मुंबईच्या पोटातली काळवाकाळव

मुंबई म्हटलं की, त्यांशिवत लाखो लोकांची स्वप्नं भलली स्वप्नं, पडघड, घरा-अपघरा, सळसळता उत्साह आणि अपरिहार्य ठेचा म्हणजे ओघानं आलंच. मुंबई मिसळ जेवढी चाखपजीगी असते, तितकीच रावी निवांत ! या मनोरंजनी मिसळी चोरी, तुंबी हाडावे मुंबईकर असा वा नसा, पण हे शहर दुहाना कवेत घेतंच. या शहराचं प्रेमही ठेच असाच इतकं चोट. एकदा ती सुई रक्तात टोचली, की मुंबईलाच भगवासाठ मुंबईविना जगणं अशक्यच होतं.

- आणि हे जगणंही रोज, हसणी नव्या आव्हानांचं. सायं घरून ऑफिसात आणि ऑफिसातून घरी पोहण्यं दोघेवीत रोजची शौर्यकथाच असते ! या रोजच्या युद्धात इतकी मुंबईने एक नवी आघाडी उघडलीय. मेट्रो. मेट्रोच्या भुयारी मार्गाचं काम सुरू असलेले मुंबईचे रस्ते हल्ली छताहात खोल्या जागाच्या भुयारांनी किनविहिन होऊन रणभूमीवर घायाळ पडलेल्या अपमानित योद्धयासारखे स्वतंत्रवाळ आहेत. त्यांच्या विव्हल छताहांवरची अजब थंसासाही, त्याचा कर्कश घघराट, त्या वेदोव्यात अडकलेल्या माहणांची सुरकर कोंडी आणि त्यातून तिळातिळानं पुढे सरकू पाहणारा हतबल मुंबईकर हे हल्लीचं चित्र रोज दिसतं.

- जमिनीच्या पोटातून मुंबईची ही मेट्रो जागत हे माहिती असत ज्याला-त्याला. पण बरन सगळं शहर रोजच्या रोजच्या रोजच असताना त्याच्या पोटात मार एक नवी दुनिया उभी राहते आहे, त्या दुनियेची कल्पना कागणी किती केळक असाच. तिचं प्रत्यक्ष मा जगात 'उतारायला' मिळलं तर ? किमा अंगावायाचा आपलं आयुष्य घडतं, त्या मुंबईच्या 'पोटात' शिरा आलं तर?

२६/११. मुंबईच्या काळजास खंजिराने कोरलेली तारीख.

त्याच दिवशी मुंबईच्या 'पोटात' शिरावला मिळणार होतं. गुपारी साडेतीनच्या सुमारास टिकिकच्या चार कोठर कर्मायसं आझाद मैदान गाठलं. मेट्रोनिमित्त समोरचं गेट बंद प्रकल्पाच्या प्लाण्टभवो पोहोचलं. तिथून आत शिरलो. हेडयाइट हेल्मेट आणि सेफ्टी शूज नसल्याने इंजिनिअरनी हटकलं, पण आझाद मैदानातल्या एपआरसीचाच ऑफिसमधे जाणं आहे, मेट्रो प्रकल्पात भागीदार असलाच्या सर्वांना या मैदानात छोटे-छोटे तात्पुरते गाळे उभारून दिले आहेत, आम्ही सगळे तिथं जमलो. एक सिनिअर इंजिनिअरने सर्वांची आणीय त्यापासी केली आणि फिटनेस सर्टिफिकेट देऊन मोगाहून जातान काय काळजी घ्यायी याविषयीचे नियम सांगितले. या कार्यालयात मुंबई मेट्रोच्या आतापर्यंत झालेल्या कामाचा आढावा घेणारे प्रायपिसांचे दालन लावले होते. त्यावरून नजर टाकून, मुंबईच्या पोटात इतकी काय काय घडतंय याचा इतेहास !

प्रत्येकाला जॅकेट, सेफ्टी शूज व हेल्मेट मिळाल आणि आम्ही सगळे मेट्रो टीचचाच एक भाग असल्यासारखे दिसू लागलो.

- आता मुंबईच्या पोटात रस्त्यांखालून, भव्यायोत्सव टोलेजंग इमारतींच्या खालून वाहणाऱ्या मेट्रोच्या नव्याकोऱ्या भुयारात पायी फिरायचं होतं. पायात हे भारी बूट. त्यांचं वजन भलतंच जास्त होतं. हळूहळू पायांत उचलता यायला लागली. मेट्रो प्लाण्टच्या पिशेने जात असताना जगोजागी त्या बोगातल वाढ्यावत वेगारे रूळ, गोलाकार आकार होण्यासाठी लावण्यात येणाऱ्या भल्या मोठ्या अर्धवर्तुळाकार पट्ट्या, लोखंडी शिगा असे वेगवेगळ्या मटेरिअल्सचे ढिगारे. त्यातून वाट काढत अखेर तिथे पोहोचलो. तर बांधकाम साइटवर असणाऱ्या लिफ्टसारखा रुळा ! पण पुढे गेल्यानंतर लक्षात आलं की ती लिफ्ट नहून जमिनीच्या पातळीपासून साधारण ५-६ मजले खाली उतरण्यासाठी बनविण्यात आलेले मेटल कमाटींगचे होते. एका वेळी पाचच माणसं खाली उतरू शकतात, अशी रचना. ती पाच माणसं खाली पोहोचली की पुढच्या पाच माणसांनी उतरायचं.

एका मागोमाग सगळं शब्दशः मुंबईच्या पोटात उतरत होतो, तर सगळीकडे अत्यंत खुमासदार शैलीत इतिहासाचे धडे मिळत होते. या सुरुवात अत्यंत आव्हानात्मक परिस्थितीत काम करणाऱ्या कामगारांसाठी लावलेल्या. पत्रीची आठवण येऊन स्थापन शिरलेल्या एका कामगाराच्या चित्रांशेजारी लिहिले होते... 'काम के वक्त घरसे रेडना पाठक हो सकता है'. जरूरसे गमते खाली उतरत होतो, तसतसे आजूबाजूचा रुळाचा रूपही बदलत होता. बोगद्याच्या भिंतीवर जागोजागी ठेवलेल्या एका टोकन देण्यात आलं. टोकन म्हणजे आजच्या मुंबई प्रकल्पाच्या एक टोकन दिलाय आलं. प्रत्यक्षच्या कामाच्या जागेत पोहोचलो. बोगद्याच्या सुरुवातीला पोहोचलो. कशाचा काही अंदाज न येऊन नजरबंदी व्हायी, अशी अवस्था झालेली. खाली उतरण्यापूर्वी सोयतच्या इंजिनिअरने कल्पना दिली होती, आपल्याला आझाद मैदानाच्या बोगद्याच्या सुरुवात करून निगघायचं कुठं कायपाँच. त्यामुळे एरवी स्लाभ्यावरून आझाद मैदानासमूह निगघायचं जातानाचा मार्ग आठवत होता. पुढचा बरा स्टॉपला जायचं म्हणा मग चनीरोडपर्यंत हेत मग पायपीट करत निगाव असं सगळं आठवलं; पण आनव्या मार्गाचा अनुभव घेण्यास होता. एवढ्या मोठ्या बोगद्याकडे

स्नेहा मोरे

पाहतानं मनत आलं, शीऽऽ मुंबईची नाभी ! अता मातृत्र शिरावर्ष मुंबाप्रीपा पोटात...!!

- बोगद्याच प्रवेश हेला, मेटानाच्या बरच्या बाजूला पाहिलेल्या त्या अर्ध वर्तुळाकार पट्ट्या बोगद्याच्या रोजी बाजूला लावलेल्या दिसल्या. त्यामुळे बोगद्याला गोलाकार आकार आला होता. बोगद्याच्या जलभा अ ब्राजा बाजूला जमिनीपासून काहीसा उंच असा मजबूत आणि जड धातूच्या जाळ्यांचा प्लॅटफॉर्म बांधलेला. तोही धातूने त्यावरुन गाणारं ये-जा करु शकतील अशी व्यवस्था. बोगद्याच्या मधल्या बाजूसही जड धातूच्या जाळ्या टाकून तात्पुरते रूळ बनवलेले. काही ठिकाणी या रूळांच्या खालून पाण्याचा प्रवाह वाहताना दिसत होता, हा भुयारचा मार्ग समुद्राच्या जवळ असल्याने या ठिकाणी खोलकाम करताना खाऱ्या पाण्याचा पट्टा निळाला होता, ते है पाणी !

एकमागोमाग एक असे भुयारातून, बोगद्यातून शिरलो. स्वास थांबेल आता कधीही असं वाटत होतं. कसला ती ओला स्वर्ग, आणि डोके जणू थकून हेलाऽ थांबलेलंच ! आणखी आत आत शिरत राहिलो. चालताना बाजूला लावलेल्या अर्धवर्तुळाकार पट्ट्यांवरचे ठ्ठ मांक दिसत होते. बघता बघता ५०-७५-१२५ कदत कसत १००वी टप्पा कधी गाठला ते लक्षातही आलं नाही.

बोगद्यात मजुरांचं काम चालतेलं. जो तो आपापल्या नादात आणि कामात. आझाद मैदानाच्या पोटातून खाली उतरून आम्ही चालत चालत काळवाकोपीपासून ते गिरगावच्या पारशी अग्यारी येण्यापर्यंतचा टप्पापरंत पोहचलो. बोगद्यातील कामाचं मॉनिटरिंग करणारी कंट्रोल रूम वरंत लागली. त्याही अधिकारी बसलेले. जो तो आपापल्या स्क्रीनसमोर कामात गर्क. बोगद्याच लावण्यात आलेल्या कॅमेऱ्यांचं लाइव्ह फुटेज सगळीकडे चकचकत होतं.

या बोगद्यात ७० मागसं राबविल्ल काम करतात, काम थांबत नाही.. कामाच्या पाळ्या तेवढ्या थकतात. या सव्वनगरीपर्यंत पोहोचत राबविल्ल याम गाळून अनेकांची रोजीरोटी चालते. बोगद्यातून चालत असताना दोन्ही बाजूला लाल, पिवळ्या, हिरव्या रंगांचे दिवे दिसत होते, या रांगेच्या भोवतून रोज हे दिवे इवलाच मजुरांशी गप्पा मारतात. शिवाय, दोन्ही बाजूला एकमेकांत गुंतलेल्या वायांचा ढीग, जागोजागी छोट्या-छोट्या मशीन आणि एकाच वेशात कामात बुडालेली मागसं... कधापित आणखी काही वर्षं बोगद्यातल्या वायर्स, धातूचे ढिगारे, विविधांगी दिवे, मेट्रोच्या मशीनचे आवाज हेच या मजुरांचं कुटुंब असणारं! वातावरणात एक भारलेली हिंग. निनं आम्हा सगळ्यांचा तोच वेतलेला. त्या क्षणी मागे वळून पाहणं नकोच, आणखी जाऊ मुंबईपोटा पोटात, आणखी पाहू न पाहिलेल्या मुंबईची दुसरी बाजू असं भासत येत होतं. साधारणः २६-३७ मिनिटांचा हसा मागे सरल्यावर स्थान जड झाल्यासारखं वाटायला लागलं. चप्पलं अजिबंतन चिखल झाला. या सर्व आपकवीय परीस्थितीचा विचार मेट्रो प्रशासनाने आधीच केलेला आहे. भुयारातही जागोजागी ऑक्सिजन पुरवण्याची व्यवस्था. शिवाय चौथीत तास डॉक्टरांसह सगळ्या वैद्यकीय सेवा उपलब्ध असतातच. या बोगद्याच्या, भुयारच्या प्रवासात एक वळणही मिसलं, जोगाच्या या यळगाने अहारुन: त्या खोदकामाची किंवदन्ता बोगद्या, भुयारची शान आणखीनच वाढवतोय. बोगद्याच्या अखेरच्या टप्पात लाल आणि पंरेरी रंगातील एक भलतोरं यंत्र बंद अवस्थेत स्वस्थ वसलेलं. त्या यंत्राच्या पलीकडे अजून खोदकाम व्हायचंय..

आणखी आत जायची इच्छा होती; पण पायाखालच्या भुयारी रस्ता संपला होता. परतीच्या प्रवासाला निघालो. आता पायलं खरंच जड झालेली. साऱ्ळ पुरा न्याहाळत चालत लागले. चालताना आजूबाजूच्या सगळ्याच निर्जीव वस्तू ते रूळ, वायरीचा गुंता, रंगीत दिवे हळू मारत होते, इवेच वांच आणखी त्या भव्य आणि अस्वस्थ भूतल असायेत. मनाहूनी सारखा एकच आवाज, हा क्षण इवेच सलाच होऊ दे, पण ते शक्य नव्हतं !

भुयारातल्या अंधारात हळूहळू चिलपास चालतेली शुभ्र प्रकाशाची वाटेत तिरीप सांगत होती, संपणार आता हा प्रवास. पत बाहेर जायचं मुंबईच्या पोटातून.

- अखेर त्या अंधारा बोगद्यातून पुन्हा एकदा मोठ्ठाल्या उंचेइचं वर्तुळ नजरेला पडू लागलं, अन प्रवासाचा शेवट झाला.त्या विशाल बोगद्याच्या, भुयाराच्या तोंडाशी ठ्ठं राहून वर नजर गेल्यानंतर आपण किती चोलतेल शिरलो होतो त्याची जाणीव झाली.

- पुन्हा लिफ्टमधे बसून वर निघालो.आणि स्लाबतल घायवा गदौन नेतोनीचे मुंबईकर होऊन मिसळून गेलो.

मेट्रो, मुंबईला कवेत घेत हुबा फेन्या चालू होतील, तेव्हा आम्ही असुच त्या गदौत; पण हुबा पोटात शिरून, आत खोलवर उतरून पाहिलेल्या त्या झगमगत्या, वेतन्यशील अंधारायं रहस्य नाही विसरता येणार कधीच!

(लेखिका लोकमतच्या मुंबई आवृत्तीत वार्ताहर आहेत.)

manthan@lokmat.com

अजस्र, अविश्वसनीय

मेट्रो ३ : जमिनीपासून २१ मीटर खोल : ४.५ कि.मी लांब

1. मेट्रो-३च्या कुलाबा-वांद्रे-सीप्झ या मार्गावर सध्या सात वैगवेळ्याच टप्प्यांमध्ये काम सुरू आहे. या कामासाठी छत्रपती शिवाजी महाराज टर्मिनस येथील आझाद मैदान हे ग्रीटरोडपर्यंत ४.५ कि.मी. लांबीचा भुयारीकरणाचं काम सध्या सुरू आहे.

2. जमिनीपासून २१ मीटर खोल, बाहेरची हवा, सूर्यप्रकाश यांचा साधा लवलेशही नाही, जिथे मोबाइलची रेंजही मिळत नाही अशा मेट्रोच्या बोगद्यात तंबूह, अभियंते आणि कामगार आपल्या जिवाची बाजी लावून राबदिवस काम करतात.

3. टनेल बोअरिंग मशीन खाली उतरवून खणण्यात येत असलेले बोगदे. लांबच लांब असलेल्या या बोगद्यात काम करं असताना कामगारांना श्वास घेण्यासाठी कोणताही झरा होऊ नये यासाठी सुरक्षा अशे ब्लोअर डिव्हाइसी आहेत.

4. टीबीएम हा मेट्रो-३ प्रकल्पाचा श्वास, टीबीएम म्हणजे टनेल बोअरिंग मशीन. या मशीनने सर्वप्रथम बोगद्या खणला जातो, बोगद्या खणताना त्यात जमा होणारा राडारोडा ट्रॅक्टर असलेल्या मातगाडीत भरला जातो. बोगद्या संपूर्णपणे खणण्यानंतर बोगद्यात आतून मजबूत सिमेंट-काँक्रीटचे बांधकाम केले जाते.

5. यानंतर या बोगद्यामध्ये स्वतंत्र सेगमेंट बसवल्या जातात ज्यासाठी अजस्र असा टीबीएम मशीनचा वापर केला जातो. एक एक सेगमेंट तयार झाली की एक इंच जाड आणि एक फूट लांब स्क्रूच्या साहाय्याने एक करून बोगद्याचे सर्व सेगमेंटला जोडली जातात. अशा प्रकारे रुळ बोगद्यातील प्रत्येक सेगमेंट ही एकमेकांशी जोडली जाऊन बोगद्याची एक अभेद्य कमान तयार होते.

6. बोगद्या खणताना आणि खणून झाल्यानंतर सेगमेंट बसवताना योग्य ती काळजी घेण्यासाठी प्रत्येक बोगद्याशी एक टीबीएम कंट्रोल रूम आहे. या कंट्रोल रूममध्ये लावलेल्या स्क्रीनच्या साहाय्याने येथे कार्यालिक असलेले अभियंते टीबीएम मशीन चालवतात.

7. भूगर्भात ६५ फूट खोल भुयारीकरणासाठी क्रेन्च साहाय्याने बोगद्या खणून काढण्यासाठी अगदी नेमकेपणाने माल उतरवला जात असतो. हे अतिशय आव्हानात्मक काम आहे व बोगद्या तयार करण्यासाठी बोगद्या खोदण्याची यंत्र आणि छेद व अचूकता पेलतोनि किंवा एणटीएम किंवा ह्या दोहोंच्या एकत्रीकरणाने करण्यात येत असते. दरदोन सुमारे ९० ते १२ मीटर अंतर बोगद्या तयार होते.

अजय परचुरे

8. भूगर्भात ऑक्सिजनची कमतरता असल्याने बोगद्यां काम सुरू असताना पक्का २० कामगारांना आणा प्रवेश मिळतो. खोदकाम सुरू असताना मिक्षेप, सल्फर, नायट्रोजन डायऑक्साइड हे वायू विषे काम करणाऱ्या कामगारांना जरादायक ठरत असतात. या वायूंचं नियंत्रण करणेरी अतिशय सक्षम यंत्रणा बोगद्यात असते. प्रत्येक तासाला वायूची पातळी तपासलीच जाते. पातळी जर वाढली तर कामगारांना प्लॅन्टमधून ताल्काळ बाहेर काढण्यात येते.

9. खोदकाम होत असताना मोठ्या प्रमाणावर घर्षण होत असंत. त्यामुळे प्रसंगी आग लागण्याची शक्यताही जास्त असते. असा कही प्रसंग आल्यास टीबीएम मशीन ताल्काळ थांबवण्यात येत आणि पाण्याचे फवारे उडवणारी यंत्रणा ताल्काळ सुरू करण्यात येते.

10. यात जर कोणचा दुखापत झाली तर यात स्ट्रेचरवारी आणि दोन रेस्क्यूमॅन आणि रुग्णवाहिका कायम बोगद्यात तैनात असतात.