ड्युटी करायला लागत असे. हा प्रवास चालू असताना आम्हाला शिपवरील मशिनरीची देखभाल करायला लागायची. इंग्लिशमध्ये त्याला मेंटेनन्स म्हणतात. या बोटीवर वरती डेक मशिनरी म्हणजे क्रेन वगैरे नव्हतं. अनेक बोटी पैकी माझी ही आवडती. या बोटीवरती अनुभव आल्यामुळे मला पुढे कोणताही त्रास झाला नाही. ऑफिसर्समध्ये खूप ऑफिसर्स मराठी आणि गोव्याचे होते. वादळाचा प्रवास सोडला तर बोटीवरील जीवन अतिशय चांगलं आणि सुखकारक होतं अर्थात पैसे पण खूप मिळायचे. त्याकाळी सोने अडीशे रुपये होतं त्यावेळी मला कोकण सेवक वरती तीन हजार रुपये पगार होता. ही गोष्ट 1971 सालची आहे. ह्या बोटीवरून नंतर मी रजेवर उतरलो माझ्या परीक्षेसाठी. पुढील प्रमोशनसाठी परीक्षा अतिशय महत्त्वाच्या असतात. भारतीय मरीनऑफिसर जगामधल्या कोणत्याही कंपनीमध्ये काम करू शकतो एवढा मान त्या सर्टिफिकेटला आहे.

-0-0-0-

मराठा मेलडी वरील दिवस

मराठा प्रॉव्हिडन्सवरून रजेवर उतरल्यावर काही दिवस मुंबईत आणि गावाला जाऊन आल्यावर एक महिन्यासाठी मराठा प्रोग्रेस या बल्क कॅरियर वर मुंबई पोर्टमध्येच कामावर रुजू झालो. बोट मुंबईत असल्यामुळे दोन चार दिवसांनी मित्रमंडळी नातेवाईक यांना भेटायला मिळायचे. माझा एक मित्र प्रमोद साळवी हा तिथे चीफ ऑफिसर होता. या बोटीवर असताना श्यामला आत्या, प्रभाकर मामा, आत्याची मुले एक दिवस बोटीवरती येऊन गेले. यात प्रभाकर मामानी मला मरीन इंजिनियर होण्यासाठी खूप मदत केली. तेथे मी फोर्थ इंजिनियर होतो त्यांना खूप बरं वाटलं. त्या शीपवरून माझी गोव्याला आलेल्या मराठा मेलोडी या 64 हजार टन्स कॅपॅसिटी असलेल्या मोठ्या बोटीवर बदली झाली. बोट एकदम नवीन होती आणि खूप मोठी होती त्यामुळे मी आनंदात होतो. शिप जॉईन झाल्यानंतर चार-पाच दिवसांनी गोव्यावरून कच्चे लोखंड भरून आम्ही फिलाडेल्फियाला म्हणजे पूर्व अमेरिकेला जाण्यासाठी निघालो. गोव्यावरून निघाल्यानंतर दक्षिण आफ्रिकेला वळसा घालून केपटाउनला सलाम करून आम्ही अटलांटिक सागरातून 31 दिवस प्रवास करून फिलाडेल्फियाला पोहोचलो. नोव्हेंबर डिसेंबरचा काळ असल्यामुळे अरेबियन समुद्र आणि साउथ अटलांटिक शांत होता. खूप छान प्रवास झाला. त्यावेळेला सुएज कालवा बंद असल्यामुळे दक्षिण आफ्रिकेला वळसा घालून आम्हाला अमेरिकेला जायला लागले. जवळपास पाच ते सात हजार किलोमीटरचा जास्त प्रवास करावा लागला. यावरुन तुम्हाला कल्पना येईल कि सुवेझ कालव्यामुळे अमेरिका किती जवळजवळ आलेली आहे. किती मैलाचा प्रवास वाचला हे मला

एक्झॅक्टली आत्ताच सांगता येत नाही. या 31 दिवसाच्या प्रवासात मला खूप नवीन गोष्टी शिकता आल्या. या बोटीवरच्या वर्कशॉपमध्ये चांगली वर्कशॉप मशिनरी होती तिथे मी बोटीला लागणारे निराळ्या प्रकारचे शाफ्ट, थ्री स्टार्ट शाफ्ट बनवण्याची प्रॅक्टिस केली आणि त्यात प्राविण्यपण मिळवलं. तसेच पडलेल्या नारळाच्या करवंट्या साफ करून त्याला ग्राइंडिंग मशीनवरती पॉलिश करून मी निरनिराळ्या प्रकारच्या वस्तू बनवल्या. निरनिराळ्या प्रकारच्या बडीशेप ठेवायचा बॉक्स, बोट मॉडेल, ॲश ट्रे इत्यादी वस्तू. अर्थात वॉच कीपिंग करताना मधल्या वेळेत तसेच ड्रॉइंगची आवड असल्यामुळे शिपवरती खूप प्रकारचे ऑइल पेंट होते हे वापरून लाकडाच्या फळीवर खूप पेंटींग केली. माझ्या बोटीवरील खूप मित्रांनी ती आपल्या घरी नेली.

आम्ही नवीन वर्षाच्या सुरुवातीला म्हणजे एक जानेवारीला फिलाडेल्फियाला पोहोचलो. नवीन वर्षाचा सण अमेरिकेत मोठ्या प्रमाणात साजरा केला जातो. त्यामुळे जवळजवळ एक आठवडा आम्ही ॲंकरेज वरती होतो.

a

फिलाडेल्फिया येथून रेल्वेने न्यू यॉर्क जाऊन आलो. पुरा दिवस कसा गेला ते कळलेच नाही. एम्पायर स्टेट बिल्डिंग, रॉकफेलर सेंटर, स्टॅच्यू ऑफ लिबर्टी नॅशनल जिओग्राफिक म्युझियम हे सर्व पाहायला मिळाले एम्पायर स्टेट बिल्डिंग मध्ये जाताना इतक्या पटकन टॉपला पोहोचलो ते कळलेच नाही. आमच्याबरोबर चीफ इंजिनियरची फॅमिली इलेक्ट्रिकल ऑफिसर पण होता इएम्पायर स्टेट वरील भिंती जवळून खाली बघताना भीती वाटत होती. खाली थंडगार वारा आणि बारीक बारीक बर्फ आणि खाली रंगीत संगीत जाणारी वाहन. पाहताना खूप मजा आली खाली फोटो काढायचा प्रयत्न केला पण बर्फ पडत असल्यामुळे कॅमेरा हलला तरीही उत्कृष्ट फोटो आला. नंतर दोन-तीन वेळा फिलाडेल्फिया शहर बघायला गेलो होतो आमचे एक नातेवाईक तेथे राहत होते पण त्यांचा पत्ता माझ्याकडे नसल्याने त्यांना भेटता आले नाही. फिलाडेल्फिया येथे कार्गो डिस्चार्ज करून आम्ही नॉरफोक येथे जाऊन नांगर टाकला. तेथे 15 दिवस होतो. एक दिवसाआड मी आणि प्रमोद बाहेर जात होतो तेथे माझी आणि प्रमोदची जोसेफ ड्युक या कुटुंबाबरोबर दोघांबरोबर ओळख झाली. त्यांच्याकडे आम्ही रोज जायचो ते आम्हाला फिरायला घेऊन जात असत. त्यांच्याकडे आम्ही रोज जात असू. नंतर त्याना आम्ही एक दिवस बोटीवर खूप मोठी पार्टी दिली.

एकदा मी आणि प्रमोद असेल बाहेर गेला असताना संध्याकाळी परत बोटीवर जाण्यासाठी बोट स्टेशनला आलो. तेथे सेकंड इंजिनियर आणि त्याची बायको पण उभी होती धुके एवढंच दाट होत की दीड-दोन फूट जवळ असलेला मनुष्य दिसत नव्हता कसेबसे आम्ही बोटीत बसलो परंतु बोटीवाल्याला दाट धुक्यामुळे आमच्या बोटीपर्यंत नेता आली नाही. आम्हाला परत बोट स्टेशन वरती आणून सोडले. ती रात्र आम्हाला हॉटेलमध्ये काढावी लागली. दुसऱ्या दिवशी

दुपारी धुके कमी झाल्यानंतर आम्ही बोटीवर परतलो. त्या छोट्या बोटी तला दोन तीन तासाचा प्रवास कुडकुडत करावा लागला होता. त्यानंतर दोन दिवसांनी आम्ही बारा तासात गहू लोड करून पनामा कालवा मार्गे जपान ला जायला निघालो. नोर्थ फ़ॉर्क टू पनामा कालव्याच्या इंटरन्स पर्यंत जायदा एक्झॅक्टली किती दिवस लागले ते आत्ता लक्षात नाही बहुदा 5/6 दिवस लागले असावेत. बर्मुडा ट्रँगल मधून जाताना आम्हाला काही त्रास झाला नाही. खूप लोकांनी सांगितलं कि त्रास होतो त्यानंतरसुद्धा मी सतरा अठरा वेळा बर्मुडा ट्रँगल पार केला पण कधी त्रास झाला नाही. पनामा कालव्याच्या पूर्वेला अँकरेज केल्यावर तेथे एक दिवस आम्ही सर्व्हेसाठी होतो तेथे त्यांनी शिप ची लांबी रुंदी ड्राफ्ट वगैरे चेक केले. कारण त्या वेळी ठराविक शिप कालव्यामधून पास होत असत. तेथे तीन चार लॉक गेट मधून शिप जवळजवळ 85 फिट उंचीवरील तलावात नेली जाते. बोटीच्या दोन्ही बाजूला सुमारे सहा ते सात इंच एवढीच जागा कालवा आणि बोटीमध्ये होती. फुल स्पीडमध्ये इंजिन चालत होतं आणि प्रत्येक साईडला दोन असे चार इंजिने आम्हाला ओढतपण होती. एका बॉकमध्ये बोटीला घेतल्यानंतर पाठीमागील गेट बंद होत असे आणि त्या डॉक मध्ये वीस-पंचवीस फूट पाण्याची पातळी पंप करून वाढवत असत त्यामुळे शिप वीस ते पंचवीस फूट उचलली जायची अशा तीन चार लॉकगेट मधून आम्हाला नेलं आणि उंचावरील सरोवरात सोडले. दोन्ही बाजूला खूप प्रेक्षक बघायला होते. माझा पण पनामा कालवा पार करायचा प्रथमच प्रवास होता. यासाठी पनामा कालवाचा व्हिडीओ बघणे जरूरी आहे. यु ट्यूबवरती तो आपल्याला पाहायला मिळेल. हे सर्व होत असताना मला अधून मधून इं रूम मध्ये ड्युटी करायला लागत होती. सरोवरातून प्रवेश केल्यानंतर सरोवराच्या दुसऱ्या टोकाला म्हणजे पनामा कालव्याच्या दक्षिणेच्या साईडला पनामा सिटी जवळ आलो येथे परत तीन स्टेप मध्ये जवळजवळ 45 ते 50 फूट तसेच खाली उतरायला लागले. हे होता होता

a

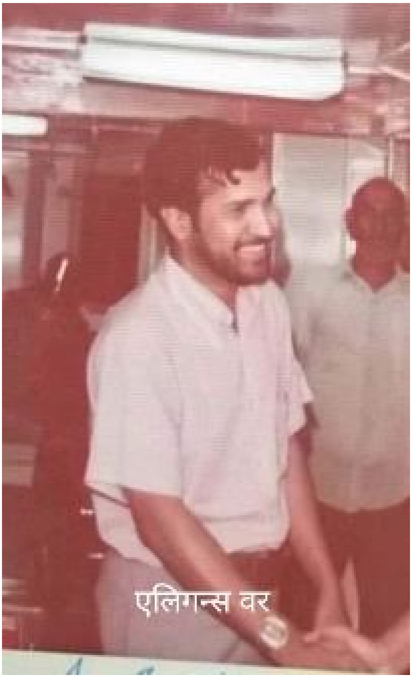
संध्याकाळ झाली होती. पनामा कालवाचा प्रवास खूप कमीजणांना करायला मिळतो केवळ नशिबामुळे मला करायला मिळाला.

पनामा कालवा सुटल्यानंतर आम्ही जपानला जाण्यासाठी 18 दिवस न थांबता मोठ्या वादळाला तोंड देत आम्ही जपानला पोहोचलो. संपूर्ण पॅसिफिक सागर त्यावेळेला दहा-बारा दिवस वादळी हवामानात होता. नंतर जपानला गहू डिस्चार्ज केल्यावर आम्ही बारा दिवसांनी गोव्याला सुखरूप पोहोचलो. वादळाचा भाग सोडला तर एकंदरीत खूप छान प्रवास झाला. शिप नवीन होती त्यामुळे कोणत्याही प्रकारचं टेन्शन आलं नाही. गोव्याला आल्यानंतर मी साइन ऑफ करून रजेवरती आलो. रजेवर असताना परीक्षा देऊन मी मराठा एलेगन्स या बोटीवरती सौदी अरेबियाला गेलो.

-0-0-0-

मराठा एलेगन्स वरील दिवस

सुट्टी संपून शिप जॉईन करायची वेळ आली. शिप सौदी अरेबियातील जेद्दा येथे जॉईन करायची होती. सकाळी सहा चे फ्लाईट होतं. आदल्या दिवशी शामला आत्या कडे सर्वांशी रात्री खूप वेळ गप्पा गोष्टींमध्ये वेळ गेला.



त्यामुळे रात्री झोपायला उशीर झाल्यामुळे सकाळी उशिरा जाग आली. साडेचार वाजले होते. पटकन आंघोळ करून पाचच्या सुमारास टॅक्सीने एअरपोर्टवर गेलो. सामान उतरवून कस्टम गेट जाईपर्यंत साडेपाच झाले. अर्थात त्यावेळी वेळी अगोदर इतका वेळ आधी एअरपोर्टला बसायला लागायचं नाही. कसाबसा पावणे सहाला विमानात शिरलो. मला वाटतं त्या विमानात शेवटचा प्रवासी मी होतो. विमानाचा पहिला हॉल्ट दहारानला होता. विमानाचं लँडिंग झाल्यानंतर लगेचच सौदी अरेबियाच्या जेद्दा जाणारे विमान होतं. माझं सर्व सामान शेवटच्या टप्प्यापर्यंत बुक न केल्याने सामान ट्रॉलीने पटापटा ओढत आणून कसेबसे काऊंटर वर दिले होते. दहारान ला लगेचच जेद्दा जाणारे सौदी अरेबियाच विमान होते. सर्व सामान बेल्ट वरून घेऊन लगेचच ट्रॉली वर घेऊन

काउंटरवर जायला धावतच जावं लागलं. विमानात सर्वत्र घाण होती कोणी कुठे बसले होते. बहुतेक नाईंटी पर्सेंट लोक मक्का मदीना जाणारे होते. माझा पासपोर्ट आधीच पासपोर्ट काउंटरवर कॅप्टन कडे दिला होता. खिशात फक्त 7 अमेरीकन डॉलर होते.

विमानाचे लँडिंग झाल्यानंतर मला घ्यायला एजंट आला नव्हता. माझ्याकडे फोन नंबर होता पण कसा करणार हा मोठा प्रश्न होता. एक-दोन वेळा तेथील ऑफिसरला विचारून पाहिले त्याला काहीच समजत नव्हते. त्यांनी मला एका जागी बसवून ठेवले. मी माझा पासपोर्ट टेबला वरती पाहत होतो पण तो ऑफिसर मला काही देत नव्हता. तीन-चार तास झाल्यानंतर मी हळूच तो काढून माझ्याकडे घेतला अर्थात त्याचं लक्ष नव्हतं म्हणून नाहीतर काय शिक्षा झाली असती हे समजणे कठीण होते. चार-पाच तास एअरपोर्टवर बसून काढल्यानंतर परत एकदा काचेतून बाहेर पाहिले तेव्हा माझ्या नावाचा बोर्ड घेतलेला टॅक्सी वाला मला दिसला. आणि माझी सुटका झाली. नशिबानं मी आधीच पासपोर्ट काढून घेतल्यामुळे काहीच प्रश्न आला नाही. शहाण्या माणसाने सौदी अरेबिया कधी जाऊ नये. एकतर त्यांना आपली भाषा समजत नाही आणि त्यांना मदत करायची इच्छा नसते. आता कदाचित बदलले असतील पण त्या वेळेला मात्र खूप कठीण होत. एजंटच्या ऑफिसमध्ये पोहोचल्यानंतर सुदैवाने तेथे एक आपला केरळी क्लार्क ने मला एका फ्लॅटमध्ये नेऊन ठेवले. चार-पाच दिवस तेथेच रहायचे होते. कारण बोटीवर जायला बोट सर्विस बंद होती. राहायची सोय आलीशान होती पण जेवण मात्र आपल्या भारतीय माणूस खाऊ शकत नव्हता असे होते. सकाळी रोटी, दूध, फळे आणि अंडी उकडलेली असा ब्रेक फास्ट असायचा. बाहेर फिरण्या सारखे काहीच नव्हतं सर्व कडे कडकडीत ऊन आणि कुठे झाडे पण दिसत नव्हती. दुपारचं जेवण म्हणजे उकडलेली चिकन

आणि आणि जाडी रोटी आणि एक वेगळाच भात. गोड नाही, तिखट नाही, एकदम बेचव पण. संध्याकाळी तीच परिस्थिती असायची. मी काहीतरी फळे किंवा ज्यूस कोल्ड्रिंक्स ज्यूस वगैरे पिऊन दिवस काढले.

चार दिवसानंतर बोटीवर जायला बोट मिळाली. बोटीवर चढत्या वर मन शांत झाले. बोटीवर केबिन मध्ये गेल्यावर सर्व ऑफिसर्स ची परिचय करून घेतला.

दुसऱ्या दिवशी सकाळी नेहमीप्रमाणे ड्युटी चालू झाली. ही बोट तेथे साडेतीन महिने नांगर करूनच राहिली. त्यामुळे आम्हाला रात्री आराम असे. मेंटेनन्सचे काम दिवसा करून संध्याकाळी कॅरम, टेबल टेनिस, स्विमिंग आणि रात्री जेवण, काही वाचन आणि गप्पा. कारण आमचा सिनेमा बघायचा प्रोजेक्टर खराब झाला होता. पन्नास-साठ सिनेमाची रिल्स पडून होती. मी दुसऱ्या दिवशी प्रोजेक्टर उघडून बघितला. सर्व काही व्यवस्थित होते फक्त एक थ्री स्टार्ट शाफ्ट खराब झाला होता आणि एक छोटासा पार्ट खराब होता. तो मार्केटमध्ये उपलब्ध नव्हता. मग मी लेथ वरती तो

बनवला. मराठा मेलोडी केलेली प्रॅक्टिस कामी आली. एखाद्या एक्सपर्टस सारखे झटपट काम झालं नाही. कारण संपूर्ण काम लेथ हाताने फिरवून केलं. सर्व ऑफिसर्सने मला खूप मदत केली. अर्थात सर्वांचा इंटरेस्ट हा सिनेमा बघण्याचा होता. छोटा पीस पण मी फायलिंग करून तिथेच बनवला. या सर्व कामाला चार-पाच दिवस लागले. त्यानंतर आमचा प्रोजेक्ट सुरू झाला. रोज दोन तीन सिनेमा आम्ही पहायचो. काही वेळेला शिप वरील क्रु मेंबर्स बरोबर डेक वरील hatchcover वर पण सिनेमा पहायचो. असेच एकदा सिनेमातील शार्क ने jaws जबडा उघडला असताना नेमके प्रोजेक्टर रील उडाले, खरोखर तो शार्क शिप वर आला असेच वाटले. रात्री ड्यूटी करणारे इंजीनियर्स आणि ऑफिसर दुपारी पाहात. त्यामुळे पंधरा वीस दिवसात सर्व सिनेमा बघून झाले. मग आम्ही दुसऱ्या शिप वरून exchange करायचो. काही वेळेला ते घेऊन येत काही वेळेला आम्हाला त्यांच्याकडे जायला लागायचं. आमची छोटी बोट घेऊन जायचा कार्यक्रम खूप वेळा व्हायचा.

असेच एकदा मी आणि चीफ ऑफिसर दोघेजण दुपारी चार वाजता आमच्या छोट्या बोटीमध्ये बदली करायचे सिनेमा घेऊन दुसऱ्या बोटीवर गेलो. त्या वेळी समुद्र शांत होता. वारा वगैरे काही नव्हते. बोटीला पेट्रोल इंजिन होते आणि दोन वल्ही पण होती. शिपवरुन निघालो दुसऱ्या शिपवरती जाऊन सीनेमा बदलले तेव्हा इंजिन व्यवस्थित चालू झाले आणि अर्ध्या रस्त्यात आल्यावर बंद पडले. अंधार झाला होता. स्वेल पण वाढली होती इंजिन उघडून बघणे शक्य नव्हते. सर्वत्र काळोखचे साम्राज्य. आमच्या बरोबर वॉकी टॉकी पण नव्हती. आम्ही आमच्या शिपशी कॉन्टॅक्ट करू शकत नव्हतो. फक्त रोइंग करणे हाच एक पर्याय आमच्या पुढे शिल्लक होता. बोटीपासून आम्ही साधारण दोन नॉटिकल मैल एवढे दूर होतो. ती

छोटी बोट आम्ही वल्हीं मारून आमच्या शिपकडे जात होतो. हात दुखायला लागले होते. थोडावेळ मी थोडावेळ चीफ ऑफिसर. साधारण अर्धा नॉटीकल मैल आमच्या बोटीच्या जवळ आल्यावर आम्हाला एक स्पीड बोट येताना दिसली. आम्हाला वाटले आता पोलीस पकडून जेलमध्ये घेऊन जाणार. कारण आम्ही आमची छोटी बोट घेऊन दुसऱ्या बोटीवर जात होतो. तेथे ही गोष्ट अलाऊड नव्हती. अर्थात त्याच वेळी आमच्या बोटीवरील लोकांनी शोध सुरू केला होता. त्यांनी सर्चलाईट टाकल्या वर त्यांना आम्ही जवळ आहोत हे दिसले. तोपर्यंत कसेबसे आम्ही बोटीच्या जवळ पोहोचलो. पुरे थकलेलो होतो. शिप स्टाफ ने बोट वरती घेतली आणि आम्हाला पण. मस्त दोन लार्ज पेग घेऊन जेवून त्यादिवशी झोपी गेलो.

आमच्या बाजूला 200/250 बोटी नांगर घालून उभ्या होत्या. मी जे काही तीन-साडेतीन महिने तिथे होतो तेव्हा तेथे चार-पाच शिप बुडताना स्वतःच्या डोळ्यांनी पहिल्या. काही आगी लागून आणि काही बेजबाबदारपणामुळे. हे पोर्ट रेड सी मध्ये येते. इथून मक्का आणि मदिना खूप जवळ आहे. कोणालाही तिथे जाण्यासाठी अलाउड नव्हते. अगदी भारतीय मुसलमानांना सुद्धा. सौदी अरेबियात दारू बंदी असल्यामुळे, आम्ही रोज ovaltin प्यायचो. अर्थात आम्हाला सीनियर लोकांचा प्रश्न नव्हता. कारण एकदा सौदी कस्टम बोटीवर आला असताना मी स्वतः केटरिंग इन्चार्ज ला आणि कस्टम ऑफिसरला बाटल्या बोंडेड स्टोअर च्या बाहेर काढताना पाहिले. त्यामुळे मला काही बॉटल्स मिळायच्या. हे गुपचूप होत. मी कधी ज्युनियरना पण मजा करण्यासाठी एखादी बाटली द्यायचो. पण मला कशी मिळते ते कधी सांगितलं नाही.

रोज संध्याकाळी आंघोळीच्या आधी खूप दमेपर्यंत टेबल टेनिस खेळायचो. नंतर मात्र संध्याकाळचं जेवण झाल्यावर कॅरम किंवा पत्ते खेळत असू. त्यानंतर एखाद

a

दुसरा सिनेमा पहायचं. असे साडेतीन महिने गेल्यानंतर या बोटीतील कार्गो डिस्चार्ज व्हायला सुरुवात झाली. प्रथम अक्षरशा बकेट घेऊन ते गहू डिस्चार्ज करत होते. आम्हाला मात्र हसू येत होते. आयुष्यात असे प्रथमच बघितले. असे दहा पंधरा दिवस गेल्यानंतर मग मात्र त्यांनी शेजारी मोठी बार्ज आणून जोर जोरात डिशचार्जिंग सुरू केले. तरी त्याला पंधरा दिवस लागले. बोटीत 17000 हजार टन कार्गो होता. आमचे ठीक होते हो, आमच्या शेजारी एक सिमेंट बॅग भरलेली बोट होती. त्यातील कार्गो तर हेलिकॉप्टरने उतरवत होते. ते डिस्चार्ज करताना पंचवीस-तीस बागेतील आठ-दहा बॅग्स पाण्यात पडत. सौदी अरेबियाला तेलाची काही चिंता नसल्याने कदाचित त्यांना परवडत असावं. कदाचित हा प्रकार आम्हीच पाहिला असावा. एकंदर चार साडे चार महिने झाल्यानंतर कार्गो पुरा डिस्चार्ज झाल्यावर आम्हाला माल्टा येथे ड्राय डॉकिंग करता जाण्याची ऑर्डर मिळाली. सर्व जण खूप खूप खुश झाले. संध्याकाळची वेळ होती नांगर वरती काढायला सुरुवात केली. खूप प्रयत्न करून सुद्धा नांगर वरती येत नव्हता. आम्ही रात्रभर प्रयत्न केले शेवटी सकाळी नांगर वीस-पंचवीस तासांनी बाहेर निघाला. चार साडेचार महिने त्याला काहीच हालचाल नव्हती त्या मुळे तो अडकला होतं. इंजिन तयार होतेच. दुपारी आम्ही सुवेझ कालव्याच्या दिशेने प्रवासाला सुरुवात केली.

1975 साली सुएज कालवा सुरु झाल्यामुळे आम्हाला ऑक्टोबर मध्ये मेडिटरेनियन सी मधील मालटा ला जाताना कोणतीच अडचण आली नाही. सुवेज कालवा म्हणजे रेड सी आणि मेडीटीरियन समुद्र यांना जोडायचा कालवा. खूप मोठ्या बोटी त्यातून जात जात नसत. आता तो मोठा केलाय. एकंदर 120 किलोमीटर लांबीचा हा कालवा आहे. कालवा पार करण्यासाठी इजिप्तचा पायलट बोटीवर येतो. तो पार करून आम्ही मेडिटरेनियन सी मध्ये दाखल झालो. ऑक्टोबर

चा महिना होता विंटरला नुकतीच सुरुवात झाली होती. मेडिटरेनियन समुद्र वादळी झाला होता. सुवेझ सोडल्यानंतर खरं तर 3/4 दिवसांनी आम्ही इटलीच्या खाली असलेल्या माल्टा पोहोचला पाहिजे◌े होतो. समुद्र खूप खवळला होता. मुक्या प्राण्याला वादळ येणार हे आधीच कळते. याचा अनुभव आम्हाला त्यावेळी आला. आमच्या बोटीवर काही लोकांनी एक कुत्रा पाळला होता. एक-दीड वर्षापासून तो बोटीवरच असायचा. सर्वांचा अतिशय लाडका. दुपारी तीन चारच्या सुमारास त्याने पाण्यात उडी मारली. आमच्या कूकने ती पाहिली, आणि कॅप्टनला सांगून पाण्यात उडीच मारली त्याला वाचवण्यासाठी, पण हे विसरला की वादळात काय होईल ते सांगता येत नाही. त्याने लगेच त्या कुत्र्यासाठी स्वतःचा जीव घोक्यात घातला. आम्ही आमची लाईफ बोट पाण्यामध्ये लोर केली आणि कसे बसे कूकला बोटीत घेतले आणि कुत्र्याच्या दिशेने वादळातून तोंड देत निघालो. साधारणपणे एक ते दीड तासाने आम्ही कुत्र्याला बोटीत, घेऊ शकलो.

वादळाचा वेग वाढतच गेला. आमच्या बोटी वरील रेडिओ ट्रान्समिशन बंद झाले. दोन-तीन तास खूप श्रम घेऊन रेडिओ ऑफिसर ने रिपेअर केले. आजूबाजूच्या सर्व शीप आमच्या शिप प्रमाणे खूप रोलिंग आणि पिचिंग करत होत्या. आमच्या बाजूला असलेल्या एका बोटीने एस. ओ. एस संदेश पाठवायला सुरुवात केली. इंग्रजीत त्याला सेव अवर सोल असे म्हणतात. आम्ही पण स्वतः खूप संकटात असल्यामुळे आम्ही त्यांच्याकडे जाऊ शकलो नाही. दुसऱ्या दिवशी कळलं की ती बोट बुडाली. दुसऱ्या एका मोठ्या टँकरने त्या लोकाना वाचवले. तीन दिवस असेच वादळाला तोंड देत आम्ही मालटा येथे पोहोचलो. प्रसंग खूपच गंभीर होता. देवाचे दयेने आम्ही वाचलो. वादळी लाटांची उंची 30 ते 35 फूट होती. एखाद्या खेळण्यासारखं समुद्राने आम्हाला चार दिवस खेळवलं. वादळाचं वर्णन करणं खूप

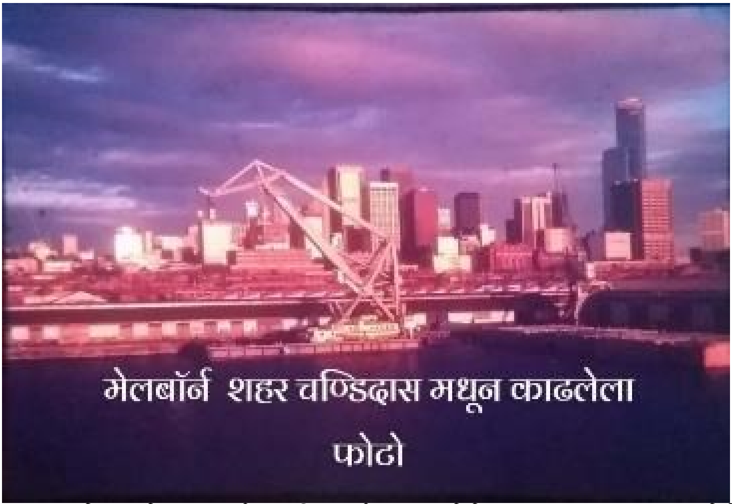
a

कठीण असतं. युट्युब वरील वादळी क्लिप पाहिल्या तर तुम्हाला ते कळू शकेल. मालटा शहर खूप छान होतं. दोन-चार दिवस आम्ही शहरात चक्कर मारून आलो. 10 दिवसात आमचं ड्रायडॉकिंग झाले. तेथून आम्ही ब्राझील येथील मेसीओला जायला निघालो.

ड्राय डॉकिंग झाल्यानंतर आम्ही ब्राझीलच्या मेसिओ या पूर्वेकडील असलेल्या बंदराचे दिशेने निघालो. ऑक्टोबरचा महिना असल्याने मेडेटरीयन समुद्र थोडा खवळलेला होता. आता लक्षात नाही पण दहा-बारा दिवसानंतर आम्ही मेसीओला पोचलो. ब्राझील मधील एक लहान शहर. ते लोक स्पॅनिश भाषेत बोलत. शहर सुंदर होत खूप मोठ्या गार्डन होत्या. तेथे पण दहा-बारा दिवस मुक्काम होता. एक दिवस आड बाहेर जात होतो. तेथे छान बीअर आणी जेवण होत असे. तेथे आम्ही 17,000 टन साखर लोड करून बसरा या इराणमधील बंदराच्या दिशेने प्रवास सुरु केला. साधारण वीस-पंचवीस दिवस लागले. समुद्र अधून मधून वादळी असे पण प्रवास सुखकारक झाला. मोठं वादळ मिळाले नाही. बसरा येथे वीस-पंचवीस दिवस होतो. सद्दाम हुसेन चे राज्य होतं. बाहेर पाहण्यासारखं काहीच नव्हतं पण पाय मोकळे करायला आम्ही बाहेर जात असू. तेथे सर्वात स्वस्त मिळणारी गोष्ट म्हणजे बदाम आणि पिस्ते. आम्ही शेंगदाण्या सारखे चकणा म्हणून खात होतो.

बसरा येण्याच्या आधी पाच सहा दिवस आधी अरेबियन सी मध्ये असताना आमच्या इंजिनला प्रॉब्लेम झाला. मेन इंजिन बंद करून रिपेअर करण्यासाठी दोन दिवस कंटीन्यू अस काम करायला लागले. समुद्र शांत असल्याने काही त्रास झाला नाही. बसरा येथे सलफर लोड करून आम्ही ऑस्ट्रेलियातील मेलबोर्न पोर्ट येथे जायला निघालो.

a



प्रवास मोठा होता. सर्व ऑफिसर्स तरुण होते. साधारण वय 26 होते. कॅप्टन आणी चीफ इंजिनियर 30/31 वर्षांचे होते. बाकी सर्व लहान. रोज दुपारी जेवायच्या आधी एक छोटं ड्रिंक सर्वांचं कोणाच्यातरी केबिन मध्ये होत असे. संध्याकाळी मात्र आमच्या ऑफिसर लाँज मध्ये असायचे. मेलबॉर्न कधी आलं ते कळलंच नाही. दोन-तीन दिवसात कार्गो डिस्चार्ज झाला. बाहेर जाऊन गार्डन वगैरे फिरून आलो. कॅप्टन कूकचं घर पाहिलं. मेलबोर्न क्रिकेट स्टेडियमला पुरा राउंड मारून आलो. येथील झू मला खूप आवडला. आमच्या आजूबाजूने कांगारू फिरत होती. भीती वाटली थोडीशी पण आम्हाला त्यांनी त्रास दिला नाही. खूप फोटोग्राफी केली. माझ्याकडे सर्व फोटो ठेवलेले आहेत. मेलबोर्न सोडल्यानंतर आम्ही ऑस्ट्रेलियामधील Hobort येथे झिंक लोड करण्यासाठी गेलो. संध्याकाळच्या वेळेला प्रवास होता तेथे मोठमोठ्या ब्रिज खालून जात होतो. प्रत्येक ब्रिज लाइटिंग करून रोषणाई केलेली होती. फोटो आजही बघायला खूप मजा येते. फोटो सापडले तर निश्चितच इथे पाहण्यासाठी लावीन. येथे मुक्काम फक्त दोन दिवसाचा होता.

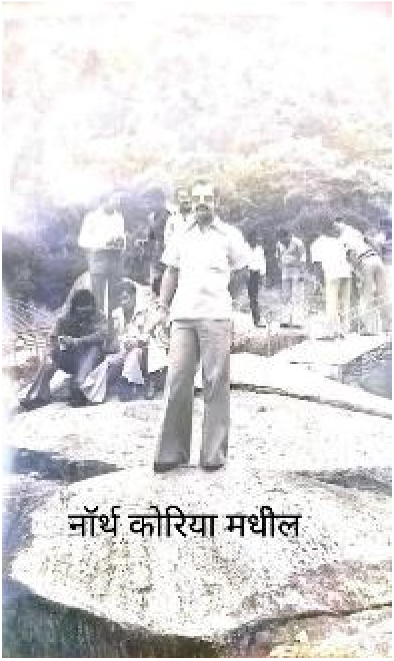
बाहेर काही पाहायला मिळाले नाही. तिथून निघाल्यानंतर दोन दिवसांनी ऑस्ट्रेलियन बाईटचा खूप त्रास झाला. सर्वांनाच तो 5 /6 दिवस सहन करायला लागला.

आम्ही परत पर्शियन गल्फकडे निघालो होतो. इराणमधील बंदर अब्बास येथे जायला 20/22 दिवस लागणार होते. खूप जणानी ऑस्ट्रेलिया मधूनच रजेसाठी अर्ज केले होते. त्यातला एक मी पण होतो. अशी आशा होती की इराणहून भारतात आल्यावर रजा मिळेल. इराणमध्ये खूप लवकर कार्गो डिस्चार्ज झाला. तेथे बघण्यासारखे काहीच नव्हते. इराक सारखेच बदाम पिस्ते मात्र खूप खायला मिळाले. तेथे आम्ही चार-पाच दिवस होतो. तिथून आम्ही पाच-सहा दिवसांनी गोव्याला आलो. कोणाचीच रजा संक्शन झाली नव्हती. गोव्याला परत आयन ओर लोड करून जपानला फूकूयामा या बंदराकडे जायला निघालो. नेहमीचाच प्रवास होता कधी वादळ तर कधी संथ समुद्र. नेहमीप्रमाणेच पार्ट्या चालत होत्या. त्यामुळे दिवस कसे गेले ते कळलंच नाही. 13, 14 दिवसांनी फुकुयामाला पोहोचलो. तिथे एक दिवस मिळाला. जास्त काही फिरायला मिळाल नाही. थोडे शॉपिंग करायला मिळाले मी एक छान पैकी बार सेट घेतला. वेगवेगळया प्रकारचे प्रत्येकी 5 असे सहा सात प्रकारचे काचेचे ग्लासेस घेतले होते. अजून सांभाळून ठेवले आहेत. सोबत ओपनर सेट पण होता. तसेच स्टेनलेस स्टीलचे जापनीज काटे चमचेपण घेतले. सिकोच एक छान लेडीज घड्याळ पण घेतलं. भावी पत्नीसाठी! कारण रजा मिळाल्यावर जागा, लग्न आणि पुढील परीक्षा असा कार्यक्रम मनात ठरवला होता. पुढील बारा तासात कारगो डिस्चार्ज कम्प्लिट झाले.

लगेच रात्री नोर्थ कोरिया, जायची ऑर्डर आली एक दीड दिवसाच्या अंतरावरच असलेल्या चौनगजीन येथे जाण्याची. इतका छोटा प्रवास प्रथमच

a

मिळाला. तेथे कधी पोहोचलो ते कळलेच नाही. कम्युनिस्ट कंट्री होती आणि अजून आहे


नॉर्थ कोरिया मधील

तेथे बोट धक्क्याला लागल्या लागल्या तीन सिक्युरिटी गार्ड एक पुढील बाजू एक, पाठी मागच्या बाजूला आणि एक बोटीच्या शिडीजवळ हातात मशीन गन घेऊन होते. भीतीदायक दृश्य होते. किमएलसूंगची खास माणसं एकमेकावर नजर ठेवणारी! एजंटची माणसं वरती आली सर्वांचे पासपोर्ट इतर सर्व डॉक्यूमेंट चेक झाल्यानंतर मला असं वाटलं की आम्हाला पासेस मिळतील की जेणेकरून आम्हाला फिरायला बाहेर जाता येईल. सर्वांना कॉमन पास देण्यात आला. आणि असे सांगण्यात आले की त्यांच्या बसेस येतील आणि ते तुम्हाला फिरायला घेऊन जातील आणि परत ते आणून सोडतील. दुसऱ्या दिवशी आम्ही ऑफिसर्स आणि काही क्रू मेंबर्स त्यांच्या बरोबर गेलो. बस मध्ये दोन माणसे युनिफॉर्म घालून खिशाच्या किमएलसूंगचा फोटो लावून आमच्याशी संवाद साधत होते. दोघे एकाच वेळेला एकमेकांवर लक्ष ठेवून असायचे. आम्हाला कोणालाही एका माणसाची बोलता येत नव्हतं. प्रथम ते आम्हाला एका म्युझियमला घेऊन गेले. कोरियन क्रांती बद्दलची सर्व माहिती तेथे होती. काही खरेदी करायची असेल तर तेथे खूप कोरियन वस्तू होत्या. मी काही 3डी कार्डस घेतली. दुपारी जेवायच्या आधी त्यांनी आम्हाला ड्रीक ऑफर केली अगदी फुकट आणी

a

पाहिजे तेवढी. खाण्यासाठी पण खूप चांगले पदार्थ होते. मस्तपैकी खाणे पिणे झाल्यावरआम्हाला त्यांनी एका मोठ्या फार्म हाऊस ला घेऊ गेले. छान पैकी गार्डन होती, छोट्या छोट्या झोपड्या होत्या, आराम करण्यासाठी! गार्डन इतकी मेंटेन केली होती की तशी गार्डन मी अजून पाहिली नाही. गार्डन मध्ये मस्तपैकी धबधबे होते. खडकाळ जागेतून स्वच्छ पाणी वाहत होते. आमच्यापैकी काही जणांनी त्यामध्ये उतरून पाण्यामध्ये मनसोक्त डुंबून घेतलं. तिथे खूप फोटो काढले. त्यांच्या गव्हर्नमेंटने ते काढले आणि आम्हाला कॉपी दिल्या. रस्त्यावर शुकशुकाट होता. रस्ते खूप सुंदर होते. फळाफुलांची खूप छान शेती होती. कोबी आणि फ्लॉवर एवढे मोठे होते की मी अजून तसे पाहिलेच नाही.

दोन-तीन दिवसांनी परत एकदा आम्ही सर्वजण जरा वेगळ्या ठिकाणी त्यांच्याबरोबर फिरायला जाऊन आलो. तेथे खर्च करण्यासाठी दिलेले पैसे, नोटा खर्च करून झाल्यावर ऊरलेले घेऊन येण्यास अलाऊड नव्हते. असे आम्हाला सांगितले होते म्हणून आम्ही सुट्टे पैसे इकडे तिकडे टाकून ठेवले. त्यांनी चेक केले तर दिसू नये म्हणून. तेथील 2/3 कॉईंस माझ्याकडे आहेत. माझ्या नाणे संग्रहासाठी. सिक्युरिटी गार्ड ओळखीचे झाले होते. त्यांच्याशी कधी तरी आम्ही गंमत करायचो. भाषा कळायची नाही. पण ते गुड इंडिया गुड इंडिया गुड अमेरिका नो गूड! असे ते बडबडायचे. आम्हाला हसू यायचं काय बोलणार याच्याशी आपले म्हणजे भारताचे संबंध या देशाशी चांगले होते. या ईथ आम्ही पोलंड साठी युरिया लोड केले होते. आठ-दहा दिवस तेथे राहून आम्ही पोलंड येथे जाण्या साठी तयार झालो. पोलंड येथील स्टेचीन (Szczecin) मध्ये आम्हाला जायचंचं होतं. या शब्दाचा उच्चार आणि स्पेलिंग मध्ये खूप फरक आहे. तेथे जाण्यासाठी 55 /56 दिवस लागणार होते. 8/10 दिवस तेथे राहिल्यानंतर आम्ही पुढील प्रवासाला निघालो.

नोर्थ कोरियामधून निघाल्यानंतर आम्ही सिंगापूरमार्गे श्रीलंकेला वळसा घालून रेड सी मधून सुवेझ कालवा पार करण्यासाठी लाईनमध्ये उभे राहिलो. तेथे आम्हाला दोन-तीन दिवस नांगर करून राहायचे होते. म्हणून आम्ही काही ऑफिसर एजंटला सांगून Cairo येथील पिरॅमिड्स बघायला गेलो. जगातील आणखीन एक आश्चर्य! तीन प्रचंड पिरॅमिड्स आणि एक मनुष्य आणि लायन स्टॅच्यू आणि पिरॅमिडमध्ये असलेल्या खोल्या आणि मम्मीज बघितल्या. खूप खूप पहायचं होतं पण ते एका दिवसात शक्य नव्हत. संध्याकाळी आम्ही Cairo म्युझियम पाहायला आणि नंतर आठ वाजता बेली डान्स पण पाहिला. गंमत आहे सौदी अरेबिया मध्ये दारू बंदी असताना Cairo येथे येऊन दारू पिऊन बेली डान्स पहात सौदी अरेबियातील लोक मजा करायला येतात. पण आयुष्यात एकदा तरी पिरॅमिड बघावे. 5000 हजार वर्षापूर्वी मनुष्य किती प्रगत होता याचे एक छान उदाहरण. जगातील एक आश्चर्य डोळयात साठवून आम्ही पुढील प्रवास करा करण्यास सुरुवात केली. सुवेझ कालवा पार केल्यानंतर चार-पाच दिवसानंतर आम्ही जिब्राल्टर पार करून बे ऑफ बिस्के हा अत्यंत वादळी असणारा दोन-तीन दिवसाचा प्रवास करून किल कॅनॉलपर्यंत पोहोचलो.

कीलमधील ट्राफिकमुळे आम्हाला एक दिवस नांगर करून राहायला लागले. कील कालवा म्हणजे एक नयनरम्य असे ठिकाण आहे. पनामासारखेच येथे पण सुरुवातीला तीन चार लॉकगेट्स ओलांडल्यानंतर नदीमधून प्रवास करायला लागतो. दोन्ही बाजूला हिरवीगार कुरणे, त्यात छोटे छोटे बंगले त्याला आपण फार्म हाऊस म्हणतो ते दिसत होते. शेतामध्ये निरनिराळ्या रंगाच्या गाई कुरुणामध्ये फिरत होत्या. शेते निळया, हिरव्या, पिवळया रंगाच्या शेडमध्ये खूप छान दिसत होती. मध्येच काही लहान मुले आणि मोठी माणसे आम्हाला हात करत होती. हा प्रवास

दिवसाचा होता त्यामुळे खूप आनंद झाला. मधूनच एखादी स्पीड बोट, कधी शिडाची होडी आणि काही वेळेला आमच्यासारख्या शिपस बाजूने पास होत होत्या. साधारण संध्याकाळच्या सुमारास आम्ही किल कालव्याच्या दुसऱ्या बाजूला म्हणजे बाल्टिक समुद्रामध्ये दाखल झालो. त्यानंतर दुसऱ्या दिवशी आम्ही एका मोठ्या नदीला पार करून स्तेचीन या पोलंडमधील बंदरा मध्ये सायंकाळच्या वेळेला पोहचलो. नेहमीप्रमाणे कस्टम आणि इमिग्रेशन इत्यादी गोष्टी झाल्यानंतर आम्हाला पासेस देण्यात आले. त्यामध्ये सुद्धा मी दाढी वाढवली असल्यामुळे मला दाढी कापून झाल्यावरच पास मिळाला. पोलंड कम्युनिस्ट कंट्री होता. पोलीस आणि कस्टम अतिशय कडक. संध्याकाळचं जेवण उरकून बाहेर जाऊन चक्कर मारायचा विचार मनात आला. आम्ही चार-पाच ऑफिसरनी थंडीचे कपडे परिधान करून बोटीवरून बाहेर जायला निघालो. पण बाहेर एवढी प्रचंड थंडी होती ती परत बोटीवर येऊन दोन-चार पेग ब्रँडी घेऊनच बाहेर पडलो. गेट पर्यंत गेल्यानंतर पुढे जायचा विचार कॅन्सल करायला लागला कारण बर्फवृष्टि सुरू झाली. परत बोटीवर येऊन झोपी गेलो.

दुसऱ्या दिवशी माझ्याकडे 100 अमेरिकन डॉलर असल्यामुळे दोघा तिघांनी 25 25 डॉलरची माझ्याकडे मागणी केली. आणि मी मला 25 डॉलर ठेवून बाकीचे तिघा ना दिले. कारण तेथे डॉलरची किंमत खूप होती. मी स्वतः 25 डॉलर मध्ये आठ दहा दिवस रोज सिटी मध्ये जाऊन फिरून यायचो, त्यात माझं खाणं पिणं पण व्हायचं. डॉलर साठी तेथील लोक तेथील लोकल करन्सी आम्हाला मोठ्या प्रमाणात देत. शहर मला खूप आवडले. एकदा एका चर्च मध्ये गेलो असताना मुख्य हॉलच्या असलेल्या बाजूला लागून असलेल्या खोल्यांमध्ये हजारो माणसांची हाडे आणि कवट्या ठेवून दिलेल्या दिसल्या. त्याबद्दल विचारता तेथील नागरिकांनी असे

a

सांगितले की हे सर्व दुसऱ्या महायुद्धात मरण पावलेल्या माणसांची हाडे आहेत. अशा खूप चर्चमध्ये ठेवलेली आहेत. परत दुसरी चर्च बघायची इच्छा नाहीशी झाली. खूपच भयंकर हाल झाले होते येथील लोकांचे. शहर स्वच्छ आणि सुंदर होते. भाषेचा प्रश्न होताच पण तोडक्या मोडक्या इंग्लिश मध्ये तेथील लोक आम्हाला सांगायचा प्रयत्न करायचे आणि आम्हाला समजायचं पण. पोलीश व्होडका मला अतिशय आवडायची खूप सुंदर आणि फार न चढणारी जरा गोडच ड्रिंक होती. दहा पंधरा दिवसातील तेथील वास्तव्यात दिवस कसे गेले कळले नाहीत. कार्गो खाली झाल्यानंतर आम्ही तिथून परत किल मार्गे बेल्जियम येथील अँटवर्प या बंदरा मध्ये मंगळूर येथील कुद्रमुख प्रोजेक्टसाठी पाईप लोड करायला गेलो.

कुद्रमुखं म्हणजे घोड्याचं तोंड हे आम्हाला मंगळूरला पोचल्यावरच कळलं. अँटवर्प इतर युरोपियन देशातील शहरांसारखंच सुंदर शहर. तेथील छोटा किल्ला आणि राजवाडा आणि चर्चे सुद्धा छान आहेत. तेथील एक नानी का दुकान हे शिप मधील काम करणाऱ्या लोकांसाठी अतिशय सुंदर दुकान. मालकाना नाना नानी म्हणतात. ते छान हिंदीत बोलत. तेथे मी पण एक हेअर ड्रायर, ब्युटी सेट, टोस्टर आणि मिक्सर विकत घेतला. आणखीन एक आश्चर्याची गोष्ट म्हणजे तिथे आपल्याकडील उषा पंखे आणि इतर इलेक्ट्रिकल गोष्टी सुद्धा मिळत होत्या. फक्त जर्मन मेड. चाळीस वर्ष झाल्यावर सुद्धा ब्युटी सेट, हेअर ड्रायर आणि टोस्टर अजूनही चांगल्या स्थितीत आहेत. मिक्सर पण चांगला होता पण फूड प्रोसेसर घेण्यासाठी तो काढून टाकला. एकंदर पाहिलं तर युरोपमधील गोष्टी टिकायला जास्ती चांगल्या असतात. असे माझे स्वतःचं मत आहे. तेथील डॉल्फिन शो बघण्यासारखे असतात. डॉल्फिन मासे आपल्या अरेबियन सी मध्ये पण म्हणजे आमच्या तिवरी बंदरावरती सुद्धा मी स्वतः पाहिले आहेत. येथील शोमध्ये ते चेंडू खेळताना, माणसा सोबत

पोहताना उंच उडी मारून फिरत फिरत खाली येणे वगैरे ते करून दाखवत होते. ही कसरत करताना त्यांना अधून मधून ट्रेनर त्यांचे त्याला फिश देत होते खायला. हा शो खरोखर बघण्यासारखा असतो. बेल्जियम हिऱ्यान साठी प्रसिद्ध पण आमच्या सारख्यांचं काय! टाटा बिर्ला अंबानी यांनीच येथे खरेदी करावी! चार-पाच दिवसात पाईप लोडिंग झाले. त्यात पाईप बांधण्यात म्हणजे ल्याशिंग करायला वेळ खूप लागला. हॅचेस पूर्ण भरल्यानंतर डेकवरती पण पाईप लोड करायल लागले. त्यानंतर आम्ही तेथून परत मेडिटेरियन मार्गे मंगलोर कडे निघालो. आता एक्झॅक्ट लक्षात नाही पण साधारण 14 /15 दिवसांनी आम्ही मंगलोरला पोहोचलो.

मंगलोर पोर्टपासून सिटी खूप लांब आहे. मंगलोर येथे पाईप डिस्चार्ज होण्यासाठी साधारण एक महिना लागला. तेथून बोटीवरील खूप ऑफिसर्स आणिक्रु रजेवरती गेले. साईन ऑफ केले असे शीप वरती म्हणतात. ऑफिसरमध्ये मी एकटाच जुना ऑफिसर राहिलो. अर्थात नवीन आलेल्या मध्ये काही माझ्या मागील बोटीवरती होते ते ऑफिसर होते. मंगलोर मधील मेडिकल कॉलेजमधील विद्यार्थी म्हणजे भावी डॉक्टर काही वेळेला शिप बघायला म्हणून यायचे शीपवरती तेथे त्यांच्याशी माझी ओळख झाली. काही परदेशातील पण होते. दोन-तीन वेळा त्यांनी पण मला त्यांच्या होस्टेलला जेवायला घेऊन गेले होते. काही सिंगापूर आणि आफ्रिकेमधील पण होते. त्या वेळा त्यांनी त्यांचे पत्ते दिले होते पण नंतर भेट कधी कोणाशी झाली नाही. अधून मधून तेथील उडपी हॉटेलमध्ये जाऊन जेवण करून यायचो. एक डॉक्टर आमच्या कंपनीचे एकदा मला बाहेर घेऊन गेले आणि बियर मध्ये कोणती गोष्ट टाकली होती माहिती नाही पण मला शीपवरती त्यांनी आणून सोडल्यावर मी जवळजवळ 28 तास झोपून होतो. कॅप्टन आणि चीफ इंजिनिअर काळजीत होते. नंतर सविस्तर हकीगत सांगितल्यावर सर्वांचे शंका समाधान झाले.

a

मी डॉक्टर प्रभाकर यांना मला झोप येत नव्हती चार-पाच दिवस असे सांगितल्यामुळे त्यांनी कोणती तरी गोळी मला दिली होती. त्यानंतर मात्र मला काही महिने झोपेचा काही त्रास झाला नाही. आम्ही तिथे असताना आजूबाजूच्या दोन-तीन बोटीवर ग्रॅनाईट चे मोठे मोठे दगड लोड करत असताना पाहिले. सुंदर किनारा असलेले नयनरम्य असे मंगलोर पोर्ट आहे. मंगलोर वरून आम्ही बलास्ट कंडिशन मध्ये फिलिपाईन्स येथील sanpharnando जाण्यासाठी निघालो.

मंगलोरेतून निघाल्यानंतर आम्ही श्रीलंकेला वळसा घालून नंतर बंगालच्याच उपसागरातून सिंगापूरला गेलो. तेथे बोटीवर लावणारे तेल घेऊन तेथून पाच-सहा दिवसांनी फिलिपाईन्स मधील सॅनफरनांडो या बंदरात पोचलो. सिंगापूर सोडल्यापासून पुढील चार-पाच दिवस समुद्र अतिशय खवळलेला होता. शीप बलास्ट कंडिशन मध्ये असल्यामुळे खूपच हलत होती. तेथे पोहोचायच्या अगोदर दोन-तीन दिवसापासून माझा एक दात दुखायला सुरुवात झाली होती. तेथे पोहोचल्यावर डेंटिस्टकडे जायचं ठरलं. बोट धक्क्याला लागल्यानंतर दुसरे दिवशी फिलिपाईन्स मधील एजंटने मला एका डेंटिस्ट कडे पाठवले. डेंटिस्ट आलेला नव्हता. तेथील नर्सेने कागदपत्र तयार केले एक्स-रे काढला आणि थोडा वेळ वाट बघायला सांगितलं. डेंटिस्ट आ ल्यानंतर मी त्याला डिटेल मध्ये कोणता दात दुखतोय काय झाले किती दिवस दुखतोय हे सर्व डिटेलमध्ये सांगितलं. त्याच्या खुर्चीत बसून झाल्यावर त्यांनी नीट पाहिलं बोटाने त्याला मी दाखवलं त्यांनी एक्स-रे चेक केला. तो ठीक आहे म्हणाला, दात खराब झालाय काढायला लागेल. त्या दिवशी त्यांनी मला चेक करून काही गोळ्या लिहून दिल्या आणि चार-पाच दिवसांनी परत या असं सांगितलं. त्यावेळी मला पण माहिती नव्हतं की दात रूट कॅनल करून वाचवता येतो. अर्थात ही गोष्ट 1976 सालची आहे कदाचित

a

त्यावेळेला फिलिपाईनमध्ये ही गोष्ट होत नसावी. चार-पाच दिवस औषधे गोळ्या घेऊन दात दुखणे कमी झालं होतं पण परत चार-पाच दिवसांनी दात दुखायला लागला. दात एवढा दुखत असल्यामुळे मी त्याला सांगितलं काय करायचं ते कर पण दात दुखी नको. त्याने इंजेक्शन दिले आणि माझा दात थोड्यावेळाने काढला. एक तासाभराने परत दात दुखायला लागला. परत डॉक्टरकडे गेलो दुसऱ्या दिवशी सेलिंग होतं. त्यांनी आणखी काही औषध दिले आणि सांगितले दात काढलेली जखम भरायला जरा वेळ लागतो त्यामुळे तुमच्या बाजूचा दुखतोय. मी म्हटलं ठीक आहे औषध घेऊन बघतो. कारण माझ्या दातासाठी शीपचे सेलिंग काय थांबवता येणार नव्हतं.

या पोर्टमध्ये मी थोडेसे टी-शर्ट घेतले जरा वेगळ्या प्रकारचे होते म्हणून बाकी इथे शॉपिंग करण्यासारखे काही नव्हतं. दोन-तीन दिवसांनी बाहेर जाऊन बियर पिऊन काहीतरी खाऊन शीपवर परत यायचो. एकदा एका आमच्या खलाशाला कस्टम ऑफिसरने पकडलं कारण काय तर त्याच्याकडे दोन-चार विड्याची बंडल होती. मोठी इन्क्वायरी झाली कॅप्टनला पण पोलीस स्टेशनला जायला लागलं. एक दिवस पोलीस स्टेशनला त्या खलाशाला ठेवून घेतलं. विडीचे रिपोर्ट आल्यावर सोडून दिले. त्याला असे वाटले की या विड्यांच्या मध्ये गांजा चरस सारखे काहीतरी असावे. कारण तेथे त्यावर प्रतिबंध आहे. आमच्या खलाशी लोकांना एका विडीच्या बंडला मागे बऱ्यापैकी फिलिपाईन्सचे चलन मिळत असावे. चलन पेसो असे असते. एकंदर तेथे आपल्या पेक्षा स्वस्ताई खूप होती. दहा-बारा दिवस तेथे राहिल्यानंतर बोटीचा वरती मीठ लोड करून झाल्यावर आम्ही बंदर अब्बास येथे जायला निघालो.

a

सोळा सतरा दिवसाचा प्रवास असावा. सेलिंग झाल्यानंतर दोन-तीन दिवसांनी औषध संपली आणि दाताचे दुखणे आणखीन वाढले. दोन दिवसांनी सिंगापूर येणार होत. तेथे बोटीसाठी लागणार तेल घ्यायचं होतं त्यामुळे तेथे डेंटिस्ट कडे गेल्यावर त्याने तो दुखणारा दात काढून टाकला. फिलिपाईन्स मध्ये डॉक्टरांनी काढलेला एक्स रे माझ्याकडे होता तो मी त्यांना दाखवला. त्यांनी सांगितले तुमचा चांगला दात तिथे काढला गेला. आता माझ्या हातात काहीच नव्हतं. एक चांगला दात मी गमावला केवळ डेंटिस्टच्या हलगर्जीपणामुळे. चुकी माझीच होती मी परदेशात डेंटिस्टकडे जायला नको होतं. अर्थात दुखीचा दात काढल्यामुळे. पुढील दात दुखी संपली. सिंगापूरला तेल घेऊन झाल्यानंतर दुसऱ्या दिवशी आम्ही परत बंदर अब्बास कडे जायला निघालो.

पुढील दहा दिवसाचा प्रवास सुखकारक होता. कोणताही समुद्र खळवलेला नव्हता. बंदर अब्बास येथे चार-पाच दिवसात मीठ डिस्चार्ज करून झाले. पोर्ट मध्ये चार-पाच बोटीत होत्या. त्यातली एक ऋषी अगस्ती ही गरवारे शिपिंगची होती. तेथील कॅप्टन पूर्वी आमच्या बोटीवर होते. तर दोन दिवस त्यांच्याकडे जाऊन गप्पा मारायचो. बाकी तेथे पाहण्यासारखे काहीच नव्हतं. सगळीकडे वाळवंट! फक्त एकच गोष्टी चांगली होती ती म्हणजे बदाम पिस्ते खूप स्वस्त मिळायचे. पिस्ते तर आम्ही ड्रिंक घेताना आपल्या शेंगदाण्यासारखे खायचो. आता एकंदर या शीपवरती मला 28 महिने होत आले होते. वय वाढत होतं भरपूर रजा शिल्लक होती. पुढील परीक्षा करायची होती. जागा घ्यायची होती. त्यामुळे मी सात-आठ महिन्यापासून मला रजा पाहिजे म्हणून कंपनीला कळवलं होतं. कंपनीचं मला दोन-तीन वेळा सूटेबल रीलिवर मिळत नाही म्हणून रिप्लाय आला. या वेळेला मात्र मी निश्चय केला होता की भारतात आल्यावर जिथे कुठे असेल तिथून रजेवर जायचच!! या बंदरावरती पण

a

मला कंपनीकडून पुढल्या पोर्ट मध्ये तुम्हाला नक्की रीलीवर मिळेल असे कोणतेच पत्र न मिळाल्याने निराश होतो. एक दोन दिवसांनी रोज कॅप्टनला सांगून कंपनीला शीपवरून मेसेज करत होतो. पण रिप्लाय काही येत नव्हता. येथून बोट पोट रेड्डी येथे जाणार होती. चार-पाच दिवसांनी आम्ही रेडीला पोहोचलो. चार-पाच दिवसानी शीप आयर्न ओर लोड करून जपानकडे जाणार होती. रेड्डीला पोचल्या पोचल्या आमचे टेक्निकल मॅनेजर तेथे आले होते. त्यांनी मला रिक्वेस्ट केली की आणखीन एक Voyage करून ये मग मी तुला नक्कीच सोडतो. मी माझ्या सर्व बॅगा भरून ठेवल्या होत्या आणि गँगवेजवळ नेऊन ठेवायला सुरुवात केली. दोन दिवस रोज ते माझ्या केबिनमध्ये येऊन मला समजवायचा प्रयत्न करत होते. मी त्यांना सांगितलं आधीच सात आठ महिने जास्त झालेत, तुम्ही मला सोडून बाकी सर्वांना नऊ दहा महिन्यानंतर रिलीव्ह केलेला आहे मलाच का उशिरा सोडता. ते म्हणाले या बोटीवरची तुला जेवढी माहिती आहे ते या लोकांना नाही. येथे क्रेनचे आणि जनरेटरचे भरपूर प्रॉब्लेम होत असतात म्हणून तुला ठेवतोय. हे मी सात आठ महिने ऐकत होतो. शेवटी चीफ इंजिनिअर आणि कॅप्टनला सांगून कंपनीला रिलिवर पाठवायला भाग पडले. सेलिंग व्हायच्या अगोदर दोन दिवस आधी मला तेथे साईन ऑफ केलं. रीलिवर दुसरा दिवशी येणार होता. एजंटने सावंतवाडीला हॉटेलवर ठेवायचं ठरवलं होतं आणि दुसऱ्या दिवशी गोव्यावरून मुंबईला विमानाचा तिकीट काढलं होतं. मी मात्र एजंटला सांगून सरळ गोव्यालाच हॉटेलमध्ये राहिलो. आणि दुसऱ्या दिवशी दुपारच्या फ्लाईटने मुंबईकडे रवाना झालो. आता 28 महिने काम केल्यानंतर माझ्याकडे जवळपास वर्षभर रजा शिल्लक होती.

-0-0-0-

जागा - लग्न - परीक्षा

जीवनात वादळे माझ्या बरोबर कायमच होती पण त्याला सामोरे जायची ताकद पण देवाने मला दिली होती. एकंदर सर्व जीवन संघर्ष मय होते. जागा, लग्न, आणि परीक्षा खूप वर्षं नोकरी करून साठवलेली रजा घेऊन या मोठ्या तीन कामासाठी आलो तर होतो. पण मुख्य गोष्ट म्हणजे लग्न आणि परीक्षा. आर्थिक आणि कौटुंबिक हे कसलं सहाय्य नसल्यामुळे शून्यातून सर्व करायचं होतं. लग्न करायचं म्हणजे जागा स्वतःची किंवा भाड्याची घेणं महत्त्वाचं होतं. मुंबईसारख्या शहरात जागा घेणे म्हणजे मोठ दिव्य. एवढे पैसे कुठून आणायचे हा मोठा प्रश्न होता. त्यामुळे उपनगरात एखादी छोटीशी जागा पाहणे प्राप्त होत. मुंबईत पण काही जागा बघत होतो पण ते माझ्या आवाक्या पुढे होत्या. विचार केला की मुलगी जेथील असेल तिथे जागा बघायची. मग ती भाड्याची असली तरी. खूप पैसे गाठीशी नव्हते पण लग्न आणि जागा हे थोडक्यात जमेल असे होते. कदाचित परीक्षेसाठी पण विदाऊट पे राहायला आलं तर त्याची पण तरतूद करायची होती. ही परीक्षा माझ्या दृष्टीने अतिशय महत्त्वाची होती. मुली सांगून येत होत्या बघत होतो ओळखीचे काही सुचवत होते.

एकदा आमच्या ठाण्याच्या बेबी आत्या तिचा मला फोन आला. राम एकदा ठाण्याला ये मला तुला एक मुलगी दाखवायची आहे. मुलगी छान आहे. ओळखीतली आहे. ठाण्यात कधी येताना तुला स्कूटरवरून कोणती मुलगी दिसली तर तिचं! ती तुझ्यासाठी योग्य आहे असे मला वाटते. सुषमाच्या वाढदिवसाच्या दिवशी मी तिला घरी बोलावणार आहे. तिच्या आईशी मी बोलले आहे. त्यामुळे तू

26 फेब्रुवारीला आमच्याकडे संध्याकाळी ये. मी ठीक आहे म्हटलं. बेबी आत्याकडे विशेष जाण व्हायचं नाही. कारण माझं जास्त वास्तव्य खार दादर म्हणजे मुंबईतच व्हायचं. म्हणून मुंबईत जागा बघायचा विचार होता. परीक्षेच्या दृष्टीनेसुद्धा माझा मित्रांच्या भेटी घेण्याच्या दृष्टीने मुंबई बरी पडायची. तसा ठाण्याला राहत असताना कधी कधी त्यांच्याकडे जाणे व्हायचे.

बेबी आत्यानी सुचवलेल्या मुलीने म्हणजे मृणालने आठ दिवसाचा विचार करायला अवधी मागितला. बोटीवरच्या नोकरीमुळे तिला विचार करायला वेळ हवा होता. मी पसंत केले होते तिच्याकडून पण होकार आला. मग मी ठाण्यातच जागा शोधायला लागलो. सुदैवाने लगेचच मिळाली. लग्नाच्या आदल्या दिवशी ताब्यात घेतली. पाच हजार रुपये कमी पडत होते पण शालिनी आत्याने मला ते दिले. नंतर मी ते दोन महिन्याचा पगार आल्यानंतर परत केले. मी सर्व आत्यांना पण आवडायचो, जेवढ्या त्या मला आवडत. ठाण्याला वन बीएचके जागा मला त्या वेळेला 42 हजाराला मिळाली. लग्नाच्या आदल्या दिवशी तेथे गणेश पूजन करून जुजबी समान नेऊन ठेवले होते. लग्न झाल्यावर लगेच राहण्याच्या दृष्टीने. मुलीचा होकार मिळाल्यावर मग काय बेबी आत्याची धावपळ सुरू झाली. साखरपुडा खरेदी वगैरेचे सर्व जबाबदारी स्वतःहून अंगावर घेतली. साखरपुडा कुलकर्णी कुटुंबियांना करायचा होता. अर्थात बेबी आत्याने मुलीच्या बाबांना

सांगितले की आमच्या घराची गच्ची मोठी आहे त्याच्यावरच साखरपुडा थोडक्यात करू. त्याप्रमाणे साखरपुडा बेबी आत्याच्या गच्चीवरच झाला. खूप जणांना बोलावलेलं नव्हतं. लग्न घाई घाईत ठरल्यामुळे साखरपुड्याचा कार्यक्रम आटोपशीरच झाला.

बेबी आत्याने साखरपुड्यापासून खरेदी वगैरे करण्यापर्यंतचा सर्व खर्च एका डायरीमध्ये व्यवस्थित लिहून ठेवला होता. जे काम अतिशय कठीण होतं पण तिने मला सांगितलं ते तू काळजी करू नको मी लग्न जमवले मी सर्व व्यवस्थित योग्य तेवढाच खर्च करीन. माझं काम सोपं झालं पैसे देऊन मी मोकळा झालो. खर्च वगैरे लिहून ठेवायची गरज नाही असे मी तिला सांगूनही तिने व्यवस्थित सर्व खर्च लिहून ती वही लग्न झाल्यानंतर माझ्या हातात दिली. बेबी आत्या अगदी मनापासून सर्व काही करत असल्यामुळे मला कोणत्याही गोष्टीला विरोध करता पण येत नव्हता. मी ती वही अजून जपून ठेवली आहे. आत्याची, अण्णांची माझ्या लग्नाच्या बाबतीत खूप मोठी मदत आम्हाला झाली होती ती कधीही विसरू शकत नाही.

आता संसार आणि परीक्षा या दोन गोष्टीत मला पूर्णपणे लक्ष घालणं जरूर होतं. पहिले सहा महिने कसे गेले कळलेच नाही. अभ्यास पण विशेष झाला नाही.

a

नंतर जानेवारी 1980 साली चिरंजीव सौरभचा जन्म झाला. मी पण परीक्षा पास झालो आणि नंतर सौरभच्या जन्मानंतर सहा महिन्यांनी इंडियन कंपनीच्या खूप ऑफर्स असूनही मित्रांच्या सल्ल्यामुळे अमेरिकन कंपनीत इंजिनियर म्हणून फ्रान्समध्ये Marseille येथे Tackler docinia या कंटेनरशिप वर ज्या बंदरावर स्वातंत्र्यवीर सावरकर बोटीवरून उडी मारून पोहत आले तेथे जॉईन झालो.

-0-0-0-

टॅकलर डोसानीआ

जून 1980 साली ला मी एका अमेरिकन कंपनीचे टॅकलर डोसानीआ हि रो रो शिप फ्रान्समधील मार्सेलीस येथे जॉईन केली. शीप ट्रक गाड्या आणि कंटेनर असं सामान कॅरी करायची. बोटीचा मुख्य मार्ग इटली, फ्रान्स, स्पेन येथील काही बंदरावरून माल घेऊन अर्जेंटिनाला आम्ही जात असू. म्हणजे नॉर्थ अटलांटिकमधून साउथकडे. म्हणजे एकीकडे विंटर तर दुसरीकडे समर. त्यामुळे या 15 दिवसांच्या प्रवासात एका बाजूला समुद्र हमखास खवळलेला मिळायचा. ही शीप म्हणजे अजूनपर्यंत ज्या काही शीप वर मी नोकरी केली तर कोकण सेवक व्यक्तिरिक्त दुसरी कोणतीच एवढी छोटी शीप नव्हती. येथे पगार खूप असल्याने मी जॉईन केली. माझं कॉन्ट्रॅक्ट सहा महिन्याचं होतं. या शिपमुळे मी काही न पाहिलेल्या देशांना भेटी देता आल्या. अर्थात कंटेनर आणि रो रो शीप असल्यामुळे पोर्ट स्टे कमी असायचा. नॉर्मली दोन-तीन दिवस तरी मिळायचं. काही वेळेला 24 तास देखील. इटलीमधील खूप बंदरामध्ये आम्हाला कार्गो घ्यायला लागायचा त्यामुळे इटलीतील खूप भाग पाहून झाला. स्पेनमध्ये बारर्सिलोना येथे आम्ही जात असू. तेथे वाईन आणि कोलंबी छान मिळत असे. बोटीवरती खूप कमी ऑफिसर्स होते. कॅप्टन आणि चीफ इंजिनियर हे ब्रिटिश असायचे बाकीचे ऑफिसर्स इंडियन होते. क्रू मात्र दक्षिण आफ्रिकेतले निग्रो होते. उंच आणि धिपाड होते. पाहिल्यावर तर मला त्यांची भीतीच वाटली. त्यांची संख्या पाच होती. एलिगन्स नंतर या बोटीवर एसी इंजिन रूम कंट्रोल होते. अर्थात एलिगन्स वरती इंजिन रूम अटेंड करायला लागायची येथे मात्र दिवसभर काम केल्यानंतर संध्याकाळी पाच वाजता कंट्रोल आपल्या केबिनमध्ये आणि

ब्रिजवर करून केबिनमध्ये बसता यायचे किवा व्हील हाऊस वर आपली ड्यूटी असताना ड्यूटी ऑफिसर ची गप्पा मारता यायच्या.

सहा महिने वेस्टर्न फूड खायला लागले. मी मात्र दूध आणि फळे खाऊन खूप दिवस काढले. ब्रेड अंडी असल्यामुळ अंडी फ्राय करून खाता यायची. बोटीवरती इंडियन ऑफिसर असल्यामुळे दोन-तीन ऑफिसरच्या बायका अधून मधून इंडियन फूड बनवायच्या. मला पण मिसेसला कॅरी करायची परमिशन होती. पण माझा मुलगा लहान असल्यामुळे तिला शीप जॉईन करता आली नाही. शिप वर आम्ही तीन इंजिनियर आणि एक इंजिन वायपर. एवढेच होतो. अर्थात वादळ ज्यावेळी असायचं त्यावेळी इंजिन रूम अटेंड करायला लागायची. इंडियन शिप वरील लोकांपेक्षा येथे खूप कमी म्हणजे एक चतुर्थांश एवढेच लोक असायचे. अर्थात कंपनी चांगला पगार देत होती. आफ्रिकन लोकांना मात्र खूपच पगार कमी होता. म्हणून मी त्या आमच्या वायपरला जास्त ओव्हरटाईम देत असे. तो खरोखर 12 ते

a

14 तास काम करायचा. अतिशय स्वभावाने चांगला पण डोक्याने कमी . सांगितलेलं काम व्यवस्थित करायचा.

एकदा आम्ही इटली येथून गाड्या आणि कंटेनर लोड करून मायामी आणि टंपा या अमेरिकन बंदरावरती गेलो. मायामि ला तर आम्हाला पंधरा दिवस काही कार्गो न मिळाल्याने नांगर टाकून आराम करत होतो. पंधरा दिवसानंतर थोडा कार्गो मिळाल्यानंतर आम्ही वेस्टइंडीज मधील पोर्तो रिको या बंदरावर गेलो. येथे आमची बोट ग्राउंड झाली होती. नशिबाने बॉटमला काही डॅमेज झालं नाही. अर्थात हा बरमुडा ट्रँगल असलेला भाग मी आयुष्यात खूप वेळा पार केला. पण मला कधीही त्रास झाला नाही. आपणा सर्वांना या ट्रँगलबद्दल माहिती असेलच. येथे खूप शिपस आणि विमाने गायब झालेली आहेत. नसीब अपना अपना! टांपा येथे मी माझ्या मोठ्या मुलाचे आणि लग्नाच्या काही स्लाइड्स फोटो मध्ये रूपांतर करण्यासाठी दिल्या होत्या माझ्या पुढील मुक्कामी मला त्या मिळायला हव्या होत्या. पण लेबनोनला गेल्यामुळे तेथील एजन्टने आमचा कोणालाच मेल डिलिव्हरी केला नाही. अरब कंट्री होती. माझे ते सर्व फोटो गहाळ झाले. खूप वाईट वाटलं. फ्रान्समध्ये या बोटीचं दहा दिवसाचं ड्रायडॉकिंग झालं. त्यामुळे तेथे खूप फिरत आल. छोट्या बोटीमुळे रोलिंग पिचिंगसारखी येणारी वादळ बंदरामध्ये मिळालेला कमी वेळ यामुळे कंटाळून लवकरच घरी जायचे वेध लागले.

माझं कॉन्ट्रॅक्ट पूर्व व्हायच्या आधी मी पंधरा दिवस आधी इटलीमधील त्रिएस्त येथे साईन ऑफ होणार होतो. कसं नशीब असतं बघा आम्ही अमेरिकेतून त्रिएस्त या बंदरावर यायच्या आधी समुद्र खूप रफ झाला. महिना पण डिसेंबर होता. त्यामुळे ते गृहीतच होते. बोटीवर चार तासांनी पायलट येणार होता. एवढ्यात प्रचंड वाऱ्याच्या जोराने आमची शिप खूप मोठ्याने हालायला लागली आणि ती थर्टी

a

डिग्रीमध्ये लिस्ट झाली आणि ते काही केल्या अपराईट पोझिशन मध्ये येतच नव्हती. मला चार तासाने रजेवर जायचे होते. माझी ड्यूटी नव्हती त्यामुळे बोटीवर असलेल्या इतर ऑफिसरच्या बायका माझ्या केबिनमध्ये आल्या होत्या. घाबरल्या होत्या मी पण घाबरलो होतो मी सर्वांना सांगितले तुम्ही सर्वजणानी लाईफ जॅकेट घालून बसा मी पण तुमच्या बरोबर लाईफ जॅकेट घालून बसतोय. काय करायचे ते सुचत नव्हतं सारखे इंजन रूम मधून अलार्म येत होते. सर्वजण गोंधळून गेले होते. कॅप्टन नी केलेल्या खूप प्रयत्न मुळे जवळजवळ एक दीड तासाने शिप बरोबर अपराईट झाली. आम्ही सर्वांनी सुटकेचा श्वास सोडला. माझे सामान भरून ठेवलेले होते. धक्क्यावर आला की लगेच एजंट हॉटेलवर घेऊन जाणार होता. शीप किनाऱ्यावर आली माझा रीलिवर पण आला. माझ्याकडे भरपूर सामान होते. आमचा तो नीग्रो वायपर मी साईन ऑफ होते म्हणून ढसाढसा रडला. मी त्याला 50 अमेरिकन डॉलर भेट म्हणून दिले. त्यांनी माझे सर्व सामान डोक्यावर घेऊन टॅक्सीपर्यंत आला. मला कडकडून मिठी मारली आणि त्याच्या डोळयात आलेले पाणी हे अजूनही विसरू शकत नाही. निग्रो होता मला भीती वाटायची पण तो प्रेमळ मनुष्य खूप काम करायचा. डॉलर्स दिल्यामुळे तो खुश असायचा. त्याचा पगार खूपच कमी होता म्हणजे 150 अमेरिकन डॉलर दरमहा. म्हणून मी त्याला आणखी शंभर डॉलर मिळतील एवढा ओव्हर टाईम द्यायचो. माझी सर्व काम अगदी प्रेमाने करायचा.

एजंटने मला हॉटेलवरती ठेवले आणि सांगितले उद्या दुपारचं तुमचं श्रीलंकेला जायचं फ्लाईट आहे. मी तुम्हाला उद्या एअरपोर्ट वर सोडेन. तो पर्यंत तुम्ही या हॉटेलात राहा आणि बाजूच्या रेस्टॉरंटमध्ये बियर आणि जेवण घ्या. त्यादिवशी रात्री तुफान बर्फ वृष्टी झाली. बाहेर खूप धुके होते. बर्फ पडत होता. भूक लागली होती. मी राहत असलेल्या हॉटेलमध्ये जेवणाची सोय नव्हती तर बाजूच्या

a

हॉटेलमध्ये मी जेवायला जायचो तेथे एक दोन बियर पिऊन बहुदा मला इटालियन स्पॅगेटी आणि पास्ता हेच खायला लागायचे. दिवसा दुपारी शहरांमध्ये थोड्या भागात फिरून यायचो कडाक्याची थंडी आणि बर्फ पडत असताना. एअरपोर्ट वरती एक मीटर एवढं बर्फ असल्यामुळे चार दिवस विमानसेवा बंद होती. ते चार दिवस काढणे अतिशय कठीण गेले. येथे संध्याकाळी एकट्याने फिरायची जरा भीतीच वाटायची म्हणून सहसा मी संध्याकाळ व्हायच्या आतच हॉटेलवर येऊन आराम करत असे. इटली तसा देश स्वच्छ. झुलता मनोरा अगोदरच बघून आलो होतो लिवरनोला शीप असताना. मला विशेष असे काही वाटते नाही. जगातले एक आश्चर्य म्हणून पाहिले. तेथे एक गोष्ट मात्र चांगली होती शीप किनाऱ्याला लागल्यावर लगेच शहर सुरू होत असे. इटली बद्दल माहिती तुम्हा सर्वांना असेलच. त्यामुळे येथे जास्त देण्यात अर्थ नाही असे मला वाटते. जवळपास इटलीमध्ये सर्व पोर्ट्स मी पाहिले आहेत. चार दिवसांनी एअरपोर्ट पूर्ववत सुरू झाले.

एजंटने मला एअरपोर्ट वरती नेऊन सोडले. तेथून मी रोमला आलो. रोम हून बारा तासांनी माझ दहारानला जाणारे विमान होते. ते बारा तास माझ्याकडे असलेले भरपूर सामान एका ट्रॉलीवर ठेवून मी कसेबसे काढले. इटलीमध्ये नजर हट्टी तो दुर्घटना घटी असे म्हटले जाते. कारण तेथे चोऱ्या खूप होतात. त्यामुळे माझी मी घेतलेली ट्रॉली कायम जवळ ठेवून होतो. डोळ्यावर झोप येत होती पण ती टाळणं भाग होतं. बाथरूम ल पण जाताना ती माझ्याबरोबर घेऊन जात होतो. 12 तासाने दहारान या सौदी अरेबियात जाणारे विमान तयार झाले आणि मी त्यात बसलो आणि दहरानला पोहोचलो. तेथून विमान श्रीलंकेला जाणारे होते. तेथील विमानाने टेकऑफ घेतल्यानंतर लगेचच असे कळले की एका इंजिन मधून मोठ्या प्रमाणात तेलाची गळती होते आहे म्हणून विमान लगेचच उतरवलं गेलं. या प्रकारामुळे मी

a

माझा श्रीलंकेला जाण्याचा मार्ग बदलून मुंबईला जायचं ठरवलं आणि त्याप्रमाणे काउंटरवर जाऊन तिकिटामध्ये चेंज केला 150 डॉलर जास्ती भरायला लागले. पुढील रूट पण बदली झाला. येथे आमच्या लोकांकडे असलेला सर्व दारूच्या बाटल्या कस्टमकडे जमा करायला लागल्या. पुढील विमानात कॅप्टन तुम्हाला परत देईल असे सांगण्यात आले. परंतु ते काही झालं नाही. सौदी अरेबिया मध्ये याबद्दल तक्रार करणार काही अर्थ नव्हता. दारूचे सर्व पैसे वाया गेले. माझ्याकडे पण खूप बाटल्या होत्या सर्व टॅक्स फ्री होत्या. डिसेंबर महिना असल्यामुळे (म्हणजे ख्रिसमस पिरियड) विमाने भरभरून असायची. पुढलं फ्लाईट बेहरिन येथे जाणार होते. खरंतर दहा मिनिटाचा फ्लाईंग टाईम होता. तेथे पण पुढलं फ्लाईट चार तास नव्हतं. चार तासाने तेथील एअरपोर्टवरती आणखी थोडे शॉपिंग केलं. येथून चार तासाने पुढील विमान दुबईला जाणारे होते. तेथून दुबईला आल्यावर तेथे दोन तीन तासानंतर श्रीलंकेला जाणारा वीमान होतं. जेवढा दारूच्या बाटल्या सौदी अरेबिया येथे कॅप्टननी ढापल्या होत्या, तेवढ्यात त्या दुबईला परत खरेदी केल्या. आणखी काही लहान मुलासाठी खेळणी पण खरेदी केली. सामान आणखीनच वाढले होते. तेथे पण चार-पाच तासानंतर कोलंबोला जाणारे विमान मिळाले. या प्रवासात एवढा दमलो होतो आणि थकवा आला होता. जवळ दोन दिवस झाले होते इटली सोडून. घरचे वेध लागले होते कधी एकदा घरी जातोय.

दुबई येथून मी एक टेलिग्राम असा केला की माझ्याकडे भरपूर सामान आहे वीस पंचवीस हजार रुपये ड्यूटी होऊ शकते तेवढे पैसे घेऊन तुम्ही एअरपोर्टला या. उद्या संध्याकाळी सात वाजेपर्यंत मी मुंबई एअरपोर्टला येईन. कोलंबोला जाणारी विमान लुफ्तांजा कंपनीचे होते. छान होते. दुबई ते कोलंबो सकाळचा प्रवास होता एक मस्तपैकी पिक्चर विमानात पाहिला. बँक रॉबरीबद्दल होता. काहीतरी भुयार

a

खोदून बँक लुटतात असा काहीतरी. मला वाटतं त्या पिक्चरचं नाव लूप होल असं होतं नक्की आठवत नाही. कोलंबोला दुपारी साडे अकरा-बारा वाजता पोहोचलो. तेथे एअरपोर्ट वरती बसून होतो. मुंबईला जाणारी फ्लाईट संध्याकाळी पाच का सहा वाजता होत. तेथेच बियर पिऊन काहीतरी खाल्लं आणि टाइमपास केला. खूप कंटाळा आला होता. तीन दिवस होणार होते या प्रवासाला. पण आता या पुढील विमान प्रवासाने घरी जाणार याने सुखावलं होतो. संध्याकाळचं फ्लाईट सातच्या सुमारास मुंबई एअरपोर्टला उतरले.

घरची मंडळी पैसे घेऊन आले असतील अशी आशा होती. कस्टम गेट मधून एवढं मोठं सामान घेऊन मी कोणी बाहेर दिसते का पाहत होतो. कोणीच दिसत नव्हतं. आता मला भरपूर पेनल्टी लावणार असं वाटत होतं. पण कस्टमने विचारले तुम्ही कुठून आलात? मी म्हटले श्रीलंकेहून. मी सेलर आहे. बोटीवरील लोकांकडे खूप सामान असते हे कस्टम लोकांना माहिती असते. आम्हाला त्याकाळी चाळीस किलो सामान घेऊन जाता येत असे. कारण आमचे बॉयलर सूट बूट आणि युनिफॉर्म यातच वजन जास्त असतं. त्यांनी मला सांगितले तुम्ही पटापट बाहेर पडा पाठीमागे दुबईच विमान आले आहे मला ते चेक करायचे आहे. त्यांनी फक्त माझ्याकडे किती डॉलर आहेत तेवढे मात्र चेक करून त्याला मला सर्टिफिकेट दिले. माझी कोणतीही बॅग उघडली नाही. साडेचार हजार डॉलर माझ्याकडे कॅश होती. पगाराचा बॅलन्स भाग. मी बाहेर आलो घरचे कोणीच नाही आल्यामुळे मी आता माझ्या मावस भावाला फोन करायचा ठरवलं. तो विले पार्ले येथे जवळच राहत होता. माझ्याकडे फक्त पाच रुपयाची नोट होती. त्यावेळी आठ आण्याचे कॉइन टाकलं की फोन लागत असत. तेथे असलेल्या एका हवालदाराला रिक्वेस्ट करून काही सुटी नाणी त्याच्याकडून घेतली. पाच नाणी मिळाली. बाकीचे सूटे पैसे त्याच्याकडे नव्हते.

दोनदा फोन केल्यानंतर एकदा फोन लागला. भावाला सांगितलं गाडी घेऊन ये असं असं झालेलं आहे. मी येथे जास्ती वेळ राहिलो तर कदाचित मला परत पकडून माझं सामान परत चेक करतील तर तू लवकर ये. तो म्हणाला मला बरं नाहीये मी काही गाडी घेऊन येऊ शकत नाही रिक्षा घेऊन येतो. थोड्यावेळात तो रिक्षा करून आला. मी पटापटा त्याच्या रिक्षामध्ये सर्व सामान कसं बसं लोड केलं आणि मावशीच्या घरी आलो. आणि तिथून ट्रेन ने दादरला जाऊन ठाण्याला दुसरी ट्रेन पकडून रात्री साडेअकरा वाजता घरी गेलो. सर्वांना आश्चर्यचा धक्का बसला. मी सांगितले मी तुमची वाट पाहत होतो. मी तार केली होती दुबईहून. त्यांनी तार वगैरे मिळाली नाही असे सांगितले. सर्वांना भेटून खूप आनंद झाला. दुसऱ्या दिवशी सकाळी उठल्यावर बेल वाजली. मीच दरवाजा उघडला आणि पाहतो ते काय मी केलेली तार मलाच पोस्टमन देत होता. तीन दिवस विमानात आणि एअरपोर्टवर काढल्यानंतर देखील घरी आल्यामुळे थकवा जाणवला नाही. आणि जो होता तो पळून गेला. नंतर दुपारी टॅक्सी करून मावशीकडे जाऊन माझे सामान घेऊन मी घरी ठाण्याला आलो.

-0-0-0-

जगजीवन वरील प्रवास

टॅकनर डोसिनिआ सोडल्यानंतर चार-पाच महिने रजेवर होतो. त्यामुळे मुलांबरोबर खूप खेळता आले. मला टँकर वरती अनुभव घ्यायचा असल्यामुळे मी ग्रेट इस्टर्न या शिपिंग कंपनीमध्ये जॉईन झालो. एका कार्गो शिपनंतर टँकरवरती ट्रान्सफर होईल या बोलीवर जगजीवन ही बोट सुएझ कालव्यामध्ये जॉईन करायला मुंबईहून कैरोला गेलो. पिरॅमिड आणि म्युझियम आधीच बघून घेतल्यामुळे यावेळेला निवांतपणे हॉटेलमध्ये बसून राहिलो. संध्याकाळी सहा सातच्या सुमारास शीप जॉईन करायला सुएझ कालव्यामध्ये गेलो. पायलट उतरत असताना मी शीप वर पाऊल ठेवले. शिप दहा पंधरा वर्षे जुनी दिसत होती. अठरा हजार टन कार्गो कॅपॅसिटी असलेली डेक वरती क्रेन असलेली अशी ही शिप होती. मी कोणाला रिलीव्ह करण्यासाठी शीपवर आलो हे विचारले असता एक भयंकर कारण सांगितले गेले. हे कारण मला मुंबईच्या त्यांच्या ऑफिसमध्ये सांगितले गेले नव्हते. शिप बँकॉक मध्ये असताना शिप वरील

a

इंजिनियर क्रेन रिपेअर करत असताना खाली कार्गो होल्ड मध्ये पडून गतप्राण झाला होता. त्याच्याच केबिन मध्ये मला राहायचं होतं. खूप कठीण होतं मनावर खूप दडपण आल होत. आता इलाज नव्हता. आणखीन एक गोष्ट कळली की शीप वरील एसी कॉम्प्रेसर दोन्ही खराब झाले होते त्यामुळे बोटीवर एसी चालत नव्हता. ही माझी दुसरी अशी शीप होती ज्याच्यावर एसी नव्हते. कोकण सेवकवर एअर कंडिशनर नव्हता.

सुएझ कालव्यामधून निघाल्यानंतर मेडिटरीयनमधून आम्ही बे ऑफ बिस्के हा अतिशय खळवलेला समुद्रपार करत किल कालवा मधून न जाता आणखीन वरून नॉर्थ सी मधून लेनिनगार्ड येथे आता त्याला सेंट पीटर्सबर्ग म्हणतात त्या रशियन पोर्ट मध्ये जाऊन अँकर केला. तीन-साडेतीन महिने आम्ही नांगर टाकूनच होतो. कोणतेही मेल आम्हाला मिळाले नाही. साडेतीन महिने घराची काही संबंध आला नाही. ना आमची पत्रे जात होती ना त्यांची पत्र येत होती. फक्त जेवण खाण्याचे भाजी आणि धान्य फळे वगैरे सप्लाय होत होतं. त्यावेळी तेथे कम्युनिस्ट राज होते. साडेतीन महिन्यानंतर आमची बोट धक्क्याला कार्गो डिस्चार्ज करण्यासाठी आली. तेथील चलन रुबल. 25 अमेरिकन डॉलरचे मला कोणीतरी रुबल मध्ये कन्व्हर्ट करून दिले होते. त्यामुळे माझ्याकडे खूप पैसे होते. आपले भारतीय खलाशी एवढे हुशार होते की त्यांना माहिती होतं की रशियामध्ये काय काय घेऊन यायचं आणि त्याचं पटीने पैसे जास्त करून लाईफ एन्जॉय करायचं. येथे खूप कमी जणांनी एडव्हान्स पैसे घेतले होते. म्हणजे तेथील चलन रुबल. जुनी झालेली जीनची किंमत सुद्धा तेराशे चौदाशे रुपये एवढी होती. त्यावेळेला एक रुबल म्हणजे 13 का 14 रुपये होता. आपल्या मुंबईच्या फुटपाथवर मिळणारे गॉगल येथे दोन दोनशे रुपयांना बोटीवरील कर्मचाऱ्यांनी विकले. अर्थाचे असले धंदे बोटीवरती येणाऱ्या

a

कामगारांतर्फे केले जायचे अगदी गुपित ठेवून. ही गोष्ट मला प्रथमच समजली. मी विचार करत होतो की हे सर्वजण चांगल्या चांगल्या रशियन गोष्टी कसे घेऊ शकतात. त्याचा उलगडा असा झाला. मी येथे काहीच घेतले नाही. ना माझी कोणती वस्तू विकली.

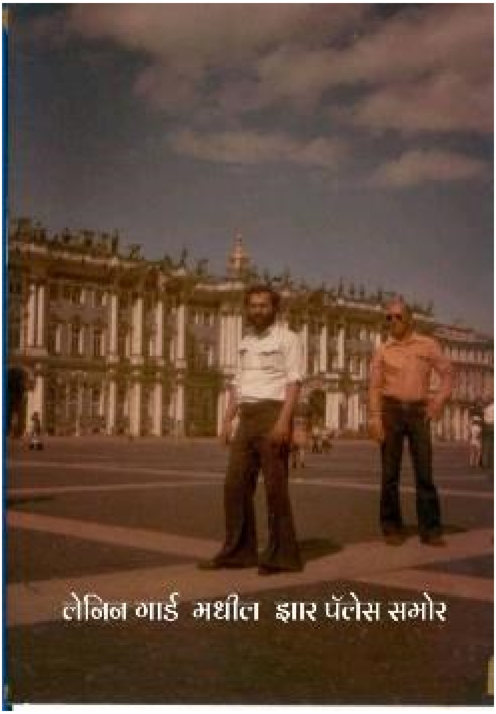
रशियात लेनिन गार्ड येथे 1981

रशियन क्रांती जेथून सुरू झाली ती शिप leninguard

शिपच्या गँगवेजवळ एक सैनिक कायम मशीन गन घेऊन दिवस-रात्र उभा असायचा. आम्हाला बाहेर घेऊन जायला सरकारी बस यायची आणि ते शहरात घेऊन जायचे. बघण्यासारखं खूप होतं ते आम्हाला त्यांच्या सरकारी बस ने दाखवलं. म्हणजे झार पॅलेस, काही चर्चेस, वगैरे वगैरे. खूप सुंदर शहर. सोन्याचा राजवाडा तर बघण्यासारखा. संपूर्ण झार पॅलेस सोन्याने मढवलेला अप्रतिम! ज्या बोटीने 1917 साली क्रांती झाली ती बोट पण आम्ही बघितली. एक रशियन गाईड आमच्याबरोबर कायम असायची. काही फोटो वरती लावत आहे. येथे शँपेन आम्ही अगदी पाण्यासारखी प्यायली खूप छान आणि स्वस्त. बाकी खाण्यासाठी असे छान पदार्थ काही

a

दिसत नसत. लोक हातातून कडक लांबच्या लांब बटर घेऊन जाताना दिसत. समर चालू होता रात्री दहा दहा वाजेपर्यंत चांगला उजेड असायचा. परत दोन वाजता उजाडलेले असायचे. असंच एकदा बाहेरून फिरून आल्यानंतर बोटीवर यायच्या आधी एक सुंदर फुल उगवलेलं दिसलं ते मुळासकट उपटून बोटीवरील माझ्या गार्डनमध्ये लावायचा माझा विचार होता. पण तेथील गार्ड ने त्याची मूळ कापून माझ्या हातात फक्त फुल दिले. कम्युनिस्ट देशात राहायचं म्हणजे किती कठीण असतं याचा अनुभव आम्हा सर्वांना चांगला आला.



आता एक मजेशीर अनुभव तुम्हाला सांगतो. तो असा की आमच्या शीप वरील कॅप्टनने गव्हर्मेंट च्या एका प्रोफेसर ला असे सांगितले की राम केळकर हा चांगला हिंदी बोलतो तर तुम्हाला जे काही हिंदीमध्ये बोलायचं असेल ते त्यांच्याशी बोला. तो आणि त्याची टीम बोटीवरती आली. मला हे काही माहितीच नव्हतं. अचानक कॅप्टनने मला ते शीपवर आले असताना बोलवले आणि ओळख करून देताना सांगितलं हे की राम केळकर आमचे इंजिनियर तुमच्याशी हिंदीमध्ये गप्पा मारतील. मला तर सर्व शॉकिंग होतं. आमच्या शीपवरती खूप नॉर्थ इंडियन लोक

a

होती. अतिशय चांगली हिंदी बोलणारी मी तर मुंबई वाला हिंदी बोलणारा. म्हणजे तेरे को मेरे को दस रुपये देना है! याचा अर्थ आपल्याला लागू शकतो का नाही कारण तो कोणालाच लागणार नाही. कारण कोणी कोणाला पैसे द्यायचे याचा यात उलगडाच होत नाही. असो, तर मुद्दा असा की ते प्रोफेसर आणि त्यांचे बरोबर आलेले साथीदार यांचे हिंदीतले कधी न ऐकलेले शब्द घेऊन उत्कृष्ट व्याकरण असलेले हिंदी बोलत होते आणि माझे प्रयत्न करून सुद्धा इंग्लिश मराठी घातलेले शब्द असं हिंदी असायचं. माझं मलाच हसायला येत होत. मी त्याला सांगितलं बाबा रे मी मराठी आहे. माझ्यापेक्षा हिंदी चांगलं बोलणारे इथे खूप लोक आहेत. त्यांच्याशी तुम्ही बोला तुम्ही बोलत असलेले कठीण हिंदी शब्द माझ्या डोक्यावरून जात आहेत. कॅप्टन वगैरे आम्ही सर्व खूप हसलो. नंतर तिवारी म्हणून एक इंजिनिअर होते ते त्यांच्याशी सविस्तर बोलत होते.

पंधरा दिवस कार्गो डिस्चार्ज करायला लागले. त्यानंतर आम्ही ज्या प्रकारे आलो त्याच रस्त्याने नॉर्थ अटलांटिक मधून साउथ अटलांटिक मध्ये असलेल्या अमेरिकेतील हुस्टन या बंदराकडे जायला निघालो. आता किती दिवसाचा प्रवास होता हे नक्की आठवत नाही पण 14, 15 दिवसाचा तर नक्कीच. नेहमीसारखीच छोटी मोठी वादळ येत जात होती. अमेरिकेमध्ये गहु लोड झाल्यावर आम्ही परत सुएझ मार्गे मुंबईला आलो. ह्या शीपची कंडीशन खूप खराब होती. खूप मेंटेनन्स करायला लागला. पंधरा वर्षापेक्षा जास्त जुनी बोट जी कंपनी त्यांच्या कंपनीत ठेवत नसत त्यांनी या बोटीला कसे काय ठेवले हे मला कधीच कळले नाही. या शीपवर ते पाच सहा महिने घामाने डबडबलेल्या अवस्थेत एअर कंडिशनिंग नसल्याने काढायला लागले. भयंकर कठीण काळ होता. मुंबईला आल्यानंतर माझी फॅमिली बोटीवर दोन-तीन दिवसासाठी राहायला आली. मी मात्र कंपनीला टँकरवरती बदली

a

करायला सांगून पाहिले. त्यांनी नकार दिला. मी विचार केला आणि त्या बोटीला आणि कंपनीला रामराम केला.

-0-0-0-

अबुल कलम आझाद वरील दिवस

जगजीवन सोडल्यानंतर थोडे दिवस रजा घेऊन शिपिंग कॉर्पोरेशन ऑफ इंडिया या भारतीय कंपनीच्या त्यांच्या जर्मनीमध्ये असलेल्या अबुल कलम आझाद या प्रचंड मोठ्या 1,14,000 टन ऑइल आणि बल्ब करिअर शीप वर मी जर्मनीमधील हॅम्बर्ग येथे जॉईन झालो. विमान मुंबईहून दिल्ली आणि तेथून हॅम्बर्ग असे होते. माझ्याबरोबर आणखीन दोन ज्युनियर इंजिनियर्स पण होते. एअरपोर्ट वरती मला काही त्यांची भेट झाली नाही. म्हणून मग विमानात बसल्यावर त्यांच्या दोघांची नावाची एअर होस्टेलला सांगून अनाउन्समेंट करून त्या दोघांना भेटायची विनंती केली. त्यापैकी एक मला येऊन भेटला, दुसरा मात्र काही आला नाही. त्यामुळे मला असं वाटलं की त्याचं विमान मिस झालं असावं. विमान दिल्लीला थांबल्यानंतर परत एकदा अनाउन्स करायला सांगितलं पण तेथे पण तो आला नाही. मात्र विमान दिल्लीवरून निघाल्यानंतर तेथे मात्र दुसरा इंजिनिअर येऊन भेटला. मी त्याला म्हटले

a

की तू मला मुंबईला का नाही भेटलास? उत्तर त्याचं गमतीदार होत. तो म्हणाला मला विमानातून उतरवणार तर नाहीत ना? काय पासपोर्टसंबंधी गडबड नाही ना? म्हणून मी माझ्या जागेवरुन उठलो नाही. तो सरदार होता! पण खूप चांगला हुशार होता हे त्याच्याबरोबर काढलेल्या पुढील दिवसांमध्ये दिसून आले. पुढे आम्ही हॅम्बर्ग विमान उतरल्यानंतर सायंकाळी तिघेही शीपवरती पोहोचलो. शीपवरती गेल्यावर कळले की बोट तिथे महिनाभर राहणार होती. एका मोठ्या मेन जनरेटरचा प्रॉब्लेम होता. आणि कंपनीने त्यासाठीच मला तेथे पाठवले होते. तीन ज्युनियर इंजिनिअरच्या चुकीमुळे एक जनरेटर निकामी झाला होता. त्यामुळे दोन ज्युनियरना कंपनीने काढून टाकले होते. जनरेटर आणि बारीक सारीक इतर रिपेअर पण तेथे महिन्याभरात पुरे झाले.

हॅम्बुर्ग जर्मनी

तेथे असताना दोन तीन दिवसांनी शहरांमध्ये जाऊन आम्ही चक्कर मारून येत असू. इतर युरोपियन देशासारखंच हे पण शहर होतं. येथे फक्त शिपिंग ॲक्टिव्हिटीज खूप होत्या. आमची शीप एका मोठ्या शीप यार्ड मध्येच होती. शीप यार्डचे नाव DWD असे होते. जनरेटर वगैरे काम व्यवस्थित झाल्यानंतर आम्ही तिथून अमेरिकेला जाण्यासाठी निघालो. दोन-तीन दिवस झाले नाही तोच बे ऑफ विस्केमध्ये आमच्या मेन इंजिनचा एक लाइनर क्रॅक झाला. अर्थात नेहमीप्रमाणे या एरियातला समुद्र खवळलेला होता. त्यामुळे ते काम करायला आमचे कंटिन्यू 72 तास त्या खवळलेल्या समुद्राच्या सानिध्यात गेले. या काळात

a

अधूनमधून पाळीपाळीने सर्वजण विश्रांती पण घेत होते. विश्रांती दोन ते तीन तास असे. पुढे नेहमीप्रमाणेच कधी शांत तर कधी खवळलेला अशा समुद्रातून आम्ही अमेरिकेतील नॉर फोक येथे पोहोचलो. तेथे आम्ही अँकर करून जवळजवळ साडेतीन महिने होतो. कंपनीला शीप विकायची होती. त्यामुळे आम्ही रेगुलर मेंटेनन्स एवढेच काम करत होतो. रात्री आराम असायचा.

या काळात भरपूर टेबल टेनिस, कॅरम पत्ते आणि पिक्चर बघायचो.

आझाद वरील 1982

संध्याकाळी आम्ही सिनियर ऑफिसर्स थोडेसे ड्रिंक घ्यायचो. आम्हाला पहिले काही दिवस मेल आणि प्रोव्हिजन हेलिकॉप्टरने मिळायचे. शिपवरती उतरलेल्या हेलिकॉप्टरचे काही फोटो काढले आहेत. मराठा मेलडीवरती असताना ज्या अमेरिकन दोस्ताची ओळख झाली होती ते मिस्टर अँड मिसेस जोसेफ बी डूकच्या घरी जाऊन त्यांना भेटून आलो. आठवड्यातून दोनदाच आम्हाला बाहेर जाता येत होते. कारण आम्ही बऱ्यापैकी लांब नांगर टाकला होता. आमच्या इलेक्ट्रिकल ऑफिसरची फॅमिली त्याच्याबरोबर होती एकदा डुक यांच्या घरी आपल्या इंडियन स्टाईल चिकन बिर्याणी बनवली होती. अर्थात त्याना तिखट लागली पण आवडली. एक-दोन दिवस त्यांच्याकडे मुक्काम झाला. साडेतीन महिन्यात कोणालाच शीप

पसंत पडली नसावी. मग आम्हाला रिव्हर पोर्ट बल्टीमोरला जाऊन गहु लोड करायची ऑर्डर मिळाली.

बाल्टीमोर खूप सुंदर छोटेसे शहर. नदीच्या दोन्ही बाजूला छान बंगले दिसत होते. बारा तासात लोडींग झाल्यामुळे बाहेर काही गेलो नाही. तेथून आम्ही अटलांटिक सागरातून इंडियाकडे यायला निघालो. खूप दिवस शिप नांगर करून असल्यामुळे शिपला खूप sea groth झाली होती. त्या कारणामुळे आमच्या शीपचा स्पीड खूपच कमी झाला होता. समुद्र खवळलेला असताना ही आमची शीप एकदमस्टडी असायची. माझ्या जीवनातली अशी पहिल शीप जी वादळामध्ये रोलिंग पीचींग करायची नाही. मात्र समुद्र शांत असताना ती अगदी गजगतीने हलत डुलत पुढे जायची. अमेरिका सोडल्यानंतर साधारणपणे अटलांटिक सागरच्या मध्यावर आम्ही मेन इंजिनच्या फ्युल इंजेक्टर बदलण्यासाठी कॅप्टनला रिक्वेस्ट करून इंजिन बंद केल. अर्ध्या पाऊण तासाच काम होतं. आणि ते वेळेत पूर्ण झालं पण. त्याच सुमारास आमच्या नवीन आलेल्या चीफ मेट ने जुने झालेले शिपला बांधायचे रोप समुद्रात टाकले आणि नेमके इंजिन प्रयोग करताना ते शीपच्या पांख्यात मध्ये अडकले. समुद्र रफ व्हायला सुरुवात झाली होती. आम्हाला खाली जाऊन म्हणजे समुद्रात उतरून बोटीच्या पंख्याला अडकलेले नायलॉन रोप कापणे भाग होते. अर्थात मी आमचे चीफ इंजिनियर, चीफ ऑफिसर, सेकंड ऑफिसर आणि तीन खलाशी असे लाईफ बोट खाली करून पाण्यामध्ये उतरलो. समुद्र खवळलेला असल्याने आमची बोट वर खाली होत होती. जेव्हा बोट वरती यायची त्यावेळी खलाशी धाडस करून थोडे थोडे रोप कापत होते. यात जवळजवळ दोन तास आम्ही समुद्रातच बोटीचा इंजिन चालू ठेवत त्या समुद्रामध्ये हे काम करत होतो. आमच्या

त्या बोटीला पंख्यावरती आपटू नये याची पण काळजी घ्यायला लागत होती. आपटली असती तर बोट फुटायची पण शक्यता होती. काम संपायच्या अगोदर सुमारे अर्धा तास समुद्र आणखीन रफ झाला होता. प्रोपेलर पुरा रोप मधून मुक्त झाल्यानंतर आम्ही आमची लाईफ बोट शिपच्या जवळ घेण्यासाठी येऊ लागलो. खूप प्रयत्न करून सुद्धा बोट शिपच्या जवळ जाऊ शकत नव्हती. आमची मोठी शिप हालत नव्हती पण लाईफ बोट मात्र प्रचंड प्रमाणात वर खाली होत होती. सुदैवाने इंजिन बंद पडत नव्हते. भर अटलांटिक मध्ये समुद्र खवळलेला असताना आणि संध्याकाळची वेळ होत असताना आम्ही मात्र घाबरून गेलो. कॅप्टन खूप चांगला होता त्यांनी एक मोठी शिप ची राऊंड घेऊन आम्हाला सरकल मध्ये घेतले. त्यामुळे सर्कलमधील पाणी जरा शांत झाले. आणि आम्ही शीप च्या जवळ जाऊ शकलो. आता फक्त लाईफ बोटीचे शिप वरून खाली आलेले हूक आमच्या बोटीला अडकवायचे होते आणि मग विंच चालू करून आम्हाला बोटी सकट वरती घेणार होते. पण तो हूक बोट वरती खाली होत असल्यामुळे त्यामध्ये ते अडकवणे खूप कठीण जात होते. आम्हा दोघांच्या डोक्याला त्याचा मार पण लागला. पण शेवटी यश आले आणि आम्ही सुखरूप बोट वरती घेऊ शकलो.

आणखी आठ दहा दिवसांनी आम्ही जिब्राल्टर येथे अँकर वरती येऊन राहिलो. बोटीच्या खालच्या बाजूला जी काही सी ग्रोथ जमा झाली होती ती अंडरवॉटर डायव्हिंग करणारी टीम आली आणि त्यांनी सफाई करायला सुरुवात केली की जेणेकरून आमच्या बोटीचा स्पीड वाढेल. अर्थात या कारणामुळे आम्हाला किनाऱ्याला जायला मिळाले. हे शहर एका मोठ्या खडकाच्या आजूबाजूलाच बसलेलं आहे. खाली वर खाली वर असे रस्ते आहेत. आणि इतर युरोपियन शहरासारखंच. रॉक ऑफ जिब्राल्टर यालाच म्हणतात. दोन दिवस बोटीची

a

साफसफाई झाल्यावर आम्ही परत सुवेझ कालव्या मार्गे भारताकडे यायला निघालो. भूमध्य समुद्र ओलांडल्यावर आम्ही सुएझ कालवा पार करून रेड सी मधून अरेबियन सी मध्ये दाखल झालो. अरेबियन सी बऱ्यापैकी खवळलेला होता.

कोलंबोपासून दोन दिवसांच्या अंतरावर असताना सकाळी साडेदहा वाजता मी डेक वरती आराम खुर्चीत बसून होतो. समुद्राकडे लांब वर लक्ष गेलं तर मला तेथे खूप लांब एक मासेमारी बोट आणि त्याच्यावरील खलाशी त्यांच्या हातात हे फडके हलवत असल्याचे दिसले. लगेच मी व्हील हाऊस वर जाऊन ड्यूटी ऑफिसरला ते दाखवले त्यांनी लगेच कॅप्टनला कळवले आणि आम्ही आमची शिप त्यांच्याकडे घेऊन जायचं ठरवलं. त्यांच्या बोटीचे इंजिन बंद पडलेलं होते आणि ते मदती साठी ओरडत असल्याचं आमच्या लक्षात आलं. त्यांच्यापासून सुमारे अर्धा किलोमीटर वर आमची शीप आम्ही थांबवली. आणि आम्ही आमच्या शिपची लाईफबोट खाली उतरवली. त्यात मी, चीफ इंजिनियर, चीफ ऑफिसर, सेकंड ऑफिसर आणि दोन क्रु मेंबर्स असे त्या बोटीच्या दिशेने रवाना झालो. त्यांच्याजवळ पोहोचल्यावर ते आमच्या बोटीत उड्या मारायचा प्रयत्न करू लागले. तसं करायला दिलं नाही. तसेच केले असते तर त्यांची बोट उलटी झाली असती. त्यांचा भाषेचा पण प्रॉब्लेम होता. बिचाऱ्यांचे कपडे पण फाटले होते. दोन-तीन दिवस काही खाल्लेलं नसावं. असं एकंदर त्यांच्याकडे पाहिल्यावर दिसत होतं. लाटापण बऱ्यापैकी मोठ्या होत्या. आम्ही त्यांना आमच्या बोटीचा दोर त्यांच्या बोटीला बांधण्यासाठी त्यांच्याकडे दिला. त्यांच्या बोटीतील अवस्था वाईटच होती. त्या दोघा तिघांनी कसाबसा दोर पकडून त्यांच्या बोटीला बांधला. मग आम्ही त्यांची बोट खेचत आमच्या शिपच्या जवळ आणली. प्रथम त्या लोकांना pilot ladder नी वर चढायला सांगितलं. बिचारे कसेबसे चढले. नंतर त्यांच्या बोटीला आमच्या शिपच्या क्रेनने त्यांची बोट

आमच्या शिफ्टच्या कार्गो hatch वर घेतली. आणि मग आम्ही आमची लाईफ बोट तिच्या नेहमीच्या जागी वर घेतली.

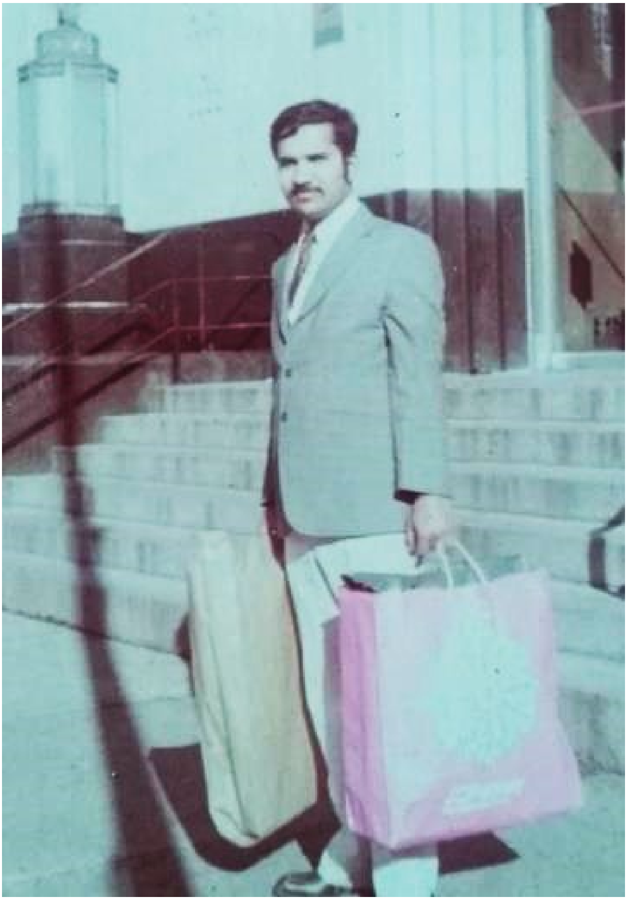
आम्ही बोटीवरती आल्यावर ते आमचे पाया धरायला लागले आणि जोर जोराने रडू लागले. बिचारे चार दिवसापासून उपाशी होते. वादळात त्यांची बोट बंद पडली होती. बोटीच खूप नुकसान झालं होतं. ते श्रीलंकेचे रहिवासी होते. प्रथम त्यांना खायला प्यायला दिलं आणि आणि एका रूममध्ये राहायला देऊन. आम्ही आमचे काही कपडे त्यांना दिले. दोन दिवसांनी ते थोडे सावरले. आम्ही विशाखापट्टणला जाणार होतो. त्यामुळे त्यांना तिथेच भारतीय गव्हर्मेंटच्या ताब्यात देणार होतो. त्यांना वाचवल्यामुळे आम्हाला मानसिक समाधान मिळालं. आणि त्यांचे आशीर्वाद देखील. त्यांना भारतात आणल्यानंतर गव्हर्मेंटने मात्र आमची चार-पाच दिवस चौकशी केली आणि त्यांची त्यांच्या बोटीसकट श्रीलंकेला रवानगी केली.

तेथे दहा बारा दिवस झाल्यावर मी केलेल्या अर्जाचा विचार करून कंपनीने माझी ट्रान्सफर कोलंडिया या टँकरवरती केली. मला दोन दिवस मुंबईला जायला मिळाले. आणि नंतर परत तिथून तुटिकोरीन येथे असलेल्या कोलांडिया जॉईन केली. साडेनऊ महिन्यानंतर घरी जायला मिळाले. दोन दिवस कुटुंबाबरोबर राहिल्याने वेळ कधी केला ते कळत नाही. मानसिक समाधान मात्र खूप झाले. दोन दिवसांनी बंगलोर मद्रास विमानाने येऊन पुढे टॅक्सीनी तुतिकोरीन येथे शीप जॉईन केली. विमानात आमच्या बाजूलाच फील्ड मार्शल जनरल माणिक शॉ होते. असेच एकदा गोव्यावरून मुंबईला जाताना माझ्या बाजूला त्यावेळच्या जनता सरकारमधील मंत्री असलेले श्रीयुत अडवाणी होते. एक आठवण म्हणून दोघांचा इथे उल्लेख केला.

a

अजून वर्ष न झाल्याने रजा नव्हती. म्हणजे तीन-चार महिने त्या शिप वर काढून रजा मिळणार होती.

-0-0-0-



एशियातील मोठे टँकर कोयालीवरील दिवस

व्ही एल सी सी कोयली ही त्यावेळी एशियातली सर्वात मोठी व्हेरी लार्ज क्रूड कॅरिअर म्हणून गणली जात होती. या शिप वर मी दोन वेळा काम केले प्रत्येक वेळी नऊ-दहा महिने असे. आता या शिपबद्दल तुम्हाला माहिती देतो आणि कसे दिवस गेले ते पण कथन करतो. कोलडीया वरून मी रजेवर गेलो आणि चार महिन्यांच्या नंतर वाडीनार ला जाऊन आऊटर अँकरेजला कोयाली जॉईन केली. ही शिप एक हजार फूट लांब, 150 फुट रूद आणि याचा ड्राफ्ट 80 फूट होता. शिप वरील दोन मेन इंजिन 20,000 हॉर्स पॉवरची होती. या मधे 2 मोठे बॉयलर होते. चार 450 किलो वॅट जनरेटर होते. चार कार्गो डिस्चार्ज पंप इंजिन ड्रीव्हन होते. त्यांची कॅपॅसिटी दहा हजार टन पर ताशी अशी होती. त्यामुळे आमचा संपूर्ण टँकर 27/28 तासात खाली केला जायचा. टँकरची कॅपॅसिटी 2,76, 500 टन एवढी होती. आमच्या या शिपवर दोन सोना बाथ होत्या. एक थिअटर होते. रत्ना ऑइल फिल्ड

a

च्या जवळ आम्ही सहा महिने अँकर करून होतो. याची स्टेरींग रूम म्हणजे एक फुटबॉल ग्राउंड एवढा मोठा होती. इजिन रूम मध्ये जाण्यासाठी दोन लिफ्ट होत्या आणि एक एकॅमोडेशनसाठी.

दोन-तीन वेळा पर्शियन गल्फ येथे इराण इराक युद्ध चालू असताना आम्हाला तेल आणण्यासाठी जायला लागले. वॉर झोन मधून जात असल्यामुळे आम्हाला दहा टक्के जास्त पगार मिळायचा. पण धोका पण खूप असायचा. पण शिपवर दोन्ही बाजूला आणि वरती INDIA असे लिहिल्यामुळे धोका कमी असायचा. कारण इंडिया नॉर्मल कंट्री असल्यामुळे आमच्यावर कोणीच बॉम्ब टाकणारे नव्हते. पण चुकी कधीही होऊ शकते! या शिप ची सिस्टर शिप कांचनजंगा यावर जेथून नांगर टाकला जातो त्या भागात एक बॉम्ब चुकीने पडला आणि तिकडे डेक वर काही कामासाठी असलेल्या ज्युनियर इंजिनिअरच्या देसाई यांचे अंगावर खूप छरे उडाले. सुदैवाने तो वाचला पण अजूनही त्याच्या अंगातून छरे शरीर बाहेर पडतात. ते युद्ध होऊन एवढे वर्ष झाली तरी हा त्रास तो भोगतोय. त्याचा आता ठाण्याला रबाळे येथे त्याचा वर्कशॉप आहे. म्हणजे पंचवीस तीस वर्षापर्यंत त्याच्या शरीरातून छरे निघायचे. अर्थात त्याला भेटून दहा वर्षे झालीत. शिपच्या पण पुढील भागात खूप नुकसान झालं पण बुडाली नाही. हे आपले भाग्य!

शिपच्या दोन धुरांड्यामध्ये आम्ही क्रिकेट खेळायचो. कोणी जोरात बॉल मारला तर तो समुद्रात जायचा म्हणून आमच्याकडे चार-पाच डझन बॉल स्पेअर मध्ये ठेवून द्यायचो. सेलिंग खूपच कमी वेळा असल्यामुळे आम्हाला दिवसा काम केल्यानंतर संध्याकाळी खेळायला भरपूर वेळ मिळायचा. तेथे जुन्या चार्ट पेपर वर मी खूप पेन्सिलने चित्र काढली होती. मराठा मेलोडीवर मी खूप पेंटिंग करायचं येथे मात्र ते केलं नाही. एवढी प्रचंड शिप असल्यामुळे ज्या ठिकाणी आम्हाला जायचं

a

असेल त्याच्या अगोदरच चार-पाच नॉटीकल मैल इंजिन बंद करायला लागायची. अगदी मोठ्या हत्ती सारखे ही शिफ्ट समुद्रावर हलत डुलत पुढे जायची. एकंदर दोन वेळा या शिपवर मी होतो. दोन्ही मिळून 13 ते 14 महिने. मुंबईला साधारण पंधरा-वीस नॉटीकल मेल एवढ्या लांब आम्हाला नांगर करून उभे रहायला पण मिळालेले आहे. शिप खूप मोठी असल्यामुळे भारतातील कुठल्याही बंदराच्या मध्ये इनर अंकरजला किंवा धक्यावर येवू शकत नव्हती. संध्याकाळी जेवण झाल्यानंतर आम्ही दोघे तिथे डेकवर चक्कर मारायचो. एक वेळ पुढे जाऊन येणे म्हणजे दोन किलोमीटर चालणं व्हायचं. पुढल्या नांगराजवळ असलेल्या मशीन वर काही काम असेल तर आम्ही सायकलीपण गेलो आहोत. या प्रचंड शिपचे वर्णन करायचे झाले तर शब्द कमी पडतील.

एकदा या शिपवर इंजिन रूममधील शिपच्या साईडला असलेला एक व्हॉलची फ्लांजला मोठे भोक पडले आणि सुमारे सहा इंच एवढ्या गोलाकार भागातून प्रचंड वेगाने बोटीत पाणी शिरू लागले. हे साधारण पाण्याखाली नऊ मीटर एवढं प्रचंड हेड घेऊन पाणी बोटीत शिरत होतं. अर्थात ही घटना रात्री कधीतरी दोन-तीन वाजता घडली. ड्यूटी इंजिनियर कंट्रोल रूममध्ये होता. यावेळी बील्ज अलार्म आला त्यावेळी त्यांनी खाली जाऊन पाहिले. तोपर्यंत खूप पाणी खाली जमा झाले होते. लगेच त्यांनी आम्हाला आणि कॅप्टनला कळवले सर्व घाबरून गेले. एवढ्या मोठ्या प्रमाणात पाणी येत असल्यामुळे ते कुठून येतोय हे पाहायला वेळ लागला नाही. त्वरीत आम्ही आमचे पाणी काढायचे पंप सुरू केले पण एवढं प्रचंड पाणी येत असल्यामुळे आम्हाला जिथून पाणी येत होतं ते बंद करण्यासाठी प्रयत्न करणं खूप गरजेचं होते. बोटीवर त्यावेळी सर्व स्टाफ पकडला तर कमीत कमी 50 एक जण होतो. पंधरा वीस जणांनी एक मोठं लाकडाचं ओंडका साडेपाच इंच एवढ्या डाय

a

मीटरचा करून त्या भोकामध्ये खूप स्ट्रगल केल्यावर घालू शकलो. त्यामुळे पाणी घ्यायचं प्रमाण थोडे कमी झाले. चार-पाच तास गेले यात. त्याचवेळी आमच्या शीपवरून ऑफिसला कॉन्टॅक्ट करून अंडरवॉटर डायव्हिंग करणाऱ्या कंपनीला लगेच पाठवायला सांगितले. सर्व सविस्तर माहिती त्यांना कळवून त्वरीत यायला सांगितले. पण त्या कंपनीला पण लगेच येणे शक्य नव्हते कारण तो रविवार होता. त्यांनी एक दिवसा नंतर येता येईल असे कळवले. आम्ही कसेतरी मॅनेज करत होतो पण घाबरून पण गेलो होतो. सोमवारी दुपारी डायव्हिंग टीम आली आणि त्यांनी डायव्हिंग करून नऊ मीटर खाली असलेल्या होलमध्ये लाकडाचा पत्ग मारला आणि पाणी येणे बंद झालं. बाकीचं पुढील काम म्हणजे ड्रिलिंग करून नवीन स्टड लावून ते ब्लक करणे मी केले. पोर्ट मध्ये असल्यामुळे हे शक्य झाले. मध्य समुद्रात मात्र हे झाले असते तर देवावरती भरवसा ठेवायला लागला असता. येथे सुद्धा देवावरती भरोसा होतो म्हणून आम्ही वाचलो.

अशा खूप जीवघेण्या गोष्टी पण सागरी जीवनात घडत असतात पण त्या सर्व सांगणे कठीण आहे. ज्या काही आठवतात त्या काही सांगतो. बारीक-सारीक आगी लागणे, इंजिन ब्रेक डाऊन होणे वगैरे तर असतातच. शिपवरती असलेले लोक प्रॅक्टिकल असल्यामुळे बोटीवरतीच असलेल्या वर्कशॉपचा उपयोग करून या बारीक सारीक गोष्टी निभावून नेतात. लिहावं तेवढं थोडे आहे. खूप जणांना बोटीवर मिळत असलेले पगार भरपूर आहेत असे वाटते पण ते 24 तासासाठी आणि 365 दिवसांसाठी असतात. शिपवरती सुट्टी कधी मिळत नाही रविवार नाही, दिवाळी नाही, नाही दसरा, नाही ख्रिसमस, नाही ईद! टॅंकरवरती एका वर्षाला इतर बोटीप्रमाणे 120 दिवस रजा मिळते आणि आणखी 20 दिवस जादा. टॅंकर वरती राहिल्यामुळे. हे मी एवढ्यासाठीच लिहायला घेतले की लोकांना शिप वर काय चालते, त्यांचं

a

लाईफ कसं असतं, कायम डोक्यावरती तरंगती तलवार अस ते! रहायला 5 स्टार हॉटेल सारखे असते अगदी जेवणपण. टँकरवर तर एखाद्या जिवंत बॉम्बवर बसल्यासारख असत. खूप जणांना हे अजून माहिती नाही म्हणून मुद्दाम मी हे लिहायला घेतलं. बोटीवरच्या लोकांप्रमाणे त्यांची घरची लोकसुद्धा तेवढ्यात टेन्शन खाली असतात! या शीपवरून नंतर मी एकदा कोलंडिया वरती नऊ महिन्यासाठी गेलो आणि त्यानंतर बोटीवरील जीवनाला राम राम ठोकला!

-0-0-0-

चंडीदास वरील दिवस

दोन-तीन टँकर झाल्यानंतर एकदा मला चंडीदास ही कंटेनर शिप मुंबई येथेच जॉईन करायला मिळाली. ते सुद्धा ऑफिसमध्ये खूप वाद वगैरे घातल्यावर. प्रत्येक वेळी मला टँकर वरती टँकर देत होते. चेंज म्हणून चंडीदास! शिपिंग कार्पोरेशनमध्ये ऑफिसमध्ये मोठ्या लोकांशी ओळख असते त्याच लोकांना चांगल्या नवीन शिप मिळायच्या. माझी मात्र अशा कोणत्या लोकांशी ओळख नव्हती चंडीदास त्यावेळी आठ-दहा दिवस मुंबईला असल्यामुळे घरच्या सर्वांना बोटीवर येता येत होते, राहता येत होते. ही कंटेनरशिप मुंबई, गोवा, कोचीन, कोलंबो, सिंगापूर, ऑस्ट्रेलिया मधील वेगवेगळ्या बंदरांवर जात होती.

एकदा आम्ही अशाच एका कोणत्यातरी ऑस्ट्रेलियन पोर्टमध्ये असताना आपल्या इंडियन क्रिकेटची मॅच ऑस्ट्रेलिया तर कुठेतरी चालू होती. आम्ही पण त्याचवेळी आमच्या समोर उभे असलेल्या एका ऑट्रेलियन शिपबरोबर मॅच खेळलो. त्यांच्या टीम मध्ये दोन मेंबर कमी होते. त्यामुळे मी त्यांच्या बाजूने फील्डिंग पण केली आणि आपल्याच दोघांना आऊट केले कॅच घेऊन. अर्थात नंतर आम्हीच जिंकलो. मला फक्त चार धावा काढून जिंकायचं काम केले जे माझ्यासाठी शिल्लक ठेवलं होतं! आम्हीतर ती मॅच बिअर पित पित खेळलो व जिंकलो देखिल! एक चांगली आठवण!

ही शिप वेळोवेळी सिंगापूरला जात होती. त्यामुळे पत्नीसाठी मुलांसाठी खूप खूप गोष्टी बाहेरून आणत्या आल्या. पॅनासोनीक कलर टीव्ही आणि नॅशनल रेडिओ टेप रेकॉरडर या दोन मोठ्या गोष्टी पण आणल्या. सुदैवाने बोट मुंबईलाच आली होती आणि मला तेथे रजेवर यायचे होते. साधारणपणे प्रत्येक वेळी प्रत्येक जण बोटीवरती सहा महिने झाले की रजेसाठी एप्लीकेशन पाठवायचा आणि साधारणपणे त्याला त्याच्यानंतर चार-पाच महिन्यानंतर रजा मिळायची. परंतु येथे मात्र मला सहा महिने झाले नाही तोच रजा मिळाली कारण माझा कुठे वशीला नव्हता. शिपिंग कॉर्पोरेशन इंडिया मध्ये खूप वशिलेबाज लोक होते त्या लोकांनाच नवीन बोटी पॅसेंजर बोटी कंटेनर बोटी अशी त्यांना पाहिजे असलेल्या शिप मिळत असत. मला मात्र एकदाच चांगली बोट मिळाली चंडीदास इतर वेळी जुने आणि मोठे टँकर! नशीब अपना अपना!! चंडीदास या शिपवर आणि ग्रेट ईस्ट मध्ये असताना जगजीवन या बोटीवर मला माझ्या सासू-सासरे, मेव्हणा, मेव्हण्या या सर्वांना बोट दाखवता आली. चंडीदास ही शीप एकदा सिंगापूरला असताना माझा मेव्हणा धनंजय आणि त्याची मिसेस भाग्यश्री सिंगापूरला हॉटेलमध्ये होते. त्यांना त्या वेळेला तिथे भेटायला जायचे

a

होते. पण वेळेअभावी जायला मिळाले नाही. पण त्यांनी मात्र मला शिपवर फोन केला खूप आनंद झाला असे पण काही वेळेला होते. शिप कोणत्याही पोर्टला आली की लोकल कॉलसाठी टेलिफोन बोटीवरती आणून त्यावेळी मोबाईलसारखी काही सोय नव्हती. बाकी वादळे वगैरे नेहमीप्रमाणेच या शिपवर पण असायची. ही आमची शिप खूप वेळा ऑस्ट्रेलियन बंदरे करत असल्यामुळे ऑस्ट्रेलियन बाईटचा खूप त्रास अनेकवेळा सहन करावा बाकी सर्व इतर शिपवरती प्रमाणे दिनचर्या असायची.

-0-0-0-

एम. टी. कोलडीया वरील दिवस

टुरीकोरीन येथे मी आयुष्यातील माझा पहिला टँकर कोलडीया हा प्रॉडक्ट कॅरिअर जॉईन केला. टँकर वरती काम करायची माझी पहिलीच वेळ होती. खूप नवीन नवीन गोष्टी शिकायचे होत्या. कार्गो लोड कसा करायचा, त्यासाठी काय करायला लागतं, डिस्चार्ज करताना काय काळजी घ्यावी लागते वगैरे वगैरे. डिस्चार्ज करायचे पंप स्टीम टरबाइनने चालवायचे असतात. त्यासाठी स्टीम निर्माण करणारे इतर शिप पेक्षा मोठे मोठे बॉयलर्स लागतात. अबुल कलाम आझाद यावर पण हे सर्व होतं पण ती शिप बल्क करिअर म्हणूनच वापरत होते म्हणून हे पंप चालवायची वेळ आली नाही. दुसरी गोष्ट तेथील बॉयलर पण कोलंडीया पेक्षा मोठ्या कॅपॅसिटीचे असून देखील वापरण्यात येत नव्हते. खरंतर आझाद ऑइल आणि बल्क कॅरिअर असे दोन्ही प्रकार चे कार्गो सुरुवातीला कॅरी करायची. तेथे एक स्टीम टरबाइन जनरेटर होता तो मात्र आम्ही कधीतरी स्टीम तयार करून वापरायचो केवळ ट्रायल म्हणूनच! आणि दुसरी गोष्ट ते चालू राहावे म्हणून. पण येथे मात्र रेग्युलर वापरण्यात येत असत. आमची ही टँकर मुंबई, गोवा, कोचीन, टुरिकोरीन, मद्रास, विशाखापटन, कांडला, ओखा, वाडीनार ही भारतीय बंदरे आणि कोलंबो, ट्रिकोमली ही श्रीलंकेतील बंदरे याशिवाय आणखी कुवेत, दुबई अशी परशीयन गल्फ मधील बंदरे करायचो.

आम्ही केरोसीन, डीझेल, विमानाला लागणारे आणि नाप्था तेल कॅरी करायचो. एकंदर ते एका मोठ्या बॉम्ब वर बसण्याच्या सारखेच होते. खूप भितीदायक! एखादी बारीक चूक देखिल करणे धोकादायक होते. पहिल्यांदा खूप

a

भीती वाटायची नंतर हळूहळू सवय झाली. पार्ट मध्ये खूप कमी वेळ मिळायचा. त्यामुळे काम पण खूप असायचं. पण संध्याकाळी मात्र बाहेर जाऊन फिरून यायला मिळायचा. तरीपण प्रत्येक पोर्टला चार-पाच दिवस मिळायचे. येथे खूप चांगला स्टाफ होता. आम्ही रोज टेबल टेनिस खेळायचो कोचीनला तर शिप शहरातच जात होती त्यामुळे बाहेर जाणे सोपे व्हायचे. कोलंबो पण छान होते. ट्रिंकोमलीला छान हॉटेल्स होती. सर्व स्वस्त असायचे तेथून आम्ही नारळाचे तेल पण घरासाठी आणले. खूप स्वस्त आणि छान! फक्त पर्शियन गल्फमध्ये इराण, इराक आणि कुवेत युद्ध चालू असताना खूप भिती वाटायची. आमच्या शिपवर INDIA असे दोन्ही बाजुला आणि डेकवर लिहून ठेवावे लागे. कारण विमानातून बॉम्ब टाकताना भारतीय शिपवर ते टाकू नयेत म्हणून. तशी आम्हाला इतर शिपपेक्षा भिती कमी होती. पण चुकून माकून पडू नये म्हणून काळजी. त्या काळात आम्हाला वॉर झोन हा 10 टक्के जास्त पगार मिळायचा जिवावर उदार होऊनच त्या भागात जायला लागायचे. पण इलाज नव्हता. व्ही. एल. सी. सी. कोयालीवर असताना पण हे असेच व्हायचे. कोयली वर मी नंतर होतो. उल्लेख आला म्हणून लिहीले रिपीट करा या नको म्हणून. या शिप वर 4 महीने राहून मी रजेवर आलो. शिप मुंबईला पण जायची त्यामुळे महीन्यातून दोन तीन वेळ तरी दोन तीन दिवसाकरीता घरी जायला मिळायचे. तेवढेच बायको मुलाबरोबर रहायला! त्यामुळे या शिपवरील वेळ पटकन निघून गेला. या शिपवर तीन वेळा काम केले. चार महिन्यानी एकदा गोव्या वरून एकदा कोचीन वरून आणि एकदा कांडल्या वरूनी रजेवर गेलो.

-0-0-0

शोर जॉब आणि हार्ट अटॅक

मी शोर जॉबला सुरुवात केली व याच्या 36 व्या वर्षी. पंधरा वर्षाची बोटीवरील नोकरी झाली होती. आता मुलांच्या पुढील शिक्षणाच्या दृष्टीने मी घरी राहणं महत्त्वाचं होतं. असं माझ्या पत्नीचे मत होतं आणि ते मला पण पटले. शिप वरून रजेवर उतरल्यावर चार-पाच महिने रजा शिल्लक होती. एक दोन महिने आराम केल्यानंतर शोर जॉब बघायला सुरुवात केली. माझ्या बोटीवर केलेल्या अनुभवामुळे मला शिप रिपेरिंग करणाऱ्या कोणत्यातरी वर्कशॉप मध्येच नोकरी मिळेल अशी मला आशा होती. मग त्यातल्या त्यात चांगली कंपनी म्हणून एका मोठ्या शिप रिपअरींग कंपनीमध्ये मरीन इंजिनियर म्हणून नोकरी धरली. त्यांचा वर्कशॉप शिवडीला होता. रे रोडला उतरून पुढे चालत जाण्या एवढे अंतर होते. पगार बोटीपेक्षा खूपच कमी होता पण एक्सपिरीयन्स नंतर वाढणार होता. सकाळी सात वाजता वर्कशॉपला जायचं तेथून ज्या बोटी रिपेअर साठी मुंबई बंदरात किंवा मुंबई पोर्ट मध्ये धक्क्याला उभे असतील तेथे जाऊन तेथील त्या कंपनीच्या टेक्निकल मॅनेजरच्या रिपेअर लिस्टप्रमाणे बोटीची दुरुस्ती करायची त्यासाठी मग वर्कशॉपमधून त्या रिपेरिंगसाठी लागणार सामान आणि मनुष्यबळ घेऊन ते काम करायला सुरुवात करायची काम झाल्यानंतर क्लासिफिकेशन सोसायटी आणि शिपीग सर्वेअर्स कडून ते काम पास करून घ्यायला लागायचे. इंजिन जनरेटर पंप वगैरे शिप मधील मशिनरी रिपेअर करायचा अनुभव होता त्यामुळे तो प्रश्न नव्हता. परंतु स्ट्रक्चरल रिपेअर्सबद्दल खूप शिकायला नव्याने मिळाले. खूप गोष्टी वर्कर्सकडून पण शिकायला मिळाल्या त्याचा

a

प्रॅक्टिकल एस्पिरीयन्स मला पुढे खूप उपयोगी पडला. क्लासिफिकेशन सोसायटी सर्वेअर्स कडून खूप शिकायला मिळाले. कष्ट मात्र खूप पडले.

रिपेअर्स झाल्यानंतर केलेले काम लिहून काढून त्यावर चिफ इंजिनीयर कॅप्टन यांच्या सह्या घ्यायला लागायच्या. ते मोजून मापून लिहायला लागायचे. दिवस भर काम केल्यावर कित्येक वेळा खूप उशिरा पर्यन्त काम करत रहायला लागायचे. कारण शिपचा पोर्ट स्टे कमी असायचा आणि त्या वेळेतच कामे संपवावयाला लागत. या कामात कामगाराची पण खूप काळजी घ्यावी लागायची. ॲक्सिडंट होवू नये हे पहावे लागे. मोठमोठ्या शिपच्या प्लेटस बदली करायला लागायच्या. स्फोट व्हायचे धोके, कामगारांना वर होणारी इजा यांची जबाबदारी पण असायची. या मधे जेवण आराम व झोप याच अगदी 12 वाजायचे. दोन वर्ष असे चालले होते. केलेल्या त्या कामाचे बिलींग पण करायला लागायचे. आणि नतर बिले पास करून घेण्यासाठी शिपिंग कंपनीच्या ऑफीसमधे पण जाऊन त्याचे कडून बिले पास करून घ्यायला लागत. हे सर्व शिकायला मिळाले. तेथे काही सुपरवायझर होते अगदी थोडे शिक्षण घेतलेले पण बेरके! त्याच्यासारखे मला खोटे नाटे बिलींग करायला जमत नसल्याने मी केलेल्या शिपचे वर्क डन रिपोर्टपण वर्कस् मॅनेजरनी त्यांना लिहावयास सागू लागले आणि यावर सही आणण्याचे काम पण त्यांनाच दिले. प्रथम मला कळले नाही असे का? एकदा मी ते वाचले तेव्हा असे कळले की खरं काम करताना वापरलेल्या मटेरीयल पेक्षा खूप जास्त वापरले असे ते खोटे लिहीत होते. आणि शिपींग कपनिच्या लोकांना मोठ्या गिफ्ट देऊन बिले पास करून घेत. अर्थात मालकांना त्यात खूप फायदा मिळायचा त्यामुळे अश्या हुजऱ्यांवर मालक व सिनियर मॅनेजर खूष असत. लायकी नसताना. अर्थात मला ही गोष्ट बिलकूल आवडत नव्हती.

a

दिवस रात्र दगदग सुट्टी आणि आराम काहीच नव्हते. याचा माझे शरीरावर परिणाम होऊ लागला. माझा डावा हात खूप सहा महीने दुखत होता. अडतिसावे वय चालू होते. खूप महिने असे चालू असल्याने डॉक्टरांकडे शेवटी गेलो. त्यांनी स्पाँडिलायसेसच निदान केले. गळ्याला बांधायला पट्टा दिला. तरी पण काम चालू होते. वेळी अवेळी येणे, खाणे परत कामाचे टेंशन! एक दिवस असेच एका शिपवर सायंकाळच्या वेळी मला उभे रहाता येत नव्हते हात दुखत होता. डोळे ओढल्यासारखे वाटत होते चालायला दम लागत होता. एका कामगाराला बरोबर घेऊन कसा बसा चालत डॉक्स ते मशिद बंदर रेल्वे स्टेशनपर्यन्त गेलो. आणि ठाण्याचा गाडीत बसलो. खूप अनइझी वाटत होते. दम लागला होता. डोळे मिटून देवाचे नाव घेत कसातरी ठाणे स्टेशनला उतरलो. परत जिने चढउतार करीत कसा तरी स्टॅण्डवरून स्कुटर घेतली. किक मारायला त्रास होत होता. नेमकी नेहमी व्यवस्थित चालणारी स्कुटर चालू होत नव्हती. खूप किक मारल्यावर चालू झाली. कसा बसा घरी आलो. त्यावेळी फोनची सोय नव्हती. घरी आल्या आल्या पत्नीला हे सर्व सांगितले. तिने लगेच डॉक्टर राव यांचे कडे नेले. मुले लहान होती. घरी कोणी नव्हते. मुलांना सासूबाई कडे मी स्कुटरनी सोडले. आणि डॉक्टरांना भेटलो. काहीतरी गंभीर आहे हे कळलं. त्यानी ब्लड प्रेशर, हार्टबिट तपासून लगेच हार्ट स्पेशालिस्ट खारकर आळीत रहाणाऱ्यांकडे पाठवले. त्यांनी तपासले कार्डीओग्रॅम काढला आणि सांगितले की हार्ट ॲटॅक येण्याची संभावना आहे! बापरे आम्ही दोघे खूपच घाबरलो कसे बसे सासरी गेलो. तो दिवस तिथेच राहीलो. दुसरे दिवशी आमच्या नेहमीचा डॉ. भागवतांकडे गेलो. त्यांनी त्याचे एक हृदय तज्ञ डॉ. सोनेजी ग्रॅन्ट रोड येथे पाठविले. त्यांनी रिपोर्ट पाहिला अणि म्हणाले की तुम्हाला तर हार्ट अटॅक येऊन गेला आहे. पण काळजी करू नका मी आत्ता औषधे देतो ती घ्या आण दहाबारा

दिवस आराम करा मग आपण सर्व टेस्ट करून ठरवू काय करायचे ते. खूप चांगले डॉक्टर भेटले त्यांना धीर दिला.

नंतर आठ दहा दिवसानी परत डॉ. सोनेजी यांजकडे गेलो. त्यांनी प्रथम हिंदूजा माटुंगा येथे आयसोटोप ही टेस्ट करायला सांगितले. लगेच हिंदूजाची अपॉईंटमेंट घेऊन आम्ही दुसरे दिवशी तेथे गेलो. आयसोटोप ही त्यावेळी खूप जणांना माहीती नव्हती नविनच होती आणि आयसोटोप शरीरात सोडायचे म्हटल्यावर खूप जणांनी काही काही शंका काढल्या. पण आम्ही दोघानी त्या झुगारून टेस्टला गेलो. ती टेस्ट म्हणजे आयसोटोप्स हृदयात सोडतात आणि पेशंटला सायकल चालवण्यासाठी सांगतात. त्यावेळी हृदयातील रक्त वाहिन्यामधे कसा रक्त प्रवाहीत होत असते ते त्यात दिसते. हे झाल्यावर तो रिपोर्ट आम्ही डॉ. सोनेजी यांना दाखविले. मग त्यानी हरकिशनदास हॉस्पिटल येथे ट्रेडमिल टेस्ट केली आणि त्या प्रमाणे औषधे देवून दोन तीन महीने आराम करा असा सल्ला दिला. हृदयाचा काही भाग डॅमेज झाला होता. औषधे चालू होती.

मोठी रजा नसल्याने प्रायव्हेट कंपनीमधे पगार मिळत नव्हता. मुलाचे चांगल्या शाळेत शिक्षण चालू होते. मोठ्या मुलाचा टेबल टेनिस क्लास पण चालू होता. पत्नी नोकरी करीत नव्हती. कोणाचाच आर्थिक आधार नव्हता. काय करायच हा मोठा प्रश्न आम्हा दोघांपुढे आ वासून उभा होता. बायर आणि कॅडबरी अशा चांगल्या कंपनीत पार्टटाईम चांगली नोकरी असलेल्या माझ्या पत्नीस मीच लग्न झाल्यावर नोकरी सोडायला लावली होती. माझी चूक महागात पडली होती. तिला मेडीकल फील्ड बद्दलची खूप माहिती होती आणि हे सर्व तिने धीराने घेतले आणि मला धीर देत होती. दोन तीन महीने आराम केला की तुम्ही परत ठिक व्हाल काळजी करू नका. स्वतः मात्र खूप काळजीत होती हे न दाखवता सर्व करीत होती.

मला कॉन्फिडन्स यावा म्हणून तिने एक छोटा दुकानाचा गाळा घेऊन मला तिथे रोज बसायला लावले. त्या वेळी माझे वडील पण तेथे आले आणि दुकान कसे चालवावयाचे ते मला ल्यांनी दाखविले व ते पण तेथे थोडावेळ बसत. पत्नी त्यावेळी चतुर्थीला मोदकांची ऑर्डर घेऊन घरी बनवून दुकानात पण विकायला ठेवी. पुरण पोळयांची पण ऑर्डर घेऊन कोणाकडे तरी करून घेऊन विकत असे. दुकानाचे भाडे 400 रुपये होते. पण तेवढा पण प्रॉफीट होत नव्हता. एका मैत्रीणी कडून केक घेऊन ती बॅकेत इतर ओळखीच्या लोकांनां विकत होती. खूप कष्ट करत होती माझ्यासाठी! मालगुंडच्याच बंडू दादांनी तिला आंब्याचा व्यवसाय करायला मदत केली आणि तिने पुढे जवळजवळ दहा वर्ष तो हिरीरीने केला पण. प्रॉफिट कमी आणि कष्ट खूप होते. आमच्याकडे असलेल्या एमएटीवर मागे पेटी ठेवून त्याची डिलीव्हरी पण करायची. ग्रेट! माझं नशीब चांगल होत म्हणून मला अशी पत्नी मिळाली!

तीन महिन्यानंतर मला थोडा कॉन्फिडन्स आला. मी परत माझ्या पूर्वीच्या वर्कशॉपमध्ये कामाला जायला लागलो. थोडे दिवस मला त्यांनी ऑफिसमध्येच काम करायला दिले. सुदैवानी मला त्याचवेळी एका शिपिंग कंपनीत मरीन सुपरिंडेंट म्हणून नोकरीची ऑफर आली. पगार पण चांगला होता मग मी तेथे जॉईन झालो. तब्येत हळूहळू सुधारायला लागली होती. डॉक्टरांच्या म्हणण्याप्रमाणे तरुण असल्यामुळे आणि हालचाल चालू असल्यामुळे नवीन आर्टरीज तयार होऊन त्या हृदयाला रक्तपुरवठा करायला लागल्या होत्या त्यामुळे तब्येत सुधारत होती. डॅमेज झालेल्या भागाला काही करता येण्यासारखं नव्हत पण धोका कमी झाला. नवीन नोकरी डॉकयार्ड रोड जवळ होती. नऊ ते पाच अशी ऑफिसची वेळ होती. ही कंपनी अंडर वॉटर डायविंग करायची. यांच्या स्वतःच्या डायव्हिंग सपोर्ट शिपस होत्या, काही ओशन गोइन टग होते, त्यांच्या काही ऑफ शोर सप्लाय शिप पण होत्या. एक

a

दोन बार्जेस पण हो ती. यांच्याकडील बहुतेक स्टाफ इंडियन नेव्ही चे रिटायर कमांडर वगैरे होते. मर्चंट मरीनमधले आम्ही फक्त दोघे. त्यामुळे मरीन रिपेअर क्लासिफिकेशन सर्वे मार्कण्टाइल मरीन डिपार्टमेंटचे सर्वे या गोष्टी या लोकांना माहिती नव्हत्या. अर्थात वर्कशॉपचा अनुभव असल्यामुळे माझ्याकडे सर्व शिपचे रिपेअर ड्राय डॉकिग सर्वे मलाच बघायला लागायचे. येथे मला खूप गोष्टी अशा दिसल्या की रिपेरिंगसाठी शिप आल्या की लेबर कॉन्ट्रॅक्ट घेऊन मटेरियल कंपनीची त्यामुळे लेबर खूप लागायचं आणि काम पण हळू व्हायचं त्यामुळे लेबर कॉस्ट खूप वाढायची. लेबर कॉन्ट्रॅक्टर रोज किती माणसे आहेत त्याचे आकडे द्यायचा पण ते चेक कोणीच करत नव्हत. ऑफिसमध्ये बसून त्या वर नुसत्या सह्या व्हायच्या. कशाचा कशाला मेळ नसायचा. बिल आले की कॉन्ट्रॅक्टरला चार-पाच टक्के कमी करायला लावत आणि सह्या ठोकून पास करत. साधारणपणे गव्हर्मेंट मध्ये काम होतात त्या टाईप ची काम येथे चालू असायची बिलं तशीच पास व्हायची.

आम्ही आल्यानंतर यात सुधारणा केली. मरीन वर्कशॉप मध्ये काम केल्याचा खूप फायदा येथे झाला. क्लासिफिकेशन सोसायटीतील आणि मिनिस्ट्री ऑफ ट्रान्सपोर्ट मधील खूप सरवेअर्सची खूप चांगली मैत्री झाली. बहुतेक सर्व एक्स मरीन इंजिनियर होते. मिस्टर वर्तक, मिस्टर मित्रा हे खूप सीनियर होते. पण त्यांची माझ्याशी खूप चांगली दोस्ती झाल्यामुळे कधी काही सल्ला लागला तर ते मला फोनवरून पण देत असत. माझं त्याकाळी गुहागर चिपळूणला खूप वेळा जाणं व्हावचं. आमच्या तीन-चार डायव्हिंग सपोर्ट वेसल्स तेथे एनरोन कंपनीच्या साठी कार्यवत होत्या. तेथील एक प्रसंग असा की त्यावेळी आमच्या शिप साठी फॉरेन गोइंग मास्टर्स न मिळाल्यामुळे आम्ही इंडियन नेव्ही चे कमांडर मास्टर म्हणून ठेवायचो हँडलिंग मात्र होम ट्रेड सर्टिफिकेट असलेले लोक. पण कायद्याप्रमाणे

सर्टिफाइड मास्टर ठेवणे गरजेचे असायचे. मी बोटीवर गेलो की मालकांचा रिप्रेझेटीव असल्याने कॅप्टन आणि चीफ इंजिनियर मी बोटीवर चढायचो त्यावेळी ते डेक वरतीच हजर असत. एकदा असं झालं की अशात एका टग वरती इन्स्पेक्शन करण्यासाठी गेलो असता कॅप्टन आणि चीफ इंजिनिअर मला खालीच डेक वर भेटले. मी बोटीचे निरीक्षण करत असताना मला काही ठिकाणी ज्या चुकी वाटल्या त्या मी कॅप्टनला नेहमीप्रमाणे जरा खडसावून सांगितल्या आणि म्हणालो या सर्व चुका तुम्ही लगेचच्या लगेच निस्तरायला सुरुवात करा. बोट एकदम चकाचक दिसली पाहिजे कधीही. असं इन्स्पेक्शन झाल्यानंतर मी इंजिनियरच्या केबिनमध्ये लॉग बुक वगैरे बघायला गेलो असता चिफ इंजिनिअरने मला असे सांगितले की तुम्ही आता ज्या कॅप्टनला खडसावले तो कोण आहे माहित आहे का? मी म्हटलं नाही असतील कोणी कमांडर! नाही साहेब तुम्हाला सांगतो मी, ते नेव्ही मधून रिटायर झालेले रियर ऍडमिरल होते! बापरे! मी उद्गारलो, अशा मोठ्या लोकांबद्दल मला खूप आदर आहे. मी लगेच त्या कॅप्टनच्या केबिनमध्ये गेलो आणि त्यांची माफी मागितली त्यांना सांगितलं आपण रिअर अडमिरल आहात हे मला माहिती नव्हतं, आय एम सॉरी! ते म्हणाले केळकर साहेब आम्हाला याची कल्पना आहे. मर्चंट नेव्ही आणि इंडियन नेव्ही मध्ये याबाबतीत खूप फरक आहे. आमच्या हाताखाली खूप माणसं असतात आणि आम्ही ऑर्डर देतो, खालच्या लोकांनी ते काम करायचं असतं पण तो कायदा येथे चालत नाही. हाता खालील लोक पण इंडियन नेव्ही मधीलच. त्यांनी पुढे ऑर्डर दिलेली असणार. स्वतः जाऊन बघितले नाही. आणखी काय त्या लोकांना सांगणार.

1990 साली डॉ. सोनेजी यानी त्यांच्याकडे रुटीन चेकअपला गेलो असताना आपण अंजीओग्रफी करून घेऊ आणि बलून थेरीपी करून ब्लॉकेज

a

क्लिअर करूया असा सल्ला दिला. त्यासाठी लागणारा कॅथेटर इम्पोर्ट करायचा होता. त्याची किंमत साधारण त्यावेळी सतरा का अठरा हजार रुपये होती. माझं ऑपरेशन केल्यानंतर आणखीन तीन-चार अत्यंत गरीब पेशंटसाठी तो वापरता येणार होता. आम्ही दोघांनी तो इम्पोर्ट करायला होकार दिला. साधारण पाच सहा दिवसानंतर तो आला होता. मला थकवा नोकरी करत असताना जाणवत होता. कॅथेटर आला असल्यामुळे डॉक्टरने मला नायर हॉस्पिटलमध्ये एक दिवस आधी संध्याकाळी ॲडमिट व्हावयास सांगितले. दुसऱ्या दिवशी दुपारी बलून थेरेपी करणार होते. आदल्या दिवशी मी ज्या रूममध्ये होतो तेथे बाजूलाच एक तृतीयपंथी पेशंट होता. त्याच्याकडे जो तिला मुलगी मानत होता ती त्याच्यासाठी डबा घेऊन यायची. दोघे माझ्याशी पण बोलायचे. मला तेव्हा कळले की ते स्वभावानं खूप चांगले असतात. त्यांनी आणलेला डबा पण मला खायला ऑफर केली. खूप काही सांगत होते. पाहिलं तर आपल्याला या लोकांबद्दल काहीच माहिती नसते उगाचच आपण घाबरतो.

दुसऱ्या दिवशी मला ग्राउंड फ्लोअर असलेल्या ऑपरेशन थेटर मध्ये घेऊन गेले. प्रथम पायाच्या खालच्या भागांमध्ये पाय बधीर करण्यासाठी एक इंजेक्शन दिले. नंतर नवीन आलेला कॅथेटर तेथून आत घुसवत माझ्या हृदयापर्यंत नेला आणि तेथे प्रथम एक प्रकारची डाय इंजेक्ट केली. अर्थात हे सर्व मला मॉनिटर वरती दिसत होतं. त्यावेळी एके ठिकाणी डाय पुढे जाताना दिसत नव्हती आणि दुसऱ्या ठिकाणी ते कमी प्रमाणात जात होती. प्रथम जिथे कमी प्रमाणात जात होती तेथे डॉक्टरने कॅथेटर मधून बलून पुढे ढकलला आणि ज्या ठिकाणी हृदयाच्या आरर्टीची रुंदी कमी झाली होती त्या ठिकाणी नेऊन हळूहळू तो फुगा फुगवायला सुरुवात केली आणि त्याच वेळेला मला विचारत होते कसं वाटतंय त्रास होत नाही ना ठराविक प्रमाणात

a

फुगा फुगल्यावर माझ्या हृदयावर हत्तीने पाय ठेवल्यासारखे वाटले त्यावेळी मी त्यांना सांगितला आता सहन होत नाही. नंतर तेथून तो फुगा काढून दुसऱ्या बाजूला इथून डाय पुढे जात नव्हती म्हणजे हृदयाच्या उजव्या साईडला तो बलून घुसविण्याचा प्रयत्न केला पण तो तेथे पुढे जातच नसल्याने त्यांनी तो मागे काढून घेतला आणि परत डाय इंजेक्ट केली आणि ज्या भागात बलून फुगवता आला तेथील आर्टरी मधून रक्त जोरात जाते हे पाहिले. म्हणजे माझी लेफ्ट आर्टरी बऱ्यापैकी क्लिअर झाली. उजव्या बाजूची मात्र उघडता आली नाही. परंतु उजवा भागात ब्लॉक असेल तरी काही विशेष फरक पडणार नव्हता. कारण उजव्या बाजूकडे रक्त कमी येत असते. हे सक्सेसफुल झाल्यानंतर मला परत एक दिवस तिथे राहायला लागले नंतर दुसऱ्या दिवशी मी परत ठाण्याला घरी गेलो. दोन-तीन दिवसानंतर परत मी माझ्या ड्यूटीवर जाऊ लागलो आणि हळूहळू माझी सर्व कामे करू लागलो.

कामे खूप श्रमाची होती. बोटीवरती माझं इंजिनमधून डेकवर डेकमधून परत कुठेतरी टॅन्कमध्ये इन्स्पेक्शनला असे खूप वरती खाली दिवसभर व्हायचे पण तरुण असल्यामुळे नवीन आर्टरीज तयार झाल्याने माझे हृदय बऱ्यापैकी काम करत होत. पूर्वीपेक्षा फरक खूप पडला होता. त्याच डॉक्टरने दिलेली औषध मी घेत होतो आणि रोज सकाळी ड्यूटीवर जायच्या आधी 30 ते 35 मिनिटे उठल्या उठल्या चालायला जात होतो आणि आल्यावर तीन-चार लसण्याच्या पाकळ्या आणि अर्धा लिटर गरम पाणी पीत होतो. अर्थात तसं लसूण पाकळ्या आणि पाणी मी अजूनही पितो त्यात आणखी दोन-तीन बदाम एक अक्रोड अर्ध लिंबू पाणी आणि थोडीशी सुंठ पावडर असे घालून पितो. त्यानंतर मी दोन वेळेला नोकरी बदली केली. दोन वेळेला दोन दोन वर्ष जवाहरलाल नेहरू या बंदरातील बोटींची देखभाल करण्याचे ज्यांनी कॉन्ट्रॅक्ट घेतले होते त्यांच्याकडे टेक्निकल मॅनेजर म्हणून काम केले. खूप चांगला

a

पगार मिळत होता. कंपनीची गाडी आणि ड्रायव्हर होता. सकाळी आठ वाजता गाडी घ्यायची आणि तिथे जायला काही वेळेला दोन अडीच तास पण लागत. आणि यायलाही तेवढाच वेळ लागे.

जवाहरलाल नेहरू पोर्ट पासून संध्याकाळी घरी जायची वेळ ठरलेली नसायची खूप वेळा रात्री उशीर व्हायचा. काही वेळेला ट्रॅफिक मुळे आणि काही वेळेला तिथे अचानक उद्भलेल्या कामामुळे. काम खूप चांगले होते माझ्या वरती कुणाचं बॉसीग नव्हतं. मालक पण खूप चांगले होते. मला जे काही लागायचं ते ते सर्व ते देत होते. जेएनपीटीच्या कामगारांनी एकदा संप केला आणि त्यावेळी चार दिवस मला जेएनपीटीच्या गेस्ट रूमवरच राहायची वेळ आली होती. सीआरएफच्या जवानांची मदत घेऊन आम्ही पोर्ट मॅनेज केलं. नंतर संप मिटला. उरणच्या आजूबाजूच्या बारा गावातील कामगार या बोटींवर होते. कामगार भरती करतेवेळी मी त्या आजूबाजूच्या बारा गावातील सर्व सरपंचांना मिटींगला बोलवायचं आणि त्यांना सांगायचं मला अशी अशी माणसं पाहिजेत तुम्ही सांगा कोणत्या गावातली घ्यायची आणि त्यांच्या सर्वांच्या झालेल्या चर्चेनंतर त्यातील उमेदवार मी कामावर घ्यायचो. त्यामुळे त्या सर्व लोकांशी माझे व्यक्तिगत संबंध अतिशय चांगले होते. संप काळात माझी एकट्याची गाडी सोडून इतर सर्व गाड्यांवर थोडी फार दगडफेक झाली होती. या गावांमधील कोणाच्या घरी लग्न कार्य, गणपती असे काही कार्यक्रम असत त्यावेळेला मला तेथे येण्यासाठी आमंत्रण असे. जसं जमेल तसे मी जायचो. गंमत अशी व्हायची की कित्येक मोठी माणसे खुर्चीवर बसले असताना माझ्या पाया पडत याचे मलाच कसं तरी वाटायचे. हा संपूर्ण आगरी समाज असलेला भाग खूपच माझ्या बाबतीत प्रेमळ होता. अजून जरी तिकडे गेले तरी ते लोक मला भेटतात आणि आपल्या घरी घेऊन जायचं आग्रह करतात. यातून मी एक शिकलो की तुम्ही जसे

a

बघाल तसेच जग तुम्हाला दिसते! कर्टुली नावाची भाजी आणि शेवग्याच्या शेंगा तसेच काही वेळा लॉबस्टर वगैरे मासे मला भरपूर प्रमाणात गाववाले देत असत. असेच काही पैसे न देता मी पैसे देण्याचा प्रयत्न केला तरी ते घ्यायचे नाहीत. अनुभव खूप आहेत किती लिहिणार!

दोन दोन वर्षाची दोन कॉन्ट्रॅक्ट झाल्यानंतर परत पूर्वीच्या कंपनीत त्यांना गरज होती म्हणून जॉईन झालो. परत ते रिपेअर्स आणि ड्रायडॉक! तेथून काही वेळेला कंपनीच्या रबाळेला असलेल्या त्यांच्या वर्कशॉप उभारण्यासाठी काही दिवसांसाठी जायला लागायचे. तेथे असलेले मॅनेजर कधी परदेशात सहा महिन्यासाठी गेले तर मी तिथेच जायचो आणि अधून मधून शिप कोणती रिपेअर कींवा ड्रायडाक मध्ये येणार असेल तर तेवढ्या दिवसासाठी मुंबईला जावे लागे. माझा मोठा मुलगा आता इंजिनिअरिंगला ऍडमिशन घेणार होता. इंजिनिअरिंग करणे म्हणजे जास्त पैशाची गरज होती. कारण आम्हाला ओपनलाच पेडसिट घ्यायला लागायची. पैसे खूप लागणार होते त्यामुळे आमच्या कंपनीच्या बोटीवरती चीफ इंजिनिअर म्हणून जायचे ठरवले आणि मालकांची त्यासंबंधी बोलणे करून टेक्निकल मॅनेजर आणि चीफ इंजिनिअर अशी दोन्ही कामे थोडे जास्त पैसे देऊन मी करावं असं त्यांना वाटलं. मी तयार झालो. चार-पाच शिप तेथील जवळच असलेल्या एरियामध्ये मी पहात होतो. त्यासाठी गाडी मला दिली होती. ज्या शिप वर चिफ इंजिनियर होतो ती साधारणपणे रोज धक्क्यावर यायची. त्यामुळे अधून मधून दुसऱ्या शिप वर जाऊन मेंटेनन्स आणि सर्वे करायला मला जाता येत होते. एक दीड महिन्याचे असे दोन कॉन्ट्रॅक्ट मी केली आणि रजेवर वर आलो.

बोटीवरती असतानाच मला काही वेळेला कसे तरी व्हायचे, छाती भरून यायची पण कसेतरी दिवस ढकलत होतो. त्यात एकदा आमचे मालक बोटीवरती

आले असताना एका कॅप्टनने शिप ग्राउंड केली आणि माझ्यावर शिपचे सर्व भाग चेक करायचं काम पडले. शिप वरतीच डायवीग टीम असल्यामुळे त्यांना लगेच अंडरवॉटर डायविंग करून संपूर्ण शिपचा तळ भाग बघायला सांगितला आणि जातीने मी तिथे दोन दिवस उभे राहून काम करून घेतलं. सुदैवाने शिपला काही झाले नव्हते. परंतु त्या टेन्शनने माझ्या शरीरावर खूप परिणाम झाला. हे झाल्यानंतर चार-पाच दिवसांनी माझा रिलीव्हर आला. ते चार-पाच दिवस मी कसे काढले ते मलाच माहीत! विमानाने येताना पण त्रास होत होताच.

घरी आल्यावर जरा बरं वाटले परंतु गाडीची बॅटरी बदली करायची होती म्हणून संध्याकाळी पत्नी बरोबर मी मुलुंडला बॅटरीवाल्याकडे गेलो बॅटरी बदली केली पण येताना मला खूपच त्रास व्हायला लागला गर्दीतून गाडी कशी आणली ते मला कसे जमले ते देवच जाणे! आम्ही गाडी डायरेक्ट आमचे डॉक्टर कार्डिओलॉजिस्ट डॉ. कुंबळा यांचे हॉस्पिटलमध्ये गेलो. त्यांनी चेक केलं आणि लगेच ऍडमिटच केल. एक दिवस तिथे ठेवून दुसऱ्या दिवशी म्हणाले पंधरा दिवसांनी आपण अँजिओग्राफी करून घेऊ आणि मग पुढील निर्णय घेऊ. कदाचित बायपास करावी लागेल. पंधरा दिवस घरी आराम केला आणि बायपासच्या साठी येणाऱ्या खर्चाचा हिशोब करून कसेबसे तेवढे पैसे जमा करून ठेवले. संपूर्ण पीएफ पण खाली केला. मुलाच्या ऍडमिशन 4 वर्षाच्या फीचे काम झाले होते. पंधरा दिवसानंतर आमच्या डॉक्टरांच्या म्हणण्याप्रमाणे आम्ही हिंदुजा मध्ये डॉ. पांडे यांच्याकडे जाऊन अँजिओग्राफी करून घेतली. तर ते रिपोर्ट घेऊन आम्ही परत डॉ. कुंबळा यांना ते दाखवून त्यांचा सल्ला घेतला. त्याने डॉ. कौशल पांडे यांनीच बायपास करावी असा सल्ला दिला. प्रमाणे आम्ही डॉ. कौशल पांडे यांची अपॉईंटमेंट घेऊन

a

हिंदुजामध्ये त्यांनी सांगितल्याप्रमाणे ठरलेल्या दिवसाच्या एक दिवस आधी ऍडमिशन घेतली.

तिकडे जायच्या आधी एक दिवस मला एका कॅप्टन सहगल यांचा फोन आला की मी जेएनपीटीच् कॉन्ट्रॅक्ट घेतोय तर तुम्ही माझ्याकडे जॉईन व्हाल का? हे कॅप्टन माझ्या ओळखीचे नव्हते कधी अगोदर पाहिले पण नव्हते त्यांना मी माझ्या बायपास चे कारण सांगितलं आणि ऑपरेशन कुठे आणि कोण करणार ते सांगितलं. तर त्यांनी मला खूप मोलाची मदत केली. त्यांनी सांगितलं माझी बहीण तेथेच डॉक्टर आहे तुम्हाला काही मदत हवी असेल तर ती जरूर करेल. आणि तुम्हाला तिथे भेटेल. मी तिला तसे सांगतो. ॲडमिट झाल्यावर दुसऱ्या दिवशी सकाळी डॉक्टर पांडे रूम मधे भेटायला आले. त्यानी सांगितले की आज थोड्या वेळा नंतर आफ्रिकेतून काही मुले आली आहेत त्यातील काही ऑपरेशन झाल्यावर तुमचे करू नाही तर उद्या. आमच्यासाठी रविवारचा चांगला दिवस आहे असे आम्ही सांगितले तर ते म्हणाले कोणताही दिवस चांगला असतो. पण मानसीक समाधानासाठी माझ्या पत्नीने मामानं कडून दिवस विचारला होता. डॉक्टरना काहीतरी जादा हवे असे वाटत होते. आमच्या कॅप्टन सहगल याची बहीण तेवढ्यात तिथे आली तिला आमचे डॉक्टरांशी झालेले बोलणे आम्ही सांगितले. तर ती म्हणाली मी त्यांना जाऊन भेटते आणि सांगते की आजच करा. ती तेथेच डॉक्टर असत्याने ती लगेच त्यांना भेटली आणि माहीत नाही काय झाले पण दुपारी अडीच वाजता मला ऑपरेशन रूम मधे ऑपरेशन साठी तयार केले.

त्या वेळी तेथे स्टेचर नव्हने तर मी चालत ऑपरेशन रूममध्ये पोहचलो. मला ऑपरेशन टेबलवर झोपायला सांगितले. मी सर्व रूम बघून घेतली. बायपास करायचे ठरल्या वर खूप वाचन त्याविषयावर केले असल्याने मला भीती वाटत

a

नव्हती. डॉक्टरनी गुंगी आणण्याचे इंजेक्शन देताना माझ्याशी गप्पा मारत होते गपा मारताना माझी शुद्ध कधी गेली ते मला कळले देखिल नाही. एकदम ऑपरेशन रूम मधून बाहेर पडताना फक्त दरवाज्यावरील घडाळयात सहा वाजलेले दिसले आणि परत शुद्ध गेली ती दुसऱ्या दिवशी सकाळी पाच वाजता आली. तोंड, नाक, हात, पोट यावर एकदर 16 ठिकाणी टुब्यज आणि वायर्स लावलेल्या मी मोजल्या. नर्सेस खूप चांगल्या होत्या सर्व काही सांगत होत्या. तुमचे ऑपरेशन व्यवस्थित झाले आहे. काळजी करू नका! दोन तीन दिवस मला आयसीयूत ठेवले. तिसऱ्या दिवशी छातीवरील टाक्यांवर असलेली टेप झपकन काढली त्यामुळे एकदाच जोराने दुखले. तिसऱ्या दिवशी नाका तोंडावर व शरीरावर लावलेल्या टुब्यजची संख्या कमी झाली. ऑपरेशनच्या दिवशी माझा धाकटा भाऊ विजय, वहिनी नूतन, सासूबाई, शुभदा मृणालची बहीण, तिचे यजमान मिलींद, मृणालचा मामे भाऊ धनंजय आणि जेष्ठ साडू अशोक जातीने मृणालला सपोर्ट देण्यासाठी हजर होते. ऑपरेशननंतर दुसऱ्या दिवशी खूप ओळखीची माणसे भेटायला म्हणजे बघायला येऊन गेली. सर्वांना मी ओळखले. मुले लहान असत्याने नव्हती ती माझे परम मित्र रमेश जकाती आणि प्रतिभा यांचेकडे असत्याने ते कोणी येवू शकले नाहीत. नूतनचे मेव्हणे पाध्ये, जोशी येऊन गेल्याचे पण लक्षात होते. कॅप्टन सहगल सुद्धा येऊन बघून गेले. माझे आय एम एस् मधील मित्र उदय पुरोहीत पण त्यात होते. ही काही नावे आठवतात. काहींची नावे राहली असतील. पण जवळची खूप येऊन गेली. सर्व माझ्या पत्नीशी बोलली मी ICU मध्ये असल्याने फक्त बघु शकलो. हातपण हलविणे शक्य नव्हते कारण मॉनिटर वगैरे लावले असल्याने ने शक्य नव्हते.

चौथ्या दिवशी मला रूममधे हलवले. तेथे मृणालला पण रहाता येत होते. टॉयलेट अटॅच होते. तीन दिवस ICU असताना मात्र कोणालाच आत येता नव्हते.

a

ICU बाहेर एक इसी चेअर होती तेथे रात्री मृणालचे दोन्ही भाऊ विनय आणि धनंजय असायचे. आणि दिवसा मृणाल. स्पेशल रूम मध्ये गेल्यावर माझी आते बहीण डॉ. राजश्री, दादा महाजन फॅमिली, राजन गाडगीळ अशी खूप जण भेटून गेली. खारचा काकू काकानी पुष्पगुच्छ पाठवला. असे खूप जण येऊन गेले आता एवढं आठवत नाही. ऑपरेशनच्या दिवशी झालेली एक मजेशीर घटना येथे लिहायलाच पाहिजे. माझं ऑपरेशन झाल्यानंतर बायपास करणारे डॉक्टर कौशल पांडे जिन्यावरून खाली येत होते तेथे माझी पत्नी आणि धाकटा भाऊ विजय त्यांना भेटले आणि विचारले की ऑपरेशन कसं झाले? त्यांनी सांगितलं ऑपरेशन उत्तम झालं. काळजी करू नका. आणि माझ्या भावाकडे त्यांनी पाहिलं आणि त्यांचा चेहरा असं सांगत होता की अरे काहीतरी गडबड आहे या माणसाची मी आत्ता बायपास केली आणि हा इसम इथे कसा? असा काहीतरी त्यांचा चेहरा सांगत होता. विजय आणि माझ्यात खूप साम्य असल्यामुळे त्यांना कदाचित मीच वाटलं असेल सेकंदापुरता. असे भाव त्यांच्या चेहऱ्यावर दिसत होते. अर्थात माझ्या पत्नीने लगेच सांगितले हा माझ्या मिस्टरांचा धाकटा भाऊ विजय! माझ्या आणि माझ्या धाकट्या भावात पटकन पाहिलं तर खूप साम्य आहे. पण नीट पाहिलं तर तू फरक जाणवतो. पण खूप जण असे फसलेले आहेत. लिहावं तेवढ कमी पडेल.

रूम छान होती. थंडी मात्र खूप लागत होती. नर्सला टेंपरेचर जास्त करायला सांगून देखिल कोणी वाढवले नाही. कॉटवरच एसी प्लॅप होती त्यातून एसीची थंड हवा बरोबर अंगावर येत होती. कोणीच लक्ष दिले नाही म्हणून मी मृणालला तेथील एक स्टुल बेडवर ठेवायला सांगून त्या वर मी चढलो मृणाल ने स्टूल घरून ठेवले आणि मग मी हळूच प्लॅप ॲडजेस्ट करून एसी प्लो कमी केला. तसे मी करायला खर नको होते पण थंडीने मी कुडकुडत होतो. माझा नाईलाज झाला. डॉक्टरांना

a

कळव्यावर ते ओरडले देखिल. पाचव्या दिवसा पासून मला थोडे चालणे आणि जिना चढणे उतरणे बॉल तोंडाने हवा भरून वर उचलणे ह्या व्यायामाला सुरुवात केली आणि आठव्या दिवशी घरी सोडले. मिलींद गाडी घेऊन आला होता. माझे दोन्ही मुलगे लहान असल्याने त्यांना या गंभीर ऑपरेशनची कल्पनाही नव्हती. घरी आल्यावर आराम सुरु झाला. त्या वेळी स्मार्ट फोन वगैरे काही नव्हते एसी खोलीत आराम करायचा एवढेच. घरी आलो तेव्हा मला कोणताच त्रास होत नव्हता. अर्थात हालचाली कमी होत्या चालणे आणि तोंडाने बॉल फुंकून तो वरती उडवायचा हा असला काहीतरी व्यायाम असायचा. तो नेमाने करायला लागायचा औषधांसारखा. घरी आल्यावर आठ दिवसात टाके ठीक झालं होतं. बाहेर फिरायला जावं असं वाटत होतं. एक दिवस दुपारी मला गरम गरम चहा पिताना मी उजव्या हातात काहीतरी असल्याने डाव्या हाताने कप उचलला पण डाव्या हाताची एक शीर बायपास करताना काढल्याने हाताच्या तीन बोटांवर चहाचा कप नीट घरता येत नव्हता. अर्थात मी चुकीच्या पद्धतीने झोपून चहा प्यायचा प्रयत्न केला त्यात तो हातातून सटकला आणि तो कडकडीत गरम चहा माझ्या पोटावर पडला. पोट खूपच भाजले लगेच मी उभा राहिलो पण चहाने त्याच काम केलं होतं पुरा एसीचा झोत घेत होतो पण काही उपयोग झाला नाही. त्या दुखण्याने महिनाभर मला त्रास दिला. जेवढा बायपासचा झाला नाही त्याच्यापेक्षा हा त्रास जास्त होता. मला अंगावर काही घेता येत नव्हते उघडं बसून राहायला लागायचं.

बायपास होऊन अडीच महिने झाले होते पोटावर अजून भाजल्याचे थोडेफार फोड होते. आम्ही सर्व भावंडे गोंदवलेला जायचा विचार केला होता त्याप्रमाणे मी माझा मोठा भाऊ आणि धाकटा भाऊ विजय त्यांच्या सर्व फॅमिली बरोबर गोंदवलेला जायला निघालो. मे महिना होता माझी फियाट आणि मोठ्या

भावाची टाटाची इस्टीम मोठी गाडी असे गेलो. मी भावाच्या गाडीमध्ये बसलो कारण त्याच्या गाडीत एसी होते. एसीचा फ्लो माझ्या पोटावरून घेत होतो अंगात शर्ट घालता येत नव्हताच आणि गरम पण खूप होतं. गोंदवलेकर महाराजांचे दर्शन घेऊन घरी आल्यावर नोकरीसाठी सुरुवात करायची होती. तीन जणांनी ऑफर केली होती त्यातील पहिली ऑफर परत जेएनपीटीची होती ती मी स्वीकारली आणि तीन महिन्यानंतर स्वतः गाडी चालवत जेएनपीटीला जायला सुरुवात केली. पावसाळ्याची सुरुवात होती त्यामुळे रस्ते खराब व्हायला सुरुवात झाली होती. जेएनपीटीला जायला मला दोन अडीच तास लागत आणि तेवढेच वेळ येताना पण ते मी ऑपरेशन झाल्यामुळे करू शकत होतो. बायपासमध्ये दोन ब्लॉक नवीन आर्ट्रीज लावून बायपास केले होते एक आर्ट्री हाताची मॅच न झाल्याने पायाची काढून लावली आणखी दुसरी जी शरीरामध्ये स्पेअर असते ती लावली. जेएनपीटी चे कॉन्ट्रॅक्ट दोन वर्षाचे होते ते नेहमीप्रमाणे पुरे केले आणि परत नंतर रबाळे येथे पूर्वीच्या कंपनीत कामावर जाऊ लागलो. ही माझी बायपास माझ्या वयाच्या 50 व्या वर्षी आणि आमच्या लग्नाच्या 20 व्या वाढदिवशी म्हणजे 4 एप्रिलला झाली.

पहिली एन्जिओप्लास्टी करायचा आधीपासून आम्ही दोघांनी असा विचार केला की पुढे मागे मला काम करायला जमले नाही तर मुलांच्या शिक्षणाचा काय करायचं म्हणून आम्ही तळेगावला एक वन रूम किचन असं एका चांगल्या ठिकाणी रो हाऊस पाहिलं आणि ते बँकेचे कर्ज घेऊन घेतलं. कारण असा विचार केला होता की जर मला काही करता येणार नसेल तर ठाण्यातील वन बीएचके होता तो विकून त्या पैशावर तळेगावला राहायचे आणि मुलांचे शिक्षण करायचे कारण ठाण्यातील फ्लॅटची किंमत खूप होती. सुदैवाने माझ्या पहिल्या एनजीओप्लास्टीनंतर व्यवस्थित नोकरी चालू राहिली प्रमोशन पण मिळाले पगार पण चांगला होता त्यामुळे आम्ही

महिन्यातून एकदा किंवा दोनदा आमच्या स्वतःच्या गाडीने शनिवार रविवार आणि कधी मुलांना सुट्टी असेल तेव्हा राहायला जायला लागलो. अगदी फार्म हाऊस असल्यासारखं आमचं ते घर होतं. छान पैकी गार्डन केली होती त्याच्यामध्ये दोन लिंबाची झाडं आणि एक पारिजातकाचं झाड मी माझ्या स्वतःच्या हाताने लावलं होतं पारिजातकाला सुंदर फुले यायची आणि ती संपूर्ण गार्डन भर पडलेले असायची. दोन्ही लिंबाला पण एका वेळेला दोनशे तीनशे लिंबे लागायची त्यामुळे आमच्या घरची लिंबे आणि कढीपत्ता आम्ही कधीच दहा वर्ष विकत घेतला. पारिजातक

फुलांचा हार आम्ही ठाण्याला जाताना मुद्दाम महड येथे थांबून गणपतीला अर्पण करून पुढे ठाण्याला जायचो जवळ जवळ नेहमी.

आमची ती गार्डन आमच्या शेजारतील बंगल्याची देखभाल करणारा माळीच मेंटेन करत होता तो आणि त्याची बायको निरनिराळया भाज्या भोपळे

कारली टोमॅटो मिरच्या सीताफळ असे त्याने झाडे लावली होती ती पण आम्हाला तिकडे गेलो की मिळायचे. आम्ही लिंबू आणि कढीपत्ता ठाण्यातील आमच्या शेजाऱ्यांना देत असे. आम्ही तो तळेगावचा बंगला मुलं मोठी झाल्यावर त्यांना यायला न जमत असल्यामुळे आम्हा दोघांना महिन्यातून एकदा झाडलोट करण्यासाठी यायला लागायचं म्हणून नंतर तो विकून टाकला. आता धाकटा मुलगा पुण्याला राहायला आल्यानंतर असे वाटू लागली की आपण उगाच त्यावेळी विकून टाकला. अजून त्या बंगल्यात जी मजा आम्ही केली ती कधी विसरू शकत नाही. याबद्दल पण लिहिण्यासारख्या खूप गोष्टी आहेत पण किती लिहिणार कुठेतरी थांबायला पाहिजे म्हणून येथे जास्त लिहित नाही बायपास नंतरची दहा वर्षे खूप मजेत केली.

आम्ही 2002 ला शुभारंभ या टिकुजीनी वाडी येथे घेतलेल्या आमच्या नवीन फ्लॅटमध्ये राहायला आलो. प्रांजलची बारावी झाली होती आणि सौरभ एल अँड टी मध्ये कामाला लागला होता. मोठ्या मुलाचे शिक्षणाचा भार आता संपला होता त्याच्या लग्नासाठी आणि धाकट्या मुलाच्या शिक्षणासाठी पैशाची सोय करणं चालू होतं. शुभारंभमध्ये आल्यापासून आम्हाला छान शेजारी मिळाले. सोसायटीतील काही तरुण मंडळी म्हणजे तुषार, दीपक, अभिजीत, महेश, दीपक बिडकर असे छान दोस्त मिळाले. तुषारची दीपा, दीपकची आरती, अभिजीतची हर्षदा आणि महेशची वृषाली आणखी शिरीष आणि स्वाती असे आम्हाला जावई आणि मुलींचे नाते असलेले सख्ख्या नाते असल्यासारखे दोस्त मिळाले वयामध्ये अंतर असून सुद्धा ते एवढे एकरूप झाले की आम्ही तेथे खूप मजा केली खूप वेळा बाहेर सर्व मुलांना घेऊन जेवायला जायचं मध्येच कधीतरी एकत्र जमून बिर्याणीचा बेत करायचं. कित्येक वेळा संध्याकाळी मी ऑफिसला आल्यानंतर या मुली

आमच्या घरी त्यांच्या लहान मुलांना घेऊन आलेल्या असत तर त्यांच्या नवऱ्याची यायची वेळ झाली की त्यांना पण आम्ही आमच्याकडेच बोलवायचं खूप वेळ गप्पा रंगायच्या मग चहापाणी करून ते जायचे. शनिवारी रात्र तर सर्वजण एकत्र जमून आम्ही कॅरम खेळत असू. अगदी रात्री दोन दोन वाजेपर्यंत नंतर काहीतरी थंडपेय किंवा कोरा चहा वगैरे होत असे. तसेच आमच्या खाली एक पटवर्धन फॅमिली राहत होती ते अर्थात माझ्यापेक्षा वयाने मोठे होते पण त्यांचे कडे पण आम्ही कधी कधी गप्पा मारायला जात असू आणि आम्ही एका क्लबचे मेंबर असल्यामुळे क्लब मध्ये पण जाऊन तर टेबल टेनिस खेळून किंवा कॅरम खेळून नंतर घरी परत येत असू. पटवर्धन वहिनी काही काही नवीन गोष्टी खायला देत असत त्यांनी केलेली उकड तर अगदी माझ्या आईने केलेल्या उकडीसारखी असायची त्यांनी कधी केली की ती मुद्दाम आम्हाला पाठवत असत. नंतर पण खूप जणांशी ओळख आणि परिचय झाले. परंतु पहिल्या झालेल्या ओळखी अजूनही सख्या नात्यात असल्यासारख्या आहेत अजूनही आमचे फोन वरती बोलतो होते आणि गेलो की हक्काने आम्ही त्यांच्याकडे राहू शकतो असे आमचे अतुट नाते झालेले आहे.

जानेवारी 2009 ला मी दुपारी जेवण झाल्यानंतर किचनमध्ये असलेली चार पाच फूट खाली असलेली झाडाची कुंडी वरती उचलत असताना त्रास झाला म्हणून त्या उघड्या खिडकीत बसलो तर तेथून चक्कर येऊन मी किचनमध्ये धाडकन पडलो आणि बेशुद्ध झालो सुदैवाने मृणाल आणि प्रांजल घरीच होते. पंधरा-वीस सेकंद मी बेशुद्ध होतो त्यानंतर मला जाग आली. मी त्यांना सांगितलं की माझ्या खिशातली गोळी माझ्या जिभेखाली द्या. काही सेकंदानंतर मी बसलो तोपर्यंत अभिजीत आणि महेश आणि थोड्या वेळातच माझा मोठा मुलगा सौरभ वेगळा राहत होता त्याला कळल्यामुळे तो पण त्याच्या पत्नीबरोबर आला. काळ आला होता पण वेळ आली

नव्हती. कपडे खराब झाले होते ते बदलून मला जरा बरं वाटायला लागल्यावर मला जवळच्या एका हॉस्पिटलमध्ये ऍडमिट केलं. आमचे कार्डिओलॉजीस्ट अमेरिकेला गेलेले असल्यामुळे आम्हाला त्या हॉस्पिटलमध्ये असलेल्या डॉक्टरांची ट्रीटमेंट घेणे भाग पडले. अनुभव वाईट आहे पण थोडक्यात सांगतो. डॉक्टरांनी एम आर आय करायला सांगितले आणि निदान केले की मेंदूमध्ये प्रॉब्लेम आहे अमुक अमुक गोळया घ्यायला लागतील. प्रथम एक-दोन दिवस आयसीयूमध्ये ठेवून नंतर मला महिनाभर एका रूम मध्ये ठेवले. दिलेल्या गोळया इतक्या भयंकर होत्या की मला चार पावले टाकले तरी दम लागायचा. त्यांना माझ्या आजारपणाचे नीट निदान झालं नव्हतं आणि आमचे नेहमीचे कार्डिओलॉस्ट डॉक्टर कुंबळा नसल्याने काही इलाज नव्हता.

जसे डॉक्टर कुंबळा आलेले समजलं, तसे आम्ही लगेच त्यांच्याकडे गेलो. त्यांनी चेक केल्यावर म्हणाले ही सर्व औषधे बंद करायला पाहिजेत. पण ते एकदम बंद करता येणार नाहीत. आपण हळूहळू बंद करून नंतर अँजिओग्राफी करून घेऊ आणि गरज वाटल्यास लगेच प्लास्टिपण करून टाकू. आम्हाला या डॉक्टरचा एवढा अनुभव होता ते कधीच चुकीचा सल्ला देत नसत खरं खरं काय ते सांगत. नंतर अँजिओग्राफी ज्युपिटर मध्ये केली तर एका नवीन आटरीला 90% ब्लॉकेज सापडलं तेथे सौरभ, प्रांजल आणि मृणाल यांनी अगोदर ठरल्याप्रमाणे प्लास्टि करायचा निर्णय घेतला आणि लगेच ते करून टाकली. सौरभ त्यावेळेला एल अँड टी मध्ये होता. तर त्याच्या कॅशलेस विम्यामधून हा खर्च होऊन गेला. यावेळी पण आमचा विजय नूतन आणि शुभारंभ मध्ये सर्व मंडळी तेथे येऊन गेली. मृणालची मैत्रीण प्रतिभा पण रोज यायची. चौथ्या दिवशी मला घरी सोडलं.

त्या वेळी रात्री लहान मुलांचा सारेगमप हा टीवी वरचा कार्यक्रम मी अगदी न चुकता पहायचो तर अँजिओप्लास्टी झाली त्या दिवशी पण मी तो पहिला. ती सर्व लहान मुले खूप छान गायची आणि सर्व माझी आवडती पण होती. आणि त्यातील शमिका भिडे तर आमचा कोकणातील आणि ओळखीतली. माझी ती आणि आर्या खूप आवडती होती. शामिकाचे सर्व कार्यक्रम मी स्वतः रेकॉर्ड करून ठेवले होते. तिचे सर्व कुटुंब ओळखीचे झाले होते. आर्या पुण्याची पण तिची पण एक दोन कार्यक्रमाला मी गेलो होतो त्या वेळी तिला आणि तिचे आई बाबांना भेटलो होतो. तसा कार्यक्रम नंतर कधीच झाला नाही. आर्याला पाहिले बक्षीस न मिळाल्याने मला खूप वाईट वाटले. हा आणि संध्याकाळी होणारा स्वर तरंग ज्यात ऋषीकेश रानडे, प्राजक्ता जोशी, सुवर्ण माटेगावकर, विभावरी जोशी अशी छान गायक मंडळी होती. हे दोन कार्यक्रम मी कधीही चुकवले नाही. या टीवी कार्यक्रमांनी मला खूप ऊर्जा दिली. शमिकाचे घरी ज्या ज्या वेळी मी रत्नागिरीला जातो तेव्हा त्यांचे आई आणि बाबांना मुद्दाम जाऊन भेटतो. हा किस्सा सांगायचे कारण असे की त्यावेळी मी आणि मृणालने डायरेक्ट लाईव्ह लहान मुलांच्या वरील कार्यक्रमाच्या मुलाखतीमध्ये भाग घेतला होता घरातून मी घरी आराम करीत असताना.

अँजिओप्लास्टीनंतर सात-आठ दिवस मी आराम करून नंतर परत मी रबळयाला कामाला जाऊ लागलो. अशाप्रकारे माझ्या हृदयावर एकंदर तीन वेळा शस्त्रक्रिया झाल्या आणि सर्व व्यवस्थित झाल्यामुळे आणि मी रेग्युलर औषधे आणि चालणे ठेवल्यामुळे देवाच्या दयेने अजूनपर्यंत म्हणजे आत्ता अगदी 74 वयापर्यंत सकाळी 40 मिनिटे व्यायाम आणि संध्याकाळी अर्धा तास चालणे अजूनही ठेवले आहे आणि अधून मधून ट्रीपला पण जातो. 2012 ला प्रांजलचे लग्न ठरल्यानंतर तो पुण्यालाच राहणार होता तर आम्ही पण त्याच्याकडेच राहायचे ठरवले त्याच्या

इच्छेनुसार. मोठा मुलगा वेगळा पवईला राहत होता. तर माझ्या या अँजिओप्लास्टी नंतर एखादं वर्षेच मी रबाळ्याला जात होतो. नंतर मी ती नोकरी सोडून आमच्या घराच्या जवळच एका शिप बिल्डिंग कंपनीत नोकरी धरली. रबाळेला असताना आम्ही आमच्या ब्ल्यू रुफ क्लब मध्ये संध्याकाळी चालायला आणि टेबल टेनिस खेळायला कधी कधी कॅरम खेळायला रोज संध्याकाळी जायचो. खूप चांगला क्लब होता सर्व सोयीने युक्त असा. आमची मेंबरशिप खूप वर्षाची होती. पुण्याला आल्यानंतर तिथे जाणे झाले नाही.

माझ्या या अँजिओप्लास्टीनंतर एखादं वर्षेच मी रबाळ्याला जात होतो. नंतर ती ही नोकरी सोडून आमच्या घराच्या जवळच एका शिप बिल्डिंग कंपनीत नोकरी धरली. त्यांचे ऑफिस अकरा साडेअकरा वाजता उघडायचं आणि संध्याकाळी सहा सात वाजता बंद व्हायचं. तेथे माझं काम म्हणजे भारती शिपिंग बरोबर असलेल्या मीटिंग अटेंड करून शिप बिल्डिंगमध्ये ज्या मशिनरी लागतात त्यासंबंधी इंडियन नेव्ही मधील लोकांशी सल्ला मसलत करून मशिनरी ची कोटेशन घेणे. आणि यार्ड मध्ये चालू असलेल्या शिप बिल्डिंगचे काम बघणे. तसं ते काम कमी होतं. तीन शिप्स बांधण्याचे काम मी तिथे असताना झाल. त्यांचं लॉन्चिंग होण्याआधी आधीच दोन अडीच वर्षे झाल्यानंतर मीच मालकांना सांगून ती कंपनी सोडून आम्ही प्रांजल पुण्यालाच नोकरी करत असल्यामुळे तेथे शिफ्ट केले. आणि ठाण्यातील फ्लॅट भाड्याने द्यायला सुरुवात केली. 13 मे 2013 रोजी प्रांजल ते लग्न झाल्यानंतर प्रांजलने जिथे नवी जागा घेतली. तेथे म्हणजे बावधन येथे राहायला आलो. तीन-चार वर्ष ठाण्याची जागा भाड्याने देत होतो, पण प्रत्येक वेळेस भाडेकरू शोधा, त्यासाठी ठाण्यात जाऊन रहा. परत भाडेकरू जागा नीट ठेवत नसल्याने आम्ही ती जागा विकायचा निर्णय घेऊन ती जागा विकली आणि पुण्यामध्येच एक

वन बीएचके घेऊन तो भाड्याने दिला. आमच्या प्लॅट प्रांजलच्या घरापासून एक किलोमीटर वरती घेतल्यामुळे भाड्यानी देताना काही त्रास होत नाही. येथे जवळच्या एका सोसायटीतील काही सीनियर सिटीजन लोकांची आमची ओळख झाली आणि आम्ही महिन्याला एक दिवस सर्व मंडळी कोणत्यातरी जवळपासच्या रिसॉर्टमध्ये मजा करायला जाऊ लागलो. सुमारे दहा-बारा आमच्या ट्रीप झाल्या. त्यातील आमचे दोन-तीन सीनियर सिटीजन मित्र देवाघरी गेल्याने आणि कोविडच्या दोन वर्षातील सर्व बंद असल्याने आमच्या ट्रीपचे लिंक तुटले. दोन-तीन वर्ष आम्ही रोज संध्याकाळी सात ते आठ असे एकत्र जमून खूप विषयावरती गप्पा मारत आमचा टाईमपास करतो.

-0-0-0-

a

बोटीवरील जीवनातील काही महत्वाच्या गोष्टी

जे देवाच्या मनात असतो तेच आपल्या आयुष्यात होत असत. मला किंवा आम्हाला कोणालाच बोटी वरती कोकणातल्या माणसाला इंजिनीयर बनून जाता येतं हे माहीतच नव्हतं. शाळेमध्ये पण कधी बाहेर जगात काय काय प्रकारचे शिक्षण मिळत हे कधी सांगितलं गेलं नाही. आम्हाला फक्त एवढेच माहिती होते की एसएससी झाल्यावर एक तर पोस्टात नोकरी किवा बीए, बीएससी, बी कॉम होऊन बँका किंवा शाळेत मास्तर म्हणून काम करायचं. नाहीतर मुंबईला जाऊन मिलमध्ये किंवा कोणत्या वर्कशॉपमध्ये टर्नर, फिटर, वायरमन हे काम शिकायचं. मुंबईत मला माझ्या आत्याच्या यजमानांनी मरीन इंजिनिअरिंग ॲप्रेंटिस-शिपसाठी इंटरव्ह्यू घेऊन योग्य सल्ला दिला. आणि ऍडमिशन मिळवून दिली. माझ्या काका, काकू, आत्या या सर्व नातेवाईकांनी ठेवून घेतलं आणि मला धीर देत मरीन इंजिनियर पूर्ण करायला खूप खूप मदत केली. वर्कशॉपमध्ये खूप कष्टाचे काम असायचे हाताला फोड यायचे रडू यायचं वाटायचं की आपल्याला हे काम जमणार नाही. मरीन इंजिनिअरिंग खूपच कठीण आहे. काकु संध्याकाळी आल्यानंतर हाताला तेल लावून गरम पाण्याने शेक म्हणून सांगायची आणि म्हणायचे धीर धर सहा महिन्यात तुला प्रॅक्टिस झाली की मग पुढील सर्व सोप्पं पडेल. काका तर सकाळी टाइम्स ऑफ इंडिया हेडलाईन्स वाचून द्यायला सांगायचा की जेणेकरून माझं इंग्लिश सुधारेल. शनिवार रविवार ला मात्र कॉलेज अटेंड करायला खूप कंटाळा यायचा. आराम हा प्रकारच चार वर्षे नव्हता. कोकणातून मुंबईत एकदम नवीन असलेल्या कोकणी माणसाला अशा आधाराची खूप गरज असते हे जाणून त्यांनी मला योग्य मार्गदर्शन केले. पुढील चार

a

वर्ष खूप कष्टाची होती. वर्क शॉप आणि कॉलेज दोन्ही अटेंड करायला लागायचे. सुट्टी तर खूपच कमी वेळा असायची. इंजिनियरिंग चालू असताना अभ्यास खूप खूप कठीण होता. पण मनाने चंग बांधला होता की आपण काहीतरी बनायचे.

अप्रेंटिसशीप करत असताना मला काही छान मित्र पण मिळाले त्यांच्यापैकी एक म्हणजे अरुण काकतकर !तो मला दोन का तीन वर्षे सीनियर होता. तो डी. एम. ई. टी. मध्ये होता. पण स्वभावाने त्याच्या सारखा छान मित्र सीनियर असूनही कोणी नव्हता. काही मित्र होते ते कधीतरी बरोबर असलेल्यां पैकी दिवेकर, प्रधान, जोशी, राजे असे मात्र सर्व परीक्षा होईपर्यंत भेटत. अरुण तर तीन वर्ष कम्प्लिट झाल्या नंतर तो त्याच्या आवडीच्या दूरदर्शन वरती जॉईन झाला. 71/72 साल असावं. तो मात्र अधून मधून म्हणजे जो पर्यंत मी कोकण सेवक नोकरी करतो तोपर्यंत भेटत असे. नंतर फॉरेन गोइंग शीप वरती गेल्यानंतर त्याच्याशी भेट झाली नाही. परंतु 45 वर्षानंतर अचानक पुण्याला आल्यावर भेट झाली. अजूनही त्याच्याशी माझं रोज कॉन्टॅक्ट असतं. असा एकुलता एक मरीन मधला पुण्यातील मित्र! मी केलेल्या माझ्या मोबाईल पेंटिंग वरील चित्रांवर खूप कविता त्यांनी केल्या आणि त्याच्या पुस्तकात पण छापल्या. मला बऱ्यापैकी प्रसिद्धी मिळवून दिली. त्याच्यामुळे मी आणखी जोरात माझ्या पेंटीगमध्ये सुधारणा केल्या. युट्युब करणाऱ्या एका महिलेने माझी त्यासाठी एक मुलाखत पण घेतली होती. ती खूप लोकांना आवडली.

मरीन इंजिनियरिंग करण्याच्या मध्ये आणखीन एक हेतू असा होता ज्याच्या मध्ये पैसा आणि समाधान दोन्ही मिळेल. मी डिसेंबर 1971 साली कोकण सेवक या चौगुले कंपनीच्या बोटी वरती ज्युनियर इंजिनिअर म्हणून कामाला लागलो. साडेचार वर्षांपूर्वी रत्नागिरीहून पळून याच बोटीने डेक वरती झोपून मुंबईला आलो होतो. पहाटेपर्यंत जागा होतो नंतर इतकी झोप यायला लागली की पायातले चप्पल काढून

डोक्याजवळ ठेवल्या. बोट भाऊच्या धक्याजवळ आल्यावर जाग आली तर बघतो ते काय माझ्या चप्पल कोणीतरी पळविल्या होत्या. तसाच अनवाणी त्या बोटीवरून खाली उतरून मुंबई शहर बघायला बाहेर पडलो. गंमत हीच आहे की ज्या बोटीवरून अनवाणी खाली उतरलो त्याच बोटीवर साडेचार वर्षांमध्ये मरीन इंजीनियरिंग करून इंजिनीयर ऑफिसर म्हणून युनिफॉर्म घालून जॉईन झालो. मला बोटी वरती सोडायला माझा धाकटा भाऊ दत्ता आनंदाने आला होता. बॅगेमध्ये खूप सामान होत एकट्याला ठाण्या वरून बोटीवर घेऊन येणं कठीण होतं. आमच्या गावातला पहिला मी मरीन इंजिनियर! आमच्या शाळेचे मुख्याध्यापक श्रीयुत परकर सर यांना खूप अभिमान वाटला!

सहा महिन्यानंतर माझी कोस्टल शिप वरून फोरेन गोईंग शिप वर ट्रान्स्फर झाली. नंतर पुढील पंधरा वर्ष खूप मोठ्या मोठ्या बोटीवर नोकरी केली. पहिली पॅसेंजर, बल्क कॅरियर, जनरल कार्गो, प्रॉडक्ट कॅरियर टँकर, कंटेनर शीप, व्हेरी लार्ज क्रुड ऑइल कॅरियर आणि काही वर्ष ओशन गोइंग टग, सप्लाय शिप वरती चीफ इंजिनिअर म्हणून काम करून शोअर जॉब पकडला. बोटीवर प्रवास करताना वेगवेगळे देश पहाण्यास मिळाले. जगातील सर्व समुद्राचं दर्शन झालं. कधी शांत कधी उग्र रूप पाहायला मिळायचं. काही वेळेला तर आपण जगतोय की मरतोय अशा वादळातून प्रवास करायला लागायचा. आमच्या वेळी पोर्ट मध्ये खूप खूप दिवस अँकरिंग मिळायचं. त्यामुळे तो देश आरामात बघायला मिळायचा. एकदा तर आम्ही साडेतीन महिने अमेरिकेतील नॉर फ्रॉक या पोर्टला होतो. जपानमध्ये सुद्धा पंधरा-वीस दिवस कधी महिनाभर पण मिळालेला आहे. रशियातील लेनिनगार्डला साडेतीन महिने नांगरावर होतो. चार पाच पृथ्वी प्रदक्षिणा झाल्या. पनामा, सुएझ, किल या कालव्यां मधून पण बोटीने जाताना मजा वाटायची. सर्वात जास्त वादळ

मी एका अमेरिकन कंपनीच्या बोटीवर असताना अनुभवली आहेत. कारण त्या बोटीचा प्रवास युरोप मधून दक्षिण अमेरिकेतील अर्जेंटिना इथपर्यंत असायचा. त्यामुळे एकदा समर आणि एकदा विंटर सिझनला तोंड द्यायला लागायचं. समुद्र प्रवासातील वादळाची वर्णन आणि अनुभव याच्यासाठी वेगवेगळे लिखाण करायला लागेल. आयुष्यात प्रथमच अशा प्रकारचा लेख लिहीत आहे. त्यामुळे लिखाणामध्ये खूप चुका असू शकतात. मला लेख लिहिण्याचा अनुभव नसल्यामुळे आपण त्याकडे दुर्लक्ष करून वाचावे.

-0-0-0-

समुद्रावरील वादळे... शिपवरील वादळे

साधारणपणे उत्तर ध्रुवाकडून दक्षिण ध्रुवाकडे जात असताना दोन्ही कडील हवामाना मधील फरकामुळे एके ठिकाणी जर हवा चांगली असेल तर दुसऱ्या बाजूला हमखास वादळ असू शकते. आपल्याला माहितीच आहे ही दक्षिण ध्रुवाकडे जेव्हा थंडी तर उत्तरेकडे उन्हाळा आणि उत्तरेकडे उन्हाळा आणि दक्षिणेकडे थंडी, त्यामुळे उत्तरेकडून दक्षिणेच्या कडे जाणारे, वाहणारे पाण्याचे प्रवाह त्याप्रमाणे वाहत असतात आणि त्यामुळे कमी दाबाचे पट्टे निर्माण झाल्यामुळे वादळे होत असतात. नॉर्मल समुद्र असताना देखील शिप लाटांच्यामुळे डोलत असतेच. त्याला आम्ही रोलिंग म्हणतो आणि जेव्हा शिप सरळ जात असताना पाठीमागून लाटा येऊन जेव्हा ढकलतात तेव्हा शिप वर-खाली होते त्याला पीचींग म्हणतात. वादळाचे साधारण 12 प्रकार आहेत. त्याला आपण गेलं फोर्स नंबर म्हणतो. हे प्रकार लाटांच्या उंची आणि हवेचा जोर यावरून केलेले आहेत. शिप लहान असो किंवा मोठी, वादळामध्ये सर्व शिपची हालत सारखीच असते. साधारण सहा ते बारा हे गेल फोर्स अतिशय त्रासदायक ठरतात. ह्या सहा क्रमांकाचे वादळ असेल तर साधारणपणे 14 ते 16 फुटाच्या लाटा शिपवर धडकत असतात. 25 ते 30 मेल ताशी वारा वाहत असतो. सात नंबरमध्ये साधारण 14 ते 20 फूट एवढ्या उंचीच्या लाटा आणि 30 ते 40 मेल ताशी वारा असतो. 9, 10, 11 आणि 12 असे वादळाचे त्यांच्या लाटांच्या उंचीवरून आणि वाऱ्याच्या वेगा वरून केलेले एक गणित आहे. सात आठ नऊ अशा प्रकारचे वादळ खूप वेळा मिळते. परंतु दहा, अकरा, बारा जेव्हा असते तेव्हा शिपची वादळातून वाचायची शक्यता कमीच असते. मी एक दोन वेळा अशा

वादळातून सुखरूप वाचलो आहे. जागतिक हवामान खात्याकडून प्रत्येक भागातील हवामानाचा अंदाज दिलेला असतो. त्याप्रमाणे नेविगेटिग ऑफिसर शिपचा जाण्याचा मार्ग ठरवत असतो. शक्यतो वादळ चुकवायचा प्रयत्न केला जातो. परंतु काही वेळेला आपल्या पाठीमागून किंवा आपल्याकडेच वादळ येत असेल तर त्यातून शिप पार करावीच लागते. खूप जणांना बरमुडा ट्रँगलबद्दल माहिती असेलच. उत्तर ध्रुवाकडून येणारे प्रवाह आणि दक्षिण ध्रुवाकरून आलेले प्रवाह गरम आणि थंड या भागात मिसळत असल्यामुळे येथील हवामानात खूप बदल होतो. त्यामुळे येथे वादळ खूप असतात. मी हा एरिया सतरा अठरा वेळा पार केला असेन. थोडी फार वादळ मला पण मिळाली पण जीवावर कधी बेतलं नाही. साउथ चायना समुद्र, नॉर्थ समुद्र, बंगालचा उपसागर, ऑस्ट्रेलियन बाईट, नॉर्थ अँड साउथ अटलांटिक, पावसाळ्यात अरेबियन समुद्र, बे ऑफ बिस्के आणि सकुतरा आयलँडजवळील समुद्र अशा प्रकारचे समुद्र वादळ असताना खूपच उग्र असतात. आणखीनही काही आहेत पण मला आत्ताच एवढे आठवतात. अशा वादळातून शिपने जात असताना खूप काळजी घ्यावी लागते. इंजिन कधीच बंद पडणार नाही याची खूप काळजी घ्यावी लागते. कारण वादळात असे रोलिंग पिचींग चालू असताना इंजिनवरती देखरेख करणे देखील खूप कठीण असते. एकदा अबुल कलाम आझाद वरती असताना शिपचं ड्राय डॉकिंग आणि सर्व रिपेअर केल्यानंतर आम्ही अमेरिकेला जाताना हॅम्बर्ग सोडल्यानंतर दोन-तीन दिवसानंतर आमच्या शिपच्या मेन इंजिनच्या लायनर क्रॅक झाल्यामुळे आम्हाला शिप थांबवावी लागली. शिप वादळाच्या जवळच असल्यामुळे प्रचंड रोलिंग पीकिंग चालू होते. अशा वातावरणात आम्हाला इंजिन बंद करावे लागले. साधारण बहात्तर तास. कारण इंजिन लाइनर काढून परत बसवण्याला रोलिंग पीकिंगमध्ये खूप कठीण, पाळी पाळीने काम चालू ठेवले, थोडा आराम आणि जेवण याच्यासाठी. आणि इंजिन रिपेअर केले आणि तिथून थेट

अमेरिका येथे जाण्यासाठी निघालो. शिपची माहिती या प्रकरणात शिपचे प्रकार आणि त्याची इंजिन वगैरे याची माहिती मी दिली आहे. साधारण पंधरा, वीस हजार हॉर्स पावर इंजिनची साईज असल्याने हे काम कठीण होते. इंजिन चालू असेल तर कॅप्टन शिपला त्याप्रमाणे नेविगेट करत मार्ग काढून शीपला सुखरूप बाहेर काढतात. हे बाकी कॅप्टनचे स्किल असते. शिपमध्ये कुठूनही पाणी येणार नाही अशी सर्व प्रकारची काळजी घ्यावी लागते. रोलिंग परवडतं पण शीप जेव्हा पीचिंग करते, म्हणजे शिपला उचलून खाली ढकललं जातं, तेव्हा शिपचा पंखा म्हणजे प्रोपेलर हवेत फिरतो, त्यामुळे शिप पाण्यात घुसायची शक्यता असते. शिप डोलत असते अगदी कधी कधी तीस-पस्तीस डिग्रीपर्यंत देखील. अशावेळी सर्वजण घाबरून जातात पण त्यातून धैर्य दाखवत ड्यूटी करायलाच लागते. जेव्हा रोलिंग असतं तेव्हा एका बाजूकडून दुसऱ्या बाजूकडे जायला रेलिंग धरूनच जावे लागते. म्हणजे मोठे चढ उतार अगदी थोड्या फुटांसाठी देखील. कधी 25 डिग्री वरती सरळ चढायचं किंवा झटकन उतरायला लागत. अगदी घसरगुंडी सारखं होतं. शिपवरील असलेलं सामान रोलिंग मध्ये इकडून तिकडे हलत असते. आपल्या केबिन मध्ये झोप येणे कठीण असतं, झोप येत नाही. केबिनमधल्या मोठ्या आणि बारीक सारीक गोष्टीसुद्धा ड्रॉवरमध्ये किंवा कपाटात रोलिंगमुळे इकडून तिकडे जोरजोरात फिरत असतात. खाली इंजिन रूम आणि वरती व्हील हाऊस. व्हील हाऊसपेक्षा खाली इंजिनमध्ये रोलिंग त्या मनाने कमी होत. आपणाला नॉर्मल सेलिंग करताना सुद्धा थोडसं रोलिंग आणि पीचिंगचा अनुभव आला असेलच. म्हणजे छोट्या बोटीतून एलिफंटा गुंफा वगैरे जाताना, त्याला आम्ही नॉर्मल म्हणतो. वादळामध्ये एका माणसाची चूक संपूर्ण शिपला आणि शिपमधील कर्मचाऱ्यांना महागात पडू शकते. काही विचारू नका, साधे जेवण करायला आणि जेवण खायलासुद्धा भरपूर त्रास होतो. ते करणाऱ्यांना किती त्रास होतो हे तेच जाणे. वादळाची सवय असून देखील खूप जणांना उलट्या

a

चक्कर येणे असे प्रकार होतात. सुदैवाने मला तसं कधी झालं नाही. वादळात शिपचे सर्व वॉटर टाईट कंपार्टमेंट सिल करून ठेवावे लागतात. एखादी बारीक जरी भोक, फट असेल तरी त्यात समुद्रात पाणी जाऊन शिप बुडू शकते. मेन डेकवरून रोलिंग मध्ये लाटांचे पाणी एका बाजूने दुसऱ्या बाजूला फेकलं जातं. आमच्या शिप वरील एक ऑफिसर अशा रोलिंग मध्ये मेन डेक वरती काही कामासाठी गेला असताना पाण्याच्या मोठ्या लाटेमुळे समुद्रामध्ये गेला आणि देवाच्या कृपेमुळे दुसऱ्या बाजूने आलेल्या लाटेमुळे परत शिपवर परत आला आणि पाईप मध्ये अडकल्यामुळे वाचला. लाटांचे जोरदार तडाखे बसल्यामुळे त्याला खूप मार लागला. वादळामध्ये प्रचंड लाट्या काही वेळेला त्याचे पाण्याचे तुषार व्हील हाऊसपर्यंत देखील उडतात. अशा प्रकारचं वादळ आम्ही पनामा सोडल्यानंतर जपानला योकोहामाला येईपर्यंत अठरा दिवस बघितले आहे अनुभवले आहे. अशा मोठ्या वादळात देवाची आणि आप्तेष्ट यांची खूप आठवण येते. शिपवरती असेपर्यंत मी माझ्या घरच्यांना वादळा बद्दल कधीच माहिती दिली नाही. आता आठवण आली तरी अंगावर शहारे येतात. याबद्दल लिहिण्यासारखं भरपूर आहे पण आता एवढ्या वरती थांबवतो....

-0-0-0-

मुलांचे शिक्षण आणि तळेगावच रो हाऊस

मला जेव्हा पहिला हार्ट अटॅक आला त्या वेळी माझा मोठा मुलगा सौरभ आठ वर्षाचा होता आणि प्रांजल तीन वर्षाचा होता मोठ्या मुलाचा टेबल टेनिसचा क्लास त्यांचे शाळेची फी सुद्धा भरपूर होती. नोकरी चालू होती पण पुढे जमली नाही तर काय करायचं म्हणून आम्ही पुण्याच्या जवळ तळेगाव येथे एक वन बीएचके रो हाऊस घ्यायचं ठरवलं जेणेकरून पुढे नोकरी करणं जमलं नाही तर तेथे राहायचं आणि ठाण्याचा ब्लॉक विकायचा आणि त्या पैशांमधून मुलांचं शिक्षण करायचं. परंतु सुदैवाने तब्येत सुधारत गेली नोकरी पण करता येत होती. त्यामुळे तळेगावचा रो हाऊसमध्ये निरनिराळ्या वेगवेगळ्या प्रकारची झाडे लावली. स्वतःच्या हाताने लिंबाची दोन कलम आणि एक पारिजातक झाड आणि मिरच्या टोमॅटो यांची रोपे पण लावली. खूप टोमॅटो आणि मिरच्या लागायच्या. पारिजातकाच्या फुलाचा सडा पडलेला असायचा. घरी ठाण्याला येताना त्या फुलांचा हार करून महड येथील अष्टविनायकातील गणपतीला आम्ही तो अर्पण करायचो. लिंबाला तर एवढी लिंब यायची की आम्ही घरी वापरून शेजाऱ्यांना पण देत असू. तसेच कढीलिंबाची पण खूप रोपे होती. गार्डन मध्येच आम्ही फरश्या लावून घेतल्या होत्या. तेथे मस्त खुर्च्या टाकून संध्याकाळी ड्रिंक आणि जेवण पण करत असू. थंडीत मात्र फक्त सकाळी ऊन असताना बाहेर बसायचो. तेथे फर्निचर करून घेतल होते. गॅस आणि वॉशिंग मशीन पण तिथे नेऊन ठेवला. सर्व विंडोज ना जाळ्या लावून घेतल्या होत्या. दोन पाण्याच्या टाक्या पाणी साठवण्यासाठी लावून घेतल्या होत्या. आजूबाजूला फरशी लावून गार्डन व्यवस्थित क्लोज केली. एक छान पैकी टुमदार बंगला झाला.

a

आम्ही दर महिन्याला एकदा तरी तेथे मुलांबरोबर राहायला जायचो. सौरभ आणि प्रांजल सायकल आणि फोर व्हीलर तळेगावला शिकले. रस्ते मोकळे असायचे. तळेगावची हवा तर खूपच छान होती. मुले मोठी झाल्यानंतर ते विशेष येत नसत त्यामुळे महिन्यातून एकदा आम्ही शनिवार रविवारी जाऊन तेथील घराची साफसफाई करून ठाण्याला परत यायचो. तर पुढे पुढे हे शक्य न झाल्याने ते रो हाऊस विकून टाकल. आता मात्र पुण्याला आल्यानंतर असे वाटते की उगाच विकला. त्यावेळी कल्पना नव्हती की प्रांजल पुण्याला नोकरी करणार आहे. खूप छान आठवणी त्या आमच्या तळेगावच्या घराच्या आहेत.

पुढे देवाच्या दयेने सौरभ आणि प्रांजल दोघांचे शिक्षण व्यवस्थित पार पडले. माझी तब्येत पण ठीक राहिली. सौरभचे लग्न करून देऊन त्याला कपाट, पलंग, सोफा, भांडीकुंडी दिली. आणि वर्षभराने तो वेगळा राहू लागला. आमचा दोन बेडरूमचा फ्लॅट लहान पडायला लागल्यामुळे! सौरभ पण लहान वयात सुंदर टेबल टेनिस खेळायचा. त्याने नॅशनल ला गोल्ड मेडल मिळवली कॉलेजला गेल्यानंतर मात्र त्याला टेबल टेनिस हा गेम सोडायला लागला. त्यांची मी केलेली त्याच्या टेबल टेनिस कार्याची एक मोठी पेपर कटिंग ची फाईल माझ्याकडे अजून जपून ठेवलेली आहे. तो मास्को आणी लेनिन गार्ड रशिया येथे पण टेबल टेनिस खेळायला गेला

a

होता. नंतर त्याने आय आय एम अहमदाबाद येथून एमबीए केले आणि तो आता एका मोठ्या कंपनीत एका मोठ्या हुद्द्यावर आहे. त्याचं पण खूप परदेश भ्रमण झालेल आहे. मध्यंतरी दोन-तीन वर्ष तो मलेशिया आणि सिंगापूर येथे होता. सौरभ ची बायको पण इलेक्ट्रॉनिक इंजिनियर म्हणून काही वर्ष मोठ्या कंपनीत नोकरी करती होती. तिला एक स्वरा नावाची मुलगी आहे.

प्रांजलने बारावीत उत्तम गुण मिळवून सोमय्या इंजिनिअरिंग कॉलेज मधून बी इ मेकॅनिकल ही पदवी मिळवली. इंजिनिअरिंगच्या आठही सेमिस्टर मध्ये त्याला ७५ टक्क्यांवर मार्क मिळाले कॅम्पस इंटरव्यूमधून त्याला एल अँड टी सारख्या चांगल्या कंपनीमध्ये नोकरी मिळाली. त्याने तीन वर्ष नोकरी करत असताना मॅनेजमेंटसाठी वेळ मिळेल तसा अभ्यास करून नरसी मोनजी या मुंबईतील प्रसिद्ध कॉलेजमध्ये एमबीए करत असताना कमिन्स इंडिया पुणे येथे सीनियर मॅनेजर म्हणून लगेच नोकरी मिळवली. सध्या तो तेथेच जनरल मॅनेजर आहे. प्रांजलने पुण्याला स्वतःचा फ्लॅट घेऊन आम्हाला पण तेथे त्या दोघांबरोबर सोबत राहायला बोलावले. आम्ही पण सध्या त्याचे बरोबर पुण्याला राहतो. प्रांजलला मॉडेल रेल जमवायची खूप आवड आहे. तोच स्वतः काही मॉडेल ट्रेनच्या डबे आणि इंजिन बनवतो. त्याने घरी मॉडेल ट्रेनचा ट्रॅक करून त्याच्यावर त्यांनी जमा केलेल्या 12-15 ट्रेन अधून मधून चालवतो. त्याचं लग्न प्रज्ञाशी झाले. तिने पण एम. ए. संस्कृत, बी. ए. बी. एड. बी. सी. एस. केले आहे. तिच्या गाण्याच्या चार परीक्षा झाल्या आहेत खूप चांगले गाते. लग्नाच्या अगोदर तिचे गाण्याचे काही प्रोग्राम पण झालेले आहेत. लहानपणापासून शिक्षिका होण्याची तिची आवड तिने एम. ए. बी. एएड करून पुरी केली. प्रांजल, प्रज्ञाला एक मुलगा असून त्याचं नाव विहान आहे.

मी आणि मृणाल आम्ही दोघांनी केलेले कष्ट, सोसलेली दुःख आणि शारीरिक आणि मानसिक त्रास विसरून दोन्ही मुलांकडे पाहिले की आम्ही केलेल्या कष्टाचे चीज झाले असे वाटते. प्रांजल आणि प्रज्ञा आम्हाला आनंदाने सांभाळत आहेत. येथे काही आमच्या सोसायटीतील आणि काही आजूबाजूच्या सोसायटी तील आम्ही सिरीयर सिटीजन रोज संध्याकाळी सात ते आठ असे एकत्र जमून निरनिराळ्या विषयावर गप्पागोष्टी करतो. सीनियर सिटीजन मोठमोठ्या कंपनीत मोठ्या पदावर काम करत होते. कोविडचा दोन वर्षाचा काळ सोडला तर आम्ही दर महिन्याला एखाद्या रिसॉर्ट मध्ये 24 तास संपूर्णपणे मजा मारण्यासाठी घालवत होतो. आमचे गेटटुगेदर दहा-बारा वेळा निरनिराळ्या रिसॉर्टमध्ये आम्ही एन्जॉय केलेले आहे. वेगवेगळ्या फिल्डमधले असे आम्ही सीनियर सिटीजन. आमचे अनुभव एकमेकांना शेअर पण करायचो. सध्या पावसामुळे शक्य होत नाही. टीव्ही वरती पण काही न्यूज आणि काही मनोरंजन होणारे कार्यक्रम बघून इतर वेळी मोबाईलवरती रोज एक दुसरे पेंटिंग करतो एक छंद आणि टाइमपास म्हणून.

-0-0-0-

a

मी पाहिलेला विदेश देश आणि शीप बद्दलची माहिती

a

मी माझ्या बोटीवरील जीवनात खालील देश पाहिले आहेत. आता मला त्या देशातील पोर्ट ची सर्व नाव आठवतात असं नाही. पण काही आठवतात ते मी लिहितो. श्रीलंका -कोलंबो आणि ट्रिंकोमली. सिंगापूर. नॉर्थ कोरिया - काऊहुशिंग, हाँगकाँग, तैवान, जपान - योकोहामा, कोबे, ओसाका, फुकुयामा, साकाई, साकाई डे. अमेरिका - पोर्टलॅन्ड. नॉरफॉक, ह्युस्टन, टाम्पा, मायामी, नॉर्फोल्क, बाल्टीमोर, फिलाडेलफीया न्युयार्क, वेस्टइंडीज - पोर्ते रीको. युरोप - जिब्राल्टर, अॅन्टवर्प फ्रॅंकफ्रुट, हॅम्बर्ग, किल, स्टेचिन, लेनीनगार्ड, बारसिलोना, मारसेल्स, लिव्हरनो, नेपल्स, जेनोवा, ट्रीएस्ट, माल्टा वगैरे. इजिप्त, सुएझ, कैरो, सऊदी अरेबिया, जेद्ढा, धारान, बहारीन, दुबई, कुवेत बंदे माशापुर, बंदर अब्बास वगैरे. लेबनॉन, ब्राझील - मेसिओ, अर्जेंटीना - बोनसअरीज, ऑट्रेलिया - जेरॉल्डटन, फ्रीमॅन्टल, पोर्ट पेरी, मेलबोर्न, हॉबर्ट वगैरे. भारतातील बंदरे - कांडला ओखा, वाडीनार, भावनगर, मुंबई कोकणातील सर्व पणजी, मार्मागोवा, मंगलोर, कोचीन, टुटुकोरीन, विशाखापटन, मद्रास, पॉन्डेचरी, हलदीया. बांगला देश. चितगांव, खुलना थोडक्यात सांगायचं झालं तर अमेरिका, साऊथ अमेरिका, वेस्टइंडीज आयलॅंड, युरोपमधील जिब्राल्टर, स्पेन, फ्रान्स, जर्मनी, इटली, माल्टा, पोलंड, इंग्लंड, बेल्जियम, हॉलंड, स्वित्झर्लंड, ऑस्ट्रिया, इराण, इराक, इजिप्त, सौदी अरेबिया वगैरे परशियन गल्फ, श्रीलंका, सिंगापूर, हाँगकाँग वगैरे भाग ऑस्ट्रेलिया. राहिलेला भाग न्यूझीलंड कधीच पाहिला नाही साऊथ आफ्रिका पहिला नाही. त्याला वळसा

अमेरिकन मित्राच्या घरी

घालून गेलो. चार वेळा इंटरनॅशनल डेट लाईन क्रॉस केली. इक्वेटर तर खूपच वेळा लक्षात नाही किती वेळा.

भारतातील पाहिलेली राज्य आणि काही प्रेक्षणीय स्थळे - महाराष्ट्र, गोवा, कर्नाटका, केरळ, आंध्र, तामिळनाडू, गुजरात, राजस्थान, पंजाब, दिल्ली, मध्य प्रदेश, उत्तर प्रदेश, हिमाचल प्रदेश, उत्तरांचल, बंगाल, पांडिचेरी. पाहायची राहिलेली राज्य बिहार, नॉर्थ ईस्ट, मेघालय, आसाम, ओरिसा आणि अंदमान वगैरे. आश्चर्यापैकी पिरॅमिड, स्टॅच्यू ऑफ लिबर्टी, पॅरीस टॉवर, ताजमहाल, एम्पायर स्टेट बिल्डिंग, लीनिंग, टॉवर ऑफ पिसा, पनामा, सुएझ, कील कालवे वगैरे. यातील ऑस्ट्रिया, स्वित्झर्लंड, पॅरिस हे सहा सात वर्षांपूर्वी केसरीबरोबर पाहिले. भारतातील बहुतेक सर्व प्रदेश वेगवेगळ्या ट्रॅव्हल कंपनीबरोबर शिपिंग सोडल्यानंतर पाहिले. त्यातील एक खूप सुंदर झालेली ट्रीप म्हणजे बरेली, नैनिताल, कोसानी हा भाग. माझ्या आते बहिण अनिताचे यजमान ब्रिगेडियर राज शर्मा यांनी आमच्यासाठी आम्हाला ही अरेंज करून दिली. बरेलीला त्यांच्याकडे चार-पाच दिवस असताना आर्मीच ट्रेनिंग कसं दीलं जातं, त्यांचा संपूर्ण परिसर कसा सुंदर आणि शिस्तबद्ध असतो हे आम्हाला त्यांच्याकडे चार दिवस राहिलेले असताना अनुभवता आला. तेथील आर्मीचा म्युझियम आणि शिस्तबद्ध ट्रेनिंग सेंटर आणि ट्रेनिंग झाल्यानंतर रात्रीच्या वेळेला आपले जवान कसं गाणी वगैरे गाऊन आपलं जीवन एन्जॉय करत असतात ते पाहायला मिळाले. असे अनुभव खूप कमी जणांना अनुभवता येतात. संध्याकाळी राष्ट्रध्वज उतरवताना जी धून वाजवली जाते त्यावेळी संपूर्ण परिसरातील सर्वजण शिस्तीत, असतील त्या जागी उभे राहून राष्ट्रध्वजाचा मान ठेवतात. आमचे मेहुणे तेथील चीफ कमांडट असल्यामुळे हा शिस्तप्रिय अनुभव घेता आला.

a

आता थोडी शिपच्या वेगवेगळया प्रकाराबद्दलची माहिती. पॅसेंजर, जनरल कार्गो, बल्ब करिअर, टँकर, कॅटल कॅरिअर, कंटेनर कॅरियर, ऑइल अँड बलक करिअर, रो रो शिप, प्रॉडक्ट कॅरिअर ट्रान्सशीपर असे खूप प्रकार आहेत. याशिवाय ओशियन गोइंग टग, सप्लाय शिप, डायव्हिंग सपोर्ट शिप, तसेच बार्जेस असे छोटे छोटे खूप प्रकारच्या शिप असतात. भारताच्या किनाऱ्या जवळून अगदी सिंगापूर पर्यंत जाणाऱ्या बोटी कोस्टल शिपमध्ये मोडतात. त्यावर होमट्रेड मास्टर कॅप्टन म्हणून काम करतात. होम ट्रेड शीप वरती आणि परदेशी जाणाऱ्या शीप वरती मिनिस्ट्री ऑफ ट्रान्सपोर्ट यांनी घेतले परीक्षेत पास झालेलेच ऑफिसर जाऊ शकतात. पूर्वी प्रायव्हेट कंपनी मधून चार वर्षाच्या इंजिनिअरिंग कोर्स करून मिनिस्ट्री ऑफ ट्रान्सपोर्टचे परीक्षा पास करून बोटीवर जात येत असे. त्यावेळी डीएमईटी चार वर्षाचा कोर्स करून इंजिनीयर जॉईन करायचे. असंच डेक साईडला पण. डेक ऑफिसर्स एका पोर्ट पासून दुसऱ्या पोर्ट पर्यंत जाण्याचा मार्ग ठरवतात आणि त्याप्रमाणे शक्यतो वादळ टाळीत नेव्हिगेशन करतात. तसंच ते सामान लोड करून आणि खाली करणे याची जबाबदारी ते घेतात. बोटीचं सर्व ऍडमिनिस्ट्रेटिव्ह काम हे ऑफिसर करतात. कॅप्टन प्रमाणेच इंजिनिअर देखील तेवढाच महत्त्वाचा असतो. बोटीवरील सर्व मशिनरीची देखभाल करणे हे त्यांचे मुख्य काम त्यांच्या हाताखाली इंजिनिअर स्टाफ असतो. जसा कॅप्टनच्या हाताखाली देखील चिफ ऑफिसर, सेकंड ऑफिसर, थर्ड ऑफिसर आणि क्रु असतात. आता बोटीवरती खूप मोठ्या प्रमाणात सुधारणा झाल्यामुळे ऑफिसर्स आणि क्रु यांची संख्या कमी झालेली आहे. कॉमनवेल्थ कंट्री मध्ये भारतीय इंजिनियर्स आणि डेक ऑफिसर याना सिंगापूर ऑस्ट्रेलिया इंग्लंड अशी कुठेही परीक्षा देता येते. इलेक्ट्रॉनिक्स डिवाइसमुळे बोटीवरील काम पण खूप कमी झाले आहे. पूर्वी जगभरात अगदी मोठमोठ्या देशात देखील बंदरातील वास्तव्य खूप दिवस असायचं त्यामुळे संपूर्ण देश पाहायला

मिळायचं. त्या बाबतीत मी लकी होतो आम्हाला भरपूर वेळ बंदरामध्ये मिळायचा आणि त्याचा मी उपयोग करून जेवढं बघता येईल तेवढं बघून घ्यायचो. हल्लीच्या शिप काही तासासाठी किंवा काही दिवसांसाठी किनाऱ्याला असतात. त्यामुळे इंजिनिअर डेक ऑफिसर्स यांना बाहेर जायला वेळ देखील मिळत नाही. पण आता बहुतेक ऑफिसर्स चार ते सहा महिन्यातच कॉन्ट्रॅक्ट करतात. रजेचा पगार न देता ते कॉन्ट्रॅक्ट मध्येच मोठा पगार देतात. पण हे पण गरजेचं आहे तुम्हाला हे पुस्तक वाचून कळत असेल की शीप वरील लाईफ कसे अवघड आहे ते. कायम डोक्यावरती टांगती तलवार! वादळे, एक्सीडेंट वगैरे वगैरे.

टँकरवरती आयुष्य तर खूपच कठीण असतं मेन डेक वरती साधारणपणे चार ते पाच फुटापर्यंत गॅसेस असतात त्यामुळे एखादी बारीक ठिणगी देखील एक्सप्लोजन करू शकते. खूप सावधगिरी बाळगून अशाच बोटीवरती काम करायला लागते. मोठ मोठे टँकर पीचिंग मध्ये दोन तुकडे पण होऊ शकतात. बोटीची स्टॅबिलिटी व्यवस्थित मेंटेन केली तर धोका कमी असतो. आणि ती काळजी सर्व घेतातच. हल्ली सागरी चाचान मुळे खूप काळजी घ्यायला लागते. प्रत्येक वेळी निरनिराळे कोर्सेस चे अप ग्रेडेशन रजे वरती आल्यावर करायला लागते. इंजिन रूम मध्ये आता दिवसा मेंटेनन्स काम केल्यानंतर पाच वाजता इंजिन रूम लॉक करून ड्यूटी ऑफिसरला कंट्रोल देऊन म्हणजे त्याच्या केबिनमध्ये कंट्रोल देऊन इंजिन रूम वर नजर ठेवता येते. एखाद दुसरा अलार्म आला तरच इंजिन रूम अटेंड करायला लागते. आणि फक्त खूपच वादळी हवा असेल तर मात्र नॉर्मल वॉच करायला लागतो. अश्या एक दोन शीप वर मला काम करायची संधी मिळाली. येथे काही शिपचे फोटो आपणासाठी लावत आहे त्यावरून तुम्हाला शिपची कल्पना येऊ शकेल. खूप माणसांना शिप बद्दल कमी माहिती असल्यामुळे हे माझे पुस्तक या संदर्भात असल्यामुळे मला असं वाटते

की ते आपल्याला कळावे. एक संपूर्ण वेगळ्या प्रकारचं हे शिपिंग फिल्ड आहे असं मला वाटतं. आमच्या वेळी खूप कमी महाराष्ट्रीयन इंजिनिअर किंवा डेक ऑफिसर्स व्हायचे. आता बी. ई. मेकॅनिकल माझ्या वेळेला तर चार चार पाच पाच इंजिनियर्स आयआयटी मधून आलेले नवीन इंजिनिअर बनण्यासाठी येतअसत. नंतर देखील एक वर्षाचा कोर्स करून बोटीवर जाता येते. हल्ली प्रायव्हेट कॉलेज या प्रकारचं ट्रेनिंग देतात. चीफ इंजिनिअर बनण्यासाठी पुढील परीक्षा सर्व इंजिनियर्स अगदी आयआयटीची मेकॅनिकल वगैरे डिग्री घेतलेल्या आणि प्रायव्हेट मरीन इंजिनियर अप्रेंटिसशीप केलेल्या सर्वांनाच मिनिस्टर ऑफ ट्रान्सपोर्टच्या परीक्षा देण क्रम पात्र असतं.

-0-0-0-

माझ्या काही आवडत्या काही कला...

लहानपणापासून मला ड्रॉइंगची खूप आवड होती. माझ्या आठवणीप्रमाणे तिसरी चौथीत असताना मी शाळेत दसऱ्याच्या दिवशी सरस्वती पूजनाला माझ्या पाठीवर एक सरस्वतीचे चित्र आणि एक गणपतीचे चित्र खडूने काढले होते. शिक्षकांना ते खूप आवडले त्यांनी ते सर्वांना दाखवले. नंतर तसेच चित्र माझ्या काही बालमित्रांच्या पाटीवर पण काढून दिले. त्यावेळी पासून दरवर्षी दसऱ्याला मी सरस्वती चित्र आणि सातवीपर्यंत काढायचो. आमच्या गावात गणपतीच्या मूर्ती बनवायचा शिंदे यांचा कारखाना होता. येथे मी गणपतीच्या आधी साधारण पंधरा-वीस दिवस गणपती रंगवण्यासाठी जात असे. एक आवड म्हणून आणि त्यांना मी केलेल पेंटिंग आवडायचं. आठवीत गेल्यानंतर आम्हाला चित्रकलेचा पण एक पेपर असायचा. माझे चित्र आमचे कोसुबकर सर यांना देखील खूप आवडायची. आमच्या शाळेतील भाऊ मेहेंदळे सर आमचा महाराष्ट्र राज्याच्या ड्रॉईंग बोर्ड च्या परीक्षेचा क्लासेस घ्यायचे. आठवी मध्ये माझी एलिमेंट्री परीक्षा आणि नववी मध्ये इंटरमिजिएट परीक्षा पहिल्या फटक्यातच मी पास झालो. आमच्या शाळेतील खूप कमी मुले या परीक्षेला बसायची. माझ्या माहितीप्रमाणे मी, विचारे, मुळे आणि आमचा मोहन असे काही जणच परीक्षेला बसलो होतो. मला शाळेत शिक्षक शिकवत असताना शाळेच्या वही मध्ये डाव्या साईडला समासमधे असलेल्या थोड्या भागात मी काही रेखाचित्र काढत असे. माझ्या बाजूला नेहमी रमेश काणे बसायचा त्याला कदाचित अजून आठवण असेल. दरवर्षी प्रत्येक वर्गाचे हस्तलिखित मासिक तयार व्हायचे त्याच्या आतील चित्रे मी काढत असे. आतील

a

लिखाण सुभाष चव्हाण, आंबेकर असे करायचे असे माझ्या लक्षात आहे. फक्त एकदाच मला कव्हर चित्र काढायला मिळाले इतर वेळी गोखले सर काढत. आठवी नववी दहावी असे तीनच वर्ष आम्हाला ड्रॉइंग होते. अकरावीला ते नव्हते. सुट्टीमध्ये मी ड्रॉइंग बुक मध्ये चांदोबा मासिकातील काही चित्र पाहून ते काढून रंगवायचो. मुंबईला आल्यानंतर जेव्हा अप्रेंटिससाठी इंटरव्ह्यू झाला तेव्हा त्या परीक्षेत एका खुर्चीचे चित्र काढायला सांगितलं होतं ते आमच्या परीक्षकांना खूप आवडलं.

वर्कशॉपमध्ये असताना मी इंजिनिअरिंग ड्रॉइंग वाचायला लवकर शिकलो. त्यामुळे कास्टीग करून आलेल्या ब्लॉक वरचे मार्किंग करायला मला मार्किंग करत असलेल्या एका मार्करने शिकवले. त्यामुळे तो कधी आला नाही तर मला ते काम करायला वर्कशॉपचे सुपरवायझर सांगायचे. प्रथम प्रथम ते चेक करायचे. नंतर मात्र चेक करायची गरज भासली नाही. अशा तऱ्हेने माझ्या ड्रॉइंगचा मला मरीन इंजिनिअरिंग करताना खूप फायदा झाला. खरंतर मला कमर्शियल आर्टिस्ट व्हायचं होतं. पण पैसा आणि कॉलेजला ऍडमिशन घेणं शक्य नव्हतं. पुढे बोटीवर गेल्यावर इंजिनरूममध्ये वेळ असेल तेव्हा इंजिनच्या काही भागात वेगवेगळी पेंटिंग मी केली. काही लाकडांच्या फळीवर पण केली ती खूप जण घेऊन गेले. शिप वरती ऑइल पेंट आणि ब्रश पण खूप असायचे. लग्नानंतर मी ठाण्याला एका लँडस्केप आर्टिस कडे प्रॉपर ऑइल पेंट कसे करायचे यासाठी शिकायला गेलो होतो. त्यावेळी दोन-तीन ड्रॉईंग मी ऑइल पेपर वर केली. त्यातील दोन माझा शीप वरील मित्र घेऊन गेला. एक माझ्याकडे अजून आहे. त्यात मी घड्याळ बसवले आहे.आता या गोष्टीला 43 वर्षे झाली.

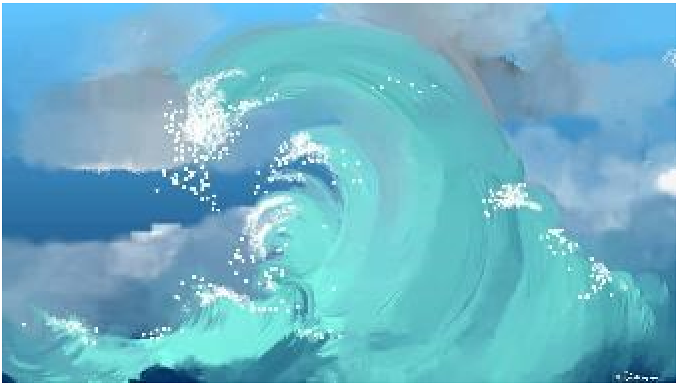
बोटीवरती मी लेथ वर खूप काही गोष्टी केल्या होत्या. उदबत्ती घर वगैरे. तसेच नारळाच्या करवंट्याच्या मधून निरनिराळे ॲश ट्रे, छोट्या छोट्या बोटी,

a

मुखवास ठेवण्यासाठी भांडे असे खूप काही केले होते.तसेच मला फळयावर लिहायच्या चॉकवर निरनिराळी माणसे कोरून रंगवायला आवडायची. मी दाढीच्या तुटलेल्या ब्लेड चा उपयोग करून करायचो. खडू खूप ठिसूळ असल्यामुळे काम कठीण असायचं कित्येक वेळा खडू तुटायचा पण चार-पाच खडूमधून एखादं माणूस तयार व्हायचं. आता माझ्या संग्रही एकही नाही. पण अजून करू शकतो.तसेच थर्माकोल पासून मी निरनिळाळ्या शिप मॉडेल्स बनवायचो आणि रंगवायचो देखील. चार-पाच जणांना असे करून दिले होते. एका मित्राच्या घरी तर गणपतीला त्या सर्वांना घेऊन मी आराससाठी शिप केली होती.

घरी प्रथम 1989 ला कॉम्प्युटर आला त्यावेळी कधी रविवारी वेळ मिळाला तर मी पेंटशॉप मध्ये काही पेंटिंग कॉम्प्युटरवर केली.नंतर मी कोणाची मदत न घेता स्केच अप हे कॉम्प्युटर अँप वापरून घराचे खूप 3 डी मॉडेल केली. अजून ती माझ्या संग्रही आहेत. काही शिपची पण मॉडेल मी केली आहेत. स्मार्टफोन आल्यानंतर तर आणखीन पेंटीग करायचं सोपं झालं. कधी वेळ जात नसेल तर मी मोबाईल वरती पेंटिंग करतो. प्रथम एवढी चांगली पेंटींग झाली नाहीत पण आता सहज अर्ध्या तासात एक चांगला पेंटीग करू शकतो. काही पेंटिंगची मी प्रिंट पण काढून घेतल्या आहेत. फेसबुक वरती माझ्या पेजवर आपण ते बघू शकता. पाच ते सहा वर्षांपूर्वी घुले रोड वरती पुण्याला एक प्रदर्शन झालं होतं त्यात माझा पण एक स्टॉल होता. त्यावेळी मंगेश तेंडुलकर हे प्रसिद्ध कार्टूनिस्ट उद्घाटनाला आले होते त्यांनी माझी मोबाईल पेंटिग पाहून माझी खूप प्रशंसा केली. त्यांना माझी सर्व चित्र आवडली. मला म्हणाले प्रथमच मी अशी कला बघत आहे. ते फोटो पण माझ्याकडे अजून आहेत.

a



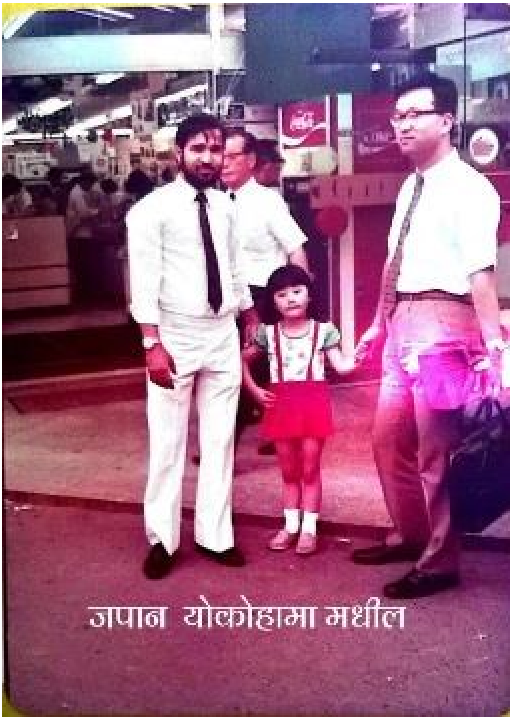
a

एक दीड वर्षांपूर्वी एक प्रसिद्ध युट्युब करणाऱ्या मधुसागर नावाच्या महिलेनी माझी मुद्दाम मुलाखत घेतली. त्यांना कोणाकडून तरी मी अशी चित्र काढतो हे कळले होते. युट्युब वरती आपण ते बघू शकता. काही ठराविक मोबाईल पेंटीगच्या मी मॅट पेपर वर ए3 आणि ए4 साईज मध्ये प्रिंट पण काढून ठेवले आहेत. जमले तर येथे मी त्यातील काही पेंटिंग छापीन. माझ्या मोबाईल पेंटिंग वरती श्री. अरुण काकतकर, सौ. संगीता सप्रे आणि एका दुसरी कविता माझ्या भाचीने केली आहे. आता 74 वर्षे चालू असताना वेळ जाण्यासाठी मोबाईल वरती चित्र काढणे हा एक उत्तम पर्याय आहे.

-0-0-0-

a

मला आपल्या भारतानंतर आवडणारा देश - जपान



माझ्या प्रिय भारता नंतर सर्वात आवडणारा देश म्हणजे जपान. जपानला माझं जवळजवळ 17 ते 18 वेळा जाणे झाले असेल. तेथील ओसाका, कोबे, योकोहामा, सकाई, फुकुयामा, टोकियो या शहरामध्ये माझे जाणे झाले आहे. सर्वात जास्त योकोहामा येथे. तिथे कधीही फिरायला बाहेर जायला भीती वाटत नाही. कित्येक वेळा मी एकटा संपूर्ण शहरभर फिरत असे. त्यांची भाषा जपानी असून देखील मला त्यांच्याशी संवाद साधायला, मला जापनीज येत नसून देखील ही त्रास झाला नाही. इंग्रजी शब्द आणि हावभाव याच्यावरून त्यांना मला काय पाहिजे असेल तर ते समजायचे आणि त्यांना काय म्हणायचं ते मला समजायचे. त्यांच्या शॉपिंग एरियामध्ये फिरताना दोन्ही फुटपाथ वरती मस्तपैकी सुरेल संगीत हळू आवाजात चालू असायचं. सिगरेटची थोटक् टाकण्यासाठी ॲश ट्रे पोलला लावलेली असायची. जवळपास कुठे सापडली नाही तर आम्ही कित्येक वेळा म्हणजे काही वेळेला ओढलेली एखाद दुसरी सिगरेट

a

विझवून खिशात ठेवत असो. कोणत्याही दुकानात गेल्यावर खूप चांगल्या प्रकारे आपलं स्वागत केलं जायचं. कोणतीही गोष्ट घेतली तरी ते व्यवस्थित पॅकिंग करून मिळायची अगदी बॉलपेन घेतलं तरी ते सुद्धा व्यवस्थित पॅक करून. जपानमध्ये घेतले बायकोसाठीच घड्याळ, माझा स्वतःच घड्याळ, मी घेतलेला कॅमेरा आणि त्याचा स्टॅन्ड या गोष्टी अजूनही माझ्याकडे सुस्थितीत आहेत.

फुकुयामा येथे मी एक बार सेट प्रत्येकी पाच ग्लासेस असलेला आणि त्याच्याबरोबर कम्प्लीट ओपनर्स सेट अजूनही मी जपून ठेवला आहे असा छान सेट कुठे बघायला विशेष मिळत नाही. आमच्या वेळेला तिथे साधारण 70-75 च्या सुमारास खूप जण कॅल्क्युलेटर, घडाळे, टू इन वन रेडिओ कॅसेट प्लेयर्स याचा गोष्टी मोठ्या प्रमाणात आणत. कुठेतरी लपून ठेवत आणि ते पुढे ते कोणाच्यातरी मार्फत बाजारात विकत असत. असं मी कुठेच पाहिलं नव्हतं. अशा गोष्टी लपवून ठेवत असताना मला ड्युटी ऑफ करायचे. कारण असल्या गोष्टींमध्ये मला इंटरेस्ट नव्हता आणि माझ्यावर तसे संस्कार होते. पण यामध्ये ऑफिसर्स आणि crew दोघेही सामील असायचे. पोर्ट मध्ये आल्यानंतर कस्टम बोटीवर येऊन संपूर्ण शिप तपासायचे पण ते त्याच्यातून कसे सुटायचे देव जाणे. मला कधी कस्टमनी त्रास दीला नाही. प्रत्येक वेळा साईनऑफ होताना मला ड्युटी पण भरायला लागायची नाही. एवढं माझं रेकॉर्ड क्लीयर होतं. एक दोन वेळा मी शॉपिंग केल्यानंतर हातात खूप बॅग होत्या तर एखाद दुसरी बॅग त्या मॉलमध्ये किंवा शॉप मध्ये राहिली तरी काही वाटायचं नाही. कारण परत येताना किंवा दुसऱ्या दिवशी सुद्धा आपल्याला ती मिळायची. मी आमच्या एजंटच्या ऑफिसमध्ये एकदा अशीच छत्री विसरलो होतो तर दुसरा वोयेज नंतर देखील ती छत्री मला त्या ठिकाणी मिळाली.

a

तेथील पुरुषांच्या तोंडावर दाढी आणि मिशी खूपच कमी प्रमाणात दिसून येते. एकदा एका मोठ्या मॉलमध्ये गेलो असताना माझ्याबरोबर आमचे चीफ इंजिनिअर पण होते. मी दाढी मिशी वाढवली होती. त्यामुळे दुकानामध्ये सेल्स गर्ल असलेल्या मुलींना आमच्या चिफ इंजिनिअरने सांगितले याची दाढी ओढून बघ नकली आहे, आणि खरोखरच ह्या मुलींनी दाढी बरोबर माझे गाल पण ओढले त्या दोघी तिघींनी. त्यांना त्याची गंमत वाटली मला मात्र खूप दुखले, माझी दाढी खरी होती. तेथील पुरुषांना क्वचितच दाढी बघायला मिळते. असते, पण अगदी कमी. एकदा बोटीवर रिपेरिंग चालू असताना एक जापनीज वर्कर त्याच्याबरोबर असलेल्या त्याच्या असिस्टंट ने सांगितले याच्या मिष्या ओढून बघ त्या खोट्या आहेत. त्या माणसाने स्वतःच ज्या काही बऱ्यापैकी मिश्या होत्या त्या मला ओढून दाखवल्या की खऱ्या आहेत म्हणून आणि दुसऱ्याला एक ठोसा मारला. योकोहामा मध्ये आमच्या बोटीचं खूप वेळा ड्रायडॉकिंग आणि इतर रिपेअर व्हायचे. मीतुबिशी शिप्यार्ड मध्ये एकदा आमची शिप डोकिंग साठी असताना बाजूला दोन मोठे टँकरचे बांधकाम चालू होतं ते आम्हाला बघायला मिळालं. एक हजार फूट लांब अशी प्रचंड शिप तेथे बांधकाम चालू होत. वेगवेगळया भागांमध्ये तेथेच त्यांच्या वर्कशॉप मध्ये बनवून ते डॉक मध्ये एकत्र जोडत असत. संपूर्ण ऑटोमॅटिक वेल्डिंग होत असे. संपूर्ण अकॉमोडेशन तर इंजिन रूम मधील मशिनरी लावल्यानंतर मोठ्या ट्रेननी शीप वरती ठेवून वेल्डिंग व्हायचं. अकॉमोडेशन संपूर्णपणे तयार असायचं अगदी बेड, मिरर, बाथरूम आणि पाईपलाईनसुद्धा. आता ही गोष्ट 40, 45 वर्षांपूर्वीची होती. आता तर त्यामध्ये आणखीनच सुधारणा झाल्या आहेत.

प्रॉव्हिडन्स या बोटीचं खूप मोठ्या प्रमाणात तिथे रिपेअर झाले होते. त्यावेळी आम्ही जवळजवळ एक महिनाभर त्या शिप्यार्ड मध्ये होतो. त्यावेळी मी

ज्युनियर इंजिनियर होतो त्यामुळे माझी ड्यूटी काही वेळेला रात्री असायची. तर मी दिवसा बसने जपानमध्ये फिरायला जायचो. बसमध्ये चढताना पहिल्या पहिल्या कळायचं नाही की किती पैसे त्या ड्रायव्हरच्या जवळच्या बॉक्समध्ये टाकायचे. मग कोणतरी तेथील जपानमधील व्यक्ती त्या कमी मदत करत असे आपण फक्त पाकीट उघडायचं आणि त्यांच्यासमोर जायचं ते जेवढे पैसे पाहिजेत तेवढेच काढून बस तिकीट काढून द्यायचे एकदा तर माझ्याकडे सूटे पैसे नसल्याने त्या बाईने आपल्या खिशातील पैसे टाकून मला तिकीट काढून दिले. मी त्याना ते पैसे परत करण्याचा खूप प्रयत्न केला पण त्यांनी घेतले नाही. अशी उदाहरणे पण आहेत. आपण बसायचं तर त्या वेळेला कोणी शाळेतली मुलगा, मुली, किंवा कोणी व्यक्ती, किंवा बाई त्याना सांगितलं अमुक अमुक ठिकाणी जायचंय तर ते तेवढे कॉइंस माझ्या जवळून घेत आणि त्या मशीन मध्ये टाकून मला तिकीट काढून द्यायचं. सर्व कडे जापनीज भाषेतच लिहिलेलं असायचं. कोणीच कधी मदत करायला नाही म्हटलं नाही.

एकदा असेच मी आणि माझा एक मित्र पुण्याचा पेंडसे आम्ही ओसाकाला गेलो होतो तेथे आम्हाला आमची पत्रे भारतात पाठवायची होते त्यासाठी आमच्याकडे पोस्टाचे स्टॅम्प नसल्याने आम्ही कुठे स्टॅम्प मिळतील ते शोधत होतो. एक तासभर शोधल्यानंतर सुद्धा आम्हाला स्टॅम्प काही मिळाले नाही. म्हणून एका कॉलेजला जाणाऱ्या मुलीला आम्ही विचारलं की आम्हाला स्टॅम्प पाहिजे आहेत. आम्हाला भारतामध्ये पत्र पाठवायचे आहेत तर त्या कॉलेज कन्येने देखील आमच्याबरोबर जवळ जवळ एक तास फिरून आम्हाला ते मिळवून दिले. अशी मदत करणारे जगामध्ये आणखीन दुसरीकडे कुठे बघण्यात आले नाहीत. अशा असंख्य आठवणी आहेत.

आणखीन एक गोष्ट म्हणजे अशा शॉपिंग एरियामध्ये आम्ही भिकारी पण पाहिलेले आहेत पण अगदी क्वचितच दिसायचे. ते देखील व्यवस्थित पॅन्ट शर्ट घालून हातामध्ये टोकरी घेऊन खुर्चीत बसलेले असायचे. साहजिकच जाता येताना मनुष्य काही कॉइंस त्या डब्यामध्ये टाकायचे. कधी त्यांचा उपद्रव नसायचा. त्यांनी अशी जागा पकडलेली असायची की ज्याच्यामुळे चालताना कोणालाही त्रास व्हायचा नाही. आता तेथे पण भिकारी होते पण सूसंस्कृत म्हणायला पाहिजे. तिथे गलिच्छपणा अजिबात बघायला मिळाला नाही. काही खेडेगावात छोटी छोटी घर असायची ती देखील इतकी स्वच्छ आणि छान. घर लाकडाची साधी असून देखील टुमदार लाकडाच्या बंगल्यासारखीच वाटायची.

कित्येक वेळा संध्याकाळच्या वेळी आम्ही पब हंटिंग करायचं म्हणजे एका पब मधून दुसऱ्या पब मध्ये जायचं तिथे थोडी बियर प्यायची परत पुढल्या जायचं, तिथे परत काहीतरी घ्यायचं अर्थात तिथे मिळणारे वेगवेगळ्या प्रकारचे खाणे खायला मिळायचं पण मी तरी कधी खायला नाही. कारण ते तिथले नॉनव्हेजचे प्रकार पाहिल्यानंतर ते खावेसे वाटायचं नाही. कधी कोणत्या रेस्टॉरंट मध्ये खायचं झालं तर मी सुप आणि नूडल्स हेच पसंत करायचो. ते दोन काठ्या हातात घेऊन जेवायचं मला कधी आयुष्यात जमलं नाही. ते इतके पटापट जेवायचे म्हणजे त्या दोन दोन काठ्या मध्ये पकडणं किंवा भाताची ढिकल त्याच्यामध्ये पकडणं मला तेव्हाही जमलं नाही आणि आताही जमत नाही. पण माझे काही मित्र मात्र ते तसेच प्रकारे खात असत. तेथे असलेल्या म्हाताऱ्या बाईला मामासान असं म्हटलं जाई. तीन-तीन वेळा कंबर वाकून थँक्स म्हनण्याची पद्धत मला खूप आवडायची.

जापनीज भाषेतील काही शब्द आम्हाला येत होते ते आम्ही वापरायचो पण त्याना कितपत ते कळत ते देव जाणे. कदाचित हावभाव भावामुळे समजून घेत

a

असावेत. लहान मुलं तर इतकी गोड दिसत गोबरे गोरे गाल, खूप खूप बारीक डोळे आणि नीट नेटके. मला तर त्यांचे फोटो काढायला खूप आवडायचे काही फोटो माझ्याकडे अजून देखील आहेत. कोबे आणि ओसाका ह्या अगदी ट्वीन सिटी सारख्याच आहेत एकमेकाला लागून. फिरत फिरत आपण कधी ओसाका मधून कोबेला आणि कोबे मधून ओसाकला पोचायचं ते कळायचे नाही. शहारामधून वाहणारी नदी त्याच्यावरती असलेले छोटे छोटे ब्रिज, अवर्णनीय. स्वच्छ पाणी छानदार ब्रिज सर्व कसे छान छान! फुलं, रंग, संगीत असे बरेच काही.

जपान हा देश माणसाने आयुष्यात एकदा तरी पाहिलाच पाहिजे असे माझे मत आहे. मी माउंट फुजी मात्र लांबूनच बघू शकलो. कारण योकोहामा येथे शिपने नांगर टाकलेला असताना सकाळच्या वेळी डेकवरती येऊन उगवता सूर्य त्या माउंट फुजीच्या मागून वरती येतानाच दृश्य अविस्मरणीय असंच असतं. त्याच्यावरती मी एक मोबाईल पेंटिंग देखील केले आहे. मला अजून या वयात देखील जपानला परत एकदा व्हिजिट करायची इच्छा आहे. बघू या परमेश्वर कधी संधी देतो. मार्च एप्रिल हा महिना चेरी ब्लॉसम चां सीजन म्हणून ओळखला जातो. खूप पर्यटक त्या वेळेला जपानला भेट देतात. अर्थात saparo वगैरे भागात माझा जायला मिळालं नाही. तेथे पण जाऊन बघायची इच्छा आहे. सर्व जपान बघणे जमलं असतं तर बरं झालं असतं. आम्ही जायचं त्या वेळेला जपान एवढं महाग नव्हतं. आता म्हणतात खूप महाग झाले. विंटर मध्ये बारीक बारीक बर्फ पडत असताना जपानमध्ये फिरायला खूप मजा यायची म्हणून प्रत्येक वेळी छत्री जवळ ठेवायला लागायची. त्यावेळेला 500 येन मध्ये छत्री मिळायची. अगदी बटन दाबून उघडणारी त्या वेळेला साधारण बारा ते पंधराला रुपयांना मिळायची. शंभर येन मध्ये आम्ही कोकाकोला प्यायचो. मारमा गोवा येथे आम्ही आयर्न ओर लोड करून जपानला जायचो. आमची मराठा

a

प्रोव्हिडन्स जपान मध्ये बांधलेली होती. त्यावेळी चौगुले यांचा जपानमध्ये खूप मान असायचा. योकोहामा या शहरात आम्ही रोको साडी येथे साड्या घेत असू. तो दुकानदार एका जपनीज मुलीशी लग्न करून तेथे हा धंदा करायचा. सिंधी मनुष्य होता. तसेच कोबे सारीज म्हणून कोबेला एका सरदारजीचे दुकान होतं तेथून पण आम्ही काही वेळेला साड्या ड्रेस मटेरियल वगैरे घ्यायचो. हे दोघे आम्हाला एक जपान मधील आधारस्तंभ वाटायचे. अर्थात आमचा एजंट पण अतिशय चांगला मनुष्य होता. पण जपानच एवढं चांगलं असल्यामुळे आम्हाला कधीच काहीच त्रास झाला नाही.

-0-0-0-

काही जीवघेणे प्रसंग...

प्रसंग पहिला..... आत्ता मी तुम्हाला जी गोष्ट सांगणार आहे ती 1972 मधील आहे. जूनेचा महिना मराठा प्रोविडन्स नुकतीच जपान हून गोव्याला आली होती. समुद्र बऱ्या पैकी खळवळेला होता. पण शीप बंदरा मध्ये नांगरावर असल्याने बोट सर्व्हिस चालू होती. खूप जणांना शोअर लिव्ह मिळाल्याने बाहेर जायचे होते. काही इंजिनिअर, काही डेक ऑफिसर आणि शिप वरील खलाशी वर्ग आणि मी. सर्व्हिस बोट पकडून किनाऱ्यावर आलो. आमच्या एका इंजिनिअर ची पत्नी पण पुण्याहून त्याला भेटायला हॉटेलवर गोव्याला आली होती. त्याला तर खूप घाई होती कारण त्याला शिपवर पत्नीला आणायला कॅप्टनने परमिशन दिली होती. तो नुकताच दोन महिना पूर्वी शीप वर जॉईन झाला होता. वयाने 35 चा होता. सर्विस बोट आली आणि आम्ही सर्वजण त्या थोडासा खवळलेल्या समुद्रा मधूनच किनाऱ्याला येऊन थोडा फेरफटका मारून हॉटेलमधे जाऊन मस्तपैकी इंडियन जेवण घेतल्या नंतर साडेनऊ पावणे दहाच्या सुमारास बोट स्टेशनला आलो. समुद्र खवळलेला होता. जोराचा वारा आणि पाऊस पण होता. बोटवाला जायला तयार नव्हता. दुसऱ्या एक-दोन शीप वरती जाणारी पण काही मंडळी होती. त्यातल्या त्यात आमची बोट थोडी मोठी होती. तो कसा बसा तयार झाला त्याला दुसऱ्या बोटीतील काही लोकांनी पण सोडायची विनंती केली. बोटीच्या किमान कॅपॅसिटीपेक्षा थोडी बोट ओव्हरलोड झाली होती. पण ते दुसऱ्या शीप वरील लोकं आमचेसारखेच असल्यामुळे आम्ही कोणी ऑब्जेक्शन घेतलं नाही. कारण याच्या अगोदर पण असं काही वेळा झालं होतं. तसा काही प्रश्न यायचा नाही. सर्व सुखरूप शीप वरती जायचे.

आजचा समुद्राचं वर्तन मात्र काही ठीक नव्हतं. बोट किनाऱ्यापासून पहिल्या शीप जवळ गेली. पायलट जिन्या वरून त्या शीपवरचे पाच सहा जण व्यवस्थित चढले. तेथून बोट निघाली आमच्या शीपवर जाण्यासाठी. साधारण एक किलोमीटर अंतर असेल बोटीच्या इंजिन कंपार्टमेंट मध्ये पाणी यायला सुरुवात झाली. आम्ही सर्वांनी पाणी काढायला मदत केली. पण खूपच जोरात पाणी येत होते. जवळच एक बार्ज नांगरा वरती होत. त्याच्याजवळ जाऊन बोट तेथे बांधली. आणि आम्ही सर्व बोटीतून उतरून त्या बार्ज वर चढलो. बोटी वाल्याने आमच्या बोटीवर येण्यास नकार दिला. अर्धा पाऊण तास त्या बार्ज वरती भर पावसात आम्ही सर्व भिजत उभे होतो. त्यावेळी मोबाईल वगैरेची सोय नसल्याने आम्ही एखाद्या जाणाऱ्या येणारे बोटीची वाट पाहत उभे राहिलो. सुदैवाने एक बोट बार्ज च्या जवळ आली. आमच्या कॅप्टनने त्यांना रिक्वेस्ट केले की कसे करून आम्हाला आमच्या शीप वरती सोडा. खूप वेळ बोलणे केल्यानंतर तो तयार झाला. आमच्या सर्वांबरोबर काही ऑफिसर यांच्या बायका असल्यामुळे तो तयार झाला होता. आम्ही त्या बोटीत बसलो आणि त्या बोटीने त्या तशा खळवळलेल्या समुद्रामधून बोटीच्या दिशेने प्रयाण केले. बोट खूप हालत होती वरती खाली होत होती. सर्वजण घाबरले होते. कशीबशी बोट आमच्या शिपच्या गँगवे जवळ त्याने न्यायचा प्रयत्न केला. काही सेकंदच गँगवे जवळ बोट उभी राहिली. तेवढ्यात पटकन बोटीवर बायकांना वरती चढवले गेले आणि काही ऑफिसर्स. एवढे चढता चढतात तोच बोट गँगवेमध्ये अडकली आणि कलांडळी समुद्राच्या मोठ्या लाटांमुळे आम्ही त्या लाकडाच्या बोटीतच खाली पडलो. खूप जणांना मुकामार बसला. दोन-तीन वेळा वरती खाली झाल्यावरती बोट गँगवे मधून सुटली. बोटवाला किनाऱ्याकडे जायचे म्हणू लागला. आमच्या कॅप्टन आमच्याबरोबरच असल्यामुळे त्याने बोटी वाल्याला पायलट ल्याडर जवळ बोट घेण्यास सांगितले. त्यांच्या सांगण्यामुळे तो तयार झाला. मोठ्या मोठ्या लाटा आणि

a

वारा हे अंगावर घेत त्यांनी बोट कशीबशी पायलट लेडर जवळ आणून उभी केली. बोट जवळ जवळ प्रत्येक लाटेला आठ दहा फूट वरती आणि खाली होत होती. आता अशा अवस्थेत वर चढण्याचं कसब सर्वांकडे असतच अस नाही. पण संकटकाळी धिटपणा जो अंगात येतो आणि धेय साध्य होते हा अनुभव मला यावेळी आला. बोट पायलट ल्याडर जवळ जवळ उंच ठिकाणावर आल्यावर पटकन दोन्ही हाताने पायलट ल्याडरच वरचा भाग धरून पाय बोटीवरून सोडले आणि पटापटा पायलट लेडर चढून बोटी वरती आलो. आणि रेलिंगला धरून पाच मिनिटं उभा राहिलो. शीप खाली असल्यामुळे जवळजवळ वीस पंचवीस फूट चढून मी वरती आलो होतो. माझ्यासारख्या आणखीन बाकीचे राहिलेले सवंगडी ते पण वरती आले आणि आम्ही सुखावलो. कपडे ओले झाले होते मुका मार बसला होता. केबिन मध्ये आल्यानंतर प्रथम गरम पाण्याने अंघोळ करून मुका मार बसकेल्या ठिकाणी औषध लावून दोन पेग रिचवून झोपी जायचा प्रयत्न केला. माझ्यासारख्या बाकीच्यांनी पण तेच केलं असावं. सुदैवाने सर्वजण बोटीवरती आले होते. रात्री कधीतरी झोप लागली. सकाळी ड्यूटी करायला मात्र जाण्यासारखे अवस्था नव्हती. दुसऱ्या दिवशी दुपारनंतर आमची शीप धक्क्यावर येणार होती. काळ आला होता पण वेळ आली नव्हती!.

प्रसंग दुसरा.... गोव्यावरून जपानला जाताना सिंगापूरला बोटीसाठी लागणारे तेल घेतल्यानंतर आम्ही साउथ चायना सी मधून जपान कडे जायला प्रयाण केले. समुद्र जास्त खवळलेला नव्हता. माझी ड्यूटी त्यावेळी थर्ड इंजिनियर बरोबर बारा ते चार दुपारी आणि रात्री अशी होती. बरोबर एक ऑयलर पण ड्यूटी करत असायचा. दुपारी साडेअकरा वाजता जेवण करून आम्ही तिघं इंजिन मध्ये एन्ट्री केली. थर्ड इंजिनियर इंजिन कंट्रोल जवळ पोहोचला होता. मी सिलेंडर लुब्रिकेटर

जवळ उभा राहून स्कावेंज स्पेस चेक करण्यासाठी वाकलो होतो. एवढ्यात काय झालं कळलं नाही. माझा बॉयलर सुट माझ्या शरीराला आवळायला लागला होता. घाबरल्यामुळे मी तोंडाने ओरडायचा प्रयत्न केला पण नुसता तोंडाचा आ झाला होता त्यातून आवाज येत नव्हता. ते सुदैवाने आमच्या ऑईलरने पाहिले. आणि तो धावत येऊन मला त्यांनी खाली ओढले बॉलर सुट फाटला पण मी वाचलो! तो ओढत असताना मोठ्यांदा मोठ्यांदा इंजिनीयरला इंजिन बंद करायला सांगत होता. त्यांनी जोरात ओढल्यामुळे बॉयलर सूट फाटला. त्याने मला ओढलं नसतं तर मी पिरगळून गेलो असतो. त्या दिवसापासून मी जरा लांबूनच स्ववेंज स्पेस चेक करायला लागलो. बॉयलर सूटचा खिसा अडकल्यामुळे अपघात झाला होता. मोठ्या बोटीवरती तसा मी नवीनच होतो. सर्वांकडून भरपूर बोलणे ऐकून घ्यायला लागली आणि सावधता कशी बाळगायची याची शिकवण मिळाली. देवाच्या दयेनेच मी वाचलो होतो.

प्रसंग तिसरा.... खरंतर हा प्रसंग पहिलाच आहे. परदेशी जाणाऱ्या बोटीवरती म्हणजे मराठा प्रॉव्हिडन्स वर जॉईन केल्यानंतर जपानला जाण्याचा पहिला प्रवास होता. कोकण सेवक वर असताना थोड्या खळवळेल्या समुद्राचा अनुभव पाठीशी होता. परंतु साऊथ चायना सी कसा असतो याचा अनुभव मात्र प्रथमच घेत होतो. घोघोगवणारा वारा, मोठमोठ्या लाटा अगदी ब्रिज पर्यंत पाण्याचे उडणारे फवारे मजा वाटत होती. ड्यूटी करत असताना रेलिंगला आणि पाईप याला धरून धरून इंजिन मध्ये वॉच कीपिंग करत होतो. थर्ड इंजिनियर इंजिन कंट्रोल उभा होता. आमचा ओईलर देखील थोडा राउंड मारून कंट्रोल जवळ येत होता. दोन दिवस कोणी काही बोलायचेच नाही. कोणत्या तरी टेन्शनमध्ये असल्यासारखे वावरत होते. काहीजण तर उलट्या करत होते. जेवत नव्हते. मला मात्र जेवण

a

व्यवस्थित जायचं. झोप रोलिंग पीचीन मुळे लागायची नाही अधून मधून लागायची. दोन-तीन दिवस कोणी कोणाशी जास्त बोलतच नव्हते. शीप वरील वातावरण गंभीर पाहून मला काहीच समजत नव्हते. बोटीवरील सर्व वॉटर टाईट दरवाजे दोन-तीन दिवस बंद होते. जेवण सुद्धा ठराविक टाईप व्हायचं. रोज सकाळ संध्याकाळ रस्सम प्यायला मिळायचं. दोन-तीन दिवस याप्रकारे गेले. चौथ्या दिवशी मला असे कळले की आम्ही वादळाच्या अगदी जवळ होतो आणि आमच्या शिप ची पोझिशन कुठे आहे हेच कळत नव्हतं. आमचा जगाशी संबंध तुटला होता. तीन दिवसानंतर समुद्र शांत व्हायला लागला आम्ही वादळातून बाहेर पडलो होतो. आमच्या पुढे एक बोट वादळात समुद्राने गिळंकृत केली होती. आम्ही नशीबवान ठरलो होतो. म्हणतात ना काही वेळेला माहिती नसण्याचा फायदा होतो. हे मला सर्व अगोदर माहिती असतं तर मी पण खूप घाबरून गेलो असतो. देवाची कृपा आम्ही यातून सुखरूप सुटलो.

प्रसंग चौथा.... मराठा प्रॉव्हिडन्स वरीलच गोष्ट आहे. साउथ चायना सी मधला प्रसंग आहे. वादळाच्या जवळ आमची शीप चालली होती. शीपवरील चीफ ऑफिसर समुद्र खवळलेला असतानाच शीपच्या पुढे असलेल्या स्टोरमध्ये काही कामानिमित्त चालला होता. त्याच्यामागे एक-दोन सेलर पण होते. एवढी कल्पना नव्हती की अचानक समुद्राच्या मोठ्या लाटा येऊ लागल्या. कॅप्टन ने बोटीच्या अर्ध्या भागात पर्यंत गेलेल्या ऑफिसरला मागे येण्यासाठी लाऊड स्पीकर वरून सांगू लागला. वाऱ्याचा जोरदार आवाज, समुद्राच्या लाटांचा आवाज यामुळे त्याला काहीच ऐकू जात नव्हते. तेवढ्यात एक प्रचंड लाट आली आणि चीफ ऑफिसर बोटीच्या बाहेर फेकला गेला. परंतु दुसऱ्या बाजूने तेवढीच मोठी लाट आली आणि पुढल्याच मिनिटात चीफ ऑफिसर परत बोटीवरती असलेल्या रोप मध्ये येऊन अडकला. त्याला खूप मोठा मुका मार लागला. काही लोकांनी हातामध्ये रोप आणि

a

रेलिंगला धरून त्याला बोटीवरती हॉस्पिटलमध्ये आणले. केवळ देवदयने आणि नशिबामुळेच तो वाचला होता. आम्ही सर्व खूप घाबरलो होतो. अशा मोठ्या वादळात लाटा डेक वरून पलीकडे जात असताना इमर्जन्सी शिवाय कोणी जात नाही. आणि जावूही नये. जेव्हा असं प्रसंग असतात तेव्हा शीप चे सर्व वॉटर टाईट कंपार्टमेंट सील केले जातात की कोणी बाहेर जाऊ नये म्हणून आणि बाहेरचं पाणी आत येऊ नये म्हणून. अशावेळी फक्त इंजिन बंद पडलं नाही पाहिजे. कारण कॅप्टनला इंजिनचाच आधार असतो.

बोटीवरचे लोकांना पगार दिसतात पण रोजच्या आयुष्यात येणारे कठीण प्रसंग सहसा कोणाला माहिती नसतात. कुटुंबापासून दूर आणि एकांतात असाच प्रवास असतो सुट्टी वरती गेल्यावरच सुट्टी मिळते नाही तर 24 तास ड्यूटी असते. आमच्या काळी एका वर्षाला 120 दिवस रजा असायची. डोक्यावर कायम टांगती तलवार असते. वर आकाश आणि खाली पाणी. निसर्गाच्या पुढे कोणाचेच काही चालत नाही. वारा, पाणी, अग्नी कधी रौद्र स्वरूप धारण करतील हे कोणालाही सांगता येत नाही. याच्यासाठी नुसतं धैर्य असून चालत नाही नशिब ही लागते.

प्रसंग पाचवा.... मराठा मेलडी ही मी नोव्हेंबरच्या शेवटच्या आठवड्यात गोव्याला जॉईन केली. नुकतीच बेल्जियम येथून डिलिव्हरी झाली होती. 65000 टनाची ही bulk करिअर होती. एकदम नवीन बोट असल्यामुळे खूप आनंद झाला होता. शिप गोव्याला जॉईन केली आणि चार पाच दिवसांनी आयर्न ओर लोड करून आम्ही फिलाडेल्फिया या अमेरिकेतील पोर्टला जाण्यासाठी निघालो. त्यावेळी सुएझ कालवा बंद असल्यामुळे आम्हाला आफ्रिकेला वळसा घालून अटलांटिक मधून जायला 31 दिवस लागणार होते. डिसेंबरचा महिना असल्यामुळे समुद्र शांत होता. अमेरिकेतील फिलाडेल्फिया पर्यंतपर्यंत सर्व प्रवास सुखरूप झाला. बरोबर एक

a

जानेवारीला आम्ही तेथे पोचलो. चार-पाच दिवस नांगर करून राहिल्यानंतर आम्हाला बर्थ मिळाला. शिप नांगरावर असतानाच्या चार-पाच दिवसात आम्ही काही जण न्यूयॉर्क ला जाऊन एम्पायर स्टेट बिल्डिंग, नॅशनल हिस्ट्री म्युझियम रॉक फेलर सेंटर वगैरे वगैरे खूप गोष्टी पाहून घेतल्या. ज्या ट्विन टॉवर पडल्या तेथेच कुठेतरी रेल्वे स्टेशन होतं तेथे आम्ही गेलो होतो. जानेवारीचा महिना होता गार वारा आणि बर्फ पडत होतं थंडी सहन होत नव्हती तरी आम्ही खूप गोष्टी पाहू शकलो. कार्गो डिस्चार्ज झाल्यानंतर आम्ही पुढे पूर्वेलाच असलेल्या Norfolk या बंदरावरती गहू लोड करण्याकरता निघालो. तेथे आम्ही पंधरा दिवस नांगर टाकून होतो. दिवसा मी आणि माझा मित्र प्रमोद आम्ही दोघेजण सकाळी फिरायला बाहेर जात असे. त्यावेळी तेथील एका अमेरिकन कुटुंबाशी आमची ओळख झाली. मैत्री खूप छान झाली ते तर आमच्यापेक्षा दुप्पट वयाचे होते. ते त्यांच्या गाडीतून आम्हा दोघांना खूप ठिकाणी फिरायला घेऊन जात असत. Norfolk अमेरिकेतील खूप मोठी नेवल बेस असलेली जागा. ते सुद्धा अमेरिकन नेव्ही मधील रिटायर ऑफिसर असल्यामुळे आम्हाला त्यांनी अमेरिकन neval base पण दाखवली. हजारो अमेरिकन छोट्या मोठ्या बोटी तेथे उभ्या होत्या. संपूर्ण norfolk फक्त त्यांच्यामुळे आमचं पाहणे झालं. त्यांच्या घरी आमचं दोन-तीन वेळा जेवण वगैरे पण झालेला आहे. त्यांचा मुलगा सून नातू हे पण तेथे असत. त्यांचा जाहिरातीचा धंदा होता. त्यांनी दिलेली एक प्लेट अजूनही माझ्याकडे आहे. त्याच्या कुटुंबियांसाठी आम्ही एक मोठी पार्टी आमच्या शिपवर आम्ही अरेंज केली. खूप छान पार्टी झाली.

गहू लोड करून आम्ही पनामा कालव्या मधून पॅसिफिक समुद्र मध्ये उतरल्यानंतर त्या दिवसापासून पुढील अठरा दिवसाचा प्रवास अतिशय खडकर झाला. संपूर्ण प्रवास वादळाबरोबरच होत होता. गेल फोर्स फाईव्ह सिक्स सेव्हन या

वादळाच्या प्रकारातच संपूर्ण प्रवास झाला. बोट एकदम नवीन असल्यामुळे जास्त भीती वाटली नाही. पाण्याचे लाटांचे फवारे अगदी व्हील हाऊसपर्यंत येत होते. रोलिंग आणि पिचिंग इतके झाले हे त्या अठरा दिवसात कोणाचे नीट जेवण झाले नाही. घोगावणारा वारा, उंच सकल लाटा, बोटीच्या या बाजूने वरून त्या बाजूला जाणारे लाटां बाहेरचं दृश्य नवख्या माणसाला एकदम भीतीदायक होत. एखादी जुनी बोट असती तर त्याचं काय झालं असतं हे सांगणं कठीण होतं. जपानला गेल्या गेल्या आम्हाला बोटीसाठी ऑइल घ्यायचं होतं. जेथे आम्ही नांगर घालून उभा होतो तो भाग पण वादळ सदृश्यत होता. बंकर बॉर्ज बाजूला आल आणि आम्हाला त्यांनी तेल द्यायला सुरुवात केली. मॅक्झिमम कॅपॅसिटीला तेल घेणे जरुरी असल्यामुळे टँक मध्ये जास्तीत जास्त तेल घ्यायची आमच्या बड्या साहेबाची इच्छा होती. मी त्यांना सांगितलं सुद्धा की रोलिंग आहे तो थोडे कमी तेल घेऊ या. पण त्यांनी दिलेले ऑर्डर पाळण क्रम पात्र होतं. परिणाम हा झाला की एअर vent मधून तेलाची टाकी भरून तेल समुद्रात उडायला लागले. तेल घेऊन झाल्यानंतर त्याच दिवशी बोटीवरती एक मोठी पार्टी होणार होती. त्यामुळे बहुतेक सर्व ऑफिसर्स युनिफॉर्ममध्ये होते आणि जेव्हा तेल उडाले तेव्हा सर्व नेवीगेशन डेक वरती असल्यामुळे सर्वांचे युनिफॉर्म खराब झाले आणि सर्व तेल मय झाले. थोडे तेल समुद्रात गेले. समुद्रामध्ये तेल जाणू हा खूप मोठा गुन्हा आहे. जपान मधील cost guard चे लोक येण्याच्या आधी पुरा शिपवरील स्टाफ भूसा आणि कपडे घेऊन बोट साफ करायला लागले. आठ दहा तास यामध्ये गेले. सुदैवाने सर्व नीट झाले. पार्टी सिविल ड्रेस मध्येच पार पडली. सुदैवाने कोणालाच अटक झाली नाही. Yokohamala गहू खाली करून आम्ही दहा-बारा दिवसांनी गोव्याला पोचलो आणि तिथे गेल्यावर मी रजेवरती मुंबईला आलो.

a

प्रसंग सहावा..... मराठा एलिगन्स सुएझ कालव्यामधून बाहेर पडल्यानंतर माल्टाला जाईपर्यंत जो वादळाचा काळ होता याबद्दल मी आधीच लिहिले आहे. ऑक्टोबरचा महिना होता. विंटरला नुकतीच सुरुवात झाली होती. मेडिटरेनियन समुद्र वादळी झाला होता. सुवेझ सोडल्यानंतर खरं तर 3/4 दिवसांनी आम्ही इटलीच्या खाली असलेल्या माल्टा पोहोचला पाहिजे़े होतो. समुद्र खूप खळवळला होता. मुक्या प्राण्याला वादळ येणार हे आधीच कळते याचा अनुभव आम्हाला त्यावेळी आला. आमच्या बोटीवर काही लोकांनी एक कुत्रा पाळला होता. एक-दीड वर्षापासून तो बोटीवरच असायचा सर्वांचा अतिशय लाडका. दुपारी तीन चार सुमारास त्याने पाण्यात उडी मारली. आमच्या कूकने ती पाहिली आणि कॅप्टनला सांगून, पाण्यात उडीच मारली त्याला वाचवण्यासाठी. पण हे विसरला की वादळात काय होईल ते सांगता येत नाही. त्याने लगेच त्या कुत्र्यासाठी स्वतःचा जीव घोक्यात घातला. आम्ही आमची लाईफ बोट पाण्यामध्ये उतरवली आणि कसेबसे कूकला बोटीत घेतले आणि कुत्र्याच्या दिशेने वादळातून तोंड देत निघालो. साधारणपणे एक ते दीड तासाने आम्ही कुत्र्याला बोटीत घेऊ शकलो. वादळाचा वेग वाढतच गेला. आमच्या बोटीवरील रेडिओ ट्रान्समिशन बंद झाले. दोन-तीन तास खूप श्रम घेऊन रेडिओ ऑफिसरने रिपेअर केले. आजूबाजूच्या सर्व बोटी खूप, रोलिंग आणि पिचिंग करत होत्या. आमच्या बाजूला असलेल्या एका बोटीने एस, ओ, एस संदेश पाठवायला सुरुवात केली. इंग्रजीत त्याला सेव अवर सोल, असे म्हणतात. आम्ही पण स्वतः खूप संकटात असल्यामुळे आम्ही त्यांच्याकडे जाऊ शकलो नाही. दुसऱ्या दिवशी कळलं की ती बोट बुडाली. दुसऱ्या एका मोठ्या टँकरने त्या लोकाना वाचवले. तीन दिवस असेच वादळाला तोंड देत आम्ही मालटा, येथे पोहोचलो. प्रसंग खूपच गंभीर होता. देवाचे दयेने आम्हीही वाचलो. वादळी लाटांची उंची, 30 ते 35 फूट होती. एखाद्या खेळण्यासारखं समुद्राने आम्हाला चार

a

दिवस खेळवलं. वादळाचं वर्णन करणं खूप कठीण असतं. युट्युबवरील वादळी क्लिप पाहिल्या तर तुम्हाला ते कळू शकेल. असे भरपूर प्रसंग येऊन गेले देवाच्या कृपेने मी पंधरा वर्षातील शिप वरील आयुष्य कोणताही शारीरिक अपघात न होता काढले.

-0-0-0-

इंटरनॅशनल डेट लाईन आणि इक्वेटर क्रॉसिंग

मराठा मेलोडीवर आसताना, गोवावरून अमेरिका आणि अमेरिकेवरून, पनामा कालव्यामधून, जपान आणि जपानहून परत गोव्याला अशी माझी पहिली पृथ्वी प्रदीक्षणा झाली. पनामा, सुवेझ आणी कील हे जग प्रसिद्ध कालवे पण पाहता आले. सुवेझ वाळवंटातून, पनामा इंजिनिर्स वंडर, आणि निसर्गमय किल म्हणजे डोळयांचे पारणे फेडणारे अतिरम्य. केवळ नशिबा मुळेच हे पाहायला मिळाले. सर्व जग फिरणाऱ्यांना पण हे बघायला मिळतेच असे नाही. अशाच काही गोष्टी म्हणजे, इजिप्त मधील पिरॅमिड, तिथला म्यूजियम, एम्पायर स्टेट, बिल्डिंग लिनिंग टॉवर ऑफ पिसा अशा अनेक गोष्टी बोटीवरील नोकरीमुळे मला पाहायला मिळाल्या. विषुववृत्त पण पार करणे खूप वेळा झाले. बोटीवर विषुववृत्त पार करणे म्हणजे एक मोठा समारंभ असतो. नवीन आलेल्या कैडेट आणि ऑफिसर याना, पार्टी द्यायला लागायची आणि त्यानंतर त्याला बोटीच्या कॅप्टनची सही असलेले सर्टिफिकेट देण्याचा कार्यक्रम असायचा. माझे ड्रॉइंग चांगले असल्यामुळे सर्टिफिकेट मी बनवायचो. त्याच्यावरती किंग नेपच्यून याचे चित्र काढून त्यावर ते व्हायचं. मी खूप जणांना दिले पण आता माझ्याकडे नाही. असते तर त्याचे चित्र आपल्याला दिलं असते. विषुववृत्त पार करणारा ऑफिसरला भरपूर ड्रिंक्स पाजायला द्यायचं खूपच झालं तर त्याला शॉवर खाली बसवून ठेवायचं. अर्थात ही जबरदस्ती नव्हती. पण बहुतेक सर्वजण या कार्यक्रमाला तयार व्हायचे. सर्टिफिकेट मिळण्यासाठी. काही वेळेला त्यांच्या तोंडाला पायाला आणि काही इतर भागाला पेंट करायचो. हिरवा आणि तांबडा जो बोटीच्या नेव्हिगेशन लाईटचा असतो. हा उल्लेख अगोदरच्या लिखाणामध्ये न आल्याने वेगळा लिहिला आहे.

a

निसर्गाचे वर्णन करायला एक योग्य स्थळ

रात्रीची ड्यूटी झाल्यानंतर बाराच्या सुमारास शीप वरील अकोमेडिशनच्या बाहेरील भागात मस्तपैकी एका इझी चेअर मध्ये बसून आकाशात आणि समुद्रा मध्ये दूरवर दृष्टिक्षेप करत असताना जो अनुभव येतो तो डोळयांना आणि मनाला आनंद देणार असतो. समुद्र शांत असताना लाटा थोड्या हेलकावे घेत असताना चांदण्या रात्रीत पौर्णिमेच्या पुढे मागे किंवा पौर्णिमेला हळुवार वाऱ्याची झुळूक अधून मधून येत असताना, अधून मधून तारे,तारका तुटत असताना, समुद्रात चंद्राचं प्रतिबिंब थोड थोडे हेलकावे खात असताना, गर्द निळे आकाश आणि गर्द निळं चकाकणारे पाणी, शिप त्याचा मार्ग आक्रमक असताना दोन्ही बाजूस पाण्याचा उधळणारा फेस आणि पाठीमागच्या बाजूला शिपच्या पंख्याने उसळणारा पाण्याचा पांढरा फेस असे सर्व जुळून आलं की जे दृश्य खूपच कमी जण पाहू शकतात. ते बघण्यातला आनंद व्यक्त करणे खूप कठीण आहे. हा एक भाग झाला.

आता दुसरा भाग. हीच परिस्थिती काही क्षणात एकदम बदलून पण जाऊ शकते. शांत असलेला समुद्र, हळुवार चालणारे वारे, आणि आकाशात येऊ लागलेले काळे ढग हे सर्वजण आपलं रूप काही मिनिटात उग्र करतात. चंद्र आणि चांदणे ढगाआड जातात, समुद्राच्या लाटा गगनाला गवसणी घालण्यासाठी प्रयत्न करू लागतात, वारे जोराने वाहू लागतात आणि अशा बदलामुळे आमची शिप मधुनच अचानक हेलकावे खाऊ लागते. आणि असा निसर्गाचा चमत्कार आम्हा सर्वांना खडबडून जागा करतो. आयुष्याचा असंच आहे सर्व ठीक चालत असताना मध्येच कधीतरी देव आठवण करून देत असतो की आयुष्य हे समुद्रातील

बोटीसारखं असतं कधी शांतपणे पुढे जायचं तर कधी आलेल्या संकटांना धीराने तोंड द्यायचं. हे असं आम्ही स्वतः अनुभवले.

मला त्यातून सुटलेल्या चारोळी खाली (शेवटच्या पानावर) लिहीत आहे. खुर्चीवर मी आरामात बसलो होतो आकाशातल्या शेकडो चांदण्या बघत, चांदण्यात तुला बघून चंद्र मोहून गेला, मला तुझ्या हास्याचे प्रतिबिंब सागरात दिसले, मनातल्या मनात मोहून गेलो.

समुद्रावर मंद वाऱ्याची झुळूक आली, असे क्षण नेहमी यावेत, स्वर्गाच्या सुखाचा, आनंदाचा आनंद घ्यावा, क्षणार्धात दव पडावं, जणू स्वर्गातून मधाचे थेंबच वाटावे. आणि अचानक आता जहाज डोलायला लागले, गर्द काळया ढगांनी आकाशात गर्दी केली, पूनवेचा चंद्र आता दृष्टी आड पडला, समुद्राच्या लाटा आकाशाला गवसणी घालू लागल्या आणि तारस्वरात ओरडू लागला, समुद्र आता रुद्रावतार धारण करू लागला, अशावेळी आठवतात ते देव, आपले आप्तेष्ट आणि परममित्र! देव आणि निसर्गपुढे कोणाचे चालत नाही हेच खरे!

-0-0-0-

दर्यावर्दीच्या पत्नीचे मनोगत

रामचा आणि माझा विवाह 4 एप्रिल 1978 ला झाला. रामच्या आत्याचे कुटुंब आमच्या जवळ राहणारे बऱ्यापैकी ओळख असणारे होते त्यांच्या मार्फत आमच्याकडे प्रस्ताव आला. आमची दोघांची भेट झाली त्यावेळेसच रामला शीप वरची नोकरी असल्यामुळे वर्षातून सहा ते आठ महिने दूर राहावे लागणार हे उमजूनही उभयतांची पसंती झाली आणि लग्न ठरले. त्यानंतर आठ-दहा महिन्यांची रामची रजा शिल्लक होती त्यामुळे लगेचच बोटीवर जावे लागणार नव्हते. या रजेवर रामला सेकंड इंजिनियरची परीक्षा पण द्यायची होती. या काळात आम्हा दोघांची सततच्या सहवासामुळे चांगली ओळख झाली. एकमेकांना पूर्णपणे जाणून घेता आले. रजेच्या काळात परीक्षा पूर्ण न झाल्याने चौगुले ची नोकरी सोडून परीक्षा करावी असे रामला वाटत होते, माझी पण ती इच्छा होती. त्यामुळे रजा वाढवली आणि नवीन संसाराची मांडा मांड असल्यामुळे, सुरुवातीला अभ्यास फारसा व्हायचा नाही. 24 जानेवारी 1980 ला आमचा मुलगा सौरभचा जन्म झाला.

a

त्यानंतर मार्च 1980 ला राम परीक्षा पास झाला. नवीन बाळाच्या सहवासात काही दिवस घालवून 25 जून 1980 ला राम बोटीवर जॉईन झाला. जवळजवळ 25 महिने आम्ही सतत एकमेकांबरोबर होतो. त्यामुळे हा विरह आम्हा दोघांनाही खूप जड गेला. माझ्या बरोबर सौरभ होता त्याच्या बाललीला मध्ये वेळ बऱ्यापैकी वेळ जात असला तरी राम जवळ नसणे खूप जाणवले. त्या वेळेला पत्रांशिवाय दुसरी काही संवाद यंत्रणा नव्हती. त्यामुळे अबोल संवाद व्हायचा. पत्रही लवकर मिळत नसत. माझे माहेर जवळच असल्याने मला चांगला आधार होता. राम चे बोटीवर सहा महिन्याचे कॉन्ट्रॅक्ट होते. पण त्यालाही एकट्याने राहावेना आणि साडेपाच महिन्यानंतर साइन ऑफ करून त्यांनी घरी यायचे ठरवले. मला काहीच माहिती नव्हते. त्याने तिकडून तार केली की मी येत आहे तरी एअरपोर्ट वरती पैसे घेऊन घे कारण बरीच खरेदी केली होती. त्यावर ड्यूटी लागेल त्यासाठी. ती तार मला राम आल्यावर दुसऱ्या दिवशी मिळाली. त्यामुळे राम अचानक आला ते माझ्यासाठी सुखद सरप्राईज होते. नंतर पाच सहा महिने रजेवर राहून परत शीपवर गेला.

आता काही वर्ष तरी असे चालणार हे माहीत होते पण प्रत्येक वेळेला राम बोटीवर गेला की त्याची काळजी, मुलांना सांभाळणे, त्यांची दुखणी काढणे, शाळेची ऍडमिशन, मनी मॅनेजमेंट हे सर्व एकटीने करावे लागले. पहिल्या वेळेस रामला मला बोटीवर घेऊन जायला परमिशन मिळाली पण सौरभ आठ महिन्याचा होता आणि त्या बोटीवर लहान मुलांना परमिशन नव्हती आणि माझी त्याला सोडून एकटीने जायची तयारी नव्हती. त्यामुळे तो चान्स चुकला. नंतरही काही ना काही कारणाने बोटीवर रामबरोबर जायचा योग काही आला नाही. त्यामुळे बोटीवरील जीवन जवळून बघता आले नाही. एक दोन वेळा बोट मुंबई मध्ये असताना त्यावेळी मात्र मी बोटीवर राहायला गेले होते. राम पत्र खूप छान लिहायचा. त्यात सर्व काही

सविस्तर असायचे. ज्या शहरात जाईल तिथले वर्णन वगैरे असायचे. पण बोटीवर अनुभवलेली वादळे, त्रास आणि भीतीदायक प्रसंग याबद्दल मात्र त्यात चकार शब्द नसायचा. मला काळजी वाटू नये म्हणून लिहीत नसावा.

एकदा तर बोटीवर पोहोचल्या वर एक पत्र आले. त्यानंतर बोट लेनिनग्राड रशियाला गेली त्यावेळेस तेथे कम्युनिजम होता. बोट तिथेच तीन-चार महिने होती या चार महिन्यात एकही पत्र आले नाही. काहीही खबरबात कळत नव्हती. मुंबई ऑफिस मध्ये फोन करून काही विचारले तर एकच उत्तर मिळायचे मॅडम नो न्यूज इज गुड न्यूज असे समजा. ते चार महिने खूप कठीण गेले आणि चार महिन्यानंतर एका दिवशी पोस्टमनने 8-10 पत्रांचा ढिगारा माझ्या हवाली केला. ती सगळी पत्रे तारीख वार लिहिली होती. बोट रशियातून निघाल्यानंतर पोस्ट केली असावी. नंतर एकदा बॉम्बे हायला बाहेर नांगरावर असलेल्या भल्या मोठ्या टँकरवर असताना त्यावेळेला मात्र पत्र लवकर मिळत असत.

7 मार्च 1985 ला आमचा दुसरा मुलगा प्रांजलचा जन्म झाला. त्यानंतर राम दोन-तीनदा बोटीवर गेला. आता मात्र दोन मुलांना सांभाळणे, बाकी सर्व घराची व्यवस्था बघणे हे सर्व थोडे कठीण वाटू लागले. मुले आता मोठी होताना वडील जवळ असावेत हे जाणवल्यामुळे आम्ही दोघांनाही निर्णय घेतला की आता सेलिंग थांबाऊन शोर जॉब करावा. त्याप्रमाणे 1987 च्या ऑगस्टमध्ये रामने शिप रिपेरिंग कंपनीमध्ये नोकरीची सुरुवात केली. या जॉबच्या कामाचे स्वरूप फारच टाईम कंजूमिंग होते. सकाळी लवकर म्हणजे सात वाजता घर सोडायचे यायची वेळ मात्र फिक्स नाही. रात्री अकरा बारा पण व्हायचे यायला. परत दुसऱ्या दिवशी सात वाजता कामावर जायला लागायचे रामला. त्याला खूप त्रास व्हायचा. मुलांच्या शाळेच्या वेळा, रामच्या ऑफिसच्या वेळा सांभाळणे हे सर्व मला कठीण जायचं. कधी कधी

a

असं वाटायचं की यापेक्षा तर बोटीवरची नोकरी बरी होती. कारण त्यानंतर रजेवर आल्यावर तरी पूर्ण वेळ घरी राहता यायचं.

वर्ष दोन वर्ष अशा कष्टांचां आणि त्रासाचा व्हायचा तो परिणाम रामच्या तब्येतीवर झालाच. दोन सप्टेंबर 1988 ला रामला हार्ट अटॅक आला. नशिबाने वैद्यकीय मदत योग्य वेळी मिळाल्याने त्यातून तो सुखरूप बरा झाला. आणि नंतर नोकरी पण दुसऱ्या कंपनीत टेक्निकल मॅनेजर म्हणून मिळाली. कामाचे स्वरूप थोडे वेगळे असल्याने त्रास कमी झाले. मात्र घरी फारसा वेळ मिळायचा नाही. दोन्ही मुलांच्या शाळेच्या, कॉलेजच्या ऍडमिशनचा, अभ्यास वगैरे सर्व मलाच बघावे लागले. कारण रामला वेळच मिळत नसायचा. पण रोज घरी यायला मिळायचे हेच खूप होते. रामच्या हार्ट अटॅक नंतर काही दिवसांनी नवीन नोकरी सहज मिळाली. संसाराला थोडासा हातभार लागेल म्हणून मी फार्मा कंपनीमध्ये पार्ट टाइम नोकरी केली. फेब्रुवारी 98 ला रामला दुसरा हार्ट अटॅक आला. त्यानंतर ऍन्जिओग्राफी वगैरे सोपस्कारानंतर डॉक्टर दयानंद कुंबळा यांच्या अ‍ॅडव्हाइस प्रमाणे रामची बायपास सर्जरी झाली. योगा योगाने सर्जरीची तारीख 4 एप्रिल 1998 म्हणजे लग्नाच्या विसाव्या वाढदिवसाच्या ठरली. सर्जरी व्यवस्थित पार पडली आणि वीस वर्षांनी रामच्या हृदयाला नवीन बळ मिळाले. त्यामुळे ॲनिव्हर्सरीचा वेगळाच आनंद मिळाला.

तीन महिने विश्रांती घेतल्यानंतर परत दोघांचे रुटीन सुरू झाले. मुलांच्या शाळा, परीक्षा, कॉलेज, एडमिशन, इंजिनिअरिंग असे सर्व व्यवस्थित पार पडले. दोन्ही मुलांनी मेकॅनिकल इंजिनिअरिंग मेरिटमध्ये येऊन पूर्ण केली. आणि दोघांनी लार्सन अँड टुब्रोसारख्या चांगल्या कंपनीमध्ये इंटरव्ह्यूमधून जॉब मिळवले. नोकरी करताना अभ्यास करून मॅनेजमेंटचे एक्झाम पार करून आय आय एम अहमदाबाद

a

आणि नरसी मोनजी इन्स्टिट्यूट ऑफ मॅनेजमेंट स्टडीज सारख्या चांगल्या कॉलेजमधून दोघांनाही एमबीए केले. सध्या सौरभ बी ए एस एफ मध्ये आणि प्रांजल कमिन्स पुणे येथे जनरल मॅनेजर म्हणून काम करत आहे. दोघेही उत्तम पोस्टवर काम करत आहेत.

प्रांजल 2007 मध्ये इंजिनियर होऊन एलएनटी मध्ये रुजू झाल्यावर आमच्या कौटुंबिक जबाबदाऱ्या पूर्ण झाल्यावर आम्ही ठरवले की आता शक्य तेवढे फिरून घेऊया. इतके वर्ष दोघांच्या नोकऱ्या, मुलांचे शिक्षण यामुळे कुठे जाता आले नव्हते. तर 2008 जानेवारीपासून आम्ही कर्नाटक येथे सुरुवात केली. त्यानंतर दर आठ दहा महिन्यांनी रामला राजा मिळेल त्याप्रमाणे आम्ही गोवा, उत्तराखंड, कर्नाटक, हिमाचल प्रदेश, मध्य प्रदेश, कोकण, केरळ, गुजरात, राजस्थान, दिल्ली, आग्रा अशा भारतातील खूप ट्रीप केल्या. बोटीवर असताना काही अडचणींमुळे मला बोटीवर जाता आले नव्हते त्यामुळे रामची तीव्र इच्छा होती की एकदा तरी फॉरेन ट्रिप ला मला घेऊन जायचेच. मग त्याप्रमाणे 2016 ला आम्ही युरोप ट्रीप करून आलो.

चिरंजीव प्रांजल नोकरीनिमित्त 2012 ला पुण्याला शिफ्ट झाला आणि त्या वेळेला सौरभ चायना, मलेशिया, सिंगापूर येथे कामानिमित्त असल्याने आम्ही दोघेही पुण्याला प्रांजल कडे रहायला यायचे ठरवले. ऑक्टोबर 2012 ला रामने शोर जॉबचा राजीनामा दिला आणि आम्ही पुण्याला राहायला आलो. प्रांजलचे 2013 ला लग्न झाले. सध्या आम्ही त्याच्याबरोबर मुलगा, सून, नातू त्यांच्या सहवासात आनंदाने राहत आहोत.

a

आता या मनोगताच्या निमित्ताने मागे वळून पाहताना खूप बरे वाटले. रामने मला सर्व काही दिले. मनापासून माझ्यावर प्रेम केले. मतभेद प्रत्येक जोडप्यात असतात तसेच ते आमच्या तही आहेत, पण त्यामुळे आमच्यात कधीही विसंवाद झाला नाही आणि भविष्यातही होणार नाही. नोव्हेंबर 2012 पासून आतापर्यंत आम्ही 24 तास एकमेकांच्या सहवासात आनंदात राहत आहोत. सेलर बरोबर लग्न झाल्याने वर्षातून सात-आठ महिने जोडीदाराशिवाय एकटे राहावे लागणार हे माहीत होते. तेव्हा वाटले होते की इथे आपण आपल्या जवळच्या आप्त जनांमध्ये आहोत त्यामुळे एकटेपणा जाणवणार नाही. पण जेव्हा पहिल्यांदा खरोखरची वेळ आली तेही 25/26 महिन्याच्या सहवासानंतर तेव्हा एकटेपणा किती त्रासदायक हे कळलं. सौरभ तेव्हा लहान होता त्याचे सर्व करण्यामध्ये त्याच्या बाललीला पाहण्यात वेळ जायचा. पण तो झोपल्यावर फारच एकटे वाटायचं. रामचा स्वभाव अतिशय बोलका त्या मनाने मी कमी बोलणारी तरी आमच्यात सारखा संवाद असायचा. राम बोटीवर जायचा तेव्हा मला त्या संवादाची कमी जाणवायची. तोपर्यंत माझ्या शाळा कॉलेजमधल्या मैत्रिणीची पण लग्न होऊन त्या आपापल्या संसारात रमल्या होत्या. सगळया मैत्रिणीमध्ये मी एकटीच सेलरची बायको. मैत्रिणींची भेट ही व्हायची नाही. त्यावेळी घरोघरी फोन नव्हते मोबाईल तर दृष्टी पथातच नव्हते. कोणी कधी घरी येईल किंवा कोणाकडे जाईल तेव्हा बोलायला ऐकायला मिळायचं. सेलरच्या बायकोचा एकटेपणा खरंच खूप कंटाळवण असायचा मुलं लहान होती त्यांची दुखणे एकटीला काढावी लागायची. त्या वेळेस आई-वडिलांच्या आधार होता तरी मुलांच्या बाबांची उणीव जाणवांयाची.

आता मागे वळून पाहताना असे वाटते की यामुळे माझा आत्मविश्वास खूप वाढला. कुठलाही प्रसंगाला मी तोंड देऊ शकते या माझ्या तल्या शक्तीची जाणीव

a

मला झाली. त्याचा मला पुढील आयुष्यात खूप उपयोग झाला. मर्चंट नेव्ही ऑफिसरबद्दल समाजात खूप गैरसमज आहेत. सेलर हज ए वाइफ इन एवरी पोर्ट हा त्यापैकी पहिला. पण तो खरच गैरसमज आहे. शेकडे वर्षांपूर्वी व्यापारासाठी जेव्हा लोक बोटीवर जायचे ते किती तरी वर्षांनी परत येत असत तेव्हा कदाचित हे खरे असेल पण राम शी लग्न झाल्यावर त्याच्या सगळ्या सेलर मित्रांची माझा परिचय झाला. राम आणि मी पाहिलेले त्याचे सर्व सेलर मित्र यांच्या बद्दल कधीही शंका आली नाही. राम तर अतिशय कुटुंब वत्सल आहेच. तो लग्नानंतर पहिल्यांदा बोटीवर गेला तेव्हा आमचा मुलगा लहान होता. त्याच्यासाठी घेतलेल्या काही वस्तू बोटीवरील एक ऑफिसर साईन ऑफ होऊन मुंबईला आला. त्याच्याबरोबर रामने काही वस्तू त्याच्यासाठी पाठवलेल्या होत्या त्या देण्यासाठी डेक ऑफिसर मिस्टर डॅनियल आमच्या घरी आला होता. त्यांनी मला सांगितले रामने तुझे इतके वर्णन आम्हा सर्वांना सांगितले आहे आणि त्याचा मनात सारखा तुझाच विचार चालू असतो. त्यामुळे मला तुला (म्हणजे मला) भेटायची इतकी उत्सुकता होती म्हणून मी मुद्दाम वस्तू देण्याच्या निमित्त करून आलो आहे. बोटीवर गेल्यावर सर्वजण होम सिक होतात पण तुझा राम वाइफसिक् झालाय असंच आम्ही सर्व ऑफिसर त्याला चिडवत असायचो. हे ऐकून मला झालेला आनंद अवर्णनीय होता. मी माझ्या आणि त्याच्या मित्रांच्या पत्नीच्या (ज्या माझ्या चांगल्या मैत्रिणी झाल्या) अनुभवावरून नक्की सांगेन ती सलर्स आर व्हेरी गुड हजबंड!

a

राम , जेष्ठ पुत्र सौरभ ,पत्नी मृणालिनी आणि धाकटा पुत्र प्रांजल

आमचं भाऊ बहिणीचे कुटुंब

RAMESH
ANANT
VINAYAK
VIBHAKAR
SUDHA
VASANTI
YASHVANT
SUNANDA
VIDYADHAR
SAKHE SOBATI 62-68

नाविक आणि सागर

निवांत बसलो होतो पहात, शत तारका गगनात ।
चांदण्याचा घोळक्यात चंद्रा तुला पाहुनी भुरळ पडली मनात ।।
तुझे हास्य प्रतिबिंब पाहिलं मी सागरात वाऱ्याची मंद झुळूक सुखवीत
होती या तना मनात ।।
हे असेच क्षण नेहमीच यावे भोगाया असे आले मनात ।।
भोगत होतो स्वर्गा मधील सौख्य स्वप्नात, टपकले दव बिंदू क्षणात ।
वाटले स्वर्ग मधील मधू बिंदू तयात ।
आता डोलू लागली नाव । मेघांनी घेतली धाव ।।
पुनवेचा चंद्र दृष्टी आड झाला आता, सागरी तरंग घेऊ लागले फेरे
जोरात आणि स्वर्गतूनी आता येऊ लागले आलाप ।।
सागराचे तांडव आता जोर धरू लागले जोरात । आठवले देव आणि
आप्त स्नेही क्षणात ।।