लाल परी

- राजनीश (पिंटू) गोरे

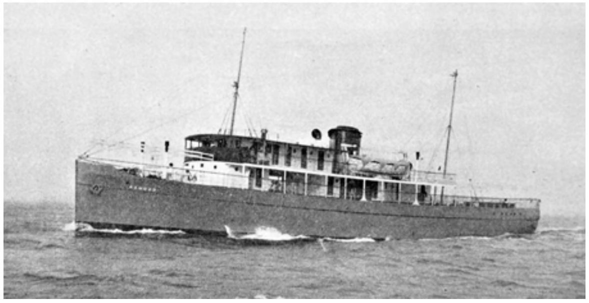
मी लहान होतो तेव्हाच 'मी मोठा झाल्यावर एसटीचा चालक होणार' हे निश्चित केलं होत. आमच्या जुन्या गाडीचे स्टिअरिंग व्हील हातात घेऊन मी एका पलंगाच्या गादीवर उश्यांनी एसटी बनवे आणि तासंतास ही एसटी आवाजांसकट चालवे. लहानपणी कोकणातल्या गावी गेलो की आम्ही भावंडे किंवा कधीकधी मी एकटाच स्वतः एसटी बस आहे असे समजून एखाद्या पडक्या काठीचं स्टिअरिंग व्हील करून बागेतल्या पायवाट झिजवत असू.

कॉलेजला जायला लागलो तरीही माझ्या ह्या सवयी काही पटकन सुटेनात. आई-बाबांनी मला खूप समजवायचा प्रयत्न केला. तेव्हा मीच बाबांना आठवण करून देई की बाबा तुम्ही सुद्धा कधी कधी बोटीत असल्यासारखे वागता आणि मध्येच "टिडीडींग टिडीडींग रत्नागिरी बंदर जानेवाला तयार हो जाओ असं पुटपुटता", तुम्ही लहान असताना तुम्ही बोट - बोट खेळायचेत' असं म्हणालो की बाबा हसत आणि गप्प बसत. कदाचित म्हणून की काय आज आम्ही दोघे आर्किटेक्ट आहोत.

आईबाबा आणि त्यांच्या पिढीचा कोकण प्रवास हा बराचसा बोटीतून होत असे. त्यांच्या कोकण प्रवासाच्या आठवणी ह्या बोटीशी निगडीत होत्या.

विजयदुर्ग लाईन, देवगड लाईन, वेंगुर्ला लाईन अशा वेगवेगळ्या लाईन आणि रामदास, तुकाराम अशा वेगवेगळया बोटी. या बोटी मुंबईच्या भाऊच्या धक्क्यावरून सुटत. दुपारी १२.०० वाजता निघालेली ही बोट मध्यरात्री १.००-२.०० वाजता विजयदुर्ग बंदराजवळ पोहचत असे. या मोठ्या बोटीतून मग माणसे व त्यांचे सामान छोट्या पडाव/ खपाट्यात उतरवले जाई. मग बाकाळ्याच्या बांध्यापर्यंत प्रवासासाठी दुसरे पडाव/ खपाटे येत असत. मग बांधावरून बैलगाडी किंवा चालत पहाटे घरापर्यंत. आजच्या युगात कदाचित याची तुलना कनेक्टींग फ्लाईट्सशी करु.

बोटीमध्ये तीन वर्ग असतं. बोटीच्या पोटात (होल्ड) तिसरा वर्ग, डेक दुसरा वर्ग आणि कॅबीन पहिला वर्ग. आपल्या पुर्वजांचा प्रवास सहसा तिसऱ्या वर्गानेच होत असे. त्या वर्गाचे तिकिट सगळ्यात स्वस्त म्हणजे एक आणा असे. मग तिथे आपली जागा सतरंजी किंवा बोजे टाकून अडवली जात असे. समुद्राला उधाण आले तर भरतीचे पाणी आत शिरे, सामान भिजे अशा अनेक कथा मी ऐकून आहे.



Vessel name Ramdas (Others Hiravati, Chandravati, Tukaram)

Konkan Shakti

Bhaucha Dhakka

Konkan Sevak, one of the last passenger ships for Konkan

Vijaydurga Bay

बोटीचा प्रवास हा मला काही अनुभवायला मिळाला नाही. माझा जन्म १९७५ सालचा. १९८० ला बोटी बंद झाल्या. मग एसटीने(लाल परीने) ह्या कोकण प्रवासाची जागा घेतली. माझा आणि माझ्या पिढीचा कोकण प्रवास हा ह्या लाल परीने रंगवला.
आता माझा मोठा मुलगा अकरा वर्षांचा झाला. माझं ते स्टिअरिंग व्हील अजूनही आहे. ते आता मी त्याला दिले आहे. आशा आहे की तो माझी गादी चालवेल.
माझी लाडकी एसटी आपल्या सर्वांची लाल परी तिची ओळख मी माझ्या मुलाला करून दिली आहे. फरक एवढाच आहे माझ्या लाडक्या एसटीला तो 'ओकी एक्सप्रेस' म्हणून ओळखतो. ते असं का म्हणून मी ह्या लेखात लिहू इच्छित नाही कारण बहुतेकांना त्याची कल्पना किंवा अनुभव आलेच असतील.

मी लहान असताना १९८० ते १९९० कोकणातल्या जवळजवळ सगळ्या एसटी मुंबई सेंट्रल आगारातून सुटत असत क्वचित परळवरून. एसटीच्या नियमांप्रमाणे प्रत्येक तालुक्याला एक डेपो असतो.

सर्वात नवीन आणि स्वच्छ बस ही मुंबई गाडी असे. पुणे कोल्हापूर या मागून आणि सर्वात खराब गाड्या स्थानिक. हे धोरण कमी-अधिक फरकाने आजही आहेच आणि प्रत्येक आगाराच्या मोजक्या गाड्या. कोकणचा भूगोल पाहता असं का?हा प्रश्न कोणीही विचारणार नाही. मुंबई गाडीची एक शान असे. त्यांना 'कोकणची राणी लय भारी' अशी घोषवाक्यं त्यांच्यावर लिहून त्यांची विशेषरित्या रंगरंगोटी करून एखाद्या जीवित व्यक्ती चे स्वरूप दिले जात असे. जशी एसटीची नावे होती तशी कोकणात जाणाऱ्या बोटींना सुद्धा होती. इरावती, चंद्रावती, तुकाराम, रामदास अशी फार सुंदर भारदस्त नावं होती.

तेव्हा मुंबई सेंट्रल च्या डेपो बऱ्याच या गाड्यांची अवस्था चांगली असे. प्रत्येक डेपो च्या गाडीला एक स्वतंत्र नाव व काही चांगली वाक्य लिहिलेली असत जणू काही ती एक माणूसच आहे. कोकणात जाणाऱ्या जवळजवळ सर्व गाड्या रातराणी असत.

दुपारी ३ च्या सुमारास मुंबई पणजीने सुरुवात होत असे.४.०० ला मालवण, मागून आचरा, कुडाळ, मग देवगड, ६.०० विजयदुर्ग, ८.०० ला राजापूर, ९.०० ला गुहागर, ११.०० ला चिपळूण. मग वाटतं शेवटची कोकणात जाणारी गाडी ही मध्यरात्री १२.३० ला रायगड वाडी होती. सर्व गाड्या आपापल्या गावी सकाळी ७.०० पर्यंत पोहोचतील अशी रचना असे.

पनवेल सोडलं की दोन राष्ट्रीय महामार्ग सुरू होतात. एक पुणा बेंगलोरला जाणारा (घाटावर) व एक कोकणात. तेव्हां हा एक साधा नाका होता. दोन दिशांना जाणारे दोन रस्त. कोकणा विषयी एवढं प्रेम होतं की कधी पुण्याला जाताना ह्या नाक्यावर बस ज्यावेळी घाटाच्या दिशेने वळायची, तेव्हा कोकणाकडे जाणाऱ्या त्या मार्गाकडे मी अधाश्यासारखा पहात असे.

आता या जागेचं स्वरूप फार बदलला आहे. इथे एक मोठा पूलआहे. गाड्या वाढल्यामुळे एक मोठा भोवाडा आहे.

कोकणात जाताना सहसा हा नाका रात्री ८ पर्यंत येत. अंधार झालेला असे. एस.टी. कोकणच्या रस्त्याला लागली, की कंडक्टर टींग टींग टींग अशा घंटा देत, आणि ड्रायव्हर बसच्या आतले सर्व दिवे मालवत असे. खरा अंधार किंवा काळोख ही काय चीज आहे हे शहरी लोकांना विशेश कल्पना नस्ते. पण अशा वेळी त्याची झलक दिसते. फक्त एसटीचे हेड लाईट उजेड फेकीत तिचा प्रवास कोकणचा रस्ता धरे. समोरुन येणाऱ्या गाड्यांचे दिवे कधी कधी मधेच आपल्या डोळ्यात प्रकाशाचे प्रखर झोत टाकी व बसमध्ये सगळे झोपाळलेल्या चाकरमान्यांचे चेहरे उजळून येई. तितक्याच वेगात त्या छोट्या महामार्गावरच्या गाड्या एकमेकांना पार होत आणि पुन्हा अंधार. मग कधी मागून येणाऱ्या गाडीचे हेडलाईटमुळे एसटीच्या मागच्या उभ्या गजवाल्या खिडकीतून त्या एसटीत प्रकाशझोत (प्रक्षेपित,

प्रोजेक्शन) होई. रस्ता मिळाला तर मागची गाडी हळूहळू बाजुने ओव्हरटेक करुन पुढे जाई. इंजिनच्या आवाजाची जुगलबंदी चाले. तोपर्यंत सर्व प्रवाश्यांचे जीव मुठीत. मग मधेच समोरुन दुसरं वाहन आलं की मग पटकन आईचं लक्ष गेल्यावर खोडकर मुल जशी स्वत:ला सावरतात, तशी मागची गाडी परत आपल्या गाडीच्या मागे लपे. मागच्या खिडकीचा प्रकाशझोत परत चालू होई

ST buses – Older design before Parivartan

मला तर कधी एकदा गोवा हायवे चालू होतो नि कंडक्टर ते बसमधले दिवे मालवतो, याची आतुरता असे.

त्याकाळात मुंबई-गोवा हा एक छोटा अरूंद द्रुतगतीमार्ग होता. रस्त्याच्या मध्यभागी काढलेले पांढरे पट्टे. ट्राफिक कमी, रस्त्याच्या बाजूस गर्द झाडी, त्यामुळे एकूणच हा प्रवास रमणीय होता. रात्री या रस्त्यावरून प्रवास करण्याची मजा काही न्यारीच.

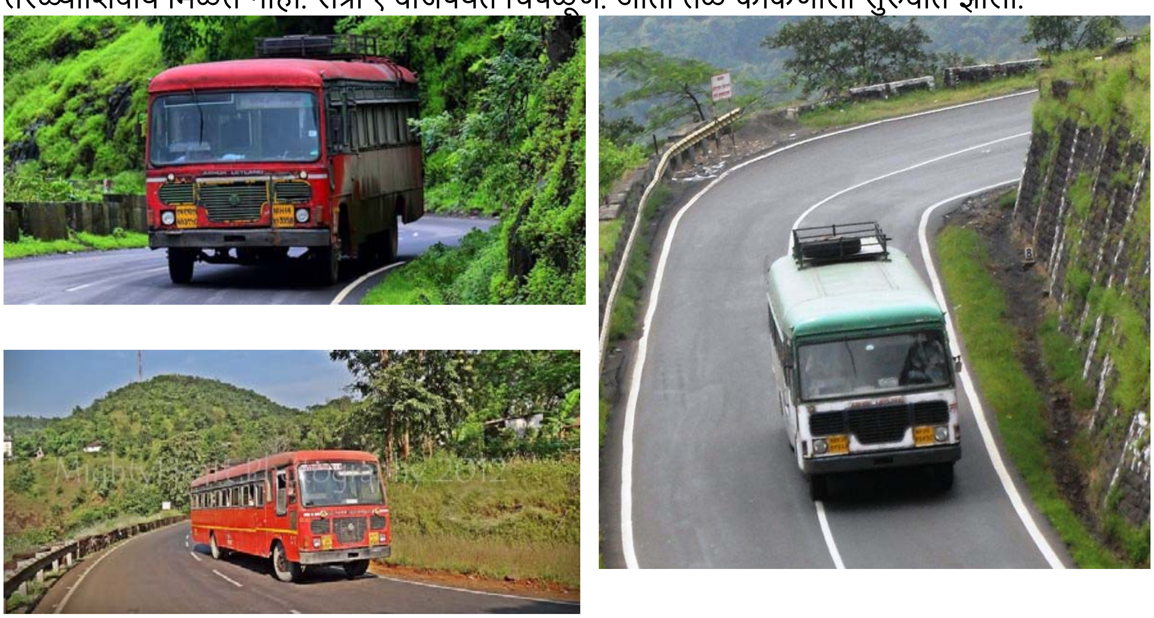
त्या काळोखात आपण, एसटी, आणि तो परिसर एकजीव होऊन जातं असू. त्या अंधारातून दूरच्या डोंगराचे आकार, काळोखात दिसणारी झाड, मधेच कुठेतरी एखादा लांबवरचा दिवा, रस्त्याच्या मध्य भागावर ओढलेले पांढरे पट्टे, तो थंडगार वारा, निसर्गाचा सहवास ....हे एक वेगळच विश्व होत. मी मंत्रमुग्ध होऊन जातं असे. हा प्रवास कधीच संपू नये असं वाटे

संध्याकाळी ६.००वाजता मुंबई सेंट्रलहुन निघालेली गाडी रात्री ९.०० वाजता पेणच्या रामवाडी डेपोत पोहचत असे. हा रात्रीच्या जेवणाचा थांबा. 'गाडी २० मिनीट थांबेल' अशा उर्मट आवाजात कंडक्टर सगळ्या प्रवाश्यांना धमकावत असे. एसटी कुठल्या डेपोत थांबली तरी काळोखात शोधून काढणे हा

एक वेगळाच खेळ असे. मग त्यातून गाडी सुटायची वेळ झाली की कंडक्टर त्यांच्या विशिष्ट पध्दतीत घंटा मारत. टींग टींग टींग टींग. परत कितीही धमकावले, आरडाओरडा केला तरी कुठला पॅसेंजर मागे राहिला हे कधीतरीच घडे. त्यात मग कोणी उशीरा आला तर कंडक्टर बरोबर बाचाबाची, मग इतरांची मध्यस्थी हे सर्व फार गमतीदार वाटायचं. पण एसटी मार्गी लागली की लोकही आपापल्या जागी स्थिर होत व शांतता येई.

Pen Ramvadi Bus Stand

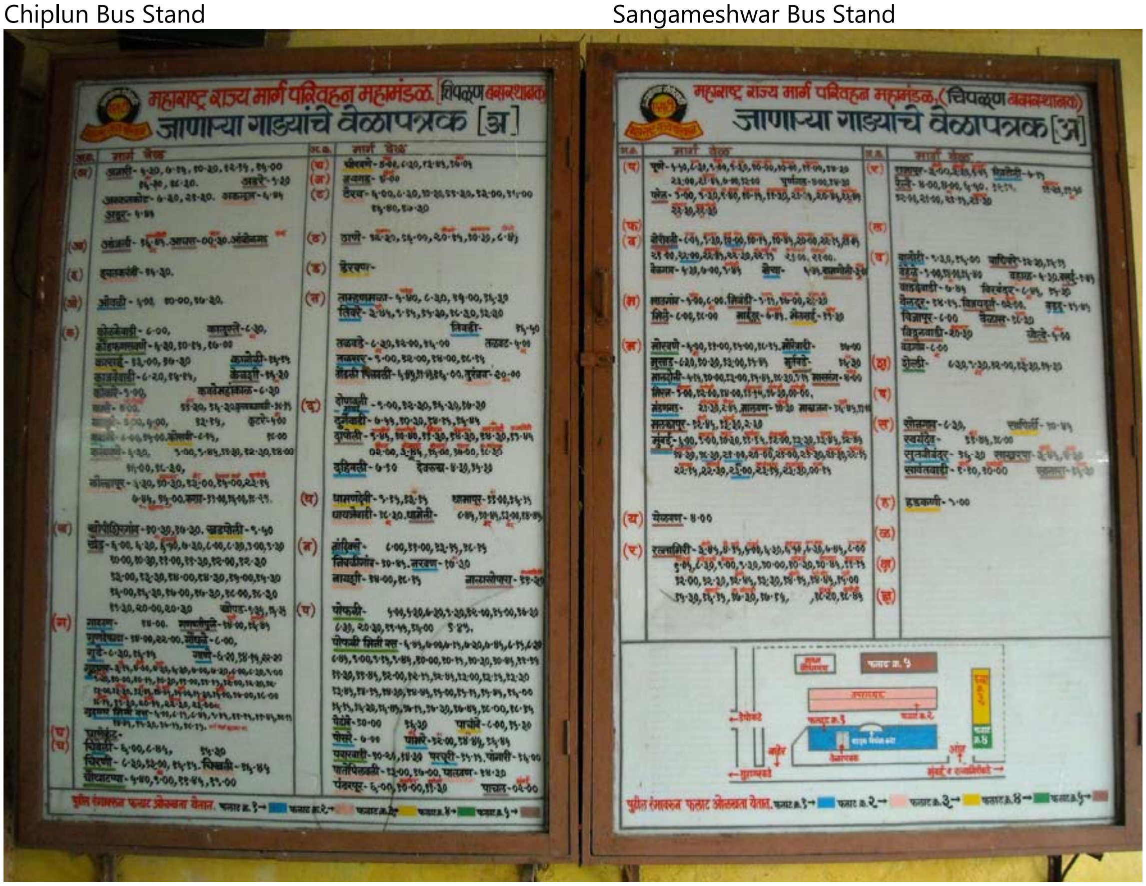
मग महाड पर्यंतचा रस्ता बराच सरळ, ११ला रात्री पर्यंत महाड आणि ऐन झोपेच्या सुरवातीला कशेडी घाट! त्या वळणदार रस्त्यावर एसटीसकट बरीच माणस ढवळून निघत. पण माला त्याचा विशेष त्रास होत नसे. माझ लक्ष खिडकीबाहेर असे. कशेडी घाट तळकोकणचा उंबरठा. इथे रायगड जिल्हा संपतो व रत्नागिरी जिल्हा चालू होतो. मातीचा रंग बदलत जातो. घरांच्या बांधकामात विटांच्या ऐवजी चिऱ्यांचा वापर आता दिसू लागतो. हा एका अर्थी एक भौगोलिक उंबरठा ही होता. सरळ रस्ता आता तरव्याशिवाय मिळत नाही. रात्री १ वाजेपर्यंत चिपळूण. आता तळ कोकणाला सुरुवात झाली.


Kashedi Ghat

चिपळूण डेपो हा एक अजब प्रकार होता. हा चिपळूणचा जुना एसटी डेपो मुंबईहून आलेल्या गाडीला कोकणातले चालक वाहक व कोकणातून मुंबईच्या दिशेला जाणाऱ्या गाड्यांना मुंबईचे चालक वाहक. कधीकधी त्यांना शोधून आणावे लागेल असेही प्रकार मी ऐकले आहेत.

Chiplun Bus Stand

Sangameshwar Bus Stand



इथे किती वेळ लागेल याचा हिशोब नाही. रात्रीचे १-२ वाजलेले असायचे. आपल्या गावाला जाणारी गाडी मिळेल की नाही याची चिंता आता सुरू होई. चिपळूण डेपोत चाळीस मिनिटे निघून जात. एकतर ७-८ तासांचा प्रवास करून लोकं वैतागलेले असत. मग पुढचा ड्रायव्हर कसा असेल ह्याचा लोकं तर्क मांडत. चांगला ड्रायव्हर असेल म्हणजे जो गाडीला नियमित वेळेपेक्षा उशीर झाला असला तरी गाडी हाणायचा आणि लोकांना त्यांच्या गावाला जाणारी पुढची कनेक्टिंग बस मिळवून द्यायचा तो ड्रायव्हर चांगला. पण गाडी वेळेवर असेल आणि मग तरी देखील ड्रायव्हर फोक्शा किंवा फद्या निघाला तर मात्र तुम्ही दुर्दैवी.

पण ह्या सर्व भावना कोकणात जाताना उफाळून येत. तेव्हा माणूस आपल्या कोकणी रंगात (माणसात) येत. पण हीच गाडी मुंबईच्या दिशेने जाताना त्यावर लोक एवढा विचार करत नसत. एक तर आपल्या लाडक्या कोकणातून मुंबईकडे जाताना त्यावेळी एका वेगळ्याच दुःखाचे सावट त्या माणसाच्या मनावर असे त्यामुळे गाडी लवकर गेली काय आणि उशिरा गेली काय काहीच फरक पडत नसे अशी भावना असे. असो कदाचित हे सर्व माझ्या मनातले खेळ असतील.

गाडी चिपळूनहून निघाली की लोकांचे लक्ष घड्याळावर. झोपेचे भजे झालेले असायचे, तेव्हा नवीन ड्रायव्हर हा चांगला आहे की फोक्शा असा मनात विचार करत.

वाड्याला जाताना एसटी आपल्याला दारात उतरवते म्हणजे मामा आजोबांच्या गल्लीसमोरच बसस्टॉप आहे पण जानशीला जाणं म्हणजे एक दिव्यच होतं.आधी राजापूर गाठा. राजापूरहून जैतापूरला जाणारी सकाळी ६.०० ची गाडी(पहिली एसटी) पकडा. दुसरी गाडी ८.३० ची. मग त्यानंतर सरळ ११.३० ची (टपाल) त्यानंतर खुद्द जानशीत जाणारी एकही गाडी नाही. तेव्हा सकाळी६.००वाजताची गाडी पकडायची हा पपांचा हट्ट. दुर्दैवाने मुंबई राजापूर गाडीचं नशीबच फुटकं. कधी हेडलाईट बंद तर कधी गाडीत बिघाड. मग चिपळूणला गाडी रिपेअर होईपर्यंत सगळेच हवालदिल. कारण जवळजवळ सगळ्यांची हीच परिस्थिती. स्वतःच्या गावी जायला पहिली बस गाठणं हा हेतू. नाहीतर मग एवढा १२ तासांचा प्रवास रात्री बसून केल्यावर तुमचे अधिक हाल. तेव्हा सर्व एसटीत बसायची रचना ३×२ अशी होती. एका बसची बसायची क्षमता ५६/६० होती. उभे राहणारे १२.

तर मुंबई राजापूर गाडी वेळेत हे क्वचितच. मग आम्ही कधीकधी मुंबई विजयदुर्ग, किंवा मुंबई देवगड या गाड्या लवकर निघायच्या त्या पहाटे ५.०० वाजेपर्यंत राजापूर गाठायच्या. हे म्हणजे बोरिवलीत राहणाऱ्या लोकांनी विरार गाडी पकडावी असं आहे.

लांजा आलं की तुम्ही होमग्राऊंडवर आलात. माझी झोप झालेली असायची. लांज्याला सकाळचा चहा प्यायला गाडी थांबली की मला जाग यायची. मग कुठे शेणाने सारवल्याचा वास, कुठे शेकोटीच्या लाकडांच्या जळतानचा धुराचा वास. ह्या खुणा म्हणजे तुम्ही आता कोकणात आला आहात. मन प्रसन्न होतं असे.

मग आपण सकाळी सहा- सातच्या सुमारास एकदाचे गावी पोहोचतो. उतरल्यावर कंडक्टर एसटीचा दरवाजा धाडकन लावून घेतो. आपण एसटीच्या त्या कोलाहलातून अचानक त्या निसर्गाच्या शांततेत बाहेर फेकले जातो. एसटी खडखडत निघून जाते आणि आपल्या कानात त्या निसर्गाच्या शांततेचा सूं सूं आवाज घुमू लागतो. पक्ष्यांचा किलबिलाट ऐकू येतो. वेगवेगळ्या किड्यांचे आवाज ऐकू येतात. मुंबईत राहून निसर्गाची ओळख आपण विसरलेले असतो. इथे येऊन निसर्ग परत त्याची आपल्याला आठवण करून देतो. कोकणातल्या गावातल्या प्रत्येक स्टॉप ची एक वेगळी ओळख होती. गावठाणचा कोंडांबा बस स्टॉप पण इतकाच सुंदर होता. तिथे एक भलं मोठं जुने आंब्याचं झाड होतं. गावकऱ्यांनी त्याचं नाव 'कोंडांबा' ठेवलं होतं. ही जागा जरा उंचवट्यावर असल्यामुळे कोकणातला तो भुगोल चटकन लक्षात येई. सपाट जमीन क्वचितच. सगळीकडे छोटे छोटे एकमेकांमध्ये गुरफटलेले डोंगर. त्यांच्या उतारांवर गर्द झाडी, वळणदार रस्ते, निळं आकाश, लांबवर दिसणारं पडेल कॅन्टीन आणि तिकडून खाली उतरणारा रस्ता.

मग मामाच्या घरी जाणारा त्या कच्चा रस्त्याची आपण वाट पकडत असू. तो जुना कोंडांबा जणू प्रेमाने मायेनी विचारत असे 'अरे पिंटू आलास तू?"

एसटी आणि कोकण हे नातं इतकं निगडित होतं की मुंबईत कधीही कोकणातली एसटी पाहिली की मन प्रसन्न होई.

मुंबई सेंट्रल डेपोजवळ जायचा योग आला तर मग डेपोत उभ्या असलेल्या त्या एसटी गाड्यांच्या कडेला जायचं. मग त्या गाड्यांवर कुठल्या डेपोतल्या गाड्या आहेत हे लिहिलेलं असायचं. विजयदुर्ग, देवगड, राजापूर डेपोची गाडी दिसली की मनःशांती मिळायची. कोकणात जाऊ शकत नाही, पण या गाड्या रोज कोकणात ये- जा करतात. तेव्हा त्यांचं दर्शन जरी झालं तरी बरं वाटे. मुंबईत राहून एखादा गावचा माणूस भेटला व काही क्षण गावच्या गप्पा रंगल्या की त्यात जे सूख आहे ते कदाचित एसटी पाहिल्यावर होत असे. एसटीशी आपण साधलेला तो मूक संवाद असे कारण एसटीला एका माणसाचा स्वरूप आपण देतो.

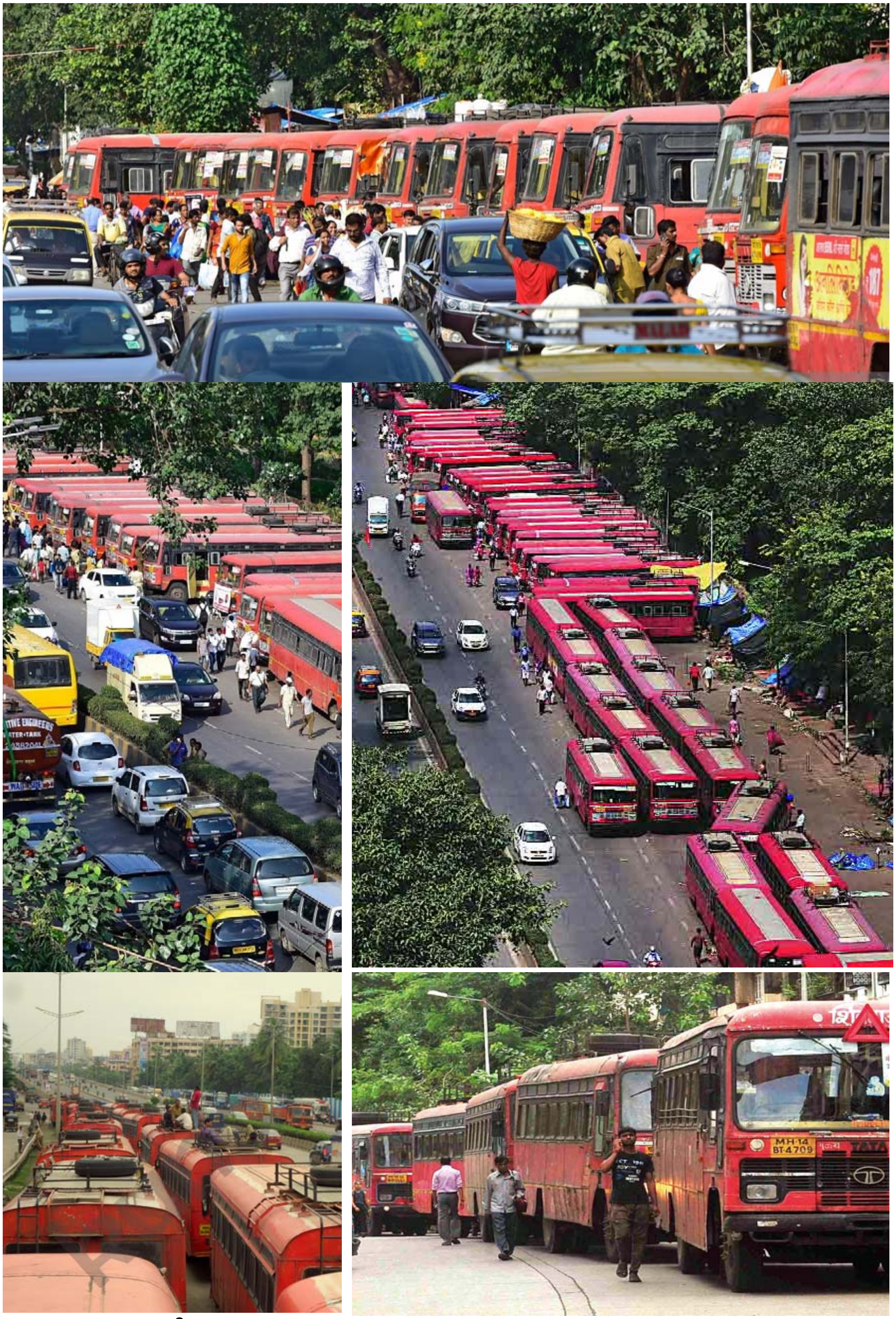
हा बालिशपणा आहे....आज वयाच्या ४६ व्या वर्षी मी हेच करतो.

त्याकाळी सीझनच्या वेळेला प्रायव्हेट बसेस फारशा नव्हत्याच. एसटी महामंडळ सीझनच्या वेळेला ज्यादा गाड्या सोडायचे. तेव्हा सीझनच्या वेळेला ज्या डेपोतून गाडी सुटणार त्या डेपोत स्वत: जाऊन तिकिट काढावे लागत असे. ऑनलाईन किंवा सेंट्रलायझेशन रिझर्वेशन (संगणकप्रणालीद्वारे) सिस्टीम नव्हती. लोक सीझनच्या दिवसांत मुंबई सेंट्रलला आदल्या रात्री जाऊन झोपत असत. मग दुसऱ्या दिवशी तुम्हांला रांगेत नंबर लावून तिकिट काढता येई. ही दिव्यं माझे सर्व काका-मामा (काणे काका) यांनी पार पाडली आहेत. गावठणातून मात्र संजयमामा, काठ्यातून बंडू मामा ह्यात पुढाकार घेई. ते साधायला बराचदा पत्र व्यवहार व विश्वास ह्या दोनच गोष्टींच भांडवल पुरेस असे. आजच्या मोबाईलच्या जगात हे दोन्ही आता नामशेष झालं आहे. तर सांगायचा मुद्दा असा की ज्यादा गाड्यांची खरी मजा अनुभवायची असेल तर गणपतीत जायचे.

गणपती हा कोकणचा सर्वात लाडका देव.

गणपतीला कोकणात जाण्याचं भाग्य ज्याला लाभे तो माणूस 'सदा सुखी', मग त्याने काशीयात्रा केली नाही तरी चालेल. गणपतीच्या काही दिवस आधी मुंबईहून चाकरमानी कोकणची वाट धरतात. तेव्हा एसटी महामंडळ खास ज्यादा गाड्या सोडतात. प्रवाशांची संख्या एवढी जास्त असते की आता तर मुंबईच्या कानाकोपऱ्यातही कोकणी माणूस राहतो. त्याच्या जवळजवळ दारातूनच एसटी सुटते. परळ, वाकोला, जोगेश्वरी, गोरेगाव प्रत्येक ठिकाणाहून एसटी सुटते. त्यासाठी ब-याचवेळा घाटावरून त्यांच्या चालकांसकट गाड्या मागवतात.

या सर्व ठिकाणाहून सुटणाऱ्या गाड्यांना लोकं हारतुरे घालून सजवतात. दुपारी तीन -चार च्या सुमारास निघणाऱ्या गाड्यांचा प्रवास एका मोठ्या ताफ्यासारखा सारखा असतो. प्रत्येक ठिकाणाहून जवळ जवळ तीस-चाळीस गाड्या सुटतात. हा दोन-तीन किलोमीटरचा रस्ता भरून जातो त्या वेळी लोकांचा उत्साह व त्यांच्या मनातील कोकणचे प्रेम हे लक्षात येतं आणि ह्या लोकांची स्वप्न पूर्ण करणारी ही आपली लाल परी हे सर्व पाहून मन भरून येतं. त्या लोकांची गर्दी, सामान, त्यांची बोलीभाषा ही एक वेगळीच जादू आहे. ज्यांना कोकण आणि एसटीबद्दल प्रेम आहे त्यांनाच हे कळेल.



जादा गाड्या: गणपती

या ३० वर्षात म्हणजे १९८० ते २०१० एसटीने मुंबईच्या चाकरमान्यांना आपल्या जन्मभूमीशी बांधून ठेवले. कितीही हाल झाले, गैरसोयी झाल्यातरी एसटीबद्दलचं प्रेम हे वेगळंच होतं. कदाचित तेव्हा प्रायव्हेट बसेस हा प्रकार नव्हता म्हणूनही असेल, एसटीचे सर्व डेपो गजबजलेले असत.

२००० सालापर्यंत हे चित्र बदलू लागले. कोकण रेल्वे आली. प्रायव्हेट बसेस आल्या (व्हिडिओ कोच). रात्रभर सिनेमा बघत लोक प्रवास करू लागले. १२ तासात जास्तीत जास्त सिनेमे बघुन लोक प्रवास करु लागले. मीही या बसने प्रवास केला. पण ते सर्व भयाण होतं. रात्रीच्या अंधारात त्या बसच्या इंजिनचा आवाज. तो आवाज ऐकण्याची मजा कुठे आणि रात्रभर व्हिडिओ कोचमध्ये बसून सर्वात उच्च आवाजातला एखादा टुकार हिंदी सिनेमा बघत-ऐकत जाणे यात कोणतीही तुलना होऊ शकत नाही. बायकांच्या चमत्कारिक किंकाळ्या आणि रडारड यांनी भरलेले ते सिनेमा. डोकं बधीर होऊन जातं असे. प्रायव्हेट बसेस आता जरी सुधारल्या तरी त्यात बदल काही कमी नाही.असो.

आता एसटीची परिवर्तन आली आहे. बसची २×२ ची बैठक झाली. त्याचे बाक ज्यांनी बनवले त्याला मी मिठी मारेन कारण एसटीच्या तुलनेत बऱ्यापैकी आरामदायक आता ती शिवशाही आली. पण तरी एसटीची शान गेली. अजूनही मी एसटीनेच जातो पण त्या डेपोंचे हाल आता बघवत नाहीत. आता बरेचसे लोक ट्रेन किंवा प्रायव्हेट बसने किंवा प्रायव्हेट गाडीने प्रवास करतात. एसटीआता पोरकी झाली. कोकणात जाणाऱ्या गाड्यांना धंदा नाही म्हणून त्याही बऱ्याच कमी केल्या गेल्या. एकूणच ह्या लाल परीची शान आता राहिली नाही. कोकण रेल्वेने पण सोयी सुविधा पुरविल्या. पॅसेंजरपासून तेजसपर्यंत अशा सर्व प्रकारच्या गाड्या आज कोकण रेल्वे मार्गावर धावतात. माझाही प्रवास आजकाल रेल्वेने जरी जास्त झाला तरी एसटी हे माझे पहिले प्रेम राहणारच.

काही एसटीच्या गावठाणच्या आठवणी.

आठवण एक;
एकदा मी, आई आणि पालघरची मावशीआजी असे वाड्याहून मुंबईला येत होतो. ते दिवाळीचे दिवस होते,मी कॉलेजमध्ये होतो. राजापूर डेपोला गाडी नेहमी साधारण संध्याकाळी ७ वाजेपर्यंत येते. तिथे गाडीत काहीतरी बिघाड आहे असे ड्रायव्हरला लक्षात आले पण तरीही त्याने ती गाडी तशीच चिपळूण पर्यंत आणली. तिथे मात्र ही गाडी पुढे नेता येणार नाही असे कळले. गाडी विशेष भरली नव्हती, सीझनचे दिवस नव्हते त्यामुळे कंडक्टरने ह्या गाडीतल्या प्रवाश्यांची सोय म्हणून मुंबईला जाणाऱ्या वेगवेगळ्या गाड्यांमध्ये जागा होईल तशी प्रवाश्यांना सामावून घ्यायला सांगितले.त्यात एक राजापूर मुंबई गाडी आली त्यात तीन सीट होत्या पण शेवटच्या. तिथे आजी, मावशीआजी आणि आईला बसायला जागा मिळाली. मला मात्र बसायला जागा मिळाली नाही त्यामुळे मग मी उभाच राहिलो. चिपळूण सोडताच गाडी परशुराम घाट चढायला लागली. दिवे कधीच मालवले होते, मग मी बसच्या पायऱ्यांजवळच माझं बस्तान मांडलं. थोड्यावेळातच मला छान झोप लागली. आजी थोडी चिडचिड करीत होती कारण तिने गाडी लागू नये म्हणून प्रवासी गोळी घेतली होती. एसटीतून उभ्याने यायचा हा माझा पहिलाच प्रसंग.

आठवण दोन;
एक आणखी आठवण म्हणजे एकदा आई, लीलूमावशी आणि सीमामावशी वाड्याला एकत्र चालल्या होत्या.पहाटे बस राजापूर डेपोत आली. बाथरुमला जायचं म्हणून आई आणि लीलूमावशी सीमामावशीला सांगून गेल्या होत्या पण तिने प्रवासी गोळी घेतली होती म्हणून तिला गाढ झोप लागली होती. पुढे असं झालं की ...आई आणि लीलूमावशी परतलेल्या तर बस निघून गेली होती हे त्यांच्या लक्षात आलं. तेव्हा मोबाईल फोन नव्हते आणि जवळ पैसेही नव्हते. मग त्यांनी डेपो मॅनेजर आणि इतर कन्डक्टरांची मदत घेतली..ते म्हणाले,'मागच्या गाडीमध्ये बसवून देतो, तरळ्यात तुम्हाला तुमची गाडी मिळेल '.(कारण तरळ्यात गाड्या बऱ्यापैकी थोडावेळ थांबायच्या) मग अशाप्रकारे त्या दोघी तरळ्यात

पोहोचल्या पण तिकडूनही गाडी निघाली होती. मग त्यांना कशीबशी एक विजयदुर्गला जाणारी गाडी मिळाली. त्या गाडीने पडेल कॅन्टीनपर्यंत आल्या. असं करत करत त्या दोघी वाड्याला घरी पोहोचल्या.
सीमामावशीची गाडी पडेल कॅन्टीनला गेली. तिथे संजय स्कूटर घेऊन गेला होता, त्या दोघांना आमचेही सामान न्यावे लागले आणि आमची गाडी गावठाणला थांबली.
घरी पोहोचल्यावर भेट झाली पण नंतर काय घडलं हे सांगायला नकोच ...मग मात्र त्या दोघींनी सीमा मावशीची चांगलीच खबर घेतली..

आठवण तीन
प्रत्येक डेपो मध्ये मोजक्याच गाड्या असत. देवगड तालुक्याला दोन डेपो लाभले होते देवगड आणि विजयदुर्ग. (कदाचित देवगड तालुका मोठा होता तो दोन तालुक्यात विभागल्यामुळे) तेव्हा मुंबईला जाणाऱ्या गाड्या जरा बऱ्या असायच्या. लोक लांबून येणाऱ्या गाड्या समोरच्या दर्शनी भागावरुन ओळखायचे की ती गाडी मुंबईला जाणार की जवळच्या कुठल्या गावात जाणार आहे. संजय तर यात फार माहिर होता. त्यावेळी मामाच्या घरातून (झोपाळ्यावर बसून) उत्तरेच्या दिशेला आंब्याच्या झाडीच्या बेचक्यातून पडेल कॅन्टीनहून खाली उतरणारा रस्ता दिसत असे. बऱ्याच वेळा स्टॉपवर जाऊन वाट बघत बसण्यापेक्षा आम्ही घरात बसून गाडीची वाट पहायचो. मला आठवतंय की विजयदुर्ग मुंबई गाडी दुपारी ३.३० च्या सुमारास गावठणला येई. त्याचवेळी एक मणचे गाडीची पण वेळ असे. कधीकधी दोन्ही गाड्या एकत्र येत. संजय अचूक ओळखायचा मुंबई गाडी कुठली ते. नीट निरीक्षण केलं, तर आपल्याही लक्षात येईल. मुंबई गाडी जरा बरी दिसे, तिच्या गतीत एक वेगळा जलदपणा दिसे. बाकीच्या गाड्या तुलनेने थोड्या सावकाश-आरामात येत. हे जरा मनुष्य स्वभावासारखच आहे का? की हे माझ्या मनाचे खेळ होते ठाऊक नाही.

आभार आणि स्मरण
हा लेख मी माझा लाडका भाऊ - अजय काणे ह्याला अर्पित करतो, तो अर्नाळा एस्.टी.डेपोमध्ये टेक्निकल असिस्टंट आहे. तो लाल पर्यांची काळजी घेतो. हा लेख मराठीत लिहिण्यासाठी मीना मावशीची खूप मदत झाली. संजय मामा ने हा लेख वाचून माझ मराठी किती सुधारल आहे असं माला म्हणावं ही खूप इच्छा होती. पण हा लेख लिहीत असताना तो कोवीड १९ चा बळी ठरला. तो एसटीचा 'फ्रिकेव्हेंट फ्लायर' होता अस म्हणायला काहीच हरकत नाही. असो .... हा लेख त्याचाही स्मरणार्थ

या लेखासाठी मी काही चित्रे इंटरनेटवरून घेतली आहेत. त्यावर माझा कुठचाही हक्क नाही. मूळ चित्र काढणाऱ्यास माझे मनापासून आभार