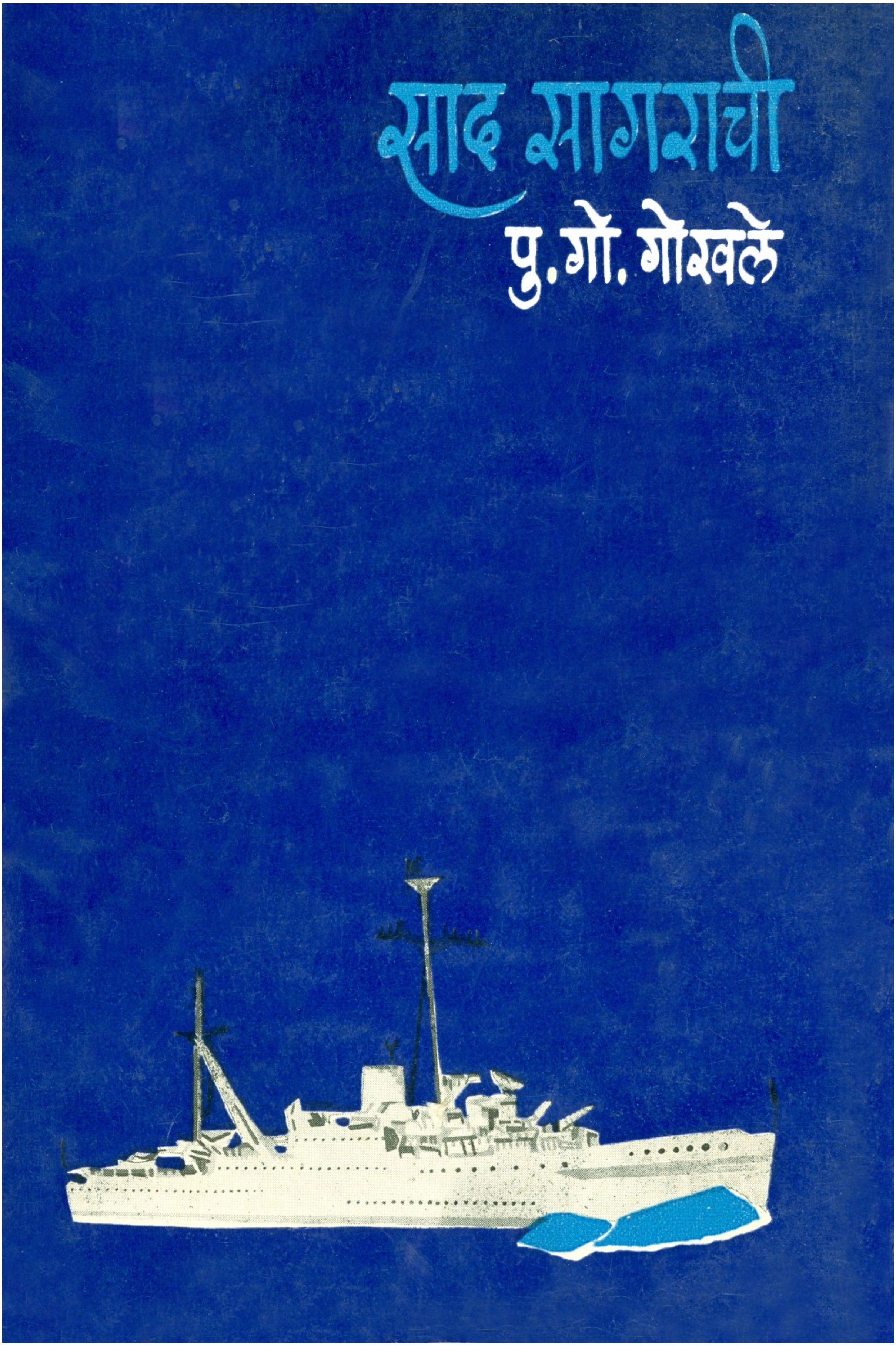


अनुक्रमणिका

शं नो वरुणः

अनुक्रमणिका

साद सागराची

अनुक्रमणिका

साद सागराची

लेखक

पु. गो. गोखले

महाराष्ट्र राज्य साहित्य संस्कृती मंडळ, मुंबई.

अनुक्रमणिका

प्रथमावृत्ती : ऑगस्ट १९८५

प्रकाशक :
सचिव सू. व्दा. देशमुख
महाराष्ट्र राज्य साहित्य संस्कृती मंडळ,
मंत्रालय मुंबई ४०० ०३२

© प्रकाशकाधीन

मुद्रक :
प. म. महाबळ
प्रॉम्प्ट सर्व्हिस,
६५६, गणपती पेठ
सांगली ४१६ ४१६

किंमत : रु. २८/-

अनुक्रमणिका

निवेदन

महाराष्ट्र राज्य साहित्य संस्कृती मंडळातर्फे कमांडर गोखले यांचे “साद सागराची” हे पुस्तक प्रसिद्ध करताना आम्हाला फार आनंद होत आहे. स्वातंत्र्याच्या (काँग्रेस) लढ्याचे हे शताब्दी वर्ष आहे. या वर्षी भारतीय नौदलासंबंधी श्री. गोखले यांच्या सारख्या अधिकारी माणसाने लिहिलेले हे पुस्तक प्रसिद्ध होत आहे ही फार महत्त्वाची गोष्ट आहे. श्री. गोखले यांनी सांगितलेले त्यांचे जीवनानुभव सर्व साधारण माणसाला फार मोलाचे वाटतील यात शंका नाही. त्यांनी हे पुस्तक आम्हास प्रकाशित करावयास दिले, याबद्दल मंडळ त्यांचे आभारी आहे.

सुरेंद्र बारलिंगे
अध्यक्ष
महाराष्ट्र राज्य साहित्य संस्कृती मंडळ.

४२, यशोधन,
मुंबई - ४०० ०२०.
दिनांक - १५ ऑगस्ट, १९८५

अनुक्रमणिका

अनुक्रमणिका

निवेदन ६

किंचीत प्रास्ताविक ८

सैन्य भरती आणि मी १०

साद सागराची २५

पुनश्च हरि ओम् २६

"मुंबई" ३२

कराची ३६

पाणसुरुंग आणि त्यांचा विनाश ६३

अंदमान -निकोबार ६९

नौदलातील बंडः ७५

विशाखापट्टनम् ८०

नवे राज्य नवी विटी ८३

स्टाफ कॉलेज ८५

राजपूत ९३

नौदल मुख्यालय - नवी दिल्ली ९९

नाविक मित्र १०५

शिपिंग कार्यालय— (शिपिंग मास्टर) ११०

हज यात्रा नैमित्तिक ११५

किंचीत प्रास्ताविक

ही पुस्तिका मी चार भागात लिहिली आहे. पहिल्या भागात ब्रिटीशांचे सैन्य भरतीचे धोरण व त्याबाबत माझे व्यक्तिगत अनुभव, थोडक्यात उल्लेखिले आहेत. मागे वळून पहाता, ज्या अडचणी व प्रसंग माझ्या समोर उभे ठाकले होते त्याकडे, माझी तीव्र इच्छा व तद्नुसार केलेले परिश्रम यांच्या पार्श्वभूमीवरून पाहिल्यास वाचकांना ते उद्‌बोधक ठरावेत अशी अपेक्षा आहे.

दुसऱ्या भागात मी नौदलात प्रत्यक्ष भरती झाल्यावर वेगवेगळ्यावेळी प्रसंगोपात घडलेल्या घटना समाविष्ट केल्या आहेत. उदाहरणार्थ नौदलातील बंड व व्यक्तिगत संबंध, पाणसुरुंग (Mines) व त्यांचा नाश इत्यादी. ते प्रसंग वाचकांना मनोरंजक वाटतील अशी आशा आहे.

सध्याचे नौदल कसे आहे, त्याची रचना, व्याप्ती आणि शक्ती तसेच, सध्या अस्तित्वात असलेल्या निरनिराळ्या जहाजांची वर्णने या संबंधीची माहिती देण्याचा प्रयत्न केलेला नाही.

तिसऱ्या आणि चौथ्या भागात नेव्हीच्या मूलभूत ज्ञानाच्या भांडवलावर मिळालेली नोकरी, उद्योगधंदे यांच्या प्रवासात आलेले विविध अनुभव, सामोरे आलेले प्रसंग, सहसा अवगत न होणारी माहिती इत्यादी गोष्टी संपादिल्या आहेत.

ज्या उद्देशाने व भावनेने मी हे लिखाण केले आहे त्याच संवेदनेने त्याचे मूल्यमापन तो काल व राजकीय परिस्थिती या पार्श्वभूमीवरून करावे अशी वाचकांना विनंती आहे.

मला येथे आणखी हेही नमूद करावयाचे आहे की “नामूलं लिख्यते किंचित” (आधाराशिवाय काहीही लिहिणार नाही.)

या पुस्तक निर्मितीच्या श्रेयाचे खरे आणि मुख्य मानकरी डॉ सुरेंद्र बारलिंगे अध्यक्ष, महाराष्ट्र राज्य साहित्य संस्कृती मंडळ हे आहेत. त्यांच्या आग्रही प्रेरणेशिवाय हे लिखाण अस्तित्वातच आले नसते. त्यांना माझे शतशः प्रणाम व धन्यवाद.

या मंडळाने माझे लिखाण पसंत करण्याचे ठरविले, पुस्तकाची छपाई व आकर्षक मांडणी याबाबींत व्यक्तिशः खास लक्ष घालून मंडळाच्या संबंधितांनी मुद्रकाला वेळोवेळी योग्य सूचना दिल्या. त्यांच्या या मैत्रीच्या सहकार्याबद्दल मी त्यांचा आणि मंडळाचा ऋणी आहे.

काही इंग्रजी शब्दसमूह आणि इंग्रजी पत्रे यांचे सुलभ, सरळ आणि सुबोध भाषांतर न जमल्यामुळे, ओढून, ताणून, बोजड व कृत्रिम शब्दयोजना करण्यापेक्षा इंग्रजी शब्द तसेच ठेवले आहेत. इंग्रजी पत्रे आहेत तशीच छापली आहेत.

अनुक्रमणिका

पत्ता -

२ रविंद्र मॅन्शन

दिनशा वाच्छा रोड

मुंबई — ४०० ०२०

पु. गो. गोखले

अनुक्रमणिका

सैन्य भरती आणि मी

एकोणीसाव्या शतकात परकीय सत्तेने हिंदुस्थानाला लष्करी सामर्थ्य व आपापसातील दुही ह्या दोन्ही शस्त्रांस्त्रांच्या जोरावर पादाक्रांत केले. पुढे ते जितकी वर्षे टिकविले तेही याच दोन्ही साधनांनी. पहिले शस्त्र वास्तविक होते, तर दुसरे अप्रत्यक्ष होते. पहिल्या शस्त्राला लागणारी मुख्य सामुग्री म्हणजे सैन्य. ते कसे असावे, किती असावे, त्याची रचना व मिश्रण हे विचारपूर्वक, साम्राज्याला पोषक व चिरस्थायी होण्याच्या दृष्टीने योजिलेले होते. त्यादृष्टीने जातीय दुही प्रकर्षाने टिकवणे सोयीचे व जरुरीचे होते. याच वादळाच्या भोवऱ्यात मी त्यावेळी सापडलो होतो आणि त्याबद्दलचे चार शब्द मी येथे नमूद करणार आहे.

या शतकाच्या पहिल्या दोन दशकापर्यन्त “साहेबाचा” काळ खरा वैभवाचा होता. साहेबाची दिनचर्या, ऐषाराम, नोकर-चाकर, ऋतुमानाप्रमाणे राहणीत बदल ह्या गोष्टी शिगेला पोहोचल्या होत्या.

मी ज्या काळात शिरणार आहे तो काळ चालू शतकाच्या तिसऱ्या दशकाचा शेवट व चवथ्या दशकाची सुरुवात असा आहे. त्या काळापर्यंत हिंदुस्थानच्या स्वातंत्र्य चळवळीने ब्रिटीशांच्या साम्राज्याला चटके तर दिलेच होते पण बरेचसे धक्केही दिले होते. त्यांच्याच गोटातील विचारवंतांना साम्राज्याच्या भवितव्याबद्दल विचार करण्याची पाळी आली होती, तरीही त्यांच्या पोलादी चौकटीचे आधारस्तंभ विशेषतः लष्करी अधिकारी पूर्णपणे निश्चिंत व बेफिकीर होते. राज्यकर्त्यांचे ‘फोडा व झोडा’ हे धोरण उघड उघड चालूच होते. (मला फक्त सैन्याच्या संदर्भात लिहावयाचे आहे.) उदाहरणार्थ सैन्यभरतीला काही जाती व धर्म योग्य, तर काहीना सैन्याच्या जवळपासही फिरकण्याची सोय नव्हती “लढावू व न लढावू” (मार्शल ॲन्ड नॉन मार्शल) अशा दोन जाती केल्या गेल्या होत्या. सुदैवाने ही परिस्थिती दुसऱ्या महायुद्धापासून पूर्णपणे बदलली आहे. आता लष्कर भरती अधिकारी अथवा शिपाई-केवळ गुणवत्तेवरच होते हे जगजाहीर झाले आहे. जाती-धर्माचा अडथळा येत नाही. या पार्श्वभूमीवर नवीन पिढीला त्या काळात त्यांच्या पूर्वजांना कोणत्या दिव्यातून जावे लागत होते याची कल्पना देण्यासाठी हा प्रपंच.

त्यावेळी मी यवतमाळला मॅट्रीकच्या वर्गात (अकरावी) शिकत होतो. आमच्या घरासमोर सरदार बहादूर रॉड्रीक्स नावाचे एक श्रीमंत गृहस्थ रहात होते. त्यांच्या मालकीच्या चाळी, थिएटर, दारूचे दुकान वगैरे त्यांच्या उत्पन्नाची साधने होती. त्यांच्या पदवीवरून सहजच लक्षात येईल की, त्यांचे त्यावेळच्या सरकार दरबारात बरेच वजन होते. (“सर्वे गुणाः कांचनमाश्रयंते”) त्यांचा व आमचा घरोबा होता. माझे बंधू पोलिस-खात्यात अधिकारी होते हेही कदाचित एक कारण असेल. त्यांचा एक मुलगा डेहराडूनला प्रिन्स ऑफ वेल्स मिलिटरी कॉलेज मध्ये शिकत होता. तेथील शिक्षण पूर्ण झाल्यानंतर तो इंग्लंडमध्ये सॅन्डहर्स्ट (Sandhurst) [Sandhurst स्वातंत्र्यपूर्व काळी हिंदी लष्करात अधिकारी (जे काही घेतले जात होते) होण्यासाठी **Sandhurst – England** येथील मिलिटरी कॉलेजमध्ये शिक्षण घ्यावे लागत असे व तेथून पास झाल्यावर येथील लष्करात त्यांची नेमणूक होत असे. नौदल व वायुदलासाठी वेगळ्या शिक्षण संस्था होत्या. स्वातंत्र्यप्राप्तीनंतर हे सर्व शिक्षण हिंदुस्थानात होणे ओघानेच आवश्यक झाले. बऱ्याच कमिट्यांच्या सल्ला शिफारसीनुसार खडकवासला, पुणे येथे असे विद्यालय स्थापण्याचे ठरले. त्याला नॅशनल डिफेन्स ॲकॅडेमी (**N. D. A.**) असे नाव दिले. १० जानेवारी १९५६ रोजी अशा शिक्षणाची सुरुवात झाली. या विद्यालयाचे अगदी खास वैशिष्ट्य म्हणजे सैन्याचे तीन भाग भूदल, नौदल, आणि वायुदल एकाच छपराखाली शिकतात. शिक्षणक्रम व कार्यक्रम तशाच तऱ्हेने आखला जातो याचे मुख्य कारण म्हणजे आजकाल लष्कराचा कोणताही एक भाग एकटा वेगळ्याने लढू शकत नाही तर एकमेकांची मदत घ्यावीच लागते. हे पूर्ण सत्य एकदा पटल्यावर एकमेकाबद्दल शक्य तितकी जास्त माहिती असणे श्रेयस्कर ठरते आणि म्हणूनच ही व्यवस्था केली आहे. जगात, आतापर्यंत तरी, अशी योजना दुसऱ्या कोणत्याही देशात अस्तित्वात नाही.] येथे लष्करी अधिकाऱ्याच्या शिक्षणाला जाणार होता.

अनुक्रमणिका

तो मुलगा एकदा सुट्टीमध्ये घरी आला असताना मी सहज त्याला भेटण्यास गेलो होतो. तेथे आमचेच गणिताचे मास्तर त्याला गणित शिकवत होते. मी बाजूला भाउ राहून काय शिक्षण चालले होते ते पहात होतो. मास्तर त्याला जे गणिताचे भाग शिकवत होते ते अकरावीच्या मानाने बऱ्याच खालच्या दर्जाचे होते. ते पाहून माझ्या मनात, अशी कल्पना आली की, आपण या सॅन्डहर्स्ट च्या परिक्षेत सहजच पास होऊ. तेव्हा आपणही सॅन्डहर्स्ट-लष्करात का जाऊ नये? हे अनुमान अर्थातच तर्कशुद्ध नव्हते. तरीही ती कल्पना माझ्या मनात रुजली आणि दृढ झाली, एवढे खरे. नंतर एक दिवस हा माझा विचार मी त्या मुलाला स्पष्ट बोलून दाखविला आणि याबाबत काय काय करावे लागेल याची चौकशी केली व त्या विषयावर बरीच चर्चाही केली. या विवेचनात बऱ्याच नवीन अशा गोष्टी कळल्या. त्यावेळी लष्कर अधिकाऱ्याच्या शिक्षणाला जावयाचे असेल तर त्याची निवड सिमल्याला होत असे. तेथे जाणेही गोष्टसुद्धा फार कठीण होती. योग्य ते कपडे शिवणे, सेव्हॉय सारख्या नामांकीत हॉटेलमध्ये राहणे - कारण तशी प्रथा होती व नंतर चाचणीत उत्तीर्ण होणार असे धरून लंडनचा प्रवास-सॅन्डहर्स्ट कॉलेजच्या पूर्ण शिक्षणाचा खर्च व इतर अनुषंगिक खर्च या सर्वांची बेरीज केल्या-वर इतका पैसा माझे पालक ज्येष्ठ बंधू (आई, वडील लहानपणीच निवर्तल्यामुळे) कधीच जमू शकले नसते हे उघड सत्य तत्क्षणीच स्पष्ट झाले व तो विषय तेथेच सोडून द्यावा लागला. तरीपण माझ्या मनातील लष्करात शिरण्याची रुखरूख जाईना मी माझ्या शेजाऱ्याला, “या अडचणीतून दुसरा काही मार्ग आहे का?” असे विचारले. त्याला त्यावेळी दुसरी काही सूचना करता येण्यासारखी नव्हती. पण परत कॉलेजमध्ये गेल्यावर तेथील त्याच्या प्रोफेसरला विचारून मला पत्र लिहीन असे त्यांनी सांगितले आणि ते खरेही होते. त्या दिवसात नाविक अथवा हवाई शक्ती यांचे अस्तित्व हिंदुस्थानात फारसे माहितही नव्हते.

थोड्याच दिवसात माझी मॅट्रिकची परिक्षा संपवून मी कॉलेज शिक्षणासाठी नागपूरला गेलो. कॉलेज शिक्षण सुरू झाले तरीपण माझ्या मनातील लष्करात जाण्याची इच्छा कमी न होता अधिकच बळावली. माझा पत्रव्यवहार चालूच होता. उलटपक्षी माझ्या संशोधनाचे क्षेत्र आता थोडे वाढले होते. आपल्या देशातील सर्वसाधारण लोक सैन्यभरती या विषयात पूर्णपणे अनभिज्ञ होते. तो प्रांत जणू काय आपला नव्हेच अशीच सर्वांची समजूत होती. तरीही कोणाला या विषयाची थोडीबहूत माहिती असण्याचा संभव जरी वाटला तरीही मी त्याला गाठत असे. या माझ्या मोहिमेत मला दोन (लष्करातून निवृत्त झालेले — एक मेजर व दुसरा कर्नल) असे अधिकारी भेटले, पण त्यांनी माझी पूर्ण निराशा केली. त्यांच्या जवळ मला सुचविण्यासारखा एकही मार्ग नव्हता. ते वैद्यकीय अधिकारी होते असे मला नंतर कळले. तरीही त्यांच्या अज्ञानाबद्दल मला फार आश्चर्य वाटले व त्यांच्या बेफिकीर वृत्तीची कीव आली. कालांतराने माझ्या प्रयत्नांना थोडेबहूत यश आले. तोपर्यंत माझ्या जुन्या शेजाऱ्याची पण २-३ पत्रे आली. या अवधीत इंटरची परीक्षा पास होऊन मी कॉलेजच्या तिसऱ्या वर्षात गेलो होतो.

या मधल्या काळात मिळालेल्या माहितीप्रमाणे माझ्या समोर दोन पर्याय होते १)डायरेक्ट व्हाईसरॉयज कमिशन (Direct Viceroy's Commission) २) वाय कॅटेगरी कॅडेट (“Y” Category Cadet Entry) [सुशिक्षित योग्य व लायकीचा उमेदवार सुरवातीला साधा शिपाई म्हणून भरती करावयाचा व नंतर त्याला अधिकाऱ्याची पात्रता येण्यासाठी विशिष्ट तऱ्हेचे शिक्षण द्यावयाचे तो उमेदवार उत्तीर्ण झाला तर त्याची अधिकारी म्हणून नेमणूक करावयाची. ही पद्धत (Scheme) थोड्या फार फरकाने अजूनही चालू आहे. उद्देश एवढाच की जर एकाद्या तरुणाला कोणत्याही कारणामुळे, एन. डी. ए. मध्ये जाता आले नाही तर त्याची पूर्ण निराशा होऊ नये म्हणून हा मार्ग ठेवला आहे. मात्र त्याची साधा शिपाई म्हणून काही वर्षे रहाण्याची तयारी असली पाहिजे. गरीब पण होतकरू तरूणांना उत्तेजन देण्याचा हा प्रकार आहे. इच्छूक तरूणांनी लक्षात ठेवावे.]

अनुक्रमणिका

पहिल्या पर्यायात मला अजिबात. स्वारस्य नव्हते, कारण किंग्ज कमिशन (King's Commission) मिळविणे ही माझी महत्वाकांक्षा होती. गरज पडल्यास साधा शिपाई म्हणून भरती होण्याची सुद्धा माझी पूर्ण तयारी होती. पण जवळपास सैन्य भरतीचे एकही केंद्र नव्हते. तेव्हा मला पाहिजे असलेली माहिती कोठून व कशी मिळवावी हा माझ्यापुढे यक्ष प्रश्न होता. या संशोधनात नागपूरच्या जवळच कामठी या गावी एक हिंदुस्थानी (Native) फलटण आहे असे कळले. (भूगोलामध्ये कामठी हे लष्करी ठाणे आहे असे वाचले होते) तेव्हा तेथे जाऊन पुढचा शोध घ्यावा असे ठरविले.

एक दिवस सुटाबुटाचा पोषाख करून कामठीच्या छावणीत दाखल झालो. तेथे एक पंजाबी फलटण होती. त्या फलटणीच्या सुभेदार मेजरला जाऊन भेटलो. (सुभेदार मेजर हा नॉन कमिशन्ड ऑफिसरमध्ये सर्वात वरिष्ठ अधिकारी) सुदैवाने तो फार सज्जन व मोकळा असा अधिकारी वाटला. त्याला मी माझी सर्व_हकीगत सांगितली. त्याने "वाय" कॅटेगरी कॅडेट बद्दल प्रयत्न करण्याची शिफारस केली. पण मराठ्यांची भरती कामठी किंवा जवळपास होत नसल्याने (मला पुण्याला जाण्यास सुचविले. काहीतरी नक्की कळले या खुशीत मी त्याच्या कचेरीतून बाहेर पडलो. मी थोडी पावले चाललो असेन तोच माझ्या मागोमाग त्या ऑफिसरने घाईघाईने चालून मला गाठले. त्याने मला माझी जातविचारली. मी "ब्राह्मण" आहे असे म्हटल्याबरोबर त्याने मला एकदम सांगितलेकी, तू जर ही जात सांगितलीस तर तुला सैन्यात भरती करणार नाहीत. तेव्हा तू तुझे सध्याचे आडनाव न सांगता दुसरेच कोणते तरी नाव सांगावेस व दोन तीन वर्षानी पुन्हा आपले पूर्व नाव परत बदलण्याचा प्रयत्न करावा. त्यावेळेला तरी मला त्याच्या सूचना पटल्यासारख्या वाटल्या. किंबहुना त्या सूचनावर मी जास्त खोल विचार केला नाही व तसाच निघून परत घरी आलो. कामठीला जाण्याच्या पूर्वीच मी नागपूरचे कलेक्टर, मिस्टर ग्रिगसन आणि यु. टी. सी. चे (त्या काळात N. C. C. ला University Training Corps म्हणत असत) दाखले मी आपल्या जवळ घेतले होते. या अडचणीवर अधिक विचार करता माझे नाव बदलणे श्रेयस्कर वाटेना. कारण मला दिलेले दोन्ही दाखले युरोपियन ऑफिसर्सनी दिलेले असल्या-मुळे त्यांची किंमत त्या काळात तरी जास्त होती, आणि जर का मी नाव बदलले तर त्या दाखल्यांचा उपयोग होणार नाही शिवाय माझ्या नवीन नावावर दुसरा दाखला मिळण्याचा अजिबात संभव नव्हता. तेव्हा मी माझे नाव कायम ठेवून फक्त जात बदलून सांगण्याचा विचार केला आणि पुढच्या उन्हाळ्याच्या सुट्टीत पुण्याला जाण्याचे पण ठरविले. माझ्या बंधूंना या सगळ्या भानगडीची संपूर्ण कल्पना दिली नव्हती परंतु काहीतरी करावे लागणार आहे असे सुचविले होते जे काही करशील ते विचार करून कर असे त्यानी मला बजाविले.

सुदैवाने पुण्याला माझी बहीण रहात असल्याकारणाने माझी उतरण्याची उत्तम सोय होती. एक दिवस भाड्याची सायकल घेऊन कँपमध्ये रिक्रूटिंग ऑफिसरच्या शोधात निघालो आणि कॅप्टन रीड नावाच्या ऑफिसरला भेटलो. त्याला माझा उद्देश सांगितला. त्याने माझी चाचणी घेतली पण ती इतकी साधी होती की, त्याच्या सर्व प्रश्नांना मी समर्पक उत्तरे दिली. त्याचवेळी आणखी दोनचार उमेदवार भरतीसाठी आलेले होते. कदाचित माझ्या शिक्षणाचा दर्जा त्यांच्यापेक्षा जास्त असल्यामुळे माझ्या उत्तरांनी त्याचे पूर्ण समाधान झाले असावे. त्याच उमेदवारांबरोबर मलाही धावण्याच्या स्पर्धेत भाग घेण्यास सांगितले. त्या लहानशा शर्यतीत पण मी पहिला आलो.

रिक्रुटिंग ऑफिसरने मला सांगितले की, त्याला 'वाय" कॅटेगरी कॅडेट, अशी भरती करण्याच्या अधिकार नाही. परंतु तो साधा शिपाई म्हणून मला भरती करू शकतो. (**Only Battalion commander of a particular unit is empowered to recruit such a cadet in his own discretion and the general**

Recruting Officer) त्याला माझी संमती असेल तर दुसऱ्या दिवशी वैद्यकीय परिक्षेला जावे लागेल आणि ती पास झाल्यास बेळगावला पुढच्या शिक्षणासाठी मला पाठविण्यात येईल मी त्याच्या अटी कबूल केल्या व साधा शिपाई म्हणून पुढील शिक्षणासाठी बेळगावला जाण्याची तयारी दर्शविली. त्यावेळी मी हे धाडस करून आपण आलेल्या संधीचा फायदा घ्यावा आणि नशिबाला थोडा वाव द्यावा असे ठरविले. हे ऐकल्यावर रिक्रूटिंग ऑफिसरने दुसऱ्या दिवशी वैद्यकीय परिक्षेसाठी मला बोलाविले.

इतके झाल्यावर मी एखाद्या नुकतीच लढाई जिंकलेल्या सरसेनापतीप्रमाणे छाती वर काढून खुर्चीवरुन उठण्याच्या तयारीत होतो तोच लाख रुपये किंमतीचा प्रश्न अखेरीला विचारला गेला. तुमची जात कोणती? हा प्रश्न अगदी अपेक्षितच असल्यामुळे मी त्याच्या उत्तराची विचारपूर्वक तयारी केली होती. मी माझ्या खेड्यामध्ये (गाव-आडिवरे, ता. राजापूर जि. रत्नागिरी) असेपर्यंत तेथे सैन्यभरती करणारा अधिकारी (Recruiting Officer) आलेला एकदाही पाहिलेला नव्हता. त्यामुळे मी माझ्या जातीबद्दलच्या केलेल्या विधानास कोणी विरोध करील असे वाटले नाही. हे लक्षात ठेवून मी सराईतासारखा ताडकन जबाब दिला, “जात-जात मराठा.” त्याने मान डोलावली व पत्तामाझा विचारला. वर दिलेला पत्ता मी त्याला नीट शब्दात सांगितला. (नंतर काही दिवसांनी मला असे कळले की, हा अधिकारी या अधिकारावर नवीनच आलेला होता, व कोकणातील गोखले हे मराठेच असावे अशी त्याची कोणत्यातरी कारणावरून समजूत झालेली होती.)

इतके झाल्यानंतर त्याने मला दुसऱ्या दिवशी त्याच्या ऑफिसमध्ये येऊन तेथून चिठ्ठी घेऊन वैद्यकीय तपासणीला जाण्यास सांगितले. त्याप्रमाणे त्यादिवशी एका डॉक्टराच्या समोर जाऊन उभा राहिलो. त्याच्या नावाच्या पाटी-वरून तो मराठा होता हे सहजच कळले. परीक्षा चालू असताना त्याने मला अगदी सहज एक चिमटा घेतला ‘का हो तुम्ही गोखले म्हण जे ब्राह्मण ना?” असा प्रश्न विचारला. आतापर्यंत हा प्रश्न माझ्या फारच परिचयाचा झालेला होता व उत्तर देण्यास कोणताच विलंब नव्हता. मी त्याला चटकन उत्तर दिले “मी मराठा आहे.” त्यावर तो जास्त काही बोलला नाही किंवा त्याने अधिक प्रश्न विचारले नाहीत. माझे काम झाल्यावर त्याने माझ्याजवळ त्याचा रिपोर्ट एका लिफाफ्यात घालून दिला. मी सरळ रिक्रुटिंग ऑफिसमध्ये जाऊन तो रिपोर्ट ऑफिसरला दाखवला. त्याने मला दुसऱ्या दिवशी बेळगावला जाण्याचे रेल्वे वॉरंट (रेल्वे, त्यांचे तिकीट त्या वारंटच्या बदल्यात देते) घेऊन जाण्यास सांगितले. येथ पर्यंत मी मजल मारली हे पाहून मला खचितच आनंद झाला. ठरल्याप्रमाणे मी दुसऱ्या दिवशी रेल्वे वॉरंट घेण्यासाठी त्याच्या ऑफिसमध्ये गेलो. त्या अधिकाऱ्याने मला एक गोड धक्काच दिला. त्याने सांगितले की पुण्यात २१५ मराठा बटालियन आहे. तिच्या मुख्य अधिकाऱ्याला (Commanding Officer) तो काल भेटला होता व त्याने माझ्या विषयी चर्चा केली व आज मला त्याच्याकडे चाचणीला (interview) जावयाचे आहे. त्याने सांगितलेल्या माहिती प्रमाणे मी त्या बटालियनच्या मुख्य ऑफिसमध्ये गेलो. तेथे मेजर एव्हर हार्डी हा मुख्य अधिकारी होता. त्याच्या समोर जाऊन थडकलो. त्याची माझी बराच वेळ मुलाखत झाली. माझे शिक्षण, सर्वसाधारण ज्ञान या सर्वांची त्याने चाचणी घेतली. हिंदुस्तानातील शिक्षण पद्धतीबद्दल त्याला फारशी सविस्तर माहिती नव्हती व त्यामुळे मधून मधून थोडेबहुत विनोद होत असत. हा सोपस्कार संपल्यानंतर अखेरीला “त्या प्रश्नावर” गाडी आली. ठरल्याप्रमाणे माझे उत्तर मी त्याला धडकून सांगितले. पण त्या उत्तराने त्याचे समाधान झाल्यासारखे दिसले नाही. खुर्चीवरून उठून त्याने जवळच्या कपाटातून एक पुस्तक काढले व त्या पुस्तकातील एक पान उघडून माझ्यासमोर ठेवले. त्या पानावर मराठा जातीची सर्व आडनावे क्रमवार छापली होती. मी ती सर्व यादी वाचली. पण त्यात माझे आडनाव “गोखले” कुठेच सापडले नाही. हे त्याला अगोदरच माहिती असावे व ते तसेच त्याने मला

अनुक्रमणिका

सांगितले. पण त्या यादीत देशमुख, क्षिरसागर, गायकवाड अशी नावे होती. ही नावे मी त्याला दाखविली व सांगितले की, ह्या नावांची बरीच ब्राह्मणाची मुले माझ्या वर्गात शिकत होती म्हणजे याचा अर्थ असा की, काही नावे दोन्ही जातींना लागू असावी. मी मराठा आहे पण माझे नाव यादीत का नाही हे मला माहित नाही. काही गोखले ब्राह्मणही असतील. इतके प्रतिपादन केल्यावरही तो असमाधानीच दिसला. इतक्यात तेथे आणखी एक दुसरा ऑफिसर आला. त्याच्याशी ह्या माझ्या प्रश्नाबद्दल त्याने चर्चा केली. तो अधिकारी चांगलाच माहितगार असावा असे दिसले. त्याने माझे विधान एकदमच उडवून लावले व म्हणाला की, पुण्यातील प्रत्येक १० व्या घरी गोखले सापडतील. त्यावर मी त्यानां एकदम सांगितले की, मी पुण्यातील नसून कोकण ही माझी जन्मभूमी आहे आणि त्याबरोबरच माझा पूर्ण पत्ताही सांगितला. त्याच्या जवळपास बसलेल्या एका कारकुनाला बोलाविले आणि राजापूर परिसरातून आलेल्या एखाद्या ऑफिसरला (Viceroy's Commissioned Officer) बोलवायला सांगितले आणि त्याने त्याला माझ्या जातीबद्दल प्रश्न विचारला. त्याने गोखले नावचे मराठा कुटुंब केव्हाच ऐकले किंवा पाहिले नव्हते असे सांगितले, आणि गोखले म्हणजे ब्राह्मण असेही जोराने सांगितले.

हे सर्व मी पहात ऐकत होतो. यापुढे माझ्या जातीचे सत्य शोधण्याचे सर्व उपाय संपले असे समजून आणखी कोणताही प्रश्न न विचारता त्याने त्याच्या टेबल वरील एक नोट पेपर घेऊन पत्र लिहिण्यास सुरवात केली व ते पत्र रिक्रूटिंग ऑफिसरला देण्यासाठी माझ्याजवळ दिले. दुसऱ्या दिवशी मी ते पत्र रिक्रूटिंग ऑफिसरला दिले. त्याने ते पत्र वाचले आणि एक सुस्कारा सोडून मला सांगितले की, तुझ्या जातीबद्दल भानगड आहे व आणखी एक सुस्काराही टाकला. जणू काय त्यालाही थोडे वाईट वाटले असावे. तरीही शेवटचा उपाय म्हणून त्याने नागपूरच्या कलेक्टरकडे जातीची चौकशी करण्यासाठी (Verification Roll) पत्र पाठवितो असे मला सांगितले. ८-१० दिवसानी येथे येऊन चौकशी कर असेही सांगितले. त्यानंतर त्याने ते पत्र एका लिफाफ्यात घालून तसेच माझ्या हातात दिले. माझ्या हातात ते पत्र त्याने का व कसे दिले ते मला समजले नाही. पण त्यामुळे पत्रात काय मजकूर लिहिला होता हे मात्र मला अक्षरशः समजले. त्या पत्राचे भाषांतर मी पुढे उद्धृत करीत आहे.

प्रिय रीड,

हा तरूण मराठा आहे की नाही याबद्दल मला शंका वाटते. राजापूर परिसरातून आलेले माझे हिंदुस्थानी अधिकारी व कनिष्ठ अधिकारी म्हणतात की, त्यांनी गोखले हे मराठ्यांचे नाव किंवा मराठा कुटुंब असे ऐकलेले नाही. या परिस्थितीत मी त्याला घेण्याला (Recruiting) तयार नाही. (एवढे सोडल्यास) हा तरूण चांगल्या दर्जाचा वाटतो.

आपला,

आर. सी. एव्हर हार्डी

मेजर

त्यांच्या ऑफिसातून निघालो तेव्हा मला बरेच हिरमुसल्यासारखे झाले नागपूरहून माझ्या जातिविषयक विधानाला निःसंदिग्ध दुजोरा मिळेल अशी मुळीच हमी नव्हती, किंबहुना त्याची शक्यता कमीच होती. तरीही दूरदूर लुकलुकणारा आशेचा किरण असेलही ह्या भावनेने घरी परत आलो.

अनुक्रमणिका

काही दिवसांनी इकडे नागपूरला काय चालले आहे याची बातमी कळली. नागपूरचे कलेक्टर मि. ग्रिगसन यांचे व माझे बंधू यांचा चांगला परिचय होता. माझे बंधू पोलीसच्या गुप्त खात्यात काम करीत असल्यामुळे त्यांची व या कलेक्टरची पुष्कळ वेळा भेट होत असे. पुण्याच्या रिक्रुटमेंट ऑफिसरकडून आलेले पत्र त्याने माझ्या बंधूना दाखवले मी भरती होण्यासाठी पुण्याला जात आहे हे त्याला माहित होते कारण त्याने खुद्द मला सर्टिफिकेट दिले होते. ते पत्र पाहून नागपूरात बरेच तर्कवितर्क सुरू झाले. मला लष्करी न्याय सभेची कारवाई (**Court Martial**) करतील की काय किंवा पिनल कोडाच्या तडाख्यात मी सापडेन की काय असे थोडेसे चिंतेचे वातावरण निर्माण झाले. माझी लष्करात प्रत्यक्ष भरती झाली नसल्यामुळे मला आर्मी डिसिप्लीन ॲक्ट लागू नव्हता. रिक्रुटिंग ऑफिसरच्या पत्राला उत्तर काय लिहावे हा मुख्य व तातडीचा प्रश्न होता. याबद्दल बराच विचारविनिमय चालला होता. पुष्कळसा विचार, चर्चा, सल्लामसलत केल्यानंतर कलेक्टरने रिक्रुटिंग ऑफिसरला पत्र लिहिले. त्या उत्तरात माझ्या जातीबद्दल त्याने अर्थपूर्ण विधान केले ते असे **Race Maratha, Sect Brahmin**. वंश मराठा व शाखा ब्राह्मण-या उत्तरावरून मला शक्य तितके वाचविण्याचा प्रयत्न केलेला दिसतो. त्या पत्रात आणखीही असे लिहिले होते की पहिल्या महायुद्धात इंग्लंडमध्ये कित्येकानी लष्करात भरती होण्याच्या तीव्र इच्छेने आपले वय खोटे सांगण्याचा प्रयत्न केला, त्याचप्रमाणे या तरूणाने लष्करात भरती होण्याच्या अतिउत्सुकतेने आपली जात बदलून सांगितली असावी.

मी दर सातआठ दिवसांनी रिक्रूटिंग ऑफिसरच्या ऑफिसमध्ये चौकशीसाठी जात असे. एक दिवस त्याने उत्तर आल्याचे सांगितले आणि मला भरती न करण्याचा निर्णय कळविला आता यापुढे माझे बोलणेच खुंटले होते आणि एकही शब्द न बोलता खिन्न होऊन तेथून मी घरी येण्यास निघालो.

पुण्यातील माझे प्रत्यक्ष प्रयत्न संपले होते. दूर क्षितिजावरील माझी महत्त्वाकांक्षा विरून गेली होती. इतकेच नव्हे तर क्षितिजही दिसेनासे झाले होते. झाला एवढा खेळ पुरे झाला असा निष्कर्ष काढून पुण्यातील आपला गाशा गुंडाळावा हा शहाणपणाचा मार्ग ठरवून दुसऱ्याच दिवशी पुण्याहून निघण्याचे प्रस्थान ठेवले. त्या काळात रेल्वेच्या जनता क्लासला रिझर्व्हेशन लागत असे हे ऐकिवातही नव्हते. नागपुरात पुनरागमनायच.

नागपूरात परत आल्यावर अभ्यासावर लक्ष केंद्रीत करून कमीतकमी एखादी तरी डिग्री पदरात असावी असा विचार पक्का केला व त्यादृष्टीने आयुष्यक्रम निश्चित केला. तरीही डोक्यातून लष्कराचा विचार गेलेला नव्हता. वेळ आणि पैसा या अभावी प्रत्यक्ष भटकणे शक्य नव्हते. तेव्हा लेखणीत काही सामर्थ्य आहे का हे अजमावण्याचे ठरविले. त्याच सुमारास ४।५ मराठा लाईट इनफंट्रीची बटालियन पुण्याला आली आहे असे कळले आणि तेथे पुन्हा प्रत्यक्ष भरतीसाठी (**Direct Entry**) अर्ज केला. त्याचे उत्तर रिक्रूटमेंट ऑफिसकडून वय वाढल्यामुळे नकाराथी आले. हे पाहून मी माझ्या पत्रव्यवहाराची पातळी वाढविली आणि पुढचा अर्ज मी **General Officer, Commanding, Southern Command, Pune** यांचेकडे अपिलादाखल केला, व माझी खास बाब (**Special Case**) करण्याची विनंती केली. त्याचेही उत्तर जुन्याच धर्तीवर पण वेगळ्या शब्दात नकारार्थी आले. अखेरीला शेवटचा उपाय म्हणून **His Excellency, Commander in Chief, Simla** याना अर्ज केला. त्यांचें उत्तरही अपेक्षितच होते, व तसेच आले. तत्पूर्वी माझे उद्दिष्ट खालच्या थरावर आणून काही जमते का पहावे म्हणून **Adjutant General, Indian Army Head Quarters, Simla** या अधिकाऱ्याला मला **Viceroy's Commission** साठी **King's Commission** च्या ऐवजी निवड करण्याची विनंती केली. पण वय जास्त झाल्यामुळे तीही विनंती फेटाळली गेली.

अशा तऱ्हेने हिंदुस्थानी सरकारचे लष्करातील नवीन अर्ज करण्यासारख अधिकारी, खाते वा शाखा शिल्लक राहिल्या नव्हत्या. या संदर्भात वेगवेगळ्या अधिकाऱ्यांकडून आलेली पत्रे ऐतिहासिक पुरावा म्हणून छापीत आहे. (१) The Recruiting Officer Poona. Dt. 13-5-1932 (२) The Recruiting Officer Poona. Dt. 26-5-1932 (३) The Recruiting Officer Poona Dt. 8-8-32 (४) The Adjutant General Simla Dt. 27-5-1932 (५) The Adjutant General, Simla Dt. 15-9-1932.

हिंदुस्थान सरकारने जरी या विषयावर शेवटचा पडदा टाकला असला तरी माझा पूर्ण पराभव झाला असे मी त्यावेळी तरी मानले नव्हते कारण काही संस्थानात चांगली खडी सैन्ये ठेवली आहेत असे ऐकले होते व त्यातील ग्वालीयर संस्थान याबाबत फार प्रगत आहे असेही कळले. सुदैवाने आमच्या एका मित्राने वालीयरला "उपासनी" नावाच्या एका वरीष्ठ अधिकाऱ्याला माझ्याबद्दल पत्र लिहिले. त्याच्या उत्तरात त्याने संस्थानी सैन्यात भरती होण्याच्या माझ्या योजनेचे स्वागत केले पण हिंदुस्थानी सैन्य आणि संस्थानी सैन्य (Indian Army and State Army) या दोहोत फार फरक आहे, तेव्हा पूर्ण विचार करून निर्णय घ्यावा असे पण लिहिले होते. ते उत्तर छापत आहे. (६) The Adjutant 2nd Gwaliar, Infantry Lashkar, Kampoo Dt. 8-3-1932.

आणखी थोड्याच दिवसात ग्वालीयर सैन्यातील दुसरा एक अधिकारी त्याच्या कामासाठी नागपूरात आला होता. त्याला भेटण्याचा मला सहज सुयोग आला. सस्थानी सैन्याबद्दल आणि माझ्या भरतीबद्दल त्याचे माझे सविस्तर बोलणे झाले. त्याने मला सांगितले की, "जरूर या, पण तेथील स्थिती-राहणीमान-पगार इत्यादी गोष्टी प्रत्यक्ष पाहून मगच आपला निर्णय कळवा" अशी अगदी स्पष्ट शब्दात ताकीद दिली. दोन्ही अधिकाऱ्यांनी अशा सांकेतीक भाषेत बजावल्यावर पुढे जावे किंवा न जावे हा निर्णय घेणे फारच कठीण झाले. माझ्या हितचिंतकांनी हा विचार तूर्त तरी सोडून, अभ्यासावर लक्ष केंद्रीत करावे असा सात्विक सल्ला दिला. तो स्वीकारण्याशिवाय मला गत्यंतर नव्हते. कालाच्या उदरात संस्थानी सैन्य भरतीची योजना नकळतच विराम पावली व अदृश्य झाली.

या काळात डॉ. बाळकृष्ण शिवराम मुंजे हे एका राजकीय पक्षाचे अध्यक्ष या नात्याने अगदी शिखर स्तरातील देशाचे पुढारी हाते. राष्ट्राच्या संरक्षण विषयात त्यांनी बरेच लक्ष घातले होते, व तो त्यांचा एक आवडीचा विषय होता. ते कदाचित वरच्या पातळीवरून माझ्यासाठी काहीतरी करतील या अपेक्षेने मी व माझे बंधू त्यांना त्यांच्या नागपूरच्या घरी भेटावयास गेलो. डॉक्टर बहुधा हिंदीतच बोलत असत. त्यांच्या बोलण्याची एक वेगळीच ढब होती. मी माझा इतिहास व तोपर्यन्त केलेले सर्व प्रयत्न त्यांना निवेदन केले. त्यांनी त्यांच्या नेहमीच्या लकबीत "हाँ, हाँ व्हाईसरॉय साबको मिलनेवाले है जरूर बातचीत करेंगे, और इस बारेमे कोई पॉलिसी तय करेंगे. और आपको जरूर इतलाह देयेंगे." वगैरे आशिर्वाद दिले. अखेरीला जाडजूड शब्दांतून मला उपयोगी पडेल असे काहीही निष्पन्न झाले नाही. हा शेवटचा उपायही निष्फळ ठरला. यापुढे आणखी काही करण्यासारखे आहे असे दृष्टीपथात दिसेना तेव्हा इतिश्री म्हणून स्वस्थ बसणे हा एकच विचार होता.

अशा तऱ्हेने सर्व बाजूंनी नकार मिळाल्यावर या प्रयत्नांना पूर्ण विराम देण्याचे ठरविले. या संपलेल्या कथेच्या सारांशादाखल असे म्हणता येईल की मनात रूजलेल्या महत्त्वाकांक्षेच्या पूर्तीसाठी जिद्दीने व विमा एजंटाच्या चिकाटीने प्रयत्न केले. योजलेले उद्दिष्ट, योग्य आणि साध्य होते किंवा नाही

अनुक्रमणिका

याचा विचार सुरुवातीला केलेला नव्हता. सत्य स्थितीचे पूर्ण ज्ञान असलेला समर्थ मार्गदर्शक नव्हता. अपरिमित काळाचा व्यय झाल्यामुळे वय वाढले.

नावडत्या जातीतील एखादा तरूण, अधिकारी म्हणून लष्करात भरती झाला असता तर ब्रिटीश साम्राज्याची उलथापालथ झाली असती अशीही शक्यता नव्हती. तरीही संबंधीत अधिकाऱ्यांनी आपले कर्तव्य त्यांच्या तत्वानुसार पूर्ण सचोटीने बजावले असे आजही प्रांजलपणे कबूल करावे लागेल. तसेच व्यक्तीचा उत्कर्ष साधण्यास लष्कर भरती एवढेच एकमेव साधन होते हेही सत्य नव्हे. तरीही मोजून केलेली धडपड माझ्या आयुष्यातील एक अविस्मरणीय टप्पा होऊन राहिला यात शंका नाही. सर्व प्रयत्न अनाठायी ठरले एवढाच विषाद.

उपसंहार

मागील इटुकली गोष्ट संपल्यानंतर काही काळ लोटला. सप्टेंबर, १९३९ मध्य युरोपात दुसऱ्या महायुद्धाचा भडका उडाला. हिटलरच्या भरारीला तोंड देण्यास दोस्त राष्ट्रांचे मनुष्यबळ फार तोकडे पडू लागले आणि सैन्य भरतीची (Recruitment Men and Officers) अत्यंत निकड उत्पन्न झाली. ब्रिटीश साम्राज्यात हिंदुस्थान सामाविलेला असल्या कारणाने आपले राष्ट्र युद्धात आपोआपच गोवले गले.

गरजेच्या पोटी म्हणा अथव वृत्तीत बदल झाल्यामुळे म्हणा, सैन्य भरतीचे धोरणही आमुलाग्र सुधारले. पूर्वीच्या लढावू-बिनलढावू, जाती, धर्म, शाखा व प्रांत या भिंती पूर्णपणे विरून गेल्या. ब्राह्मण असो वा हरीजन असो, या सर्वांना सारखाच वाव मिळाला. शेकडो ब्राह्मण भरती झाले, महरांची तर फलटणच उभारली गेली. उमेदवारांची लायकी एवढाच निकष होता.

याच संदर्भात नौदलातील, महाराष्ट्राला माहिती असलेली व अभिमानास्पद अशी फक्त तीनच उदाहरणे देतो. महायुद्धाच्या अगदी सुरुवातीला भरती झालेले तीन ब्राह्मण अधिकारी फार मोठ्या हुद्यावर चढले-ॲडमिरल सोमण, रिअर ॲडमिरल करमरकर आणि रिअर ॲडमिरल लेले. ॲडमिरल सोमणांनी तर नौदलातील सर्वश्रेण्ठ पद भूषविले.

॥कालाय तस्मै नम:॥

अनुक्रमणिका

2ND BN 5TH MAHRATTA L. I.
CANNANORE

My dear Reid

I am very doubtful of the boy in question is a Mahratta. My Indian officers & NCOs who come from the Rajapur area, say they have never heard of ~~ghok~~ Gokale as a Mahratta name, & that they know of no Mahratta family of that name in the ~~area~~ Rajapur area. In the circumstances I am not inclined to take him. The boy himself otherwise seems quite a good type.

Yours Sincerely

R. C. Eberhardie

अनुक्रमणिका

I. A. F. Z2010
Group—Department.
Payment—Corps.

SUBJECT — No. 6/1/2

Office of the Recruiting Officer,

Station POONA Date 13th May 1932.

FROM

The Recruiting Officer,
POONA

To

P.G.Gokhale Esqr.,
Govindrao Joshi's Bungalow
Chhoti-Dhantoli,NAGPUR C.P.

Memorandum,

Reference Your application dated 6th May 1932 addressed to the Officer Commanding,4/5th Mahratta L.I.

Your age is 23.This only leaves you a matter of 9 months in which to qualify in a unit for a sufficient rank to enter the Dehra Dun Military College as a Cadet under Category "C".

Under the circumstances I cannot take any further action on your application.

Captain,
for Major,
Offg.Recruiting Officer,Poona.

KCB

अनुक्रमणिका

No.6/17

POONA, 26th May 1932.

From,

The Recruiting Officer,

- P O O N A.

To,

P.G.Gokhle Esqr.,
Govindrao Joshi's Bungalow,
Choti-Dhantoli,NAGPUR C.P.

Memorandum.

Reference Your application dated 15th May 32.

----&----

I regret that I cannot take any further action as already stated in my letter No.6/1/2 of 13th May 1932.

Have you persuaded a unit Commander to accept you as a "C" Cadet in his unit.This would appear the best course.As you are wasting time in correspondence instead of calling upon unit commanders.

2. I enclose extract from recent Gazettee of India dated 6-2-1932.

Major,
Offg.Recruiting Officer,Poona.

(Encl.1)

KCB

अनुक्रमणिका

A. G. B. Form No. 16.

> It is requested that the number and date of this communication may be quoted in any subsequent correspondence on this subject, and the reply addressed to the Adjutant General in India, not to any individual by name.

No. B/5100/A.G.9.

Army Headquarters, India,

Adjutant General's Branch.

Simla, the 27th May 1932.

From

The ADJUTANT GENERAL in INDIA.

To

Mr.P.G.Gokhale,
Govindrao Joshi's Bungalow,
Chhoti-Dhantoli,
Nagpur, C.P.

MEMORANDUM.

With reference to his application dated the 6th May 1932, returned herewith, Mr.P.G.Gokhale is informed that, as he is overage for the grant of a direct Viceroy's commission in the Indian Army, his request cannot be acceded to.

A. Ambrose Major,
for Adjutant General in India.

अनुक्रमणिका

No. 48/3/18.

Office of the Recruiting Officer,
Poona, the 8th August 1938.

To,

Mr. P.G.Gokhale,

c/o M.G.Gokhale, C.I.D.Sub Inspector,

Old Itwari, NAGPUR.

Memorandum.

In reply to your letter dated 4th August 1938 I return herewith your letter adressed to General Officer Commanding, Southern Command.

If you are still a member of the U.T.C., the correct channel for your application would be through the Officer Commanding that U.T.C.

If you are not a member of the U.T.C. but a private individual, your application may be submitted through the Collector of your district.

The position is this:-

You are a Brahmin as verified by the Collector although you informed the Recruiting Officer (verbally) that you are a Mahratta.

As far as I am aware you are not barred by caste from applying through your Collector to appear for the competitive examination for the Indian Military Academy, Dehra Dun. But in the event of your success in the examination who will pay your academy fees.

With regard to your enrolment in the army as a recruit I regret that at present you are not eligible and the Recruiting Officer may not enlist Brahmins.

You state that you wish to be made a special case.

Only the Officer Commanding of a unit who is willing to accept you can make a special case and at present as you are aware, there is no officer Commanding.

(2)

Commanding unit who has expressed his willingness to accept you.

Major,

Offg.Recruiting Officer, Poona.

(Enc:-1).

GS.

Copy to:-
The Deputy Commissioner,
Nagpur for information.

अनुक्रमणिका

A. G. B. Form No. 10.

It is requested that the number and date of this communication may be quoted in any subsequent correspondence on this subject, and the reply addressed to the Adjutant General in India, not to any individual by name.

No. B/21259/4(A.G.6.)

Army Headquarters, India,

Adjutant General's Branch.

Simla, the 15th September 1932.

FROM

THE ADJUTANT GENERAL IN INDIA,

To

Mr. P. G. Gokhale,
c/o Joshi's bungalow,
Dhantoli, Nagpur.

MEMORANDUM.

With reference to his application dated 5th September 1932, addressed to His Excellency the Commander-in-Chief, Mr. P. G. Gokhale is informed that a person belonging to a class not authorised for the Indian Army cannot be permitted to enlist in a regular unit with a view to entering the Indian Military Academy as an Indian Army Cadet. Such a person can, however secure entry into the Indian Military Academy by joining the I.T.F. It must be distinctly understood, however, that should Mr Gokhale be eventually enrolled in the Indian Territorial Force no guarantee could be given him that he would be selected for admission to the Indian Military Academy as an Indian Army Cadet at any future date.

[signature]

for Adjutant General in India.

अनुक्रमणिका

2nd Gwalior Infantry

Lashker, Kampoo

d/-8.3.32.

Dear Gokhale

Just received a letter from Mr. Tijare regarding your keenness to join the Army. I am indeed very glad. please let us know your height, Chest & the games in which you represent your college XI.

What rank you hold in U.T.C. Have you done the N.C.O's course which was held last year at Nagpur under your Captain Adjutant. At the same time let us know where you applied last times for an entry. Be sure that there is a loat of differance between the life of Indian Army & that of state Army. But with all that if you want to take this as a profession then before getting in-to the Army you must think twice. Because the life is very hardy all along. We want degree holders like you to join the Army; Then & then only there is some hope to improve the present Indian Officer's cadre

P.T.O.

So I think you will consider & write in reply all the necessary details. After which I will let you know what course to follow.

Nothing more.

Wishing your every success

Yours' sincerely

S. Upasani.

Lieut. Adj.

8.3.32

अनुक्रमणिका

साद सागराची

पहिल्या भागातील लघुकथा संपून काही वर्षे लोटली. जागतिक वातावरणात भराभर बदल होत चालले होते. सगळीकडे, विशेषतः युरोपमध्ये अस्थिरता वाटू लागली होती. आपल्या देशाची स्वातंत्र्याकडे काही पाऊले पुढे गेली होती. बऱ्याच घडामोडी पण झाल्या होत्या. तरीही साध्य दृष्टिपथात आले नव्हते. इतक्यात सर्व जगालाच एक जबरदस्त धक्का बसला. युरोपमध्ये युद्धाचा वणवा पेटला. जर्मनीचा हुकुमशहा, हिटलरने पोलंडवर १-९-१९३९ या दिवशी कोणतीही पूर्व सूचना न देता हल्ला केला. या लढाईचा शेवट काय होणार याबद्दल शंकाच नव्हती. फक्त हिटलरच्या आधुनिक शस्त्रसामुग्रीपुढे पोलंड किती दिवस तग धरील एवढाच प्रश्न होता

३ सप्टेंबर, १९३९ या दिवशी जर्मनीच्या पाणबुडीने इंग्लंडची “अथिनिया”(Athenia) नावाची बोट कोणतीही ताकीद न देता बुडविली. या अत्याचारा-नंतर इंग्लंडने जर्मनी विरुद्ध युद्ध पुकारले. ब्रिटीश साम्राज्याचे घटक आपोआपच सामील झाले किंवा व्हावे लागले. म्हणजे आपल्या देशाला, इच्छा असो वा नसो इतरांसमवेत भागीदार व्हावे लागले. त्यावेळेला युद्धाला किंवा ब्रिटीश साम्राज्याला मदत करावी किंवा न करावी हा मोठा वादग्रस्त प्रश्न झाला होता. पण त्या राजकारणात मला पडावयाचे नाही. जर्मनीची घोडदौड किंवा टँक दौड अतिशय वेगाने चालूच होती. १६-५-१९४० रोजी फ्रान्सने हत्यारे खाली ठेवली. हिटलर पश्चिम युरोप काबीज करून थांबला नाही, तर त्याने इटलीच्या सहाय्याने उत्तर आफ्रिकेवरही स्वारी केली. जानेवारी १९४१ मध्ये हिंदुस्थानी फौजा त्या युद्धाच्या भूमीवर दाखल झाल्या व धमसान लढाया सुरू झाल्या. २५-६-१९४२ च्या सुमारास हिटलरच्या सुसज्ञ फौजा व तरूण जनरल रोमेल इजिप्तच्या ५० मैलां-पर्यंत आत घुसला. तो काळ दोस्तांच्या दृष्टीने अतिशय आणीबाणीचा होता. जर इजिप्त शत्रू पक्षाच्या हातात गेले असते तर युद्धाचे स्वरूप पूर्णपणे बदलले असते.

इकडे पूर्वेला जपानने ७-१२-१९४१ या दिवशी पर्ल हार्बर (Pearl Harbour) येथे जमा झालेल्या अमेरिकेच्या युद्धनौकांवर अचानक हल्ला चढवून अतोनात नुकसान केले. अशा तऱ्हेने पूर्वेलाही युद्धाची सुरुवात झाली. जपानने पश्चिमेकडेही आपला मोर्चा वळविला. १५-२-१९४२ ला सिंगापूर पडले. जपानने ३-५-१९४२ रोजी मंडाले काबीज केले व त्याची दृष्टी हिंदुस्थानकडे वळली. २२-३-१९४४ च्या सुमारास मणीपूर संस्थानात घुसण्याचा प्रयत्न केला अशातऱ्हेने हिंदुस्थानच्या सीमेवर पूर्वेकडून युद्धाचा धोका स्पष्ट झाला.

एकाच वेळेला पश्चिम - पूर्व युद्धाच्या क्षेत्रात लढाई सुरू असल्यामुळे कितीमनुष्यबळ लागत असेल याची सहज कल्पनाही करता येणार नाही. उत्तर आफ्रिका व ब्रम्हदेश येथील युद्धासाठी सैन्याचा मुख्य भार हिंदुस्थानावरच होता. याचा परिणाम म्हणजे निकडीची सैन्य भरती. सैन्याच्या वेगवेगळ्या शाखा (अधिकारी व खालचा वर्ग) शिकलेले व न शिकलेले, तांत्रिक ज्ञान असलेले किंवा थोडक्यात म्हणजे सर्व तऱ्हेच्या कलाकारांची, कारागिरांची गरज होती. एवढेच नव्हे तर वेगवेगळे उद्योगधंदे, कारखाने यांनाही तितकीच मनुष्यबळाची गरज होती. याकारखान्यातून युद्धोपयोगी वस्तू निर्माण केल्या जात असल्यामुळे कालाचा अपव्यय करता येत नव्हता. अशा तऱ्हेच्या भरतीमुळे त्या वेळेला हिंदुस्थानातील बेकारी जवळ जवळ संपली होती. पूर्वीच्या काळात ब्रिटीश सरकारने ठरविलेल्या सैन्य भरतीच्या अटी केव्हाच नाहीशा झाल्या होत्या. आता फक्त निवड समितीची कसोटी ही एकच अट राहिली होती. साधारण १९४० च्या मध्यावर या सैन्य-भरतीला विशेष जोम येऊ लागला आणि भरतीची केंद्रे उघडू लागली. तरीही सर्व-

सामान्य जनतेला या भरतीची पूर्ण कल्पना आलेली नव्हती. थोडक्याच वेळात भाडोत्री (mercenary) सैन्य भरतीला वाण नव्हती हेही उघड झाले.

पुनश्च हरि ओम्

तोपर्यन्त मी पदवीधर झालो होतो व नोकरीही करीत होतो. तरीही माझे कुतुहल ताबडतोब जागृत झाले आणि पुन्हा प्रयत्न करण्यासाठी कंबर कसावी असे ठरविले. जबलपूर येथे भरतीचे केंद्र आहे असे कळल्यावर मी ताबडतोब अर्ज केला आणि त्यानुसार मला मुलाखतीसाठी बोलाविले गेले. मुलाखत घेणारा फक्त एकच अधिकारी-एक ब्रिगेडियर (Brigadier) होता. यावेळी मात्र त्याने माझ्या जातीविषयी प्रश्न विचारला नाही. त्यामुळे मला एकदम हायसे वाटले. पण त्याने दुसरा एक न आवडणारा प्रश्न विचारला, "तू 'व्हाईसरायज् कमिशन' घेण्यास तयार आहेस का?" हा प्रश्न मला अनपेक्षीत तर होताच शिवाय माझी युध्द काळात तरी हे कमिशन घेण्याची तयारी नव्हती. म्हणून ते कमिशन घेण्याची माझी तयारी नाही असे उत्तर दिले. त्यांच्या ऑफिसातून बाहेर आल्यावर इतर उमेदवारांनी माझी मुलाखत एकल्यावर माला जवळ जवळ मुर्खात काढले. त्यातील काही लोकांना त्या अधिकाऱ्याने हाच प्रश्न विचारला होता आणि त्या सर्वानी "any thing" "जे असेल ते" अशा अर्थाचे उत्तर दिले होते. त्या सर्वांना माझा पूर्वेतिहास आणि मनातील ओढ सांगण्याची ती वेळ नव्हती व स्वारस्यही नव्हते. कालांतराने निवड न झाल्याचे मला कळविण्यात आले. ते जवळ जवळ अपेक्षीतच होते. स्वगृही परतल्यानंतर नाउमेद न होता नवीन प्रयत्नांना सुरुवात केली. माझ्या बंधूचा मि. ड्यूक नावाचा (Deputy General of Police) एक ब्रिटीश ऑफिसर मित्र होता. त्याला याबाबतची खात्रीने माहिती असावी विश्वासाने मी त्याची भेट घेतली. त्याला सैन्यात भरती होण्याची कल्पना आवडली पण सुरुवातीलाच मला एक ताकीद दिली. "तू लष्करात भरती होऊ नकोस.
लष्करी अधिकाऱ्यांना सकाळी परेड व संध्याकाळी मद्यपान याशिवाय काही उद्योग नसतो." (Parade in the morning and drinking in the evening) माझ्या ताबडतोब लक्षात आले की यांचे लष्करी अधिकाऱ्याबद्दल मत फारच कलुषीत आहे. परंतु त्याने मी नौदलात जावे असा आग्रह धरला आणि त्याबाबत त्याच्या मुंबईच्या मित्रमडळींना पत्र लिहून मला सर्व माहिती पुरवीन असे आश्वासनही दिले. बरेच दिवस झाले तरी ती माहिती आली नाही. दरम्यानच्या काळात सैन्य भरतीच्या पध्दतीत संपूर्ण बदल झाला होता व त्याबद्दल वर्तमान-पत्रात संपूर्ण तपशीलवार माहिती देण्यात आली होती. थोडक्यात प्राथमिक छाननी त्या प्रांताच्या कमिशनरने करावयाची आणि उत्तीर्ण झालेल्या उमेदवारांची वैद्यकीय परीक्षा एकाद्या जवळ असलेल्या मिलिटरी हॉस्पिटलमध्ये घ्यावयाची व त्यानंतर पास झालेल्यांची नावे निवड समितीकडे पाठवायची असा क्रम ठरविला होता. त्याप्रमाणे मी अर्ज केल्यानंतर मला नागपूरच्या कमिशनर-समोर जावे लागले. त्यांनी पास केल्यानंतर कामठी येथे वैद्यकीय परीक्षा झाली व शेवटी बंगलोर येथील केंद्रात निवड समितीच्या समोर जाण्याचा हुकूम मला मिळाला. हे कळल्यानंतर तेथे जाऊन आलेल्या काही उमेदवारांची गाठ घेऊन त्यांच्या अनुभवाचा फायदा घेऊन बरीच तयारी केली, आणि ती तयारी फार उपयोगीही पडली. सर्वसाधारण प्रश्न विचारून झाल्यानंतर समितीच्या अध्यक्षांनी एक प्रश्न विचारला -"तुला नौदलात का जावयाचे आहे?" (Why do you want to join Navy) मी उत्तर देण्यापूर्वीच त्यांनी मला हुकूमवजा सांगितले की, "तू लष्करामध्येच भरती हो." (You better join Army) मी माझ्या अर्जामध्ये नौदलाची पहिली पसंती दर्शविली होती, म्हणून हा प्रश्न उद्‌भवला. समितीला प्रत्युत्तर देण्याचा प्रश्नच नव्हता. मी, हो म्हणून थांबलो व मुलाखत संपली. झाले ते हिताचेच झाले असे माझ्या मनात आले. त्यावेळेला जिकडेतिकडे विशेषत:उत्तर आफ्रिकेत मनुष्यबळाची अतिशय निकड होती. त्यामुळे नौदल व हवाई दलात क्वचितच कोणाची निवड केली जात असे. बहुतेक सर्व निवडलेल्या उमेदवारांना लष्करातच पाठविले जात

अनुक्रमणिका

असे. निवड केंद्रातून निघण्यापूर्वी काही कामासाठी ऑफिसात गेलो. तेथे समितीचा एक कारकून दुसऱ्याशी काहीतरी मराठीत बोलला. ते ऐकल्याबरोबर मी त्याला मराठीतच माझ्या मुलाखतीचा निकाल विचारला. काही कागद पाहून त्याने मला माझी निवड झाल्याचे चुपचाप सांगितले.

माझे श्रम येथ पर्यन्त तरी सफल झाल्याचे मला समाधान वाटले. यावेळेला तरी कोणी माझ्या जातीचा उल्लेख केला नाही किंवा त्यासंबंधी कोणता बखेडाही निर्माण झाला नाही. फक्त गुणवत्तेवरच निवड झाली असावी. त्यावेळेला मला अश्वत्थाम्याची आठवण झाली. त्याच्यासारखे "इयं सा जातिः परित्यक्ता" म्हणण्याची पाळी न येता माझे उद्दीष्ट गाठता आले.

आणखी महिना-दीडमहिन्याने माझ्या निवडीचे अधिकृत पत्र आले. त्यासोबत रेल्वे वॉरंटही पाठविलेले होते. मला महूच्या (मध्यप्रदेश) Officers Training School मध्ये जाण्याचा हुकूम होता. त्यावेळेला शिक्षणाची तीन केंद्रे होती. डेहराडून, महू आणि बंगलोर. ६ महिन्यांचा अम्यासक्रम होता. ठरल्या दिवशी मी महू कॅम्पला दाखल झालो व आपल्या खोलीत सामान ठेवले. खोली २ विद्यार्थ्यांसाठी होती. लागणारे सर्व साहित्य पूर्णपणे सज्ज होते. दोघांना एक नोकरही दिलेला होता.

पहिले दोनतीन दिवस वेगवेगळ्या सामानाचे वाटप करण्यात गेले. गणवेशांची मापे घेणे, सायकली, बूट वगैरे प्रत्येकाचे स्वाधीन करणे हा कार्यक्रम होता. त्याचप्रमाणे वेगवेगळया खात्याचे मुख्य, सर्वांना त्या त्या खात्याबद्दल लेक्चर देत असत. त्यामध्ये डॉक्टरही (मेडिकल ऑफिसर) सुटलेले नव्हते. डॉ. महाशयांनी शेवटी बजावले की, कोणालाही जर फार थकल्यासारखे वाटत असेल आणि एखादा दिवस सुट्टी पाहिजे असेल तर तसे मला अगोदर सांगा. पोटात दुखते, कपाळ दुखते अशा गप्पा मारू नका. (Don't tell me any cock and bull story.)

नित्यक्रम अतिशय कडक व भरगच्च होता. घड्याळे एक तास पुढे केलेली होती. तेव्हा सकाळी ६-०० वाजतासुद्धा काळोखच असायचा. सुरुवातीला पी. टी. (**Physical Training**) कवायत, युध्दशास्त्र शिक्षण, मैदानी आणि जंगलातील शिक्षण, नकाशे कसे वाचावे वगैरे. जास्त वेळ लागणारे - खंदक, चर खणणे, ट्रक चालविणे याची प्रत्यक्ष तालीम दिली जात असे. दिवसा तसेच रात्री जंगलातूनमार्ग काढणे अशा तऱ्हेचा दिवसभरचा गच्च कार्यक्रम आखलेला होता. एक गोष्ट लक्षात ठेवली पाहिजे की, ३ वर्षांचा अभ्यासक्रम फक्त ६ महिन्यात कोंबलेला होता. त्यामुळे कोणत्याही विषयाचा सविस्तर आणि तपशीलवार अभ्यास अशक्य होता. युद्धाला उपयोगी अशा अनेक विषयांची तोंड ओळख करून देणे एवढेच शक्य होते.

संध्याकाळी खेळ आणि तालिमखान्याचाही कार्यक्रम असे आणि त्याला प्रत्येकाने जाणे बंधनकारक होते. शिवाय तालीमखान्यातील काही कसरतीच्या परीक्षाही द्याव्या लागणार होत्या.

सुप्रभाती प्रत्येकाला चहा आणि भलीमोठी दोन बिस्कीटे दिली जात असत. दिवसभरात न्याहरी, दुपारचे जेवण, संध्याकाळचा चहा, आणि रात्रीचे जेवण अशी अन्नव्यवस्था होती. आठवड्यातून चार दिवस गणवेष घालून सर्वांनी एकत्र जेवावे लागत असे. बुधवार, शनिवार आणि रविवार यावेळी रात्रीच्या जेवणाला साध्या कपड्यात ज्याच्या त्याच्या फुरसतीत जेवण्याची मुभा होती. दिवसभर केलेल्या शारीरिक श्रमामुळे पहिले काही दिवस प्रत्येकजण पूर्णपणे थकूनभागून जात असे. अशावेळी नोकर तेलाची बाटली घेऊन मालीश करण्यास तयार असे. अर्थात त्याबद्दल त्याला वेगळे पैसे द्यावे लागत असत. व्यक्तिशः मला सकाळी

तीनचार मैल धावण्याची सवय होती, शिवाय माझी निवड झाल्यापासून हॉकीखेळण्याचा पण सराव केला होता. तरीही दिवसभराचे शारीरिक श्रम आणि इतक्या अंग मेहनतीची सवय नसल्यामुळे थकवा येत असे. काही दिवसांनी हा कार्यक्रम व श्रम अंगवळणी पडले. प्रत्येकाचे दर महिन्यात वजन केले जात असे. पहिल्या महिन्यात सर्वांचेच वजन कमी झाले व दुसऱ्या महिन्यात ते मूळ पदावर आले. मनोरंजनासाठी सिनेमा शिवाय दुसरे काही साधन नव्हते. त्यामुळे बहुतेकशनिवारी सिनेमाचा कार्यक्रम असे नोकर अगोदर तिकिटे आणून ठेवत असे. रविवारी जवळपासच्या पहाण्यासारख्या स्थळाकडे दोनचार मित्रमंडळी मिळून फेरफटका मारला जात असे. सायकली होत्याच. थोडक्यात आम्ही त्या वातावरणात पूर्ण रुळलो.

राजकीय घडामोडीत रस नव्हता. वर्तमानपत्रे वाचण्याला उत्साह व वेळही नव्हता. शक्यतितकी विश्रांती घेण्याकडे जास्त लक्ष असे १२ ऑगस्ट १९४२ ला आपले मोठे राजकीय पुढारी पकडले गेले हे मेसच्या टेबलावर पडलेल्या वर्तमानपत्रांच्या मथळ्यावरून कळले. आम्हाला रु. १४८-१४ आणे पगार मिळत असे. लग्न झालेल्यांना ५० रूपये अधिक मिळत असत. तेथील कॉंट्रॅक्टरची एक बॅन्क होती. त्या बॅन्केत पैसे ठेवणे आणि काढणे ही सोय केलेली होती.

पावसाळा असल्यामुळ मधून मधून पाऊस पडतच असे. पावसामुळे कवायतीमध्ये खंड पडू नये म्हणून मोठमोठ्या आच्छादिलेल्या जागा केलेल्या होत्या व त्यांचा मैदानाऐवजी उपयोग केला जात असे. एके दिवशी दिवसा पाहून ठेवलेल्या रस्त्याने रात्री बरोबर (त्याच रस्त्याने) जावयाचे असा कार्यक्रम होता पण आयत्या वेळी अतिशय पाऊस पडल्यामुळे तो कार्यक्रम रद्द केला गेला. दुसऱ्या दिवशी साधारण उघाड दिसल्यामुळे तोच कार्यक्रम त्या दिवशी करण्याचा हुकूम झाला. आम्ही सायकलीवरून रात्री ९ च्या सुमाराला प्रयाणाच्या ठरलेल्या जागी गेली व सायकली जागी ठेवून दिल्या. आकाश काळ्या ढगांनी पूर्ण भरून गेलेले होते. समोर फारसे दिसत नव्हते. अर्थातच आम्ही पावसाची तयारी केलेली होती. अंगात जर्सी, वरून रेनकोट व डोक्यावर टोपी इत्यादी साधनांनी पावसाशी झुंज देण्यास तयार होतो. पायामध्ये जड लष्करी बूट असल्यामुळे पाय कुठे पडतो याकडे फारसे लक्ष नव्हते. समोर जेवढे दिसेल तेवढ्यावरून उंचसखल जमीन झाडेझुडपे व सापडल्यास पायवाट याकडे दृष्टी केंद्रीत झाली होती. थोडा वेळ चालल्यावर एकदम धो धो पाऊस सुरू झाला. दोनचार मिनिटांतच आम्ही पूर्ण ओले चिंब झालो. तरीपण कार्यक्रम रद्द केला गेला नसल्याने आम्ही तसेच चालत राहिलो. चालता चालता एका टोकापर्यंत जाऊन परतीच्या वाटेला लागलो. पुढे येता येता एका गावाजवळ आलो. तोपर्यंत रात्रीचे साधारण ११/११-३० वाजले होते. गावात पूर्ण काळोख व शुकशुकाट होता. गावातील रस्त्यावर कंबरभर पाणी झाले होते. पुढे आल्यावर आपल्या मूळ स्थानाला पोहोचविण्यासाठी एक लहान नदी पार करावयाची होती. सुरवातीलाच नदीपुराने फुगली आहे असे सहजच लक्षात आले. त्यामुळे एकमेकाला धीर देण्यासाठी पाचसहा जणांच्या तुकडीतुकडीने एकमेकाच्या हातात हात घालून साखळी तयार केली व नदीत खाली उतरलो. चालत जाताना प्रत्येक पावलाला पाणी वाढत होते. शेवटी छातीपर्यंत पाणी आले आणि पायाखालची वाळू सरकू लागली. पाय ठाम टिकेना तेव्हा प्रत्येकजण घाबरून दुसऱ्याचा आधार घेण्याचा प्रयत्न करू लागला. माझ्यावरही त्याचप्रमाणे एकदोघांचा दबाव भासू लागला. त्यांच्या विळख्यातून मी माझी कशीबशी सुटका करून घेतली. मला पोहण्याचा चांगला सराव होता, किंबहुना थोडासा अभिमानही होता. नागपूरच्या तेलखेडी तलावात पलीकडच्या टोकापर्यंत पोहत जाऊन परत मूळस्थानी येणे हा उन्हाळ्याच्या सुट्टीतील नित्यक्रम होता. यामुळे मी सहजच पोहून पलीकडे जाईन अशी मला खात्री होतीकदाचित प्रवाहामुळे अगदी सरळ रेषेत जाता येणार नाही एवढेच पायामध्ये जाडजूड लष्करी बूट होते आणि अंगावर घातलेल्या रेनकोटच्या खिशात पाणी भरले होते. त्या वजनामुळे पाय वर येत नव्हते. फक्त डोके वर ठेवून पोहण्याचा

प्रयत्न करीत होतो. मध्य-प्रवाहाच्या जोरामुळे मी थोडा थोडा खाली सरकू लागलो. तरीपण मी पैलतीराला पोहोचलोच आणि काठाला हात टेकविण्याचा प्रयत्न करू लागलो. अतिशय अंधार असल्यामुळे समोरचे काहीच दिसत नव्हते. मी जेव्हा जेव्हा काठपकडण्याचा प्रयत्न केला तेव्हा तेव्हा माझ्या हातात मातीचे ढेकूळ व थोडेसे रान येत असे व मला पकड मिळत नसे. त्यामुळे खाली वहात जाण्याची क्रिया चालूच राहिली. दरम्यान काठ सुटून मी नदीच्या बराच मध्याकडे आलो होतो. पुढे जाता जाता एक पूल दिसू लागला व पुलाच्या खांबाजवळ तयार होणाऱ्या भोवऱ्यात मी सापडलो आणि पाण्यात खाली गेलो. थोडेबहूत पाणीही पोटात गेले. मोठ्या प्रयत्नांनी डोके वर करून पहातो तो मी पुलाच्या पलीकडे जाऊन नदीच्या मध्यावर आली होतो. बूट आणि रेनकोटच्या वजनामुळे फक्त डोके वर ठेवून पोहण्याला सुद्धा बरेच श्रम पडत होते व त्यामुळे बरेच थकल्यासारखे वाटू लागले. माझी पोहण्याची ताकद व इतका वेळ धरलेला जोर थोडासा खचल्यासारखा वाटू लागला काळाची प्रतिमा दिसू लागली. फक्त वेळच ठरावयाची होती. पण एक गोष्ट अजूनही मला आठवते ती म्हणजे मी पूर्ण भानावर होतो. त्याच सुमारास एकदम स्फूर्ती येऊन शिल्लक असलेल्या ताकदीने मी ओरडण्यास सुरवात केली. कोणती तरी अद्‌भूत शक्ती माझ्या अंगात संचारली होती. मी नदीच्या डाव्या काठाकडे झुकतो आहे असे मला वाटू लागले. आणखी थोड्या वेळाने माझ्या बुटाना कहीतरी खडबडीत लागले असे वाटले तेव्हा मी पुन्हा एकदम सावरलो. सखल पाण्यात जात आहे असे थोडेसे वाटू लागले, आणि माझे पाय एका तळावर स्थिर झाले व मला मोठ्या मुश्किलीने चालता येते असे वाटले. मी हात पुढे करून चालण्याची क्रिया चालू ठेवली आणि अखेरीला माझ्या हातांना काहीतरी एक कठीण पदार्थ लागला व त्याला धरुन उभा राहिलो.

पायात ताकद राहिली नव्ह्ती. आपोआपच कोलमडून पडतो की काय असे वाटू लागले; इतक्यात काही मानवी शब्द कानावर पडले आणि २।३ मनुष्याकृती पण दिसू लागल्या. (नदीच्या अगदी काठावर वसलेल्या गावातून हे ३ गृहस्थ माझे ओरडणे ऐकून जणू काय शब्दवेध घेऊन तेथे आले होते) त्या तिघातील एकजण ओरडून मला विचारू लागला “तुम कौन है” तो आवाज माणसाचाच आहे असे वाटले. त्याही स्थितीत हा प्रश्न का विचारीत आहे याचे मला आश्चर्य वाटले. तरीपण होता नव्हता तो सर्व जोम एकवटून मी उत्तर दिले “पहले हमको बाहर खेच लो फिर बताता हूँ” डोक्यावर घट्ट लष्करी टोपी, ओला चिंब रेनकोट या पेहरावात आणि विशेषतः त्या काळोखात माझी प्रतिमा काही लोभनीय नव्हती. थोडा वेळ गेल्यावर त्या तिघांपैकी एकजण पुढे आला व त्याने माझा हात धरून मला वर ओढले. (वेळ लागण्याचे कारण मला नंतर कळले ते असे - त्या गावा मध्ये अशी लोककथा होती की, ही नदी दरवर्षाला एकतरी बळी घेते. या बळीला ते लोक “बला” म्हणत असत. आणि ही बला लोकांना मधून मधून दिसते. या दंत कथेच्या पार्श्वभूमीवर, मी म्हणजे ती एक बला आहे, की खरोखरच माणूस आहे हे ठरविण्यासाठी त्यांनी आपसात विचार-विनमय केला आणि असे ठरविले की, एकाने पुढे जावयाचे आणि बाकीच्या दोघांनी त्याला घट्ट धरून ठेवायचे म्हणजे बला त्याला खाली खेचू शकणार नाही, वर ओढल्यावर मी एखाद्या वाळूच्या पोत्यासारखा धडकन खाली पडलो आणि लगेच गिळलेले पाणी भळाभळा ओकून टाकले. मला जरा हलके व बरे वाटले. त्या पाहुण्यांनी मला उचलून एका देवळात नेले आणि एका खाटेवर टाकले आणि माझ्याकडे पहातच राहिले. त्यांना पुढे शाय करायचे ते समजेना. मी त्यांना रेन कोट, जर्सी वगैरे कपडे काढून टाकण्यास सांगितले. त्यामुळे मला एकदम मोकळे वाटून माझा श्वासोच्छवास नीटपणे होऊ लागला. माझ्या देवळातील अस्तित्वाची बातमी झपाट्याने गावात पसरली. व काही लोक मला पाहण्यास तेथे आले.

इकडे कॅम्पमध्ये तीघेजण बेपत्ता आहेत असे दिसून आले. ताबडतोब अलार्म दिला गेला आणि नदीच्या काठावर शोधाशोध करण्यासाठी बॅटरीज् घेऊन जिकडे तिकडे लहान लहान तुकड्या पाठविल्या गेल्या. होते नव्हते तेवढे जीप्सही पळविले. ही धावपळ कशासाठी आहे हे गावकऱ्यांच्या सहज लक्षात आले. कारण त्यांच्या गावातही ह्या तुकड्या शोधाशोध करीत होत्या. गावकऱ्यांनी "तुम्हारा एक आदमी हम लोगोंने पकड लीया है" असे त्यांना सांगितले. त्या तुकडीला एखाद्या नव्या ताऱ्याचा शोध लागला असा आनंद झाला. दोघानी देवळाच्या दरवाजातून मला पाहिले आणि ॲम्ब्युलन्स आणावयाला धाव घेतली. मला ॲम्ब्युलन्स मध्ये घालून माझ्या खोलीत आणले आणि माझ्या पलंगावर निजविले. वरून दोन मोठी ब्लँकेटस घातली आणि ब्रॅन्डी प्यायला दिली. ती शुद्ध ब्रॅन्डी मला पिववेना म्हणून कोणीतरी शहाणपणाने त्यात पाणी घातले. थोड्या वेळात माझी खोली व्ही. आय. पी. रुम झाली. लहानमोठे अधिकारी - मुख्य अधिकारी सुद्धा माझ्या खोलीला भेट द्यावयास आले. तसा मी बराच सावरलो होतो. त्यावेळेला तरी माझ्यासाठी आणखी काही करण्यासारखे नव्हते म्हणून सर्व लोक परत गेले व खोलीत शांतता झाली.

माझा सहचारी-जाग्रणामुळे म्हणा-लवकरच गाढ झोपी गेला होता. मला मात्र झोप येत नव्हती. खरे पहाता दोन्ही गुडघ्यांवर झालेल्या जखमांशिवाय दुसऱ्या शारीरिक उग्र वेदना नव्हत्या पण मन अस्वस्थ होते. काही तासापूर्वी येऊन गेलेल्या प्रसंगाची पुनरावृत्ती सिनेमातील **flash back** सारखी डोळ्यापुढे दिसू लागली. ऐलतीरावरून मोठ्या आत्मविश्वासाने पैलतीराला गेलो पण चढून किनाऱ्यावर जाण्याऐवजी भोज्याला हात लावून परत फिरतात त्याप्रमाणे माझी कृती घडली. मी किनारा सोडून पुन्हा परत मुख्य प्रवाहात येऊ लागलो-जणूकाय कोणी मला आव्हान करीत होते-"किनाऱ्यापाशी काय धुंडाळतोस, मध्य प्रवाहात ये-पाहूया तुझी ताकद" मी सुद्धा आव्हानाला प्रतिसाद देऊन मध्य प्रवाहात घुसलो घुसावे लागले. आता मात्र असे वाटू लागले की, एखादी अजस्त्र हिडिंबा आपल्या विस्तीर्ण उदरात मला सामावून घेईल की काय. प्रत्यक्षात तसेच घडले. पुला-जवळच्या भोवऱ्याने मला गिळंकृत केले. पण मी कचदेवासारखा बाहेर निघालो. वर येऊन पहातो तो काय, त्या किटट् काळोखात हीमला तीन आकृती स्पष्ट दिसू लागल्या. मध्यभागी साक्षात यमदेव व त्यांच्या बाजूला हातात दोऱ्या घेतलेले दोन यमदूत, उडी मारण्याच्या पावित्र्यात उभे होते. "इथे कशाला आलात, काय विचार आहे?" असे मी विचारणार इतक्यात मी डाव्या किनाऱ्याकडे फेकला गेलो. डोळे उघडून पहातो तो त्या तीनही आकृती अदृश्थ झाल्या होत्या. (मला वाटते चित्र-गुप्ताकडून हिरवा प्रकाश आला नाही किंवा त्या दिवसाच्या यादीत माझे नाव चकून आले होते) काही तरी गफलत झाली होती खास. कारण "तुला (यमाला) आणण्यासाठी बोलावणे लागत नाही. तुला येण्यासाठी वाहन पाठवावे लागत नाही. तू योग्य वेळी अविलंब येतोस आणि तुझ्या श्रमांचे मूल्यही द्यावे लागत नाही. "

धाडी न कोणी तुज आणण्यास
गाडी न लागे तुज यावयास ॥
तू योग्य काली अविलंब येसी
निजश्रमांचें नच मूल्य घेशी ॥

त्याच्या ऐवजी डाव्या हाताला तीन मनुष्याकृती दिसू लागल्या. त्यांच्यापैकी एक मानव बोलूही लागला. त्यामुळे हा खरोखरीच मनुष्य प्राणी असावा असे वाटू लागले.

अनुक्रमणिका

यमदूताचें नुकतेच पाहिलेले दृष्य म्हणजे भासच होता की काय अशी शंका येऊ लागली. ते काय असेल ते असो, अंगात नवचैतन्य, खास जोम असल्या सारखा वाटू लागले. मी अंगावर घातलेली दोन्ही ब्लँकेटस् पायांनी जोरजोराने भरभर फेकून दिली आणि अंथरुणावर उठून बसलो. या माझ्या धडपडीने माझा पार्टनर एकदम जागा झाला आणि थोडासा घाबरलाही. मला काहीतरी झाले असावे असे याला वाटले. डॉक्टरला बोलवू का असे घाबरतच विचारू लागला त्या ब्लँकेटांनी मला फार उकडले व त्यामुळे अस्वस्थ झालो. अशा तऱ्हेने त्याला समजावून पुन्हा झोपी जाण्यास सांगितले. मला दिसलेल्या **flash back** चे त्याला निवेदन करणे त्यावेळी तरी अगदीच अप्रस्तुत होते. मला थोडे हलके वाटू लागले, तसेच काही तरी मोठा पराक्रम केला की काय असा एक स्पर्श मनाला चाटून गेला कसल्यातरी समाधानाने मला लवकर झोप लागली.

दुसऱ्या दिवशी कॅम्प मध्ये जिकडे तिकडे वेगवेगळ्या कारणासाठी धामधूम माजली होती. जमलेल्या लोकांच्या बोलण्यावरून मला असे कळले की, तीन बेपत्ता विद्यार्थ्यांपैकी एक वहात असताना त्याच्या नशिबाने त्याला एका झाडाच्या फांदीचा आधार मिळाला व तो तिला धरून उभा राहिला आणि शोधणाऱ्या तुकडीला तो लवकरच सापडला. त्याला कोणतीच इजा झाली नव्हती. पुष्कळ शोधानंतरही तिसऱ्याचा पत्ता लागला नाही म्हणून आदल्या रात्री शोध तात्पुरता बंद केला होता

रोजचा अभ्यासक्रम स्थगित केला होता. सकाळीच पुन्हा शोधासाठी तुकड्यांची आणि वहानांची रवानगी केली गेली. दहा- अकराच्या सुमारास कँपपासून बरेच दूर अंतरावर चिखलात रुतलेला तो विद्यार्थी सापडला त्याचे फक्त डोके वर दिसत होते. तो मृत देह कॅम्पमध्ये आणला गेला. हा विद्यार्थी पूर्वबंगालचा होता- (त्यावेळी पूर्व बंगाल हिंदुस्थानातच होता.) हा विद्यार्थी प्रकृतीने बराच स्थूल होता. खरे म्हणजे त्याची निवड कशी झाली हा एक कॅम्पमध्ये चर्चेचा विषय असे. शिवाय त्याला पोहता येत नसावे असेही वाटले.दिल्लीला बिनतारी संदेश, टेलिफोन वगैरे ताबडतोब केले गेले.

महूला आमचे शिक्षण सुरू होऊन एखादा महिना झाला असेल, एका विद्यार्थ्याला उडी मारीत असता त्याच्या एका पायाला मोठी जखम झाली आणि त्याला हॉस्पिटलात न्यावे लागले. ती जखम बरी होण्याला बरेच दिवस लागणार होते. मी महू सोडीपर्यंत तो दवाखान्यातच होता. तो अखेरीला केव्हा बरा झाला ते कळले नाही. काही झाले तरी त्याचा तो शिक्षणक्रम तरी चुकलाच होता. त्यावेळी माझी ईश्वराला अशी प्रार्थना असे की शिक्षणाच्या काळात किंवा युद्ध-भूमीपासून दूर असताना मला कोणतीही इजा होऊ नये. प्रत्यक्ष रणांगणावर काहीही घडले तरी त्याची क्षिती नव्हती कारण लष्करात भरती होण्याचा निश्चय करताना तेथील प्रत्यक्ष कृतीचे कोणतेही परिणाम अथवा शेवट आनंदाने व जाणून-बुजून स्वीकारणे हे गृहीतच धरलेले होते. "हतो या प्राप्स्यसि स्वर्ग" असे का म्हणू नये? मोठा 'आ' उघडल्याचा आक्षेप आला तर आला.

सकाळी आठ वाजता माझ्या खोलीसमोर ॲम्ब्युलन्स उभी राहिली. अर्थातच मला दवाखान्यात जावे लागले. तोपर्यंत मी जवळ जवळ पूर्ववत झालेला होतो. खरचटलेल्या लहान जखमा सोडून खास अशी व्याधी नव्हती. डॉक्टरांनी मला तपासून माझ्या जखमांची काळजी घेतल्यानंतर तेथेच राहण्यास सांगितले, पण मला तेथे राहण्याची आता गरज नाही असे सांगून परत खोलीत जाण्यास संमती मिळविली आणि माझी सुटका झाली. वास्तविक मी खोलीपर्यंत चालत जाऊ शकलो असतो. परंतु लोकांची नजर चुकविण्यासाठी ॲम्ब्युलन्सचा फायदा घेतला. येनकेन प्रकारेण माझ्या खोलीला बऱ्याच वेगाने प्रसिद्धी

मिळाली. लवकरच माझी खोली मंत्र्याच्या खोलीसारखी दिसू लागली. फरक एवढाच की उपस्थित मंडळी माझे मित्र व वर्गबंधू होते आणि ते माझ्या क्षेम कुशलाची चौकशी करण्यासाठी आले होते.

संध्याकाळी त्या मृत विद्यार्थ्याची प्रेतयात्रा निघाली. सर्व विद्यार्थी, शिक्षक यात्रेत उपस्थित होते, मला कोणी अपेक्षिले नव्हते ही गोष्ट निराळी. तू हा मान घालविलास असा काही जणांनी विनोद केला

तिसऱ्या दिवसापासून नित्यक्रम सुरू झाला. झालेल्या अपघाताची चौकशी करण्यासाठी समिती नेमली गेली. मला आणि इतर संबंधितांना समिती पुढे साक्ष द्यावी लागली. समितीच्या अहवालातून काय निष्पन्न झाले हे मला कळले नाही. पण नदी पार करण्यासंबंधी असलेले लष्करी पाठ ताबडतोब बंद केले गेले.

थोड्याच दिवसात झाले गेले विसरून मी अभ्यासात लक्ष गुंतवू लागलो. याच सुमारास एक अनपेक्षीत गोष्ट घडली. एक दिवस बोर्डावर लावलेली नोटीस दृष्टीपथात आली. “नौसेनेला काही विद्यार्थ्यांची निवड करावयाची आहे तरी इच्छुकांनी ताबडतोब नावे द्यावी” नोटीस वाचल्याबरोबर मला मि. ड्यूक साहेबांनी आर्मी-नेव्ही बद्दल जे चार शब्द सांगितले होते त्याची एकदम आठवण झाली. मी कोणताही विचार न करता माझे नाव दिले. मुलाखतीसाठी मुंबईहून एक खास नाविक अधिकारी कँपमध्ये आला होता. मुलाखती नतंर **I will see what can I do for you** असे मला मुत्सद्दी उत्तर दिले. ते मला अनुकूल असावे असे मला वाटले आणि तसेच घडले. योग्य काळात नोटीस बोर्डावर निवड-लेल्या यादीत माझे नाव होते. (१९४१-४२ च्या दरम्यान नौदलाचीही झपाट्याने वाढ होत होती. त्यांना अधिकाऱ्यांची तीव्र निकड होती आणि अर्ज मागवून सर्व सोहळा करीपर्यंत वेळ नव्हता, म्हणून हा मार्ग स्वीकारला होता. लष्कराला वीस पंचवीस उमेदवारांना मुकण्यास फारसा प्रत्यवाय नव्हता.) माझे नाव पाहून माझ्या सहकाऱ्यांनी माझ्यावर फार जोराचा हल्ला चढविला. आताच तू पाण्यात बुडत होतास आणि यानंतर तू तर प्रत्यक्ष पाण्यातच राहण्यास जाणार आहेस? माझे उत्तर असे होते की, माझा मृत्यू मला दर्शन देऊन पळून गेल्यामुळे आता मला पाण्यापासून बिलकूल भय नाही आणि म्हणून मी नौदलात जाण्याचे ठरविले आहे.

निवडलेल्या उमेदवारांना १० दिवस सुट्टी देऊन २५ ऑक्टोबर १९४२ ला मंबईला हजर राहण्यास सांगितले.

“मुंबई”

अखेरीला हुकुमाप्रमाणे मी २४ ऑक्टोबरला मुंबईच्या बोरीबंदर स्टेशनावर दाखल झालो. स्टेशनातून बाहेर पडत असता मला एक सहकारी अचानक भेटला. त्याला मुंबईची अजिबात माहिती नव्व्ती. मला थोडीशी इकडे तिकडे माहिती होती, त्यातही बोरीबंदर, सरदारगृह, क्रॉफर्ड मार्केट हे चांगले माहीत हाते. मुंबईत उतरण्याची काही खास व्यवस्था नसल्यामुळे, मी सरदारगृहात जाण्याचे ठरविले. माझा सहकारीपण माझ्याबरोबरच आला. त्या दिवसात सरदार गृहा-मध्ये एका दिवसाला पाच रुपये देऊन जेवणखाण्यासकट वेगळी खोली मिळत असे.

दुसऱ्या दिवशी शोधत शोधत हुकूमाच्या पत्रात लिहिलेल्या ऑफीसात पोहोचलो. त्या ऑफीसाच्या बाहेर डेहराडून, महू व बंगलोर या तिन्ही ठिकाणाहून निवडलेले उमेदवार उपस्थित झाले होते.

साहाजिकच वेगवेगळ्या गप्पा भविष्याबद्दल तर्कवितर्क चालू होते. इतक्यात तो अधिकारी स्वतःच बाहेर आला. त्याने हजेरीवजा नावे वाचली व त्याच यादीवर त्याने खुणा केल्या. स्वागतार्थ चार शब्द बोलून तो मुद्यावर आला. त्याने अमक्या एका अधिकाऱ्याकडे जाऊन गणवेषासाठी ६०० रुपये आगावू घेण्यास आम्हाला सांगितले. गणवेषाच्या वेग-वेगळ्या कपड्यांची यादी व शिंप्यांच्या दुकानांचे पत्ते असे दोन कागद प्रत्येकाला दिले आणि त्याने सांगितले की, तुम्ही आठ दिवसांनी आपापला युनिफॉर्म घालून पुन्हा येथे हजर व्हा. थोडक्यात म्हणजे पहिल्याच दिवशी आम्हाला आठवड्याची सुट्टी मिळाली व एकंदर मजा वाटली आणि नेव्हीबद्दल एकदम चांगले मत झाले. पुन्हा शोध काढत पैसे देणाऱ्या अधिकाऱ्याकडे पोहचलो. त्याचे नाव "लापा स्वारीस" असे कळले. ते फार सज्जन आणि समजूतदार वाटले. त्यांनी गणवेशाबद्दल बऱ्याच सूचना दिल्या. कोणते कपडे ताबडतोब करावयाचे व कोणते कपडे सावकाश केले तरी चालतील हे सांगितले. तसेच शिंप्याचा पत्ताही नीट समजावून सांगितला. तेथे बोलता बोलता एक फारच चांगली गोष्ट मला कळली. आम्ही तेथे शिकाऊ अधिकारी म्हणून सुरुवात करणार होतो. उलटपक्षी महूला शिकाऊ उमेदवार म्हणून गेलो होतो आणि शिक्षणोत्तर अधिकारी बनणार होतो. येथे नेव्हीमध्ये पहिल्या दिवसापासून आम्हाला अधिकाऱ्याचा पूर्ण पगार मिळणार होता. हे ऐकून नेव्हीबद्दल आणखीच चांगले मत झाले. न मागता मिळालेल्या आठ दिवसांच्या सुट्टीत शिंप्याकडे एक फेरी, नेव्ही आणि मुंबईची माहिती मिळविणे ही मुख्य कामे होती. शिंप्यानेही गणवेषाबद्दल आणखी सूचना दिल्या. अखेरीला सांगितलेल्या दिवसात त्याने आमचे कपडे स्वाधीन केले. त्यावेळी इतकी स्वस्ताई होती की, मजा मिळालेले ६०० रुपये खर्च न होता काही शिल्लकच राहिले.

सुट्टी संपल्यानंतर आम्ही कोराकरकरीत गणवेष घालून त्या ऑफीसरच्या समोर उभे राहिलो. त्याने आम्हाला शिक्षणाच्या मुख्य अधिकाऱ्याकडे पाठविले. या अधिकाऱ्याने शिक्षणाची रूपरेषा सांगितली. ती म्हणजे - सकाळी कवायत(Parade) आणि नंतर. वेगवेगळ्या विषयांचे शिक्षण. ही सर्व व्यवस्था मुंबईच्या कॅसल बरॅक्समध्ये केलेली होती. ही जागा रिझर्व्ह बँकेच्या मुख्य ऑफीसच्या समोर आहे.

त्यावेळी नेव्हीला **RIN**—**Royal India Navy** असे म्हणत असत. ब्रिटनच्या नेव्हीला फक्त **R. N.** — **Royal Navy** असे म्हणत. प्रत्येक जहाजाला एक नाव असून त्याच्यामागे **His Majesty's Indian Ship** (**HMIS**) असे म्हणत असत. स्वातंत्र्यानंतर **I. N. S.** — **Indian Naval Ship** असे नाव प्राप्त झाले. नेव्हीचा प्रत्येक घटक - खलाशी, अधिकारी हा कोणत्या तरी सनदी शिपशी संलग्न असलाच पाहिजे तरच त्याला **Naval Discipline Act** लागू शकतो. म्हणून हे किनाऱ्यावरचे ऑफिस असले तरी सुद्धा कोणत्या तरी नावाने सनदी शिप असले पाहिजे. कॅसल बॅराक्सला (**Castle Barraks**) **HMIS Dalhousie** असे नाव होते. उदा. मुंबईच्या मुख्य अधिष्ठानाचे नाव **INS - Anrge** असे आहे. पूर्वीचे नाव **HMIS - Dalhousie** असे होते. दिल्लीच्या मुख्य ऑफीसच्या जहाजाचे नाव **INS - India**, लोणावळ्याचे **INS - Shivaji** इत्यादी. **INS - Angre** हे अधिष्ठान खलाशांच्या दृष्टीने फार महत्वाचे आहे. त्यांच्या सर्व नोकरीतील बदली,बढती वगैरेची संपूर्ण नोंद तेथे केली जाते.

अधिकाऱ्यांचा हुद्दा, खांद्यावरच्या काळ्या पट्टीवर किती सोनेरी फिती लावलेल्या आहेत त्यावरून कळत असे. त्याची माहिती लवकरच समजावून घ्यावी लागली, नाहीतर एखादा वरीष्ठ अधिकारी त्याच्या समोरून जाताना सलाम का केला नाहीस म्हणून स्पष्टीकरण विचारावयाचा. या फिती अवलोकन करत असता त्याच्यातही आणखी एक भानगड दिसली. त्या फिती तीन तऱ्हेच्या होत्या. तपास करता त्याचे स्पष्टीकरण असे केले गेले :-

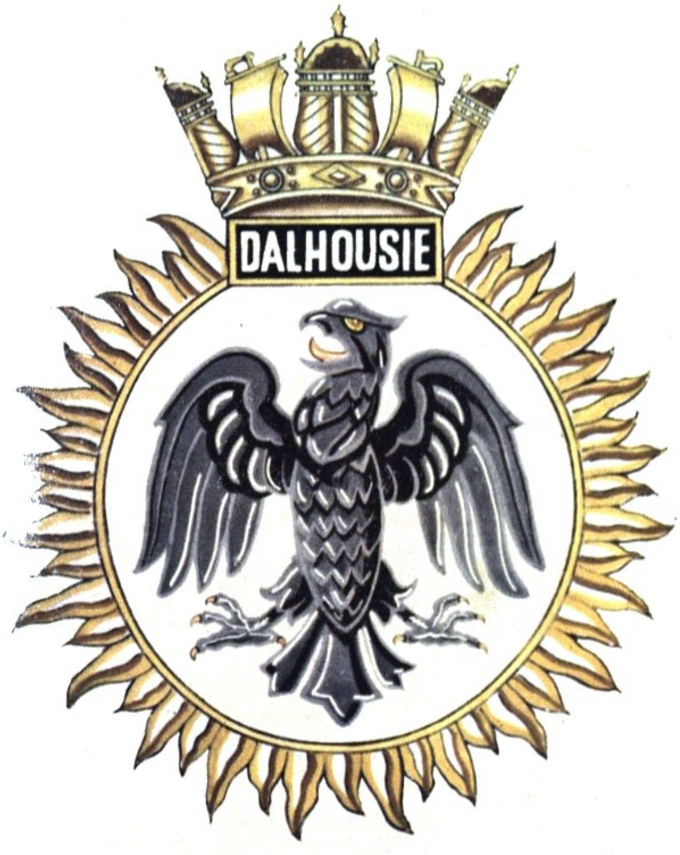
अनुक्रमणिका

१) रॉयल इंडियन नेव्ही. (आर. आय. एन.)

२) रॉयल इंडियन नेव्हल रिझर्व (आर. आय. एन. आर.)

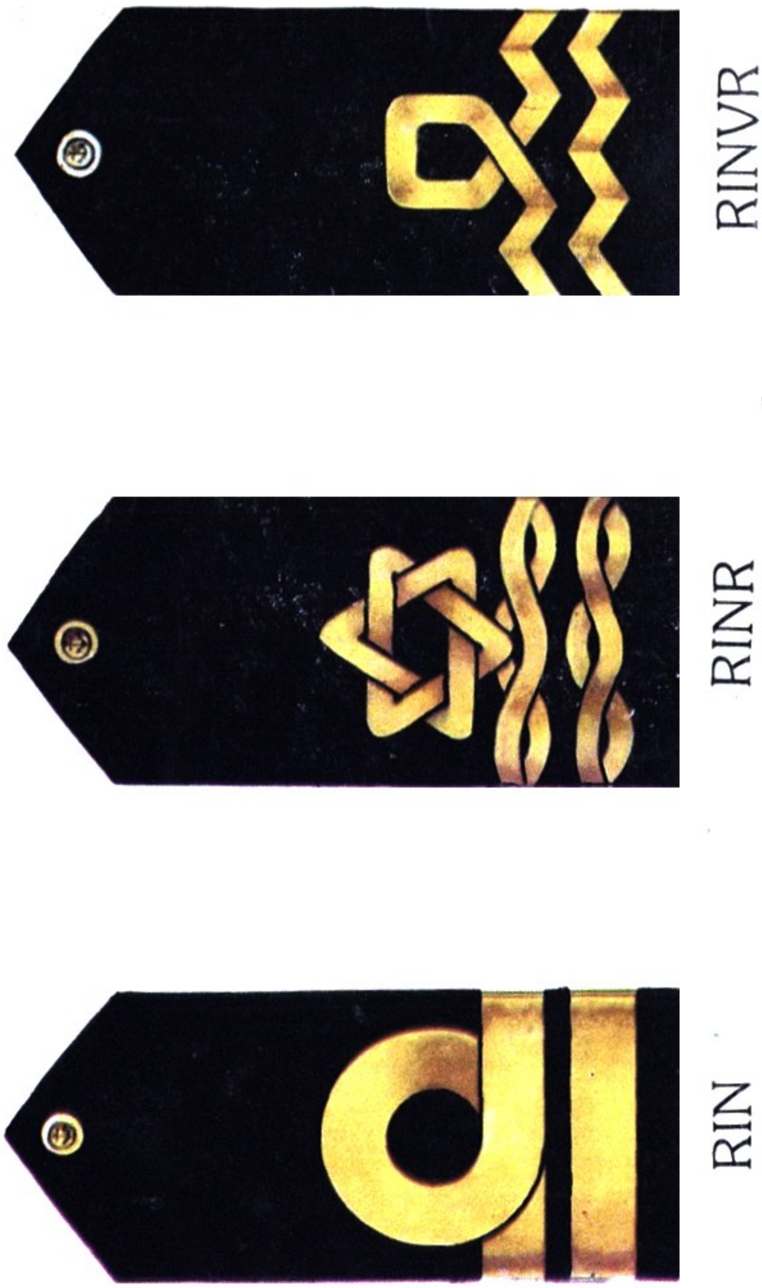
३) रॉयल इंडियन नेव्हल व्हॉलंटियर रिझर्व (आर. आय. एन. व्ही. आर.) (अशा तऱ्हेच्या भिन्न पट्ट्या आता दिसत नाहीत.)

या वेगळ्या तऱ्हेच्या पट्या असण्याचे कारण, युद्धपूर्व दलाचे (Navy) पूर्ण शिक्षण झालेले जे अधिकारी होते त्यांना आर. आय. एन. अशी संज्ञा हाती, आणि ते ज्या पट्ट्या घालीत असत त्यांना **"Straight Stripes"** असे म्हणत असत. हे अधिकारी हाताच्या बोटावर मोजण्याइतके कमी होते. दिवसे-दिवस अधिकाऱ्यांची जास्त जास्त गरज भासू लागली आणि शक्य तितक्या लवकर नवीन भरती करणे अत्यंत जरुरीचे होते. त्या भरतीसाठी एक मार्ग म्हणजे डफरीन, या व्यापारी जहाजी अधिकाऱ्यांना शिक्षण देणाऱ्या जहाजावरून पास झालेले आणि व्यापारी जहाजांवर नोकरी करणारे अशा तयार अधिकाऱ्यांची भरती करण्यात आली. दुसऱ्या तऱ्हेच्या अधिकाऱ्यांना लढाऊ आणि व्यापारी जहाज यांना सर्वसाधारण असलेल्या विषयांचे शिक्षण अगोदरच दिलेले होते. लढाऊ जहाजावर लागणाऱ्या इतर विषयाचे शिक्षण त्यांना द्यावे लागले. तिसऱ्या तऱ्हेचे अधिकारी सर्वसाधारण सुशिक्षित समाजातून निवडलेले असे होते. या अधिकाऱ्यांची संख्या सर्वात मोठी हाती. यांना मात्र सर्व विषयाचे शक्य तितके शिक्षण द्यावे लागले. त्यांची मूलभूत शैक्षणिक पात्रता, उच्च दर्जाचीच असल्यामुळे शिक्षणाचा प्रगती वेग चांगला होता.



मुंबईच्या (जुन्या) जहाजाचें चिन्ह

अनुक्रमणिका



युद्धकाळांत वेगवेगळ्या तऱ्हेच्या अधिकाऱ्यांनी खांद्यावर घालण्याच्या पट्ट्या
या सर्व ल्फ्टनंट या हुद्याच्या आहेत.

युद्ध संपल्यावर बरीचशी अनावश्यक खाती गुंडाळली गेली. परिणामी पुष्कळसे अधिकारी अनावश्यक झाले. शिवाय त्यांची भरती हंगामी तत्वावर केली गेली होती हे जरी खरे असले तरीसुद्धा त्यांची ऐन उमेदीची सहा-सात वर्षे सैन्यात गेल्यामुळे त्यांचे पुनर्वसन करणे हेही तितकेच आवश्यक व न्यायाचे होते. या दृष्टीकोनातून सरकारने बीन लष्करी खात्यात जागा राखून ठेवावयाचे ठरविले आणि त्यासाठी योग्य ते अधिकारी निवडण्यासाठी एक उच्च समिती नेमली. काहीना उच्चशिक्षणासाठी परदेशात जाण्यास शिष्यवृत्या पण दिल्या. अर्ज मागविल्यानंतर या समितीने आपले काम ताबडतोब चालू केले. ज्यांना नेव्हीमध्ये राहायचे होते त्यांची योग्यता आजमावण्यासाठी सुद्धा एक वेगळी समिती नेमली गेली. या समितीने कडक निकाल लावून अधिकाऱ्यांची निवडकेली. अखेरीला ज्यांना नेव्ही नको होती अथवा नेव्हीला जे फारसे योग्य वाटले नाहीत अशा दोन्ही चाळणीतून उरलेले अधिकारी नौदलात कायम केले

अनुक्रमणिका

गेले. यातील सर्व अधिकारी हे दुसऱ्या व तिसऱ्या प्रकारचेच होते आणि ते भविष्यकाळच्या नौदल सामर्थ्याचे मुख्य बिंदू बनले. या पैकी किती तरी जण मोठमोठ्या पदावर चढले. खरे म्हणजे आता अस्तित्वात असलेल्या दलाचे तेच आद्य कारागीर होते. येथे हेही सांगावेसे वाटते की, सध्याचे मुख्य नौदल अधिकारी (चीफ ऑफ नेव्हल स्टाफ) हेही त्याच प्रकारे निवडले गेले होते. (व्यक्तिशः माझा अर्ज बीन लष्करी जागेसाठी पुढे पाठविला गेला नाही आणि मला नेव्ही-मध्येच कायम केले गेले.)

पूर्वी म्हटल्याप्रमाण, शिक्षणाची सुरूवात सकाळच्या कवायतीने झाली कवायत झाल्यानंतर वेगवेगळ्या वर्गात शिक्षण सुरू झाले. तेथे एक मुख्य विषय दुसरे दोन लहान लहान विषय असे. "एकसमयावच्छदेकरून" शिक्षण चालू ठेवले होते. त्या त्या विषयाची व्याख्याने संपल्यानंतर एक साधी परीक्षाही घेतली जात असे.

पहिल्या दिवशी कवायतीच्या वेळी थोडा विनोद उत्पन्न झाला. कवायत घेणाऱ्या अधिकाऱ्याने सुरवातीला सांगितले की, तुम्ही लष्करात जे शिकलात ते सर्व विसरून जा. (**Forget all about Army**) प्रत्येकजण हुशारी दाखविण्यासाठी जोराने बूट आपटून सलाम करीत असे. त्याबरोबर तो एकदम ओरडला (**Don't stamp on the deck, don't look down on the deck**) इत्यादी आम्हाला. तेथे डेक दिसत नव्हते आणि खाली साधी जमीन होती थोडक्यत म्हणजे कवायत जरी जमिनीवर चालली होती तरी भाषा जहाजावरची होती. आर्मी आणि नेव्हीच्या सलाम करण्याच्या पद्धतीत फरक आहे आणि ती पद्धत सर्वांना लक्षपूर्वक आत्मसात करावी लागली. अशा तऱ्हने अभ्यास क्रम चालू होता. आणि तो केव्हा संपणार याची नीटशी कल्पना नव्हती. तेथे डोंगर, दऱ्या, जंगल उड्या मारणे अशातऱ्हेचे काही प्रकार नव्हते.

एक दिवस अचानक माझी कराचीला बदली झाल्याचे सांगण्यात आले आणि ताबडतोब निघावयाचे असल्याने मी दोनच दिवसानी कराचीला मार्गस्थ झालो. त्या दिवसात रेल्वेचे आरक्षण, संरक्षण खात्याकडेच होते व तो त्रास नव्हता. अहमदाबादला गाडी बदलून मीटरगेज डब्यामध्ये बसून अहमदाबाद ते हैदराबाद (सिंध) शहरी पोहोचलो. राजपुतान्याच्या वाळवंटातून हा प्रवास करण्याचा पहिलाच प्रसंग होता. पुन्हा हैदराबादला गाडी बदलावी लागली. ती ब्रॉड गेज होती. शेवटी दुसऱ्या दिवशी रात्री ८-०० वाजता कराची स्टेशनवर पोहोचलो. त्या दिवसात प्रत्येक स्टेशनवर एक लष्करातील अधिकारी ड्युटीवर असे. त्याने १-२ फोन करून नेव्हीच्या मेसमध्ये जागा नसल्यामुळे मला एका हॉटेलचा पत्ता देऊन तेथे उतरण्यास सांगितले. स्टेशनच्या बाहेर आल्यावर मुंबईप्रमाणेच तेथेही व्हिक्टोरिया दिसल्या हॉटेल किती दूर आहे याची काहीच कल्पना नसल्यामुळे व्हिक्टोरियामध्ये सामान ठेवून त्या हॉटेलमध्ये जाण्यास सांगितले. ते हॉटेल इतके जवळ होते की, फक्त रस्ताच ओलांडावयाचा होता. त्यामुळे लोक माझ्याकडे पहातच राहिले

कराची

दुसऱ्या दिवशी सकाळी किमारी भागात असलेल्या नेव्हीच्या ऑफिसमध्ये हजर झालो (**HMIS Monze**) आणि तेथल्या सर्वाधिकाऱ्याला पहिला सलाम दिला. त्याने मला एका डिपार्टमेंट अधिकाऱ्याकडे पाठविले आणि कामाला सुरुवात करण्यास सांगितले. नंतर असे कळले की, तेथे अधिकाऱ्यांची अतिशय निकडीची गरज होती, आणि म्हणूनच मला शिक्षणपूर्ण होण्याच्या अगोदरच तेथे पाठविले असावे. ऑफीसमध्ये गेल्यावर तेथे कर्णिक नावाचा एक मराठी सिनिअर क्लार्क होता. त्याला मी तेथे येणार हे

अगोदरच कळले होते. त्या अगदी वेगळ्या वातावरणात त्याला पाहून जरा हायसे वाटले. मला वाटते त्यालाही बरे वाटले असावे. त्याने माझ्याबद्दल सगळी चौकशी केली आणि इतक्या दूर न रहाता मेसमध्ये रहाण्याची सूचना केली. ही मेस पण त्याच इमारतीच्या चवथ्या मजल्यावर होती. मी न सांगताच कर्णिकांनी वर जावून माझी मेसमध्ये सगळी व्यवस्था केली आणि संध्याकाळी सामान आणण्यासाठी मोटारीची पण व्यवस्था केली. अखेरीला मी मेसमध्ये दाखल झालो. रात्री जेवणाच्या वेळी पहातो तो मी फक्त एकच हिंदुस्थानी अधिकारी जेवणाच्या टेबलापाशी होतो. बाकी सर्व गोरी माकडे होतो.

त्या दिवशी ऑफिसातील इतर अधिकारी वर्गाशी ओळाख करून देणे वगैरे कार्यक्रम झाला. तेथे मला एक नवीन गोष्ट कळली. मला जवळ जवळ सगळ्याच गोष्टी नवीन होत्या. आठवड्यातून एकदा, क्वचित दोनदा रात्रपाळी, संध्याकाळी पाचपासून दुसऱ्या दिवशी सकाळी नऊ वाजेपर्यंत करावी लागत असे. याचा अर्थ असा की दरम्यानच्या काळात उद्‌भवणाऱ्या सर्व प्रश्नांना एकट्याने तोंड द्यावयाचे असे. रविवारी किंवा इतर सुट्टीच्या दिवशी ही ड्युटी २४ तास असे. म्हणजे सकाळी नऊपासून दुसऱ्या दिवशी नऊ वाजेपर्यंत. सकाळी नऊ वाजता सर्व अधिकारी आपापल्या कामावर उपस्थित होतात व ते आपापल्या कामाचा बोजा उचलतात. म्हणून नऊ वाजता सुट्टी होत असे. सुट्टीच्या दिवशी आणि आठवड्याच्या इतर दिवसासाठी पाळ्यांची वेगळी यादी असे. सुट्टीच्या दिवशी ड्युटी करणे अर्थातच प्रत्येकाच्या जीवावर येत असे. तेव्हा एखादा कोणी नवीन अधिकारी आल्यास त्याला सरळ पहिल्या प्रथम सुट्टीची पाळी देण्यात येत असे. मी हजर झाल्याचा दुसरा दिवस हा २५ डिसेंबर, नाताळच्या सुट्टीचा होता. पाश्चात्यांचा तो मोठा सण हे सांगावयास नकोच. मी नवीन आलेला पाहून ताबडतोब मला २५ तारखेची ड्युटी दिली, आणि पाळीच्या यादीत माझे नाव घालून माझी सही घेण्यास चुकले नाहीत. २४ ला सकाळी ९.०० वाजता मी ड्युटी ऑफिसमध्ये हजर झालो. मी नवीन आलेलो असल्यामुळे तेथील ऑफिसरने माझी कामे सांगण्याचा प्रयत्न केला. हे असे आहे, ते असे आहे, हे ५ टेलिफोन, ही तिजोरीची किल्ली, त्यात गोपनीय पुस्तके ठेवलेली आहेत वगैरे दोनतीन मिनिटात भरकटून त्याचे कर्तव्य संपले असे समजून तो निघून गेला. २४ तारखेला ऑफीस सोडण्याची प्रत्येकालाच घाई होती. त्यामुळे कोणाला काही जास्त विचारण्याला वेळच सापडला नाही. २५ तारखेला सकाळपासूनच सर्वत्र सामसूम होते. मी सर्व कचेरीत एक चक्कर मारली आणि ड्युटी ऑफीसच्या खुर्चीवर आरूढ झालो. तोच माझ्या लक्षात आले की, या एवढ्या मोठ्या कचेरीत फक्त मी आणि मला दिलेली कामगिरी एवढेच हजर होतो. छे छे माझ्या दिमतीला एक शिपाई पण होता. या क्षणानंतर उद्‌भवणाऱ्या सर्व प्रश्नांना एकट्यानेच तोंड द्यावयाचे आहे, मग ते कोणत्याही खात्याचे वा ऑफिसरचे असो, हे सत्य दृष्टीसमोर आले.

एका बाजूला रांगेने चार फोन ठेवलेले होते. ते फोन डायरेक्ट कम्युनिकेशनचे होते. म्हणजे फोन उचलला की, त्याची दुसऱ्या टोकाला घंटी वाजू लागते आणि मधे कोणताही अडथळा नसतो. त्यामुळे बोलणाऱ्या विषयाची गुप्तता कायम राहते. एक फोन लष्कराच्या मुख्य कचेरीतील ड्युटी ऑफिसरचा, दुसरा पोर्ट ट्रस्टचा, तिसरा पी. डब्ल्यू. एस. एस. (Port Wireless Signal Station वगैरे.) दुसऱ्या बाजूला एक नेहमीचा आकडे फिरविण्याचा होता. कित्येक वेळा दोन किंवा तीन फोन एकदम वाजत असत.

मी ऑफीसमध्ये आल्यानंतर पहिल्याच दिवशी मला त्याच ऑफीसमधील एक अधिकारी लेफ्टनंट बॉब (E. V. Bob) भेटले. त्यांनी मला जाताजाता सांगितले की, तू नवीनच आहेस तेव्हा काही अडचण आली तर मला टेलीफोन कर. त्याचा टेलीफोन नंबर इतरांप्रमाणे ऑफिसमध्ये नमूद केलेला होताच. मी एखादा तास इकडे तिकडे पहात बसलो तोच एक टेलीफोन वाजू लागला. त्या टेलीफोनवरून मला

सांगण्यात आले की, एक जहाज बंदराच्या तोंडापाशी आलेअसून त्याचा कॅप्टन बंदरात शिरण्याची परवानगी मागत आहे. माझ्यापुढे हा प्रश्न आला की, हा कॅप्टन कोण व बंदरात येण्यासाठी माझी परवानगी का लागते. मी कोण आणि याबाबत मला काय करायचे काहीच कल्पना नव्हती आणि येण्याचा संभवही नव्हता.

कराची जहाजाचें चिन्ह

इतक्यात मला बॉब साहेबांचे शब्द लक्षात आले. ताबडतोब फोन उचलून त्यांना मी फोन केला. सुदैवाने ते फोनवर सापडले. त्यांनी या ऑफीसमध्ये बरेच दिवस काम केलेले असल्यामुळे त्याना या सर्व अडचणींची माहिती होती. त्यांनी काय करावयाचे ते सांगितले. पोर्ट ट्रस्टला फोन करून चॅनल मोकळा आहे का हे विचारायचे आणि त्यानी हो म्हटल्यास त्या कॅप्टनला बंदरात येंण्याची परवानगी द्यावयाची.त्यांनी सांगितल्याबरहुकूम मी पुढची कारवाई केली. हा माझा पहिला धडा. थोड्या वेळाने तारायंत्राचा कडकट्ट कडकट्ट असा आवाज येऊ लागला. जवळच्याच खोलीत एक तारायंत्र बसविलेले होते. आणि तेथेही पाळीवर एक तार-मास्तर बसलेला होता. थोड्या वेळाने शिपायाने ती तार माझ्या जवळ आणून दिली. त्या तारेत फक्त आकडे होते. तो सांकेतिक (गुप्त) संदेश होता. हे मला माहीत होते. त्यावेळी बहुतेक सर्व संदेश आकड्यांच्या गुपीत भाषेतच पाठविले जात असत. रात्रपाळी आणि सुट्टीच्या दिवसांचा नियम असा होता की, त्या संदेशामागे फार गुप्त, महत्वाचे, त्वरीत अशातऱ्हेचे काही उपपद असेल तर त्या संदेशाचे आकड्यातील रूप बदलून साध्या भाषेत ताबडतोब करावयाचे. उलट-पक्षी त्याच्यामागे कोणतेही बिरूद

अनुक्रमणिका

नसेल तर तसाच ठेवावयाचा व दुसरे दिवशी दिवसा काम करणाऱ्या लोकांनी त्याचे रूपांतर करावयाचे. या रूपांतराचा मी नुकताच अभ्यास केला असल्यामुळे व तो मला पूर्णपणे समजला असल्यामुळे माझी आठवण ताजी होती. मी तिजोरीतील गुप्त पुस्तके काढून ताबडतोब त्याचे रूपांतर केले. संदेशाच्या मजकुरावरून पुढे काय करावयाचे ते ठरवावयाचे. ती कृती ड्युटी ऑफीसरच्या आवाक्यातील नसली तर त्या त्या अधिकाऱ्याला संदेश सांगावयाचा किंवा फार गुप्त आणि त्वरीत असेल तर त्याला ऑफीसमध्ये बोलावावयाचे म्हणजे तुमचे काम संपले. काही संदेशाविषयी ड्युटी ऑफीसरला ऑफीसमध्येच पुढच्या हालचाली कराव्या लागत असत - उदा. एक पाणबुडी अशा अशा अक्षांश रेखांशावर नजरेस आली. असा संदेश आला म्हणजे ताबडतोब ऑफीसमध्ये ठेवलेल्या नकाशावर त्या पाणबुडीची जागा निश्चित करून तेथे खूण करून ठेवावी लागत असे. पुन्हा काही वेळाने तसाच संदेश आला म्हणजे नवीन जागी नकाशावर नवीन खूण करावी लागत असे. या दोन खुणांवरून ती पाणबुडी आपल्या किनाऱ्याकडे येत आहे का दूर जात आहे हे सहज लक्षात येत असे. शिवाय ती पाणबुडी आपल्या बंदराच्या कक्षेत आहे का हेही ठरवता येत असे. ती जर किनाऱ्यापासून दूर समुद्रात जात असेल किंवा दुसऱ्या बंदराच्या कक्षेत जात असेल तर कोणतीही कृती करण्याची आवश्यकता नव्हती. पण जर काही धोका आहे अशी शंका आली तर तसे पाऊल टाकणे आवश्यक असे. एखाद्या विशिष्ट कामासाठी एखादे जहाज अथवा विमान कराचीला येत आहे, असे पुष्कळ संदेश येत असत. कराची त्या वेळीतरी हिंदुस्थानची “गेट वे” होती. इंग्लंडहून नौसेनेचे वरीष्ठ अधिकारी एकसारखे येत जात असत. केव्हा केव्हा त्या वरीष्ठ अधिकाऱ्यांच्या पुढच्या कार्यक्रमाबद्दल काही कृती करावी लागत असे आाणि ताबडतोब उत्तरही पाठवावे लागत असे. याचा अर्थ असा की, बहुतेक वेळा रात्रभर जागरण व मनःस्तापही तितकाच होत असे.

कराची हे शहर एका लंबरेषेत वसलेले होते. बंदर गोदी हा एक भाग आणि मुख्य शहर हा दुसरा भाग. ह्या दोन भागात बरेच अंतरही होते. नौदलाचे ऑफीस त्या बंदराच्या अगदी टोकावर किमारी भागात ‘म्युल्य मॅन्शन’ या मोठ्या इमारतीत होते. हिवाळ्यात तेथे बरीच थंडी असे व आम्हाला गरम कापडाचा निळा गणवेश घालावा लागत असे. पाऊस मात्र पाच ते दहा इंचच पडत असे. त्यामुळे शहरातील इमारतींना नुकताच रंग दिला आहे असे वाटत असे. तेवढ्या पावसाने पाण्याचे तलाव कसे भरत असतील कोणास ठाऊक. पिण्याचे पाणी मात्र एखादा तासच येत असे.

कराची शहराची प्रतिष्ठेची किंवा अभिमानाची एक जागा म्हणजे ‘क्लिफ्टन बीच’. समुद्र किनारा. हा प्रचंड व लांबलचक असून पांढऱ्या शुभ्र वाळूने अच्छादिलेला आहे. तो मुंबईच्या जुहूपेक्षा सर्वच दृष्टीने मोठा आणि वरच्या दर्जाचा आहे. कपडे बदलण्यासाठी तेथे काष्ट कुटी करून ठेवलेल्या होत्या. एकंदरीत हा किनारा अत्यंत लोकप्रीय, जनरंजनीय असा होता. तेथे पुन्हा पुन्हा जावेसे वाटत असे. तितकीच लोकप्रिय सहलीची दुसरी जागा “मलीर”. या ठिकाणी राहण्याची जागा. पोहण्याचा तलाव आणि उंटावरची स्वारी ही मुख्य प्रलोभने होती. मुंबईकडच्या बाजूला न दिसणारी दुसरी गोष्ट म्हणजे उंटाची गाडी. या गाडीवर १५ ते २० माणसे सामानसुमानासकट सहज बसू शकत असत. त्यामुळे २।३ कुटुंबे एक-दम सहलीला जात असत, आणि तीच प्रथा तेथे दिसून येत असे आणखी एक उत्तम जागा म्हणजे समुद्रा काठीच एका फाट्यावर वसलेला बोटक्लब पुष्कळांच्या (त्यांच्या मालकीच्या) लहान बोटी तेथे ठेवलेल्या असत व त्या बोटी ते वल्हवून आनंद लुटत असत.

नौदलाच्या दृष्टीने कराची हे फार मोठे ठाणे होते. तेथे नौदलाची चार अधिष्ठाने होती. १) एच. एम. आय. एस. दिलावर- ही एक शाळा होती आणि या शाळेत नवीन भरती झालेल्या मुलांना नेव्हीच्या

अनुक्रमणिका

खलाशाचे शिक्षण दिले जात असे. 2) एच. एम.आय. एस. बहाद्दर या शाळेत दिलावर वरील शिक्षण संपलेली मुले येत असत व त्यांना पुढचे शिक्षण दिले जात असे, आणि ते संपल्यावर त्यांची वेगवेगळ्या जहाजावर नेमणूक होत असे. या नेमणुकी करण्याचे ऑफिस मात्र मुंबईला होते व सध्याही आहे. या दोन शाळा १९४७ मध्ये विशाखापट्टनमला आणल्या गेल्या. सध्या त्या चिल्का सरोवराच्या (ओरिसा) काठावर आहेत. ३) एच. एम.आय. एस. - हिमालय - ही फार मोठी शाळा होती व तेथे तोफा (Gunnary) डागण्याचे शिक्षण दिले जात असे. ही शाळा कोचीनला नेली व आता तेथेच आहे. - 4) HMIS Monze - Mules Mansion -किमारी नौदलाचे मुख्य ऑफीस - तेथील मुख्य अधिकारी हा कराचीच्या सर्व नौदलाचा श्रेष्ठ नियंता होता. काही गोष्टींबाबत इतर संस्थांना या अधिकाऱ्याची परवानगी घ्यावी लागत असे. याशिवाय लष्करी आणि वायू सेना अधिकाऱ्याशी सारखा संपर्क ठेवला जात असे.

ऑफीसमधील वातावरण थोडेसे विचित्र असे हाते. जिकडे तिकडे गुपचूप, सर्व गोपनीय जरा कुठे फट्ट झाले की युद्ध चालू आहे War is on, - Carry on Regardless. अशा तऱ्हेचे मंत्र प्रत्यही म्हटले जात. अशा तऱ्हेचा दबदबा चालू असतानाही अजाणतेपणी काही विनोद उत्पन्न होत असत. बंदरात जहाज आले की,कॅप्टनच्या मागणीनुसार त्यांना पाणी, ताजा भाजीपाला, वेगवेगळ्या तऱ्हेचे सामान, साहित्य पुरवावे लागत असे. ऑफीसमधील लोक फोनवर कॉंट्रॅक्टरला आर्डर देत असत आणि त्याबरोबरच त्या जहाज, चे नाव आणि ते बंदरात कुठे उभे आहे हेही सांगत असत. आपण काय करत आहोत हे त्यांच्या खिसगणतीतच नसे. त्याचा अर्थ-असा की, कोणकोणती जहाजे बंदरात आहेत, किती दिवस असतील व कुठे जाणार ही सर्व माहिती कॉन्ट्रॅक्टरच्या नोकर मंडळीला मिळत असे.

काही व्यापारी जहाजांवर तोफा बसविण्यात आल्या होत्या. त्या तोफामुळे ती जहाजे आपले तात्पुरते तरी रक्षण करतील असा उद्देश होता. ह्या जहाजांना D. E. M. S. - (Defensively Equipped Marchant Ships.) असे म्हणत असत. त्या तोफा चालविण्यासाठी काही शिकलेले खलाशी त्यावर ठेवले जात असत. हे खलाशी बहुधा ब्रिटीश असत. (त्या काळात आपली व्यापारी जहाजे फारच कमी होती). अशी जहाजे बंदरात आली म्हणजे त्यावरील खलाशी आगावू पैसे, वैद्यकीय सल्ला किंवा इतर कारणामुळे ऑफीसमध्ये येत असत. त्यांना पैसे देण्यापूर्वी, अर्थातच पहिला प्रश्न जहाजाचे नाव काय हा असे. एखादा जर्मन हेर आजुबाजूला असता तर त्याला ही अतिशय गुप्त माहिती मिळाली असती. अशा गोष्टी अगदी अनपेक्षीत नव्हत्या. त्याकाळी जर्मन किंवा इंग्लडमध्येही अशा तऱ्हेचा प्रकार थोड्याबहूत फरकाने होत असे.

एके काळी सिंध प्रांत हा मुंबई इलाख्याचा एक भाग होता. त्यामुळे त्या इतक्या दूरच्या प्रांतातही मराठी लोकसंख्या बरीच होती. खुद्द करचीत एक मराठी माध्यमाचे हायस्कूल चालत होते. तेथील इंजिनियरिंग कॉलेज मध्ये बरेच मराठी प्राध्यापक होते. श्री. गोखले हे त्या कॉलेजचे त्यावेळी प्राचार्य होते. महाराष्ट्र मंडळ अर्थात तेथे होतेच. मला बरेचसे मराठी ज्यू सुद्धा भेटले.

मला असे सांगण्यात आले की, कुटुंबासाठी सरकारी घर मिळण्यास फार दिवस लागतील. परंतु माझ्या ऑफीसमधील मराठी कारकुनांनी मला थोड्याच दिवसात खाजगी घर मिळवून देण्याची हमी दिली आणि त्यांनी तसे केलेही कराची मध्ये बंदर रोड नावाचा एक लांबच लांब मोठा रस्ता आहे. त्या रस्त्यावर एका पाच मजली इमारतीतील ५ व्या मजल्यावर मला त्यांनी एक फ्लॅट पाहून दिला. त्यावेळी तरी कराचीत इतक्या ऊंच इमारतीनाही लिफ्ट लावलेले नव्हते. तेथे एक नवीन गोष्ट माझ्या पहाण्यात आली ती

म्हणजे, या इमारतीवर एक कायम स्वरूपाचा फलक लावलेला असे आणि त्या फलकावर रिकाम्या फ्लॅटचे क्रमांक लिहिलेले असत. त्यावेळी एकंदर रहाणीमान फारच स्वस्त होते. उत्तम तऱ्हेची फळ-फळावळ व भाजीपाला क्वेट्टा प्रांतातून तेथे येत असे. सुयोगाने त्याच इमारतीत २ मराठी कुटुंबे बरेच दिवस राहात होती. ती म्हणजे प्रोफेसर राव व श्री. पालव. श्री. पालव हे एका काळचे ऑलिंपिक मॅरेथॉन शर्यतीत भाग घेणारे होते. ही राहण्याची जागा नेव्ही ऑफीस पासून फार दूर होती. मुख्य शहरच फार अंतरावर असल्यामुळे बरेच अधिकारी अशाच अंतरावर रहात असत. त्यांच्यासाठी जाण्यायेण्याला सरकारी वाहनांची व्यवस्था केलेली होती. या बाबतीत आमच्या मुख्य अधिकाऱ्याला सरकारशी फार मोठा लढा द्यावा लागत असे, पण दुसरा कोणताच इलाज नव्हता. कारण सार्वजनिक वाहनावरती अवलंबून रहाता येत नसे. याचा परिणाम मात्र असा होत असे की, येण्या-जाण्याच्या वेळा वाहन मिळण्यावर अवलंबून असत.

दिवसें-दिवस बरेच अमेरिकन सैनिक कराचीत उतरू लागले. त्यांनी शहराच्या एका भागात तळ ठोकून आपलेच साम्राज्य बनविले. ताबडतोब दुकानांची नावे अमेरिकन धर्तीवर बदलली गेली. त्याचप्रमाणे बंदरातून मोठाल्या गाड्या भरून पोलीश शरणार्थी येत असत. त्यांची पुढे काय विल्हेवाट लावली गेली हे मला माहीत नाही.

नौदलाच्या ऑफीसमध्ये वेगवेगळी खाती आणि अधिकारी प्रत्यही वाढत होते. रोज कसल्या ना कसल्या तरी नव्या योजनांची पसंती व मंजुरी दिल्लीहून येत असे. या बाबतीत एक गोष्ट माझ्या खास ध्यानात आली. ही मंजुरी तीन प्रकारची असे. :-

1. This is an Indian measure.
2. This is a joint measure
3. This is a H. M. G. (His Majesty's Government) Measure

यापैकी कोणताही शेरा मंजुरीच्या शेवटी लिहिलेला असे. याचा अर्थ असा होता की, पहिल्या योजनेचा खर्च हा सर्वस्वी हिंदुस्थानच्या खजिन्यातून करावयाचा, दुसऱ्याचा अर्थ तो खर्च हिंदुस्थान आणि इंग्लंड या दोहोंमध्ये वाटून द्यावयाचा आणि तिसऱ्या योजनेचा खर्च फक्त इंग्लंडनेच द्यावयाचा. अशा रितीने दुसऱ्या आणि तिसऱ्या प्रकारच्या मंजुरी आधारे इंग्लंडमध्ये हिंदुस्थानतर्फे युद्धअखेर फार मोठी गंगाजळी जमा झाली होती. (स्वातंत्र्यानंतर त्यातील पुष्कळ रक्कम आपल्या सरकारने अनाठाई खर्च केली असे जाणकारांचे मत आहे.)

गुप्त संदेशाचे प्रमाणे सारखे वाढतच होते. त्यामुळे त्यासाठी वेगळी राखीव खोली करावी लागली आणि एक स्वतंत्र आधिकारी पण नेमला गेला. आकडी (Figures) संदेशाचे साध्या भाषेत रुपांतर करण्यासाठी अधिकाऱ्यांच्या सुशिक्षीत व लायक बायकांची नेमणूक केली होती. कारण त्याच्यावर साहजिकच जास्त विश्वास - इतरेजनांचा काय भरवसा ! (त्यांच्यात तरी कोणी देशकंटक निघू नये अशी अपेक्षा असावी) त्यांना या विषयाचे (Coding & De-coding) खास शिक्षण देण्यात आले. या बायकांचे मात्र फारच प्रस्थ वाढले. त्यांच्यासाठी एक वेगळे वाहन राखून ठेवलेले असे. त्या ऑफीसमध्ये येताना आपले खाण्यापिण्याचे सामान वगैरे लवाजम्यासकट येत असत व ते ठिक-ठिकाणी लावण्यातही त्यांचा बराच वेळ जात असे. त्या काळात हे संदेश ठेवण्याची एक मोठी लाकडी पेटी होती. त्या पेटीवर या बायका एक विद्युत किटली ठेवीत असत. एके दिवशी मी ड्युटीवर असताना पहाटे दोनच्या सुमाराला एका

अनुक्रमणिका

ड्रायव्हरने घाबरत घाबरत मला हाक मारून त्या खोलीतून धूर येत आहे असे सांगितले. खोली उघडून पहातो ती पटी व त्यातील कागद यांनी पेट घेतला होता. ड्रायव्हर आणि शिपाई यांच्या सहाय्याने सुदैवाने आग विझवणे शक्य झाले. त्यामधील जुने संदेश भस्मसात झोले होते. काही दिवसांनी त्या आगीला "दॅट ग्रेट फायर" असे नामाभिधान मिळाले. कारणें शोधताना असे निदर्शनास आले की, रात्री काम संपवून परत जाण्यापूर्वी त्या किटलीचे स्वीच बंद केले नव्हते आणि म्हणून विजेचा प्रवाह चालूच राहिला. त्यामुळे किटलीतील पाण्याची वाफ होऊन खुद्द किटली लालभडक झाली आणि त्यामुळे खालील पेटीचे लाकूड पेटले

कराचीच्या पश्चिमेला आणि बलुचिस्थानच्या दक्षिणेला असलेल्या समुद्र किनाऱ्याला मकरान किनारा असे म्हणतात. त्या किनाऱ्यावर "जिवानी" नावाचे एक लहानसे बंदर आहे ते इराणच्या सरहद्दीपासून अगदी जवळ आहे. तेथे एक लहानसे संदेशवाहक स्थान उभारले होते तथे कर्मचारीपण अगदीच थोडे होते. पण तेथून कोणत्या ना कोणत्या विषयाचे बरेचसे संदेश येत असत. मात्र ते साध्या भाषेत असत. त्यामुळे ड्युटी ऑफिसरचे गुप्त भाषेतील संदेश साध्या भाषेत भाषांतरीत करण्याचे श्रम वाचत असत. एके दिवशी तेथील कर्मचाऱ्यांना काही नवीन कबुतरे तेथे उतरल्याचे लक्षात आले. त्यांच्या पायात धातूची कडी होती व त्यावर रशियन भाषेत खुणा केलेल्या होत्या. त्यानी तश तऱ्हेचा संदेश कराची कार्यालयाकडे पाठविला. अर्थात हे काय प्रकरण असावे अशी जिज्ञासा जागृत झाली व लगेच धावपळ सुरू झाली. मुख्य अधिकाऱ्याला ताबडतोब कळविण्यात आले व पुढील कार्यवाही सुरू झाली. दिल्लीला संदेश पाठविला गेला. त्या पक्षांना सांभाळून ठेवण्याबद्दल आदेश देण्यात आले. हे सर्व सोहाळे होईपर्यंत रात्र संपली. तसे पहाता त्या वेळेला रशिया हे दोस्त राष्ट्र होते. पण सगळे वातावरणच संशयाने भरलेले होते नंतर असे कळले की, त्या पक्षांच्या अस्तित्वाचा किंवा तेथे येण्याचा राजकीय अथवा युद्ध विषयक काहीच संबंध नव्हता. पक्षी संशोधन शास्त्रज्ञांनी नित्यानुसार त्यांची रवानगी केलेली होती.

बदल्या अगर अन्य कारणामुळे कराचीला ब्रिटीश आणि हिंदी अधिकाऱ्यांची सारखी ये-जा चालू असे. काही महिन्यांनी घोष नावाचा एक नवा अधिकारी तेथे आला. त्याच्यामानाने मला बरीच जेष्ठता प्राप्त झालेली होती, आणि मी व माझ्या-सारख्या इतर अधिकाऱ्यांची "गोष्टी सांगेन युक्तीच्या चार" इथपर्यंत मजल पोहोचली होती. नियमाप्रमाण या अधिकाऱ्याला ताबडतोब नाईट ड्युटी दिली गेली. या अधिकाऱ्याचा लवकरच असा काही योगायोग दिसून आला की, त्याच्या ड्युटीमध्ये काही ना काही तरी विशेष घडून आलेच पाहिजे आणि या त्याच्या वैशिष्ट्याची इतकी प्रसिद्धी झाली की, दुसऱ्या दिवशी प्रत्येकजण त्याला "कल रात क्या क्या हो गया?" असा प्रश्न हटकून विचारीत असे. एके रात्री हा अधिकारी ड्युटीवर असताना, पूर्वी उल्लेखिलेल्या "जिवानी" बंदरात "२२ हिंदुस्थानी लष्करी शिपाई- जपानी पाणबुडीतून उतरविले गेले आहेत," अशा तऱ्हेचा संदेश आला. इतकी महत्वाची आणि खळबळजनक बातमी आल्यावर काय विचारता, धाम-धूम व पळापळीला सुरवात झाली, टेलिफोन वाजू लागले आणि मोटारी धावू लागल्या. एखाद्या तासातच सर्व ऑफीस जिवंत झाले. लष्कर, हवाईदल, पोलीस, दिल्लीश्वर या सर्वांना जागे केले गेले. टेलिफोन आणि बिनतारी संदेशांनी सल्ला-मसलती सुरू झाल्या. प्रत्येकाला. तोच महत्वाचा दुवा असे वाटे. आम्हा कनिष्ठ अधिकाऱ्यांना ती थोडी मजाच वाटत होती. अखेरीला त्या शिपायांना कैद करण्याची खास व्यवस्था केली गेली व त्यांना कराचीला आणून पुढे दिल्लीला रवाना केले गेले, आणि त्यानंतर प्रत्येकाने सुटकेचा श्वास सोडला.

अनुक्रमणिका

कराचीला मधून मधून नवीन नवीन अधिकारी येत असत. एकदा तेथे ब्रह्मदेश नौदलाचे काही अधिकारी अवतरले. ते बहुतेक अँग्लो बर्मीज होते. जपानी सैन्य ब्रह्मदेशात घुसू लागल्यावर त्यांना तेथे राहाणे कठीण झाले आणि म्हणून ते हिंदुस्थानात आले. आपल्या माय-बाप सरकारने हिंदुस्थानी आरमारात त्यांना समाविष्ट करून घेतले. तसे आपण आतिथ्यशील आहोतच. त्यांच्या बद्दल नंतर एक अशी बातमी कळली की, हिंदुस्थानात येण्यापूर्वी त्यांनी प्रत्येकी स्वतःच एक एक पदोन्नती करून घेतली होती.

युद्ध लढणाऱ्या तिन्ही दलांना विविध तऱ्हेचे सामान फार मोठ्या प्रमाणात लागत असे. (शांततेच्या काळातही हे सामान लागतेच) तिन्हींच्या गरजा इतक्या वेगळ्या होत्या की प्रत्येकाला आपापले कॉंट्रॅक्टर (ठेकेदार) ठरवून वेगवेगळ्या मार्गांनी ते सामान मिळवावे लागत असे. या पद्धतीला फक्त एक अपवाद होता व तो म्हणजे खाद्य साहित्य. तेही प्रत्येक दल आपापल्या आवडी प्रमाणे त्यांच्या पद्धतीने मिळवीत असे. १९४३ च्या मध्याच्या सुमारास सरकारने असे ठरविले की, खाद्य सामुग्री वेगवेगळ्या दलाने आपापल्या पद्धतीने न मिळवता ती एकाच घटकाने मिळवून तिन्ही दलामध्ये त्यांच्या गरजेप्रमाणे वाटावी. साहजिकच तो मान त्यांच्या प्रचंड संख्येमुळे लष्कराला मिळाला. या निर्णयाबरहुकूम हुकूम सोडले. त्याप्रमाणे आम्ही कराचीच्या "आर्मी सर्व्हिस कोअरच्या" अधिकाऱ्याला भेटून सर्व सूत्रे जमविली. त्यांचा मटन पुरविणारा ठेकेदार, त्याला काय वाटले काय माहीत,तो मला प्रत्यक्ष भेटावयाला आला आणि मला त्याचा कत्तलखाना पाहाण्याबद्दल अतिशय आग्रह केला. त्याचे त्याने खूपच वर्णन केले. तेव्हा त्याच्या आग्रहाला बळी पडून हा काहीतरी खास दाखविणार असेल अशा समजुतीने मी ती जागा प्रत्यक्ष पाहण्यास गेलो. माझ्या लक्षात आले की, त्या ठिकाणी प्राण्यांना यातना न होता मारण्याची पद्धत अस्तित्वात नव्हती आणि जुन्याच तऱ्हा चालू होत्या. तो भराभरा इकडे तिकडे फिरून हे पहा, ते पहा, असे दाखवू लागला. बीफ आणि मटन ही वेगवेगळी ठेवलेली आहेत असे सांगू लागला. प्रत्यक्षात त्या दोन्ही भागाच्या मध्ये फक्त एक तरटाचा पडदा होता. हा सर्व देखावा मी जन्मात पहिल्या प्रथमच पाहिला आणि ते सर्व पाहून परत आल्यावर दोन-तीन दिवस मांस भक्षण तर राहोच पण साध्या अन्नाचीही भूक विरुन मेली होती.

त्या दिवसात बंदराच्या तोंडावर गस्त घातली जात असे. उद्देश असा की शत्रूची लढाऊ जहाजे अथवा पाणबुड्या काळोखाचा फायदा घेऊन, बंदरात शिरू नयेत. पण या कार्यासाठी नौदलातील नियमीत पगारी अधिकारी मिळणे शक्य नव्हते. कारण जे मिळण्यासारखे होते त्यांची इतर अत्यावश्यक कामासाठीच फार गरज होती. त्या कारणामुळे मानद अधिकारी नेमावे लागले. कराचीतील शिकलेल्या व धंदेवाईक लोकांनी खुशीने हे काम स्वीकारले होते. पूर्वी उल्लेखिल्याप्रमाणे ही ड्युटी फक्त रात्रीच करावयाची होती. शत्रू दिवसा असे कोणते धाडस करील असे वाटत नव्हते. शिवाय किनाऱ्यावर योग्य ठिकाणी तोफा (कोस्टल बॅटरीज) उभारलेल्या होत्याच आणि त्यांची टेहेळणी पण होतीच. या ड्युटीसाठी खास लॉंचेस (लहान बोटी) व खलाशी यांची व्यवस्था केलेली होती. रात्री लॉंचवर जाण्यापूर्वी त्या रात्रीचा ड्युटी अधिकारी अगोदर ऑफीसमध्ये काही खास हुकूम असल्यास ते पहाण्यासाठी येऊन जात असे. त्यांना पाऊस आणि वाऱ्यामध्ये लाटांच्या तडाख्यात काम करावे लागत असे. ऑफीसमध्ये त्यांना क्वचितच हिंदुस्थानी अधिकारी दिसत असे. मी ड्युटीवर असताना बहुतेक सर्व मानद हे अधिकारी ऑफीसमध्ये येऊन माझ्याशी बोलत बसत असत. पुढे पुढे बहुतेक जणांशी माझी चांगली ओळख झाली. (फाळणीनंतर काही अधिकारी बरेच वर्षांनी मला मुंबईत भेटले) अशा तऱ्हेने बंदराच्या सुरक्षिततेची किती काळजी घेतली जात असे हे लक्षात येईल. मुंबई बंदरात दररोज "माईन्स स्वीपिंग" केले जात असे.

अनुक्रमणिका

जागतीक युद्ध चालूच होते. हिंदुस्थानच्या पूर्वेला आणि पूर्व दक्षिणेला हा लढा फारच तीव्र झाला होता, आणि तो हिंदुस्थानच्या दृष्टीने फार महत्वाचा होता. १९४४ च्या मार्चमध्ये जपान आसामपर्यंत येऊन ठेपला होता. त्यांच्या भरारीला तोंड द्यावयाचे होते. या पूर्व आघाडीच्या दृष्टीने आपला देश तर सर्वथा युद्धाचा मध्यबिंदू व युद्धभूमीही झाला होता. बंगालचा उपसागर तर आरमाराचा एक प्रचंड तळच झाला होता. दुसऱ्या दृष्टीने विचार करता कराची सारख्या दोन्ही युद्ध क्षेत्रापासून फार दूर असलेल्या शहराला युद्धाची प्रत्यक्ष झळ लागण्याची फारशी शक्यता नव्हती. अशा दूर ठिकाणी कनिष्ठ अधिकाऱ्यांना दैनंदिन शासकीय कारभारच करावा लागत असे. त्यामुळे किंचित कंटाळवाणा एकसूर शिरू पहात होता माझ्या स्वत:च्या दृष्टिकोनातून विचार करता ज्या उत्साहाने व उद्देशाने मी नौदलात शिरण्याचा अट्टाहास केला होता ते साध्य सिद्ध होते आहे का? असा प्रश्न उभा राहिला. नौदलाचे खरे कार्यक्षेत्र म्हणजे जहाज. किनाऱ्याची मदत अत्यावश्यक आहे, किंबहूना त्या मदतीविना आरमार जगणेच शक्य नाही ही गोष्ट अलाहिदा. मला स्वतःला असे वाटू लागले की, केवळ नौदलाचा गणवेश. घालून किनाऱ्यावर कितीही इमाने-इतबारे काम केले तरी या दलाविषयी मी किती शिकणार अथवा पाहणार? प्रत्यक्ष चाकोरीतून गेल्याशिवाय शस्त्र आणि साधनांची माहिती व सराव कसा होणार, हा विचार माझ्या मनात पुनः पुन्हा येऊ लागला. उलटपक्षी खात्यात नवखेपणा इतका होता की, त्या परिस्थितीतून बाहेर कसे पडता येईल, काय करावे, कोणाला भेटावे याची काहीच कल्पना येत नव्हती. कॅप्टन बेफिल्ड हा कराची ऑफीसचा एक वयस्कर मुख्य अधिकारी होता. नौदलात कॅप्टन हा बराच श्रेष्ट हुद्दा आहे. (भूदलातील कर्नलच्या दर्जाचा) त्यावेळी सर्व कराचीत हा एकच कॅप्टन होता. (सध्या मुंबईत १५ ते २० तरी कॅप्टन सापडतील) त्याच्या समोर जाण्याचा क्वचितच प्रसंग येत असे. तेव्हा त्याच्याकडे जाऊन, त्याला माझे गाऱ्हाणे सांगण्याचे धाडस करणे हे विचारातसुद्धा घेण्यासारखे नव्हते. त्यामुळे माझे हे विचार माझ्याच मनात राहात होते. काही दिवसांनी एक सुयोग घडला. दिल्लीच्या मुख्य कार्यालयातील एक वरिष्ठ अधिकारी काही कामानिमित्ताने कराचीत आला. त्याने सर्व ऑफीसात एक चक्करही मारली. त्याला पाहिल्यावर काही करावयाचे असल्यास हीच वेळ आहे असे चटकन माझ्या ध्यानात आले. एकदा तो एकटा आहे अशी संधी साधून त्याला गाठला व माझी तक्रार सांगितली की, "आय हॅव नॉट जॉइन्ड दी नेव्ही टु बिकम अन ऑफीस बाबू". त्याने माझे म्हणणे ऐकून घेतले आणि शेवटी "आय शॅल सी व्हॉट कॅन आय डू फॉर यू" असे नेहमीचे उत्तर दिले. निदान त्याने एक घाव दोन तुकडे तरी केले नाहीत ही समाधानाची गोष्ट होती. हेही लक्षात ठेवले पाहिजे की, त्या दिवसात शक्यतो गोरया अधिकाऱ्यांना जहाजावर नेमण्यात अग्रक्रम दिला जात असे.

य घटनेला एखादा आठवडा लोटला असेल तोच "**H. M. I. S.** रत्नागिरी" या जहाजावर माझी बदली केल्याचा संदेश धडकला. मी दिल्लीच्या अधिकाऱ्यास काहीतरी बोललो होतो. ही कुणकूण माझ्या सहकाऱ्यांना लागलीच होती, आणि त्याचाच हा परिणाम असावा हे उघड झाले. ताबडतोब दोन प्रतिक्रिया माझ्या कानावर आल्या. काहीनी अभिनंदन केले तर इतरांनी "कोणी सांगितले पावसाळ्यात समुद्रावर जायला? येथे तुला काणते दुःख होते?' वगैरे. ही टीका अनपेक्षीत नव्हती.

माझे इप्सित इतक्या लवकर साध्य होईल अशी कल्पना नव्हती. खरे म्हटले तर मी बेसावधच पकडला गेलो होतो. जहाजावर बदली झाली एवढा हुकूम आला तरी जहाज कोठे जाणार, किती दिवस राहणार, याच बंदरात परत येईल का, व येणार असेल तर केव्हा येईल? यातील कोणत्याही प्रश्नाचे उत्तर माहीत नव्हते वा सहजासहजी समजण्यासारखे नव्हते. तेव्हा एक गोष्ट स्पष्ट झाली की, कुटुंबियांना कराचीला ठेवण्यात शहाणपणा नसून त्यांना मूळस्थानी स्वगृही – नागपूरला पाठवावे वा पोहोचवावे हेच योग्य होते. हा निर्णय अंमलात आणण्यासाठी काही दिवसांची सुट्टी घेणे आवश्यक होते. जहाजाचा कराची

बंदरात येण्याचा कार्यक्रम पाहून मला फक्त १० दिवसांची रजा मिळाली, आणि त्यानंतर याच बंदरात मला पुन्हा परत यावयाचे होते.

दीड वर्ष पसरलेला संसार आवरून काचेचे सामान, शिवण्याचे मशीन आणि रेडिओसारख्या वस्तू सामावून घेणाऱ्या पेट्या मिळवून त्यांची मजबूत बांधणी करणे हे मुख्य काम होते. कारण त्या पेट्यांना कराची ते नागपूर असा शेकडो मैलांचा प्रवास करावयाचा होता. मुळात मीच ह्या उपद्व्यापाला कारणीभूत असल्यामुळे त्याबाबत तक्रार करण्याची सोयच नव्हती. तेव्हा पराकाष्ठेची मेहनत हाच एक जालीम उपाय होता. ही बांधाबांध चालू असता एक खास प्रश्न उपस्थित झाला. पाटा-वरवंटा आणि पाणी साठवण्याचे मोठे पिंप न्यावयाचे किंवा नाही. कारण माझ्या पत्नीच्या म्हणण्याप्रमाणे दुसऱ्या ठिकाणीही त्याचा तितकाच उपयोग होईल. प्रश्नाची दुसरी बाजू अशी की, रेल्वे भाडे आणि हमाली ही त्या वस्तूच्या मूळ किंमतीपेक्षा कितीतरी पटीने जास्त होईल आणि म्हणून विचारांती त्या तेथेच सोडण्याचे ठरविले आणि माझ्या जागी आलेल्या नवीन अधिकाऱ्याला उदार अंतःकरणाने त्या वस्तू बक्षीस दिल्या. अखेरीला एक दिवस कराचीला आगगाडीत बसलो आणि हैद्राबाद, अहमदाबाद, मुंबई स्थानकांना भेटी देऊन नागपूरला पोहोचलो. मुंबईला परतीच्या आरक्षणासाठी आर. टी. ओ. कडे गेलो त्याने उन्हाळ्यामध्ये वाळवंटातून प्रवास करण्याची परवानगी नाही आणि त्यामुळे मला परत जाताना लाहोर मार्गे जावे लागेल असे सांगितले व नागपूरला तसे आरक्षण करण्याचे सुचविले. ठरल्याप्रमाणे मी नागपूर सोडून दिल्ली - लाहोर मार्गे कराचीला पोहोचलो. एवढ्या अंतराचा अखंड प्रवास केल्यानंतर खाली उतरल्यावरसुद्धा मी हलतच आहे असा भास होत होता. पंजाब - सिंध, सरहद्दीनंतर पहिल्या वर्गाच्या डब्यातही इतकी वस्त्रगाळ वाळू येत असे की, डब्यामध्ये थरावर थर जमत असत. मी आणि माझ्या सहकाऱ्यांनी कितीही वेळा झाडण्याचा प्रयत्न केला तरी तो निरर्थक ठरत असे. अखेरीला आम्ही ती धडपड सोडून दिली.

कराचीला ऑफीसमध्ये परत गेलो तेव्हा बंदरात बोट माझी वाट पहात आहे असे कळले. वास्तविक हे जहाज एप्रिलमध्येच मुंबईला इंजिन दुरुस्तीसाठी व्हिक्टोरिया डॉक मध्ये जाणार होते. पण तेथे जागा मिळत नाही असे कळल्यावरून कराचीला पाठविण्याचा बेत केला गेला. हा बंदराचा बदल म्हणजे विधिलिखितच असावा त्याच गोदीमध्ये १४ एप्रिल, १९४४ या दिवशी महास्फोट झालेला सर्वांना विदितच आहे. हे लक्षात घेता हे जहाज व त्यातील निवासी यांची आयुष्य रेषा भलतीच मजबूत असावी. म्हणूनच या भयानक अपघाताच्या स्थानाजवळपासही ते जहाज फिरकले नाही.

येनकेन प्रकारेण किनाऱ्यावरील सर्व सव्यापसव्य आटोपून, दिनांक २७ जूलै, १९४४ रोजी एच.एम.आय. एस रत्नागिरी या जहाजावर जातीने हजर झालो. कॅप्टनला सलाम केला आणि खलाशाची पहिली दीक्षा घेतली. त्याच दिवशी असे समजले की, इंजिन दुरूस्ती कराचीला न करता मुम्बईला करण्याचे ठरले आहे आणि म्हणून दुसऱ्या दिवशी कराची बंदर सोडले. जुलै महिन्यात अपेक्षिल्याप्रमाणे अरबी समुद्र फारच खवळलेला होता. जहाज जरासुद्धा स्थिर राहात नसे. जहाजावरील बऱ्याच गोष्टी दोरीने बांधून ठेवलेल्या होत्या. चालताना तोल सांभाळणे, ही एक कलाच होती. काही ठिकाणी तर हात धरण्यासाठी दोरखंडे बांधून ठेवलेली होती. “बोट लागणे” या वाक्प्रचाराचा खरा व प्रत्यक्ष अर्थ तेव्हा कळून आला. हळुहळू सहचाऱ्यांकडून समद्राच्या त्वेषाला किंवा उन्मादाला तोंड कसे द्यावयाचे या कलेचे बारकावे समजू लागले. “भर पावसाळ्यात समुद्रावर जाण्यासाठी उतावीळ कशासाठी” या कराचीच्या सहकाऱ्यांनी केलेल्या टीकेची आठवण आली. “आला खुषित समिंदर” “वारा फोफावला” ही काव्ये करणाऱ्या कवींना एक-दोन दिवस या वेळी जहाजावर आणून ठेवावे आणि नंतर नवी काव्ये करण्यास सांगावे असे मनात

आले. वारा, पाऊस, लाटा आणि जहाजाची परिस्थिती पाहता दुसरे काही काम करण्याची शक्यता फारच कमी होती. माझे केबीनमध्ये इतस्ततः पडलेले सामान नीट लावण्याचा प्रयत्न केला. मुम्बईला पोहोचल्यावर एकदम हायसे वाटले आणि पायांना पण स्थिरता आली.

ताबडतोब ५-६ अधिकाऱ्यांची एक कमिटी जहाजावर आली आणि जहाजावरच्या अधिकाऱ्यांबरोबर विचार-विनिमय करून दुरुस्तीस लगेच सुरुवात केली. सगळीकडे एकदम धावपळ चालू झाली. प्रत्येक खात्याचा प्रतिनिधी जहाजाला भेट देऊन गेला. वेगवेगळ्या सामानाची मागणीपत्रे त्या त्या खात्याकडे पाठविली गेली. आणखी एक विशेष गोष्ट घडली ती म्हणजे जहाजावरील बहुतेक सर्व अधिकारी मुंबईतील वास्तव्याचा फायदा घेऊन कोणत्या ना कोणत्या कारणामुळे बदलून गेले आणि त्यांचे जागी एक एक नवीन अधिकारी येऊ लागले. एक वयस्कर रशियन अधिकारी कॅप्टन म्हणून आला. त्याची इंग्रजी भाषा मोठी विचित्र होती. बोलण्या-चालण्याला तो मोकळ्या मनाचा दिसला. तो आम्हाला पुनः पुन्हा सांगत असे की, "आय बिलॉंग टू रशियन इंपिरियल नेव्ही" आणि रशियन या शब्दाचा उच्चार "रोशियन" असा करीत असे. दोन-तीन दिवसातच तो आजारी पडला व याच्या जागी एक नवीन तरुण कॅप्टन आला.

माझे मदतनीस त्याच जहाजावर दीड दोन वर्षे राहिलेले असल्यामुळे त्यांनी मला बरेच मार्गदर्शन केले. इतर सामानाबरोबर कोरडा शिधा आणि काही टिकणारा भाजीपाला जहाजावर आला. त्याचप्रमाणे आदल्या दिवशी १०० बकऱ्या जहाजावर आणल्या गेल्या. जहाजाच्या मागच्या भागात दोऱ्या बांधून एक कोंडवाडा करून त्यामध्ये त्यांना ठेवले. या प्रकाराला "लाईव्ह मीट किंवा मीट ऑन हुफ्स" असे म्हणत असत. हे विचित्र उतारू घेण्याचे कारण म्हणजे या जहाजावर मोठी शीत पेटी नव्हती. त्यामुळे बरेच दिवस मांस ठेवण्याची सोय नव्हती. याचा अर्थ या उतारुंपैकी रोज १-२ उतारू कमी होणार होते व त्यासाठी वेगळा खलाशी ठेवण्यात आलेला होता. या विशेष कामगिरीबद्दल त्याला जास्त भत्ता मिळत असे.

अशा तऱ्हेने सर्व तऱ्हेची सज्जता झाल्यानंतर मुंबई सोडली. बंदराबाहेर जहाज आल्याबरोबर घोंघावणारा वारा आणि प्रचंड लाटा आम्हाला सामोऱ्या आल्या. लाटांनी जहाजाबरोबर इतकी मैत्री केली की, त्या एकदम डेकवर येऊन तेथे फुटून विरून जात असत. यामुळे डेकवर इतके,पाणी जमत असे की, जहाजाच्या हालचालीमुळे ते जिन्यातून खालच्या मजल्यावर जाऊ लागले. अशा तऱ्हेची ही स्थिती फार धोक्याची आहे असे दिसून आल्यावर जहाज परत फिरवून पुनश्च बंदरात येऊन ठेपले. अर्थात आमच्या येण्याची कल्पना अगोदरच मुंबईच्या अधिकाऱ्यांना दिलेली होती. बंदरात पोहोचताक्षणीच पुन्हा ती कमिटी जहाजावर आली. त्यानी एका विशिष्ट ठिकाणी फळ्या ठोकून पाणी पुढे जाणार नाही अशी व्यवस्था करण्याचे ठरवून त्याप्रमाणे काम सुरू केले. काम पूर्ण झाल्यावर आम्ही पुन्हा मार्गस्थ झालो.

खरे म्हणजे हे सिंदिया कंपनीचे कोकणात उतारू नेणारे जहाज होते. उथळ बंदरात जाता यावे म्हणून याची खोली फार कमी होती. त्यामुळे हे पावसाळा सोडून इतर ऋतुमध्येच फक्त चालविले जात असे. भर पावसाळ्यात जुलै-ऑगस्ट मध्ये ते समुद्रात नेणे हा एक धोकाच होता. पण युद्ध चालू होते आणि पूर्वी म्हटल्याप्रमाणे "वार इज ऑन, प्रेस ऑन, प्रेस ऑन" (सदैव सैनिका पुढेच जायचे) या घोषवाक्याप्रमाणे पुढे जाणे भाग होते. हे व इतर जहाजे सरकारने कायद्याने संपादन करून ताब्यात घेतली होती. या जहाजाच्या रचनेत बदल करून त्यावर मोठी तोफ व इतर लहान शस्त्रे बसविली होती. तसेच पाणबुडीला वर येण्यास भाग पाडणारे शस्त्र "डेप्थचार्ज" फेकण्याची पण व्यवस्था केलेली होती.

अनुक्रमणिका

समुद्र फारच खवळलेला होता. या वेळेलाही लाटा व वारा हे समोरून धडक मारत असत. लाटा डेकवर येऊन एकसारख्या पुन:पुन्हा फुटत असत. मात्र या वेळी ते पाणी खालच्या मजल्यावर न जाता बाजूने पुन्हा समुद्रात पडत असे या लाटांच्या धडाक्यामुळे जहाजाचा वेगही कमी होत असे. पुढे जावे का न जावे काय निर्णय घ्यावा असे वरिष्ठ अधिकाऱ्यांच्या मनात येणे सहाजिक होते. अर्थात ते अशा तऱ्हेचे काही बोलून दाखवीत नव्हते. जहाजावर जर देव असते तर त्याना केव्हाच पाण्यात घालून ठेवले असते.

दुसऱ्या दिवसापासून जहाजावरची लोकसंख्या रोडावलेली दिसली. डेकवरची हवा खाण्यासारखी नव्हती किंवा पिण्यासारखीही नव्हती. बहुतेक निवासी आपल्या खऱ्याड्यात अदृश्य झाले होते. जणू काय “दरोडेखोर येत आहेत. बाहेर पडू नका अशी दवंडी पिटली गेली होती. अधिक शोधांती असे दिसून आले को, बरेच धट्टेकट्टे पुरूष आडवे झालेले होते. कानातील तोल सांभाळण्याचे यंत्र, सर्व यंत्रावर ताबा ठेवणारा मेंदू व पोटात जाणारे मज्ञातंतू यांनी संधान व कट करून त्या आधारे कित्येक निरपराधी लोकांचे बळी घेतले होते. पोटात अन्नकणही टिकू न देण्याची शिक्षा केली होती. हे बळी या शिक्षेला पूर्ण शरण जाऊन निष्प्रभ झाले होते. काही जणांची स्थिती मात्र अगदी उलट होती. ते डेकवरती इतस्ततः फिरून आपले काम पूर्णपणे करीत होते इतकेच काय जेवणाच्या टेबलावर समुद्राचा सूड म्हणून दोघा - तिघांच्या अन्नाच्या हिश्श्यावर ताव मारीत होते. उरलेले काहीजण पहिले एक दोन दिवस दचकत होते पण नंतर “हम भी कुछ कम नही ” असा आव आणून छाती वर काढून आपले कार्य चालू ठेवत होते.

सी सिकनेस, बोट, झोपाळा किंवा वळणा-वळणावरून जाणारी मोटार काही जणांना का “लागते” य इतरांना का “लागत” नाही, ही काय विकृती आहे आणि काय चिकित्सा आहे? शरिराच्या यंत्रणेत काय बदल होतात ते माहीत असले तरी का होतात याचा उलगडा माझ्या माहितीप्रमाणे डॉक्टरांनापण पूर्णपणे झालेला नाही. या “रोगावर” निश्चित गुण आणणारी औषधे माझ्या पाहण्यात आली नाहीत. मी अशा काही व्यक्ती पाहिल्या आहेत की, ज्यांना हा रोग अगदी असह्य होतो. एक १०-१२ वर्षे समुद्राचा अनुभव असलेला अधिकारी, या रोगावर केव्हाच मात करू शकला नाही. तो अधिकारी असल्यामुळे आपल्या कामापासून पळून जाऊ शकत नव्हता आणि कामही करावेच लागे. त्यावेळी आपल्या जवळपास तो एक बादली ठेवत असे. दुसरा एक अधिकारी समुद्र खवळला म्हणजे बहुतेक सर्व दिवस जहाजाच्या मध्यभागी उभा राहून काढत असे. कारण तेथे जहाजाची हालचला फार कमी असते. तो दिवसाकाठी फक्त दोन-चार “डॉग बिस्किटस” खाऊन रहात असे.

त्या दिवसात समुद्रावर आणखी एक भानगड असे. रात्री संपूर्ण काळोख करण्याची सक्ती होती. सगळ्या काचांना काळा रंग फासलेला होता. मुख्य खोल्यांच्या दरवाज्यांना अशी व्यवस्था केली होती की, तो उघडल्याबरोबर आपोआप दिवे विझून जात असत आणि बंद झाल्यावरच ते खोलीत हा उजळत असत. जेवणाच्या मेस रुम मध्ये भोजन चालू असता कोणत्या ना कोणत्या कारणामुळे दरवाजा उघडला गेल्याने एकदम काळोख होऊन विचित्र विनोद होत असे.

अखेरीला, मजल दरमजल करीत कराची बंदराची उभी रेषा ओलांडून आमानच्या आखातात प्रवेश केला व पुढे होर्मझच्या समुद्रधुनींतून इराणच्या आखाताकडे मोर्चा वळविला. ओमान आखाताच्या सुरुवातीलाच समुद्राने म्हटले की,तो आता विश्रांती घेत आहे, तरी तुम्ही मर्त्यांनो आपल्या हालचाली धुमधडाक्याने सुरू करा. इराणच्या आखातात शिरल्यावर तर समुद्र पूर्णपणे शांत झालेला आढळला. त्याबरोबरच कित्येक आडवे झालेले देह उभे राहिले आणि त्यांची चळवळही सुरू झाली. गेल्या चार

दिवसात प्रत्येकाची झालेली स्थिती हा एक संभाषणाचा विषय होता. आखातात थोडेसे पुढे गेल्यावर खोरखुवाई या द्विपसमुहा मधल्या लहान खाडीत पोहोचलो आणि नांगर टाकलेल्या एका तेलवाहू जहाजाच्या बाजूला गेलो. आमचे जहाज त्या जहाजाला बांधून तेल आणि पाणी घेण्यास सुरुवात केली. युद्ध काळात तेलाची टाकी प्रत्येक वेळी पूर्ण भरावयाची असा हुकूम होता हे महत्वाचे कार्य आटोपून आमच्या जहाजाने दिलेल्या जागी नांगर टाकला. दुसऱ्या दिवशी किनाऱ्यावरती जाऊन तेथील वेगवेगळ्या कचेऱ्यांना भेटी दिल्या. खोरखुवाई हे एक लहानसे बेट आहे त्यावेळी तेथे घरकूलवजा ऑफिसेस,एक दवाखाना, कॅन्टीन या सारख्या आवश्यक इमारती बांधलेल्या होत्या. त्यांना इमारती म्हणण्यापेक्षा झोपड्याच म्हणणे जास्त सयुक्तिक ठरेल. ही वसाहत एका लहानशा टेकडीवर वसली होती. जिकडे तिकडे सगळे उजाड उजाड दिसत असे. कोठेही हिरवा रंग दिसत नव्हता. गवत, रान, किंवा झाडे-झुडपे कोठेच दृष्टीपथात नव्हती त्या परिसरात गोड्या पाण्याचे आस्तित्व कोठे दिसेना. तेव्हा गोडे पाणी येते कुठून असा प्रश्न माझ्यापुढे उभा राहिला. संशोधनानंतर असे दिसून आले की, येथे लागणारे पाणी बसरा शहरावरून एका टँकरव्दारे या बेटापाशी येते, आणि या टँकरमधून त्या पाण्याचे स्थलांतर खाडीत उभ्या असलेल्या टँकरवर केले जात असे. त्या टँकरमधील पाणी तेथे भेट देणारी जहाजे-अर्थात आमचे जहाज पण-आपल्या टाकीमध्ये घेत असत आणि जहाजाच्या त्या टाकीमधील पाणी रोज पिण्यासाठी “ताजे पाणी” म्हणून आम्ही वापरत असू. पिण्यापूर्वी ते पाणी फिल्टरमध्ये मात्र गाळत असू. तरीही हे ताजे पाणी किती ताजे असे याची कल्पनाच करणे बरे.

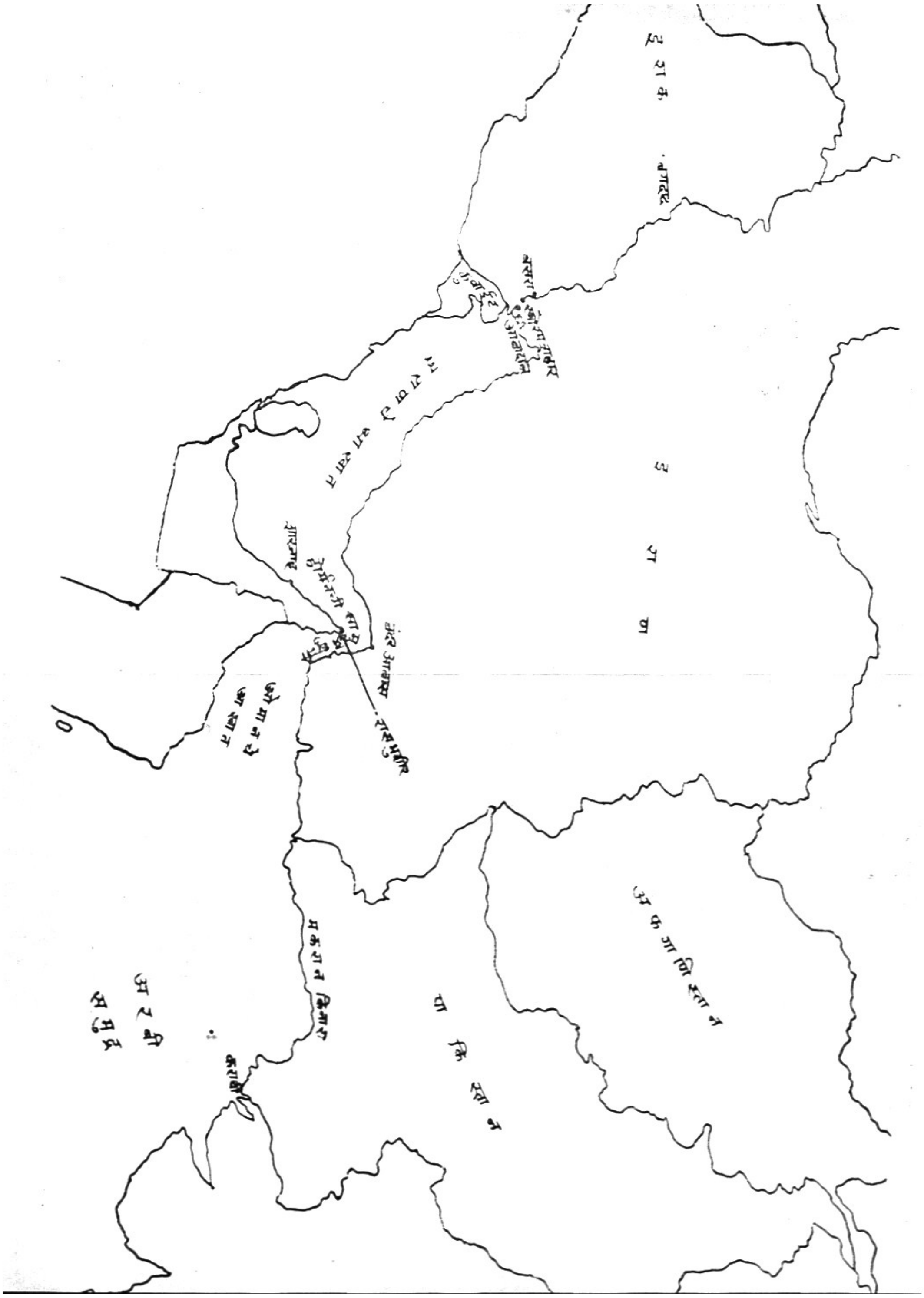
सर्व औपचारिक गाठी-भेटी व इतर प्रसंगोपात गोष्टी आटोपून आम्ही आमच्या ड्यूटीवर जाण्याची तयारी केली. इतक्यात जहाजावरील आपल्या स्पेशल उतारूंवर देखभाल करणाऱ्या लोकांनी एक गोष्ट लक्षात आणून दिली की, बकऱ्यांना खाण्यास यापुढे पुरेसे गवत नाही. वास्तविक ही गोष्ट मुंबई सोडण्यापूर्वीच लक्षात यावयाला पाहिजे होती, आणि योग्य तो पुरवठा तेथेच करून घ्यावयास पाहिजे होता. आता या बंदरात कोणत्याही तऱ्हेचे गवत मिळण्याची शक्यता नव्हती. तेव्हा याला उपाय काय? असा प्रश्न उभा राहिला. सर्व सुपीक डोकी एका ठिकाणी आणून एक अपूर्व कल्पना पुढे आली. दुसऱ्या दिवशी आवश्यक नसलेल्या सर्व खला-शांना शेजारच्या टेकडीवर पाठवून गवतासारखे जे काही असेच ते ओरबाडून जमा करण्यास सांगितले, आणि कसे तरी बांधून लहान बोटीमधून जहाजावर चढविले. बकरीला कोणतीही खोडी नसते असे म्हणतात, ते जर खरे असेल तर या केलेल्या श्रमांचा काही उपयोग होईल असे वाटले. ‘दिवसेंदिवस कमी होत चाललेल्या या प्राण्यांना तो साठा पुरो’ अशी प्रार्थना करून हा अपूर्व असा उद्योग थांबविला.

अशा तऱ्हेचे सर्व खेळ संपवून ज्या कार्यासाठी आमची निवड झाली होती त्या कार्यस्थळी जाण्यास आम्ही सिद्ध झालो. इराणच्या आखाताच्या मुखापाशी म्हणजे “होर्मझ” सामुद्रधुनीत दक्षिणेस “रासभुशीर” व उत्तरेला “बंदरआब्बास” यांच्यामध्ये अतिशय अरुंद अशी खाडी आहे. या खाडीमध्ये एका विशिष्ट रेषेत गस्त घालून शत्रूचे कोणत्याही तऱ्हेचे जहाज इराणच्या आखातात येऊ न देणे हे आमचे मुख्य कर्तव्य होते. अर्थात शत्रूचे लढाऊ जहाज येण्याचा संभव नव्हता, पण पाणबुडी मात्र सहजरित्या डोकावण्याची शक्यता होती. आता प्रश्न असा की, ही पाणबुडी कशी हुडकावयाची. त्यासाठी जहाजाच्या तळाला एक यंत्र बसविलेले होते. त्या यंत्राद्वारे विद्युतप्रवाह ज्योत एका एका दिशेने बाहेर पाठवावयाची आणि तिच्या मार्गात जर काही अडथळा आला तर त्यावर ती आपटून परत यंत्राकडे येईल अशी व्यवस्था होती. या यंत्राला जोडलेले एक दुसरे यंत्र जहाजाच्या वरती एक वेगळी केबीन करून तेथे बसविलेले होते. ते एक घड्याळच होते. पाठविलेला विद्युतबाण आणि तो परत आल्यास त्याची दिशा व अडथळ्याचे अंतर ह्या दोन्ही गोष्टी त्या

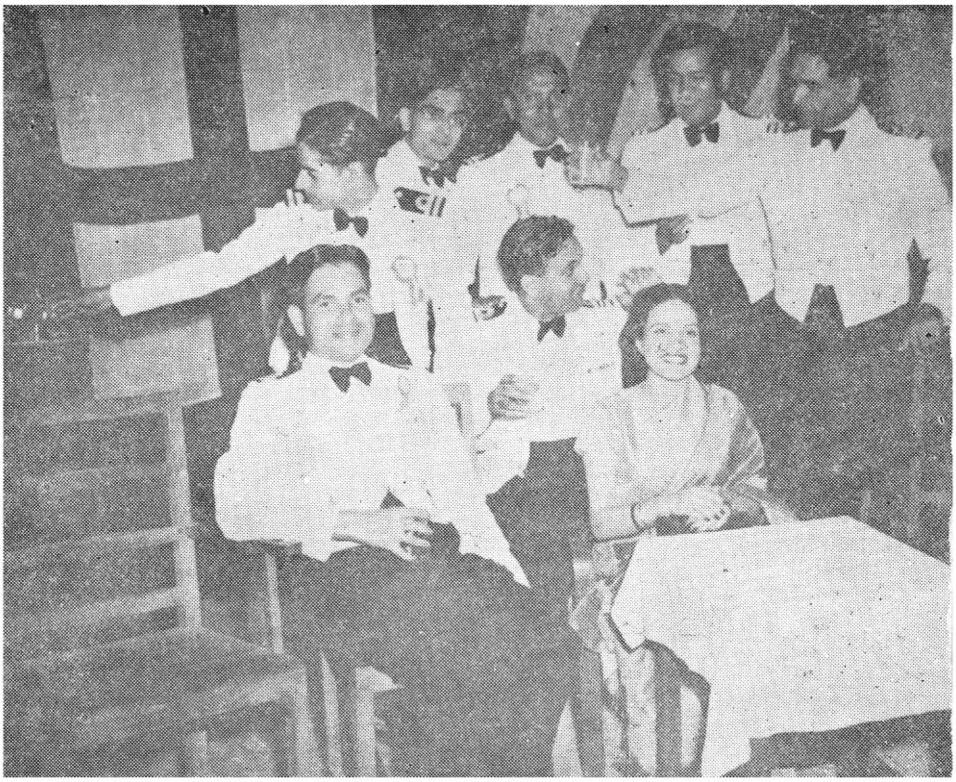
अनुक्रमणिका

यंत्रावर दिसाव्या अशी व्यवस्था होती, आणि अशी वेळ आल्यास अड थळ्याच्या (पाणबुडीच्या) स्थानाचा हिशोब करून पुढची कार्यवाही करावयाची या वरच्या कॅबीनमध्ये २४ तास एक पहारेकरी कामावर असावयाचा. त्याची दोन / दोन तासानी बदली करावी लागत असे. कारण ते काम अतिशय कंटाळवाणे होते. अशा तऱ्हेने आठवड्यातील सहा दिवस मागे-पुढे गस्त घालावयाची आणि रविवारी पुन्हा आपल्या मूळ जागी यावयाचे. तेथे आल्यावर पुन्हा तेल पाणी वगैरे सर्व कार्यक्रम अर्थातच करावे लागत असत. किनाऱ्यावर रात्री उघड्या जागेवर एक सिनेमापण दाखविला जात असे. इराणच्या आखातात जहाजावर अथवा किनाऱ्यावर ब्लॅक-आऊट करण्याची गरज नव्हती, कारण शत्रूचे जहाज होर्मझच्या सामुद्रधुनीतून आत येणार नाही अशी व्यवस्था केलेली होती आणि तशी खात्रीपण होती. त्याप्रमाणे, काही घडलेही नाही हे विशेष.

अनुक्रमणिका



अनुक्रमणिका



त्या काळात नौदलात होणाऱ्या पार्टीते दृष्य

खोरखुवाई या बेटाजवळच तीन / चार मैलावर टेकडीसारखे आणखी एक बेट आहे. या बेटाची भौगोलिक स्थिती अशी आहे की, जणू काय एखाद्याने खिडकीच्या बाहेर डोके काढले आहे. (ही टेकडी पाहून आपल्या रत्नागिरीच्या किल्ल्यातील दीपगृहाची आठवण होते. या दोहोमध्ये बरेच साम्य आहे.) या टेकडीच्या डोक्यावरून डाव्या व उजव्या बाजूला कितीतरी मैल स्वच्छ दृष्टीक्षेप जाऊ शकतो. हे वैशिष्ट पाहून त्याच्यावर एक सिग्नल स्टेशन उभारले होते. तेथे न्यूझीलंडर्श अधिकारी होते आणि हिंदुस्थानी खलाशी होते. टेकडीच्या पायथ्याशी प्रदेश अतिशय खडकाळ होता आणि धक्का बांधलेला नसल्यामुळे समुद्र शांत असेल तेव्हाच एखादी लहान बोट जवळ पास जाऊ शकत असे. त्यांना सामान पाणी वगैरे पोहोचविण्याचे काम आमच्यावरच सोपविले जात असे.

मुम्बईहून आलेला भाजीपाला चार / पाच दिवसातच संपला व डब्यातील अन्नाला सुरुवात झाली. डब्यात बटाट्याचे चौकोनी तुकडे कसल्यातरी पाण्यात ठेवलेले असत. पाणी काढून वाळविलेले कांद्याचे काप वगैरे सामुग्रीवर योगक्षेम चालू होता. भाजीपाला आणि इतर सामानाच्या पुढच्या हप्त्यासाठी मुम्बईहून येणाऱ्या एखाद्या व्यापारी जहाजाची वाट पहावी लागत असे. या सर्व सामानात अतिशय मूल्यवान गोष्ट म्हणजे टपाल. मुम्बईहून आलेल्या जहाजावरून टपालाच्या पिशव्या आमच्या जहाजावर आणल्या जात असत. टपाल आले ही बातमी लगेचच सर्वत्र पसरत असे. त्या नंतरचा देखावा पाहाण्यासारखा असे. (इतरेजनांना त्याची सहसा कल्पना येणार नाही.) त्या पिशव्या जेवणाच्या टेबलावर उलटल्या जात आणि पत्रांचा मोठा ढीगच्या ढीगच रचला जात असे. कामावर नसलेले सर्व अधिकारी तेथे स्वखुषीने जमत असत आणि प्रत्येकजण ताबडतोब 'सॉर्टिंगला' सुरवात करीत असे. कारण प्रत्येकालाच आपल्याला येणाऱ्या पत्राची आतुरता आणि अधीरता असे. ज्यांच्या त्यांच्या स्वकीयांची १५।२० दिवसांनी खुशाली मिळणे हे

अनुक्रमणिका

त्यांच्या दृष्टीने फारच महत्वाचे होते. खलाशांची पत्रे वेगळी करून ती त्यांच्या स्वाधीन केली जात असत. या पोष्टाच्या कामावर एका खलाशाची नेमणूक केलेली असे. जर का एखाद्या अधिकाऱ्याला एखादे वेळी एकही पत्र आले नाही किंवा एकाद दुसरेच मिळाले तर तो त्या पोष्टमनला सरळ शिव्या देत असे, "काय दरिद्री आहेस रे, माझ्यासाठी एकही पत्र आणले नाहीस", "व्हाट ए मिझरेबल पोस्टमॅन यू आर?" अशा तऱ्हेची मुक्ताफळे सहजच बाहेर पडत असत. त्या दिवसात जाणाऱ्या-येणाऱ्या पत्रांची पूर्व तपासणी होत असे. पत्रावर जहाज किंवा जागेचे नाव लिहिले असेल तर ते कापले - खोडले जात असे.

जहाजावरील यंत्रणा-संसार एका ठराविक चाकोरीने किंवा नियमाने चालत असे. एक एक अधिकारी एका एका खात्याचा मुख्य असे. उदा. नेव्हिगेशन, गनरी,कम्युनिकेशन,ॲडमिनिस्ट्रेशन इत्यादी. आपली विशिष्ट कामे करून आपले खाते उत्तम स्थितीत ठेवण्याचा प्रत्येकाचा प्रयत्न असे. कॅप्टन हा सर्वाधिकारी व सर्व जबाबदार होताच. या नेहमीच्या कामाशिवाय जवळ-जवळ प्रत्येकालाच आणखी एक काम करावे लागत असे. उदा. भोजन व्यवस्था, मद्य व्यवस्था, कँटीन,स्पोर्टस, वेलफेअर, इत्यादी. अर्थातच ही कामे आपली नेहमीची कर्तव्ये पूर्ण करूनच करावी लागतात. हे पूर्ण लक्षात ठेवले पाहिजे की या वेगवेगळ्या कामाचा जहाजावरच्या लोकांच्या मनःसामर्थ्यावर बराच परिणाम होतो. मेस सेक्रेटरी ही फारच महत्वाची व्यक्ती. त्याला अशा बिकट परिस्थितीत सगळा संसार करावा लागे आणि प्रत्येकाच्याच टिकेला तोंड द्यावे लागत असे. आम्हाला भोजन खर्चा-बद्दल एक रुपया मिळत असे आणि दर दिवसाला जवळ जवळ तेवढाच खर्च होत असे.

युद्धकाळात, मद्य काही ठराविक प्रमाणात वाटले जात असे. उदा. महिन्याला एक बाटली व्हिस्की, ३० बीअर बाटल्या आणि इतर प्रकार मुबलक असत. तरीही प्रत्येक अधिकारी एका ठराविक मर्यादेपर्यंन्तच ते विकत घेऊ किंवा पिऊ शकत असे. एखाद्याचा मर्यादेपेक्षा जास्त खर्च झाल्यास त्याचे नाव कॅन्टनकडे पाठविले जात असे. जहाजावरच्या मद्यपेयाबद्दल सर्वसामान्य लोकांमध्ये भरमसाठ व विचित्र कल्पना आहेत. या बाबतीत नौकांवर काम करणाऱ्या अधिकाऱ्यांचा लौकीक फारसा प्रशंसनीय नाही. अगदी थोडक्यात म्हणावयाचे म्हणजे ते सर्वच दारुडे असतात असा समज आहे. पण या कल्पना किंवा रिपोर्ट अगदी चुकीचे आहेत. काहीजण अजिबात दारूला न शिवणारे तर काही वाजवीपेक्षा जास्त पिणारे, उरलेले अधिकांश अधिकारी प्रसंगोपात चार चौघात माफक प्रमाणातच घेणारे असतात. त्यांची मर्यादा त्यांना माहीत असते. आवाक्याबाहेर पिऊन उल्लू होणे हिताचे नाही हेही त्यांना माहीत असते. सुधाकराने - एकच प्याला मध्ये काही सांगितले असो किंवा नसो दारू पिऊन बेशुद्ध स्थितीत पडलेला गृहस्थ पहाणे अवलोकनीय नाही हे कोणताही शहाणा मनुष्य कबूल करील. मग नौदलातील अधिकारीच याला अपवाद का असावेत. जहाजावर काही कारणामुळे का होईना जर एखाद्याचे त्याच्या मर्यादेबाहेर पिणे झाले तर तो सहज वरिष्ठ अधिकाऱ्यांच्या लक्षात येतो आणि त्याच्याबद्दल इतरांची मने पण कलुषीत होतात, आणि सहजच कॅप्टन पर्यंत हा रिपोर्ट जातोच. एवढेच नव्हे तर "झिंगणे" हा कोर्ट मार्शलचा दखलपात्र गुन्हा आहे. शिवाय सामाजिक दृष्ट्या मित्रमंडळी पण अशाना टाळण्याचाच प्रयत्न करतात. तसेच अजिबात न घेणाऱ्यालासुद्धा टाळले जाते. कारण तो स्वतःच तेथे कंटाळतो. लिंबुपाणी पीत तो कितीवेळ तग धरणार. या कारणास्तव काहीजण थोडेबहूत नावापुरतेही पितात. माझ्या पहाण्यात एक विचित्र नमुना आला. आला म्हणण्यापेक्षा त्याला आमच्या जहाजावर मुद्दाम बदली करून पाठविले होते व त्याच्या पिण्याबद्दलचा विशेष गोपनीय अहवाल मागविला होता. हा गृहस्थ एखाद-दुसरा पेग पितो न पितो तोच एकदम उभा राहून मोठ्याने गाणे म्हणावयास सुरवात करीत असे (त्याचा आवाज थोडाबहूत बरा होता.) त्यामुळे सगळ्या पार्टीचा, हास्य विनोदाचा भंग होत असे. नंतर असे कळून आले की, ही त्याला एक विकृतीच होती. त्याच्या

प्रकृतीला थोडासुद्धा अल्कोहोल सहन होत नसे. हे त्याला माहीत असूनही तो अशावेळी पूर्णपणे विसरत असे, आणि कित्येकदा आपल्या सहकाऱ्यांना पेचात पाडत असे. असे काही अपवाद किंवा असाधारण व्यक्ती सोडल्यास नौदलातील अधिकारी दुसऱ्या दोन्ही दलातील अधिकाऱ्यांपेक्षा किंवा किनाऱ्यावरील सर्वसाधारण लोकांपेक्षा वेगळे आहेत किंवा दुर्वर्तनी आहेत असे म्हणणे अतिशयोक्तीचे व अन्यायकारक ठरेल. एकदा माझ्याघरी एक मुलीचा बाप, माझा सल्ला विचारण्यासाठी आला. त्याने व्यापारी जहाजातील एका अधिकाऱ्याला जावई म्हणून पसंत केले होते. पण तो म्हणाला की हे लोक "पितात" असे कळले. त्याबद्दल त्याला माझे मत पाहिजे होते. मी त्याला दुसरा प्रश्न विचारून उत्तर दिले की, किनाऱ्यावर-सुद्धा कोण पीत नाहीत ते सांगा? नंतर त्याला मी सत्य परिस्थिती समजावून सांगितली. दैवयोगाने तो अधिकारी माझ्या ओळखीचा होता, ही गोष्ट निराळी. भोजन आणि मद्य यांचा जमाखर्च व्यवस्थित व पद्धतशीर ठेवावा लागतो. त्या कार्यासाठी छापील पुस्तके ठेवलेली असतात. दर तीन महिन्यांनी हा जमाखर्च दोन अधिकाऱ्यांच्या समितीकडून तपासून घ्यावा लागतो आणि त्याचा रिपोर्ट कॅप्टनकडे जातो. त्यावरून कोणी किती खर्च केला हे सहजच लक्षात येते. (आपल्या नौदलात खलाशांना जहाजावर मद्य पिण्याची परवानगी नाही आणि तशी काही व्यवस्थाही नाही.)

रोजचे काम सोडल्यास आमचा दिनक्रम थोडा कंटाळवाणाच होता. तेथे एक विरंगुळा म्हणजे इराणमध्ये "आवाज" या ठिकाणी अमेरिकनांनी एक रेडिओ केंद्र उभारले होते आणि ते २४ तास चालू असे. केव्हाही रेडिओ चालू केला तर काही ना काही तरी कार्यक्रम येत असे. रात्री १०·४५ वाजता दिल्लीच्या बातम्या येत असत व केव्हा गाणीही असत. मी जागत राहून तो कार्यक्रम रोज ऐकण्याचा प्रयत्न करीत असे. २-३ आठवड्यांनी रेडक्रॉसकडून वेगवेगळ्या मासिकांची मोठी बंडले येत असत. त्यामुळे वाचावयाला पुष्कळ साहित्य उपलब्ध असे. असा कार्यक्रम चालू असताना एक दिवशी बॉयलर साफ करण्यासाठी अमक्या अमक्या दिवशी "खोरमशारला" जावे असा हुकूम आला. (चालू इराक-इराण युद्धामध्ये खोरमशार या बंदराचे नाव पुष्कळ वेळा ऐकण्यात, वाचण्यात आले असेलच). बॉयलर काही ठराविक तास चालू राहिला म्हणजे तो थांबवून त्याची पूर्णपणे सफाई करावी लागते. त्यासाठी किनाऱ्याजवळ जाणे सोयीस्कर असते. कारण किनाऱ्यावरचा विद्युत प्रवाह जहाजावर घेता येतो. ही बातमी वाऱ्यासारखी जहाजावर पसरली आणि एकदम खळबळ सुरू झाली. नवीन ठिकाणी जाण्याची प्रत्येकालाच उत्सुकता होती. शिवाय गेल्या ३/४ महिन्यात देवालासुद्धा विसर पडलेल्या या जगात 'स्त्री' हा प्रा्णीसुद्धा कोणाला दिसला नव्हता. एवढेच काय गाय-म्हैस सुद्धा पहाण्यात आली नव्हती. जे अगोदर तेथे गेलेले हाते त्यांनी तेथे गेल्यावर काय काय करावयाचे याबद्दल सर्व योजना करायला सुरवात केली. एक थोडी मजेदार गोष्ट घडली. किनाऱ्यावरच्या एका गोऱ्या अधिकाऱ्याने आबादान मधल्या हॉस्पिटलमध्ये काम करणाऱ्या नर्सला एक पार्सल देण्यासाठी जहाजावर पाठविले. ते पार्सल तिला कोणी द्यावयाचे याबद्दल जहाजावरच्या गोऱ्या अधिकाऱ्यांमध्ये बरीच चर्चा चालू झाली. आम्ही इतर अधिकारी ती मजा पहात होतो. या क्षुल्लक प्रसंगावरून, प्राणी मादीचा ताबा घेण्यासाठी आपसात कसे झगडतात याची कल्पना करता आली.

ठरल्यावेळी नांगर उचलून वायव्येकडे प्रवासाला सुरवात केली. या आखातातून जात असताना दोन्ही बाजूला टेकड्या अगदी उजाड व बोडक्या अशा दिसत असत. गवताची एकही हिरवी काडी कोठे दिसत नव्हती, समुद्राकाठच्या एखाद्या सखल ठिकाणी खजुराची झाडे फक्त दिसावयाची. शाटेल-अरब (टेगरीस् आणि युफ्रेटिस या दोन नद्या मिळून झालेली ही नदी) या नदीच्या मुखात शिरल्यावर हे चित्र बदलले. पूर्वीचा रूक्ष व नीरस प्रदेश संपून थोडी बहूत झाडे-झुडपे व हरित-वर्ण दिसू लागला. नदीतून वरखाली जाणाऱ्या होड्या ये-जा करताना दिसू लागल्या. काही वेळाने पेट्रोलचा अतिशय उग्र असा वास

अनुक्रमणिका

येऊ लागला, तेव्हा आम्ही आबादान या फार मोठ्या रिफायनरीच्या जवळपास जात आहोत हे आपोआपच लक्षात आले. शेवटी खोरमशारला येऊन पोहोचलो, आणि किनाऱ्याला बोट बांधली गेली. आमची इंजिने बंद करून किनाऱ्यावरच्या विद्युत प्रवाहावर सर्व काम सुरू झाले. ज्याला जसा वेळ सापडेल त्याप्रमाणे तो किनाऱ्यावर जाऊन आपले पाय मोकळे करीत असे व आसमंतात दृष्टी टाकून आपली थोडी-बहूत करमणूक करीत असे. तेथे असे कळले की, रस्त्याने आबादान फारच जवळ आहे व तेथे जाण्याकरिता बसेसची व्यवस्था आहे. तेथे सिनेमा, इंडियन क्लब वगैरे काही स्थाने होती व तेथे आम्ही सहज जाऊ शकत होतो. आबादानमध्ये बसेसचा प्रवास फुकट असे. खोरमशार व आबादान येथील लोकांनी आमच्या करमणुकीसाठी फार मेहनत घेतली. रोज खेळ व कोणता ना कोणता तरी कार्यक्रम ठरविला जात असे. एक दिवस हॉस्पिटलमधून बऱ्याचशा नर्सेस जमा करून नाच पण आयोजित केला होता. अशा रीतीने थोडे बहूत चैतन्यमय हाऊन परतीच्या प्रवासाला निघालो. परत आल्यावर येरे माझ्या मागल्या.

एका रविवारी आम्ही सिनेमा पहात असता एकदम हुकूम झाला की, रत्नागिरीवरच्या सर्व लोकांनी आपल्या जहाजावर परत जावे. जेटी जवळ लहान बोटी तयार ठेवलेल्या आहेत आणि पुढचे हुकूम जहाजावर पोहोचवले आहेत. जहाजावर परत आल्यावर असे कळले की, “एअर-फोर्स” चे एक विमान नाहीसे झाले असून त्याचा शोध करणाऱ्या इतर विमानांना इराणच्या आखातात एका ठिकाणी पिवळी जागा दिसली, ती त्या वैमानिकाची पिवळी डिंगी असावी असा त्यांचा अंदाज होता. अक्षांश-रेखांशामध्ये ती जागा आम्हाला कळविली होती आणि तेथे जाऊन त्या डिंगीचा शोध करावा असा हुकूम होता. आम्ही ताबडतोब शक्य तितक्या वेगाने त्या जागी गेलो पण काळोखात डिंगी दिसेना आणि दुसरीही कोणती रंगीत वस्तू दिसेना. कदाचित ती डिंगी वारा किंवा प्रवाहामुळे मागे-पुढे सरकली असेल असा विचार करून त्या जागेला मध्य बिंदू कल्पून त्याच्या सभोवार प्रदक्षिणा घालण्यास सुरुवात केली, आणि सकाळपर्यंत ते कार्य चालू ठेवले. सकाळी उजाडल्यावर पुन्हा त्याच बिंदूशी परत आलो. तेव्हाही डिंगी दिसली नाहीच पण एक बराच मोठा वर्तुळाकार पिवळा जर्द घट्ट शेवाळ दिसत होता. तो पिवळा भाग म्हणजेच त्या शोध करणाऱ्या वैमानिकांना डिंगी वाटली असावी असा आम्ही विचार करत होतो तोच एअर फोर्सची एक “रेस्क्यू लॉंच” फार वेगाने आमच्या जहाजाकडे येताना दिसली. त्यांनापण पिवळी डिंगी कोठेच दिसली नव्हती. त्या लॉंचचा रंग पोलादासारखा होता. आणि ती वेगाने चालल्यामुळे साधारण पाण्यावरून चालणाऱ्या पाणबुडीसारखी दुरून दिसत होती. त्याच्या मागोमाग बी. आय कंपनीचे एक जहाज येत होते. त्यांना ती खरीच सब मरीन वाटल्यामुळे त्यांनी तिच्या रोखाने त्यांची ताफ डागली. सुदैवाने त्यांचा नेम चुकला. त्या लॉंचवरती बीनतारी संदेश देण्याची व्यवस्था नव्हती, आणि त्यामुळे ते “मित्र” आहेत हे त्या जहाजाला कळविता येईना आणि म्हणून ते घाबरत आमच्या जहाजापर्यंत वेगाने आले होते. आम्ही ताबडतोब त्या बी. आय. च्या जहाजाला तसे कळविले, आणि नंतर या तीन वेगवेगळ्या बोटी जवळ नेऊन डिंगीच्या अस्तित्वाबद्दल विचार-विनिमय केला. शेवटी डिंगी जवळपास नव्हतीच अगा निष्कर्ष काढून प्रत्येकजण मार्गस्थ झाला.

आणखी तीन महिन्यांनी पुन्हा त्याच कार्यासाठी खोरमशारला जाण्याचे ठरले. हा डिसेंबर महिना होता. आम्ही तीन सहकाऱ्यांनी थोडी सुट्टी घेऊन कुठेतरी बाहेर जावे असे ठरविले. तेहरानला फार थंडी असेल या विचाराने आम्ही हरून अल-रशीदच्या बगदादला जाण्याचे ठरविले. बसऱ्यापर्यंत मोटारने जावे लागले बसरा ते बगदाद रेल्वे होती. व तेथील कर्मचारी सगळे हिंदुस्थानीच होते, किंबहुना रेल्वेचे डबेसुद्धा आपल्या इकडचेच होते. आम्हाला सहजच आरक्षण मिळाले आणि आम्ही बगदादच्या प्रवासाला निघालो. सैन्यातील अधिकाऱ्यांना हा प्रवास विनामूल्य होता. त्या दिवसात प्रत्येक शहरामध्ये एक ‘टाऊन मेजर’

अनुक्रमणिका

नावाचा अधिकारी असे. त्याला आम्ही भेटल्यावर त्यानी आमच्यासाठी हॉटेलची व्यवस्था केली. शहर भटकण्यापलीकडे आम्हाला दुसरा उद्योग नव्हताच. त्या शहरात शिया, सुन्नी आणि ज्यू असे तीन भाग होते. तेथील एक मोठी मशीद पाहाण्यासाठी गेलो आणि आम्ही मुम्बईहून आलो असे म्हटल्यावर तेथील लोकांनी आमचा फारच आदर केला. मुम्बईतील कोणीतरी त्यांच्या मशिदीला फार मोठे दरवाजे बहाल केले होते.

बगदादला इंडियन आर्मीचा फार मोठा कँप होता. आम्ही टाउन मेजरच्या ऑफीसमध्ये गेलो असताना तेथे आम्हाला एक / दोन मराठी सैनिक भेटले त्यांच्या सांगण्यावरून आम्हाला असे कळले की, तेथे मेजर पाठक नावाचे अधिकारी सहकुटुंब राहात होते आणि त्यांच्या घरी आठवड्यातून एकदा जवळपास राहाणारे महाराष्ट्रीयन जमत असत. सुदैवाने अशा दिवशी आम्ही बगदादला असल्यामुळे त्यांच्या घरी जाण्याचे ठरविले. त्यांचे घर शोधता-शोधता बराच उशीर झाला. तरीही पुष्कळ लोक तेथे भेटले. रात्री दहाच्या सुमाराला बरेचजण तेथून निघाले व आम्ही तिघेजण तेथेच राहिलो. आम्ही पण जाण्याच्या तयारीत असता, आम्ही नवीन पाहूणे म्हणून की काय आम्हाला मेजर साहेबांनी थांबवून घेतले. इतक्या उशिरासुद्धा त्यांच्या सौभाग्यवतीने ओल्या वाटाण्याचे डबे उघडून त्याची उसळ बनवली. त्यावेळेला ती उसळ म्हणजे खरी मेजवानीच वाटली. सौभाग्यवतीच्या समयसूचकतेचे जितके कौतुक करावे तितके थोडेच. बगदादला आणखी एक महत्त्वाचे काम उरकले. ते म्हणजे केस कापण्याचे. तत्पूर्वी थोडा इतिहास सांगितल्यास सोईचे ठरेल. मी जहाजावर पहिल्याप्रथम आल्यावर असे कळले की, तेथे एक पंजाबमधील नापित आहे, आणि त्याला खलीफा अशी संज्ञा आहे. वास्तविक खलिफा हा मुसलमान जमातीचा धर्मगुरू. या नापिताला ते नाव कसे काय पडले ते कळले नाही.

नेव्हीमध्ये त्या वेळेला मिशा ठेवण्याची परवानगी नव्हती, पण तशी कोणाची इच्छा असल्यास त्याला दाढी आणि मिशी दोन्ही ठेवावे लागत असे, आणि ते करण्यासाठी एक चाकोरी ठरविलेली होती. पहिल्याप्रथम “रिक्वेस्ट परमिशन टु डिसकंटीन्यू शेव्हींग” अशी कॅप्टनला विनंती करावी लागत असे. कॅप्टन पहिल्या प्रथम तात्पुरती परवानगी देत असे. दोन / तीन आठवडे थांबून जर ती दाढी /मिशी चेहऱ्याला शोभत असेल तर त्याला कायम स्वरूपाची परवानगी दिली जाई. इराणच्या आखातात आल्याबरोबर कॅप्टनने आपण होऊन सर्वांना दाढी मिशा ठेवण्याची परवानगी दिली, आणि आम्ही सर्वांनी त्याचा पूर्ण फायदा घेतला. आमच्या जहाजावरील खलीफा हा अतिशय कामात गुंतलेला प्राणी होता. जहाजावरच्या सर्व लोकांना नीट-नेटके तर ठेवावयाचे होतेच, पण त्याला बंदरातील इतर जहाजाकडूनही आमंत्रणे येत असत. एके दिवशी या खलीफाने असे जाहीर केले की, त्याच्या जवळची सगळी हत्यारे पूर्णपणे झिजून निकामी झाली आहेत आणि ती बदलल्याशिवाय त्याला काम करणे अशक्य झाले आहे. या त्याच्या जाहिरातीनुसार संधी मिळाल्याबरोबर त्याची कराचीला रवानगी केली गेली.

त्या दिवसात अधिकाऱ्यांचे पगार फारसे नव्हते. जहाजावर खर्चपण नव्हता आम्ही हिंदुस्थानच्या एका मर्यादेबाहेर असल्यामुळे त्या दिवसात आम्हाला आयकर द्यावा लागत नसे. काही थोडेसे पैसे शिल्लक राहिल्यास बँकेत ठेवण्याची व्यवस्था नव्हती. एखादा अधिकारी मुंबईला जातो असे कळल्यास त्याच्याबरोबर त्याच्यावर पूर्ण विश्वास ठेवून आपल्या बँकेत पैसे जमा करण्यासाठी द्यावे लागत असत. आपल्या कुटुंबासाठी तुम्ही कळविलेली एक ठराविक रक्कम पाठवण्याची सरकार व्यवस्था करीत असे त्यादृष्टीने अधिकाऱ्यांना काळजी नव्हती.

अनुक्रमणिका

जानेवारी १९४५ च्या सुमारास आम्ही मूळ जागी पुन्हा परत आलो. तेथे आल्यावर असे कळले की, या पुढे पाणबुडीसाठी गस्त घालण्याची गरज नाही. जर्मनीची युद्धशक्ती संपुष्टात आली होती. औपचारीक शरणागतीचा सभारंभच फक्त व्हावयाचा होता. या परिस्थितीत शत्रूचे पश्चिमेकडून कोणत्याही तऱ्हेचे जहाज कोणत्याही मार्गाने इराणच्या आखातात किंवा अरबी समुद्रात येण्याची किंचितही शक्यता नव्हती. गस्तीतून जरी आमची सुटका झाली होती तरी काही ना काही लहानसहान कामे दिली जात असतच. त्यातील एक मुख्य काम म्हणजे लहान लहान बंदरातील शेख लोकाना भेट देणे आणि त्यांचे क्षेम कुशल विचारणे. कारण ब्रिटीश सरकारला या शेखांना खूष ठेवावयाचे होते. त्याच सुमारास टपाल बटवड्यातही बदल झाला होता. आता टपाल मुंबईहून वेगवेगळ्या जहाजावरून न येता बसऱ्याला विमानाने येत असे व तेथून लहान विमानाने शहारजा या बंदराला पोहोचविले जात असे. तेथून त्या निळ्या पिशव्या आमच्या मुख्य बंदराला खोरखुवाईला दर चार दिवसांनी आणण्याचे काम आमच्याकडे दिले गेले होते. मधल्या वेळात आम्ही थोडाबहूत स्वातंत्र्याचा अनुभव घेत असू. करमणुकीसाठी आमचा एक आवडता खेळ होता. तो म्हणजे एखाद्या खाडीच्या तोंडाशी पाण्याखाली, एक लहान बॉंब उडविला जात असे. त्याच्या धडाक्याने जवळपासचे मासे थोडा वेळ बधीर होऊन पाण्यावर तरंगत असत. ताबडतोब जहाजावरील सर्व लहान बोटी खाली सोडून ते मासे कोणत्या ना कोणत्या साधनांनी पकडून बोटीत घेतले जात असत. जणू काय स्वतःच्या बागेतील एखादे पीकच काढून घेतले जात होते, या लुटीतला बराचसा हिस्सा उदारपणे किनाऱ्यावरच्या लोकांना आम्ही देत असू. या खटपटीचा आणखी एक फायदा होत असे. कारण आम्हाला ताजा भाजीपाला क्वचितच मिळावयाचा. त्याच्या जागी हे ताजे अन्न प्रकृतीदृष्ट्या फार फायद्याचे ठरत असे. खरे तर पहिल्या दिवसापासून आमच्या जेवणाच्या टेबलावर “ॲस्कॉरबिक ॲसिड” “सी-व्हिटॅमीन” ची बाटली ठेवलेली असे, व त्यातील एक एक गोळी दर दिवशी प्रत्येकाने घेतली पाहिजे असा नियम होता. “स्कर्व्ही रोग” होऊ नये म्हणून हा प्रतिबंधक उपाय योजलेला होता.

अखेरीला म्हणजे १९४५ च्या मार्चच्या सुमाराला स्वगृहाकडे प्रयाण करण्यचा हुकूम मिळाला आणि आम्ही मोठ्या उत्साहाने आणि आनंदाने मुंबईला येऊन दाखल झालो. त्याचबरोबर आमचे जहाज मूळ धन्याला घेतलेल्या स्थितीत परत करण्याचा पण आदेश आला. अर्थात हे काम डॉक यार्डचे होते. यापुढे अशा तऱ्हेच्या जहाजाची गरज नव्हती. मी थोडाबहूत रिकामा होतो न होतो तोच माझी “रोहिलखंड” नावाच्या दुसऱ्या जहाजावर बदली झाली आणि त्या जहाजावर जाण्यासाठी चितगावला जाण्याचा हुकूम मिळाला. पण दुसऱ्या दिवशी चितगावच्या अधिकाऱ्याकडून असा संदेश आला की, हे जहाजच मुंबईला पाठविले जात आहे. या माहितीमुळे माझा कितीतरी दूरवरचा प्रवास टळला. माझी बदली पुन्हा दुसऱ्या जहाजावर झाली आणि मला आणखी “सी सर्व्हिस” मिळणार या कल्पनेने फार आनंद झाला. जहाज मुंबईला यावयाला बराच वेळ असल्यामुळे मी ३० दिवस सुट्टी घेऊन स्वकियाना भेटणे, कौटुंबिक आणि वैयक्तिक कामे करण्यासाठी ‘रत्नागिरी” जहाज सोडले. सुट्टी संपवून शक्य होती तेवढी कामे आटोपून मी नव्या जहाजावर दि. २६ मे, १९४५ रोजी रूजू झालो. दि.५ मे, ४५ ला जर्मन सैन्याने शरणागती पत्करली होती. तरी पण पूर्वेकडील युद्ध चालूच होते. आम्हाला काहीतरी नवीन ड्युटी मिळणार आहे अशी जोराची अफवा पसरली. पण हे सर्व अगदी गुप्त-गुप्त (हश् हश्) असे होते.

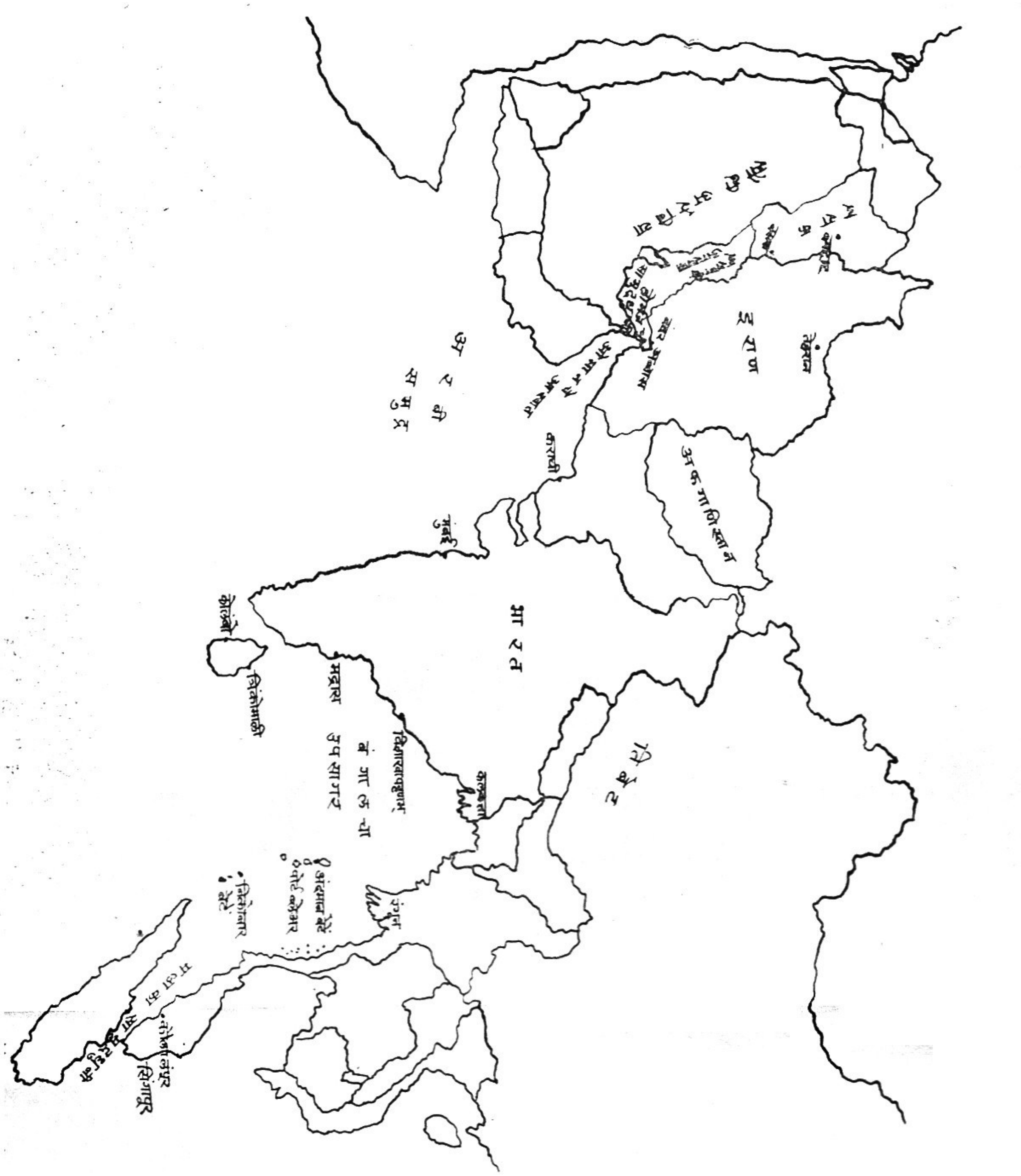
लवकरच चार / पाच जहाजांचा एक काफिला घेऊन “एडन” कडे निघण्याचा हुकूम मिळाला. या वर्षीपण प्रवासाच्या सुरवातीलाच भरपूर पाऊस होता आणि शिवाय आमचा रोख सरळ पश्चिमेला होता तेव्हा अरबी समुद्राच्या खऱ्या रागाला पुन्हा तोंड द्यावे लागणार होते. आपल्या जहाजावरून दुसरी जहाजे कशी चेंडूंसारखी वर खाली फेकली जात होती हे पहाणे चित्तवेधक पण भीतीदायक होते, कित्येकवेळा सबंधच्या

सबंध जहाज लाटेआड लपून जात असे. एखादे वेळेला जहाजाच्या मागचा भाग वर उचलला जाऊन गती देणारा पंखा उघडा पडला की एक "घस-घस" असा भयानक आवाज येत असे. डेकवरून चालणे तर अशक्य-प्रायच होते. एकदा आमच्या शेजारच्या जहाजावरील एक अधिकारी आणि खलाशी डेकवरती उपडे राहून घसरत घसरत जहाजाच्या पुढच्या भागाकडे जात होते. थोडे पुढे गेल्यावर दोरीने काहीतरी त्यांना बांधावयाचे होते. एकमेकांच्या मदतीने ते काम आटोपून ते परतीला निघाले. थोडे बहूत पुढे आले तोच एक भली मोठी लाट येऊन जहाज खूपच वर उचलले गेले आणि एकदम पाण्यावर धपकन् खाली पडले. त्या धडाक्याने तो खलाशी एकदम वर उचलला जाऊन जहाजाच्या काठावरून समुद्रात फेकला गेला. ताबडतोब सगळ्या जहाजांना खास संदेश प्रसारीत केला. "मॅन ओव्हर बोर्ड" हा एक जहाजावरचा वाक्प्रचार आहे. म्हणजे त्याच्यावरून अशा तऱ्हेचे प्रसंग कधीतरी येत असत हेही सिध्द होते. इतर जहाजे शक्य तितक्या जवळपास येण्याचा प्रयत्न करीत होती. प्रत्येक जहाज जसे उभे राहू शकेल तसे थोडा वेळ उभे राहून समुद्रात काही दिसते का हे काकदृष्टिने पहाण्याचा प्रयत्न करीत होते परंतु समुद्राच्या फेसाशिवाय बरीच शोधाशोध करूनही काहीच दिसत नव्हते. खरे म्हणजे इतकी जहाजे आसमंतात असुनसुद्धा तो खलाशी पुन्हा दिसलासुद्धा नाही. तेव्हा त्याला त्या खवळलेल्या समुद्रातून पकडून वर काढण्याचा प्रश्नच नव्हता. त्या अधिकाऱ्याला तर फारच वाईट वाटले, सर्व काफिल्यात विषण्णता पसरली. जणू काय काळ आलेलाच होतो फक्त वेळच पहात होता.

साधारण निम्म्या अंतरावर गेल्यावर आमच्या रोहिलखड जहाजाचे एक इंजिन बिघडले. (या जहाजाला दोन इंजिने होती.) साहजिकच जहाजाचा वेग अर्धा झाला. शिवाय एका इंजिनावर पुढे जाणेही धोक्याचे होते. ताबडतोब दिल्ली, मुंबई बरोबर संदेशांची देवाण घेवाण सुरू झाली. अखेरीला रोहिलखंड जहाज परत मुंबईला दुरुस्तीसाठी जावे असे ठरले. समुद्राच्या त्या स्थितीत जहाजाला १८० अंश फिरविणे सोपे नव्हते. कॅप्टनने सर्व अधिकाऱ्यांना व खलाशांना डेकवर लाइफ बेल्ट घालून यावयास सांगितले. लाट थोडी खाली गेली की सुकाणू ५-१० डिग्री फिरवण्यास सांगावयाचे. पुन्हा थांबून योग्य संधीची वाट पाहून आणखी कांही अंश फिरवावयाचे. अशा रीतीने आमची दिशा पूर्ण बदलून आम्ही मुंबईच्या मार्गाला लागलो. इतर जहाजे एडनकडे मार्गस्थ होतीच. त्यांना एडनचे आखात व तांबडा समुद्र यांच्या सीमेवर खोल पाण्यात टाकलेले सुरुंग काढून टाकण्याची कामगिरी दिली होती, पण त्या कामाला लागणारे योग्य असे साहित्य त्याच्याजवळ नसल्यान त्याना स्वगृही परतावे लागले.

मुंबईला आल्यावर आमच्या जहाजाची दुरुस्ती मोठ्या जोमाने सुरू झाली. त्याचसुमारास आमच्या सर्व जहाजांना काही खास काम मिळणार अशा बातम्या येऊ लागल्या. थोड्याच दिवसात एकंदर बेत स्पष्ट झाला. नऊ जहाजांचा **H: M. I. S.** १) रोहिलखंड २) काथियावार ३) कर्नाटक ४) राजपुताना ५) कोकण ६) बलुचिस्तान ७) बेंगाल ८) कुमाऊन ९) बिहार या जहाजांचा संच तयार केला गेला. त्याला 37 **Mine Sweeping Flotilla** किंवा 37 **M. S. Flotilla** असे नाव दिले गेले. अद्यापही त्याच नावाने तो प्रसिद्ध आहे. हा काफिला पाणसुरुंग बिनाशाच्या खास कामावर कोठेतरी पाठविला जाणार हे उघड झाले. युद्ध संपले होते तरी सगळीकडे वातावरण गुपचूपच असावयाचे. चार चौघात वाच्यता करावयाची सक्त मनाई होती. या जहाजांची सर्व दृष्टीने संपूर्ण सिद्धता लवकरात लवकर करण्याचे हुकूम सुटले. त्या वेळच्या नौदलात हा काफिला एकमेव 'टास्क फोर्स' (**Task Force**) होता.

अनुक्रमणिका



रोहिलखंड हे प्रमुख व मार्गदर्शक जहाज होते. जहाजाच्या व काफिल्याच्या मुख्य अधिकाऱ्याचे नाव कमांडर जॉर्ज बेली असे होते. या जहाजावर नेहमी-पेक्षा जास्त अधिकारी होते. ते म्हणजे, काफिल्याच्या वेगवेगळ्या खात्याची देखभाल करणारे, एक डॉक्टर आणि सेक्रेटरी. या सर्वांच्या अस्तित्वामुळे जहाजावर अधिकाऱ्यांची फारच गर्दी होती. सर्वांना पुरेशा केबीन्स नव्हत्या. प्राप्त परिस्थितीत काहीतरी करून मोठ्या हिकमतीने थोडी थोडी जागा "कोरून" काढावी लागली. खलाशांची संख्याही तशीच वाढलेली होती.

अनुक्रमणिका

ताबडतोब वेगवेगळ्या तऱ्हेच्या प्रचंड हालचाली दिसू लागल्या. काफिल्याचा मुख्य अधिकारी आणि इतर खात्याचे अधिकारी यांच्या एकसारख्या छोट्या मोठ्या बैठकी होऊ लागल्या. निरनिराळ्या सामानाच्या याद्या घेऊन नेव्हल स्टोअर्सच्या गोदामावर जोराचे हल्ले होऊ लागले. प्रत्येकजण तोच महत्त्वाचा आणि त्याचे काम पहिल्या दर्जाचे असे भासवीत होता. युद्ध जिंकण्याची सर्व जबाबदारी त्याच्याच शिरावर होती, असे त्याला वाटत असावे.

जर्मनी ही युद्धशक्ती अगोदरच संपलेली होती, आणि जपान एकाकी पडले गेले. दिवसें-दिवस त्याची सुद्धा युद्ध करण्याची ताकद कमी-कमी होत चालली होती आणि हा युद्धाचा जबरदस्त भागिदार झपाट्याने खंगू लागला होता. पूर्वेला अमेरिकेने प्रतिहल्ल्याची प्रचंड तयारी केली. ६ ऑगस्ट, १९४५ ला एक भयानक बातमी येऊन थडकली. अमेरिकेने जपानच्या हिरोशिमा या शहरावर अणुबॉम्ब टाकला. त्याचीच प्रतिकृती ९ तारखेला नागासाकी या शहरावर तसाच बॉम्ब टाकून केली. या अनपेक्षीत हल्ल्याने एकदम घाबरून जाऊन जपानच्या राजाने १५ ऑगस्ट १९४५ ला शरणागती पत्करली. अशा स्थितीत जपानला त्यांच्या दूरवर पसरलेल्या पसाऱ्याचे रक्षण करणे शक्यच नव्हते.

शेवटी तारीख ठरली आणि आमच्या काफिल्याने मुंबईहून प्रयाण केले. आमच्या काफिल्याला पाणसुरूंग विनाशाची कामगिरी दिली गेली होती. समुद्रावर मार्गदर्शक जहाज मध्ये व दोन बाजूला बाकी चार-चार जहाजे समान अंतरावर चालत असत. या पद्धतीने प्रवास चालू होता. ज्याने त्याने आपापले अंतर सांभाळावयाचे असा हुकूम असे. सिलोनला वळसा घालून आम्ही उत्तरेला वळलो आणि त्रिंकोमाली (सिलोन) या बंदराकडे मोर्चा वळविला. त्या दिवसात हिंदुस्थानच्या दक्षिणेला कोलंबो आणि त्रिंकोमाली हा रॉयल नेव्हीचा फार मोठा तळ होता. त्रिंकोमालीला जाण्याचा मुख्य उद्देश म्हणजे तेल-पाणी आणि पोटाची व्यवस्था. क्षेत्रफळाच्या दृष्टीने आमचे जहाज फारच लहान होते. त्यावर फक्त एकच शीतगृह होते आणि ते खलाशांसाठी ठेवलेले असे. अधिकाऱ्यांसाठी वेगळे असे शीतगृह नव्हते. फक्त एक फ्रिज होता. या पुढचा प्रवास बऱ्याच दिवसांचा, किंबहूना महिन्यांचा असण्याची अपेक्षा होती. अधिकाऱ्यांची खाद्यसामुग्री एका लहानशा फ्रिजमध्ये मावण्यासारखी नव्हती. याला उपाय म्हणून त्या शीतगृहात लाकडाच्या फळ्या मारून एक लहानसा वेगळा कप्पा करून घेतला. जहाजावर आम्ही दोन हिंदी अधिकारी सोडून बाकी सर्व युरोपियन होते. इतर सामानाबरोबर त्यांनी थोडासा 'बेकन' चा साठापण घेतला होता. वास्तविक हिंदी जहाजांवर 'बेकन' किंवा 'बीफ' घेण्याची प्रथा नव्हती. कारण कोणत्या ना कोणत्या तरी जमातीला ते निषिद्ध होते. त्रिंकोमाली सोडून सरळ पूर्वेला निघालो आणि "मलाया" किनाऱ्याच्या पश्चिमेला काही अंतरावर नांगर टाकला. ती पहाटेची वेळ होती. मी पहाटे जागा होऊन झरोक्यातून (Port hole) बाहर पाहिले. तेव्हा मरीन ड्राईव्हच्या जवळपास आल्याचा भास झाला. एखाद्या मोठ्या शहराच्या जवळपास आलो की काय असे वाटले. वास्तविक तो रॉयल नेव्हीचा प्रचंड आर्माडा इतस्ततः पसरलेला होता. शत्रूने शरणागती पत्करली असल्यामुळे दिव्याच्या लखलखाटाला हरकत नव्हती. लॉर्ड लुई माऊंटबॅटन हा त्या प्रचंड जमावाचा कमांडर-इन-चीफ होता. खरे म्हणजे साऊथ इस्ट एशिया कमांडचा तो सुप्रीम कमांडर होता. ते पूर्वी ठरलेल्या योजने-प्रमाणे आपली कामगिरी पार पाडण्यासाठी तेथे हजर झाले होते. ही कामगिरी म्हणजे 'ऑपरेशन झिपर". या ऑपरेशन अनुसार मलायाच्या किनाऱ्यावर सैन्य उतरून, हल्ला करणे. दुसऱ्या दिवशी आमच्या काफिल्याची ठरल्याप्रमाणे पाणसुरुंग विनाशाच्या कामासाठी रवानगी झाली. आम्ही त्या "आर्माडा" साठी एक सुरक्षित लेन (लहान रस्ता) तयार केली. त्या लेनमधून ह्या मोठ्या आर्माडामधील कितीतरी तऱ्हेच्या वेगवेगळ्या जहाजांनी पुढे जाऊन सैन्य, रणगाडे आणि इतर शस्त्रास्त्रेमलायाच्या किनाऱ्यावर उतरविली आणि पूर्वी योजल्याप्रमाणे हल्ला सुरू केला. या सर्व घडामोडीत

एक मोठा फरक होता, आणि तो म्हणजे या सर्व कृत्यांना कोणताही प्रतिकार किंवा प्रतिहल्ला नव्हता. हा पूल काबीज केला, ती टेकडी घेतली अशासारखे रिपोर्टस् आम्ही रेडिओवर ऐकत होतो. थोडक्यात म्हणजे या जागा काबीज करण्याऐवजी ते त्या त्या भागातून पुढे चालत जात होते. खरे म्हणज "अंदमान" हे जपानच्या ताब्यात गेले होते आणि युद्ध चालू असते तर आमचा काफिला आणि दुसरी जहाजेपण त्यांच्या टेहळणीत केव्हाच आली असती आणि जर का आकाशातून किंवा जमिनीवरून असा दोन्ही तऱ्हेचा हल्ला झाला असता तर अतोनात हानी झाली असती. (किंबहुना या स्थानिक लढाईचे स्वरूपच बदलले असते.) आम्हा सर्वांचे नशीब म्हणून थोडेच दिवस अगोदर शत्रूने शरणागती पत्करली होती, आणि त्यामुळे असा कोणताही प्रकार घडला नाही. किती जहाजे बुडली असती, आणि किती मनुष्यहानी झाली असती, याची कल्पनाच करणे बरे. या अजस्त्र हल्ल्यात सुरुगविनाशाचे काम करताना त्या काफिल्यातील कोण कोण शिल्लक राहिले असते कोण जाणे. परंतु सुदैवाने तसे झाले नाही. आम्हाला दिलेली कामगिरी पार पाडून आम्ही थोडे तात्पुरते बाजूला झालो होता. बाकी उघड्या समुद्रात मैदानातील हॉकीच्या खेळाडूप्रमाणे वेगवेगळी जहाज सैरावैरा धावत होती. अर्थातच त्याना दिलेले काम करावयाचे होते.

इतक्यात आम्हाला एक संदेश मिळाला. दुसऱ्या एका जहाजाजवळ जाऊन काही निकडीचे कागदपत्र व टपाल ताब्यात घ्यावयाचे होते. त्या कारवाईला सुरवात करून आम्ही त्या जहाजाच्या जवळ गेलो, पण एक तर युद्धात सहसा जहाजे थांबवत नाहीत आणि शिवाय त्या समुद्राच्या स्थितीत लहान बोट खाली सोडणे शहाणपणाचे नव्हते. तेव्हा दोन्ही चालत्या जहाजावरून आपला हेतू उरकायचा होता, व त्यासाठी खास उपाय अवलंबिणे ओघानेच आले. हा उपाय जहाजांना नवा नाही. त्याची रीती म्हणजे एका विविक्षीत बंदुकीतून हलकी दोरी बांधलेला एक बाण पलीकडच्या जहाजावर पाठवावयाचा, आणि नंतर त्या दोरीला बांधून दुसरी मोठी दोरी खेचून घेतली जाते. नंतर दोन्ही जहाजावर एक एक खांब उभा करून त्यावर ती दोरी टाकून त्या दोरीच्या सहाय्याने सामानाची थैली ओढता येते. ही कृती चालू असताना दोन्ही जहाजे अगदी समांतर रेषेत चालू ठेवावी लागतात. जराशा चुकीने त्यात अंतर पडल्यास कोणतीही वायर फटकन तुटून जाईल. त्यासाठी एक अधिकारी जहाज चालविण्याच्या जागेजवळ प्रत्यक्ष उभा राहून हुकूम देत असतो. सुरवातीला जी बंदुक झाडली जाते ती एका ठरावीक कोनात धरावी लागते. कारण जर बंदूक अगदी उभी धरली तर तो बाण झाडल्या ठिकाणीच परत येईल आणि जर का खांद्याला समांतर धरली तर पलीकडच्या जहाजावरील कोणाला तरी लागण्याचा संभव असतो. ही कार्यवाही चालू झाली असता जहाजावरचे कामावर नसलेले लोक गंमत पहाण्यासाठी डेकवरती, मनुष्य स्वभावाप्रमाणे, जमले होते. इतक्यात इंजिन रूममधून घामाने थबथबलेला एक खलाशी अशीच गंमत पहाण्यासाठी धावत धावत डेकवरती आला आणि स्वतःला थोडी जास्त हवा मिळावी म्हणून दुसऱ्या दोघांना बाजूला करून त्याने आपले डोके पुढे काढले. त्याच क्षणाला पलीकडच्या जहाजावरून पूर्वी उल्लेखिलेली बंदूक उडविली गेली आणि त्या खलाशाच्या दुर्दैवाने, बाण नेमका त्या खलाशाच्या खालच्या जबड्याला लागला आणि तो जबडा बाणाबरोबर निघून गेला. एकदम डेकवर हाहाःकार उडाल्यासारखे वाटले आणि भयंकर गडबड सुरू झाली. डॉक्टरांच्या शोधासाठी जो तो ओरडू लागला. थोड्यावेळाने काय घडले ते कळून आले. आमच्या जहाजावरती डॉक्टर होता पण त्याच्याजवळ अशा तऱ्हेच्या प्रसंगाला तोंड देण्यालायक कोणतीच सामुग्री नव्हती. शिवाय त्याला एका साध्या कंपाउंडर खेरीज दुसरा मदतनीसही नव्हता. तेव्हा त्या डॉक्टरने त्याच्या वेदना कमी करण्याचा सर्व प्रथम उपाय केला. त्याला "मार्फिन" सारख्या औषधाचे ताबडतोब इंजेक्शन दिले. लगेचच दुसऱ्या मोठ्या जहाजावर संदेशाची देवाण-घेवाण सुरू झाली आणि त्या खलाशाला त्या मोठ्या जहाजावर पाठविण्याची व्यवस्था केली गेली. तेही तितके सोपे नव्हते, हेही लक्षात येईलच. रात्री एक-दोन वाजता तो दुर्दैवी खलाशी दिवंगत झाल्याची बातमी आली, आणि त्या मृत देहाला

परत स्वगृही पाठविले गेले. आमच्या डेकवर आणल्यानंतर त्याला "सी बेरिअल" दिले गेले. त्याचे समुद्रावर करता येण्यासारखे अंत्यसंस्कार केले गेले, आणि ह्या दुःखद घटनेवर पडदा पडला.

त्या मोठ्या जहाजावर दोन-तीन डॉक्टर होते आणि तेथील दवाखाना तुलनेने जास्त सोयीचा होता. आजच्या प्रमाणाने त्याला ताबडतोब रक्तदानाची गरज होती आणि तितक्याच त्वरेने त्याचे ऑपरेशन करून रक्तस्राव थांबवून त्याला विश्रांती द्यावयाला पाहिजे होती. जगला वाचला तर पुढे प्लॅस्टिक सर्जरी करता आली असती. ही सर्व जर तरचीच भाषा आहे. प्रत्यक्षात त्याला काय सुविधा मिळाली कोणास ठाऊक.

१२ सप्टेंबर, १९४५ ला सिंगापूरला "विजयोत्सव" होणार होता. त्यासाठी हिंदुस्थानतर्फे "रोहिलखंड" आणि दुसरे एक जहाज प्रतिनिधीत्व करणार होते. ही दोन्ही जहाजे काफिल्यातून वेगळी काढून सिंगापूरच्या मार्गाला लागली. या बातमीने आम्हाला आनंद झाला. एक तर नवीन शहरी जावयाची संधी मिळणार आणि दुसरे काहीतरी सामान विशेषतः ताजा भाजीपाला मिळेल ही कल्पना. किनाऱ्यावर उतरल्यानंतर वेगळेच दृष्य दिसले. रस्त्यावर फारशी रहदारी नव्हती. थोड्याफार सायकल–रिक्षा मात्र होत्या. किनाऱ्यानजिकच्या मोठ्या इमारतीतील कचेऱ्या तर काळसर दिसत होत्या. वर जाऊन प्रत्यक्ष पाहिल्यावर असे दिसून आले की, तेथे जपानी सरकारच्या कचेऱ्या होत्या आणि जाताना त्यांनी सर्व कागदपत्रे जाळून टाकली होती आणि ते काळे भस्म तसेच शिल्लक होते. ते झाडून त्या इमारतीचा नवीन कचेऱ्यांसाठी उपयोग करावयाचा होता. रस्त्यातून फिरताना बरेच हिंदुस्थानी लोक भेटले आणि त्यांनी आम्हाला त्यांच्या घरीपण बोलाविले. ते फारसे बोलत नव्हते. त्यांच्या घरीसुद्धा अगदी हळू आवाजातच बातचीत चालू असे. त्यांना अजूनही कसलीतरी भीति वाटत होती. त्यांनी आम्हाला सुभाषबाबूंबद्दलची बरीच पुस्तके आणि फोटो दिले आणि आम्हाला चुपचाप घेऊन जाण्याबद्दल बजावले. हव्या तितक्या जपानी नोटा पुष्कळ ठिकाणी पडलेल्या होत्या. त्यातील काही मोठ्या किंमतीच्या नोटा आम्ही आठवण म्हणून आमच्या बरोबर घेऊन आलो. (त्यांना बाजारात काहीच किंमत नव्हती.) ब्रिटीश चलनत नकतेच सुरू झाले होते. पण त्या ठिकाणी आमच्या दृष्टीने एक सुविध चलन हो आणि ते म्हणजे सिगरेटस्. रिक्षामधून एक चक्कर मारून आल्यानंतर रिक्षाच्या सीटवर १०-१२ सिगरेटस् ठेवल्या म्हणजे प्रवासाचे मूल्य दिले गेले असे समजावयाचे. आमच्या दृष्टीने हा सौदा फार स्वस्त होता. कारण आम्हाला जहाजावरती ५५५ सिगरेटसच्या ५० च्या डब्याला फक्त एक रुपया पडत असे. त्या वेळेला दुकाने थोडी थोडी उघडत होती. पण सिंगापूरच्या नावाप्रमाणे घेण्यासारखा फारसा माल नव्हता.

भाजीपाला किंवा सामान पुरविण्याची नीटशी व्यवस्था झाली नव्हती. तरीपण जी काय संस्था होती त्यांच्याकडून आम्हाला फक्त रताळी मिळाली. दुसरा कोणत्याच तऱ्हेचा ताजा भाजीपाला मिळण्यासारखा नव्हता. एक दोन दिवस झाल्यानंतर रताळी ही रोज खाण्याची वस्तू नव्हती हे सहज सिद्ध झाले एकंदरीत या बाजूला इराणच्या आखातापेक्षा खाण्याचे जास्तच हाल झाले पुष्कळवेळा 'सारडीन्स' वरच भागवावे लागत असे. त्या दिवसात 'सारडीन्स द मॉर्निंग, सारडीन्स इन द आफ्टरनून, सारडीन्स इन द इव्हिनिंग' असा वाक्प्रचारच झाला होता. डब्यात बंद केलेला कसलातरी एक भाजीपाला मिळत असे. त्यातल्या त्यात एक चांगली गोष्ट म्हणजे आमच्या जहाजावर पाव बनविण्याची व्यवस्था होती आणि आमचा मुख्य आचारी त्यात चांगला तरबेज होता. तो बदल फार समाधानाचा वाटत असे. मला व्यक्तिशः आणखी एक सोय होती. खलाशांच्या रांधपघरात दुपारी आणि संध्याकाळी भाजलेली चपाती आणि भाजी म्हणून जे काय शिजवलेले

अनुक्रमणिका

असे ते माझ्यासाठी तेथील आचारी आमच्या मेसमध्ये वेगळे आणून देत असे. त्या भाजीत मसाला असल्यामुळे ती खाणे काहीसे सह्य होते.

त्या दिवसात आम्हाला असे कळले की, “मलेशिया” हा मलेरियाचा प्रांत आहे, आणि त्याला प्रतिकार म्हणून आमच्या टेबलावर “मॅपाक्रीन” नावाच्या गोळ्यांची बाटली ठेवलेली असे, आणि प्रत्येकाने रोज एक गोळी घ्यावयाची असा नियम होता. माझ्या मते तेथे “सी” व्हिटॅमिन पण घ्यावयास पाहिजे होते काही दिवसानी प्रत्येकजण पिवळसर दिसू लागला.

अधिकाऱ्यांचे आचारी आणि वाढपी हे गोवॅनीज् होते. ते आपल्या कामात चांगले तरबेज होते. मुख्य आचारी सकाळी ५ वाजता उठून शीतपेटीतून आपल्या कप्प्यात ठेवलेल्या साठ्यातून लागेल तेवढा माल काढून अधिकाऱ्यांच्या पाकगृहात ठेवून देत असे. या जहाजावर खलाशांच्या आचाऱ्यांपैकी एक पंजाबी मुसलमान आचारी अतिशय चळवळ्या आणि वळवळ्या होता. तो सारखा फिरत असा वयाचा. त्याला कसलातरी एक सारखा संशय येत असे. एक दिवशी त्याने पहाटे ५ वाजता उठून अधिकाऱ्यांचा आचारी काय सामान काढतो ते पहाण्यासाठी त्याच्या मागे चूप-चाप जाऊन उभा राहिला आणि त्याने शीतपेटीच्या खणातून बेकनचे तुकडे काढलेले पाहिले. हा असा प्रकार शीतपेटीत होता हे त्याला इतके दिवस माहित नव्हते. कारण त्रिंकोमालीला किनाऱ्यावरून जहाजावर आणताना ते पूर्णपणे चांगल्या फडक्यात गुंडाळलेले होते. बेकनचे तुकडे पहाताच त्याची बुद्धी एकदम फिरली आणि ताबडतोब खलाशांच्या डेकवरती जाऊन ही बातमी युद्धाच्या बातमी सारखी पसरवली. सकाळी ६ च्या पहिल्या हजेरीला सगळे मुसलमान खलाशी एका बाजूला उभे राहिले आणि त्यांनी कॅप्टनला भेटावयाचे आहे असा निरोप सांगितला. तितक्यात दुसऱ्या खलाशांकडून काय भानगड झाली आहे याची थोडी थोडी बातमी मला मिळाली. हा किंचितसा नाजूक प्रश्न असल्यामुळे कॅप्टन आणि दोन दुसरे अधिकारी खाली येऊन त्या खलाशांना भेटले. त्यांचे म्हणणे असे होते की, एकाच शीतगृहात हा बेकनचा साठा ठेवलेला असल्यामुळे त्यांचे मटन निषिद्ध झाले आहे. या दोन्ही साठ्यामध्ये लाकडाच्या फळीची भिंत असल्यामुळे ते दोन्ही पदार्थ एकमेकांना लागण्याचा किंवा मिसळण्याचा प्रश्न नाही असे पुष्कळ तऱ्हेने समजावूनही त्यांची समजूत पटेना. अखेरीला त्यांचा शेवटचा मुद्दा असा होता की, प्रत्यक्ष मिसळ जरी झाली नसली तरी त्या भिंतीवरून येणारी हवा त्यांच्या मांसाला बाटवते. त्यामुळे ते मटन ते घेणार नाहीत. बरीच चर्चा झाल्यानंतरही त्यांनी आपला मुद्दा सोडला नाही. मुस्लीमेतरांची ते मटन खुषीने खाण्यांची पूर्ण तयारी होती. पण त्यामुळे शिजवण्याच्या, वाढण्याच्या वगैरे अनेक भानगडी उत्पन्न होतील असे वाटू लागले. शेवटी भवती - न - भवती करता ते मटन फेकून देण्याचे ठरले. त्या दिवशी जहाजाजवळच्या जलचरांना फार मोठी मेजवानी मिळाली असेल. अधिकाऱ्यांचे उरलेले सामान त्या छोट्या कप्प्यातून पूर्णपणे काढून ते सर्व शीतगृह त्यांच्या स्वाधीन केले आणि त्यांनी ते त्यांच्या जीवाला शांती येईपर्यंत धुवून टाकले. परिणामी त्यांनी नवीन मांसाची व्यवस्था होईपर्यंत शाकाहारी रहाण्याचे कबूल केले, किंवा करावेच लागले. मला स्वतःला ‘परंतु मुर्खाचे’ ह्या कवितेची आठवण झाली. मला एका संस्कृत सुभाषिताची पण आठवण झाली :- “या यस्य प्रकृतिः स्वभाव जनिता केनापि न त्यज्यते” (ज्याचा जो जन्मजात स्वभावच (प्रकृती) तो कोणीही सोडत नाही.)

दिवसें-दिवस शिधा आणि जहाजाला विशेषतः सुरुंग विनाशाच्या यंत्रसामुग्रीला लागणारे सुटे भाग मिळणे कठीण दिसू लागले. कदाचित असेही होण्याचा संभव होता की, याची काही व्यवस्था लवकरच झाली नाही तर हे काम बंदच करावे लागेल. मुंबई सोडण्यापूर्वी नौदलाने सर्व सामान पुरविण्याची व्यवस्था केली आहे, आणि त्यासाठी एक जहाजही नियुक्त केले आहे असे आम्हास सांगण्यात आले होते. इतके

दिवस वाट पहाता पहाता त्या जहाजाचा पत्ता नव्हता आणि वायदा केलेले सामान पुरविण्याची व्यवस्था पूर्णपणे ढासळली होती असे स्पष्ट झाले. सुदैवाने तेथे पुरवठा करणारे एक मोठे ऑस्ट्रेलियन जहाज आले व त्यांचेशी बोलणी करण्यासाठी मी सगळ्या काफिल्यातर्फे तेथे गेलो. अन्नाच्या बाजूने आम्हाला कोरडा शिधासुद्धा पाहिजे होता. कारण जवळ जवळ ३ महिने झाल्यामुळे शिध्याचा साठा संपत आलेला होता. त्यात आटा, डाळ, तांदुळ हे मुख्य पदार्थ आहेत. आटा आणि डाळ हे काय पदार्थ आहेत तेच त्या जहाजावर माहीत नव्हते. तांदूळ त्यांना माहीत होता पण आम्हाला लागेल त्या प्रमाणात त्यांच्या जवळ साठा नव्हता. त्यांचेकडे फक्त मैदा होता व तो मात्र हवा तितका मिळण्यासारखा होता. आट्या-ऐवजी आम्ही बराचसा मैदा घेतला. आनंदाची गोष्ट म्हणजे थोडे-थोडे कांदे, बटाटे आणि सफरचंद मिळाले. हा मैदा अगदी वस्त्रगाळ असल्यामुळे त्याची चपाती करता येईना. पण आमचे आचारी कसेतरी करून दिवस भागवीत होते.

त्या जहाजावर मटन भरपूर होते. पण आमच्या मुसलमान खलाशांनी असा प्रश्न केला की, जर मुस्लीम खाटकांनी त्यांच्या धर्माच्या नियमानुसार जनावरांना मारले असेल तरच ते मटन त्याना चालेल. ही भानगड नवी नव्हती आणि ती अजूनही चालू आहे, ऑस्ट्रेलियातील या धंद्यातील लोकांना ही अडचण माहीत असल्यामुळे त्यांनी एक सर्टिफिकेट तयार ठेवले होते. ते सर्टिफिकेट आमच्या खलाशांना ज्या शब्दात पाहिजे तसे लिहिलेले होते. खरं म्हणजे अशी सर्टिफिकेटस् त्यांनी छापून ठेवलेली होती. या सर्टिफिकेटवरती त्यांचे समाधान झाले, आणि आम्ही सर्वांनी सुटकेचा निःश्वास सोडला. इतकेदिवस चाललेला शाकाहार त्यांनी त्या दिवसापासून सोडला.

पाणसुरुंग आणि त्यांचा विनाश

युद्धकाळी शत्रूला जवळ येऊ न देता शक्य तितक्या दूर दूर ठेवण्याचा सारखा प्रयत्न चालू असतो. ही काळजी विशेषतः चांगली बंदरे आणि सैन्य उतरण्यालायक असलेले किनारे या बाबत विशेषकरून घेतली जाते. या अत्यंत नाजूक मर्मस्थानांची रक्षा करण्याचा एक अचूक व भरवशाचा प्रतिबंधक उपाय म्हणजे योग्य स्थळी पेरलेले सुरुंग. शत्रूसुद्धा आपल्या बंदराच्या तोंडाशी असे सुरुंग पेरण्याचा प्रयत्न करतो, म्हणजे आपलीच जहाजे आपल्याच घरी नाश केली जातील. अर्थात आपणही तेच करतो. सुरुंग पेरण्यासाठी खास तऱ्हेची जहाजे बनविलेली असतात. विमानानेसुद्धा असे सुरुंग टाकता येतात. १९४१ च्या अखेरीला एच.एम. एस. ‘ॲबडीअल’ या खास बांधणीच्या जहाजाने अंदमानच्या आणि मलाका सामुद्रधुनीत अनेक सुरुंग पेरले. “लिबरेटर” नावाच्या विमानांनी ब्रम्हदेशच्या परिसरात, ब्रिटीश आणि अमेरिकन बांधणीचे सुरुंग टाकले. मलाका सामुद्रधुनीत जपान्यानीसुद्धा अगदी सढळ हाताने असे सुरुंग पेरले होते.

त्या काळी रूढ असलेले सुरुंग पाण्याखाली रहावेत म्हणून एका वजनाला तारेने बांधून पाण्याच्या पातळीखाली काही अंतरावर सोडलेले असत. हे वजन अर्थातच समुद्राच्या तळावर बसलेले असे. हा सुरूंग दोन अर्धगोल मध्यभागी पोलादाच्या पट्टीने सांधून केलेला असे. त्याचा व्यास जवळ जवळ ४० “आणि ऊंची ५८” असे. या सुरुंगामध्ये ५०० पौन्ड धडाक्याची दारू भरल्यानंतर त्याचे वजन १,२३५ पौन्डाच्या जवळपास असे. त्याच्या आत एक बॅटरी ठेवलेली असायची व तिचा सुरुंग उडविण्याच्या कामी उपयोग व्हावयाचा. या सुरुंगाच्या वरील पृष्ठभागावर शिंगासारखे दात बाहेर आलेले असत. या शिंगाला जहाजाचा स्पर्श झाला म्हणजे त्या स्पर्शाच्या संवेदनेमुळे बॅटरीला चालना मिळून त्या संयोगातून सुरुंगाचा फार मोठा स्फोट व्हावयाचा व त्या स्फोटामुळे जहाजाला तडे जाऊन त्याच्यात पाणी शिरून ते जहाज

अखेरीला पाण्यात बुडायचे. पुढे पुढे या कलेत सुधारणा होत गेली. उदा. आवाजाने किंवा लोहचुंबकाद्वारे आकर्षिले जाणारे सुरुंग तयार झाले. म्हणजे शद्वशः आपले मरण आपणच ओढवून घेण्यासारखी कृती होत असे. अशा विचित्र शस्त्रांपासून आपले संरक्षण करण्यासाठी वैज्ञानिकांनी संशोधन करून उपाय पण शोधून काढले आणि त्याप्रमाणे जहाजाच्या बांधणीत सुधारणा केली गेली. थोडक्यात म्हणजे या युद्धात दोन सैन्ये समोरा-समोर उभा राहून लढण्याऐवजी खरी लढाई वेगळ्या आघाड्यावरच होत असे. उदा. शास्त्रीय प्रयोग, संशोधन, तेल सामुग्री इत्यादी.

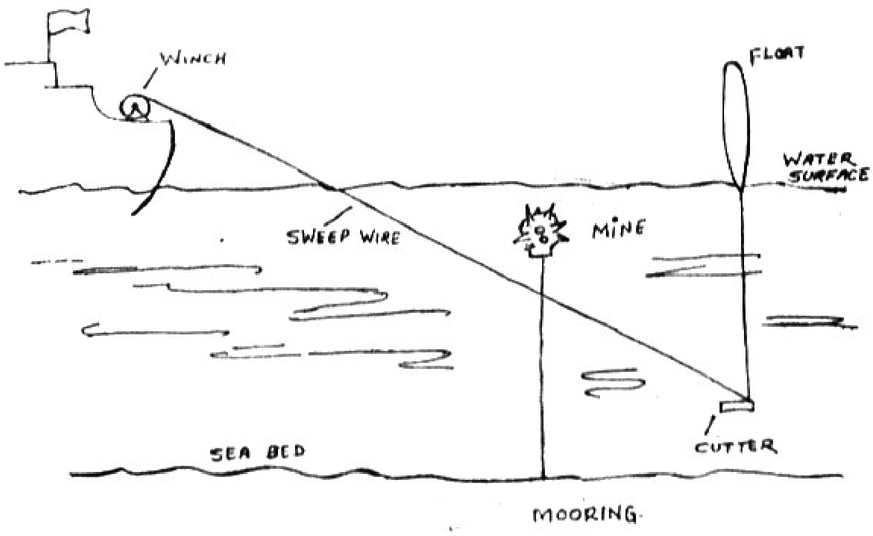
सुरुंग विनाश :- युद्धाच्या धुमश्चक्रोत कित्येक गोष्टीविषयी सविस्तर विचार करायला फुरसत नसते. जाणून-बुजून केलेल्या कृत्याचे कोणते परिणाम भविष्यात निस्तरावे लागतील याचा कोणी त्यावेळी विचार करत नाही. वेळ येईल तेव्हा पाहिले जाईल अशीच वृती असते. सुरुंगाचेच उदाहरण घेतले तर दोन्ही बाजूनी आपापल्या दृष्टीकोनातून आणि गरजेप्रमाणे सढळ हाताने अशा सुरुंगाची खैरात केलेली असते. पण ही सुरुंगवृष्टी तशीच राहिलो तर ती जगातील सामुद्राक वहातुकीला अत्यंत घातक ठरेल. त्यात आपण पण आलोच.

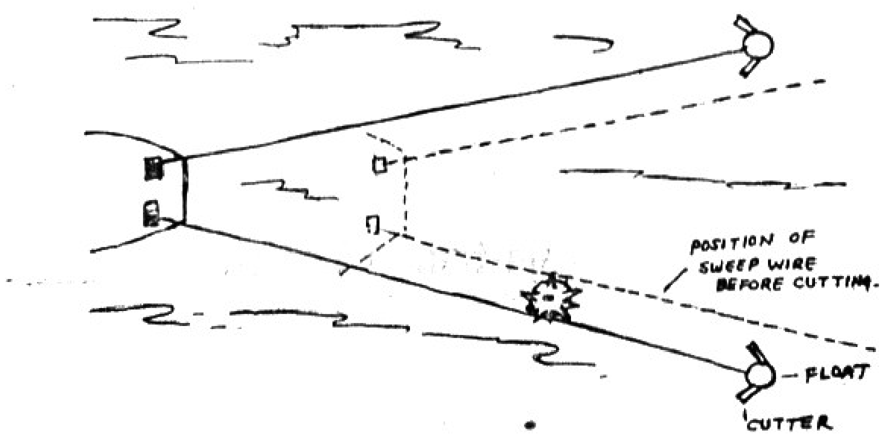
युद्ध संपल्यावर ही वेळ येऊन ठेपलीच. युद्धविरामानंतर पहिल्यापासून त्या उद्योगाला सुरुवात करावी लागते. हे सुरुंग कोणी टाकले आहेत, कोठे टाकले आहेत, प्रत्यक्ष ठावठिकाणा कोठे आहे, त्या समुद्रातील प्रवाह कसे आहेत याची संपूर्ण माहिती जमा करावी लागते. आपण पेरलेल्या सुरुंग क्षेत्राची माहीती आपल्या जवळ असणे हे साहाजिकच. पण शत्रूने पेरलेल्या सुरुंगाच काय ? युद्धविराम करारात सुरुंग क्षेत्राचे नकाशे स्वाधीन करणे ही एक अट असते आणि त्या अटीनुसार जपान्यांकडुन हे नकाशे मिळविले गेले. ज्या भागात सुरुंग नाहीत असे त्यांनी जाहीर केले होते त्या विधानाचे सत्य ताडून पहाण्यासाठी त्यांचे एक जहाज त्या क्षेत्रात इकडून तिकडे फिरविण्यास लावले गेले. ज्याअर्थी त्याला काही दुखापत झाली नाही त्या अर्थी तेथे सुरुंग पेरलेले नसावे असे सिद्ध झाले.

सुरुंग विनाशाच्या यंत्रणेचे मुख्य कार्य म्हणजे समुद्र तळावर सुरुंगासोबत सोडलेले वजन आणि सुरुंग यांना बांधणारी दोरी (**Cord**) कापणे हे होय. हे साध्य साधावयाला बरीच श्रमसाधना व योजना तयार करावी लागते. एका खास तऱ्हेची जहाजे या कामासाठी वापरण्यात येतात, आणि ती विशिष्ट यंत्रसामुग्रीने सज्ज करावी लागतात. या जहाजाच्या मागच्या डेकवर एक मजबूत "विंच" बसविलेली असते. या यंत्रावरून दोन फार बळकट पोलादी तारा मागच्या दोन्ही बाजूकडून एक ठराविक कोन करून सोडलेल्या असतात. त्यांची लांबी पण ठरविलेली असते, आणि त्या ठराविक खोल पाण्यात सतत तरंगत राहातील अशी व्यवस्था केलेली असते. या तारांच्या टोकाला एक तीक्ष्ण दातांची कात्री बसविलेली असते. हे टोक कोठे आहे हे दाखविणारा एक फ्लोट (**Float**) बांधलेला असतो. ही तार सुरुंगाच्या तारेला अडवते आणि — आकाशात दोन पतंगाच्या दोऱ्या एकमेकावर घासून जशा कापल्या जातात - त्याच तऱ्हेची कृती येथे पण होते. जहाजाची तार अतिशय मजबूत असल्यामुळे सुरुंगाची तार सहजच कापली जाते. यदाकदाचित सुटलीच तर शेवटी कात्रीतून बचावत नाही. सुरुंगाची रचना पाण्यावर तरंगेल अशा तऱ्हेने केलेली असल्यामुळे तो तारेतून तुटल्याबरोबर लगेच समुद्र पातळीवर उगवतो. मग त्याला बंदुकीच्या गोळीने छेदावा लागतो आणि त्याचक्षणी त्यात भरलेल्या दारूच्या मोठ्या धडाक्याने स्फोट होऊन पाण्याचा अजस्त्र लोळ पृष्ठभागावर उठतो. अशा वेळी फोटोग्राफर आपले कॅमेरे सज्ज करून फोटो घेण्यास तयार असत. हे सुरुंग जहाजाच्या शक्य तितक्या दूर अंतरावर छेदले जातात. या कामगिरीवर एका खास अधिकाऱ्याची नेमणूक केलेली असते. प्रत्येक सुरुंग क्षेत्राचे जहाजांच्या संख्येनुसार तुकडे पाडले जातात. (अर्थात

नकाशावर) एका टोकावरून दुसऱ्या टोकास पोहोचल्यानंतर काफिल्याचे तोंड १८० अंश फिरवावे लागते. या कामावर नौकानयन शास्त्रातील तज्ञ अधिकाऱ्याची नेमणूक केलेली असते. (चार पाच नांगर लावून शेत नांगरण्याचा देखावा डोळ्यापुढे आणावा.)

हे सर्व कार्य बरेच धोक्याचे असते. पूर्वी सुचविल्याप्रमाणे प्रवाहामुळे हे सुरुंग आपली आरंभीची जागा सोडून वाहवत जातात. कित्येकवेळा प्रकाशाअभावी किंवा नेम चुकल्यामुळे एखाद-दुसरा सुरुंग तसाच सुटला जातो. अर्थातच तो जहाज वहातुकीला एक मोठा धोका होऊन बसतो. हे काम करणाऱ्या खुद्द जहाजाला सुद्धा धोका असतो. एकदा आमच्या जहाजावर तारेत गुरफटून, तारखेचत असता एक सुरुंग जहाजाजवळ ८-१० फूट अंतरावर आला आहे असे एकदम लक्षात आले. तो बरेचवेळा मागेपुढे करूनही तारेतून सुटेना. तेव्हा कॅप्टनने सर्वांना लाईफ बेल्ट घालून डेकवर येण्यास सांगितले. सुदैवाने तो थोड्या वेळाने तारेच्या गुंत्यातून सुटला आणि अलग झाला. त्या सुरुंगाच्या धिटाईबद्दल त्याला लगेच प्रायश्चित मिळालेच. पहिले काही दिवस आम्ही कमरेला लाईफ बेल्ट घालूनच काम करत असू. नंतर नंतर थोडी सवय झाली, पण शक्य तितके डेकवरच रहाण्याचा प्रयत्न असे.





अनुक्रमणिका

मलायाच्या किनाऱ्याजवळील “वन फॅदम बँक” या ठिकाणी सर्वात मोठे सुरुंग क्षेत्र निर्वेध केले. त्याशिवाय सिंगापूरच्या पुर्वेला आणि अंदमान - निकोबार बेटातील कांही क्षेत्रे पण संकटमुक्त केली. या आमच्या कामगिरीबद्दल प्रत्येकाला तीन - तीन वेगवेगळी “मेडल्स्” मिळाली.

पहिल्या पट्टयातील काम संपल्याबरोबर सिंगापूरच्या पूर्वेला असलेल्या पट्टयातील सुरुंग विनाशाचे नवे काम सुरू केले. या नव्या पट्टयातही काम तितकेच शिस्तवार, पद्धतशीर आणि नियमितपणे सुरू झाले. जणू मागच्या पानावरून पुढचे पान सुरू. सूर्योदयापासून सूर्यास्तापर्यंत काम चालू ठेवणे हे काफिल्याच्या मुख्य अधिकाऱ्याचे वैशिष्ट्य होते आणि ही त्यांची आवडही होती. त्यामुळे यंत्राबरोबर काम करणारा मानव यंत्रवतच होत चालला होता. शिवाय ही यंत्रे दिवसें-दिवस जुनी होत चालली होती आणि त्याचे सुटे भाग पाहिजे त्या प्रमाणात मिळत नव्हते. वार, तारीख किंवा दिवस यांचे भान प्रत्येक जणच विसरला होता. अशा परिस्थितीत एक दिवस दिवाळी आहे असे कोणी तरी पसरवून दिले. सुदैवाने ते खरेही होते. त्या माहितीनुसार एका जहाजाने थोडे दारुकाम (फायर वर्क्स) करण्याची परवानगी मागितली. अर्थात हे

अनुक्रमणिका

दारुकाम अगदीच निरुपद्रवी असते. म्हणजे मध्यम तोफेवरून एक गोळा उडवावयाचा, तो वरती गेल्यावर फुटतो आणि बरेच मोठे क्षेत्र स्वच्छ प्रकाशित होते. या खेळाचा उद्देश फक्त नित्य कामातून थोडासा बदल आणि मनोरंजन एवढाच होता. एकाचे उदाहरण पाहून दुसऱ्या चार पाच जहाजांनी तसाच खेळ केला. अनपेतक्षिपणे याचा परिणाम भलताच झाला. तसे आम्ही सिंगापूरच्या अगदी जवळच होतो. तेथील लोकांना शत्रू पुन्हा हल्ला करताहेत की काय अशी शंका आली. तेथील सेनाधिकाऱ्याने तातडीचे संदेश पाठविले अर्थात या नवीन घडामोडीमुळे वातावरण थोडेसे दूषित झाले. आमच्या सर्वाधिकाऱ्यांनी हिंदूंच्या सणाचा फायदा घेऊन युक्तीने ते प्रकरण मिटविले.

पुनश्च सर्व तऱ्हेचे सामान, विशेषतः रसद संपत आल्याच्या तक्रारी येऊ लागला. तसेच सर्व वेळ एकसुरी कंटाळवाणा कार्यक्रम, कोणत्याही मनोरंजनाचा अभाव यामुळे खलाशांच्या मनःसामर्थ्यावर परिणाम होईल अशी कुरबूर सुरू झाली. या नव्या मुद्याची मुख्याधिकाऱ्याने गंभीर दखल घेतली. तसेच पुष्कळजण आपली वार्षिक रजा घेण्याकरिता अतिशय अधीर व अस्वस्थ झाले होते. काहींच्या प्रकृतीवर थोडाबहूत परिणामही झाला होता. एक विचित्र विकृती दिसून आली. काही जणांच्या भिवयांचे केस निघून गेल्याचे दिसू लागले. याचे कांरण सिंगापूरच्या डॉक्टरनी व्हिटॅमीन डेफिशिअन्सी असे सांगितले. नोकरीच्या शिस्तीमुळे सर्वजण मूग गिळून आहेत, हे आम्हाला स्पष्ट दिसत होते. माझी आणि सर्वाधिकाऱ्यांची या बाबतीत बरीच चर्चा झाली व शेवटी दिल्लीला गुप्त संदेश पाठविण्यात आला. काही कमांडरांनी एक दुसराच सूर छेडला. त्यांच्या म्हणण्याप्रमाणे एकदा हा काफिला मुंबईला गेला की त्याचे एकसंधित्व तात्काळ नाहीसे होईल आणि एक एक जहाज वेगवेगळे होईल. या म्हणण्यातही बरेच तथ्य होते आणि शेवटी तसेच झाले.

कित्येक वेळा असेही मनात येई की, हे युद्ध कोणाचे? आणि कोणासाठी आम्ही लढत आहोत? या युद्धात आम्ही किती त्याग करावा व कोणाला बळी द्यावे? कोणत्या परिस्थितीत आम्ही या युद्धात सामील झालो? मर्जीनुसार वागण्याचे स्वातंत्र्य होते का? वास्तविक हा प्रश्नच उद्भवत नव्हता. आपण साम्राज्याचे घटक असल्यामुळे साम्राज्याच्या सुरक्षिततेसाठी जे निर्णय घेतले गेले ते आपोआपच आम्हाला लागू होते. आपल्या निवडीचा अगर इच्छेचा प्रश्नच नव्हता आपल्या देशात सक्तीची सैन्यभरती नव्हती, पण त्या संदर्भात एक गोष्ट प्रामाणिकपणे कबूल करावी लागेल आणि ती म्हणजे, जी सैन्य भरती झाली ती राजिखुषीने आणि आपल्या अक्कल हुशारीनेच झाली होती. किंवा अगदी शरळ भाषेत बोलावयाचे झाल्यास उद्योगधंदा मिळवण्यासाठीच सैन्याचा आश्रय घेतला गेला होता. मग तक्रार कोणत्या तोंडाने करणार. या युक्तीवादाला उत्तर नव्हते. शिवाय 'नेव्हल डिसिप्लीन'. कायद्याची तलवार डोक्यावर सततच लटकत होती. या संदर्भात दुसरी एक विक्षिप्त कल्पना मनात डोकावली. मलेशियाच्या किनाऱ्यावर सैन्य उतरविण्याला सोयीचे होण्यासाठी सुरुंग विनाशाची अत्यंत गरज होती. त्या कामावर आपला काफिला (37 Mine Sweeping Flotilla) तोंडी दिला गेला. ही नेमणूक किंचित हेतूपूर्वक होती की, त्या विशाल योजनेचा स्वाभाविक दूवा म्हणून केली होती? कोणी कसाही निष्कर्ष काढावा. (सत्य मला माहीत नाही.) एवढे मात्र खरे की, जर का युद्ध चालू असते तर या काफिल्याच्या नऊ जहाजांतील किती जहाजे आणि किती व्यक्ती परत आल्या असत्या याचा अंदाज करणे सोपे नाही. शेवटी गोळाबेरीज ही की, आलेल्या प्रसंगाला निमूटपणे तोंड देण्याशिवाय गत्यंतर नव्हते. (व्यक्तीशः या काफिल्याला रसद, सुटे भाग आणि इतर सामानाची पडलेली अडचण आणि त्यावर उपाय या विषयाकडे माझे विशेष लक्ष वेधले. हे सर्व मी प्रत्यक्षच पहात होतो. तेव्हा या विषयाबद्दल आणखी विचार करावा आणि जमल्यास अभ्यास करावा असे माझ्या मनाने घेतले. याचा उल्लेख पुढील प्रकरणात मी करणार आहे.)

अनुक्रमणिका

दिल्ली, मुंबई आणि आमचे सर्व अधिकारी यांच्यामध्ये बऱ्याच संदेशांची देवाण-घेवाण झाल्यावर, या पट्टयातील सुरुंग विनाशाचे काम सपल्यानंतर मुंबईला परत जाण्याची परवानगी मिळाली. काम संपताच आम्ही परस्पर सिंगापूरला पोहोचलो. यावेळी सिंगापूरचे चित्र अगदीच वेगळे दिसले. सर्व दुकाने भरलेली आणि प्रकाशाने झगमगलेली होती. भूमिगत गेलेला सर्व माल बाहेर आला होता. आमच्या काफिल्यातील बहुतेकांनी मनसोक्त खरेदी केली. सामान कसे न्यावयाचे हा प्रश्नच नव्हता. सिंगापूर सोडून त्रिंकोमालीला भेट देऊन आम्ही शक्य तितक्या वेगाने मुंबईला येऊन पोहोचलो. मुंबई बंदराच्या गर्दीत आणखी नऊ जहाजांची भर पडली. दुसऱ्या दिवसापासून जहाज रिकामे होण्यास सुरवात झाली. प्रत्येकजण त्याला रजेवर अगोदर सोडावे म्हणून घाई करू लागला. शेवटी कमीत कमी अधिकारी आणि खलाशी जहाजावर ठेवायलाच पाहिजेत म्हणून काहींना काही दिवस थोपवून धरावे लागले. मी पण ही संधी साधून दहा दिवस मुंबईहून नाहीसा झालो आणि परत येताना कुटुंबियांना मुंबईला घेऊन आलो. त्या दिवसात सरदारगृह हे एक कुटुंबाला रहाण्यासाठी उत्कृष्ट ठिकाण होते.

हे मध्यंतर संपताच पुन्हा पूर्वीप्रमाणेच छोट्या बैठकी, चर्चा, सामानाच्या याद्या जमवाजमव इत्यादी दृश्याची द्विरुक्ती होत होती. या वेळेला पूर्वानुभवामुळे सामान भरण्यात कोणी जराही कुचराई करीत नव्हता. सगळे दातेही फार उदार झालेले दिसत होते. तरीही जहाजावरती योग्य मोकळी जागा ही आपोआपच मर्यादा ठरवीत होती. आमच्या काफिल्याचे (जो काही जमेल तो) कार्य ठरलेलेच असल्याकारणाने पुन्हा दुसऱ्या क्षेत्रात सुरुंग विनाशाला जावे लागणार हे नक्कीच होते.

सिंगापूर सोडण्यापूर्वी ज्यांनी मुंबईला आल्यावर काफिला उधळून जाईल असे भविष्य केले होते त्याची प्रचिती आता येत होती. महत्प्रयासाने सात जहाजे तयार होऊ शकली, हे एक महत्कृत्यच होते. राहिलेली दोन तयार होणार नाहीत हेही कळून चुकले. पुष्कळसे जुने अधिकारी बदलून त्या ठिकाणी नव्यांची नेमणूक झाली. सुदैवाने “रोहिलखंड” आणि सर्वाधिकारी हे मात्र बदलले नाहीत. त्यामुळे मार्गदर्शन मात्र अखंड राहिले. अधिकारी यथावकाश जमत आहेत असे दिसू लागले आणि काफिला लहान प्रमाणावर तरी जमणार अशी लक्षणे दिसू लागली. इतक्यात आलेल्या नवीन हुकुमाप्रमाणे आमचे कार्यस्थळ बदलले. आम्हाला अंदमान-निकोबार बेटाजवळील पट्टे निरुपद्रवी करण्याचा हुकूम मिळाला. एका अर्थी या जागा जास्त निकडीच्या, महत्वाच्या आणि जवळच्या होत्या. (सिंगापूर परिसरात रॉयल नेव्हीच्या ६व्या आणि ७व्या काफिल्याला पाठविले गेले असे कळले.) पहिल्या आणि दुसऱ्या स्वारीत बराच फरक होता. एक तर युद्ध संपून काही काळ लोटला होता, युद्धतळ आणि युद्धयंत्रणा सावरत सावरत स्थिरतेकडे वाटचाल करू लागली होती. दुसरी गोष्ट म्हणजे या बेटात हिंदी लष्कराचा अजूनही मोठा तळ होता तसेच थोडी ब्रिटीश फौजही तेथे होती.

शेवटी सात सुरुंग विनाशकांचा काफिला अंदमान-निकोबार बेटाकडे रवाना झाला आणि आम्ही पोर्ट ब्लेअरची वाट धरली. (या बेटांची राजधानी.) बेटे जवळ जवळ येऊ लागली तसा पाण्याचा रंग बदलला. इतका वेळ दिसणारा निळा रंग बदलून आता तो बराच काळसर दिसू लागला, आणि म्हणूनच या बेटांना काळे पाणी असे नाव पडले असावे. आमच्या मुक्कामाचे हे पूर्वचिन्हच होते. इकडे तिकडे लहान लहान बेटे हिरव्या वनराजीने सजलेली दिसत होती आणि ते एकंदर दृष्य फारच लोभस होते. त्या बेटावर लोक दिसत नव्हते. शेवटी एक एक जहाज पोर्ट ब्लेअर बंदरात येऊन दाखल झाले, आणि ठरवून दिलेल्या जागी स्थिर झाले. आमचे यावेळी यथोचीत स्वागतही झाले.

अनुक्रमणिका

अंदमान निकोबार -

अंदमान या नावाची व्युत्पत्ती हनुमान-हांदुमान-अंदमान अशी असावी. संशोधकांना कोणत्यातरी मोठ्या व्यक्तीशी (देवाशीसुद्धा) संबंध जोडण्यात अभिमान वाटतो. पण प्रश्न असा की, लंका शोधता शोधता श्री हनुमान अंदमानात पोहोचले होते की काय? म्हणजे कोलंबसाला हिंदुस्थान शोधताना अमेरिका सापडली तसा हा प्रकार झाला असावा. काही संशोधक मात्र त्या वेळेला लंका ही विंध्य पर्वत-दंडकारण्य यांच्या आसपास होती असे सांगतात, पण हा प्रश्न आपल्याला संध्या तरी अगदीच गौण आहे. शिवाय नावात काय विशेष आहे.

अंदमान- निकोबार बेटे प्रथम दर्शनी हिरव्यागार अरण्याने आच्छादलेली दिसतात. ईश्वराने पाण्याचा पैसा खर्च करून पाचूचा नयनरम्य गालिचा या बेटावर पसरलेला आहे की काय असा भास होतो. या अरण्यात किती तऱ्हेची फुले आणि पक्षी आहेत याची कोणी मोजदाद केली आहे का? कोणास ठाऊक? किनाऱ्याला नारळ सुपारीचे असंख्य वृक्ष समुद्राच्या वाऱ्याच्या नादावर पिंगा घालीत असतात. निकोबार बेटावरील अरण्य तर इतके दाट होते की, त्याच्या आत शिरण्यासही भीती वाटत असे. किनाऱ्यावरच्या वाळूत फिरणे ही अत्यंत मनोरंजक गोष्ट होती. ती जणू काय मेजवानीच होती. तेथे निरनिराळया तऱ्हेच्या शिंपल्या विशेषतः ओहोटीच्या वेळेला वाळूवर पसरलेल्या असत. त्यातील कोणती निवडावी आणि कोणती सोडावी हाच प्रश्न पडत असे. फार वजन झाले म्हणजे नाखुषीने काही फेकाव्या लागतच असत. जहाजावरून सभोवार पांढऱ्या वाळुचे अत्यंत आकर्षक किनारे (बिचेस) दिसत असत. असे वाटत असे की, प्रत्येकावर एकदा तरी जाऊन फिरून यावे. तेथील मूळ लोकांची घरे फार विचित्र होती. जमिनीत खांब पुरून एका उंचीवर एक चौथरा केलेला असे आणि त्यावर झोपडी उभारलेली होती. घरात शिरण्यास शिडी लावून ठेवलेली असे.

अंदमान निकोबार बेटांतील दाट जंगलाचे एक सुरम्य दृश्य

अनुक्रमणिका

अंदमान मधील नयनसुंदर सुपारीची बाग

पोर्ट ब्लेअर – पोर्ट ब्लेअर हे दोन्ही द्विपसमुहाची राजधानी व सर्वात मोठे शहर लहान लहान टेकड्यांवर वसलेले आहे. हे बंदर मद्रास पासून ११३३ कि. मी. कलकत्त्यापासून ११५५ आणि विशाखापट्नमपासून १२०० कि. मी. अंतरावर ओहे. "ब्लेअर" नावाच्या अधिकाऱ्याने या बंदराची पहाणी केली होती म्हणून म्हणून त्याचेच नाव या बंदराला दिले गेले. या शहराचा किनारा आणि अंतर्भाग फारच रमणीय आहे. शहरातसुद्धा बराच ऊंच सखल भाग आहे, त्यामुळे शहराला थोडे वैचित्र्य प्राप्त झाले आहे. मुंबई आणि हिंदुस्थानातील बहुतेक प्रांतातील लोक येथे दिसतात. [आता हे शहर आणि प्रदेश पूर्णपणे बदलले आहेत. ठिकठिकाणी मोठ्या वसाहती स्थायिक झाल्या आहेत. शेती आणि वनसंपत्ती यांचा पूर्ण फायदा घेतला जात आहे. नवीन, नवीन योजना काढून सरकार प्रत्यही प्रजेला भरपूर प्रोत्साहन देत आहे. पोर्ट ब्लेअर बंदराची नित्य सुधारणा करून ते आता विकसित व आधुनिक बंदर बनविले आहे. त्यामुळे मुख्य भूमीशी दळणवळणही खूप वाढले आहे.

या द्वीपसमुहात चॅथॅम नावाचे एक लहानसे बेट आहेया बेटावर आशिया .हे बेट दक्षिण अंदमानला एका पक्क्या पुलाने जोडले आहे . २४ धक्क्याजवळया बेटाच्या .खंडातील सर्वात मोठा लाकडे कापण्यावा कारखाना आहे फूट पाणी आहे.

या द्वीपसमुहाबद्दल एक खास गोष्ट लक्षात ठेवली पाहिजे. ती म्हणजे हिंदुस्थानच्या संरक्षणाच्या दृष्टीने ही बेटे आपल्या देशाची नैसर्गिक पूर्वद्वारे आहेत. ही भूमी जोपर्यंत आपल्या ताब्यात आहे तोपर्यंत पूर्वेकडच्या शत्रूला पहिला धक्का येथेच देता येईल. ही गोष्ट आपल्या सरकारच्या ध्यानात आली नसेल असे म्हणण्याचे धाडस करावयाचे नाही. किंबहुना या भानाचा दृश्य भाग म्हणूनच की काय पोर्ट ब्लेअरला आधुनिक बंदर, विमानतळ, पेट्रोल डेपो इत्यादी सोयी तयार केलेल्या आहेत आणि त्या गुपीतही ठेवता येत नाहीत. याचा अर्थ असा की, थोडक्याशा पूर्व सूचनेने या बेटावर संरक्षणाचा पहिला तळ किंवा डेरा सहज उभारता येईल.

स्वासावरकरांसारख्या द्रष्ट्या पुरुषाने साठ वर्षापूर्वीच असे विचार आणि त्यांची दूरदृष्टी त्यांनी आपल्या वाङमयात नमूद करून ठेवली . .आहे]

रस्त्याने चालत असता करड्या रंगाचा प्रशस्त डगला घातलेले लोक दिसत. त्यांच्या पाठीवर एक मोठा काळा चौकोन शिवलेला असे. या त्यांच्या विचित्र पोषाखामुळे मी त्यांना असा पोषाख का दिला आहे

अनुक्रमणिका

म्हणून विचारले, तेव्हा असे कळले की, ज्यांना खून केल्यामुळे जन्मठेपेची शिक्षा झालेली आहे अशा लोकांना हा असा पोषाख दिला जातो आणि त्याचा उद्देश म्हणजे अशी व्यक्ती दुरूनच ओळखता यावी असा होता. तुम्ही कोणाचा खून केला, कोणत्या कारणाने केला वगैरे प्रश्न आम्ही त्याना विचारले. त्यांच्या उत्तरी "पुरानी बात, हुवा सो हुवा, अब क्या ख्याल करना' असे उत्तर मिळाले. बहुतेकांनी जवळपास हेच उत्तर दिले. आम्ही पहिल्या प्रथम तेथे गेलो तेव्हा जपानी कैदी ट्रक चालविताना व काही इतर कामे करताना पण दिसत होते. लवकरच त्याना तेथून बाहेर पोहचविले गेले.

थोड्याच अंतरावर विमानतळ बांधलेला होता, आणि तेथे बरीच मोडकी तोडकी विमाने आणि त्यांचे वेगवेगळे भाग इतस्ततः पडलेले-फेकलेले दिसत होते. दिवसेंदिवस हे विखुरलेले सामान अदृश्य होऊ लागले. स्पष्ट शब्दात सांगावयाचे म्हणजे दिवसा ढवळ्या चोऱ्या चालू झाल्या. लवकरच या चोऱ्यांचा बराच गवगवा झाला आणि हा लाजिरवाणा उद्योग ताबडतोब थांबवावा असा हुकूम आला. ज्यांनी कोणी यातील सामान नेले असेल ते परत करावे असाही हुकूम आला. नाहीशा झालेल्या सामानापैकी किती सामान परत केले गेले असेल हा प्रश्नच होता. आमच्या जहाजावर एक आयरीश इंजिनिअर होता. तो हुद्याने इंजिनिअर अधिकारी होता. त्याची खरी पात्रता इतकी कमी होती की, त्याला आमचा चीफ इंजिनिअर इंजिन-रूममध्ये जाऊच देत नसे. त्याला दुसरेच काही काम दिले गेले होते. त्याच्याजवळ फॅरेडे हाऊस नावाच्या शाळेचे एक साधे सर्टिफिकेट होते. युद्ध संपल्यानंतर आपल्या देशात गेल्यावर काय काय करता येईल याबद्दल त्याला फार काळजी असे. तो वेगवेगळ्या योजना आम्हाला ऐकवत असे. या गृहस्थाने विमानतळ पाहिल्याबरोबर त्याच्या डोक्यात एक कल्पना आली आणि त्याने ती पूर्ण केली. फावल्या वेळी रोज त्याने विमानतळावर जाऊन त्याच्या पेशाला उपयोगी पडणारी वेगवेगळी हत्यारे शोधून काढून जहाजावर आणली. जहाजावरील खलाशांना कामाला लावून ती हत्यारे साफ करून त्यांना तेल लावून बांधून ठेवली. ती परत करण्याचा प्रश्नच नव्हता.

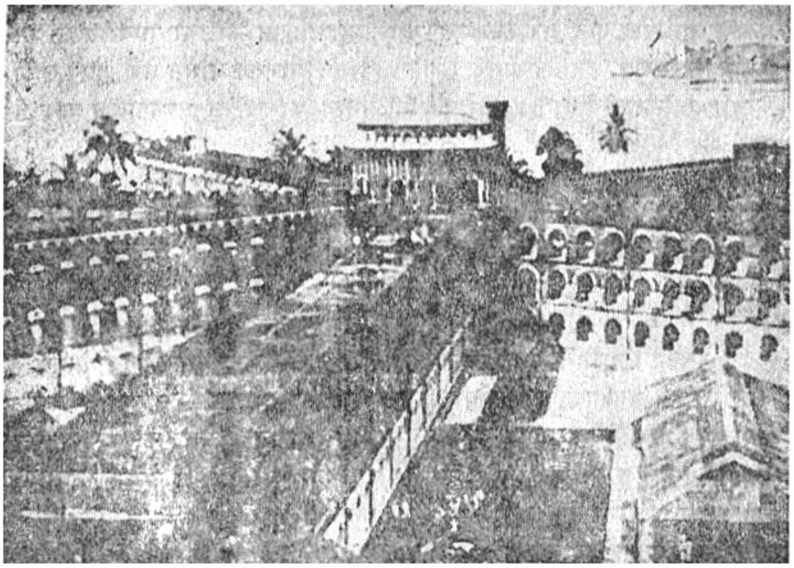
'साहेबाची' एक गोष्ट मला नेहमीच आवडते, ती म्हणजे तो जेथे जाईल तेथे आपला जीव जास्तीत जास्त सुखावह कसा होईल, सुखनैव कसे राहता येईल हे त्याला चांगले समजत होते, किंवा ते त्याचे बाळकडूच असावे. हिंदुस्थानातील प्रत्येक प्रांतात त्यांनी थंड हवेची ठिकाणे शोधून काढून उन्हाळ्यात तेथे मुक्काम करण्याचा प्रघात नव्हे तर नियमच केलेला होता. या काळ्या पाण्यातसुद्धा या बेटावरील सर्वात उंच टेकडीवर (माऊंट हेरिएट) बंगला बांधून तेथे जाण्यासाठी व्यवस्थित रस्ताही केला होता. तेथे काही अंशाने का होईना उष्णतामान नक्कीच कमी असले पाहिजे.

येन-केन-प्रकारेण पोर्ट ब्लेअरशी आमची बरीच दोस्ती झाली. आता हे ठिकाण हौशी प्रवाशांना भेटी देण्याच्या आकर्षक आणि रम्य ठिकाणांपैकी एक झालेले आहे.

दुसऱ्या दिवशी नेहमीच्या ठराविक गाठीभेटी - मेल आणि इतर भानगडी चालू झाल्या. वेगवेगळ्या खात्यांच्या आपल्या संबंधितांबरोबर पुढच्या कार्यक्रमाच्या आखणीबद्दल चर्चा सुरू झाली. तसे म्हटले तर तेथे फारशा कचेऱ्या अद्यापी चालूच झाल्या नव्हत्या. हे उद्योग चालू असताना माझ्या मनात दुसरीच एक अधीर आतुरता होती. ती म्हणजे अंदमानचे मुख्य आकर्षण - "सेल्यूलर जेल' आणि स्वातंत्र्यवीर सावरकरांची खोली पहाणे ही होय. पहिली संधी मिळताच मी आणि माझे सहकारी तेथे जाऊन पोहोचलो. हा जेल किनाऱ्यावरच्या एका लहानशा टेकडीवरील हवेशीर ठिकाणी वसलेला आहे. साम्राज्यशाहीने आपली पोलादी चौकट पक्की स्थिर रहावी आणि चांगली जरबही बसावी या दृष्टीने हा जेल बांधला असावा.

अनुक्रमणिका

१९०७ साली याचे बांधकाम पूर्ण झाले, आणि १९०८ पासून त्याचा उपयोग सुरू झाला. या जेलच्या मध्यभागी एक मनोरा असून त्याच्या सर्व बाजूने चाकाच्या आऱ्याप्रमाणे सात चाळी बाहेर गेल्या होत्या. येथे एकंदर ६९८ कोठड्या-सिंगल सेल्स-बांधल्या होत्या आणि म्हणून याला सेल्यूलर जेल असे म्हणत असावे. एक कोठडी ४ x २.७ मीटर्स या क्षेत्रफळाची होती आणि मागच्या भिंतीला तीन मीटर उंचीवर हवा येण्यासाठी एक झरोका ठेवलेला होता. याचे कारण म्हणजे इतक्या उंचीवरून कैदी बाहेर पाहू शकत नसे किंवा कोणाशी संधानही बांधणे त्याला शक्य नव्हते. समोरच्या बाजूला एक भलामोठा लोखंडी दरवाजा. जवळ जवळ ४० वर्षानीसुद्धा हे दगडी काम जसेच्या तसे व मजबूत दिसत होते. या इतक्या कोठड्यांची खरो-खरच गरज होती का आणि त्या नेहमी पूर्ण भरलेल्या असत का? याचे समाधान-कारक उत्तर मला मिळाले नाही. त्या वेळेला संपूर्ण हिंदुस्थान आणि ब्रम्हदेश मिळून एकच देश होता तरीसुद्धा एकावेळी इतके जन्मठेप झालेले कैदी होते की काय अशी शंका येते. या सात चाळींपैकी तीन चाळी जपान्यांनी पाडल्या. कारण त्यांना दगड-विटांची गरज होती.



पोर्ट ब्लेअरचा कुप्रसिद्ध सेल्यूलर तुरुंग.

तेथे पोहोचल्याबरोबर आम्ही जेलरची भेट घेतली आणि आमच्या मनातील भाव समजून ते स्वतः आम्हाला सर्व जेल दाखविण्यासाठीबरोबर आले. त्यांनी सातव्या चाळीतील ४२ क्रमांकाची खोली आम्हाला प्रथम दाखविली. या खोलीमध्ये स्वातंत्र्यवीर सावरकर यांना ठेवले होते. स्वातंत्र्यवीर ४ जुलै, १९११ ला अंदमान-मध्ये उतरले आणि २ मे १९२१ ला त्यांनी अंदमान सोडले. स्वातंत्र्यवीरांना दोन जन्मठेपेची एकंदर ५० वर्षाची शिक्षा [या शिक्षेची अधिकृत बातमी मुंबईच्या डोंगरी तुरुंगामध्ये त्यांना सांगण्यात आली. या संदर्भात खुद्द स्वातंत्र्यवीरांचेच काही शब्द उद्धृत करण्याचा मोह आवरत नाही –] झालेली होती.

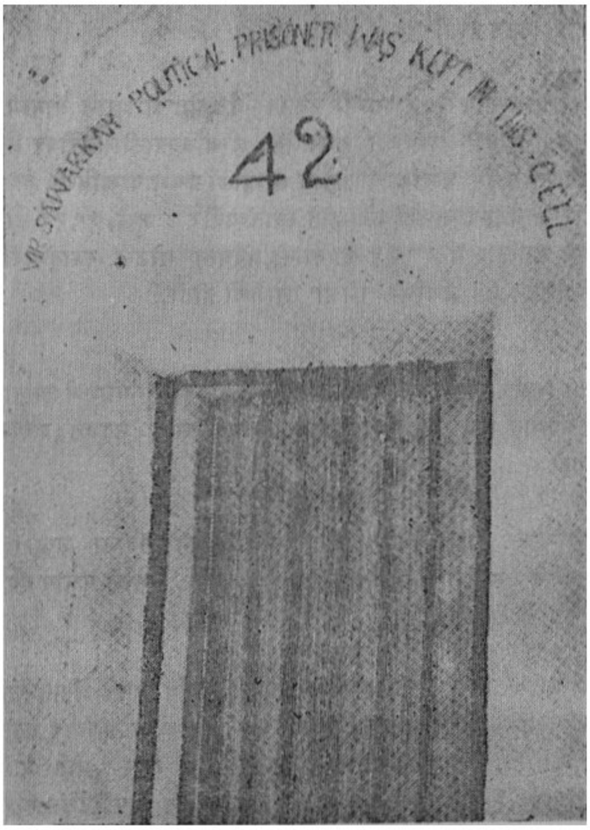
“सुपरिंटेंडंट आला व मला रीतसर पण सहानुभूतीच्या शब्दात सांगण्यात आले की, यापुढे तुम्हाला बंदीचे कपडे व अन्न मिळेल. तुमची पन्नास वर्षाची शिक्षा आज पासून लागू झाली आहे.

मी उठलो. माझे घरचे कपडे उतरवले. बंद्याचे कपडे अंगात घालू लागलो. मनात चर्र झाले. हे कपडे, बंदिवानाचे कपडे, जे आज अंगावर चढत आहेत ते आता पुनः कधीही उतरणारे नाहीत. या

अनुक्रमणिका

कपड्यातच आपले प्रेत बाहेर काढले जाणार. हा पुसट विचार-पण मन उदाससे झाले. तोच सुपरिंटेंडंट काही इकडचे तिकडचे बोलत होता. त्याच्याशी संवादात मनास बळेच निमग्न केले.

इतक्यात एक लोखंडी बिल्ला आणून शिपायाने हातात दिला. हा तो बंदी-वानाच्या छातीवर रुळणारा क्रमांक. त्या बिल्ल्यावर बंदिवानाची सुटकेची मिती दिलेली असते. माझी मिती. मला सुटका तरी आहे का? का मरण हीच माझ्या सुटकेची मिती? काही औत्सुक्य, काही निराशा, काही विनोद अशा मिश्र भावनेने मी बिल्ल्याकडे पाहिले. सुटकेचे वर्ष १९६० इसवी. क्षणभर त्याचा अर्थ काहीच प्रकाशला नाही. क्षणा दो क्षणात त्यातील भयंकर अर्थ प्रकाशला! शिक्षा १९10 व्या वर्षी". सुपरिटेंडंट निष्ठुर विनोदाने म्हणाला, "काही चिंता नाही. दयाळू सरकार तुम्हाला १९६० साली सोडीलच सोडील."



पोर्ट ब्लेअरच्या तूरूंगातील स्वा. सावरकर याना ठेवलेली ४२ नं. ची खोली.

मी उपहासात म्हणालो, "पण मृत्यू अधिक दयाळू आहे. त्याने मला त्यापूर्वीच सोडून दिले तर ?

दोघेही हसलो. तो सहज हसला. मी प्रयत्नपूर्वक हसलो. सुपरिंटेंडंट आणखी काही चर्चा करून निघून गेला. मी खाली बसलो. सर्वजण निघून गेले मी व माझी शिक्षा असे दोघेच एकटे उरलो, आणि त्या उदास कोठडीत एकमेकांच्या तोंडास तोंड देऊन निरखू लागलो."

तेथे कंठलेल्या दिवसांची लांबी किती होती याचे उत्तर फक्त स्वांत्र्यवीरच देऊ शकले असते. 'स्वातंत्र्यवीरांची शिक्षा' या विषयाने कित्येक लेखकांना प्रेरणा दिली असून त्या विषयी बरीच पुस्तके प्रसिद्ध झालेली आहेत.

अनुक्रमणिका

हा मुख्य भाग पाहून झाल्यावर चालता चालता त्या जेलरने आम्हाला एका खास वास्तूकडे नेले. आत जाऊन पहातो तो तेथे एक भयानक दृष्य दिसले. मी तरी तो देखावा पहिल्याप्रथमच पहात होतो. तेथे फाशी देण्याचे तीन प्लॅटफॉर्म एका रांगेत बांधलेले होते. असे दृष्य पुष्कळवेळा सिनेमात दिसते पण तेथे एकच प्लॅटफॉर्म असतो. शिवाय तो केवळ सिनेमाच आहे हे पूर्ण माहीत असल्यामुळे त्या देखाव्याचे फारसे गांभीर्य वाटत नाही. फाशी दिली जाणारी मनुष्याकृती हे एक खोटे बाहुले असते हे माहीत असतेच. त्याबद्दल थोडीशीही किंव न वाटता कित्येक वेळा तो सीन हास्यास्पदच ठरतो. एकावेळी तिघांना फाशी देण्यात यावे अशा तऱ्हेच्या व्यवस्थेची खरोखरच गरज होती का? हा प्रश्न माझ्यासमोर उभा राहिला. फाशीचे अशा संख्येने गुन्हेगार जमत असत का? की, तिघा-तिघांना एकदम धाडून त्यांची शिक्षा संपविण्याची खरोखरीच घाई करावी लागत असे का? त्या वेळेला ब्रिटीश साम्राज्याचा हा भाग कितीही मोठा असला तरीसुद्धा इतकी संख्या जमत असेल का? हा प्रश्न मी जेलरला विचारला. पण त्याच्याकडून समाधानकारक उत्तर मिळाले नाही.

१९४५ साली तेथे असलेल्या गुन्हेगारांची उरलेली शिक्षा माफ करून त्यांना त्यांच्या इच्छेप्रमाणे मातृभूमीला पाहोचते केले गेले आणि तो तुरुंग रिकामा केला. अशा तऱ्हेने या हिंदुस्तानी 'बॅस्टील' चा" अंत झाला. (फ्रान्सच्या क्रांतिकारकांनी पहिला हल्ला १४ जुलै १७८९ रोजी पॅरीसच्या 'बॅस्टील' या अत्यंत कुप्रसिद्ध तुरूंगावर केला आणि तो पूर्णपणे तोडून फोडून टाकला.) आता हा तुरुंग राष्ट्रीय स्मारक म्हणून जतन केला आहे.

स्वातंत्र्यवीरांनी एकदा असे म्हटले होते की, "आज आपला या जगात अपमान होत आहे, पण असाही एक दिवस खचीत येईल की अंदमानाच्या याच कारागृहात राजबंदीवानाचे पुतळे उभारले जातील आणि तेथे हिंदुस्थानाचे राजबंदीवान राहात असत म्हणून हजारो लोक यात्रेस लोटतील."

स्वातंत्र्यवीर सावरकरांची ही वाणी सत्य ठरली. ३० डिसेंबर, १९४३ ला नेताजी सुभाषचंद्र बोस यांच्या सैन्याने अंदमानावर स्वतंत्र हिंदुस्थानचा ध्वज फडकविला. त्यावेळीं त्यांनी तेथे पूर्वी शिक्षा भोगीत असलेल्या स्वातंत्र्यसैनिकांना मानवंदना दिली. अंदमान आणि निकोबार या बेटांना अनुक्रमे "शहीद" आणि "स्वराज" अशी नवी नावे ठेवली. हिंदुस्तान भू-खंडाचा हा पहिला भाग त्यांनी पारतंत्र्यातून मुक्त केला.

स्वतंत्र भारत शासनानेही सातव्या चाळीतील क्र. ४२ च्या खोलींत वीर सावरकरांचे छायाचित्र लावून तेथे त्यांचे छोटेसे स्मारक केले आहे. राष्ट्रपती राजेंद्रप्रसाद, पंतप्रधान शास्त्री यांनी त्यांस वंदन केले.

किनारा-जहाजामधील सोपस्कार संपताक्षणीच आम्ही नांगर उचलले, नेमून दिलेल्या जागी हजर झालो आणि सुरुंग विनाशाचे काम ताबडतोब सुरू केले. यावेळी काही अधिकाऱ्यांना पूर्व अनुभव असल्यामुळे कामाला वेग येण्यास वेळ लागला नाही. सूर्योदय ते सूर्यास्तापर्यंत समुद्राची नांगरणी सुरू झाली.

नौदलातील बंडः

नियमाप्रमाणे बॉयलरचा अमूक तास वापर झाल्यानंतर त्याची साफ-सफाई करावी लागते. ती करण्यासाठी आमचे चालू काम थांबवून फेब्रुवारी, १९४६ च्या मध्यावर पोर्ट ब्लेअरला आलो आणि रांगेने

अनुक्रमणिका

काफिल्याची सात जहाजे उभी राहिली. येथेही दिवसभर काम असे. पण संध्याकाळी खलाशांना/ अधिकाऱ्यांना किनाऱ्यावर जाण्याची परवानगी असे आणि वेळही मिळत असे. किनाऱ्यावर एक लहानसे उप हारगृहपण होते. खाण्याच्या दृष्टीने जे काय मिळत असेल ते असो पण मीकत कमी स्वच्छ हवेत पाय मोकळे यरण्याची मात्र पूर्ण संधी होती.-

[या शिवाय १९७९ साली, श्री. मोरारजी देसाई पंतप्रधान असताना, येथे एक मोठे स्मारक उभारण्याचा निर्णय घेण्यात आला. त्या स्मारकाची उभारणी १९८५ च्या फेब्रुवारी महिन्यात पूर्ण झाली. या स्मारकाचा औपचारिक उद्‌घाटन समारंभ राष्ट्रपती ग्यानी झैलसिंग यांच्या शुभ हस्ते २३ फेब्रुवारी १९८५ या दिवशी करण्यात आला. (या स्मारकाला ३ लाख रूपये खर्च आला.) हिंदुस्थानच्या वेगवेगळ्या भागांतून शंभर सन्माननीय स्वातंत्र्य सैनिकांना त्यांचा प्रवासखर्च देऊन, या समारंभाला उपस्थित राहण्यासाठी आमंत्रण देण्यात आले होते. या व इतर स्वातंत्र्य सैनिकांनी, आपल्या आयुष्याचे कित्येक खडतर दिवस, याच जेलमध्ये घालविले होते.]

या वेळेला मात्र वायदा केल्याप्रमाण "तीर" नावाचे जहाज वेगवेगळ्या वस्तूंचा साठा घेऊन बंदरात नुकतेच आले होते त्याचेही खलाशी किनाऱ्यावर जात-येत असत. ते नुकतेच मुंबईहून आल्या कारणाने त्यांच्याकडील नवीन बातम्या ऐकण्यासाठी इतर खलाशी आतुरतेने त्यांच्या सभोवार जमत असत. २० फेब्रुवारी, १९४६ च्या सकाळी 'रोहिलखंड' वर पहिल्या हजेरीला २-३ ज्येष्ठ खलाशी सोडून कोणीही हजर राहिले नाहीत. ज्येष्ठ खलाशांनी इतरांच्या तर्फे असा निरोप सांगितला की, त्यांना खुद्द कॅप्टनला भेटावयाचे आहे. दुसऱ्या कोणालाही ते काही सांगण्यास तयार नव्हते. माझ्या वैयक्तिक बातमीप्रमाणे २-३ ज्येष्ठ खलाशी या भानगडीत नव्हते तर इतर सर्व कनिष्ठ खलाशी एकमतानेकामावर येण्यास तयार नव्हते. ५-६ जण इकडे तिकडे लोंबकळत होते. लवकरच माझ्या कानावर काय चालले आहे त्याचे धावते वृत्त आले. हा सर्व वृतांत ऐकून कॅप्टन स्वत: खाली आले. हे कळल्याबरोबर सर्व खलाशी नेहमीप्रमाणे रांगेत जमा झाले. थोडक्यात त्यांनी आपले म्हणणे असे सांगितले की, "बम्बई में हमारे भाई लोग बंदुकके गोलियोंसे मर रहे है और हम लोगोने इधर काम करना बिलकूल मुनासीब नही। इस लिये हमको जल्दी से जल्दी बंबई ले चलो।" ही बातमी कशी कळली या प्रश्नाला त्यांनी पहिल्या प्रथम उत्तर देण्याचे नाकारले, पण शेवटी "तीरच्या" खलाशांनी त्यांना आदल्या दिवशी मुंबईच्या गोळीबाराचा वृत्तांत सांगितला, आणि "तीर" ला तरी ही बातमी कशी मिळाली या उत्तरात त्यांनी ती रेडीओवरून कळली असे सांगितले. (१८-२-१९४६ एच एम. आय. एस. तलवार-खलाशांनी परेडला येण्याचे नाकारले. दिनांक १९-२-१९४६ कॅसल बॅरॅक्स, फोर्ट बॅरॅक्स आणि इतर किनाऱ्यावरील संस्था येथे संप, दि. २०-२-१९४६ एच. एम. आय. एस हमला, कलकत्ता, कराची आणि इतर बंदरे यामध्ये संप, दि. २१-२-१९४६ बंदरातील जहाजावरचे खलाशी डॉकयार्ड मध्ये जमा, कॅसल बॅरॅक्सवर गोळीबार, कॅसल बॅरॅक्समधून उलट गोळीबार, दि. २२-२-१९४६ हिंदुस्थान जहाज-कराची हल्ला. दि. २२-२-१९४६ वल्लभभाई पटेलांचे शांतते-साठी आवाहन, दि. २३-२-१९४६ शरणागती, सर्वत्र शांतता.) या बंडामध्ये मुंबई आणि इतर ठिकाणी झालेल्या घडामोडींचा तपशील, त्याची कारणे वगैरे येथे कथन करण्याचा प्रस्ताव नाही. (या विषयावर चार-पाच पुस्तके प्रसिद्ध झाली आहेत.) अंदमानमध्ये काय घडले याचा उल्लेख कोठे आलेला मला तरी आढळला नाही शिवाय मी या भानडशी प्रत्यक्ष निगडीत होतो म्हणून जे काय घडले ते थोडक्यात देत आहे.

यानंतर आम्हीपण आमच्या अधिकाऱ्यांच्या जवळ आणि आमच्या मेसमध्ये होते नव्हते तेवढे सगळे रेडीओ चालू केले, ऑल इंडिया रेडिओ-वरची बंडाची बातमी अतिशय संदिग्ध व मोजकी अशी असे. बहुधा ती पूर्व तपासणी करूनच प्रसृत केलेली असावी. बी. बी. सी. आणि आस्ट्रेलियाचे रेडिओ बऱ्याच विस्तृत बातम्या देत असत. ऑस्ट्रेलियन रेडिओच्या बातम्या तर अतिशय भडक अशा वाटत असत. त्यांनी आपल्या एका बातमीत हिदुस्थानभर जिकडे तिकडे बंड पसरले आहे, पण जामनगरचे "बलसुरा" जहाज फक्त

अनुक्रमणिका

राजनिष्ठ आह अशी बातमी दिली. या बातमीचा तेथील खलाशांना अतिशय राग आला आणि त्यांना अपमानीत झाल्यासारखे वाटले आणि ताबडतोब दुसऱ्या दिवशी त्यांनीही संप पुकारला.

आमची बोलणी संपतात तोच एकेका जहाजाचा मुख्याधिकारी आमच्या जहाजावर येऊ लागला. सर्वांनी अर्थात एकच कथा सांगितली. पण काहींच्या बोलण्यावरून त्यांची परिस्थिती फारच खराब वाटली व काहीजण बरेच घाबरलेले (नर्व्हस) दिसत होते. इतरांची एकंदर वर्णने ऐकता आमचे जहाज तितके खराब नव्हते. जेष्ठ खलाशी आणि तारायंत्राची कामे करणारे खलाशी इतरांना सामील झाले नव्हते व्यक्तिशः माझी स्थिती थोडीशी नाजूक होती. अधिकारी म्हणून मी बंडात सामील होण्याचा किंवा खलाशांच्या सध्याच्या वृत्तीला सहानुभूती दाखविण्याचा प्रश्नच नव्हता, तरीही माझा कल मात्र त्यांच्याकडेच होता. या दोलायमान स्थितीत दोघे जेष्ठ खलाशी माझ्याकडे आले आणि त्यांनी मला असे खास आश्वासन दिले की, जर या गोऱ्या लोकांनी काही गडबड केली तरी मी जरासुद्धा घाबरून जाण्याचे कारण नाही. ते सर्व माझ्या बरोबरच आहेत. त्या मध्ये इंजिन रूमचा मुख्य खलाशी उंचापुरा पंजाबी होता. तो हातात एक मोठा पाना घेऊनच फिरत असे. त्याची भीती दोन्ही बाजूला सारखीच वाटत असे. मला तसे भिण्याचे काहीच कारण नव्हते. माझे आणि सर्व गोऱ्या अधिकाऱ्याचे संबंध फारच मैत्रीचे होते.

काफिल्याच्या मुख्याधिकाऱ्याला असे वाटले की, प्रत्येक जहाजावर जाऊन तेथील परिस्थिती प्रत्यक्ष पहावी, आणि त्या त्या खलाशाचे म्हणणे ऐकून ध्यावे. तेव्हा आम्ही आमची लहान बोट घेऊन त्या कामगिरीवर निघालो. मी या अधिकाऱ्याबरोबरच होतो. कारण मला दुभाषाचे काम करावे लागत होते. एका जहाजावरून दुसऱ्या जहाजावर जाण्यापूर्वी तेथील संदेश वाहक खलाशी दुसऱ्या जहाजाला सर्वाधिकाऱ्याच्या भेटीत काय घडले ते निशाणाच्या संदेशाने कळवीत असे. आमचा सर्वाधिकारी हा संदेश वाहन विद्येत खास शिक्षण घेतलेला होता. त्यामुळे तो दिला जाणारा संदेश वाचीत असे आणि त्या जहाजावरून दुसऱ्या जहाजाला काय बातमी दिली ती त्याला अगोदरच कळत असे. सर्व फेरी पूर्ण झाल्यावर एक गोष्ट सुदैवाने चांगली निघाली ती म्हणजे सर्वांची मागणी एकच होती आणि ती म्हणजे त्यांना ताबडतोब मुंबईला येऊन चला. लगेचच अतिशय निकडीचा व अतिगुप्त संदेश दिल्लीला पाठविला गेला पुढचे पाऊल अर्थातच त्यांच्या उत्तरावर अवलंबून होते. वातावरण बरेच प्रक्षुब्ध आहे असे प्रत्येकाला वाटत होते. काही गोरे कॅप्टन बरेच घाबरले होते, व ते आपल्या केबीनमध्ये एकटे राहायला तयार नव्हते. (या जातीच्या जहाजावर कॅप्टनची एकच केबीन वरच्या डेकवर बांधली होती) ते अधिकाऱ्यांच्या मेसमध्येच थांबत असत. (एच. एम. आय. एस. बरोडा, हे जहाज कोलंबोला होते, तेथेही सहज एकदा कोणी तरी रेडीआ चालू केला आणि त्यावेळेला या बंडाची बातमी त्यांना कळली. त्याचाही अपेक्षीतच परिणाम झाला. दुसऱ्या दिवशी तेथील खलाशी संपावर गेले.)

खरे म्हणजे येथील खलाशांना मुंबईत प्रत्यक्ष काय घडले किंवा संपाला खरी कारणे काय होती याविषयी माहिती अत्यंत अल्प होती. आमच्या संदेशाला उत्तरा-दाखल थोडी माहिती आणि थोडा उपदेशात्मक असा संदेश आला आणि त्यातील भाग सर्व खलाशांना वाचून दाखवावा, असे सुचविले गेले. त्यातील उपदेशाला आमच्या सर्वाधिकाऱ्याने आपला थोडासा मसाला घालून एक नवा उपदेश तयार केला. त्याचे भाषांतर करणे व सर्वांना ऐकविण्याचे काम मलाच करावे लागले. सर्वाधिकारी आणि मी पुन्हा एकदा या कामगिरीवर निघालो. २/३ वेळा वाचून ते लिखाण मला पाठ झाले आणि पुढे कागद हातात घेऊन मी ते पाठ म्हणून दाखवीत असे. त्यांना आम्ही एक प्रातिनिधीक समिती बनविण्याचे सुचविले आणि संध्याकाळपर्यंत मुदत देऊन कामावर येण्याचे आवाहन केले. समितीने दुसऱ्या दिवशी अंतिम उत्तर दिले

की, “बम्बई ले चलो, नही तो काम पर नही आयेंगे।” पुन्हा संदेशांची देवाण-घेवाण सुरू झाली. अखेरीला नेव्हल हेडक्वाटंरने-मुबईला नाही पण हिंदुस्थानात नेण्याचे कबूल केले. (त्यांना बहुदा एवढ्यामोठ्या काफिल्याला मुंबईत आणून आगीत अधिक तेल ओतावयाचे नव्हते, आणि तेही संयुक्तिकच होते). कमिटीला ही तडजोड पसंत पडली आणि त्यांनी कामावर येण्याचे कबूल केले, पण शक्य तितक्या लवकर पोर्ट ब्लेअर सोडण्याची विनंती केली. त्याप्रमाणे शक्य तितकी मेहनत करून नवीन हुकुमाप्रमाणे काफिल्याने ‘वैझागपट्टम्” बंदराचा मार्ग स्वीकारला. रस्त्यात वैझागपट्टम ऐवजी “मद्रास” ला जाण्याचा नवीन हुकूम आला. त्याप्रमाणे त्या बंदरात जाऊन पोहोचलो. तेथे स्थिर होतो न होतो तोच एक थोडी अप्रिय घटना घडली. तेथे शिधा, ताजा भाजीपाला वगैरे गोष्टी लष्कराच्या कोठारातून घ्यावयाच्या होत्या. तेथे आमचे खलाशी आपापल्या याद्या घेऊन पोहोचले. तेथे आय. टी., बी. टी., बी. ओ. आर., आय.ओ. आर., असे फलक वेगवेगळ्या ठिकाणी लावलेले होते. आमच्या खलाशांना त्यांनी आय. टी. फलकाखाली रांग करण्यास सांगितले त्यांच्या याद्या पाहून त्या यादीबरहुकूम तेथे त्यांना भाजीपाला मिळणार नाही असे सांगितले. त्याचे कारण असे होते की, आय. टी. आणि बी. टी. म्हणजे “इंडियन ट्रुप्स्” आणि “ब्रिटीश ट्रुप्स” यांना वेगवेगळ्या प्रकारच्या भाज्या द्यावयाचे हुकूम होते. उदा. कॉली फ्लॉवर, कोबी अशा तऱ्हेच्या भाज्या बी. टी. ना द्यावयाच्या तर इतर भारतीय शिपायांना द्यावयाच्या असा प्रघात होता. हा प्रकार आमच्या खलाशांना अगदीच अपरिचीत होता. पूर्वीच्या पद्धतीप्रमाणे त्यांनी जी भाजी किंवा शिधा मागितली असेल तोच प्रकार त्यांना पुरविला जात असे. यामुळे आमच्या खलाशांना हा तेथील वागणूक कमीपणाची आणि अपमानकारक वाटली आणि ते ताबडतोब परत आले. त्या वेळच्या वातावरणात या नव्या भानगडीला भलतेच महत्व आले आणि हे प्रकरण शेवटी सर्वोच्च स्तरांवर नेऊन त्यातून मार्ग काढावा लागला. त्या नंतर नेव्हीतील खलाशांना त्यांच्या मागणीनुसार पुरवठा केला जाईल असे आश्वासन दिले गेले आणि त्या नंतरच हे कटू प्रकरण मिटविले गेले. पण पुढे वेगवेगळ्या प्रसंगी या बाबीचा संदर्भासह उल्लेख केला जात असे.

नंतर वेगवेगळ्या ठिकाणी झालेल्या संपाची चौकशी करण्याचा हुकूम निघाला. त्या प्रमाणे मद्रासला कमांडर एच. एम. एस. चौधरी या अधिकाऱ्याच्या अध्यक्षतेखाली चौकशी सुरू झाली. (हा अधिकारी पुढे पाकिस्तानच्या नेव्हीचा कमांडर-इन-चीफ झाला.) ही चौकशी संपल्यानंतर या काफिल्याचे विकेंद्रिकरण करण्यात आले आणि जहाजांना वेगवेगळ्या बंदरात पाठविण्यात आले. “रोहिलखंड” ही “वैझाग” बंदराकडे निघाली. आमच्या काफिल्यातील बंड संपले होते. पण एक गोष्ट नमूद करावयाला हवी की, काफिल्यात कोणत्याही तऱ्हेचा अविचार अगर अत्याचार झाला नाही. त्यामुळे कोणत्याही व्यक्ती / व्यक्तींविषयी कोणाच्या मनात आकस राहिला नाही.

खलाशांच्या या कृतीला सुरुवातीला संप असे म्हटले गेले. खऱ्या अर्थाने किंवा कायद्याच्या दृष्टीने हा संप नसून बंडच होते आणि योग्यवेळी त्याला “रॉयल इंडियन नेव्हल म्युटिनी” असे नामाभिधान पडले. सर्वत्र शांतता झाल्यावर सर्वोच्च न्यायालयाच्या तीन न्यायाधिशांच्या खंडपीठाकडे या बंडाची चौकशी करण्याचे काम सुपूर्द केले गेले. १८५७ सालच्या बंडानंतर हिंदी शिपायांचे रक्त पहिल्यांदाच वाहिले होते. या बंडात वास्तविक तीन गट गोवले गेले होते—

१) ब्रिटीश राज्यकर्ते, २) नौदलाचे खलाशी आणि ३) आपले त्या वेळचे पुढारी.

या बंडाचा दुसऱ्या दोन दलावर काय परिणाम झाला? आय. एन. ए. आणि दिल्लीची आय. एन. ए. ट्रायल यांचा काय परिणाम झाला होता? हे प्रत्यक्षात नेव्हीच्या आचाऱ्यांनी उभारलेले बंड की, त्याच्यात

काही खोल आशय होता? (निकृष्ट अन्न ही एक महत्वाची तक्रार होती.) असे प्रश्न डोळ्यासमोर उभे राहतात.

१८५७ सालचे बंड आता स्वातंत्र्य युद्ध म्हणून म्हटले जाते. नेव्हीच्या बंडाचा स्वातंत्र्य लढ्यावर काय परिणाम झाला आणि या बंडाला भविष्यात काय म्हणतील हे इतिहास आणि इतिहासकारच सांगतील.

या संदर्भात ब्रिटनचे त्या वेळचे प्रधान मंत्री अटली [अर्ल क्लेमन्ट ॲटली – हे मजूर पक्षाचे नेते सन १९४५-५१ या काळात इंग्लंडचे पंतप्रधान होते.] यांनी हिंदुस्थानच्या स्वातंत्र्य बीलावर, पार्लमेन्टमध्ये केलेल्या भाषणातील एक लहानसा उतारा येथे देत आहे. तो वाचकांना खात्रीने उद्बोधक होईल.

“ब्रिटन खालील दोन कारणामुळे सत्ता हिंदुस्तानच्या हातात देत आहे. १)हिंदुस्तानचे भाडोत्री सैन्य या पुढे ब्रिटनला राजनिष्ठ राहिलेले नाही. २) ब्रिटनला हिंदुस्तानला ताब्यात ठेवण्यासाठी भलेमोठे ब्रिटिश सैन्य बाळगणे शक्य नाही.

आमच्याच जहाजावर घडलेली एक घटना हा एक कूट प्रश्न झाला होता. पूर्वी उल्लेखिलेल्या इंजिनरूमचा जेष्ठ खलाशी प्रकृतीने धडधाकट असा होता. त्याचे शारीरिक बळ व त्याच्या हातातील लांबलचक पाना यांच्या भीतीमुळे त्याच्या खात्यातील खलाशी चुपचाप बसले होते आणि म्हणून संपात सामील झालेल्या इतर लोकापासून वेगळे पडले होते. तो स्वतः संपात सामील झाला नव्हता. मला मात्र त्याने गोऱ्या अधिकाऱ्यांविरुद्ध माझ्या सुरक्षिततेबद्दल पूर्ण आश्वासन दिले होते

चौथ्या दशकाच्या सुरवातीला कॉंग्रेसच्या स्वातंत्र्य लढ्यात मी रात्री बातमी पत्रके वाटीत असे. माझे बंधू पोलीस अधिकारी असल्यामुळे प्रत्यक्ष लढ्यात भाग घेणे मला शक्य नव्हते. ते प्रसंग मला आठवले.

बंड संपल्याबरोबर आमच्या सर्वाधिकाऱ्याने या खलाशाच्या राजनिष्ठेची तारीफ करून त्याच्या बढतीची शिफारस केली. सरकारने आमची शिफारस मान्य करून त्याच्या बढतीचा ताबडतोब हुकूम पाठविला.

हा खलाशी फाळणीनंतर पाकिस्तानात गेला. काही वर्षांनी त्रिंकोमालीला पाकिस्तान व आमची जहाजे एकत्र आली असता, मी एका जहाजावर आहे असे कळल्यावरून तो मला मुद्दाम भेटावयाला आला. त्यावेळी तो खांद्यावर दोन फिती असलेला अधिकारी होता.

आता या गृहस्थाची वागणूक ही देशभक्ती होती की देशद्रोह होता? कृतज्ञता होती की कृतघ्नता होती? **INA trial** चे इंगित काय होते? माझी किंवा इतर हिंदुस्तानी अधिकाऱ्यांची कोणती भुमिका असावयास पाहिजे होती? न्यूरेंबर्ग ट्रायल किती समर्थनीय आहे? या सर्व कोड्यांचा मला अजूनही नीटसा उलगडा झालेला नाही.

अनुक्रमणिका

विशाखापट्टनम्

नौदलाच्या बंडानंतर मुंबईच्या एका कार्यालयात माझी बदली झाली. १९४७ हे वर्ष राजकीय दुष्ट्या फारच महत्वाचे होते. देशात झपाट्याने घडामोडी चालल्या होत्या. पुढाऱ्यांची तर झोपच उडाली होती. स्वातंत्र्यासाठी परकीयांशी लढाया तर आत्महितासाठी स्वकीयांशी सामना द्यावा लागत होता. आपल्या इप्सित साध्याचे सुखद व क्लेशदायक वारे वाहात होते. सैनिकानांही हा प्रश्न तितकाच महत्वाचा होता आणि दिवसें दिवस वाटाघाटींची काय प्रगती झालेली आहे इकडे त्यांचे लक्ष वेधलेले होते.

एप्रिल १९४७ मध्ये कराचीला "हिमालय" (गनरीज स्कूल) या जहाजावर माझ्या बदलीचा हुकूम आला. कराचीला जाण्याची ही माझी दुसरी खेप होती आणि खरे म्हणजे या बदलीचा मला आनंदच व्हावयाला पाहिजे होता. पण त्या दिवसात क्षणोक्षणी बदलत असलेल्या परिस्थितीत सिंध प्रांतात जाण्याचा मला हुरूप नव्हता. बदलीचा हुकूम मिळताच माझ्या मुख्याधिकाऱ्याला भेटावयाला गेलो. मी कशासाठी गेलो हे त्याने ओळखले होते. सुदैवाने त्यालाही अडचण होती. कारण माझे काम करण्यासाठी दुसरा अधिकारी सहज सापडण्यासारखा नव्हता. तेव्हा त्याने दिल्लीला फोन करून आपली कारणे सांगून माझी बदली रद्द करून घेतली. जून महिन्यात पुन्हा विशाखापट्टम्ला माझी बदली करण्यात आल्याचा हुकूम आला. या वेळी मला तक्रार करण्याला कोणतेही कारण नव्हते आणि मुख्याधिकऱ्यालासुद्धा या बदलीबाबत काही बोलणे योग्य वाटले नाही. थोडक्यात मी बदलीच्या ठिकाणी जाण्याच्या तयारीला लागलो. दरम्यान ३ जून, १९४७ ला अत्यंत आतुरतेने अपेक्षिलेली फाळणीची अंतिम घोषणा करण्यात आली. या बातमीच्या पाठोपाठ ४ जून, १९४७ ला लॉर्ड माऊंट—बॅटन यांनी १५ ऑगस्ट, १९४७ ही सत्तांतराची तारीख जाहीर केली.

विशाखपटनम् जहाजांचे चिन्ह

अनुक्रमणिका

मी नागपूर-रायपूर मार्गाने (त्या दिवसात तो एकच सोयीचा रस्ता होता.) २५ जून १९४७ या रोजी वैझागला - विशाखापट्टनमला येऊन दाखल झालो. या किनाऱ्यावरच्या जहाजाला आय्. एन्. एस्. सरकार असे म्हणतात. वैझाग हे एक लहानसेच शहर होते आणि ते वॉल्टेर या दुसऱ्या शहराला जोडलेलेच होते. त्या वेळेला विशाखापट्टनमचे खास वैशिष्ट्य म्हणजे तेथे "हिंदुस्थान शिप यार्ड" या कारखान्यात जहाज बांधणी होत असे. अशा तऱ्हेचे हे शिप यार्ड हिंदुस्थानात पहिलेच होते. शिप यार्ड आणि शहर यांच्या मध्ये एक खाडी होती आणि तिच्यावरून प्रवास करण्यासाठी फेरी सर्विस होती.

१६ जुलै, १९४७ ला "इंडियन इंडिपेंडन्स बील" हाऊस ऑफ कॉमन्स मध्ये पास झाले, आणि १८ जुलै १९४७ ला बादशहाने त्यावर शिक्का मोर्तब केले. आमच्या दृष्टीने याचा पहिला परिणाम म्हणजे पाकिस्तानात जन्मलेल्या मुस्लिम धर्मी खलाशी / अधिकाऱ्यांना त्यांच्या मायदेशी परत जावे लागणार हा होता. तसेच त्या प्रांतात जन्मलेल्या इतर धर्मीयांना स्वखुशीने तेथे जाता आले असते. त्या अनुषंगाने दिल्लीहून एकसारखे लहान-मोठे संदेश येत असत. ते सर्वांना एकत्र बोलावून वाचून / समजावून सांगावे लागत असत. तसेच या बाबतीत वेगवेगळे फॉर्म तयार करणे आणि भरून घेणे ही कामे सारखी चालू होती. त्या दिवसात जसे काही दुसरे कामच नव्हते. जिकडे तिकडे आपोआप, न ठरविता, दोन-दोन टोळ्या दिसू लागल्या. बरेच वेळा "आम्ही / तुम्ही" ची (यू अँड मी) भाषा कानावर येऊ लागली. मोकळेपणा कमी होत जाऊ लागला.

६ ते १७ जुलै, १९४७ या तारखामध्ये वायव्य सरहद्द प्रांतात सार्वमत घेण्याचे ठरले. आमच्या ऑफिसात ले. ए. एम. खान नावाचे त्या प्रांतात जन्मलेले एक अधिकारी होते. त्यांचे कुटुंबही तेथेच होते. त्यांची पत्नी ही एका लहानशा खेड्यातील रहिवाशी होती. तिला पुश्तु शिवाय दुसरी कोणतीच भाषा येत नव्हती. एखाद-दुसरा हिंदुस्थानी शब्द समजत असे. या तिच्या अज्ञानाचा मित्र-मंडळीनी बराच फायदा घेतला. तिच्या नवऱ्याने त्यांच्या धार्मिक कल्पनांप्रमाणे दारु पिऊ नये अशी तिची इच्छा होती. हे सर्वांना माहीत होते. मेजवानीच्या प्रसंगी तो काही पिऊ लागला म्हणजे ती, तो काय पीत आहे, अशी विचारणा करत असे. त्याची मित्रमंडळी ताबडतोब तिला उत्तर देत असत की तो फक्त "व्हिस्की" पितो, दारू कधीही पीत नाही. तिला व्हिस्कीचा अर्थ माहीत नसल्यामुळे ही हूल काही दिवस चालली. खरा प्रकार लवकरच उघडकीला आला.

त्याला त्याच्या देशात होऊ घातलेल्या सार्वमताला मत देण्यासाठी तिकडे जावयाचे होते आणि त्याने त्यासाठी जाण्या-येण्याचा फुकट पास मागितला. ती त्याची वैयक्तिक बाब असल्यामुळे तो नाकारला गेला. तरीपण त्याने स्वखर्चाने तेथे जाण्याचे ठरविले. त्याचे माझे संबंध मैत्रीचे होते. त्याला मी पुष्कळ समजावले की, त्याच्या एका मताने त्या प्रांताचे भवितव्य बदलणार नाही. तरीही तो अखेर गेलाच.

तसेच तेथे सादिक नावाचा एक दुसरा अधिकारी होता. त्याने आपला धर्म "ख्रिश्चन' असा सांगितला होता. पण त्याची मते एखाद्या कट्टर मुसलमाना पेक्षाहीजास्त जहाल होती. त्याच्या मुलांची नावे अकबर, सलीम अशी होती. त्याच्या ऑफिसच्या टेबलावरही जिनाचे चरित्र नेहमी ठेवलेले असे त्याने भरलेल्या माहितीपत्रकाप्रमाणे त्याचा जन्म हिंदुस्थानात झाला असे स्पष्ट दिसत होते. म्हणजे तो हिंदुस्थानी ख्रिश्चन होता असे सिद्ध झाल्यामुळे त्याच्या स्थलांतराचा प्रश्नच उद्भवत नव्हता. त्याला असे सांगितल्यावर तो एकदम हिरमुसला होऊन निघून गेला. दुसऱ्या दिवशी त्याने नवीन फॉर्म भरून आणला. पहिला फॉर्म चुकीने भरला गेला होता म्हणून नवीन फॉर्म आणला अशी त्याने मखलाशी केली. या नव्या फॉर्ममध्ये त्याची जन्मभूमी पाकिस्तान अशी दाखविण्यात आली होती. त्याच्या या दोन्ही प्रतिज्ञा पत्रकाचा खरेखोटेपणा

पहाण्यापेक्षा त्याचा जर तीव्र ओढा पाकिस्तानकडे आहे तर त्याला हिंदुस्थानात न ठेवणेच बरे असा विचार करून त्याचा फॉर्म स्वीकारला गेला.

हिंदी मुसलमानांना पाकिस्तानात जाणे ऐच्छिक होते. त्यांना तात्पुरता निर्णय घेण्याची परवानगी होती. पण सहा महिन्यांत काहीतरी एक पक्के निश्चित करावयाला हवे होते. या विकल्पाचा फायदा घेऊन या सादिक साहेबानी हिंदी मुसलमानांनी पाकिस्तानात जावे म्हणून पद्धतशीर प्रचार सुरू केला. उलटपक्षी ज्या मुसलमानाला जावयाचेच असेल त्याला थांबवू नये असे आम्ही ठरविले होते. एका इच्छुकाची (मारून मुटकून बनविलेल्या) मला दया आली. तो एका पायाने अधू असून सामान उचलण्याचे/रचण्याचे काम करत असे. त्याचा फॉर्म पाहिल्यावर मी त्याला बोलविले आणि विचारले की, पाकिस्तानात मजुरांची वाण आहे असे तुला कोणी सांगितले. उत्तरादाखल त्याने सांगितले की, सादिक साहेब आग्रह करताहेत. मी त्याला पूर्ण विचार कर, नाहीतर मागाहून पश्चाताप होईल एवढेच सांगितले.

पाकिस्तानात जन्मलेल्या मुसलमानांना आपल्या मायदेशी परत जाणे बंधन-कारक होते. त्यामुळे तुकडी तुकडीने ती लोकसंख्या कमी करणे प्राप्त झाले. सर्व हिंदुस्थानात हाच उद्योग चालू होता आणि त्याचा तात्काळ परिणाम म्हणजे अधिकारी आणि खलाशांच्या बदल्यांचे सत्र सुरू झाले. कामाचा एकच गोंधळ आणि विशेष म्हणजे १५ ऑगस्टच्या समारंभाची सर्व तऱ्हेची तयारी, हेही काम होतेच. भूदल व नौदलाचे संयुक्त संचलन, नौदलाची आपल्या संस्थेमधील वेगळी परेड, दुसरे काही समारंभ हे ठरविण्यासाठी वेगवेगळ्या बैठका सुरू झाल्या. परेडची रोज तालीम सुरू झाली. १४ तारखेच्या रात्री १२ वाजता जागून आम्ही जिना व नेहरू यांची भाषणे ऐकली. ठरल्याप्रमाणे समारंभाच्या कवायती आणि इतर कार्यक्रम पार पडले. तेथे एक विशेष म्हणजे वैझाग (विशाखापट्टनम) येथील ब्रिटीश आय. सी. एस. कलेक्टर याने कवायतीची सलामी घेतली. तसे ते आपल्या देशाचेच सनदी नोकर होते. रात्री समोरच्या डोंगरावरून (**Dolfin's nose**) दारूकाम केले गेले.

अशा समारंभानी स्वराज्याचा मुहूर्त साजरा केला गेला. १८५७ सालचे बंड हे पहिले स्वातंत्र्य युद्ध धरल्यास ९० वर्षांनी हा सुदीन उगवला. पारतंत्र्याचे चिन्ह खाली ओढून भारताचा तिरंगी ध्वज फडकाविला. स्वातंत्र्य सैनिकांनी केलेल्या स्वार्थत्यागाचे सार्थक झाले. त्यांची कामागिरी तर इतिहासात अजरामरच ठरेल. यावेळी हेही नमूद करावेसे वाटते की, या देशाच्या फाळणीने हिंदुस्थानला सलग भूमी मिळाली पण पाकिस्तानचे दोन तुकडे एकमेकापासून हजारो मैल दूर असे वसले होते. मुस्लीम लीगने या पराक्रमाने त्यांचे इप्सित साधले वा त्याना कोणता आनंद झाला हे त्यांनाच माहीत. सर्वात मोठे आश्चर्य, दुःख (कोणाच्या तरी दृष्टीने) आणि विरोधाभास म्हणजे हिंदुस्थानातील कित्येक कोटी मुसलमान हिंदुस्थानातच राहिले. त्यातील तीन कोटी मुसलमान मुस्लीम लीगचे अनुयायी होते. हा अनिवार्य परिणाम कित्येकांच्या अजूनही पचनी पडला नाही, आणि त्याचे ध्वनी क्षणोक्षणी उमटत असतातच. त्या घटकेला तरी दिल्ली ते पेशावर या भागात भलताच हलकल्लोळ माजला होता. हजारो निरपराध माणसे मारली गेली. दोन्ही बाजूचे लाखो लोक निराधार आणि निर्वासित झाले. वडिलोपार्जित जमीन—जुमले, घरे आणि चुली पूर्वसूचनेशिवाय गमवावे लागले.

संरक्षक दलांनासुद्धा फाळणीच्या झळा तितक्याच तीव्र व क्लेशदायक ठरल्या. ज्या फलटणी केवळ एका जातीवरच उभारलेल्या होत्या त्यांची अदलाबदल करणे फारसे कठीण नव्हते, पण जथे जातीची सरमिसळ होती तेथे क्षणो- क्षणी बऱ्याच अडचणी उद्भवत होत्या. पूर्वी म्हटल्याप्रमाणे पाकिस्तानात

अनुक्रमणिका

जन्मलेल्या मुसलमानांना व हिंदुस्थानात जन्मलेल्या हिंदुना आपल्या मायदेशी जाणे अनिवार्य होते आणि ते प्रत्यक्षात घडवून आणावयाचे होते. हे सर्व चालू असताना ज्याला-ज्याला मायदेशी परतण्याला विलंब लागत होता त्यांची मनस्थिती कल्पनेनेच लक्षात आणावी लागेल. स्वगृही गेल्यावर आपली मुले माणसे भेटतील का, ती जिवंत असतील का आणि असली तर कोठे असतील? याचीच मूलतः भ्रांती होती. घरे दारे, जमीन जुमला यांचा तर विचारच नव्हता.

युद्धसामुग्री तयार करण्याचे कारखाने बहुतेक हिंदुस्थानांतच होते. त्यामुळे पाकिस्तानला त्याची नवीन उभारणी करण्यासाठी हिंदुस्थानने सहा कोटी रुपयांची मदत देऊ केली. तुलनेने नौदल वायुदलाच्या विभागणीत फारशा अडचणी आल्या नाहीत.

पाकिस्तानच्या जन्माबरोबर त्यांच्या राज्यकर्त्यांनी इस्लामी राज्य म्हणून जाहीर केले. तेव्हा त्यातील इतर जातींना आपले चंबुगबाळे ताबडतोब बांधून नवीन प्रदेशात अतिथी म्हणून जावेच लागले. हिंदुस्थानची परिस्थिती मात्र वेगळी होती. हिंदू धर्म तर आहेच पण त्याशिवाय इतर धर्महो गुण्यागोविंदाने एकत्र नांदत होते. प्रत्यक्ष हिंदु धर्मातसुद्धा किती तरी भिन्न चाली रीती, संस्कृती अस्तित्वात आहेत. तेव्हा या देशाला “सेक्यूलर डेमॉक्रमी” जाहीर करण्याशिवाय गत्यंतरच नव्हते. सर्वधर्मसमभाव स्वीकारणे हेच शहाणपणाचे होते.

न भुतो न भविष्यती असा उफाळलेला कोलाहल शांत होऊ लागला होता. सर्वांची भविष्याकडे नजर लागली होती. काराचीमधील नौदलाच्या तीन शिक्षण संस्थांना नवीन घर शोधावयाचे होते. वैझागला युद्धकाळात बांधलेल्या लांबलचक झोपड्या अजूनही सर्वसाधारणपणे चांगल्या स्थितीत होत्या. तेथे मुलांची तात्पुरती तरी शाळा उघडण्याचे ठरले. (आता ही शाळा चिलका सरोवराच्या काठावर (ओरिसा) कायम स्वरूपात वसविली आहे) आणि एके दिवशी एका खास आग-गाडीने ही मुले तेथे येऊन थडकली. हे पुनर्वसनाचे कार्य चालू असताना जानेवारी, १९४८ उजाडले. त्याच महिन्यात काही कामानिमित्त सुट्टी घ्यावी लागली आणि मी वैझागला रामराम ठोकला.

१९५० च्या सुरवातीला मी मुंबईच्या स्थानिक मुख्य कार्यालयात काम करीत असे. त्यावेळी नौदलाने नेव्हल डिसिप्लीन ॲक्ट आणि अनुषंगीक कायद्यांचा अभ्यास करण्याचा एक लहान कोर्स योजिला होता. त्या कोर्ससाठी माझी निवड झाली. या कोर्समध्ये मुख्यत्वेकरून-समरी पनिशमेंट, कोर्ट मार्शल, पीनलकोड, लॉ ऑफ एव्हिडन्स यांची महत्त्वाची कलमे, इंटरनॅशनल लॉ वगैरे विषयांचे शिक्षण दिले गेले. या शिक्षाणाचा माझ्या पुढील नोकरीत ठिकठिकाणी फारच उपयोग झाला.

नवे राज्य नवी विटी

“आता स्वराज्य आले दारी। सुराज्य होईल का ते कधी”

अमोल कष्टाने आणि त्यागाने हिसकावलेले स्वराज्य स्वगृही आले. साम्राज्य-वर्धक आणि साम्राज्य संरक्षक आपल्याला रामराम करून आपल्या गावी निघून गेले. जाताना तुमचं राज्य तुम्हाला लखलाभ होवो, असा आशिर्वाद दिला किंवा नाही कोण जाणे, पण ते तसे करणे अटळच होते. खरे म्हणजे- “नाविष्णुः पृथिवी-पतिः” ही आपली पुराणकाळापासूनची वृत्ती. (अजूनही आपल्या बहुसंख्य पुढाऱ्यांची हीच मनोभूमिका आहे.) या पार्श्वभूमीवर “समोर उभी राहिली लोकशाही नागडी उघडी”. १५० वर्षाच्या

अनुक्रमणिका

पारतंत्र्यात अंतर्गत वा बहिर्गत हल्ल्यापासून संरक्षण करण्याची ताकद आणि कला पूर्णपणे लोपली होती, धुगधुगीसुद्धा राहिली नव्हती. आंतर्देशीय संरक्षणाचा भारवाहक पोलिसखाते, त्या खात्याचे वरिष्ठ अधिकारी परकीयच होते. या खात्यातील लोकांचे मनोबल आणि देशाभिमान निकृष्ठ अवस्थेला पोहोचला होता. संरक्षण दलाची स्थिती याही पेक्षा शोचनीय होती. बोटावर मोजण्याइतके हिंदुस्थानी अधिकारी साधारण वरच्या हुद्याला पोहोचले होते. स्वातंत्र्यदिनादिवशी जवळजवळ १०,००० परकीय वरिष्ठ अधिकारी सैन्यात महत्त्वाच्या जागी बसलेले होते. नौदलाच्या ८५० अधिकाऱ्यांपैकी फक्त २०० च एतद्देशीय अधिकारी होते. वायुदलाची परिस्थिती आणखीच खेदजनक होती. त्या खात्यात तर १०० च स्थानिय अधिकारी होते. अशा परिस्थितीत सोडून चाललेल्या परकीयांना आणखी थोडे थांबा अशी विनंती करणे अपरिहार्य होते. जनरल के. एम्. करिअप्पा या पहिल्या स्वदेशी अधिकाऱ्याला सर्वोच्च अधिकाराच्या खुर्चीवर स्थानापन्न करण्यास १५ जानेवारी, १९४९ या दिवसापर्यंत वाट पहावी लागली. नौदल आणि वायुदलाला तर कित्येक वर्षे परकियांचाच हात धरुन चालावे लागले. एअर चीफ मार्शल, एस मुकर्जी, यांना विमानदलाची उच्च जागा १ एप्रिल, १९५४ साली दिली गेली. तर ॲडमिरल. आर. डी. कठारी हे नौदालाच्या मुख्याधिकारी पदावर २२ एप्रिल, १९५८ साली स्थानापन्न झाले. यावर कळस म्हणजे आपले गव्हर्नर जनरल हे सुद्धा परकीयच होते. केवढी ही केविलवाणी स्थिती.

या दलदलीतून बाहेर पडून दोन्ही पायावर घट्ट उभे रहावयाचे होते. यक्षिणीची कांडी फिरवावयाची होती. शुन्यातून नवी भक्कम आकृती तयार करावयाची होती. शिवाय ९,५00 मैलाची जमीन सरहद्द व ३,३०० मैलाचा किनारा यांचे संरक्षण ही पण जबाबदारी होतीच. प्रतिदिनी पाकिस्तानच्या हल्ल्याचा धाक तर होताच. या विचाराने आपले पुढारी खात्रीने भयग्रस्त झाले असतील. आपल्या अनुभवाची पातळी इतक्या खालच्या दर्जाची होती की, तेवढ्या शिदोरीवर संरक्षणासारख्या विषयावर चटकन निर्णय घेणे शहाणपणाचे नव्हते. तत्पूर्वी एक चांगली गोष्ट घडून आली होती. सत्तांतर होणार हे स्पष्टपणे दिसू लागल्याबरोबर सरकारने संरक्षण दलाची पुनर्रचना या विषयाचा अभ्यास करण्यासाठी एक समिती नेमली. या समितीची एक उप समिती हृदयनाथ कुंझरू यांच्या अध्यक्षतेखाली स्थापन केली होती. त्या समितीचे सचिव श्री. मस्कार्नीस (माजी प्राचार्य. पुणे इंजिनिअरिंग कॉलेज) होते. ही समिती जगातील – फ्रान्स, इंग्लंड, अमेरिका, कॅनडा इत्यादी प्रमुख देशात फिरून तेथील सँडहर्स्ट, डार्टमथ, वेस्ट पॉईंट सारख्या लष्करी शिक्षण देणाऱ्या संस्थांना भेटी देऊन आणि तेथील अभ्यास कार्यक्रमाचा पूर्ण अभ्यास करून आपल्या सरकारला एक अहवाल सादर केला. या अहवालात संबंधीत देशातील, संस्थांतील ज्या ज्या गोष्टी आपल्याला उपयुक्त होतील त्यावर भर दिला गेला होता. त्यातही सर्वात मुख्य शिफारस अशी होती की, तिन्ही दलांच्या विद्यार्थी / अधिकाऱ्यांचे शिक्षण हे एकाच संस्थेतून व्हावे आणि त्या दृष्टीने अभ्यास आणि इतर योजना आखाव्यात.

गेल्या महायुद्धात दोन महत्त्वाच्या बाबी सूर्यप्रकाशाइतक्या स्पष्ट झाल्या-. १)इंटल सर्व्हिसेस अंडरस्टँडिंग अँड को-ऑपरेशन. याचा अर्थ असा की, कोणतेही एक दल आपल्या एकट्याच्या शक्तीवर सध्या चालत असलेली युद्धे लढू शकत नाही. भूदल किंवा नौदल, हवाई दलाच्या मदतीशिवाय पुढे सरकू शकणार नाही. किंवा नुसते हवाई दल किंवा नौदल यांनाही शत्रूची भूमी काबीज करता येणार नाही. तेथे प्रत्यक्ष ताबा घेण्यासाठी लष्कर असावेच लागेल. लॉर्ड ए. डब्ल्यू. टेडर–ब्रिटीश एअर मार्शल (डेप्यूटी सुप्रीम कमांडर ऑफ आयसेनहॉवर) यांनी चर्चिलला असे पक्के सांगितले होते की, त्याचा एअर फोर्स शत्रूला नामोहरम करू शकेल. मार्शल हर्मन गोरीन (१८९३- १६-१०-४६) याने हिटलरची इतकी खात्री करून दिली होती की, दररोज १००० विमानांचा काफिला इंग्लंडवर पाठवून इंग्लंड जमिनदोस्त केले जाईल. ते

घडले नाही. तेथील तीन्ही दलात आपापसात इतके वैमनस्य होते की, जर्मन नेव्हीला लागणारी सामुग्री आणि पुरेसे मजुरदल दिले गेले नाही. त्याचा परिणाम असा झाला की, इंग्लंडवर हल्ला करण्याचा बेत वेळोवेळी पुढे ढकलण्यात आला आणि शेवटी तर तो पूर्णपणे सोडून देण्यात आला. अशी परिस्थिती न येता परस्पर संबंध सलोख्याचे व्हावे अशी काही पायाशुद्ध व्यवस्था करणे जरुरीचे होते. याच्यावरचा एक उपाय म्हणजे लहान वयात परस्परांच्या सान्निध्यात येऊन त्यांचे संबंध मैत्रीचे व्हावेत आणि पुढे गेल्यानंतरही तेच अरे-तुरेचे नाते तसेच रहावे, या अंतिम उद्देशाने तिन्ही दलांचे शिक्षण एकत्र करण्याची योजना करावी असे ठरले.

२)एके काळी असा समज होता की, अगदी लहान वयात उमेदवारांची भरती करावी. या बाबतीत काही तऱ्हेचा थोडाबहूत फायदा जरी असला तरी त्यांचे मूलभूत शिक्षण अगदीच तोकडे असे. त्या स्थितीकडे फारसे लक्ष दिले गेले नव्हते. अलीकडील युद्धात परिस्थिती सर्व बाजूंनी बदलली आहे. शस्त्रास्त्रे तर वैज्ञानिक दृष्ट्या फारच वरच्या दर्जाची तयार होत आहेत, आणि ती समजण्यासाठी वैज्ञानिक ज्ञानाचा पाया असावयालाच पाहिजे. त्या शिवाय अगदी वरच्या पातळीवर हाताळलेले वेगवेगळे विषय समजण्याची पात्रता आली पाहिजे. सध्याच्या युद्ध परिषदांमध्ये फक्त 'जनरलच' असून भागत नाही तर त्यांच्या टेबलापाशी अर्थ खाते, कामगार खाते, उद्योग विभाग, परराष्ट्र खाते वगैरे खात्यांचे प्रतिनिधी असावे लागतात. आणि विशेष म्हणजे त्या त्या खात्याचे विचार आणि स्थिती समजण्याची पात्रता लष्करी अधिकाऱ्यांना असावी लागते, आणि ते येण्यासाठी एका दर्जाच्या मूलभूत शिक्षणाची अत्यंत गरज आहे. हे लक्षात आल्यामुळे नवीन उमेदवारांची भरती एका विशिष्ट शिक्षण पातळीवरच केली जावी आणि त्यानंतरही ४ वर्षाच्या शिक्षणक्रमात लष्करी शिक्षणाबरोबर इतर निवडक विषयांचे खास शिक्षण दिले जावे हे दोन्ही उद्देश समोर ठेवून सध्याच्या "खडकवासला" येथील "एन. डी. ए." चा जन्म झाला. तेथे त्यांना खास शिक्षण देणारे शिक्षक काळजीपूर्वक निवडले जातात. आणि या विद्यार्थ्यांचा अभ्यास पदवी परिक्षेपर्यंत घेतला जातो. पास झालेल्या विद्यार्थ्यांना जवाहरलाल नेहरू युनिव्हर्सिटीची पदवी दिली जाते.

स्टाफ कॉलेज

स्वातंत्र्यपूर्व काळामध्ये हिंदुस्थानात अधिकाऱ्यांच्या प्राथमिक शिक्षणाची व्यवस्था नव्हतीच, पण उच्च शिक्षणासाठी मात्र एक संस्था होती आणि तीही 'क्वेट्टा' या ठिकाणी हे स्थान पाकिस्तानात असल्यामुळे आपल्या देशात नवीन कॉलेज काढणे भाग होते. ३ जून, १९४७ ला फाळणीचा पक्का निर्णय जाहीर झाल्याबरोबर हिंदुस्थानात नवीन स्टाफ कॉलेज काढण्यासाठी पूर्वतयारी करण्यास सरकारने जनरल वर्मा त्यावेळी क्वेट्टा कॉलेजातील प्रमुख हिंदुस्थानी शिक्षक यांना एकदम दिल्लीला बोलावून घेतले व त्यांना कॉलेजसाठी जागा शोधण्यापासून ते सुरु करण्यापर्यंत सर्व तयारी करण्याचा हुकूम आणि अधिकार दिला. हे कॉलेज १-४-१९४८ साली सुरू झाले पाहिजे असेही फर्माविले होते.

जनरल वर्मा यांनी दिल्लीच्या मुख्य कार्यालयातून जेथे जथे रिकामी जागा असण्याचा संभव आहे अशा स्थळांची यादी तयार करून त्याप्रमाणे हिंदुस्थानभर दौरा केला आणि शेवटी निलगिरी पर्वतात "वेलिंग्टन" ही जागा नक्की केली. हे गाव कुनूरच्या बाजूला आणि उटकमंडच्या खाली ८ मैलावर वसलेले आहे. सुदैवाने तेथील गोरी फौज तेथून निघून गेल्यामुळे तेथील रिकाम्या झालेल्या बऱ्याच बऱ्याक्स चांगल्या स्थितीत होत्या. त्यामुळे अगदी ताबडतोब नवीन बांधकामाची फारशी गरज नव्हती. आणि दुसरे महत्त्वाचे कारण म्हणजे तेथील सर्व वर्षभर सौम्य आणि सुखावह हवा हे होय. विद्यार्थ्यांना अभ्यासाच्या

दृष्टीने वातावरण सुसह्य व आल्हाददायक असेच होते. "एन. डी. ए." प्रमाणेच या संस्थेचे खास वैशिष्ट्य म्हणजे तिन्ही दलांचे शिक्षण एकमेकांच्या सान्निध्यात एकाच संस्थेमध्ये होते. सर्व जगात ही अशा तऱ्हेची एकमेव संस्था आहे. जागेची निवड पक्की झाल्यावर कॉलेजला लागणाऱ्या वेगवेगळ्या वर्गांच्या खोल्या, हॉल, डेमॉन्स्ट्रेशन रुम्स वगैरेची लहान-मोठी कामे ताबडतोब सुरू केली आणि ठरल्यावेळी कॉलेज सुरू केले. मेजर जनरल डब्ल्यू डी. ए. लेंटेन यांची मुख्य अधिकारी म्हणून (कमांडंट) नियुक्ती झाली. या कॉलेजचे नाव "डिफेन्स सर्व्हिसेस स्टाफ कॉलेज" (डी. एस एस. सी.) असे ठेवले गेले. या नावाचा अर्थही स्पष्टच आहे.

सर्वच अधिकाऱ्यांना हा कोर्स करणे शक्य नसते, म्हणून लायक उमेदवारांची निवड यासाठी करावी लागते. जून १९५० च्या सुरुवातीला हा कोर्स करण्यासाठी माझी निवड झाली असे मला कळविण्यात आले. ही बातमी ऐकून मला फार आनंद झाला. कारण नौदलातील माझे प्राथमिक शिक्षण अतिशय तोकडे झालेले होते. त्यामुळे हा कोर्स करण्याची माझी उत्कट इच्छा होती थोड्याच दिवसात मला स्टाफ कॉलेजकडून वेगवेगळ्या तऱ्हेच्या सूचना असलेले आणि कोणत्या दिवशी तेथे हजर व्हावे या बद्दलचे हुकूम येऊ लागले. वेलिंग्टनला जाण्याचा सर्वमान्य मार्ग म्हणजे निलगिरीच्या पायथ्याशी मेटापलायम् या ठिकाणी जाऊन उटीला जाणाऱ्या छोट्या गाडीतून वेलिंग्टनला पोहोचणे हा होता. या गाडीचे डबे फारच लहान लहान होते आणि प्रत्येक डब्यामध्ये एक ब्रेकमन उभा असे. उतारुंच्या संख्येवर अर्थातच मर्यादा होती, आणि त्यामुळेच कोणत्या दिवशी किती जणानी यावे अशा सूचना दिल्या गेल्या होत्या नाहीतर एकाच दिवशी न झेपणारा बोजा या गाडीवर पडला असता. हुकुमाप्रमाणे मी मुंबईहून अर्कोणम मार्गे मेटापोलीयमला पोहोचलो. पलीकडच्या प्लॅटफॉर्मवर ही छोटी गाडी उभी होती तिच्यातून प्रवासाला सुरुवात केली. एक/दोन मैल गेल्यानंतर एका अतिशय दाट सुपारीच्या बनातून ही गाडी जात होती. एवढी मोठी सुपारीची बाग मी केव्हाच पाहिली नव्हती. घाट चढतानाचा एकंदर देखावा फारच मनोरंजक होता. वेलिंग्टन स्टेशनवर स्वागता-साठी कॉलेजचे अधिकारी हजर होते. तेथे त्यानी प्रत्येकाने कोठे उतरावयाचे वगैरेची व इतर माहिती दिली.

वेलिंग्टन हे एक डोंगराच्या कुशीत वसलेले लहानसे गाव आहे. खरे पाहिले तर लष्कर व त्या अनुषंगाने आलेली इतर मंडळी ही एवढीच त्या गावची लोकसंख्या होती. या शिवाय दुसरी कोणतीही वस्ती नव्हतीच. यालाच लागून कुनूर हा मोठा गाव. तेथे लहानसा बाजार आणि सुंदरशी सार्वजनिक बाग आहे. आणखी चढावा-वर ८ मैलांच्या अंतरावर उटी (उटकमंड) हे लहान शहर. येथे बँक व दुसऱ्या खरेदी करण्यासारख्या गोष्टींची सोय होती. बँकेचा व्यवहार कँटीन मॅनेजरतर्फे होत असे आणि त्यासाठी कोणाला खुद्द उटीला जाण्याची गरज नव्हती. सड्या विद्यार्थ्यांना राहाण्यासाठी वसतिगृह होते आणि कुटुंबवत्सलांना वेगवेगळी घरे देण्याची व्यवस्था केली होती. गावात सार्वजनिक वाहन नसल्यामुळे ज्याला ज्याला शक्य असेल त्याला आपले वाहन आणण्याचे सुचविले होते.

हुकुमाप्रमाणे मी दि. २४-६-१९५० ला वेलिंग्टनला हजर झालो. जुलैच्या पहिल्या तारखेपासून कॉलेज सुरू होणार होते. आम्ही जरी वेलिंग्टन कॉलेजमध्ये काम करीत होतो तरी आमची कायद्याप्रमाणे औपचारिक रित्या कोचीनच्या किनाऱ्यावरील-वेंदुरथी-जहाजावर नोंद केली होती. या मधल्या वेळात कॉलेज व आसमंतातीन प्रदेश यांची पहाणी आणि तेथे हजर झालेला इतर विद्यार्थ्यांशी ओळख करता आली. पहिल्या दिवशी सर्व विद्यार्थ्यांसमोर कॉलेजच्या मुख्याधिकाऱ्यांचे एका मोठ्या हॉलमध्ये आरभीचे सर्वसाधारण सूचनावजा भाषण झाले. सर्व विद्यार्थ्यांसाठी असणारे कार्यक्रम याच हॉलमध्ये होत असत.

प्रत्येक विद्यार्थ्याची जागा नेमलेली होती. वेलिंग्टनचा हा चौथा व नेव्हीचा पहिला कोर्स होता. (सन १९५०-५१). या कोर्सला लष्कराचे १००, विमान दलाचे १८ व नौदलाचे८ विद्यार्थी / अधिकारी होते. या कोर्सवरती हिंदुस्थानातील विंद्यार्थ्याव्यतिरिक्त अमेरिका, कॅनडा, ऑस्ट्रेलिया यांचा एक एक विद्यार्थी, इंग्लडचे आणि ब्रम्हदेशाचे दोन विद्यार्थी असे परकीय विद्यार्थीपण होते. (नेव्हीच्या पथकात ८ विद्यार्थी त्यातील ५ सपत्नीक आणि २ सपत्नीक शिक्षक अशा १७ जणांचे सर्वात लहान कुटुंब तेथे हाते.) पाश्चात्य पद्धतीप्रमाणे प्रत्येकाला पहिल्या नावाने हाका मारावयाला सुरुवात झाली. माझे पहिले नाव "पुरुषोत्तम" हे गोऱ्या लोकांना उच्चारणे फार कठीण जाऊ जगले. म्हणून त्याचे लघुरूप करून "पर्सी" असे नवीन नामकरण केले. चटकन तेच नाव कॉलेजभर प्रसिद्ध झाले. (अजूनही नेव्ही मधील माझे जुने मित्र त्याच नावाने मला ओळखतात.)

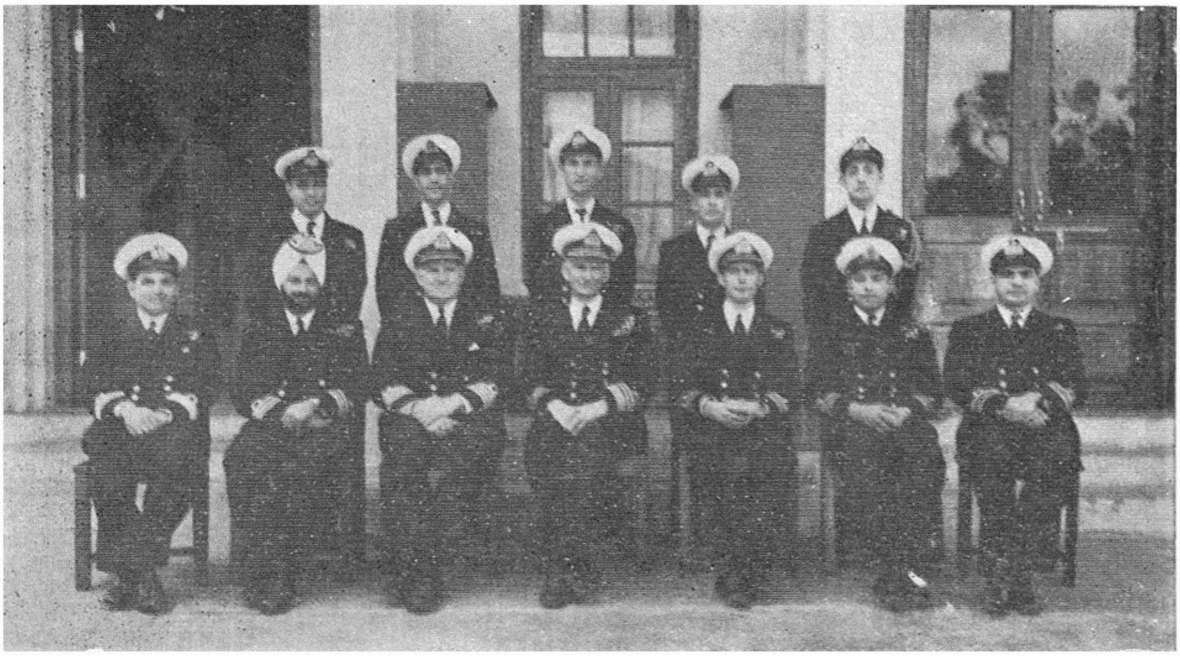
पहिल्याच दिवशी मेस सेक्रेटरीसाठी कोणीतरी माझे नाव सुचविले आणि एकमताने माझी निवड पण झाली. थोड्याच दिवसात असे कळून आले की, हे काम तितकेसे सोपे नाही. आमच्या मेसमध्ये काश्मिर ते रामेश्वर आणि कलकत्ता ते कच्छ एवढ्या भागातील विद्यार्थी तर होतेच पण त्या व्यतिरिक्त सहा परकीय विद्यार्थीपण होते. आणि या भेसळीत भर म्हणून दोन शाकाहारी पण होते. या सर्वाच्या पसंतीला पडेल असे अन्न तयार करणे फार कठीण काम होते. सर्वात त्रास त्या शाकाहारी विद्यार्थ्यांना झाला. त्यांना न्याहारीला काय द्यावे हा मोठा प्रश्न होता. शिवाय संख्या अगदीच तोकडी असल्यामुळे काही प्रमाणावर कोणता एखादा प्रकार करणेही शक्य होत नसे. त्यांना सुरुवातीला पुरी भाजी देण्यास सांगितले. लवकरच त्याला कंटाळून त्यांनी त्याबद्दल तक्रार केली.

कोचीनच्या जहाजांचे चिन्ह

Defence Services, Staff Collage Wellington India

अनुक्रमणिका

1 st NAVAL STAFF COURSE, 1950



Back Row : : Lt Comdr Inder Singh, Lt Comdr (s) S. J. Lalkaka, Lt Comdr M. L. Barua, Lt Comdr S. Viswanathan, Lt A. P. S. Bindra, (Flag Lieut).

Front Row : Lt Comdr(S) P. G. Gokhale, Comdr P. S. Mahindroo, Captain R. F. Jenks D. S. C. RN, Vice Admiral Sir Edward Parry K. C. B. C-in-c, IN. Comdr A. G. Davles, D. S. RN. Lt Comdr V. A. Kamath, Lt Comdr P. Vasudeva

मेसमध्ये दर आठवड्याला काही औपचारीक 'मेस नाईटस्' ठरविल्या होत्या त्यासाठी आळीपाळीने एका एका विद्यार्थ्याला त्या दिवसाचा अध्यक्ष म्हणून निवडले जात असे. जेवणानंतर आपले राष्ट्राध्यक्ष प्राणि दोस्त राष्ट्रांचे प्रमूख यांना सदिच्छा प्रगट करण्याची पद्धत असे.

उत्तम शिक्षणाच्या सोयीसाठी आटोपशीर असे सात/आठ विद्यार्थ्यांचे लहान लहान गट केलेले होते. दर सहा आठवड्यांनी या गटातील विद्यार्थ्यांची अदालाबदल करून पुन्हा नवीन गट तयार केले जात. (नौदलाचे आठच विद्यार्थी असल्यामुळे आमचा एकच गट शेवटपर्यंत ठेवावा लागला) दररोज सकाळी ९ ते १ ही शिक्षणाची वेळ होती, आणि त्या शिवाय दोन तास पुरेल इतके होमवर्क दिले जात असे. कॉलेजमध्ये सर्व विषयावर अगदी सुसज्ज आणि समृद्ध असे ग्रंथालय होते ग्रंथपाल श्री. राव यांना कोणते पुस्तक कोठे आहे हे अगदी मुखोद्‌गत होते. विषय सांगण्याची खोटी की ते तुम्हाला त्या रॅकजवळ ताबडतोब घेऊन जात असत. संध्याकाळी सर्व तऱ्हेच्या खेळांची सोय केलेली होती. अश्वारोहण शिक्षणाचीही व्यवस्था होती.

वर्गात शिकविण्यासाठी अनेक पण अनिवार्य विषय खच्चून होते. थोडक्यात या शिक्षणाचा अंतिम उद्देश असा होता की, प्रत्येक लष्करी अधिकाऱ्याला युद्ध भूमीवर उभे असताना किंवा कचेरीत खुर्चीवर बसून आपला कारभार पहाताना काय काय करावे, कसे करावे, का करावे, आणि कसे वागावे याचे सूत्रबद्ध मार्गदर्शन करणे हा होता. ही क्षितीजे डोळ्यासमोर ठेऊन त्या अनुषंगाने त्या विषयांचे विशेष शिक्षण देणे क्रमप्राप्तच होते. उदा. प्रत्येक वर्गाला दोन युद्धे आणि भौगोलिक दृष्ट्या एक देश यांचा सखोल अभ्यास

अनुक्रमणिका

करून त्याचा फायदा सर्व कॉलेजला मिळण्यासाठी कॉलेजच्या समोर एखाद्या प्रहसनासारखे किंवा एकांकिकेद्वारे ते ज्ञान प्रकट करावे लागत असे. त्यासाठी बराच अभ्यास आणि तालमी करण्याची गरज असे. अर्थातच त्यात थोडीबहूत स्पर्धा होतीच. आपल्या अभ्यासाचे प्रदर्शन जास्त चांगले व्हावे अशी ईर्षा असेच. याशिवाय एका खास गाडीतून पुण्याचे लष्करी इंजिनिअरिंग कॉलेज, देवळालीचे तोफांचे केंद्र, अहमदनगर येथील ट्रंक सेंटर आणि एक मोठी फॅक्टरी यांना भेटी देण्याची व्यवस्था केलेली होती. तसेच नौदलाच्या जहाजातून सर्व विद्यार्थ्यांना अरबी समुद्रात नौदलाची माहिती देण्यासाठी फिरविले गेले आणि त्यांच्या कवायती पण दाखविल्या गेल्या. कारवारच्या किनाऱ्यावर नौदल आणि भूदल तसेच थोडेबहुत हवाईदलाचे संयुक्त संचलन केले गेले. नौदलाच्या विद्यार्थ्यांसाठी कोचीनला एक वेगळी भेट देण्यात आली, कारण कोचीन येथे नौदलाची फार मोठी वसाहत आहे.

ऑफिसमध्ये एखाद्या विषयावर टिप्पणी कशी लिहावी, आपण काम कसे करावे, हाताखालच्या लोकांकडून ते कसे करवून घ्यावे, त्यांच्याशी कसे वागावे, त्यांना समज केव्हा व कशी द्यावी, उत्तेजन कोणत्या तऱ्हेने द्यावे या शिक्षणाचा अंतर्भाव होताच, त्या शिवाय प्रत्येक अधिकाऱ्याला आपल्या फलटणीसमोर किंवा दुसऱ्या लोकांसमोर भाषण कसे करावे याचेही शिक्षण दिले जात असे. हा एक वेगळा विषय म्हणून यावर मुख्याधिकारी स्वतः माहिती देत असे. ह्या विषयात त्याचा हातखंडा होता असे कळले. प्रत्येक विद्यार्थ्याला त्याची परीक्षा म्हणून १५ मिनिटांचे सर्व विद्यार्थ्यांसमोर एक भाषण द्यावे लागत असे. त्यात १४.५ मिनिटे भाषण आणि अर्धे मिनिट प्रश्नासाठी ठेवावयाचे असे जवळ जवळ ठरलेले असे. सर्व विद्यार्थ्यांसमोर हे भाषण दिले जात असल्यामुळे या धड्याला जास्तच महत्व आले होते आणि म्हणून प्रत्येकजण फार मेहनत घेऊन तयारी करत असे. या शिवाय वेगवेगळ्या विषयांवर प्रत्येक विद्यार्थ्याला वैयक्तिक पेपर लिहावे लागत असत व तो पेपर पुरा करण्यासाठी ठरावीक वेळ दिला जात असे. प्रथम वर्ग-शिक्षक व नंतर मुख्य शिक्षक त्याचे मूल्यमापन करत असे. सर्वात उत्कृष्ट पेपर कमांडंट-कॉलेजच्या मुख्याधिकाऱ्याकडे पाठविला जात असे. वर्ग शिक्षक लाल शाई, मुख्य शिक्षक जांभळी शाई आणि कमांडंट हिरवी शाई वापरत असे. आपल्या पेपरवर हिरवी शाई येणे हा मान समजला जात असे (मला हा मान दोनदा मिळाला होता.) कोणतीही कृती बिनचूक, नीटनेटकी आणि सुबक रीतीने कशी करावी या बद्दलच्या लहान लहान वाटणाऱ्या विषयातही सूचना दिल्या जात असत. उदा. टंकलेखकाला डिक्टेशन कसे द्यावे, गव्हर्नर किंवा इतर व्ही. आय. पी. नी पाठविलेल्या औपचारीक बोलावण्याला कसे उत्तर लिहावे, हेही सांगितले गेले. हाताखालच्या लोकांचे वार्षिक अहवाल कसे लिहावे या विषयावर तर मुख्य शिक्षकाने खास भाषण दिले. (यातील एक सूचना अशी होती की, सकाळी जर तुमच्या बायकोशी भांडण झाले असेल तर त्या दिवशी गोपनीय अहवाल- (वार्षिक अहवाल) लिहिण्याचे टाळावे)

हा अहवाल (रिपोर्ट) लिहिताना एक गोष्ट सतत लक्षात ठेवली पाहिजे की, हा त्या कर्मचाऱ्याच्या वर्षाच्या कामाचा आणि वागणुकीचा आढावा असतो. तसेच त्या रिपोर्टवर त्याच्या नोकरीचे भवितव्य अवलंबून असते. हे मूल्यमापन करताना आणखी एक गोष्ट लक्षात ठेवावी लागते - समजा एक सब-लेफ्टनंट - तो सब-लेफ्टनंट म्हणून त्याची कामगिरी अत्युत्तम आहे, पण आणखी जास्त जबाबदारी आल्यावर म्हणजे त्याला लेफ्टनंटची बढती मिळाल्यावर तुम्ही त्याला किती मार्क द्याल. त्याच्या बढतीबद्दल लिहिताना तो वेळेच्या अगोदर अथवा वेळेवर, का जरा थांबाल हे पण लक्षात आणले पाहिजे. तो लेफ्टनंट कमांडर म्हणून त्याची उपयुक्तता कितपत होईल, तसेच इतर ठिकाणांहून बढती दिलेल्या उमेदवारांच्या तुलनेने तुमचा उमेदवार पक्का उभा राहील की नाही, हा प्रश्नसुद्धा डोळ्यासमोर ठेवला पाहिजे. काहीजण मार्क देण्यात फारच उदार असतात, तर काहीजण कंजूष असतात. या दान्ही तऱ्हांचा

अनुक्रमणिका

समन्वय आणण्यासाठी विभागीय अधिकाऱ्यांना एक आकडा कमी किंवा अधिक म्हणून ठरवावा लागतो. शेवटी सर्वच विभागीय अधिकारी एकत्र जमून बढतीचे निर्णय घेतात. (ह्या पद्धतीतही गुणावगूण आहेतच.)

अशा तऱ्हेच्या मनोवेधक आणि बुद्धीला चालना देणाऱ्या विषयांचे मनमोकळेपणाने पृथःकरण करण्याची सधी मिळत असे. त्यातील काही विषय मला फारच आकर्षक वाटले आणि मी त्यांचा मनःपूर्वक आभ्यास केला.

त्यातही एक-दोन अतिशय महत्वाच्या विषयांचा उल्लेख करणे अगत्याचे आहे. त्यातील एक म्हणजे - ॲप्रिसिएशन ऑफ द सिच्युएशन - (प्राप्त प्रश्नांचे मूल्यमापन) या पेपरासाठी जो प्रश्न दिलेला असतो त्याच्यासाठी काही गोष्टी गृहीत धरलेल्या किंवा सांगितलेल्या असतात, आणि तुम्ही एक स्टाफ अधिकारी या नात्याने त्या दिलेल्या घटनांचा पूर्ण विचार करून तुमच्या कमांडरला कोणता सल्ला द्याल, हे लिहावयाचे असते. हे प्रश्न अर्थातच युद्धासंबंधीचे असतात. याची साधारण सुरुवात अशी असते—आपल्या टेहळणीच्या विमानांनी अशी बातमी कळविली आहे की, शत्रूची अमूक-अमूक लहान जहाजे, अमूक मोठी जहाजे अशा एका मार्गाने जात आहेत. त्याचा साधारण वेग अमूक- अमूक आहे. तुम्ही अमक्या अमक्या ठिकाणी आहात. शत्रूने तुमच्यावर हल्ला केला किंवा तुम्हाला त्यांची वाटमारी करावयाची असेल तर ती केव्हा व कोठे करता येईल. (त्या जागेचा नकाशा अगोदरच दिलेला असतो.) या बद्दल तुमचे विचार आणि सल्ला, त्याचप्रमाणे जी कृती तुम्ही ठरविली असेल ती कृती स्वतंत्रपणे मांडावयाची असते. हे पेपर लिहिताना युद्धशास्त्राची सगळी तत्त्वे डोळ्यासमोर ठेवून सर्व गोष्टींचा उहापोह करावा लागतो. उदा. शत्रूच्या आणि तुमच्या शक्तीची तुलना, तुम्हाला मदत लागल्यास कोठून व किती मिळू शकेल, तुमच्याजवळ सामुग्री किती आहे, शत्रूने तुमच्यावर हल्ला केल्यास तुम्हाला हल्ल्याला तोंड देण्याला कोणता मार्ग आहे. या सर्व मुद्यांचा शास्त्रशुद्ध विचार करून कोणती हालचाल करता येईल हे सुचवावे लागते, आणि त्याची सुरुवात या झटापटीला नाव देण्यापासून करावी लागते. उदा. ब्रिटीश आणि अमेरिकन यांनी यरोपच्या किनाऱ्यावर जो हल्ला करण्याचे ठरविले होते त्या ऑपरेशनला "ओव्हर लॉर्ड" असे नाव दिले होते हिटलरने जेव्हा इग्लंडच्या किनाऱ्यावर हल्ला करण्याचे ठरविले होते त्या ऑपरेशनला "सी लॉयन असे नाव दिले होते. (असे नाव दिल्यानंतर पुढील संदर्भ सोपा होतो आणि त्यामुळे उद्देशाबद्दल जास्त विवरण करण्याची गरज नसते.) कमांडरने तुमचा सल्ला पूर्णपणे स्वीकारावा किंवा त्यात बदल करावा हा त्याचा प्रश्न. तुम्ही आपले विचार कोणत्याही तऱ्हेने दिले तरी ते विचार शास्त्रशुद्ध असले पाहिजेत, आणि त्याला दिलेली कारणे तर्कशुद्ध असली पाहिजेत वेगवेगळया स्टाफ अधिकाऱ्यांचे विचार वेगळे असणे शक्य आहे. अशा तऱ्हेने कोणत्याही प्रश्नाबद्दल शास्त्रशुद्ध विचार करण्याची सवय झाली म्हणजे आपल्या दैनंदिन व्यवहारातही त्याचा फार उपयोग होतो. उदा. तुमच्या घरी एक लग्न करावयाचे ठरले आहे हा प्रश्न म्हणजे एक लहान युद्धच असते हे लक्षात घेऊन त्याची तर्कशुद्ध तयारी केल्यास खात्रीने आयत्यावेळी धांदल, धडपड करण्याचा प्रश्न येणार नाही.

दुसऱ्या एका महत्त्वाच्या आणि मुलभूत विषयाची थोडी विस्ताराने ओळख करून देतो. तो विषय म्हणजे "युद्धशास्त्र". (**Principles of War**.)

युद्धाची सर्वसाधारण कल्पना अशी की दोन सैन्ये एकमेकांसमोर येऊन बाण, तलवार किंवा बंदुका घेऊन धडाधड एकमेकांवरती त्या त्या शस्त्राने हल्ले करावयाचे. त्याचा परिणाम म्हणजे एका बाजूचे लोक जास्त मरण पावतात, पळून जातात आणि अखेरीला शरण येतात आणि दुसरी बाजू विजयी समजली जाते.

पण वास्तवता तशी नसते. युद्ध म्हटले म्हणजे त्याची कितीतरी पूर्व तयारी, योजना, दोन्ही बाजूच्या शक्ती ची कल्पना आणि खेळले जाणारे डावपेच यांची अविभाज्य गुंतागुंत असते. या सर्व गोष्टींच्या मागं काही तत्त्वणाली अथवा नियमावली आहे का, की जसा प्रसंग येईल तसा मार्ग शोधावयाचा, हा मूलभूत प्रश्न आहे. हा प्रश्न सोडवताना आपोआपच काही नियम अस्तित्वात येतात. पण या शास्त्राला (युद्ध शास्त्र) शास्त्रीय नियमाप्रमाणे अविचलीत कायदे करून चालणार नाही. हे जरी खरे असले तरी या शास्त्रातील अनेक विचारवंतानी प्रत्यक्ष अनुभवाअंती आणि सखोल अभ्यासानंतर काही ठोकताळे अभ्यासले आहेत आणि त्यांना जवळ जवळ कायद्याचे स्वरूप आलेले आहे. प्रतिदिनी त्यावर नवीन हात फिरविला जात आहे आणि त्यानुसार सुधारणाही स्वीकारल्या जात आहेत. ही क्रिया पौराणिक, ऐतिहासिक आणि गेल्या महायुद्धातील अनुभव यांचे सार आहे. हे जरी खरे असले तरी प्रसंगोपात त्यात योग्य ते बदल करणे हे ज्या त्या कमांडरच्या बुद्धीमत्तेवर आणि क्षणिक निर्णय घेण्याच्या ताकदीवर अवलंबून असते.

पुराणकाळी कौरव-पांडवांचे युद्ध होणारच हे ठरल्याबरोबर प्रत्येक बाजूने आपले मित्र सैन्यासह सहाय्याला बोलाविले. सर्व मित्र राजे जमल्यावर पांडवांनी एकूण शक्तीची मोजदाद केली आणि त्यांना असे दिसून आले की, त्यांचे एकूण संयुक्त सैन्य सात अक्षौहिणी इतके झाले. (त्याचक्षणी कौरवांकडे अकरा अक्षौहिणी सैन्य जमले होते.) त्यांच्या बैठकीत त्यांनी ताबडतोब सर्व प्रमुखांची म्हणजे प्रत्येक अक्षौहिणीच्या सेनापतीची नेमणूक केली. त्याच प्रमाणे दृष्टधुम्नाला सरसेनापती निवडले. (अर्जुनाला नव्हे.) कौरवांचा सरसेनापती भीष्म ठरविला गेला. कौरवांच्या सैन्याची आणि त्यांच्या प्रमुख योध्दयांची सर्व माहिती पांडवांनी मिळविली होतीच. त्याच बैठकीत कोणी कोणत्या योध्दयाकडे कसे लक्ष ठेवावयाचे हे ठरविले गेले आणि त्याप्रमाणे त्या सेनापतींनी आपल्या सैन्याची रचना अथवा व्यूह करावयाचा असे त्यांना स्वातंत्र्य दिले होते. त्यावरून त्या युद्धाची त्या काळातसुद्धा किती विचारपूर्वक तयारी केली होती हे लक्षात येईल. एतिहासिक काळात -फ्रेड्रिक द ग्रेट (१७१२-८६), किंग ऑफ प्रशिया ए. एच. ज्योमिनी (१७७९-१८६९), फ्रेंच जनरल आणि मिलिटरी थियरिस्ट—कार्ल्व क्लाऊजविटझ् (१७८०-१८३१, प्रशियन जनरल अँड मिलीटरी रायटर) जे. एम. सी. फुलर (ब्रिटीश जनरल अँड मिलीटरी अनॅलिस्ट ऑफ टु वर्ल्ड वॉर्स), ब्रिटीश फिल्ड मार्शल मांटगोमरी इत्यादी मोठमोठ्या सेनापतींच्या विचार मथनातून १० तत्वे मान्य झाली ता स्थूलमानाने पुढीलप्रमाणे धरली जावी-

१) अंतिम ध्येय (आटोकाट) पाळणे-	Maintenance of the AIM.
२) मनोधैर्य	Maintenance of Morale
३) चढाईचे धोरण	Offensive Action
४) अनपेक्षीत चाल	Surprise
५) केंद्रीकरण (उत्तमोत्तम शक्तीचे योग्यवेळी योग्य ठिकाणी)	Concentration
६) काटकसर (लढाऊ शक्ती आणि सामुग्री)	Economy of Effort
७) स्वयंसुरक्षितता	Security
८) लवचिकता(निर्णयाची)	Flexibility
९) सहकार्य	Co-operation
१०) अंतर्गत कारभार (पूर्ण स्वातंत्र्य)	Administration

ही तत्त्वे समजण्यास जरी सोपी दिसत असली तरी प्रत्यक्षात त्यांना चिकटून रहाणे तितकेच कठीण आहे. ही तत्त्वे कायमची लक्षात ठेवल्यास योग्य वेळी कोणती कृती करावयाची हे आपोआपच

सुचेल. त्याचप्रमाणे हेही लक्षात ठेवले पाहिजे की, ही तत्त्वे म्हणजे काळया दगडावरची रेघ नव्हे; ती केवळ मार्गदर्शक आहेत. जग जरी अतिशय वेगाने पुढे जात असले तरी ही मूलभूत तत्त्वे अबाधितच राहतील.

या सर्व तत्त्वांवर सविस्तर भाष्य करण्याचे ठरविले तर त्याचे एक वेगळे पुस्तकच होईल. तरीही एक/दोन तत्त्वांवर चार शब्द लिहिणे वावगे होणार नाही.

(१) व (२) - **अंतिमध्येय व मनोधैर्यः-**

गेल्या महायुद्धात हिटलरशाहीचा समूळ नाश करणे हयाच ध्येयाला दोस्त राष्ट्रे शेवटपर्यंत चिकटून राहिली आणि त्यात कोणतीही चलबिचल होऊ दिली नाही आणि म्हणूनच त्यांचे मनोधैर्य टिकून राहिले. फ्रान्सचा पाडाव आणि भूमध्य समुद्र हातचा सुटणे या घटनांमुळे खरेतर पराकाष्ठेची वेळ आलेली होती.

(४) अनपेक्षीत चालः-

ही कोणत्याही स्वरूपाची असू शकेल. पण त्या अचानक धडकेचे परिणाम अत्यंत घातकी होतात. उदाः-

अ) १९३९ मध्ये झालेला रशिया – जर्मनीचा तह. अशी काही घटना घडेल असे कोणाच्या स्वप्नीही नव्हते. (राजकीय चाल).
ब) पर्ल हार्बरवर जपान्यांनी केलेला अचानक हल्ला (लष्करी डावपेच).
क) जपानवर फेकलेला अटम्बॉंब (शास्त्र आणि शस्त्रसंबंधी).
अशा तऱ्हेची कोणतीही अनपेक्षीत चाल बहुतेक निर्णायक ठरते.

(९) सहकार्यः-

या तत्त्वावर फारशी चर्चा करण्याची गरज नाही. इतिहासात सहकार्याचा अभाव आणि दुहीचा उगम याच्या परिणामी शहाणपण शिकून हे तत्त्व सहजच अस्तित्वात आलं. याचे ताजे आणि बोलके उदाहरण म्हणजे जर्मनीचा पराभव.

या पार्श्वभूमीवर पानिपतच्या तिसऱ्या युद्धात घडलेल्या घटनांवर थोडी नजर टाकून काय चित्र दिसते ते पाहू या-

पेशव्यांच्या दरबारी उत्तरेतील स्वारीचा पक्का निर्णय झाल्यावर राघोभरारी ऐवजी सदाशिवराव भाऊ यांची सरसेनापतीपदी निवड आणि नेमणूक झाली. (ती योग्य वा अयोग्य होती याचे उत्तर इतिहासाने दिलेच आहे.) स्वारीमध्ये लागणाऱ्या खर्चाची पूर्ण व्यवस्था केली नव्हती. त्याचा परिणाम असा झाला की, सैन्याला पगार देण्याला पैसा नव्हता आणि म्हणून दिल्लीचे तख्त फोडले गेले. ही कृती मोगलांच्या उरल्यासुरल्या पाठीराख्यांना रुचली नाही आणि त्यांचे आणि मराठयांचे स्नेहसंबंध दुरावले. सैन्याचा ताजा दम असताना हल्ला करण्याचे सोडून मराठे खंदक खणून शत्रूच्या हल्ल्याची वाट पहात बसले. तिकडे

अबदालीच्या शिताफीने आपले सैन्य पेशव्यांच्या दक्षिणेला आणले आणि पेशव्यांची रसद तोडली. अबदालीच्या या चालीसा अपेक्षीतच परिणाम झाला. पेशव्यांच्या सैन्यावर उपासमारीची पाळी आली. शेवटी उपासमारीने मरण्यापेक्षा युद्धात मरावे असा विचार करून पेशवे खंदकाबाहेर पडले. तोपर्यंत तितक्या दिवसांच्या निष्क्रियतेने सैन्यात मनोधैर्याचा मागमूसही राहिला नव्हता. परिणामी मराठे युद्ध तर हरलेच पण त्यांचे कल्पनातीत नुकसानही झाले. (२ हिरे आणि २७ रत्ने पडली, बांगडी किती फुटली त्याची तर गणतीच नव्हती). त्यानंतर मराठ्यांजवळ उत्तरेकडे नुसती दृष्टी टाकण्याचीही शक्ती राहिली नाही. तात्पर्य, आधी वर्णिलेल्या तत्त्वांपैकी एकाचाही कोणी विचार केलेला दिसत नाही.

ज्या हया विषयाबद्दल मला सतत कौतुक आणि विशेष कुतुहल होते त्याबद्दल बरेच ऐकले, थोडे काही समजले आणि भरपूर वाचले. माझ्या जिज्ञासापूर्तीला पुरेसे खाद्य मिळाले याचे समाधान वाटले.

या कोर्सचा शेवटचा भाग म्हणजे विद्यार्थ्यांना या कोर्समधील वैगुण्य आणि त्यात काही सुधारणा सुचविणे हा होता. म्हणजे हा पाठ शिक्षक वर्गात शिकवीत नाहीत तर विद्यार्थीच काही उपदेशाचे शब्द वरिष्ठांना सांगतात. या कोर्सचे एक वैशिष्टय म्हणजे शेवटी भलीमोठी परीक्षा न घेता दैनंदिन चाचणी आणि निरीक्षण चालू ठेवणे. विद्यार्थ्याचा दर्जा / प्रगती ठरविण्याचे कितीतरी प्रसंग असतात. पुष्कळशा दृष्टीने ही पद्धत फारच सोयीची वाटते. शेवटी प्रत्येक विद्यार्थ्याविषयी तपशीलवार रिपोर्ट लिहिला जातो, आणि तो कमांडर आणि मुख्य शिक्षकाच्या समोर त्याला वाचून दाखविला जातो. जो या कोर्समध्ये पास होत नाही त्याला “या कोर्सला अमूक एक विद्यार्थी उपस्थित होता” असा शेरा दिला जातो.

अशा तऱ्हेचा हा जवळ जवळ वर्षभराचा मनोवेधक, मनोरंजक आणि बोधपर शिक्षणक्रम संपवून दि. २४-६-१९५१ ला मी वेलिंग्टन सोडले आणि मुंबईकड मोर्चा वळविला.

राजपूत

१६ डिसेंबर, १९५१ ला माझी बदली राजपूत जहाजावर झाली. हे डिस्ट्रॉयर या जातीच्या काफिल्याचे मुख्य जहाज होते. “रणजित” आणि “राण” अशी दोन आणखी जहाजे या काफिल्यामध्ये होती. ही जहाजे वेगवान असून त्यांच्या तोफाही प्रभावी होत्या. (त्या दिवसात तरी.) त्यावेळी आर. डी. कटारी हे कॅप्टन होते. (ते पुढे १९५८ साली नौदलाचे प्रमुख झाले.)

जानेवारी १९५२ च्या सुरुवातीला पंतप्रधान पं. जवाहरलाल नेहरू यांना जामनगरहून कांडल्याला घेऊन जाण्याचा हुकूम आला. त्यांना दि. १०-१-१९५२ ला कांडल्याच्या नूतन बंदराचे उद्घाटन करावयाचे होते. त्या दिवसात कांडल्याला सर्वात कमी वेळात पोहोचण्याचे हेच एकमेव साधन होते. आम्ही योग्यवेळी जामनगरला हजर झालो. ९ तारखेला संध्याकाळी पंतप्रधान लवाजम्यासह जहाजावर आले. त्यांच्याबरोबर दोन मंत्री, संरक्षक श्री. हांडू व इतर अधिकारी, खाजगी

अनुक्रमणिका

सर्वश्री. गोपाळ कृष्णन्, हांडू (पंडितजींचा खास संरक्षक), उभे - लेखक, कमोडर टेलर (मुंबई).

राजपूत जहाजांचे चिन्ह

अनुक्रमणिका

१० जानेवारी १९५२ : राजपूत जहाज
पंडितजी व्हिजिटर बुकात स्वाक्षरी करताना उभे ले. क. गोखले

नोकर, फोटोग्राफर वगैरे मंडळी होती लढाऊ जहाजावर राहण्याच्या दृष्टीने वाजवीपेक्षा थोडीसुद्धा जास्त जागा नसते. (लहानशा कॅबीन्स, पण न्यात कशा सोयी केलेल्या असतात हे पहाण्यासारखे असते.) त्यामुळे जहाजाच्या बहुतेक अधिकाऱ्यांना आपल्या कॅबीन्स रिकाम्या करून द्याव्या लागल्या. पंडितजीना कॅप्टनची कॅबीन – त्यातल्या त्यात मोठी देण्यात आली. ठरल्यावेळी कांडल्याला पोहोचण्याच्या हिशोबाने आम्ही जामनगर सोडले. जहाज सुरू झाल्यावर व्हिजिटर्स बुकवर पंडितजींची सही घेण्याची कामगिरी माझ्यावर सोपविली होती. त्याकामासाठी त्यांच्या न्याहारीची वेळ सर्वात सोयीची वाटली त्याकामासाठी त्यांच्या सानिध्यात उभा असताना त्यांच्या गप्पा-गोष्टी ऐकावयाची मला संधी मिळाली.

सौराष्ट्राच्या दौऱ्याहून परत आल्यावर लगेच एका मानाच्या कार्यासाठी आमच्या जहाजाची निवड झाली. प्रिन्सेस एलिझाबेथ (क्विन एलिझाबेथ- 2) व प्रिन्स फिलिप्स् (डयूक ऑफ एडिनबर्ग) यांना त्यांच्या जहाजाने ऑस्ट्रेलियाला जावयाचे होते. त्यांच्या जहाजाला मुंबासा (पूर्व अफ्रिका) ते कोलंबो पर्यंत कॉमन वेल्थ लढाऊ जहाजांना संरक्षणार्थ साथ द्यावयाची होती. अर्थात हा औपचारीक सरंजामाचाच भाग होता आम्ही मुंबासाला जाण्यासाठी जानेवारी १९५२ च्या तिसऱ्या आठवडयात मुंबई सोडली. मुंबासाला

अनुक्रमणिका

पोहोचल्यावर पुढच्या कार्यक्रमाची आणि वेळापत्रकाची वाट पहात होतो. प्रिन्सेस आणि प्रिन्स आधीच पूर्व आफ्रिकेला येऊन पोहोचले होते. त्यांचा मुक्काम केनियाच्या फॉरेस्ट लॉजमध्ये होता. मुंबासाच्या हिंदी लोकांनी आमचे उत्तम स्वागत केले. शहरात फिरण्यासाठी वाहनांची अडचण नव्हती. सांगावे तेव्हा कोणाची ना कोणाची तरी मोटार जहाजापाशी ठरल्यावेळेवर हजर होत असे बहुतेक व्यापारी लोकसंख्या गुजराथी होती. पुढच्या प्रोग्रामला थोडा वेळ होता, असे कळल्यावर आम्ही "झांजिबारला" भेट देऊन यावे असे ठरविले. हे लहानच शहर आहे. हे बेट लवंगाचे माहेरघर म्हणून समजले जाते तेव्हा आमचा पहिला कार्यक्रम लवंगाची बाग पहाणे असा ठरला. विदेशी घडयाळांची ही एक खास पेठ होती. प्रत्येकांनी त्याच्या खिशाला झेपेल इतकी खरेदी केली.

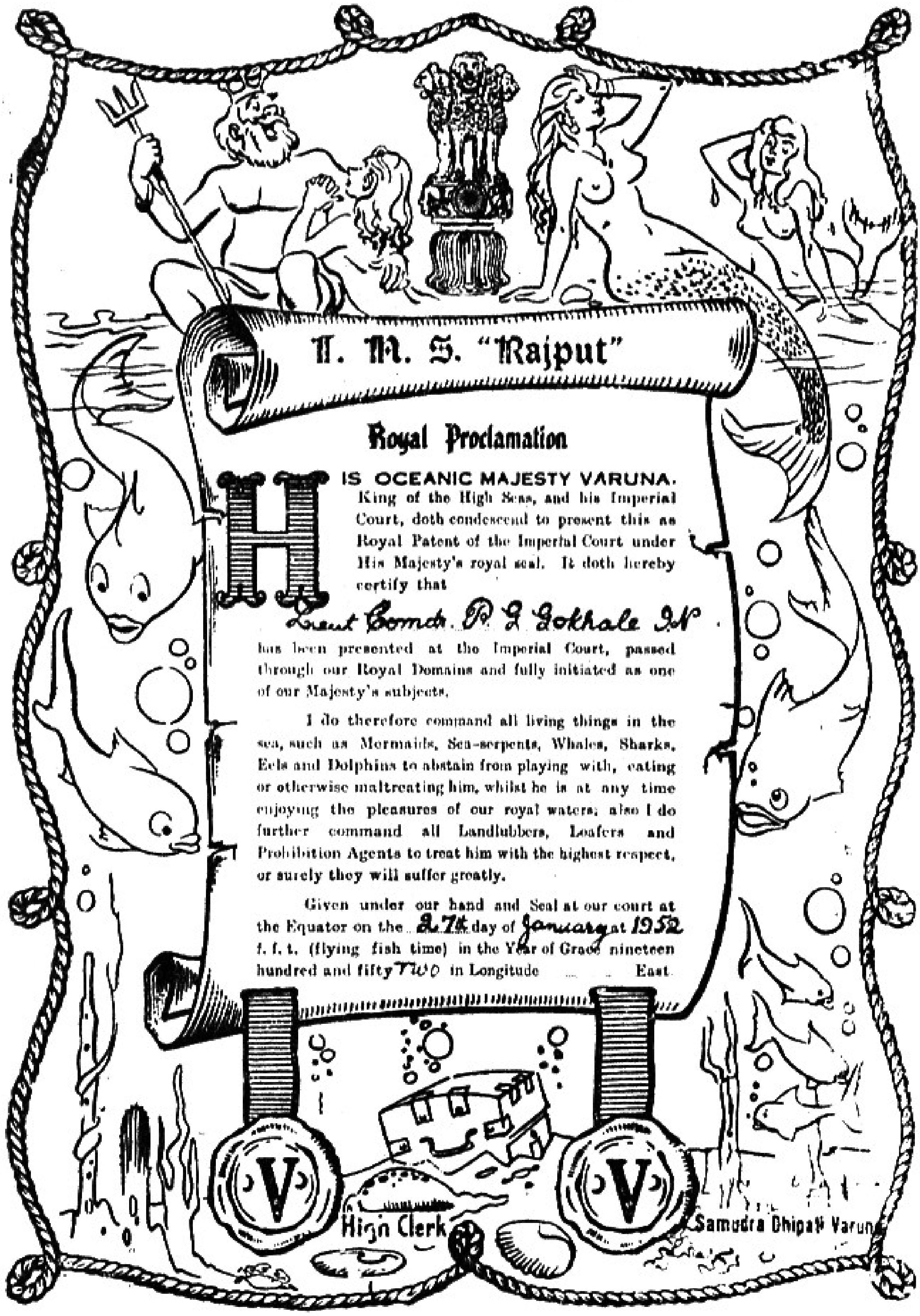
आमच्याबरोबर टाईम्स ऑफ इंडिया" सारख्या मोठया वर्तमानपत्रांचे चार बातमीदार या प्रिन्सेस आणि प्रिन्सच्या बाबतचा खास अहवाल देण्याच्या कामगिरीवर आलेले होते. त्यांची कशीतरी सोय करून दिली गेली. हे लोक बहुश्रुत असल्यामुळे मेसमध्ये बोलताना विविधता येत असे.

मुंबासाला परत आल्यांवर आम्ही पुढच्या प्रवासाच्या अंतिम तयारीची जोरदार सुरुवात केली. इतक्यात एक अनपेक्षित दुर्घटनेची बातमी येऊन थडकली. बादशहा किंग जॉर्ज ६ वे यांचे ६ फेब्रुवारी १९५२ यादिवशी एकाएकी निधन झाले आणि त्यामुळे प्रिन्सेस आणि प्रिन्सना ताबडतोब इंग्लडकडे परत जावे लागले. तेथे पोहोचताच प्रिन्सेस पुढे क्विन एलिझाबेथ – 2 झाली. (१९५२) पुढचा कार्यक्रम आपोआपच हवेत विरून गेला.

ज्या समारंभाची प्रत्येकजण वाट पहात होता तो रद्दबातल झाल्यामुळे सर्वचजण निराश झाले, आणि आम्ही नाईलाजाने परतीच्या मार्गाकडे वळलो. मुंबईच्या दिशेने दोन दिवसांचा प्रवास झाल्यानंतर जहाजाच्या इंजिनमध्ये काही बिघाड झाला आणि अशा परिस्थितीत पुढे जाणे धोक्याचे ठरेल असे इंजिनियरनी जाहीर केले. त्यामुळे त्या दुरुस्तीसाठी मुंबासाला परत जावे लागले. दोन/तीन दिवसांनी इंजिन दुरुस्ती झाल्यावर पुनरागमन सुरू केले. आमच्या जहाजातील बातमीदारांचे जलपर्यटन पूर्णपणे वाया गेले होते. एका अर्थी त्यांचा काळ काहीदृष्टया मजेत जात होता. पण दिवसभर काहीच काम नसल्यामुळे ते कंटाळल्यासारखे झाले होते. त्यातच इंजिन बिघाडाचा 'दुष्काळात तेरावा महिना.' त्यांनी या रिकामपणाचा थोडा सदुपयोग केला. राजपूतची आफ्रिकेची सहल या विषयावर एक मनोरंजक रिपोर्ट केला. तो तसाच येथे छापला आहेः-

सहलीचे एक विशेष म्हणजे या प्रवासात विषुववृत्त ओलांडून जावे लागते आणि त्यावेळी एक खास समारंभही केला जातो. जहाजावर कॅनव्हासचा एक लहान हौद बनविला जातो आणि त्यात समुद्राचे पाणी भरलेले असते. एक अधिकारी मोठया दाढी, मिशा, केस वगैरे लावून समुद्राधिपती वरूण राजाचे सोंग घेतो आणि या हौदाजवळ जाऊन बसतो. त्याच्या साम्राज्यात जो कोणी प्रथम प्रवेश करीत असेल त्याला शिक्षा केली जाते. त्याने काय काय गुन्हे केले हे एकजण वाचून दाखवितो आणि वरूणदेव त्या अपराध्याला त्या हौदात काही बुचकळया मारण्याची शिक्षा देतो. (हे गुन्हे तो मनुष्य लक्षात ठेवून, डोके चालवून शक्यतो मनोरंजक व हास्यनिर्मिती सहाय्यक अस लिहिले जातात.) शिक्षा देण्यासाठी दोन दणकट खलाशी योजलेले असतात. ते त्याला दिलेल्या शिक्षेची अंमलबजावणी हौदातील पाण्यात तितक्या बुचकळया मारून करतात. अर्थातच हा सर्व करमणुकीचा प्रकार असतो. ज्यांनी ज्यांनी या समारंभात भाग घेतला त्याला एक प्रमाणपत्र (दाखला) दिले जाते. ते येथे छापले आहे.

अनुक्रमणिका



I. N. S. "Rajput"

Royal Proclamation

HIS OCEANIC MAJESTY VARUNA, King of the High Seas, and his Imperial Court, doth condescend to present this as Royal Patent of the Imperial Court under His Majesty's royal seal. It doth hereby certify that

Lieut Comdr. R. G. Gokhale I.N.

has been presented at the Imperial Court, passed through our Royal Domains and fully initiated as one of our Majesty's subjects.

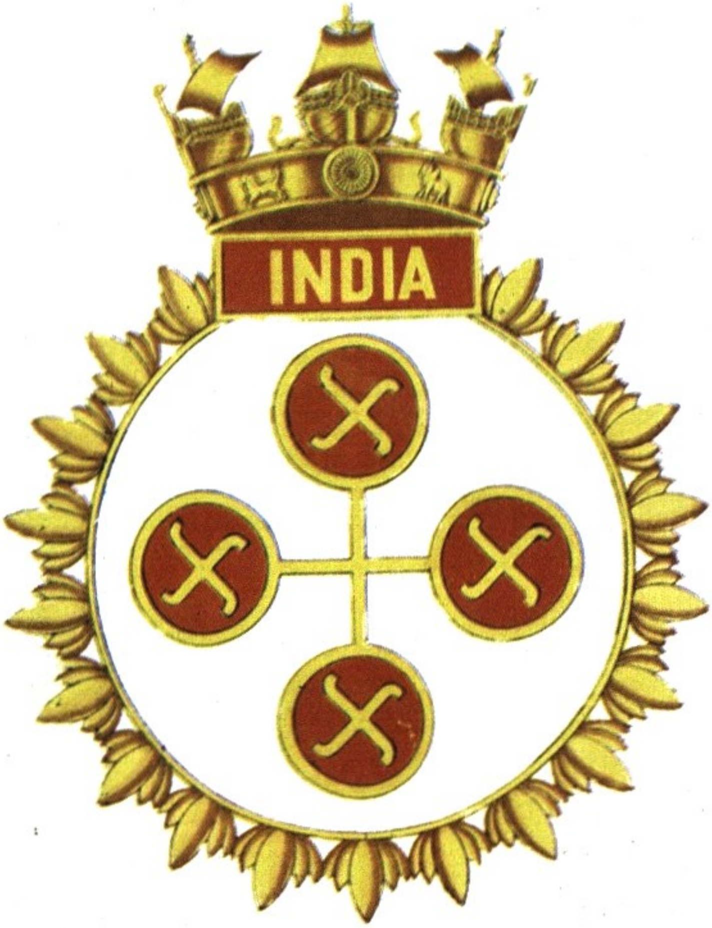
I do therefore command all living things in the sea, such as Mermaids, Sea-serpents, Whales, Sharks, Eels and Dolphins to abstain from playing with, eating or otherwise maltreating him, whilst he is at any time enjoying the pleasures of our royal waters; also I do further command all Landlubbers, Loafers and Prohibition Agents to treat him with the highest respect, or surely they will suffer greatly.

Given under our hand and Seal at our court at the Equator on the *27th* day of *January* at *1952* f. f. t. (flying fish time) in the Year of Grace nineteen hundred and fifty *Two* in Longitude .... East.

High Clerk

Samudra Dhipati Varuna

अनुक्रमणिका



न्यू दिल्ली जहाजांचे चिन्ह

या समारंभात एक मजेदार गोष्ट सांगितली जाते. एकदा त्या जहाजावरून एक मोठा व्ही. आय. पी. पूर्व आफ्रिकेला चालला होता. त्याला आपण विषुववृत्त ओलांडणार हे कळले. तेव्हा त्याने असे बजावून सांगितले की, त्याला विषुववृत्त पहावयाचे आहे, तेव्हा तो झोपेत असला तरीसुद्धा त्याला उठवून विषुववृत्त जवळ आले म्हणून कळवावे. आता या गृहस्थाला विषुववृत्त फक्त नकाशातच दिसते आणि ते पाण्यावर कसे दिसणार याची कल्पना नव्हती. त्यामुळे डयुटी ऑफिसर पंचायतीत पडला. सुदैवाने तो एक शीख अधिकारी होता. त्याला एक अतिशय उत्तम कल्पना सुचली. त्याने आपल्या दाढीचा एक केस काढून दुर्बिणीच्या मध्यावर बांधून दिला आणि त्या व्ही. आय. पी. ला त्या दुर्बिणीतून पाहण्यास सांगून विषुववृत्त आले हे सांगितले. त्यावेळी त्यास एक मधोमध लाईन दिसू लागली आणि त्याला विषुववृत्त पाहण्याचे समाधान मिळाले.

पावसाळयात आय. एन. एस. दिल्ली, आमचे जहाज आणि आणखी दोन जहाजे असा काफिला सिलोनच्या त्रिंकोमाली बंदराकडे निघाला. त्या बंदराच्या बाहेर कॉमन वेल्थच्या राष्ट्रांच्या नौदलाच्या एकत्र कवायती आणि शस्त्रांचा अभ्यास केला जात असे. त्या वर्षी तेथे एक ब्रिटीश सब-मरीनपण आली होती. तेव्हा रोज सकाळी बंदराबाहेर जाऊन संध्याकाळपर्यंत वेगवेगळया कवायती केल्या जात असत. मी एकदा सबमरीनमध्ये जाऊन तेथून या कवायती पाहिल्या. सबमरीनमधील तो माझा पहिलाच प्रवास होता. तो अभ्यास संपल्यावर आम्ही इंडोनेशियात सदिच्छा भेटीसाठी गेलो. आमच्या स्वागताची जय्यत तयारी ठेवली होती. किनाऱ्याला बोटी बांधून आम्ही जकार्ता या मुख्य शहरी गेलो. तेथे जाण्या-येण्यास भरपूर

अनुक्रमणिका

गाडया ठेवल्या होत्या. ज्याला आपले काम संपवून मोकळे होता येईल त्याला बाहेर जाण्याची मुभा होती. ठिकठिकाणी ४-५ जणांचे असे गट दिसत असत. सर्व बाजारभर यांचा फेरा होत असे. संध्याकाळी कोठे ना कोठे, कोणत्या तरी पार्टीचे आमंत्रण असे. तेथील हिंदी रहिवाशांनी आम्हाला एक शानदार मेजवानी दिली. त्या मेजवानीचा विशेष म्हणजे जेवताना त्यांनी फक्त शांपेन पिण्यास दिली. साधे पाणी दिलेच नाही. प्रत्येक जहाजावर एक एक इंडोनेशियन नेव्हल अधिकारी ठेवला होता. त्यामुळे भाषेची विशेषशी अडचण न भासता सर्व कार्यक्रम सुसुत्रीत होत असत. तेथून आम्ही प्रसिद्ध बाली बेटावर गेलो. बंदर सोडून आतमध्ये बराच प्रवास करावयाचा होता. तेथील भूप्रदेशाचा देखावा अतिशय रम्य होता. टेकडयांच्या बाजू शिखरापर्यंत खणून पायऱ्या केल्या होत्या आणि त्यावर भातशेती केलेली होती. अशा तऱ्हेती शेती मी तेथेच पहिल्याप्रथम पाहिली. नारळीच्या बागापण उत्तम होत्या. त्या नारळांचा आकार आपत्या नारळाच्या मानाने बराच मोठा होता. “देनपसार” हे त्या बेटाचे मुख्य शहर. त्या शहरी गेल्यानंतर आमच्यासाठी तेथील अधिकारी वर्गाने बाली डान्सचा विशेष कार्यक्रम ठेवला होता. त्यांच्या नृत्याचे एक वैशिष्टय असे दिसले की, त्यांच्या पायाच्या हालचालीचा विशेष उपयोग केलेला दिसत नव्हता. हातातील पंखा आणि शरिराच्या हालचाली यावरच सर्व लक्ष केंद्रित केले होते. त्या प्रांतात लहान लहान लाकडी पुतळे–मूर्ती बनविणे हा घरगुती उद्योग (कॉटेज इंडस्ट्री) होता. आश्चर्याची गोष्ट म्हणजे त्या शिल्पकृतीचे विषय रामायणातून घेतलेले होते. उदा. जटायूवध, अनेक तऱ्हेचे बाली पुरूष-स्त्रियांचे चेहरे वगैरेतर होतेच.

या बेटावरची सफर संपवून आम्ही सिंगापूरवर हल्ला केला. या बाजार-पेठेची भेट म्हणजे पैशाची पिशवी आणि बायकांनी दिलेल्या याद्या यांचा संघर्ष होता. येथे फारसे सरकारी कार्यक्रम आखलेले नव्हते. खिसे रिकामे झालेले पाहून येथे आणखी थांबण्यात शहाणपणा नाही असे दिसल्यावरून सिंगापूरहून बंगालच्या उपसागराकडे मोर्चा वळविला आणि मुंबईत येऊन पोहोचलो. पावसाळा पूर्ण संपलेला होता. यंदा पाऊसच पडला नाही असा भास झाला.

नौदल मुख्यालय - नवी दिल्ली

थोडे दिवसांनी माझी बदली नौदलाच्या मुख्यालयात नवी दिल्ली येथे झाली आणि मी २४ फेब्रुवारी, १९५३ ला तेथे हजर झालो. ही नेमणूक पण मला फार आवडली. माझ्या बदलीचा हुकूम दिल्लीच्या मित्रमंडळींना अगोदरच समजला होता, आणि त्यांनी समंजसपणाने व दूरदृष्टीने माझ्या स्वागताची आणि रहाण्याची सोय केली होती. मला वेलस्ली रोडवरची एक हटमेंट देण्यात आली होती. ही हटमेंट जरी युद्धकाळी बांधलेली होती तरी अजूनही उत्तम स्थितीत होती. या घराचे एक खास वैशिष्टय म्हणजे ते स्वतंत्र असून आजूबाजूला बरीच मोकळी जागा होती. त्या जागेवर, मी गेलो तेव्हा फक्त वाळलेले गवत दिसले. माझ्या पूर्वीच्या रहिवाशाने त्या जागेवर काहीही संस्कार केलेले दिसत नव्हते. (तो अगदीच अरसिक असावा.) ती जागा स्वच्छ करून त्यावर एक छानशी बाग उभारावी असा मला जबरदस्त मोह झाला. या भावनेला दुजोरा म्हणून की काय सुदैवाने एक कृषी खात्याचे अधिकारी मला भेटले. त्यांच्याजवळ या विषयाचा उल्लेख केल्याबरोबर त्यांनी मला सगळा प्लॅन आखून दिला आणि वर बोनस म्हणून जवळच्या नर्सरीच्या अधिकाऱ्याशी ओळख करून दिली, शिवाय एक ट्रकभर खतपण पाठवून दिले. माझ्या माळयाने या सर्वे साहित्याचा पूर्ण उपयोग केला आणि सुंदर बाग निर्माण केली. प्रसंगोपात जास्त झालेली भाजी मित्रमंडळीना वाटण्याच्या उदारपणाची संधीपण मला आणून दिली.

अनुक्रमणिका

केंद्रिय सरकारचे मुख्यालय त्यावेळी मुख्यतः दोन मोठ्या ब्लॉक्समध्ये – "साऊथ" आणि "नॉर्थ" ब्लॉक या इमारतीत वसलेले होते. माझे ऑफीस साऊथ ब्लॉकमध्ये होते. या ठिकाणातून सर्व हिंदुस्थानचा कारभार चालविला जातो. येथे कोणती जादू भरलेली आहे, या घरात किती यक्षिणीच्या कांडया भरून ठेवलेल्या आहेत हे एक कुतूहल होते आणि ते प्रत्यक्ष पहाण्याचा योग झाला. आमच्या कचेरीच्या शेजारी लष्कराचे मुख्यालय आणि गृह मंत्रालय होते. या इमारतीची, अंतर्गत बांधणी अशी आहे की, तो एक भुलभुलैयाचा नमुना आहे. सुरुवातीला तर ऑफीसचा खोली नेंबर, मजला, रांग आणि एखादी ठळक खूण लक्षात ठेवावी लागत होती, नाहीतर तुम्ही नुसते फिरतच रहाल. नंतर एकंदर कारभाराची पद्धत कशी असते, इतर खात्यांशी सारखा संबंध येत असल्यामुळे अंतर्गत आणि बहिर्गत फाईल्स् कशा ठेवाव्या व प्रत्यक्ष चर्चा कशी करावी या गोष्टी शिकणेही क्रमप्राप्त झाले. सुदैवाने माझी नेमणूक योजना विभागाच्या खात्यात झाली असल्यामुळे (कदाचित स्टाफ कोर्स केल्याचे बक्षिस असेल) या खात्यात येणारी कामे नित्य कामासारखी ठराविक नसून त्यात नाविन्य होते. उदा. नौदलाची भविष्यकाळात वाढ, डॉक यार्डचे विस्तारिकरण, किनाऱ्याचा समुद्र, बंदरे, नद्यांची मुखे वगैरेची पहाणी, व्यवस्था अशा योजना. याच खात्यात आणखी एक समिती होती. तिचे नाव नामकरण समिती. या समितीवर नौदलाच्या प्रतिनिधी व्यतिरिक्त, पुराणवस्तू संशोधन, मोठे ग्रंथालय, या खात्याचे विद्वान प्रतिनिधी सभासद होते. या समितीकडे नवीन जहाजाचे नाव ठरविणे, त्याला उद्बोधक चिन्ह किंवा मुगूट (crest) ठरविणे इत्यादी कामे दिलेली होती. येथे आणखी एक गोष्ट नमूद करावीशी वाटते, ती म्हणजे स्वातंत्र्य प्राप्तीला ६-७ वर्षे झाली होती तरी नौदलाला योग्य असे "ध्येयवाक्य" ठरलेले नव्हते. त्यावेळेचे मुख्य अधिकारी ॲडमिरल पायझी यांनी आपल्या सहीची श्री. राजगोपालाचारी, श्री. के एम्. मुनशी इत्यादी विद्वानांना पत्रे लिहून त्या बाबत त्यांना सूचना देण्याची विनंती केली. त्या सर्वांनी तितक्याच अगत्याने ताबडतोब उत्तरे पाठविली. श्री. राजगोपालाचारी यांनी "शं नो वरुणः" हे वाक्य सुचविले. ते सर्वांना पसंत पडले आणि नंतर ते पक्के केले गेले.

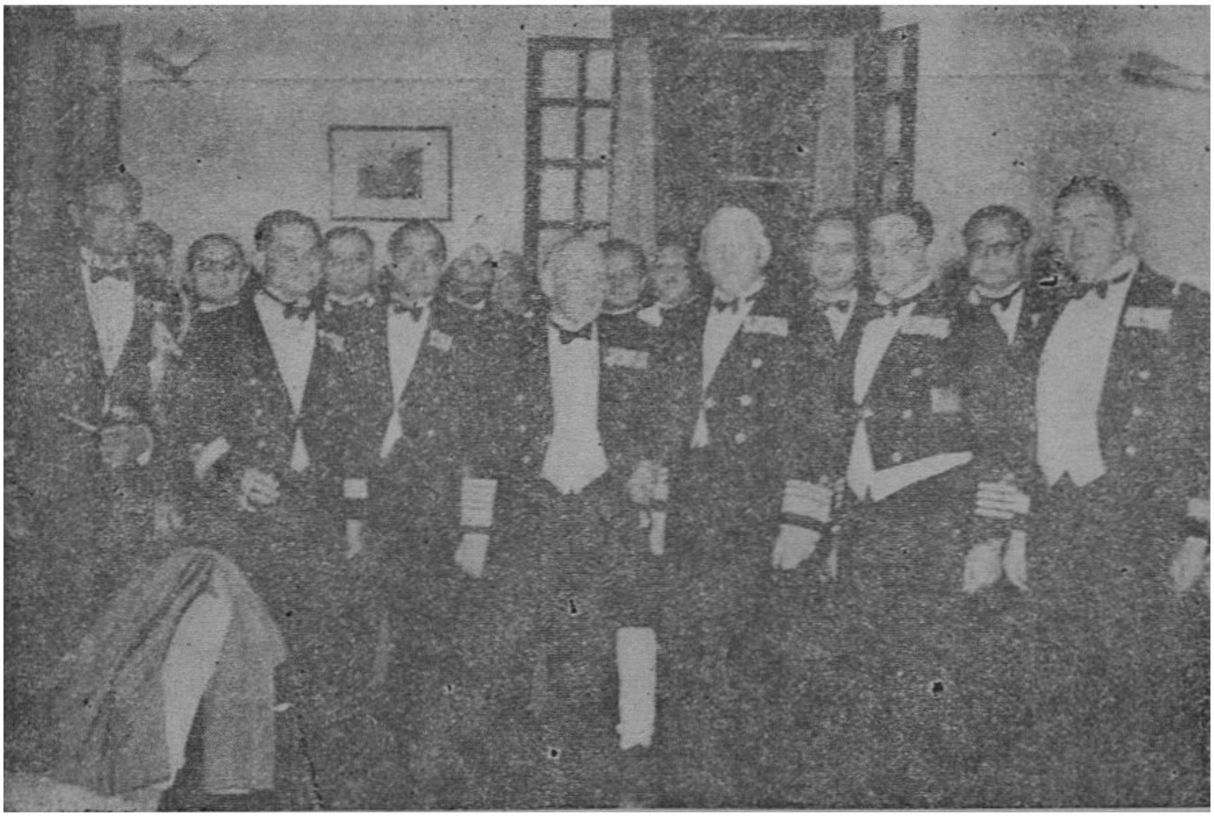
दिल्ली ही देशाची राजधानी असल्यामुळे येथे सर्व राष्ट्रांच्या वकिलाती होत्या. मोठया राष्ट्रांच्या वकिलातीत त्यांच्या नौदलाचा प्रतिनिधी असे. त्याची बदली झाली म्हणजे निरोपाची पार्टी आणि नवा अधिकारी आला म्हणजे त्याच्या ओळखी साठी पार्टी असा समारंभ बहुदा जिमखाना क्लबच्या हिरवळीवर योजिला जात असे. मुख्यालयातील नेव्हीच्या सर्व अधिकाऱ्यांना आमंत्रण असे. असे शुभ योग वारंवार येत असत. या शिवाय नेव्हीचे काही खास प्रतिष्ठित पाहुणेपण येत असत आणि त्यांना साजेसा समारंभ केला जात असे. उदाः-

१) फर्स्ट लॉर्ड ऑफ ॲडमिरालटी – रॉयल नेव्ही, इंग्लंड,
२) लेडी माऊंट बॅटन, इ.

येथे आधारभूत पुस्तके, लिखाण वगैरे वाचण्याची उत्तम सोय होती. त्यामुळे लॉजिस्टीक या विषयावर आणखी अभ्यास करण्याची माझी सुप्त इच्छा पुन्हा प्रज्वलीत झाली, आणि जमल्यास नेव्हीसाठी एखादी पुस्तिका तयार करण्याचे ठरविले. या शब्दाचा साधा अर्थ म्हणजे युद्धाला आवश्यक असलेली सर्व तऱ्हेची सामुग्री गरजूला योग्यवेळी आणि योग्य ठिकाणी पोहोचविणे हा होय. या विषयाला गेल्या महायुद्धात एकाएकी भलतेच महत्त्व प्राप्त झाले आणि ते लोकमान्यही झाले. त्याचा पहिला मान अमेरिकेकडे गेला.

पहिल्या महायुद्धात अमेरिकेच्या जहाजाचा काफिला युरोपीय समुद्रात काही काळ रहाणे हे अशक्यप्राय ठरविले गेले. तर दुसऱ्या महायुद्धात नौदलाचा अजस्त्र असा काफिला मायदेशापासून हजारो मैल दूर वाटेल तितका वेळ ठेवणे सहज शक्य झाले. ही सुधारणा घडत असताना जुन्या व्यवस्थेतील दोन ढोबळ उणिवा उजेडात आल्या.—१) अंतःस्पर्धेमुळे जहाजाचे धंदेबाईक अधिकारी सामुग्री पुरविणाऱ्यांनासुद्धा काफिल्याच्या हालचाली सांगत नसत. २) अर्थ व्यवस्था, काटकसर हया गोष्टी ही त्यांची जबाबदारी नाही, किनारावाल्याने ते पाहून घ्यावे, अशी त्यांची धारणा होती. याबद्दल थोडी चर्चा पूर्वी केली आहे. आता हा विरोधाभास पूर्णपणे बदलला आहे.

तात्पर्य असे की, कमांडर कितीही कर्तृत्ववान असला तरी पुरेशा साधना शिवाय तो क्षणातच निष्प्रभ होईल. या पार्श्वभूमीवर शक्य तितकी सविस्तर माहिती देऊन या पुस्तकेची उभारणी करून एन. एच. क्यू. ला सुपुर्द केली. त्याबद्दल डेप्युटी कमांडर-इन-चीफ, ॲंड चीफ ऑफ स्टाफ, कमांडर-फ्रेंच यांनी मला छान रिपोर्ट दिला.



(मध्यभागी) रॉयल नेव्हीची ॲडमिरल ऑफ द फ्लीट आणि नौदलाच्या मुख्यालयातील इतर अधिकारी. पहिली रांग डावीकडून दुसरे-लेखक

अनुक्रमणिका

शाल पांघरलेल्या श्रीमती एडविना माऊंट बॅटन त्यांच्या डाव्या बाजूला (मागे) लेखक

थोडयाच दिवसात वेलिंग्लन स्टाफ कॉलेजकडून याच विषयावर लेक्चर देण्यासाठी मला बोलविण्यात आले.

आता थोडे विषयांतर करून नमुना म्हणून तीन चित्तवेधक "कोर्ट मार्शलची" थोडक्यात हकिकत देतो. या तिन्ही प्रकरणाचा केंद्रबिंदू एकच होता आणि तो म्हणजे संपत्ती प्रलोभन आणि तीही एकदम जलद.

१) नौदलाच्या जहाजावरती खाजगी नोकर नेण्याची परवानगी नसते. पण नापित म्हणून एका इसमाला नेता येते. असा एक नोकर नापिताच्या नावाखाली ठेवला गेला होता आणि तो वेगवेगळया अधिकाऱ्यांकडे फिरत असे. म्हणजे एकाची बदली झाली की तो दुसऱ्या अधिकाऱ्याकडे जाई. त्यामुळे तो पुष्कळांना माहीत झाला होता, आणि म्हणून त्याची फारशी चौकशी नवीन अधिकारी करते नसे. एका जहाजाच्या "घोष" नावाच्या एका अधिकाऱ्याने त्याला नोकर म्हणून आपल्या जहाजावर नेले. या अधिकाऱ्याच्या ताब्यात जहाजाचा खजिना असे. ते जहाज आफ्रिकेच्या दौऱ्यावर जाणार होते, आणि खर्चाला म्हणून २७,000रुपये बँकेतून काढून ते जहाजावरच्या तिजोरीत ठेवले होते. खरं म्हणजे त्या अधिकाऱ्याने ती पैसे भरलेली पिशवी तशीच्या तशीच – न उघडता – तिजोरीत ठेवली होती. त्याचे घर मुंबईलाच असल्यामुळे बंदरात बोट असली म्हणजे तो रात्री आपल्या घरी जात असे आणि घरी गेल्यावर त्या तिजोरीच्या किल्ल्या एका ठराविक टेबलाच्या कप्प्यात ठेवीत असे. या नोकराच्या घर आणि जहाज यावर साहाजिकच एकसारख्या फेऱ्या होत असत. त्याने त्याच्या मालकाची ही सवय लक्षात ठेवली होती. दौऱ्यावर जावयाच्या आदल्या दिवशी रात्री जाण्याची तयारी करण्यासाठी गडबड सुरू होती. तो अधिकारी

त्या दिवशी लवकरच घरी गेला आणि नेहमीप्रमाणे त्या किल्ल्या पूर्वीच्या जागी ठेऊन दिल्या. हा नोकर जेव्हा घरी आला तेव्हा त्याच्या डोक्यात कली शिरला आणि संधी साधून ती किल्ली टेबलाच्या कप्प्यामधून काढून घेऊन कपडे नेण्याच्या मिषाने जहाजावर गेला. किल्लीने तिजोरी उघडून ती पिशवी तशीच बाहेर काढली आणि पुन्हा तिजोरी बंद केली. जुने कपडे धोब्याला देण्याच्या मिषाने त्याने ही पिशवी कपडयात लपविली आणि लांबविली. हा जहाजावरचा नेहमीचा सहवासी असल्यामुळे त्याला बोहर जाण्यापूर्वी तपासले गेले नाही. वाटेत त्याने किल्ली समुद्रात टाकून दिली, आणि सरळ रेल्वे स्टेशन गाठले. तेथून तो आपल्या गावाला गेला.

जहाज सकाळी अगदी लवकर सुटणार असल्यामुळे सदर अधिकाऱ्याने पहाटे पाच वाजताच तयारी करून नेहमीच्या ड्रावरमधील किल्ली घेण्यासाठी ते उघडले. तेथे त्याला ती किल्ली न दिसल्यामुळे इकडे तिकडे सर्व घर धुंडाळले. शेवटी शोधण्यासारखे काही राहिले नाही म्हणून घाईघाईने जहाजावर पोहचला. तेथे पहातो तो नोकराचा पत्ता नव्हता आणि जहाज सुटेपर्यंत तो आलाही नव्हता. सर्वत्र शेवटी सामसूम झाल्यावर त्याने किल्ली हरवल्याबद्दल कॅप्टनकडे रिपोर्ट केला. तिजोरीची एक किल्ली कॅप्टन जवळ एका सिलबंद कव्हरमध्ये ठेवलेली असते. कॅप्टनने नियमाप्रमाणे दुसऱ्या दोन अधिकाऱ्यांना पंच नेमून त्यांच्या उपस्थितीत त्या किल्लीने तिजोरी उघडली. ती उघडल्यावर त्या अधिकाऱ्याला धक्काच बसला, कारण तेथे ती पैशाची पिशवीच नव्हती. तेव्हा सर्व प्रकार उघडकीला आला. किल्ली जागी नसणे, नोकराची गैरहजेरी, पैशाची पिशवी नाहिशी होणे, याचा उलगडा झाला. नोकराचा पत्ता त्याच्या जवळ नसल्याने तो शोधण्यासाठी इकडे तिकडे संदेश पाठविण्यात आले. सुदैवाने तो एका अधिकाऱ्याकडे मिळाला आणि त्याप्रमाणे त्याच्या गावी पोलिसांना तो नोकर सापडला आणि बरेचसे पैसेपण मिळाले. योग्य काळी कोर्ट मार्शल होऊन अधिकाऱ्याच्या निष्काळजीपणाबद्दल त्याला शिक्षा झाली. त्याच्या पुण्याईने त्याने किल्ली नाहीशी केली हे अधिकाऱ्याच्या बचावाच्या दृष्टीने फार महत्त्वाची घटना होती. जर का ती त्या जागीच परत ठेवली असती तर त्याचा परिणाम सरळ सरळ अधिकाऱ्याने 'पैसे खाल्ले' असा झाला असता. शिवाय बरेच दिवस त्याने तिजोरी उघडलीही नसती कारण, समुद्राच्या प्रवासात पैशाची गरज लागण्याचे कारणच नसते.

२) दुसरा एक अधिकारी लेफ्टनंट दत्त – बँकेतून पैसे काढताना बँकेत वटवण्यासाठी दिलेल्या चेकच्या भागावर मोठी रक्कम आणि त्याच्या काउंटर फॉईलवर जेवढी पाहिजे असेल तेवढी रक्कम लिहित असे. कंट्रोलर ऑफ नेव्हल अकौंटसच्या कार्यालयात चेकच्या दोन याद्या पोहोचल्यावर त्यामध्ये भलताच फरक दिसू लागला आणि याचा त्याने ताबडतोब रिपोर्ट केला. हा गुन्हा सिद्ध करावयाला काहीच अडचण नव्हती, आणि त्यामुळे त्याचा "कोर्ट मार्शल" होऊन त्याला शिक्षा झाली. वटवलेल्या चेकस्चे काय होते हे त्याला माहीत नव्हते असे दिसते. परंतु हे एक आश्चर्यच होते.

३) ले. फ्रान्सिस हा अधिकारी मद्रासच्या कार्यालयात खजिन्याचा प्रमुख होता. रिवाजाप्रमाणे त्याने शनिवारी ३० तारखेला पगार वाटण्यासाठी बँकेतून तीस हजार रुपये काढले. आणि ते कार्यालयाच्या तिजोरीत न ठेवता परस्पर आपल्या घरी नेले. रविवारी रेसीस होत्या. सोमवारी पगार मिळण्याची लोक वाट पहात होते, पण त्याच्या कार्यालयात कोणतीच हालचाल दिस नव्हती, आणि त्याने दुसऱ्या दिवशी पगार देऊ असे जाहीर केले. मंगळवारीपण पगार मिळण्याचा काही रंग दिसेना, तेव्हा लोकांनी वरच्या अधिकाऱ्याकडे तक्रार केली. चौकशीअंती असे कळले की, त्या अधिकाऱ्याने रविवारच्या रेसीसमध्ये ते सगळ पैसे गमावले आण् इतके पैसे पुन्हा उभारणे त्याला शक्य नव्हते आणि त्याने हे कबूल केले. प्राथमिक

चौकशी समितीचा मी सदस्य होतो. त्याला मी शेवटचा प्रश्न विचारला की, जर तू हे पैसे घरी नेले नसतेस किंवा रेसीसला गेला नसतास तर आजचा प्रसंग आला नसता. त्याने ते कबूल केले. गुन्हा शाबीत होऊन त्याला शिक्षा झाली.

या खऱ्याखुऱ्या लष्कराच्या भाकऱ्या भाजत असता (म्हणीतल्या नव्हे) मुलांच्या शिक्षणाची फार आबाळ झाली. मी कोणत्याही ठिकाणी एक ते दीड वर्षापेक्षा जास्त न राहिल्यामुळे मुलांच्या आठ-दहा शाळा बदलल्या आणि या कारणामुळे बराच काळ वाया गेला. हे जर असेच चालले तर मुलगा कोणत्याही स्पर्धा परिक्षेला जास्त वयामुळे लायक राहाणार नाही असे दिसू लागले. या अडचणीतून बाहेर पडण्याचा एकच उपाय दिसत होता आणि तो म्हणजे कोठेतरी एका जागी स्थिर होणे. या दृष्टीकोनातून उपाय शोधण्याचे मी प्रयत्न केले. काही मित्रांच्या सहाय्याने "सिमेन्स एम्लॉयमेंट ऑफीस" नावाचे एक नवीन कार्यालय मिनिस्ट्री ऑफ शिपिंग अँड ट्रान्स्पोर्ट तर्फे उघडल्याचे आणि त्यांना नौदलाचा अनुभव असलेला अधिकारी पाहिजे अशी बातमी कळली. मी ताबडतोब अर्ज केला आणि माझी मुलाखत होऊन मी त्या पदासाठी निवडला गेलो. अत्यंत नाखुषीने नौदल सोडण्याचा निर्णय घ्यावा लागला. थोडयाशा कुरकुरीनंतर नेव्हल मुख्यालयानेपण मला मोकळे केले. शेवटी जून १९५४ च्या दुसऱ्या आठवडयात नवी दिल्ली सोडली. या माझ्या नव्या उपद्व्यापाचे स्थान मुंबई होते आणि तेथे काही वर्षे स्थायिक राहावे अशी इच्छा आणि अपेक्षा होती.

अशा रीतीने मी आणि माझ्या सभोवतालचे वेळोवेळीचे नौदलाचे वातावरण याचा घेतलेला हा संक्षिप्त पण 'चक्षुर्वेसत्यम्' आढावा "शं नो वरुणः" हा मंत्र म्हणून पूर्ण करतो.

अनुक्रमणिका

नाविक मित्र

माझी नवी नेमणूक मध्यवर्ती सरकारच्या मिनिस्ट्री ऑफ शिपिंग अँड ट्रान्स्पोर्ट या खात्यांतर्गत "सीमेन्स एम्प्लॉयमेंट ऑफीस" असा विभाग आहे तेथे झाली. या विभागाची कार्यालये मुंबई आणि कलकत्ता या दोन ठिकाणी आहेत. मला मुंबईच्या कार्यालयात हजर होण्याचा आदेश मिळाला. त्यानुसार मी दिनांक १ जुलै १९५४ रोजी या नव्या पदावर रूजू झालो. तेथे माझा "उपसंचालक" असा हुद्दा होता.

मिनिस्ट्री ऑफ शिपिंग अँन्ड ट्रान्स्पोर्ट या खात्याचा गाभा, थोडी रुपरेषा, उगम—उदय आणि वाढ याबद्दल चार शब्द सांगितल्यास अनाठायी होणार नाहीत.

मनुष्यप्राणी हा आपल्या बुद्धिसामर्थ्याने निसर्गाने उभ्या केलेल्या अडचणींवर सतत मात करण्याचा प्रयत्न करीत असतो. जगाच्या उत्पत्तीपासून सुरू झालेले हे न संपणारे युद्ध जगाच्या अंतापर्यंत चालू राहील. समोर नदी दिसली की, त्यावर पूल बांधा, पर्वत दिसला तर त्यातून बोगदा खोदा, अंतर वाढले तर ते तोडण्यास लागणारा विलंब ओळखून त्याप्रमाणे त्याने गतिमान साधने तयार केली. चालता-चालता समुद्र किनारा लागला तेव्हा मात्र तो थबकला आणि अडला. पण त्याने एकदा लाकडाचा ओंडका पाण्यात तरंगताना पाहिला आणि लगेच तरंगण्याची कला आत्मसात केली. शिंडे तयार करून वाऱ्याला शिडांनाच ढकलावयाला लावले. जलाशय मर्यादीत असो वा अथांग असो, पलीकडे काय काय आहे हे पहाण्याची जिज्ञासा त्याला स्वस्थ बसू देत नसे आणि परिणामी नव्या खंडांचा शोध लागला. तेथे काही नवीन नवीन पदार्थही आहेत हेही त्याला कळले. कोणताही देश सगळया सामुग्रीत स्वयंपूर्ण असणे शक्य नाही. तेव्हा देवाण-घेवाण किंवा व्यापार सुरू झाला. काही देश सुसंपन्न आहेत, तर काही अगदी नापीक बेचिराख आहेत. समृद्ध जीवन जगावयाचे असेल तर आवश्यक वस्तू समप्रमाणात उपलब्ध झाल्या पाहिजेत. येन-केन प्रकारेण त्या संपादन करण्याची साहाजिकच महत्त्वाकांक्षा उत्पन्न झाली आणि त्यामुळे व्यापाराची वृद्धी झाली. यातूनच पुढे व्यापारी नौका अस्तित्वात आल्या.

मर्चंट नेव्ही ही सामान्य जगापासून दूर राहून प्राणीमात्रांची गुपचूप सेवा करीत असते. वास्तविक पहाता हा उद्योग आधुनिक जगात राष्ट्राची जीवनधारा आणि संरक्षणाची दुसरी फळी बनली आहे. पहिल्या महायुद्धामध्ये या काफिल्यांनी अशा तऱ्हेने संरक्षणाला मदत दिली की, त्या मदतीची किंमत आणि कृतज्ञता दर्शविण्यासाठी या सेवेचा दर्जा मर्चंट नेव्ही या पदाला पोहोचविला. संरक्षणाची दुसरी फळी या नामाभिधानाला हेही एक कारण आहे. दुसऱ्या महायुद्धात मर्चंट नेव्हीने केलेली कामगिरी हा ताजा इतिहास आहे. त्यांचे संरक्षण करण्यासाठी युद्धनौका बांधाव्या लागल्या.

या उद्योगात आपल्या देशाचे स्थान काय होते व सध्या आपण कोठे आहोत? पौराणिक आणि ऐतिहासिक काळात हिंदुस्थान फार उन्नत देश म्हणून गणला जात होता. वास्तविक भूगोल आणि इतिहास या दोन्ही दृष्टीने आपला सामुद्रिक देश आहे. पूर्व आणि पश्चिमेच्या साधारण मध्यावर तीन बाजूने समुद्राचा ३,३०० मैल किनारा आहे, आणि आपल्या कितीतरी बंदरांची देणगी निसर्गाने दिली आहे. तसे पाहिले तर आपला दर्याई इतिहास ख्रि. पूर्व ३ हजार वर्षापासून सुरू होतो. सिंधू नदीवरील मोहेंजोदारो आणि खंबायताच्या आखातातील बंदरे यांचा इराणच्या आखाताशी व्यापार चालू असे. पुढे पुढे तर हा व्यापारा, शिल्प शास्त्र, चित्रकला, नाणी इत्यादींची देवाण घेवाण पश्चिमेला इजिप्त, तांबडा समुद्र तर पूर्वेला इंडोनेशिया, मलाया ब्रम्हदेश इत्यादी देशापर्यंत चालली होती. उत्तम तऱ्हेची जहाजे बांधण्याची कला

हस्तगत केली गेली होती. १८ व्या शतकाच्या अखेरपर्यंत ब्रिटन मुंबईत बांधलेल्या जहाजांना अग्रक्रम देत असे.

पारतंत्र्य आणि पाश्चात्य देशात लागलेला वाफेच्या इंजिनाचा शोध या दोन कारणामुळे हिंदुस्थानचा दर्यावर्दीपणा जवळ जवळ नष्ट झाला. पण या शतकाच्या सुरुवातीला १९०६ साली श्री. चिदंबरम् पिल्ले यांनी तुतीकोरीन ते कोलंबो या प्रवासासाठी दोन जहाजे विकत घेतली. पण पुढे त्यांनी स्वतः स्वातंत्र्य युद्धात उडी घेतली आणि तन्निमित्त २० वर्षांची शिक्षा भोगण्याला त्यांना तुरुंगात जावे लागले. अर्थातच कंपनी लयाला गेली. पुढे नरोत्तम मोरारजी, वालचंद हिराचंद, लल्लुभाई सामलदास इत्यादी खऱ्या व्यापारी वृत्तीच्या गृहस्थांनी दिनांक २७ मार्च, १९१९ साली "सिंदिया स्टीम नेव्हिगेशन कंपनी" ची स्थापना केली या कंपनीचे पहिले जहाज "लॉयल्टी" दि. ५ एप्रिल, १९१९ साली मुंबईहून इंग्लंडकडे रवाना झाले. तोच आपल्या सामुद्रीक इतिहासाचा पहिला दिवस, आणि तो अलीकडे "नॅशनल मॅरिटाईम डे" म्हणून साजरा केला जातो.

त्याच सुमारास ब्रम्हदेशातून हिंदुस्थानात तांदूळ आणण्यासाठी रंगून बंदरात सिंदियाचे जहाज जाऊन थडकले. साहजिकच ब्रिटीश कंपनीला त्यांच्याशी चढाओढ होईल अशी भीती वाटली आणि त्यानी या प्रतिस्पर्ध्याला नंस्तनाबूत करण्याचा जणू काय विडा उचलला. ताबडतोब भाड कमी करण्याची स्पर्धा सुरू झाली. ब्रिटीश कंपनीने भाडयाचे दर टनामागे १८ रुपयापासून ५ रुपयापर्यंत खाली आणले. पण लवकरच लॉर्ड इंचकेप-हा **P&O, B. I. S. N.** इत्यादी कंपन्यांचा मुख्य—याला कळून चुकल की, ही जीवघेणी चढाओढ कोणाच्याच फायद्याची नाही. म्हणून त्याने नवीनच बॉम्बशेल टाकला. सिंदिया कंपनीच्या डायरेक्टरपुढे त्याची संपूर्ण कंपनी विकत घेण्याची योजना मांडली. पण ही सूचना धैर्याने सिंदीयाने धुडकावून लावली आणि धिरोदात्तपणे आपला मार्गक्रम चालू ठेवला. पुढील काळात आणखी काही देशी कंपन्या अस्तित्वात आल्या पण त्या सर्व मुष्किलीचे जिणे जगत होत्या. दुसऱ्या महायुद्धाच्या सुरुवातीला एकंदर १,२५,००० ग्रॉस टन एवढा आणि स्वातंत्र्य पूर्व काळात १,९२,००० ग्रॉस टन (५९ जहाजे) एवढा काफिला होता. स्वातंत्र्यप्राप्तीनंतर सरकारने वेगवेगळया तऱ्हेची मदत, संरक्षण व उत्तेजन दिल्यामुळे हे खुरटलेले रोपटे जोमाने वाढीला लागले. दि. १-४-१९८४ ला आपला झेंडा फडकवत असलेली ६१,४९,५२२ ग्रॉस टनांची ४३१ जहाजे, सप्त समुद्रावर फिरत आहेत. जगात आपला १४ वा क्रमांक आहे. शेजारच्या तक्त्यावरून मर्चंट नेव्हीच्या प्रचंड कार्याची थोडीशी कल्पना येईल.

या अवाढव्य साम्राज्याचा कारभार सुव्यवस्थित चालण्यासाठी काही नियमावली, कायदेकानू असणे हे ओघानेच प्राप्त झाले आणि त्यासाठी सरकारने 'मर्चंट शिपिंग ॲक्ट" नावाचा कायदा पास केला, आणि ती गरज पूर्ण केली. या कायद्यांतर्गत मुख्यत्वेकरून पुढील बाबीबद्दल खास आदेशाचा अंतर्भाव करण्यात आला आहे. —

१) जहाजांची बांधणी आणि नोंदणी तसेच चाचणी,
२) उतारू जहाजांसाठी विशेष नियमावली,
३) जीव संरक्षण नियम,
४) रेडियो,
५) माल भरण्याची मर्यादा,
६) अपघाताची चौकशी इत्यादी, इत्यादी.

अनुक्रमणिका

राष्ट्रीय जहाजी दिवसासाठी योजिलेले खास चिन्ह

याशिवाय तितकेच महत्वाचे अंग म्हणजे शिक्षण.

हा वाढता व्यापारी जहाजाचा काफिला अस्तित्वात आला खरा पण तो चालविण्यास लागणारे मनुष्यबळ अस्तित्वात नव्हते आणि ते असले तरी कोणत्याही तऱ्हेचे शिक्षण अस्तित्वात नव्हते. तेव्हा वाढत्या लोकाग्रहाला मान देऊन सरकारने डिसेंबर १९२७ मध्ये अधिकारी वर्ग तयार करण्यासाठी “डफरीन” नावाचे जहाज मुंबईत उभे केले. जवळजवळ ४५ वर्षांनी या जुन्या, अशक्त जहाजाला मोडीत काढून १६-४-१९७२ या दिवशी “राजेंद्र” नावाचे नवीन जहाज या ठिकाणी आले. त्यावर अद्यापपर्यंत शिक्षण दिले जाते आहे. अधिकाऱ्यांचा दर्जा, पदव्या, शिक्षणक्रम आणि परीक्षा या संबंधी कायदे आणि नियम

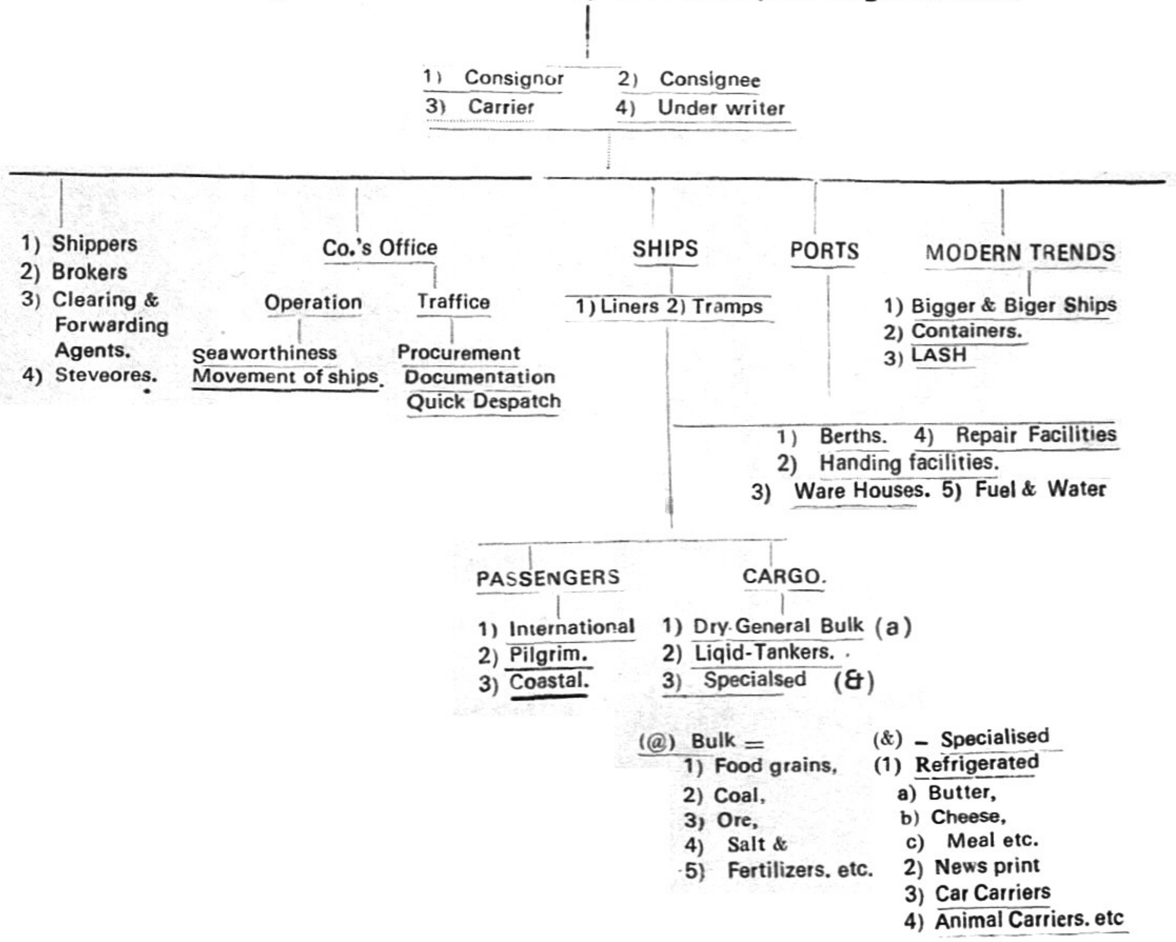
अनुक्रमणिका

प्रसृत केले. तसेच प्रत्येक जहाजावर कमीत कमी इतके अधिकारी ठरविलेल्या दर्जाचे असलेच पाहिजेत तरच ते जहाज चालविण्यास परवानगी दिली जाईल असे ठरविले. हे सर्व नियम परदेशी जाणाऱ्या अथवा आपल्या किनाऱ्यावर चालणाऱ्या जहाजांना सारखेच लागू आहेत.

जहाजावरच्या अधिकाऱ्यांसाठी ३ परीक्षा आहेत – दुसरा मेट आणि पहिला मेट. त्यानंतर मास्टर किंवा कॅप्टन. प्रत्येक परिक्षेला बसण्यापूर्वी एका ठराविक काळपर्यंत जहाजावर नोकरी करावी लागते. अधिकाऱ्याने आपल्या फावल्या वेळात अभ्यास करावयाचा असतो. पण त्यांच्या विषयांची उजळणी करण्यासाठी व त्यांना मदत देण्यासाठी १९४८ साली एक कॉलेज स्थापना केले. त्याला सध्या “लाल बहादूर शास्त्री नॉटिकल आणि इंजिनियरिंग कॉलेज” असे नाव दिले आहे. जहाजावरून उतरल्यावर या कॉलेजमध्ये अभ्यास करून “मिनिस्ट्री ऑफ ट्रान्स्पोर्टची” लेखी आणि तोंडी परीक्षा द्यावी लागते. ती उत्तीर्ण झाल्यावर त्या परीक्षेनुसार त्याला हुद्दा मिळतो. जहाजाचा मुख्य अधिकारी व्हावयाचे असल्यास “मास्टर” ची परीक्षा पास व्हावे लागते. किंबहुना त्या त्या परीक्षा पास झाल्याशिवाय त्यासंबंधीत हुद्दा दिला जात नाही. त्याचप्रमाणे इंजिनियरिंगच्या बाजूला पण तशीच व्यवस्था आहे. फक्त तेथे दोनच परीक्षा आहेत. सेकंड इंजिनियर आणि चीफ इंजिनियर. या परीक्षा मुंबई आणि कलकत्ता या दोन्ही ठिकाणी घेतल्या जातात. या परीक्षांशिवाय एक्स्ट्रा मास्टर किंवा एक्स्ट्रा चीफ इंजिनियर अशा परीक्षा आहेत आणि त्या “मास्टर” किंवा “चीफ इंजिनियर” पास झाल्यानंतर इच्छुक उमेदवारांना देता येतात. कॅप्टन किंवा चीफ इंजिनिअर होण्याला या परीक्षेची गरज नसते. नवीन शिकाऊ उमेदवारांची भरती चढाओढीची लेखी परीक्षा आणि प्रत्यक्ष मुलाखती नंतर होते. म्हणजे “डफरीन / राजेंद्र” या जहाजांवर जाण्यासाठी. ही माहिती सर्वश्रुतच आहे.

अनुक्रमणिका

Functioning of the Merchant Navy as A Transport Organisation :



इतकी प्रगती झाली तरी जहाजावरच्या मनुष्यबळाचा अर्धा भाग, खलाशी यांची स्थिती मात्र फारच दयनीय होती. त्यांना व्यवस्थित शिक्षण देणाऱ्या संस्थाच अस्तित्वात नव्हत्या. त्यांच्या भरतीच्या पद्धती फारच विचित्र होत्या. विविध कंपन्या आपल्या आवडीचे “सारंग” (खलाशांच्या वेगवेगळया शाखांचे मुख्य) निवडावयाचे आणि त्याने आपले सहकारी आणावयाचे. नवीन भरती झालेल्यांना जहाजावरच प्रत्यक्ष शिक्षण द्यावयाचे. या पद्धतीचे दुष्परिणाम लवकरच उघडकीस येऊ लागले. सारंगाला त्याच्या निवडीची किंमत द्यावी लागत असे आणि ती तो आपल्या साथीदारांकडून वसूल करून घेत असे. दिवसेंदिवस ही पद्धत फारच निकृष्ट स्थितीला जाऊन पोहोचली आणि यातून मार्ग काढणे सरकारला भाग पडले. पण ही सुधारणा अस्तित्वात यावयाला १९५४ हे वर्ष उजाडले. त्या वर्षाच्या मार्च महिन्यात सरकारने “सीमेन्स एम्प्लॉयमेंट ऑफीस” नावाचे नवीन कार्यालय प्रस्थापित केले.

या कार्यालयाकडे खालील कामगिरी सोपविली आहे –

१) खलाशांची भरती आणि नोंदणी,
२) त्यांची वैद्यकीय तपासणी आणि शिक्षणाची व्यवस्था,
३) वेगवेगळया जहाजांना / कंपन्यांना त्यांच्या गरजेप्रमाणे पुरवठा,
४) जहाजावर शिस्त राखण्यासाठी बेशिस्त किंवा अपराधी खलाशांना शिक्षा आणि त्यासाठी नियम.

अनुक्रमणिका

ही भरती मुख्यतः मुंबई आणि कलकत्ता या ठिकाणी होते. मुंबई केंद्राच्या हाताखाली रत्नागिरी आणि सुरत ही पण दोन लहान केंद्रे आहेत. वर्तमानपत्रात जाहिरात देऊन अर्ज मागविले जातात. वर्षातून एकदा / दोनदा गरजेप्रमाणे अर्ज मागविण्यात येतात. या उमेदवारांना शिक्षण देण्यासाठी तीन संस्था आहेत. ट्रेनिंगशिप, "नवलाक्षी" – सौराष्ट्र येथे, ट्रेनिंग शिप, "मेखला" - वेझाकापट्टम, आणि ट्रेनिंगशिप, "भद्रा"- कलकत्ता येथे. या शाळांतून पास झाल्यानंतर त्यांना जहाजावर पहिली सफर – शिकाऊ खलाशी म्हणून पाठविण्यात येते. त्यांची कामगिरी समाधानकारक वाटल्यास पुढील सफरीत पूर्ण खलाशी म्हणून पाठविले जाते.

प्रत्येक कंपनी त्यांच्या गरजेप्रमाणे खलाशी निवडते व त्यांची वेगळी नोंदणी केली जाते. ज्यांना कोणी वाली नसतो त्यांना सर्वसाधारण यादीत टाकले जाते. जेव्हा जेव्हा कंपनीला खलाशांची गरज लागते तेव्हा ते आपली मागणी या ऑफीसला पाठवितात. हे कार्यालय पत्र पाठवून योग्य त्या खलाशांना ठरल्या दिवशी मुंबई – कलकत्ता येथे बोलावून घेतात व मग संबंधीत कंपन्या आपली निवड त्यातून करून घेतात. प्रत्येक सफर साधारणतः नऊ मंहिन्यांची असते. परत आल्यावर याच कार्यालयात त्यांना पुन्हा नोंदणी करावी लागते. असे हे चक्र सतत चालू असते. यात सर्वात महत्त्वाचा भाग म्हणजे खलाशाला घरी बसून कोणाची खुशामत न करता किंवा मोबदला न देता घरी बोलविणे येऊन नोकरी मिळते. तसेच योग्य वेळी नियमाप्रमाणे त्याला बढतीही दिली जाते.

बेशिस्त वर्तनाचीही योग्य ती दखल घेतली जाते. या कार्यासाठी समिती नेमलेली आहे. या समितीमध्ये या संस्थेचा डायरेक्टर, तसेच कंपनी आणि युनियनचा एक-एक प्रतिनिधी असे सभासद असतात. कॅप्टन कडून / कंपनीकडून आलेला अहवाल विचारात घेतला जातो आणि प्रत्यक्ष आरोपीलापण त्याचे म्हणणे सांगण्याची संधी दिली जाते. सर्वात कडक शिक्षा म्हणजे आरोपीची नोंदणी रद्द करणे. त्याचा अर्थ असा की त्याला त्यापुढे जहाजावर नोकरी करता येणार नाही. या समितीबद्दलची एक विशेष गोष्ट म्हणजे बहुतेक निर्णय "बहुमताने" दिले जातात. कारण युनियनचा प्रतिनिधी सहसा मोठया शिक्षेला साथ देत नाही.

सध्या शिपिंगला सर्व जगभरच फार वाईट दिवस आले आहेत, आणि समुद्री व्यापारच क्षीण झाला आहे. तेव्हा खलाशांची नवीन भरती सध्या तरी बंद ठेवलेली आहे.

शिपिंग कार्यालय– (शिपिंग मास्टर)

सीमेन्स एम्लॉयमेंटचे नित्यक्रम चालू असताना १९५७ साली माझी बदली शिपिंग ऑफिसमध्ये झाली. हे ऑफिस "मिनिस्ट्री ऑफ ट्रान्स्पोर्ट अँड शिपिंग" चा एक महत्त्वाचा भाग आहे. जहाजी साम्राज्यात ही संस्था फार जुनी आणि आंतरराष्ट्रीय आहे. सगळ्या सामुद्रीक देशात हा अधिकारी कोणत्या ना कोणत्या नावाखाली असतोच. आपल्या देशात १८५९ साली मुंबई आणि कलकत्ता या दोन बंदरात हा अधिकारी प्रथम नेमला गेला. मात्र तो प्रादेशिक सरकारच्या होता.१९२३ साली "इंडियन मर्चंट शिपिंग ॲक्ट" पास झाला आणि दि. १-४-१९२९ पासून केंद्र सरकारच्या प्रत्यक्ष हुकमतीखाली मुंबई आणि कलकत्ता या दोन मुख्य बंदरात याची नेमणूक झाली. मद्रास, कोचिन, वैझाग, मार्म-गोवा इत्यादी इतर मोठ्या बंदरात याच मिनिस्ट्रीच्या इतर अधिकाऱ्यांना ही कामगिरी त्यांच्या नेहमीच्या कामाव्यतिरिक्त पार पाडावी लागते.

अनुक्रमणिका

मुख्यत्त्वेकरून खालील कामे या कार्यालयाकडे सुपूर्द केलेली आहेत—

१) कंपनी / कॅप्टन आणि खलाशी यांच्यामधील करारनामा निरीक्षण,

२) खलाशांच्या तक्रारी / भांडणात लक्ष घालणे / सोडविणे,

३) जहाजावरच्या कर्म चाऱ्यांचा / उतारुचा मृत्यू झाल्यास त्याची चौकशी, त्याच्या सामानाची योग्य ती विल्हेवाट लावणे,

४) खलाशांच्या कुटुबांना त्यांच्या पगारातून पैसे पाठविणे, वगैरे.

ही कामे उरकण्यासाठी या अधिकाऱ्यांना जहाजावर केव्हाही जावे लागते आणि शिपिंग मास्टरला तशा तऱ्हेचा निरंकुश परवाना दिलेला असतो. शिपिंग मास्टरच्या खांद्यावर टाकलेली ही जबाबदारी फक्त हिंदुस्थानापुरतीच नसून ज्या ज्या जहाजावर हिंदुस्थानातील खलाशी भरती केलेले आहेत त्यावरही त्याची ही हुकमत चालविण्याचा अधिकार आहे. अशा तऱ्हेने हा सर्व प्रकार पूर्णपणे आंतरराष्ट्रीय होतो. एक गोष्ट जगप्रसिद्ध आहे, हिंदुस्थानातून खलाशी / अधिकारी जगातल्या कितीतरी देशांच्या जहाजांवर नोकरीसाठी घेतले जातात.

जहाजाच्या नोकरीबद्दल/ जीवनाबद्दल एक गोष्ट लक्षात ठेवली पाहिजे, ती म्हणजे शब्दशः प्रत्येक क्षणाला बदलणारी हवा, भाषा, अन्नाच्या पद्धती, लोक आणि चालीरिती, इत्यादी गोष्टींचा परिणाम आणि त्यातही मुल्य गोष्ट म्हणजे आपल्या स्वकियांपासून कित्येक महिन्यांचा वियोग. याचा परिणाम म्हणून मानसिक ताण उद्भवतो. ही गोष्ट जहाजावर उद्भवलेल्या कोणत्याही तक्रारीचा विचार करताना सतत लक्षात ठेवली पाहिजे. वेगवेगळे मोह कसे उत्पन्न होतात आणि त्यांना हे लोक कसे बळी पडतात हेही विसरून चालणार नाही. एक अगदी साधी गोष्ट म्हणजे परदेशात दिसणाऱ्या वेगवेगळ्या गोष्टींची खरेदी करण्याची भुरळ आणि त्याचा परिणाम आपल्या बंदरात परत आल्यावर कस्टम अधिकाऱ्यांशी द्यावी लागणारी लढाई. ती प्रत्यक्ष पाहिल्यावरच तिचे स्वरूप लक्षात येईल. तसेच परकियांची नोकरी म्हणजे साहाजिकच भाषा आणि चालीरितीवर मानसिक गंड उत्पन्न होऊन त्याबाबत परस्पर संबंध अधिकच गुंतागुंतीचे होतात.

कामगार म्हटला की, त्याच्या तक्रारी किंवा गाऱ्हाणे ही संलग्नच असतात. दुसऱ्या शब्दात कामगार आणि गाऱ्हाणे ही अविभक्त आहेत. (कामगाराची व्याख्या अशी करता येईल—मॅन वुईथ ग्रिव्हन्स.) त्याला तितकीच चिकटलेली दुसरी गोष्ट म्हणजे युनियन. या युनियन्स म्हणजे वर की शाप हे ठरविणे फार कठीण आहे तक्रार नसली तरी उत्पन्न करण्यात या युनियनचा हातखंडा असतो. एका तक्रार प्रसिद्ध विहिणीची मुलीकडच्या लोकांनी इतकी चांगली व्यवस्था ठेवली की, तिला रुसण्यासाठी काही कारणच सापडेना. अखेरीला जेवताना पानावर वाढलेला पापड फुगलेला नाही अशी तिने तक्रार केली. या विहिणीत आणि युनियनच्या पुढाऱ्यात फारसा फरक नाही. त्यांना जहाजाच्या हालचालीबद्दलही पूर्ण माहिती असते. बंदरात जहाज आले की, तीवर दुसरे कोणी पोहोचण्याअगोदर युनियनचे प्रतिनिधी तेथे जाऊन हजर होतात आणि तक्रारीसाठी पूर्व तयारी करून ठेवतात. माझ्या एका ओळखीच्या कप्तानाने मला असे कळविले होते की, कलकत्त्याचे खलाशी असूनही त्यांची एकही तक्रार नाही. पण किनाऱ्याशी जहाज आल्यानंतर दोन तासातच शिपिंग मास्टरपुढे तक्रारी नेण्यात आल्या. त्यापैकी एक तक्रार अशी होती की, हिवाळ्यात युरोपमध्ये चांगला भाजीपाला दिला गेला नाही. (हिवाळ्यात अतिशय थंडीमुळे युरोपमध्ये भाजीपाल्यात फारशी भिन्नता मिळत नाही, हे जगप्रसिद्ध आहे. त्यामुळे त्याच त्याच भाज्या पुन्हापुन्हा खाव्या

लागतात.) म्हणून त्यांना या अपराधाबद्दल पैशात नुकसान भरपाई पाहिजे होती. खलाशांचे आर्थिक नुकसान कोणते व कसे झाले असेल हे त्यांचे त्यानाच माहीत सध्याची युनियन सामर्थ्यवान आणि प्रतापी आहे. ती इंटरनॅशनल ट्रान्स्पोर्ट फेडरेशन (आय. टी. एफ.) या जागतिक युनियनला जोडलेली आहे आणि त्यांचे आपसात गाढे सख्य आहे. एखाद्या क्षुल्लक कारणावरून चुटकी सरशी संपाची हाक दिली जाते. शिपिंग मास्टर मुर्दाबाद सारख्या घोषणा प्रत्यही चालू असतात. जाता / येता शिपिंग ऑफीसचे अधिकारी आणि युनियनचे पुढारी एकमेकाकडे पाहून स्मित करतात. (आपसात गैरसमजूत अथवा वैमनस्य नाही.) उलटपक्षी असेही म्हणता येते की, या युनियन्स् नसतील तर कंपन्यांचे मालक मजुरांचा मोठ्या प्रमाणात छळ करतील. या दोन कृतीत समतोल कसा साधावयाचा हा गहन प्रश्न आहे.

या अधिकाऱ्याला विविध अडचणींना तोंड द्यावे लागते. काही प्रसंग फारच मजेदार आणि तितकेच कठीणही असतात. अशा काही प्रसंगाची उदाहरणे देतो —

१) जहाजावर आपल्या कामावर असताना एकादा खलाशी जखमी झाला अथवा त्याला त्यात मृत्यू आला तर "वर्कमेन कॉम्पेन्सेशन ॲक्ट" या कायद्याखाली त्याला—त्याच्या वारसांना भरपाई दिली जाते. त्याच्या मृत्यूची बातमी शिपिंग मास्टरला देणे हे कंपनीचे प्रथम कर्तव्य आहे. ती आल्याबरोबर हा अधिकारी त्याच्या वारसाला ही बातमी कळवितो आणि नोटीस बोर्डावरही त्याची एक प्रत लावली जाते. बहुदा उद्देश असा असेल की, पोष्टाने ती जर मिळाली नाही तर नोटीस बोर्डावरची बातमी वाचून कोणीतरी वारसाला कळविण्याचा संभव आहे. येथील एक वकील अशा नोटीस बोर्डावरच्या बातम्या वाचून त्या वारसाला ताबडतोब पत्र पाठवून, किंबहुना स्वतः भेटूनही तो त्या वारसाचे वकील पत्र घेण्यास तयार असून, नुकसान भरपाई मिळण्यासाठी लागेल ती सर्व खटपट करण्याला तयार आहे असे कळवीत असे. हे ऐकून वारसाला आनंदच होत असे. कारण, असा वकील किंवा एखादा मित्र शोधण्याची त्याची खटपट टळते. हा वकील कित्येकवेळा कंपनीशी वाटाघाटी करून आणि संगनमत करून कमी रकमेला मान्य होत असे. प्रत्यक्ष कमिशनरपुढे केस गेली तर कमिशनरला वारसाला देण्यासाठी एकदम रक्कम न देता हप्त्याने द्यावी अशी शिफारस करीत असे आणि तो हप्ता त्याच्या मार्फत पाठविण्यात यावा असेही ठरवून घेत असे. याचा परिणाम असा होऊ लागला की, गरीब विधवेला कित्येकवेळा हे पैसे मिळतच नसत. काही दिवसांनी ही चलाखी उघडकीला आली आणि त्या वकीलाची चौकशी होऊन त्याची सनद तहकूब केली गेली.

२) एके दिवशी 'पी. अँड ओ." कंपनीच्या स्थानिक कार्यालयातून दुसऱ्या दिवशी येणाऱ्या जहाजावर येण्यासाठी मला खास विनंती करण्यात आली वास्तविक कर्तव्य म्हणून जहाजावर जावयाचे असतेच. तरीसुद्धा ही खास विनंती का आली याच्याबद्दल मी आश्चर्य करीत होतो. जहाजाच्या 'गँग वे' वर दोन अधिकारी माझ्या स्वागतासाठी उभे होते आणि माझी बसण्याची व्यवस्था एका खास केबीनमध्ये केली होती. लवकरच असे कळले की, एका युरोपियन उतारूचा दोन वर्षाचा लहान मुलगा लंडन ते मुंबई या प्रवासात आजारी पडून त्यातच त्याचा अंत झाला, आणि त्या संबंधात चौकशी करावयाची आहे. हा उतारू बरेच वर्षे कलकत्याला राहाणारा होता. मी मयताचे आई - बाप, डॉक्टर आणि इतर सबंधित अधिकारी यांची विधाने ऐकली. डॉक्टरचे असे म्हणणे होते की, त्याने या रोग्याला जहाजावरच्या हॉस्पिटलमध्ये ठेवण्याचा आई - वडिलांना सल्ला दिला होता पण त्यांनी तो मानला नाही. त्यामुळे त्याच्या केबीनमध्ये त्याची कशी काय शुश्रुषा झाली — अथवा काळजी घेतली गेली याबद्दल डॉक्टर कोणत्याही तऱ्हेने जबाबदार नाहीत. मुलाच्या बापाचे असे मत होते की, ते मूल फार लहान असल्यामुळे इस्पितळात एकटे रहाणे शक्य नव्हते. शिवाय तेथे आई / वडिलांना रहाण्याला जागा आणि परवानगीही नव्हती. या अशा

परिस्थितीत मी त्या उतारूला सांगितले की, डॉक्टरांच्या सांगण्याला तुमचे काय उत्तर आहे त्याची तुम्ही तयारी करा. तुमची इच्छा असेल तर मी ही केस वरच्या अधिकाऱ्यांकडे पाठवून देईन. थोड्या वेळाने आई - वडील परत आले आणि त्यांनी मला सांगितले की, "मी ख्रिश्चन आहे, माझे मूल तर गेलेच आहे आणि पुढे काहीही कारवाई केली तरी मूल परत येणार नाही. तरी केस पुढे पाठविण्यात काही अर्थ नाही आणि त्यात त्यांना स्वारस्यपण नाही." शेवटी जाताना त्यांनी असेही सांगितले की, कलकत्त्याने आपले हिंदुस्थानी डॉक्टर अशा तऱ्हेचे आजार केव्हाच बरे करतात. या जहाजावरच्या डॉक्टरांना काही समजलेच नाही, अशी त्यांची समजूत होती. शेवटी त्यांनी केस मागे घेण्याचे ठरविले.

३) हिंदुस्थानातून चार स्काऊट कॅनडाला जांबोरीसाठी गेले होते. परत येताना ते एका मालाच्या जहाजातून येत होते. सफरीमध्ये त्यातील एक मुलगा आजारी पडला. त्याचेवर जहाजावरील अधिकाऱ्यांनी शक्य ते उपाय केले. कारण मालाच्या जहाजावर गुणवत्ताधारक डॉक्टर नसतात. जहाजावरील सेकंड अधिकारी आणि कॅप्टन मेडिकल गाईडच्या सहाय्याने ही कामगिरी त्यांच्या कुवतीनुसार करीत असतात. आजारात उतार पडत नाही असे पाहून कॅप्टनने ते जहाज शक्य त्या जवळच्या बंदरात नेऊन त्या आजारी स्काऊटला दवाखान्यात पोहोचविले. तेथेही तो बरा होऊ शकला नाही. पुढे एक—दोन दिवसातच त्याचा मृत्यू झाला. हा कॅप्टन स्वत: फार घाबरला आणि मुंबईला आल्याबरोबर रात्री १२ वाजता माझ्याकडे आला. त्याच्यावर काय बालंट येईल आणि त्याने काय करावयाचे हे विचारण्याचा त्याचा हेतू होता. वास्तविक प्हाता कप्तानाला करता येतील तितके प्रयत्न केले आणि तसेच त्याला बंदरात आणून दवाखान्यानसुध्दा पोहोचविले. त्यामुळे त्याची जबाबदारी संपलेली होती. दवाखान्यात रोग्याला मृत्यू आला ही गोष्ट अगदी वेगळी. दुसऱ्या दिवशी त्याने त्या मुलाच्या आईबाबाकडे जाऊन सर्व हकीकत त्यांना सांगितली. त्या मायबापांनी ते ऐकून त्या अधिकाऱ्यांना कोणत्याही तऱ्हेने जबाबदार न धरता सर्व दोष त्यांनी त्यांच्या दैवावर दिला. अर्थातच कॅप्टनला एकदम हायसे वाटले.

४) एका वरिष्ठ अधिकाऱ्याचा हुषार मुलगा एन. डी. ए. ची परीक्षा पास झाला आणि त्याने आपली पसंती विमानदलासाठी दिली. पण हे त्याच्या आईला समजताच तिने आकांत फेला आणि त्याला विमान दलात जाण्याला आपली नापसंती दर्शविली. तिचे मन वळविण्याचे सर्व मार्ग थकल्यावर सर्व कुटुंबाने मान तुकविली आणि त्यामुळे मुलाचे एक वर्ष फुकट गेले. दुसऱ्या वर्षी त्याने डफरीनची स्पर्धा परीक्षा पास केली. येथे जाण्याला त्याच्या आईने मनाई न केल्यामुळे त्याने तो अभ्यासक्रम पूर्ण केला. पुढे प्रत्यक्ष शिक्षणाला त्याला जहाजावर कॅडेट म्हणून पाठविले गेले. थोड्याच दिवसात तो, जात्याच हुषार असल्यामुळे मुख्याधिकाऱ्याचा आवडता विद्यार्थी झाला. एकदा त्याचे जहाज इंग्लीश चॅनेलमधून जात असताना दुसरे एक भरकटणारे जहाज त्यांच्या दृष्टीस पडले. हे जहाज वाचविले तर बरेच पैसे मिळतील अशा लोभाने त्यानी प्रयत्न करण्याचे ठरविले. (अशा मिळकतीला 'सालवेज मनी' असे म्हणतात.) त्यांनी आपले जहाज थांबवून या दुसऱ्या जहाजावर आपली एक टीम पाठविली तेथे जाऊन वरवरच्या पहाणीला सुरुवात केली तो पर्यंत दुपारच्या जेवणाची वेळ झाली म्हणून त्यांच्यातील काही लोकांना परत आपल्या पहिल्या जहाजावर पाठविले, आणि त्यांना उरलेल्यांचे जेवण आणण्यास सांगितले. तेथे उरलेले खलाशी - अधिकारी यांनी पुढे पहाणी सुरू केली. पहिल्या जहाजावर आलेल्या लोकांनी जेवणखाण आटोपून परत जाण्याची तयारी केली तर ते नवीन जहाज कोठेच दिसेना. मधल्या काळात या जहाजावर एकदम स्फोट होऊन त्या जहाजाला आतील रहिवाशांसकट जलसमाधी मिळाली. याचा अर्थ असा की, ज्या अर्थी

पहिल्या खलाशांनी ते जहाज सोडून दिले होते त्या अर्थी त्यामध्ये काही तरी गंभीर घटना घडली असली पाहिजे. पण ती या नवीन लोकांच्या वर वर केलेल्या पाहणीत तरी दृष्टोत्पतीस आली नसावी.

जहाज मुंबईला परतले आणि त्या तरुणाचे वैयक्तिक सामान शिपिंग मास्टरच्या स्वाधीन केले. तात्पर्य हे की, मृत्यू होताच पण तो हवेत नव्हता पाण्यात होता.

अशा तऱ्हेचे कायम लक्षात राहाण्यासारखे बरेच अनुभव आले. क्वचित प्रसंगी थोडी बहूत माणूसकी दाखविण्याची संधी मिळाली, हाच खरा जमेचा भाग.

अनुक्रमणिका

हज यात्रा नैमित्तिक

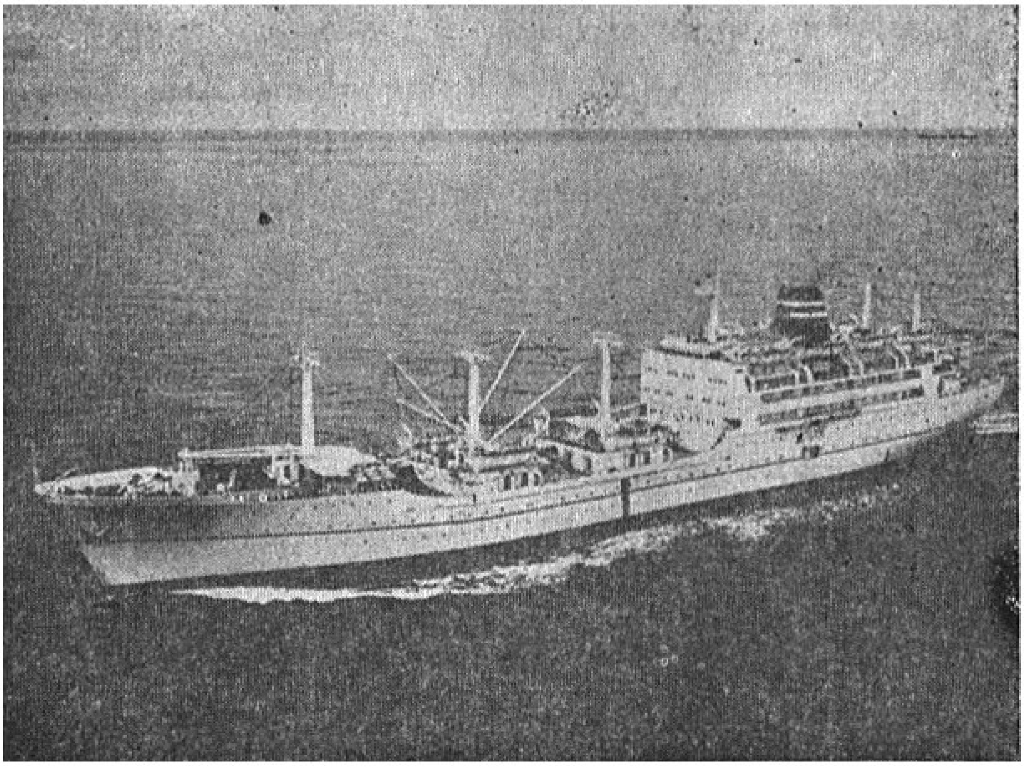
सरकारी नोकरी म्हटली म्हणजे थारेपालट हे ओघाने आलेच. शिपिंग ऑफीस मधून जानेवारी १९६३ च्या पहिल्या आठवड्यात माझी बदली मोगल लाईन या शिपिंग कंपनीमध्ये, कंपनी सेक्रेटरी म्हणून झाली. ही कंपनी सरकारने आपल्या ताब्यात घेतली होती पण कायद्याप्रमाणे तेथे कायम "कंपनी सेक्रेटरी" नेमलेला नव्हता

भूतकाळात दृष्टी टाकता या कंपनीचा इतिहास चित्तवेधक आहे. मुळारंभी ही कंपनी "द बॉम्बे अँड परशिया स्टीम नेव्हिगेशन कंपनी लि." या नावाने स्थापली गेली. तरीही तिला "मोगल लाईन" असेच म्हणत असत. कारण तिचे डायरेक्टर्स आणि एजंटस् इराणमधून आलेले होते म्हणजे मोगलाचे वंशज होते. १९४१ मध्ये मात्र हे नाव अधिकृतरीत्या जाहीर झाले. कंपनीचा खरा कारभार १८७८ मध्ये सुरू झाला. त्या काळात मुंबई आणि इराणचे आखात यामध्ये व्यापार चालू असे. १८८२ मध्ये हज यात्रेकरू नेण्यास सुरवात झाली. पण या यात्रेबद्दलचा कायदा १८८७ साली जाहीर झाला. १९१२ साली मुंबई सरकारने या कंपनीला हज यात्रेकरूचा पूर्ण मक्ता द्यावा अशी योजना ठरविली, पण काही कारणाने ती पूर्णत्वास पोहोचली नाही. पहिल्या महायुद्धात कंपनीचा कारभार पूर्णपणे विस्कळीत झाला. कंपनीची जहाजे सरकारने ने-आण करण्यासाठी आपल्या ताव्यात घेतली. नोव्हेंबर १९१८ सालात तहावर सह्या झाल्यावर १९१९ पासून पुन्हा हज यात्रेला सुरवात झाली ही यात्रा ताबडतोब सुरू करण्याचे आणखीपण एक कारण होते. कोणीतरी अशा अफवा उठविल्या होत्या की, 'मक्का' आणि मदिना' ही पवित्र स्थाने युद्धात पूर्णपणे नष्ट पावली आहेत. हे वृत्त खोटे आहे हे सरकारला सिद्ध करावयाचे होते.

दि. १४-३-१९१३ रोजी श्री. शिराजी यांनी कंपनी चालविण्याची इतक्या वर्षांची एजन्सी सोडली आणि मेसर्स टर्नर मॉरिसन अँड को हे कंपनीचे नवे एजंट झाले.

पहिल्या युद्धाप्रमाणे दुसऱ्या युद्धातही सरकारने लागतील तशी या कंपनीची जहाजे आपल्या ताब्यात घेऊन ती सैन्याची ने-आण करण्यासाठी वापरली. यातील **"रहमानी" नावाचे जहाज दि. १२-७-१९४३ रोजी टार्पेडोनी फुटून बुडाले. त्या अपघातात सहा खलाशी आणि चौदा उतारू मृत्युमुखी पडले. बाकी मोठ्या धैर्याने आणि चिकाटीने किनाऱ्याला लागलेय या युद्धकाळात हज यात्रा जवळ जवळ बंदच झाली होती. तरीही १९३९. १९४१ आणि १९४४ व १९४५ या वर्षात आपल्या नेव्हीच्या मदतीने २४,७३३ यात्रेकरू जेद्दाला सुखरूप पोहोचविले आणि परत आणले. ही कामगिरी संरक्षण खात्याला निश्चित प्रशंसनीय होती युद्ध संपल्यावर हज यात्रा पुन्हा पहिल्याप्रमाणे सुरू झाली. फाळणी नंतर १९४८ साली नवी परिस्थिती उत्पन्न झाली पाकिस्तान बरोबर पश्चिम व पूर्व पाकिस्तानातील यात्रेकरूंना नेण्याचा करार करावा लागला. पाकिस्तानच्या इच्छेला सरकारने आणि कंपनीने पूर्ण सहाय्य दिले तदनुसार १९५९ पर्यंत मुंबई, कराची आणि चितगाव या बंदरातून हज यात्रेकरूंना नेले जात असे. पुढे यात्रेकरूंची** संख्या फार वाढल्यामुळे (२०,०००) पाकिस्तानचे यात्रेकरू १९६० साली नेण्याचे बंद केले. (त्यांनी पण आपली स्वतंत्र व्यवस्था तोपर्यंत केलीच होती.)

अनुक्रमणिका



मोगल लाईन कंपनीचे एक जहाज

या मोठ्या कामगिरीशिवाय गाझा प्रांताला सैन्य नेणे, ब्रम्हदेशातून मद्रासला हिंदुस्थानी लोकांना परत आणणे, ही पण कामगिरी कंपनीने चालू ठेवली होती.

१९५९ च्या सुमाराला टर्नर मॉरिसनने सरकारला मुंबई-जेद्दा या प्रवासाचे भाडे वाढविण्याची परवानगी मागितली. पण सरकारने ती राजकीय कारणासाठी नाकारली. नंतर बऱ्याच वाटाघाटी होऊन सरकारने कंपनीच्या १,०१,१९० शेअर्स बरीच किंमत देऊन विकत घेतले आणि १५ ऑगस्ट १९६० या रोजी आपला प्रत्यक्ष मालकी हक्क प्रस्थापित केला. त्यामुळे ही सरकारी कंपनी बनली. (भारत सरकारचा उपक्रम) अशा तऱ्हेने १९१३ पासून चालत आलेली टर्नर मॉरिसनची मॅनेजिंग एजन्सी त्या तारखेला संपुष्टात आली. कंपनीचा हरितधवल ध्वज मात्र तसाच ठेवला गेला, आणि तो अद्यापही फडकत आहे.

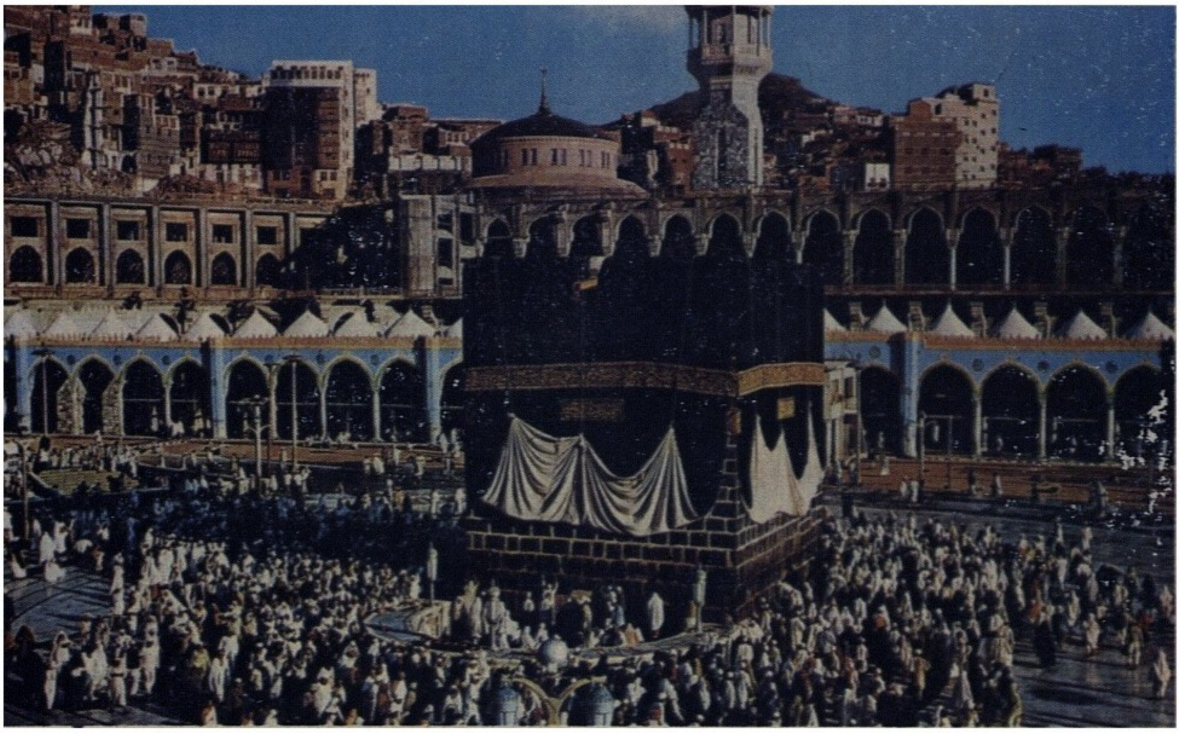
मोगल लाईनचे खास वैशिष्ठ्य म्हणजे हज यात्रेकरूंची मुंबई ते जेद्दा व परत मुंबई अशी ने-आण. ज्या पवित्र हेतूने आपले मुस्लीम बांधव मक्कामदिनेचा प्रवास करतात ती हज यात्रा काय आहे याचे थोडक्यात अवलोकन केल्यास अनाठायी होणार नाही. या यात्रेची मुख्य स्थाने “मक्का” व “मदिना” ही सौदी अरेबिया या देशात वसलेली आहेत. या शहरी जाण्यासाठी बोटीने अगर विमानाने तांबड्या समुद्रातील “जेद्दा” या बंदरी जावे लागते. या बंदरापासून मक्का ४७ मैल आणि मक्केपासून मदिना ४३२ मैल दूर आहे.

हज या शब्दाचा मूळ अर्थ “पवित्र ठिकाणाला भेट देणे.” ही यात्रा झिल या महिन्याच्या ८ ते १३ तारखेपर्यंत केली जाते. दर दिवशी ठराविक कार्यक्रम असतो. तो थोडक्यात पुढीलप्रमाणे —

अनुक्रमणिका

८ तारखेला किंवा अगोदर मक्का येथे जाऊन तेथे पुरुषांनी आपले शरीर न शिवलेल्या कपड्याच्या दोन तुकड्यांनी झाकावयाचे असते. बायकांनी मात्र आपले नेहमीचेच कपडे ठेवावयाचे असतात. काबाच्या दर्शनानंतर मक्केहून ३मैलावर असलेल्या मिना नावाच्या जागी जावयाचे आणि २४ तास तेथे रहावयाचे.

९ तारखेला मिनापासून ६ मैल अंतरावर असलेल्या अराफत नावाच्या लहानशा टेकडीपाशी दुपारच्या अगोदर पोहोचून दुपार ते संध्याकाळ या काळात त्या ठिकाणी प्रत्येक यात्रेकरूने राहिलेच पाहिजे, असा यात्रेचा महत्त्वाचा आदेश आहे. (या ठिकाणी पैगंबराला ईश्वराचे दर्शन झाले, त्यांनी तेथे ईश्वराची प्रार्थना केली. संध्याकाळच्या प्रार्थनेनंतर यात्रेकरूने "मुझदल्फा" (ही जागा अराफत आणि मिना यांचे मध्ये आहे) या ठिकाणी जाऊन सर्व रात्र उघड्यावर चंद्र प्रकाशात मूळच्या अंगवस्त्राशिवाय कोणतेही आणखी वस्त्रे न घेता काढावयाची असते. तेथे राहून लहान लहान ७० दगड जमा करणे हे पण एक महत्त्वाचे काम असते.



मक्का (अरबस्थान) शहरांतील पवित्र मुख्य मशीद

अनुक्रमणिका

मदिना (अरबस्थान) या शहरांतील पवित्र मुख्य मशीद

१० तारखेला सकाळी मिनाला परत आल्यावर तेथे पहिले काम म्हणजे म्हणजे तेथे असलेल्या सैतानाच्या तीन स्तंभावर जमविलेले दगड मारणे. त्यानंतर बकरा" / मेंढा किंवा उंट या पैकी ताकदीप्रमाणे एकाचा बळी द्यावयाचा. हा कार्यक्रम संपल्यावर पुरुषांनी पूर्ण हजामत करावयाची आणि बायकांनी त्यांच्या केसाची एक बट कापावयाची असते.

११ तारखेला परत "मक्केला" जाऊन तेथे आपले दोन तुकड्यांचे पांघरुण (कापड) काढून नेहमीचे कपडे चढवावयाचे. यानंतर मिनाला पुन्हा परत येऊन तेथे ११ ते १२ तारीख हे दोन दिवस तेथे रहावयाचे. या काळात पुन्हा तीन सैतान स्तंभावरती दगड मारणे.

अनुक्रमणिका

१३ तारखेला परत मक्केला आल्यावर तुमची यात्रा पूर्ण झाली आणि यात्रेकरू "हाजी" या संज्ञेला पात्र झाला. या पाच दिवसात प्रत्येक यात्रेकरूने सारखी ईश्वराची प्रार्थना करीत रहावयाचे.

मदिना :— हे मुस्लीमांचे क्रमांक २ चे पवित्र ठिकाण आहे. पैगंबर (इ. स. ५७० ते ६३२) शुक्रवार २ जुलै ६२२ रोजी मक्केहून येथे आले. आणि आपल्या नवीन धर्माचा प्रचार सुरू केला. मदिनेची यात्रा मक्केच्या अगोदर किंवा नंतर केव्हाही केली तरी चालते. पण ही यात्रा म्हणजे हज यात्रेचा भाग आहे. तेथील पवित्र मशिदीत पैगंबर व त्याचे सहकारी खलीफा अबुबखर आणि ओमर यांची थडगी आहेत. पैगंबराचे थडगे बंदीस्त केलेले आहे. कारण त्याला कोणी स्पर्श करू नये किंवा त्याचे कोणी चुंबन घेऊ नये. या थडग्याला प्रदक्षिणाही घालावयाची नसते. कारण पूजा प्रदक्षिणा फक्त अल्लाचीच करावयाची.

काबा :— मक्केतील मुख्य मोठी मध्यवर्ती मशिदीत ही वास्तू बसविलेली आहे. काबा (क्यूब — घमाकार) १२ मीटर लांब, १० मीटर रुंद आणि १६ मीटर उंच आहे. याच्यावर दरवर्षी तेथील सरकार काळ्या मखमलीचा कशिदा काढलेले पांघरूण घालते. काबा येथे जवळच "साफा" आणि "मार्धा" अशा लहान टेकड्या आहेत. त्यामध्ये ७ वेळा प्रार्थना करीत चालावयाचे असते.

काळी शिला :— काबाच्या एका कोपऱ्यात आकाशातून पडलेला ३० सें. मी. व्यासाचा एक काळा दगड आहे. काबाला ७ प्रदक्षिणा घालावयाच्या असतात. तेव्हा प्रत्येक प्रदक्षिणेवेळी या शिळेचे शक्य झाल्यास चुंबन घ्यावयाचे असते.

झम—झम :— येथेच १४० फूट खोल पाण्याची विहीर आहे. या वाळवंटात एकेकाळी पाणी पूर्ण संपून गेले तेव्हा अल्लाने ही विहीर उत्पन्न केली, म्हणून ती पवित्र समजली जाते. या विहिरीतून प्रत्येक यात्रेकरू परत येताना एका डब्यातून पाणी घेऊन येतो. (आपल्याकडील गंगेच्या पाण्याप्रमाणे.)

असा हा हज यात्रेच्या खास महत्त्वाच्या विधीचा अगदी त्रोटक तपशील आहे. या विधीमागे धार्मिक, पौराणिक आणि ऐतिहासिक कथा आहेत. पण त्या सविस्तर लिहिणे या ठिकाणी अप्रस्तूत आहे.

अशा या हज यात्रेला दर वर्षी १५ ते २० हजार मुस्लीम यात्रेकरूंची मुंबई ते जेद्दा व परत (लाल समुद्र — अरबस्थान) नेआण केली जाते. कालमानाप्रमाणे या एकाच म्हणजे समुद्रप्रवासाचा मार्ग हळू हळू बदलत चालला आहे. यात्रेकरू आता विमान मार्ग पसंत करू लागले आहेत. त्यांची संख्या दिवसें-दिवसे झपाट्याने वाढत आहे. सध्या सौदी सरकारने समुद्री प्रवासावर अतिशय कडक निर्बंध पण घातले आहेत. त्याच प्रमाणे त्या सरकारने जेद्दा येथे एक अजस्त्र विमानतळ बांधून भविष्यकाळात येणाऱ्या यात्रेकरूंची तयारी करून ठेवलेली आहे. म्हणजेच एक/दोन वर्षात जहाज यात्रा बंद होऊन तो एक इतिहासाचा विषय होईल. एक गोष्ट सध्या लक्षात ठेवावी, ती म्हणजे दर वर्षी जगातून १७ लाख यात्रेकरू या देशात जमा होतात.

यात्रेकरूंची ये-जा ही फक्त एका मोजक्या काळातच होते. त्यांचे पंचाग चंद्रमासावर आधारीत असल्यामुळे दर वर्षी ११ दिवस मागे जाते. त्यामुळे हा यात्रेचा काळ सर्व वर्षभरात कोणत्याही कालावधीत-ऋतूत येतो. हा ठराविक काळ वगळून कंपनी आपले जास्त महत्त्वाचे कर्तव्य म्हणजे मालाची ने—आण

अनुक्रमणिका

करीत असते. भविष्यकाळात मोगल लाईन्स सुद्धा इतर शिपिंग कंपन्याप्रमाणे केवळ मालवाहू कंपनी होईल.

नोकरी करणाऱ्याला त्यातही सरकारी नोकराला एक गोष्ट नोकरीच्या पहिल्याच दिवशी माहीत असते आणि ती म्हणजे निवृत्तीची तारीख. क्वचित प्रसंगी या अंतीम वेळापत्रकात काही बदल होतो. तसा तो माझ्या बाबतीत झाला.निवृत्तीची ५८ वर्षे ही मर्यादा ओलंडून कंपनीने / सरकारने मला दोन वर्षांची मुदत वाढ दिली. तद्नुसार कंपनी साम्राज्यातून मी दिनांक १० जून १९७० साली सेवामुक्त झालो.

माझा जन्म समुद्राच्या खाऱ्या वाऱ्यात झाला. सुदैवाने योग्य काळात सागराची साद ऐकली. इमानाने शक्य होईल तितका प्रतिसाद दिला. परिस्थिती आणि पात्रता लक्षात घेता बरेच काही मिळविले. माझ्या अल्प ज्ञानात किंचित भर पडली थोडेसे जग पाहिले. मानसिक समाधानाचे काही योग आले. जन्मभर जपून ठेवण्यालायक काही प्रसंगाचे आणि अनुभवांचे अनमोल भांडार सापडले शेवटी कर्मदंड खाली ठेवताना माझ्या मनात कोणताही आकस किंवा किंतू नाही उलटपक्षी सर्व समाधान आहे.

॥ शं नौ वरुणः ॥

अनुक्रमणिका

सत्यमेव जयते

The President of India

To Purushottam Gopal Gokhale Greeting:-
I, reposing special Trust and Confidence in your Fidelity, Courage, and good Conduct, do by these Presents Constitute and Appoint you to be Lieutenant (S) in the Indian Navy from the twentysixth day of January Nineteen hundred and fifty
I, therefore, charge and command you carefully and diligently to discharge your Duty in that Rank or in any higher Rank to which you may from time to time hereafter be promoted or appointed, of which a notification will be made in the Gazette of India, and to obey such directions as from time to time you shall receive from me or any of your superior Officers and to observe and execute the Rules, Regulations and Orders for the Governance of the Indian Navy.
And, I do hereby charge and command the Officers and Men subordinate to you to conduct themselves with all due Respect and Obedience to you as their Superior Officer.

Given at New Delhi this twentyfourth day of September Nineteen hundred and fiftytwo.

Rajendra Prasad
President of India

Secretary to the Govt. of India
Registered No. N-187 Ministry of Defence

नौदलाच्या प्रत्येक सनदी अधिकाऱ्याला वरील प्रमाणे राष्ट्रपतींच्या सहीचे राजपत्र दिले जाते.

अनुक्रमणिका

No.

18-3-1954

This is to Certify that Lieut. Cdr. (S). P.G. Gokhale I.N.
has served as S.O. (P.Q.) in
Naval Headquarters under my command, from the 24th day
of February 1953, to the 18th day of March 1954, during which
period he has conducted himself* to my entire satisfaction

An officer of pleasant manner who is always
cheerful. He works hard and is reliable.
He has made a great contribution in producing
a handbook of Logistics for the navy.
Very loyal & a good mixer.

Captain
H.M.S. [signature]
Commodore
R.N.
Deputy Commander-in-Chief &
Chief of Staff, Indian Navy.

* Here the Captain is to insert in his own handwriting the conduct of the Officer.

SM (J) Y 157—8 S.450

(पान क्रमांक १०८ पहा)

अनुक्रमणिका

Reprint from the Mombasa Herald, dated February 17, 1972

W A R S H I P   A U C T I O N E D
I N   M O M B A S A

To be used As Prison By Bantu Chieftain.

.....

In first auction of its kind in the world the former Indian Navy destroyer RAJPUT fell to the hammer for a more 20,000 shillings here today.

Old residents of Mombasa will recall that 20 years ago RAJPUT came here with the Commonwealth Naval Squadron which was to have escorted Queen Elizabeth II (then Princess) from East Africa to Ceylon and that the warship, after putting out to sea from Mombasa, returned two days later with trouble in her coffee percolator. Ever since that time Captain R.D.Katari, then a vigorous young man of 40 has been trying unsuccessfully to get his ship and men back to India. Now he has been forced to sell the vessel.

Of the officers who set out upon that ill-fated voyage from Bombay on January 16, 1952, few survive.

Commander (E) Tandon has been in Mombasa's looney bin for the past 15years muttering about vaums. Doctors believe this has something to do with the trouble which originally brought RAJPUT back to this port.

His bluff, jovial companion in engineering misfortunes, Lt. (E) Khanna, deserted the ship about five years ago to join the Tusker Beer Company under the misapprehension that life there would be less hazardous than aboard RAJPUT. But he came to an untimely end when he descended into one of the vast beer vats wearing the leaky diving mask purchased by Sub. Lieut. (S) Mandana in Bombay's Chore Bazar. This mask had nearly cost Petty Officer Harnam Singh his life when attempting to free I.N.S. RANJIT'S propellors in Mombasa harbour 20 years ago.

Lt. Commander Menezes was killed in his hundredth attempt to gain admission to " The Nelson "

Surgeon Lt. Commander Dewan took to the bush with four chicken-pox patients in an attempt, it is believed, to walk to Edinburgh, but though they were armed with hockey sticks and had blue ribbon in their hair (the Doctor's tonsure presented a difficulty) the party has not been heard of since.

Lt. R.B. Mukerjee is still with the ship's company and to the last moment before the auctioneer's hammer fell yesterday was in wireless contact with New Delhi trying to persuade the Government of India to provide funds it had adamantly refused for two decades.

His namesake is said to be earning a precarious living selling feelthy peectures of RAJPUT in Port Said.

Lt. Commander Kirpal Singh was the notorious character responsible for the shelling of Mombasa when the town tired of his ribald songs, fortunately his marksmanship with the 4.7 inches was as bad as with 38 inches. It will be remembered that he later recanted and became a torpedo officer
torpedo officer aboard the piratical Arabs dhow " The Ravisher ", which was lost at sea on its first voyage after engaging Lt. Grewal as Navigator

Among the Petty Officer, G.Singh of Radar fame now fits G strings on cabaret girls at the Anchor Bar, while Torpedo Petty Officer Paul has been working in the local birth control clinic for many years.

Of RAJPUT'S ratings most sold their watches, purchased in Zanzibar and led by the tall and handsome Instructor Lt. Arogya Swami, who survived a debagging in the wardroom, took passage for the Seychelles where the man power shortage has since been overcome, much to the chagrin of visiting ship's companies.

Some old residents insist that there were four journalists aboard RAJPUT when she first put into Mombasa. About five years ago a skelton was discovered in one of the ship's lavatories. It is believed to have been that of Mr. S.A.Sen Gupta, who was correspondent of the United Press of India, and who seems never to have recovered from the " Bottle " given him by Commander (E) for bathing in fresh water. The three others, seeking to avoid being dunned for their mess bills, took refuge in the game reserve near Nairobi and have been mistakenly kept there ever since.

Interviewed yesterday Captain Katari said he himself could have got away to India years ago, paying his passage with the proceeds of a set of crockery and a radiogram purchased at a time when prices were a fraction of what they are now. But he had decided in the line of duty to stay with his men. It was only with difficulty that he was dissuaded from being auctioned with his ship.

RAJPUT is believed to have been bought by the notorious Bantu Chief, the Bong of Wong, who intends to transport it inland and use it as a prison. The Bong is stated to have made this decision after sampling the food in the ship's wardroom. Consequently he has retained the services of the Ship's cooks.

The only relic of yesterday's sad transaction is a book entitled " How to avoid Work " now in the Mombasa museum. Its wide circulation among the ship's officers while at sea is believed to have been primarily responsible for RAJPUT'S ignominious end.

ले. कमांडर पु. गो. गोखले

ले. कमांडर गोखले, सेक्रेटरी, मोगल लाईन (शिपिंग कंपनी) हे कंपनीचा कारभार कटाक्षाने, व्यवस्थितपणे आणि कार्यक्षमतेने पाहण्याबद्दल प्रसिद्ध होते.

१९४२ ते १९५४ या नौदलातील १२ वर्षांच्या काळात त्यांना युद्धनौकेतून, युद्धक्षेत्रात सेवा करण्याचे सुयोग आले होते. जुलै १९५४ मध्ये त्यांना मिनिस्ट्री ऑफ ट्रान्स्पोर्ट (Ministry of Transport) या खात्यात खास कामावर पाठविण्यात आले. या नव्या खात्यात त्यांची पहिली नेमणूक डेप्युटी डायरेक्टर, सीमेन्स एम्प्लॉयमेंट ऑफीस (Deputy Director, Seamen's Employment Office) या हुद्यावर झाली. नंतर त्यांना डायरेक्टर या पदावर बढती मिळाली. लवकरच त्यांची मुंबईचे शिपिंग मास्टर (Shipping Master) या जागेवर बदली झाली. १९६३ मध्ये त्यांची मोगल लाईनचे कंपनी सेक्रेटरी म्हणून निवड झाली.

कमांडर गोखले यांनी इराणचे आखात आणि दक्षिण पूर्व आशियातील बहुतेक सर्व बंदरांना भेटी दिल्या आहेत. तसेच पूर्व आफ्रिकेतील मोंबासा, झांजिबार ही बंदरे पण पाहिली आहेत. हिंदुस्थानातील सर्व मोठी बंदरे व बरीचशी मध्यम आणि लहान बंदरे त्यांच्या परिचयाची आहेत.

ते नागपूर विद्यापीठाचे विज्ञान शाखेचे पदवीधर आहेत नौदलात असताना त्यांनी वेलिंग्टन येथील डिफेन्स सर्व्हिसेस स्टाफ कोर्स (Defence Services Staff Course) पूर्ण केला. त्यांनी नौदलाला लागणाऱ्या खास कायद्यांचाही अभ्यासक्रम पूर्ण केला. मोगल लाईनमध्ये असताना १९६६ साली नागपूरला सिव्हिल डिफेन्सचा (Civil Defence) उच्च अधिकाऱ्यासाठी योजिलेला खास अभ्यासक्रम त्यांनी पूर्ण केला आणि अंतिम परीक्षेत पहिल्या क्रमांकाने ते उत्तीर्ण झाले.

(उतारा — मोगल लाईन कंपनीचा नव्वदावा वार्षिक अंक. कंपनीच्या सौजन्याने)

अनुक्रमणिका