

ଶପାଦକୀୟ

धोकादायक कारखान्यांचं काय करायचं?

लोकनेता न्यूज नेटवर्क

आठ-दहा वषापूर्वा भाषाळ यथ झालला महाभयानक मानवसंहार ठाण्यात होऊ नये, अशी आमची इच्छा आहे.' मी यातील एक प्रमुख कंपनी बेयरचा संचालक म्हणून हा खटला लढत होतो. उच्च न्यायालयाने अंतरिम आदेश देऊन या कारखान्यांजवळची नवीन बांधकामे थांबवली. कंथारिया आणि एम. एफ. सालढाना हे न्यायमूर्ती होते. सालढाना यांनी जून १९४८मध्ये तिलिहेल्या निकालपत्रात प्रश्न उपस्थित केला की, भोपाळ आणि चर्नोबिल नंतर आता ठाण्याची पाढी का? इतिहास हा धडा घेण्यासाठी असतो. उच्च

न्यायालयाने या कंपन्यांपासून एक किलोमीटरमध्ये नवीन बांधकाम करण्यास बंदी घातली. आहेत ती सार्वजनिक ठिकाणे व रहिवासी यांचे स्थलांतर व पुनर्वसन करावे, असे राज्य सरकारला आदेश दिले. परंतु हे सर्व करणे अशक्यप्राय होते, कारण वस्ती खूप वाढली होती. शेवटी फ्लॅट मालकांच्या वतीने एम. सी. मेहता यांनी सर्वोच्च न्यायालयात विशेष अर्ज केला की, या कंपन्यांनाच ठाप्याबाहेर हलवा. त्यावेळी सर्वोच्च न्यायालयात न्या. कुलदीप सिंग आणि न्या. हंसारिया यांच्यासमोर सुनावणी सुरु झाली. न्या. कुलदीप सिंग हे पर्यावरण रक्षणासाठी निवाडे देणारे भारतातील पहिले न्यायमूर्ती. त्यांनीच तत्कालीन केंद्रीय पर्यावरणमंत्री कमलनाथ यांना दहा लाख रुपये दंड केला होता. कारण त्यांच्या हॉटेल कंपनीने अतिक्रमण करून बिआस नदीचा प्रवाह बदलण्याचा प्रयत्न केला होता व त्यामुळे मोठा पूर येऊन हानी झाली होती. ती केससुद्धा एम. सी. मेहता यांनीच दाखल केली होती. त्यांनीच दिल्लीतील कारखाने शहराबाहेर काढून तिथे बागा निर्माण करा, असा निकाल

दिला होता. न्या. कुलदाप सिंग यानी आम्हाला प्रस्ताव दिला की, तुम्ही कंपन्याच ठाणे सोडा. सर्व कंपन्या निराश झाल्या. तत्कालीन मुख्यमंत्री मनोहर जोशी यांच्या नेतृत्वाखालील राज्य सरकारच्या मदतीने पुढील सुनावणीच्या वैली आम्ही मोठचा मिनतवारीने कुलदीप सिंग यांचे मन वळवले की, हा खटला तांत्रिक आहे. त्यावर उपाय तंत्रज्ञ शोधू शकतील व राज्य सरकारने इनव्हायर्नमेंट (संरक्षण) कायदा, १९८६ अंतर्गत एक लवाद नेमावा. न्यायमूर्ती हे दोन महिन्यांत सेवानिवृत्त होते होते म्हणून असेल कदाचित, त्यांनी हा प्रस्ताव मान्य केला. पुढे राज्य सरकारने डॉ. गर्ग यांची एक सदस्य समिती नेमली. या समितीने या कंपन्यांनी धोकादायक केभिकलचे उत्पादन व साठवणूक थांबवावी, अशी शिफारस केली. ती या कंपन्यांनी अंमलात आणली व प्रश्न सुटला! आता या सर्व कंपन्यांनी कारखाने बंद करून आपल्या जागा बिल्डर्सना विकल्या आहेत! परत एकदा डॉंबिवलीकडे वळूया. महाराष्ट्र औद्योगिक विकास महामंडळाने रासायनिक कारखान्यांच्या दोन विभागांच्या मध्ये निवासी विभाग स्थापन केला, ही घोडऱ्युक होती. आणखी एक-दोन ठिकाणी त्यांनी हेच केले. शहरी भागात मोकळी जागा सोडणे अशक्य आहे, कारण त्या जागेवर लगोलग अतिक्रमण होते आणि मानवी समस्या उभी राहते. आपण वर पाहिले की सर्वोच्च न्यायायालयानेसुद्धा तीस वर्षांपूर्वी मानवी समस्येला जास्त महत्त्व दिले. डॉंबिवलीतील या कारखान्यांनी धोकादायक रसायनांचे उत्पादन आणि साठवणूक बंद करणे आणि प्रदूषण न करणारे नवीन व्यवसाय उभारणे हा एकमेव मार्ग दिसतो आहे. त्यांचे नुकसान होणार नाही, हे पाहणे सरकारचे कर्तव्य आहे. येथील कामगारांचा प्रश्न थोडऱ्या फार प्रमाणात त्यांना नवीन प्रशिक्षण देऊन सोडविता येईल का, हे पाहिले पाहिजे. प्रश्न उभा राहतो की, धोकादायक रासायनिक कारखाने न्यायाचे तरी कुठे? भारतात कुठे ही नेले तरी त्यांच्या आजूबाजूला नागरी वस्ती मग ती अनधिकृत का असेना हाणार हे निश्चित. सुधारलेले देश अप्रगत देशांकडून असा धोकादायक माल आयात करतात यामागाचे हेच रहस्य आहे, कारण त्यांच्या लेखी मानवी जीवनाची किंमत खूप आहे.

नेमके चुकतेय कोणाचे?

लोकनेता न्यूज नेटवर्क

शहरात गेल्या आठवड्यात पूर्वमोसमी किंवा वळवाचा पाऊस झाला आणि अनेक नव्या ठिकाणी पाणी साचले, काही ठिकाणी ते नागरिकांच्या घरातही शिरले. पुणे महानगरपालिकेने ने हमीप्रमाणे नालेसफाईपासून पावसाळापूर्व कामे पूर्ण केल्याचा दावा केला आहे. ही कामे पूर्ण झाली असती, तर शहरावर ही परिस्थिती उद्घवली नसती. मग, नेमके चुकतेय कोणाचे? यंत्रणांचे की पावसाचे?

पुण्यात काही वर्षांपूर्वी पावसाळी हंगामातील जून-जुलै या दोन महिन्यांतच जोराचा पाऊस झाला. पावसाचे सातत्य टिकून असल्याने शहरभर खड्ड्यांचे साप्राञ्य निर्माण झाले. या खड्ड्यातून वाट काढता काढता नागरिकांच्या नाकीनऊ आले. त्या रागातून पुणेकरानी महापालिकेची सत्ता वेगळ्या पक्षाच्या हातात सोपवली. त्यानंतर, त्या पक्षाकडून अपेक्षित कामे झाली नाहीत; त्यामुळे गेल्या निवडणुकीत एकाच पक्षाला पूर्ण बहुमताची सत्ता दिली. किमान, दर वर्षी जाणवणाऱ्या समस्या तरी दूर होतील, अशी एक भाबडी अपेक्षा पुणेकरानी ठेवली, त्यात त्यांची तरी काय चूक? महापालिकेवर गेल्या दोन वर्षांहून अधिक काळ कोणत्याच पक्षाची सत्ता नाही. ‘हा माझा, तो माझ्या जवळचा’ असे सांगणारे नगरसेवक नसल्याने प्रशासकीय अधिकाऱ्यांकडून नागरिकांची कामे होतील, ही आशा पूर्ण धुळीस मिळाली आहे. लोकप्रतिनिधी असोत, प्रशासकीय राजवट असो किंवा कोणी असो-नसो;

पुण्यातील नागरिकांच्या मूलभूत गरजा किंवा अपेक्षांची पूरता होणे, हे कधीही पूर्ण न होणारे स्वप्न आहे, असेच म्हणायला हवे.

शहरात एखाद्या जलवाहिनीसाठी किंवा मैलापाणी

वाहिनीसाठी रस्त्याचे खोदकाम झाले, तर तो दुरुस्त करताना 'इंडियन रोड कॉम्प्रेस' च्या निकषांनुसार काही पथ्ये पाळावी, हा नियम सांगतो. मात्र, महापालिके तील वर्षानुवर्षे काम करण्याच्या अधिकाऱ्यांना पुस्तकी नियमांपेक्षा स्वतःचे वेगळे नियम करण्याची सवय लागली आहे; त्यामुळे शहरात खोदलेला एकाही रस्त्याचे निकषांनुसार पुनर्डार्बीरीकरण केले जात नाही. बहुतांश रस्त्यांचा खोदलेल्या भागावर कॉकिटची मलमपट्टी लावली जाते. डांबर आणि कॉकिट एकमेकांना पूरक नाहीत, हे 'ईजिनीअर' पदवी घेऊन महापालिकेत काम करण्याच्या सर्वांनाच माहिती आहे, तरीही 'हीच आमची दुरुस्ती' असे सर्वांसांगितले जाते. मग, पालिकेतील अधिकाऱ्यांना आता तात्पुरती दुरुस्ती केली आहे, पावसाळा संपला की व्यवस्थित करू अशा कारणापासून ते पुन्हा तिथे काम करावे लागणार

असल्याने परत पूर्ण ढांबरीकरण केलेले नाही, यापर्यंत कोणतीही कारणे सापडतात. खोदलेल्या रस्त्याची पातळी (रोड लेव्हल) तर कधीच आधीच्या रस्त्याच्या सम पातळीवर येत नाही. त्यामुळे पावसाळ्यात कोणत्या तरी एका बाजूला अधिक पाणी साठते. ‘शास्त्र असत ते!’ हे आपल्यालाही समजत असेल, तर महापालिकेत अनेक वर्षे काम करणाऱ्या वरीष्ठ अधिकाऱ्यांना नागरिकांना चांगले रस्ते द्यावेत, असे का वाटत नाही? पावसाळ्यापूर्व होणारी नालेसफाई, हा तर केवळ आतबट्ट्याच्या व्यवहार आहे. माध्यमांना माहिती देताना ‘एवढ्या किमीचे नाले’, ‘एवढी स्वच्छता झाली’, ‘एवढा गाळ काढला’ असे आकड्यांवर आकडे दिले जातात. वस्तुस्थिती काय आहे, हे नाल्याच्या आजूबाजूला राहणाऱ्या नागरिकांना चांगलेच माहीत असते. एखादा भलामोठा पाऊस झाला, की नाल्यांच्या स्वच्छतेचे कसे तीन-तेरा वाजतात, याचा चांगलाच अनुभव आंबिल ओळच्यालगत राहणाऱ्या सर्वच नागरिकांनी पाच वर्षांपूर्वी (२०१९) घेतला आहे. कागदपत्रांपासून, घर-मालमत्ता आणि वाहनांपर्यंत एका रात्री ‘होत्याचे नव्हते’ झाले, तीरीही या नालेसफाईबाबत ठोस कारवाई कधी झाल्याचे पाहायला मिळाले नाही. नालेसफाईसाठी यंत्रे आणि मनुष्यबळ काम करीत असल्याचा ‘देखावा’ कायमच निर्माण केला जातो. दर वर्षी पावसाळ्यामध्ये नाले तुंबतात आणि पाण्याचा प्रवाह नाल्यांची हृद्द सोडून आजूबाजूला पसरतो, याचे कारण नक्की काय असेल, याचा अभ्यास पालिके तील अनेक हुशार अधिकाऱ्यांना का करावासा वाटत नसेल? की काही वेगळ्याच गोर्झीचा अधिक अभ्यास केला जातो अन् या अभ्यासात कधी लोकप्रतिनिर्धीन बरोबर घेतले जात असल्याने प्रत्यक्ष कागदावरचा अभ्यास आणि प्रत्यक्षातील परिस्थिती, यात तफावत राहते, हे आता सर्वसामान्याना समजू लागले आहे. महापालिकेच्या वेगवेगळ्या विभागांमध्ये समन्वय नसल्याची अनेक उदाहरणे कायमच पुण्यातील नागरिकांनी पाहिली आहेत. म्हणजे, नवा रस्ता केला, की दोन-तीन दिवसांनी येऊन पाणीपुरवठा किंवा मैलापाणी वाहिन्यांसाठी तो खणला जाणार... पदपथाची पुनर्रचना करून तो सुशोभित केला, की त्यावर पुढी जिमची साधने बसविष्यासाठी कुठे तरी खोदकाम होणार.. अशा कित्येक गोष्टी नागरिक रोज पाहतात. कधीतीरी त्यावर सोशल मीडियावरून आवाज उठवितात; पण रस्त्यावरील काम सदोष पद्धतीने होत असल्याबाबत ना महापालिकेतील अधिकाऱ्यांना खेद, ना लोकप्रतिनिर्धीना खंत. महापालिकेच्या विभागांमध्ये परस्पर समन्वय नसेल, तर इतर विभागांसी तो कसा राहील? त्यामुळे शहरात काम करणाऱ्या सर्वच यंत्रणा आपल्याला पाहिजे त्या पद्धतीने काम करत राहतात. महापालिकेच्या रस्ते आणि पदपथावर मेट्रोचे जिने आणि लिफ्टचे बांधकाम करणाऱ्या महाराष्ट्र मेट्रो रेल्वे कांपोरेशन (महामेट्रो) किंवा इतर तत्सम यंत्रणांना महापालिकेची परवानगी घ्यावी, त्यांचा सळाघ्यावा असे वाटत नाही. ‘आम्ही केंद्रीय यंत्रणा आहोत, महापालिका स्थानिक यंत्रणा आहे,’ असा काहींचा आविर्भाव असल्याने पावसाळी गटारे बुजवण्यापासून ते जिना-लिफ्टसाठी खांबांची जागा निश्चित करण्यापर्यंत या यंत्रणाच एकमेकांवर दोषारोप करीत राहतात. कधी एक यंत्रणा दुसऱ्या यंत्रणेला पत्र पाठवून चूक झाल्याने सुधारा, असा सळग देते.

तर कधी दुसरी यंत्रणा तुम्हाला पूर्वकल्पना देऊनही तुमचे अधिकारी जागेवर आले नसल्याने मूळ आराखड्यानुसार काम केल्याचा दावा करत राहते; परंतु एकमेकांमध्ये संवाद साधून नागरिकांची अडचण होणार नाही, याकडे कोणाचे लक्ष नाही. त्यामुळे मेरो स्टेशनजवळ पालिकेच्या पदपथाची तोडफोड करून मेरोचे तिथे सर्व काम झाल्यानंतर पावसाळ्यातील पाणी जाण्यासाठी वाटच करून दिली नसल्याचे निर्दर्शनास येते. अशा अनेक गोष्टी एकापाठोपाठ समरो येतात आणि मग प्रश्न पडतो. सर्वच यंत्रणासाठी काम करणारी तुमच्या-आमच्यासारख्या सर्वसामान्य कुंबंबातीलच आहेत. त्यांच्या कुटुंबातील सदस्यांना रस्त्यावर साचणाऱ्या पाण्यातून जाताना किंवा जागोजागी पडलेल्या खड्ड्यातून वाट काढताना काहीतरी त्रास तर होत असेलच ना. मग, संबंधित यंत्रणांमध्ये काम करणाऱ्या आणि अधिकारीपदावर निर्णय घेण्याची जबाबदारी असण्यांतकडे ते गाळ्हाणे मांडतात का? आणि मांडत असतील तर त्याकडे काळजीपूर्वक लक्ष देऊन ऐकयाची आणि सुधारणा करण्याची यंत्रणांमध्ये काम करणाऱ्यांची खरीच इच्छा आहे का? की या सर्वासाठी मनुष्यापेक्षा त्यांना हलविणारी काही इतर धनयत्रे अधिक मोलाची झाली आहेत. आगामी पावसाळ्यात ठिकठिकाणी पाणी साचले, गड्या बंद पडल्या, नागरिकांची गैरसोय झाली, तर ‘कमी वेळात जास्त पाऊस पडला’ हे ठरावीक साच्यातील उत्तर ऐकायला आले, तर दुर्दैवाने यंत्रणांमधील सर्वांची मनयत्रे नाही, तर धनयत्रे अधिक कार्यक्षम आहेत, हेच खरे समजावे लागेल.

‘ट्रियुलन्स’ म्हणजे काय?

लोकनेता न्यूज नेटवर्क

नुकताच एका विमानात 'ट्यूलन्स', म्हणजे हवामान अचानक बिघडल्याने अपघात झाला. अनेक प्रवासी जखमी झाले आणि एकाचा मृत्युदेखील झाला. गेली ४४ वर्ष मी वैमानिक म्हणून काम करीत आहे. आधी हवाईदलात आणि आता एका विमान वाहक कंपनीत. माझ्या अनुभवावरून हा विषय सोप्या भाषेत समजावून सांगण्याचा प्रयत्न करतो. विमानचालन उद्योगात वापरला जाणाऱ्या 'ट्यूलन्स' या इंग्रजी शब्दाला योग्य प्रतिशब्द मराठीत नाही. ढोबळणे त्याला अशांतता, गोंधळ किंवा प्रक्षुब्धता म्हणता येईल. या लेखापुरते आपण 'ट्यूलन्स' ला वातावरणात माजलेली खळबळ, असे महणू. वातावरणात खळबळ नक्की का होते? वाच्याचा वेग किंवा दिशा बदलली, की खळबळ होते. संथ वाहणारी खोल नदी आणि उथळ ठिकाणी दगड-धोंडांमुळे खळखळत उसळत असलेले फेसाळ पाणी याच्यातला फरक डोळ्याला दिसतो. तेच हवेत झाल्यास सहज दिसून येत नाही. वारा त्याच्या वेगामुळे जाणवतो. बंद गाडी किंवा विमानात बसले असताना वारा जाणवत नाही. वाच्याचा वेग किंवा दिशा का बदलते?

पृथ्वीच्या स्वतःभोवती फिरण्यामुळे वातावरणात नेहमीच वारे वाहत असतात. त्यांचा अभ्यास केल्यावर, दिशा आणि वेग नक्की समजले; तेव्हा त्या वाच्याचा उपयोग नोकानयन करण्यासाठी शिंडे वापरणाऱ्या जहाजांनी केला. त्यांना व्यापारी वारे म्हणूनच म्हणतात. पृथ्वीच्या विषुववृत्ताच्या उत्तरेला आणि दक्षिणेला बाहणाऱ्या वाच्याची दिशा वेगळी असते. भिन्न दिशेने येणारे वाच्याचे प्रचंड प्रवाह एकमेकांवर आदलले, की हवेत खळबळ होते. स्थानिक तापमान वाढले किंवा कमी झाल्यास वातावरणाचा दाब कमी-जास्त होतो. वारे उच्च दाबाकडून कमी दाबाकडे आणि तापलेल्या जमिनीपासून आकाशाकडे बाहू लागतात. यामुळे हवेतली खळबळ अजूनच वाढते. वातावरणात पुरेशी आरंदता असते, तेव्हा ढग तयार होतात. व्यावसायिक प्रवासी विमानांमध्ये प्रवाशांची काळजी घेण्यासाठी आणि प्रवास सुखकर होण्यासाठी, आम्ही खळबळी हवा असलेले परिसर टाळतो. त्यासाठी उड्डाण

करण्यापूर्वी आणि उड्हाणाच्या दरम्यान आम्हाला अचूक व ताजे हवामान अंदाज वारंवार दिले जातात. छुपी खळबळ ढग दिवसा डोळ्याला दिसतात आणि चमकणाऱ्या विजा रात्री दिसतात. मोठ्या ढांगजवळ खळबळी वारे नक्कीच असते, म्हणून आम्ही अशा ढगांजवळ जाणे टाळतो. त्यासाठी विमानात हवामान रडार असतात. ते आम्हाला रात्रीही ढग दाखवतात. मग आम्ही ठरलेला मार्ग सोडून, ढगांच्या बाजूने पुरेसे अंतर ठेवून पुढे जात राहतो. त्यासाठी इंधन आणि वेळ जास्त खर्च होतो; पण प्रवाशांना आराम मिळावा, म्हणून आम्ही ते करतो. खळबळी वाच्याचा आणखी एक प्रकार आहे; त्याला 'क्लिअर एअर टर्ब्युलेन्स' (Clear air turbulence) म्हाला आवडत आणि त्याला वारंवार



खळबळ. ती डोळ्याला दिसत नाही, हवामान
रडारवरदेखील स्पष्ट कळत नाही. ही लुप्ती खळबळ
साहजिकच धोकादायक असते. नुकताच झालेला
अपघात यामुळेच झाला असावा, असा तज्जांचा
अंदाज आहे. आतापर्यंत मिळालेल्या माहितीनुसार,
ते विमान तब्बल तासभर खळबळी वाच्यामध्ये
अडकले होते. त्यामध्येच एके ठिकाणी वाच्याच्या
वर-खाली होणाऱ्या आणि न दिसणाऱ्या
हालचालीमुळे ३७ हजार फूटांवर चाललेले विमान
अचानक चारशे फूट वर गेले आणि लगेचव चारशे
फूट खाली कोसळले. काही क्षणांत घडलेल्या या
तीव्र हालचालीमुळे हा अपघात झाला.
असे का घडले असावे?

भोवरे डोळ्यासेमोरे आणा. जत्रेत मोठ्या चक्रीत बसण्याचा अनुभव घेतला असेल, तर खाली येतानाच्या वजनहीनतेची कल्पना असेलच. त्याचप्रमाणे, विमान अचानक खाली येते, तेव्हा प्रवाशांसह सर्व मोकळ्या वस्तु वर फेकल्या जातात. सिंगापूर एलाइन्सच्या विमानात असेच घडले. मोठ्या चक्रीत बसण्याचा अनुभव नसेल, तर गतिरेधकावरून किंवा रस्त्यावरील खड्ड्यांवरून वेगाने निघालेल्या एसटीच्या प्रवासाची आठवण करा. तो अनुभव शंभर पटीने वाढवल्यावर काय परिस्थिती होईल, याची कल्पना करा.

हे टाळ्ले असते का?

माझ्या मते ते शक्य नव्हते; कारण निरभ्र हवेतली पतल्लबळ (कॅर) वै पाक क्लो मंकर आवे पतामी

आणि विमानाला कसलाही त्रास व धोका होऊनये, म्हणून आम्ही नेहमीच काळजी घेतो; त्यामुळे कोणीही वैमानिक दिसत असलेल्या किंवा अनुमानित खलबळी वाच्याच्या ठिकाणी जाणूनबुजून जाणारनाही, हे मी खात्रीने सांगू शकतो. साखियां कीयदृश्यां हवाई प्रवास हे वाहतुकीचे सर्वांत मुरक्क्षित साधन आहे; परंतु वेग जास्त असल्याने कठितच जे अप्यायात घडतात, त्यात दुखापती मोठ्या होतात, म्हणूनच प्रसिद्धी मोठ्या प्रमाणावर होते.

काया काळजी घ्यावी ?
 विमान प्रवासात तीन गोष्टी काटेकोरपणे पालाव्यात.
 १. बसलेले असताना नेहमीच आसन पट्टा बांधलेला
 असावा. निष्कारण उभे राहणे किंवा चालेपै ठाळावे.
 २. विमानात असताना परिचारकांनी (केबिन क्रू)
 दिलेल्या सर्व सूचनांचे पालन करावे. ते फक्त
 आपल्याला खाड्यपदार्थ देण्यासाठीच नसतात, तर
 त्यांचे मुख्य काम आपली सुरक्षितता सुनिश्चित करणे
 हे आहे. आपण सहकार्य केल्याशिवाय ते त्यांचे
 काम करू शकत नाहीत. त्याचप्रमाणे वैमानिकांनी

केलेल्या सूचनाही आवर्जून एकल्या पाहिजेत.
३. सहकार्य करण्यासाठी, आपण आधी त्यांच्या
सूचनांकडे लक्ष दिले पाहिजे.
मी साधारणत: कॉकपिटमध्ये असतो; पण प्रवासी
केबिनमध्ये बसण्याची संधी मिळते, तेव्हा मी सुरक्षा
सूचना चालू असताना प्रवाशांचे निरीक्षण करतो.
जवळजवळ सगळे प्रवासी त्या सूचनांकडे पूर्णपणे
दुर्लक्ष करीत असतात. भारतीय प्रवासी परदेशी
लोकांना पापामे जावू अधीर आणि पायापाची क्षमामे

असतात, असे माझे परिचारक मित्र संगतात. एका मित्राच्या मते, विमानाचे तिकीट घेतल्यावर अगदी विमान कंपनी विकत घेतल्यासारखे बेरेच जण वगतात. एकदा मी प्रवासी म्हणून माझ्या वैमानिकाच्या गणवेशात जात असताना, माझ्या शेजारी बसलेला माणूस आमचे विमान टेक आँफ करण्यासाठी धावपडीकडे जात असताना, सारखा फोनवर बोलत होता. मी रोखून पाहिल्यावर त्याने माझी नजर चुकवत, एकामार्गे एक कॉल करणे चालू ठेवले. आसपासचे सगळे प्रवासी त्याच्याकडे आश्चर्यनि बघत होते. एक परिचारिका त्याला दटावून गेली; पण हा पढुऱ्या कोणाचे ऐकायला तयार नव्हता. शेवटी टेक आँफच्या वेळी मी त्याला म्हणालो, ‘भाईसाहब, अब बंद भी करो, वरना...’ माझा गणवेश आणि भाईसाहब हा शब्द मी ‘भ’ने सुरु होणाऱ्या अनेक अपशब्दांच्या ठसक्यात वापरल्यामुळे तो महाभाग वरमला आणि फोन बंद करून लगेंच झोपी गेला. प्रवासभर तो उघडे तोंड ठेवून मोठ्याने घोरत होता. नशीब त्याचे, की त्याच दिवशी पाऊस आणि वादकी वाच्यामुळे विमानाचे लॅंडिंग जरा खारखाज्ञाले आणि कोणी तरी किंचाळले. ते ऐकून माझा शेजारी खडकडून जागा झाला आणि माझा हात घडू पकडून ‘बचाओ, बचाओ...’ असे ओरडू लागला. त्याला बघून इतर प्रवाशांत हशा पिकला! थोडक्यात सांगावेचे म्हणजे, बसून राहा, वैमानिक व परिचारकांच्या सूचनांचे पालन करा. कचित प्रसंगी काही घडले, तर तेच आपल्याला समर्थित तेव्हांग आदेत

