बेस्ट उपक्रमाची कथा

श्री. ना. पेंडसे

बेस्ट उपक्रमाची कथा

लेखक

श्री. ना. पेंडसे

बृहन्मुंबई विद्युत पुरवठा आणि परिवहन उपक्रम
(बृहन्मुंबई महानगरपालिका)

© बृहन्मुंबई विद्युत पुरवठा आणि परिवहन उपक्रम

पहिली आवृत्ती : ७ ऑगस्ट १९७२
दुसरी आवृत्ती : ७ ऑगस्ट १९९७

प्रकाशक
विनय मोहन लाल, आय.ए.एस.
महा व्यवस्थापक
बृहन्मुंबई विद्युत पुरवठा आणि परिवहन उपक्रम
बेस्ट भवन, बेस्ट मार्ग,
मुंबई ४०० ००१.

मुद्रक
मे. पुष्पम प्रिंटर्स
बी-३१४, ससेक्स इंडस्ट्रियल इस्टेट,
दादोजी कोंडदेव क्रॉस मार्ग,
भायखळा, मुंबई ४०० ०२७.
फोन: ३७४ ०९६२, ३७२ ७३००

मूल्य रू. १००

पुरस्कार

पन्नास वर्षांपूर्वी ७ ऑगस्ट १९४७ रोजी जुन्या बेस्ट कंपनीचे महापालिकाकरण झाले आणि बेस्ट उपक्रम हे नवे नामाभिधान या संस्थेस प्राप्त झाले. त्यामुळे १९९७ हे वर्ष बेस्टच्या महापालिकाकरणाचे सुवर्ण महोत्सवी वर्ष आहे. महापालिकाकरणाच्यावेळी मुंबई शहर हे व्यापाराचे छोटेसे केंद्र होते. त्यानंतर झपाट्याने विकास होऊन मुंबई आज भारताची व्यापारी राजधानी बनली आहे. मानवी जीवनाच्या जवळ जवळ सर्व क्षेत्रात मुंबई शहराने अनेक 'प्रथम' प्रस्थापित केले आहेत. बेस्ट उपक्रमाने देखील केवळ महाराष्ट्र राज्यातच नव्हे तर संपूर्ण देशात अनेक बाबतीत 'प्रथम' पदाचा मान मिळविला आहे. सुवर्ण महोत्सवाच्या निमित्ताने उपक्रमाच्या कामगिरीचे संक्षिप्त दर्शन घडावे या दृष्टीने या पुस्तकाची रचना करण्यात आली आहे. हा संदर्भ ग्रंथ नव्हे. उपक्रमाच्या वाटचालीतील महत्त्वाच्या टप्प्यांचा मागोवा या ठिकाणी घेतलेला आहे. पन्नास वर्ष पुरी होणे हा एक भावनात्मक अनुभव आहे. या महान शहराची आणि येथील जनतेची अधिक उत्साहाने आणि उमेदीने सेवा करण्याची प्रेरणा बेस्ट उपक्रमाचा दैदिप्यमान भूतकाळ आम्हाला सदैव देत राहील.

विख्यात कादंबरीकार श्री. श्री. ना. पेंडसे यांनी या पुस्तकलेखनाची जबाबदारी स्वीकारल्याबद्दल मी त्यांचा आभारी आहे. श्री. पेंडसे यांनी रौप्य महोत्सवाच्या वेळीही या पुस्तकाच्या पहिल्या आवृत्तीचे लेखन केले होते. पुस्तकाचा इंग्रजी अनुवाद केल्याबद्दल प्रा. मं. वि. राजाध्यक्ष यांचाही मी आभारी आहे.

विनय मोहन लाल
महा व्यवस्थापक
बेस्ट उपक्रम

प्रस्तावना

या आवृत्तीत उपक्रमाने १९९७ पर्यंत केलेल्या प्रगतीचा वृत्तांत आहे.

जनता संपर्क अधिकारी श्री. विविध धुरी ह्यांनी दिलेल्या सहकार्याचा आवर्जून उल्लेख करायला हवा. विशेषतः त्यांनी मदतीकरिता दिलेल्या श्री. अशोक लोटणकरांकरिता. श्री. लोटणकर ह्यांचा "नागरी वाहतूक" हा अभ्यासाचा विषय. त्याहीपेक्षा विशेष म्हणजे लेखन कला हा त्यांचा आवडीचा छंद आहे. त्यामुळे त्यांचे सहाय्य केवळ सांगकाम्याचे राहिले नाही.

आणखी एक मदतनीस श्री. धुरी ह्यांनी मला दिले ते श्री. अविनाश मुणगे. त्यांच्यावर सोपविलेली कामे त्यांनी तत्परतेने पार पाडली.

श्री. धुरी आणि ह्या उभयतांना मनःपूर्वक धन्यवाद.

गेल्या वेळेप्रमाणेच ह्याही वेळी इंग्रजी भाषांतराची जबाबदारी माझे मित्र श्री. मंगेश विठ्ठल राजाध्यक्ष ह्यांनी स्वीकारली. त्यांचेही आभार मानले पाहिजेत.

श्री. ना. पेंडसे

अनुक्रम

प्रकरण पहिले	शंभर वर्षापूर्वी	१
प्रकरण दुसरे	ट्रॅमगाडीचे आगमन	६
प्रकरण तिसरे	मुंबईत बस येते	१६
प्रकरण चौथे	मुंबईत वीज येते	२५
प्रकरण पाचवे	कंपनीची स्थापना आणि विसर्जन	३७
प्रकरण सहावे	कंपनीची मालकी महानगरपालिकेकडे येते	४५
प्रकरण सातवे	बस वाहतुकीची आगेकूच	५७
प्रकरण आठवे	पर्यायी वाहने	७२
प्रकरण नववे	बिकट वाट वहिवाट	७९
प्रकरण दहावे	परिवहन अभियांत्रिकी	८७
प्रकरण अकरावे	स्थापत्य अभियांत्रिकी	१०२
प्रकरण बारावे	वीज पुरवठा	१०८
प्रकरण तेरावे	उपक्रमाची अर्थव्यवस्था	१२२
प्रकरण चौदावे	उपक्रमाचा कारभार	१२८
प्रकरण पंधरावे	औद्योगिक संबंध	१३२
प्रकरण सोळावे	इतर विभाग	१६०
प्रकरण सतरावे	स्वगत	१६८

प्रकरण पहिले

शंभर वर्षापूर्वी

आज मुंबईची गणना जागतिक शहरात होते. भारतापुरते म्हणायचे तर या देशाच्या आर्थिक जीवनाची राजधानी मुंबई आहे. काँग्रेससारख्या राष्ट्रव्यापी संघटनेचा जन्म इथे झाला. नवे विचार, पाश्चात्य जीवनातील नवे प्रवाह यांचे पहिले पडसाद मुंबईत ऐकू येतात आणि नंतर त्यांचा प्रसार भारतात सर्वत्र होतो असा या शहराचा लौकिक आहे. मुंबईला नव्याने येणारा कोणताही नागरीक येथील जीवनातील आधुनिकता, शिस्त यांचे कौतुक करतो.

अशी ही मुंबानगरी तीनशे वर्षापूर्वी आजच्या स्वरूपात अस्तित्वात नव्हती. काही बेटांचा तो एक नगण्य पुंजका होता. ही बेटं खऱ्या अर्थानं बेटंही नव्हती – म्हणजे फक्त भरतीच्या वेळी ती परस्परांपासून अलग होत. अठराव्या शतकाच्या आरंभाला ही बेटं एकमेकांना जोडण्यात आली आणि आजच्या मुंबई शहराचा जन्म झाला. भूमी आणि लोकसंख्या यादृष्टीने तेव्हापासून या शहराची वाढ चालू झाली ती आजतागायत थांबलेली नाही.

मुंबईने आधुनिकतेची पहिली पावलं सन १८२० ते १८५७ या कालखंडात टाकली. अनेक घडामोडी या काळात घडल्या. विलायतेच्या प्रवासाकरिता लोक आगबोटीने जाऊ लागले आणि "ओव्हरलँड रूट" सुरू झाला. ही सर्वात महत्त्वाची घटना. सन १८३० च्या सुमारास मुंबईत पहिली आगबोट बांधण्यात आली. बोटीच्या दोन्ही बाजूंना बसवलेले रहाट पाणी मागे लोटीत बोटीला पुढे नेत. या बोटीने सुवेझपर्यंत प्रवासाचा पहिला· टप्पा, नंतर भूमध्यसमुद्रापर्यंत खुष्कीचा प्रवास आणि पुन्हा आगबोटीने विलायतला असा

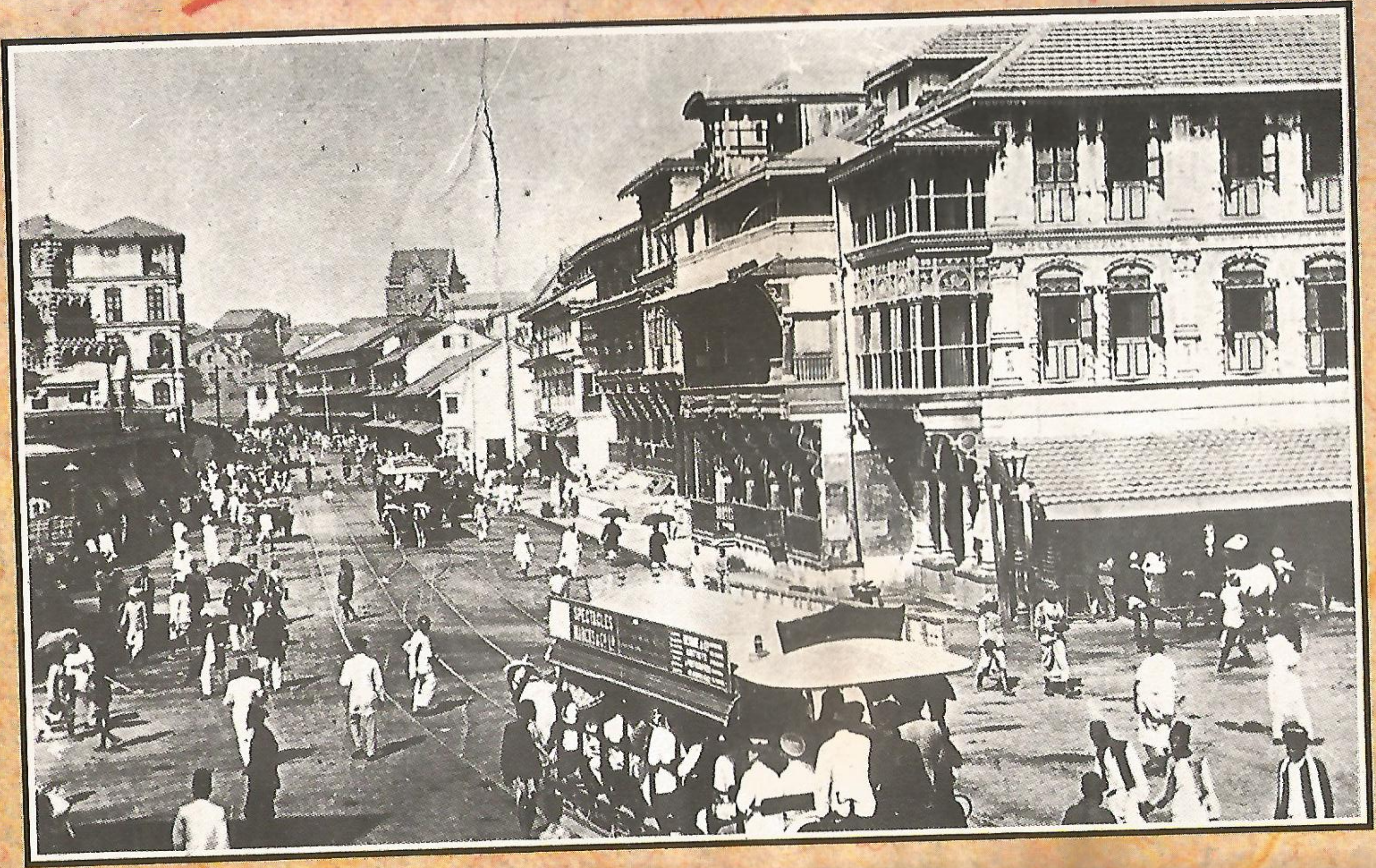
हा "ओव्हरलँड रूट" होता. आतपर्यंत हा प्रवास केप ऑफ गुड होपला वळसा घालून करावा लागे. या प्रवासात विलायतेला जाण्याकरिता पाच महिने लागत. हाच प्रवास आता दीड महिन्यावर आला. विलायत इतकी जवळ आल्यावर व्यापारही वेगाने वाढू लागला. मुंबईचा चेहरा बदलू लागला. कुलाब्यापासून थेट माझगावपर्यंत धक्के, गोद्या, गुदामे बांधण्यात आली.

मुंबईचे रस्ते

एकोणिसाव्या शतकाच्या आरंभाला मुंबईतल्या रस्त्यांची अवस्था स्पृहणीय नव्हती. हमरस्तेसुद्धा चिंचोळे होते. घोडे उभे करण्याकरिता त्यांचे मालक या रस्त्यांचा उपयोग करीत. १८०६ सालात चिंचोळ्या रस्त्यांकडे सरकारचे लक्ष गेले आणि परळ आणि ब्रीचकँडी रोड यांची रूंदी साठ फुटांपर्यंत वाढविण्यात यावी असा हुकूम निघाला. शेख मेमन आणि डोंगरी हे रस्ते चाळीस फुटी करण्यात आले. हमरस्त्यांना जोडणारे छोटे रस्ते किमान वीस फूट रूंदीचे असावेत असं ठरविण्यात आलं. तेव्हा सुरू झालेलं रस्ते-रूंदीचं काम अजूनही चालूच आहे.

सन १८६० ते १८७० या दशकात रस्त्यांच्या दृष्टीने मुंबई शहराचा कायापालट झाला असे म्हणायला हरकत नाही. आधुनिक वळणाच्या रस्त्यांची आखणी या काळात झाली. राणीच्या बागेपासून महालक्ष्मीपर्यंतचा प्रशस्त रस्ता सन १८६८ मध्ये पुरा करण्यात आला. अपोलो स्ट्रीट रुंद करण्यात आला. बाबुला टँकपासून एल्फिन्स्टन पुलापर्यंतचा रस्ता, बेलासिस रोड याच काळातले. डोंगरी, माझगाव, गिरगाव, भायखळा, महालक्ष्मी वगैरे भागात वस्ती झपाट्याने वाढू लागली होती. शहराच्या या विस्तारामुळेही नव्या रस्त्यांची गरज निर्माण होत होती. कामाठीपुऱ्यातील रस्ते आणि गिरगाव रस्ता रुंद करण्यात आले. चर्नीरोड वाढवून फॉकलंड रोडपर्यंत वाढविण्यात आला. वरळीपासून परळपर्यंत जाणारा फर्ग्युसन रोड बांधून पुरा करण्यात आला. जेकब सर्कलची आखणी याच काळात झाली. साखळी स्ट्रीट बांधण्यात आला. हे सगळे रस्ते खडीचे होते. डांबरी रस्त्यांचा जन्म व्हायला अजून अवकाश होता. रस्त्याचे स्टीम रोलर्स मुंबईत प्रथम सन १८६९ मध्ये आले.

'हॉर्निमन सर्कल' भागाचे सुमारे १८०० सालातील चित्र. उजव्या कोपऱ्यात सेंट थॉमस चर्च तसेच तत्कालिन पालख्या व शिग्राम दिसत आहेत.



घोड्याने चालणारी ट्रॅम, उजव्या कोपऱ्यात कंपनीच्या मालकीच्या घोड्यांची पागा होती.

गॅसचे दिवे

सन १८३३ मध्ये मुंबईत प्रथम गॅसचा दिवा आला. अर्देशीर कर्सेटजी या पारशी गृहस्थांकडे याचे श्रेय जाते. त्याकरिता कोळशापासून गॅस बनवण्याचे यंत्र कर्सेटजींनी आपल्या घरी बसवले होते. खुद्द गव्हर्नरसाहेब ही रोषणाई पाहाण्याकरिता आले होते असे म्हणतात.

रस्त्यांवर दिवे लावण्याची कल्पना प्रथम १८३३ सालात पुढे आली. यासंबंधी बरीच उलटसुलट चर्चा होऊन मुंबईच्या मुख्य रस्त्यांवर १८४३ सालात केरोसीनचे दिवे आले. ऑक्टोबर १८६५ मध्ये रस्त्यांवर पहिले गॅसचे दिवे आले. भेंडीबाजार, एस्प्लनेड रोड (सध्याचा महात्मा गांधी रोड) आणि चर्चगेट स्ट्रीट या रस्त्यांवर हे दिवे आले. गॅसचे दिवे प्रथम आले तेव्हा तो एक कुतुहलाचा विषय झाला. दिवे लावणारा काय करतो ते पाहाण्याकरिता त्याच्यामागे झुंडी लोटत. गॅसच्या दिव्यांची ही कल्पना इतकी लोकप्रिय झाली की शहरातील प्रमुख ठिकाणी लावण्याकरिता अनेक सधन गृहस्थांनी गॅसचे सुंदर, नक्षीदार दिवे देणगी म्हणून सरकारच्या स्वाधीन केले.

आकर्षक इमारती, गिरण्या

मुंबईची शान वाढविणाऱ्या वास्तु याच काळाच्या आसपास निर्माण झाल्या. म्युझियमपासून फ्लोराफाउंटनपर्यंत भव्य इमारतींची रांग उभी राहिली. जुन्या सचिवालयाची खानदानी वास्तु जन्माला आली. त्याच्या बाजूचा कॉन्व्होकेशन हॉल उभा राहिला, युनिव्हर्सिटी लायब्ररीची इमारत, राजाबाई टॉवर, हायकोर्टची भव्य वास्तू यांचा जन्म सन १८७० च्या आसपासचा आहे. अल्पावधीत क्रॉफर्ड मार्केटपासून म्युझियमपर्यंत आकर्षक इमारती उभ्या राहिल्या. एक संपन्नच नव्हे तर प्रेक्षणीय नगरी म्हणून मुंबापुरीला भारतात स्वतःचे स्थान निर्माण झाले. जी. आय. पी. रेल्वेची स्थापना सन १८४९ मध्ये झाली. १६ एप्रिल १८५३ रोजी मुंबईहून ठाण्याला जाण्याकरिता पहिली आगगाडी बोरीबंदरातून बाहेर पडली. सन १८६५ मध्ये आगगाडीने खंडाळयाचा घाट ओलांडला. सन १८७० पर्यंत कलकत्ता, मद्रास ही शहरे रेल्वेने मुंबई शहराला जोडली गेली. बी. बी.

अँड सी. आय. रेल्वे सन १८५५ मध्ये सुरू झाली.

सन १८५० च्या सुमारास सुताची पहिली गिरणी निघाली आणि त्यानंतर कापडधंद्याचा व्यवसाय भरधाव वेगाने वाढत गेला.

मुंबईचा व्याप वाढू लागला

सन १६७० च्या सुमारास मुंबईची लोकवस्ती दहा हजाराच्या आसपास होती. तेव्हापासून ती वाढते आहे, त्याला अजून खंड नाही. शहराची व्यवस्थित शिरगणती सन १८६४ मध्ये झाली. त्यावेळी लोकसंख्या आठ लाखांच्या घरात होती. आज ती शंभर लाखांच्या रोखाने वाढते आहे. सन १८७० च्या आरंभाला सुएझ कालवा वाहतुकीकरिता मोकळा झाला आणि विलायत मुंबईपासून अवघ्या दोन आठवड्यांवर आली. सुएझ कालवा ही एकूणच जागतिक महत्त्वाची घटना होती. मुंबई शहरावर या घटनेचा विशेष परिणाम झाला. आता जगाच्या सागरी मार्गावर मुंबई बंदराला महत्त्व आले. इथून पुढे मुंबई वेगाने वाढू लागली. मुंबईचे वैभव वाढू लागले.

वाहतुकीची साधने

शिग्राम, रेकले, पालख्या ही एकोणिसाव्या शतकाच्या आरंभापर्यंतची वाहने होती. त्यांच्या जोडीला आता घोडागाडी आली. कुलाबा, अपोलो बंदर, गिरगाव पोर्तुगीज चर्च, लालबाग वगैरे पंचवीस-तीस ठिकाणी या वाहनांचे अड्डे होतो. घोडागाडी मैली चार आणे, रेकला तीन आणे वगैरे भाड्याचे दर होते. लग्नसमारंभ, अतिपर्जन्य यासारखे प्रसंग म्हणजे हल्लीप्रमाणे या लोकांचा पर्वणीचा काळ असे. 'वखत' पाहून गाडीवाला तोंडाला येईल ते भाडं सांगे. हातगाड्यांऐवजी त्या काळात मालाची ने-आण करण्याकरिता खटारे होते. एकोणिसाव्या शतकाच्या अखेरीला ट्रॅम वाहतूक सुरू झाली; पण त्याहीअगोदर अशा पद्धतीचे प्रयत्न झालेले दिसतात. १८१९ मधील "बॉम्बे कुरीअर" मध्ये एका "आर्किटेक्ट ॲण्ड कोचमेकर" फर्मची जाहिरात आली होती. आपल्या योजनेला पुरेसा पाठिंबा मिळाला तर आपण शीवपासून फोर्टपर्यंत टप्प्याटप्प्यावर थांबत जाणारी घोडागाडी-सर्व्हिस सुरू करू असे त्या जाहिरातीत म्हटले होते.

भायखळा आणि परळच्या बाजूला राहाणाऱ्या लोकांसाठी ही योजना फार सोयीची आहे असे आमिषही दाखविण्यात आले होते.

मुंबईत पहिली मोटारगाडी सन १९०१ मध्ये आली. आज मुंबई शहरात मोटरगाड्या, सायकली. स्कूटर (आता अस्त पावण्याच्या मार्गावर असलेल्या) व्हिक्टोरिया, मालवाहू ट्रक, बसगाड्या वगैरे मिळून सुमारे ६ लाख वाहने आहेत. एवढ्या प्रचंड वाहतुकीला वाहून नेताना मुंबईचे रस्ते धापा टाकू लागले आहेत. वाहतूक साधनांचा हा विस्तार म्हणजे एका अर्थाने या नगरीच्या विकासाचा आलेखच आहे.

१८६५ मध्ये मुंबईच्या नगरपालिकेची स्थापना झाली. त्यानंतर १८७२ सालात मुंबईच्या इतिहासात एक महत्त्वाची घटना घडली. या वर्षी मुंबईची महानगरपालिका अस्तित्वात आली. मुंबईच्या नागरिकांना स्थानिक स्वराज्याचे हक्क मिळाले. कर भरणाऱ्या नागरिकांना नगरपिते निवडण्याचा हक्क मिळाला.

शहराचा व्याप इतका वाढल्यावर सुस्थापित अशा वाहतूक व्यवस्थेची गरज निर्माण होणे अपरिहार्य होते. लौकरच बॉम्बे ट्रॅम्वेज् कंपनी लिमिटेड या संघटनेची स्थापना झाली.

प्रकरण दुसरे

ट्रॅमगाडीचे आगमन

मुंबई शहरात घोड्याची ट्रॅम वाहतूक चालविण्याचा परवाना मिळावा म्हणून एका अमेरिकन कंपनीने १८६५ सालात मुंबई नगरपालिकेकडे अर्ज केला. विशिष्ट अटींवर त्यांना ही परवानगी देण्यात आली, पण एका अनपेक्षित घटनेमुळे ही योजना प्रत्यक्षात येऊ शकली नाही. अमेरिकेचे यादवी युद्ध याच सुमारास थांबले आणि या युद्धामुळे मुंबईच्या व्यापाराला जी तेजी आली होती तीही संपुष्टात आली. काही काळ मुंबईचे आर्थिक जीवनच कोलमडले. अनेक कंपन्यांचे दिवाळे निघाले. याचाच एक परिणाम म्हणजे संकल्पित ट्रॅम कंपनीची योजना स्थगित झाली.

दि. २७ नोव्हेंबर १८७१ च्या टाइम्स ऑफ इंडियात ''बॉम्बे ऑम्निबस'' नावाच्या कंपनीची जाहिरात आली होती. हे वाहन मलबारहिलवर राहाणाऱ्या युरोपियन लोकांकरिता सुरू होणार होते. सकाळ-संध्याकाळ मलबारहिल ते फोर्ट हे वाहन चालणार होते. महिन्याचा पास ३० रुपये होता. नंतर ८ डिसेंबर १८७१ च्या टाइम्समध्ये यासंबंधी एक बातमी आली. पुरेसे प्रवासी न मिळाल्यामुळे ऑम्निबस कंपनीची ही योजना रद्द करावी लागली असे त्या बातमीत म्हटले होते.

'बॉम्बे ट्रॅम्वेज् कंपनी'

यानंतर दोन वर्षांनी या कल्पनेला पुन्हा चालना मिळाली आणि सन १८७३ मध्ये ''बॉम्बे ट्रॅम्वेज् कंपनी लिमिटेड'' या कंपनीची रितसर स्थापना झाली. पहिल्या एकवीस वर्षानंतर आणि त्यानंतर दर सात वर्षांनी

म्युनिसिपालिटीला ट्रॅम कंपनी विकत घेण्याचा हक्क असावा अशी अट ट्रॅम कंपनीशी झालेल्या करारात होती. म्युनिसिपालिटी आणि ट्रॅम कंपनी यांचा करार झाल्यानंतर "बॉम्बे ट्रॅम्वेज् ॲक्ट, १८७४" हा कायदा पास करून मुंबई शासनाने कंपनीला ट्रॅम वाहतुकीचा अधिकार दिला. आरंभाला कंपनीकडे २०० घोडे आणि वीस गाड्या होत्या. १९०५ सालात कंपनी बंद झाली तेव्हा १३६० घोडे होते. दोन घोड्यांची आणि एक घोड्याची अशा दोन प्रकारच्या ट्रॅमगाड्या असत.

दिनांक ९ मे १८७४ रोजी मुंबईतले पहिले ट्रॅम फाटे सुरू झाले. एक कुलाब्यापासून क्रॉफर्ड मार्केट मार्गे पायधुणीपर्यंत आणि दुसरा बोरीबंदरपासून काळबादेवी मार्गे पायधुणीपर्यंत. आरंभाला कुलाबा ते पायधुणी या प्रवासाला तीन आणे पडत. पहिले काही दिवस प्रवाशाला तिकीट दिले जात नसे. कंडक्टर प्रवाशांकडून नुसते भाडे गोळा करी. भाडे दिले कोणी, दिले नाही कोणी, मुळात कंडक्टरने भाडे किती मिळविले, कंपनीस किती भरले यापैकी कशाचा कशाला मेळ नव्हता. हा आनंद फार दिवस चालणं अर्थातच शक्य नव्हतं. पहिल्या चारपाच महिन्यानंतर तिकिटे आली, चेकिंग आले. भाडेही तीन आण्यांवरून दोन आण्यांवर आले. १८९९ सालात सरसकट एक आणा भाडे सुरू झाले.

घोड्याची ट्रॅम शहरात प्रथम धावू लागली तेव्हा तो नवलाचा विषय होणे अपरिहार्य होते. या वाहनामुळे ज्यांचे हितसंबंध धोक्यात येणार होते असे शिग्रामवाले, रेकलेवाले वगैरेनी ही वाहतूक बंद पाडण्याचा प्रयत्न केला. गाडीची चाकं घसरावीत म्हणून रुळाच्या फटीत खडी, माती भरली जाई. अशा तऱ्हेने ट्रॅमगाडी बंद पाडण्यात द्वाड मुलांनाही गंमत वाटे. एकदा रुळाशी असे खेळ करीत असलेल्या एका माणसाला कंपनीच्या अधिकाऱ्यांनी हातोहात पकडले आणि चौकशीच्या भानगडीत न पडता तेथल्या तेथे ठोकून काढले. ट्रॅममध्ये बसलेले प्रवासी "चांगली अद्दल घडली' असं म्हणत खूष झाले.

अशा प्रकारामुळे म्हणा किंवा अपरिचित वाहन म्हणून म्हणा आगगाडीचे झाले तसे या वाहनाचे स्वागत आरंभाला झाले नाही. हे वाहन

जलद जाते, स्वस्त आहे हे मुंबईकरांना पटवून देण्याकरिता कंपनीला प्रयत्न करावे लागले. त्याकरिता पहिले काही दिवस ट्रॅमचा प्रवास मोफत ठेवण्यात आला होता. या वाहनाच्या भवितव्यासंबंधी टाईम्स ऑफ इंडियानेही आपल्या १२ मे १८७४ च्या अंकात म्हणजे वाहतूक सुरू झाल्यावर तिसऱ्या दिवशी शंका व्यक्त केली होती. ट्रॅमची गती वाढवली पाहिजे, तिकिटांचे दर कमी हवेत अशा काही सूचना केल्या होत्या. बैठकीवर पाय ठेवून बसण्याची प्रवाशांना बंदी करावी अशीही एक सूचना त्यात होती! साहेबाने केलेल्या कोणत्याही उपक्रमाकडे संशयाने पाहण्याची तात्कालीन बुद्धिमंतांची प्रवृत्ती होती. ट्रॅम वाहतूकही त्याला अपवाद नव्हती. दादोबा पांडुरंग तर्खडकर यांच्या सारख्या मान्यवर व्यक्तीचा ट्रॅमसंबंधीचा अभिप्राय वाचण्यासारखा आहे. दादोबा म्हणतात, "रोजगार नाही म्हणोन येथे आमचे लोक हाका मारितात आणि त्याच मुंबईत आज सुमारे सात आठ वर्षांपासून कोठचे कोठचे दूर देशीचे राहाणारे अमेरिकेतील बासन (बॉस्टन) शहरात थोडे पैसेवाले जमून या मुंबई शहरात त्राम म्हणोन लोखंडी कांबीवरून फिरणाऱ्या भाडुत्री गाड्या फिरविण्याचा धंदा काढिला आहे. आणि त्यामुळे येथील भाडोत्री गाड्या फारच कमी होऊन नित्य शेकडो रुपये ते अमेरिकेत हल्ली आपल्या डोळ्यांवर झांपड आणून मिळवितात. मुंबईच्या लोकांनी तरी जसे कलकत्ता, मद्रास येथील लोकांनी या त्रामगाड्यांतून न फिरण्याचा निश्चय केला तसा याणींही करायचा होता. तसे न करता हे लोक आपल्या हातून आपल्या देशास दरिद्र आणीत आहेत."

"शिशुबोध" मधील हा उतारा आहे. त्यानंतर ८० वर्षांनी म्हणजे १९६४ मध्ये भाडेवाढीच्या निषेधार्थ बसगाड्यातून प्रवास करू नका असे सांगण्याचा एक संघटित प्रयत्न झाला. तोसुद्धा असाच वाया गेला.

प्रवाशांनी वृत्तपत्रांतून तक्रारी, सूचना करणे याचे वळण कालांतराने पडू लागले. अशी एक तक्रार २८ जुलै १९०५ च्या टाइम्समध्ये पाहयला मिळते. त्या काळात ट्रॅम कंपनीचा एक नियम असा होता की बाकावर स्त्री प्रवासी असेल तर तेथे फक्त चारच प्रवाशांनी बसावे, अन्यथा पाचांनी बसावे. त्या नियमाच्या भंगाकरिता एका सैनिकाला ५० रुपये दंडाची शिक्षा झाली.

त्यासंबंधात तक्रार करताना एका प्रवाशाने म्हटले आहे की कंपनीचे अधिकारीच या नियमाचा भंग करतात. यासंबंधी नक्की नियम काय आहे ते कंपनीने अधिकृतपणे जाहीर करावे अशी पुढे त्याने विनंती केली आहे. याच नियमाच्या संबंधात बाकावर फक्त चौघांनीच बसावे असा नियम करण्याची सक्ती नरगपित्यांनी कंपनीवर करावी अशी सूचना १ ऑगस्ट १९०५ च्या टाइम्समध्ये कोणा इ. डब्ल्यू. फॉक्स नामक प्रवाशाने केली आहे. या गृहस्थांचे विनोदाचे इंद्रिय चांगले जागृत असावे, कारण तो पुढे म्हणतो, ''एका बाकावर पांच माणसे म्हणजे घर्षण आले. या घर्षणातून वीज निर्माण झाली (स्टॅटिक इलेक्ट्रिसिटी) तर जबाबदार कोण? पण नगरपित्यांनी त्याची काळजी कशाला करावी? ते स्वतःच्या गाड्यांतून प्रवास करतात – जणू बॉम्बे पार्लमेंटचे लॉर्ड.''

पहिल्या एकवीस वर्षांची मुदत १८९४ सालात संपत होती. करारातील अटीप्रमाणे कंपनी विकत घेण्याचा हक्क म्युनिसिपालिटीला होता. म्युनिसिपालिटीने आपला हा हक्क बजावला नाही आणि कंपनीचे आयुष्य १९०१ सालापर्यंत वाढले.

घोड्याऐवजी विजेवर चालणाऱ्या ट्रॅमची परवानगी मिळावी म्हणून सन १८९९ मध्ये कंपनीने म्युनिसिपालिटीकडे अर्ज केला. या योजनेला येणारा अवाढव्य खर्च विचारात घेऊन १९०१ सालात कंपनी विकत घेण्याचा म्युनिसिपालिटीला असलेला हक्क बजावला जाऊ नये अशी या अर्जात एक मागणी होती.

या अर्जाचा विचार चालू असताना कंपनी विकत घेण्याचा आपला हक्क बजावायचे म्युनिसिपालिटीने ठरवले. त्यातून कायद्याच्या अनेक कटकटी निर्माण झाल्या आणि अखेरीस ''बॉम्बे इलेक्ट्रिक सप्लाय ॲण्ड ट्रॅम्वेज कंपनी लिमिटेड'' या नवीन स्थापन झालेल्या कंपनीने १९०५ सालात बॉम्बे ट्रॅम्वे कंपनी विकत घेतली. एकतीस वर्षांच्या कंपनीच्या कारकीर्दीत ससून डॉकपासून म्युझियमपर्यंत आणि तेथून पूर्वेला वाडीबंदर, मध्य मुंबईत लालबाग आणि जेकब सर्कल, ताडदेव, ऑपेरा हाऊस या ठिकाणांपर्यंत आणि ग्रँटरोड ते जे. जे. हॉस्पिटल, धोबीतलाव ते कर्नाक बंदर असे शहरभर ट्रॅमफाट्यांचे जाळे

पसरले होते. ९ मे १८७४ रोजी कंपनीची पहिली ट्रॅम सुटली. त्या दिवशी ४५१ प्रवाशांनी या सोयीचा फायदा घेतला आणि ८५ रुपयांचे उत्पन्न झाले. १ ऑगस्ट १९०५ हा कंपनीचा शेवटचा दिवस. त्या दिवशी एकूण ७१,९४७ प्रवाशांनी प्रवास केला आणि उत्पन्न ४,२६० रुपये झाले. या आकड्यावरून कंपनीचा विस्तार किती झाला होता याची कल्पना येईल.

बॉम्बे इलेक्ट्रिक सप्लाय ॲण्ड ट्रॅम्वेज् कंपनी लिमिटेड

दिनांक २ ऑगस्ट १९०५ रोजी ही कंपनी अस्तित्वात आली. वाहतुकीप्रमाणेच शहराच्या वीजपुरवठ्याची जबाबदारी या कंपनीने स्वीकारली.

कुलाबा ते क्रॉफर्ड मार्केट हा विजेच्या ट्रॅमचा पहिला फाटा दिनांक ७ मे १९०७ रोजी सुरु झाला. पुढच्या दोन तीन महिन्यातच नवी ट्रॅम बोरीबंदर ते जे. जे. हॉस्पिटल, जे. जे. ते राणीचा बाग अशी धावू लागली. सगळे फाटे विजेचे होईपर्यंतच्या स्थित्यंतराच्या काळात विजेच्या ट्रॅमबरोबर घोड्याच्या ट्रॅमही चालू होत्या. १९०८ साल संपायच्या आतच सर्व फाट्यांवर विजेच्या ट्रॅम सुरू झाल्या.

ट्रॅमच्या प्रत्येक नवीन फाट्याचे काम सुरू करण्याअगोदर ट्रॅम कंपनीला महानगरपालिका आणि शासन यांची अनुक्रमे संमती आणि परवानगी घ्यावी लागे. नव्या नव्या फाट्याशी ज्या ज्या घटकांचा संबंध येत असेल त्यांचे मत, शिफारशी विचारात घेऊन अशी संमती आणि परवानगी दिली जाई. या संबंधातील पत्रव्यवहारात आणि अन्य अनपेक्षित घटनांमुळे एखाद्या फाट्याची योजना वर्षानुवर्ष दप्तरी पडून राही. तोपर्यंत ट्रॅमची गरज इतकी वाढे की मुळात कंपनीने सुचविलेल्या योजनेचा पाठपुरावा महानगरपालिकेला करावा लागे. गिरगाव नाक्यापासून गोवालिया टँकपर्यंतच्या ट्रॅमफाट्याची कथा यामुळे वर्षानुवर्ष लोंबकळत राहिली होती. ही योजना कंपनीने प्रथम १९०५ सालात विचाराकरिता महानगरपालिकेकडे पाठविली. त्याला तात्काळ संमती मिळाली. पण त्याच सुमारास चौपाटीपासून गोवालिया टँकपर्यंत जाणाऱ्या रस्त्याची आखणी इंप्रूव्हमेंट ट्रस्टने केली होती. या रस्त्याचे काम पूर्ण होईपर्यंत ट्रॅमफाट्याचे काम स्थगित करावे

अशी शासनाने सूचना केली. शिवाय ज्या फ्रिअर ब्रिजवरून ट्रॅमफाटा जायचा होता तो पूलही मजबूत करणे आवश्यक होते. पत्रव्यवहार होता होता महायुद्ध आले. ते संपल्यानंतरही ही योजना अधांतरीच राहिली. शेवटी वाहतुकीच्या दृष्टीने या फाट्याची गरज इतकी वाढली की फाट्याचे काम सत्वर हाती घ्यावे म्हणून महानगरपालिकेने १९२२ सालात कंपनीकडे लकडा लावला. दरम्यानच्या काळात नवीनच अडचण उपस्थित झाली. फाट्याच्या खर्चाचे अंदाज आता जुने झाले होते. किंमती भरमसाठ वाढल्या होत्या आणि आर्थिकदृष्ट्या ही योजना अव्यवहार्य होऊन बसली. शेवटी "वाहतूक सेवा" म्हणून कंपनीने नाराजीने या योजनेला मान्यता दिली आणि हा फाटा एप्रिल १९२४ मध्ये तयार झाला. पण प्रत्यक्ष वाहतुकीला आणखी दोन वर्षे थांबावं लागलं. या फाट्यावर तिकिटाचे दर काय असावेत यासंबंधी बराच घोळ झाला आणि एकदाची ११ फेब्रुवारी १९२६ रोजी या फाट्यावरची वाहतूक सुरू झाली.

विजेच्या ट्रॅमचे मुंबईकरांनी हार्दिक स्वागत केले. दिनांक ७ मे १९०७ रोजी या वाहतुकीचे औपचारिक उद्‌घाटन महानगरपालिकेचे अध्यक्ष विठ्ठलदास ठाकरसी यांच्या हस्ते झाले. म्युनिसिपल कमिशनर श्री. शेपर्ड, डेप्युटी पोलीस कमिशनर श्री. आर. एम. फिलिप्स, मुंबईचे कलेक्टर, कस्टमचे कलेक्टर, सर भालचंद्र कृष्ण भाटवडेकर, सर हरकिसनदास नरोत्तमदास, श्री. इब्राहिम रहिमतुल्ला आदी मुंबईच्या मान्यवर व्यक्ती त्याचप्रमाणे अनेक नगरपिते, टॅम्वेज् कंपनीचे मॅनेजिंग डायरेक्टर श्री. रेमिंग्टन, चीफ इंजिनीयर श्री. कूपर वगैरे या समारंभास उपस्थित होते.

सुशोभित ट्रॅमगाडी म्युनिसिपल ऑफिससमोरून ठीक साडेपाच वाजता क्रॉफर्ड मार्केटपर्यंत गेली आणि म्युनिसिपल ऑफिसशी परत आली. विजेची ट्रॅम मुंबईत अशी वाजत गाजत आली. त्यानंतर सार्वजनिक वाहतुकीकरिता चार ट्रॅमगाड्या सोडण्यात आल्या. रात्री अकरापर्यंत त्या चालू होत्या. या ट्रॅममधून प्रवास करण्याकरिता मुंबईकरांनी एकच गर्दी केली.

दुसऱ्या दिवसापासून ट्रॅमचा प्रवास सर्रास सुरू झाला. नागरिकांनी एकमुखाने दाद दिली. "वा! किती जलद! किती आरामशीर, किती स्वस्त!"

याच दिवशी दुर्दैवाने "अपघाता"चेही अनावरण झाले. धावत्या गाडीतून उतरताना कोणी मालवणकर नावाचा माणूस खाली पडला. पाय चाकाखाली सापडला आणि शेवटी पाय कापावा लागला.

विजेची ट्रॅम सुरू झाली आणि पाठोपाठ नागरिकांची कौतुकाची, सूचनांची पत्रे येऊ लागली. मालवणकर अपघात खूप गाजला. असा अपघात होऊ नये याकरिता अनेकांनी कंपनीला अनेक प्रकारच्या सूचना केल्या. कुलाब्यापासून बोरीबंदरपर्यंत फक्त सहाच थांबे आहेत म्हणून एका प्रवाशाने तक्रार केली होती. उजव्या बाजूने प्रवाशांनी चढू नये याकरिता सध्याच्या साखळीऐवजी अधिक प्रतिबंधक योजना असावी अशी सूचना करून एका पत्रात लेखकाने "मालवणकर अपघाता"चे स्मरण करून दिले.

ट्रॅमगाडीची विविध स्थित्यंतरे

मुंबईतल्या पहिल्या ट्रॅमगाडीची ऑर्डर लंडनच्या ब्रश इलेक्ट्रिकल इंजिनियरिंग कंपनीला देण्यात आली आणि जानेवारी १९०६ मध्ये ती मुंबईत येऊन दाखल झाली. आरंभाला ट्रॅममध्ये पहिला आणि दुसरा असे दोन वर्ग होते. काही दिवसांनी पहिला वर्ग रद्द करण्यात आला.

सन १९१० च्या सुमारास आजच्या प्रमाणेच ऑफिसच्या वेळेला सकाळ-संध्याकाळ गर्दी होऊ लागली. उपलब्ध गाड्या पुरेनाशा झाल्या, ट्रॅमला ट्रेलर लावून ही समस्या सोडविण्याचा प्रयत्न झाला. तेवढ्यानेही भागेना तेव्हा तीन ट्रॅमगाड्या एकाला एक जोडण्याची परवानगी कंपनीने महानगरपालिकेकडे मागितली. या योजनेला पोलीस कमिशनरनी विरोध केल्यामुळे ती मागे घ्यावी लागली. गर्दी तर आवरत नव्हती. तेव्हा अधिक प्रवाशांची वाहतूक करता यावी म्हणून उभ्याने प्रवास करता येईल अशा गाड्यांची कल्पना निघाली. त्याला महानगरपालिकेची परवानगी मिळाली. जानेवारी १९१४ पर्यंत ही योजना चालू होती. पुढे परवानगी नाकारण्यात आली.

दुमजली ट्रॅम

वाढत्या वाहतुकीची सोय करणे ही समस्या दिवसेंदिवस वाढत होती. त्यावर तोडगा म्हणून दुमजली ट्रॅमची कल्पना निघाली. सप्टेंबर १९२० मध्ये मुंबईत पहिल्या दुमजली ट्रॅम आल्या.

दरपत्रक

ट्रॅम प्रवासाचे भाडे निश्चित करताना महानगरपालिका आणि कंपनी यांची नेहमी वादावादी चाले. कमीत कमी खर्चात नागरिकांची प्रवासाची सोय व्हावी याकरिता महानगरपालिकेचा प्रयत्न असे, तर एवढे कमी भाडे आपल्याला कसे परवडणार नाही याचे दीर्घ खुलासे आणि भाडेवाडीला परवानगी मिळावी म्हणून ट्रॅम कंपनी विनंत्या करी. भारतातील कलकत्ता, युरोप आणि अमेरिका वगैरे देशातील नागरी वाहतुकीच्या दरांशी तुलना करून मुंबईचे ट्रॅम-भाडे कसे सर्वात कमी आहे ते १९०९ सालात मॅनेजिंग डायरेक्टरनी दाखविले आहे. भारतातील इतर शहरांपेक्षा सेवकांचे पगार आणि इतर खर्च अधिक आहेत, प्रवाशांना जुन्या ट्रॅम कंपनीपेक्षा आपण अधिक सुखसोयी उपलब्ध करून दिल्या आहेत, आपल्या गाड्यांचा वेग अधिक आहे, त्याचमाणे दोन गाड्यांतील वेळ कमी असतो वगैरे इतर मुद्देही मॅनेजिंग डायरेक्टरनी आपल्या निवेदनात मांडले होते.

अनेक वेळा अर्जविनंत्या करूनही भाडेवाढीला महानगरपालिकेची संमती मिळेना तेव्हा शेवटी कार्यक्षमता वाढवून नफ्याचे प्रमाण कायम ठेवण्याच्या प्रयत्नाला कंपनी लागली. कारभाराची सविस्तर पाहाणी करून काटकसर आणि अन्य मार्ग सुचविण्याकरिता ग्लॅसगो कॉर्पोरेशन ट्रॅम्वेजचे श्री. जेम्स डालरिंपल यांची तज्ज्ञ म्हणून १९२४ साली नेमणूक करण्यात आली. त्यांनी कंपनीच्या कार्यपद्धतीची सर्वांगीण तपासणी करून खालील सूचना केल्या.

१) मुंबईची ट्रॅम-वाहतूक उत्तम आहे. फक्त तिची गती फार मंद आहे. डेपोमधून ट्रॅम बाहेर पडल्यापासून परत डेपोमध्ये येईपर्यंतच्या प्रवासाचा सरासरी वेग ताशी ४-८ मैल आहे. इतका कमी वेग फक्त घोड्याच्या ट्रॅमच्या बाबतीत

समर्थनीय होऊ शकेल. सध्याचा वेग कमीत कमी एक मैलाने तरी वाढला पाहिजे. ही सुधारणा तात्काळ कार्यवाहीत आणावी लागेल. मुंबईचे नागरिक अशी मंद वाहतूक फार काळ सहन करणार नाहीत. रेल्वेचे विद्युतीकरण होऊ घातले आहे, याचीसुद्धा या संदर्भात दखल घेणे आवश्यक आहे.

२) ट्रॅम गाड्यांकरिता टाईमटेबल असलेच पाहिजे. टाईमटेबलप्रमाणे गाड्या चालू लागल्या तर टर्मिनसला आल्यावर कंडक्टर, ड्रायव्हर प्रमाणाबाहेर स्वस्थ बसतात. त्यावर आपोआप बंधन येईल.

३) गरजेपेक्षा कंडक्टर आणि ड्रायव्हर अधिक आहेत.

४) गाड्यांच्या रंगाकडे अधिकारीवर्ग हवे तेवढे लक्ष देत नाहीत असे दिसते. हे बरोबर नाही. गाडी ऐटबाज दिसली पाहिजे. प्रवाशांवर त्याचा परिणाम निश्चित होतो – लखलखीत रंगाची गाडी असेल तर उत्पन्न वाढेल.

५) सेवकवर्गाचा गणवेश दुसऱ्यावर छाप पाडणारा असावा. याबाबतीत स्टार्टरने दक्ष असले पाहिजे. गबाळ्या गणवेशात सेवकाला त्याने कामावर जाऊ देता कामा नये.

६) ट्रॅमचे भाडे कोठूनही कोठे जायला फक्त एक आणा आहे. असा कमी दर अन्य कोठेही आढळत नाही. नवीन ट्रॅम-लाइन टाकणे फार खर्चाचे झाले आहे. त्यापासून होणाऱ्या उत्पन्नाचा विचार करता तो आतबट्ट्याचा व्यवहार होईल. तेव्हा असे फाटे वाढविण्याअगोदर पूर्ण विचार केला जावा. या संदर्भात ट्रॉली बस आणि मोटार बस हे उपयुक्त पर्याय आहेत.

आरंभीच्या काळातील ट्रॅमगाडीचे हे संक्षिप्त चरित्र पुरे करण्याअगोदर तिच्या काही वैशिष्ट्यांचा उल्लेख केला पाहिजे.

मुंबईची नागरी वाहतूक आरंभापासून लंडनच्या नागरी वाहतुकीवर बेतलेली होती. घोड्याच्या ट्रॅमगाड्या लंडनमध्ये सन १८७० पासून धावू लागल्या. पाठोपाठ चार वर्षांनी मुंबईची ट्रॅम-वाहतूक सुरू झाली. नागरी वाहतुकीची सोय उपलब्ध करणारी भारतातील ही पहिली कंपनी. दुमजली ट्रॅमगाड्याही

मुंबई शहरातच प्रथम आल्या. वक्तशीर वाहतूक, कमी भाडे आणि अन्य कार्यक्षमता या दृष्टीने मुंबईची ट्रॅम कंपनी आरंभापासून आघाडीवर होती.

आधुनिक जीवनात स्थिर असे काहीच राहू शकत नाही. प्रत्यही जग बदलत असते. परिस्थिती बदलत असते. जीवनातील प्रत्येक घटकाला काळाबरोबर राहावेच लागते. मुंबईची ट्रॅम या गोष्टीला अपवाद नव्हती. वाढत्या वस्त्यांकरिता नवे फाटे, वाढत्या गर्दीकरिता ट्रॅमची वाहतूक क्षमता वाढविणे, वेगळ्या घडणीची ट्रॅम, कारभारविषयक सुधारणा वगैरे बदल नित्यशः होत राहिले. दुसरे महायुद्ध आले. मुंबईच्या लोकसंख्येत अकस्मात वाढ झाली. जग इतके पुढे गेले की शेवटी ट्रॅम कालबाह्य झाली. तिला मुंबईच्या जीवनात स्थान उरले नाही आणि एक रात्री ती विलयास गेली; परंतु तोपर्यंत तिने मुंबईकरांची मनं जिंकली होती. नव्वद वर्षांच्या अविरत सेवेनंतर दिनांक ३१ मार्च १९६४ रोजी रात्रौ दहा वाजता बोरीबंदरवरून दादरला आपल्या अखेरच्या प्रवासाला ती निघाली तेव्हा अनेक मुंबईकर उदास झाले.

प्रकरण तिसरे

मुंबईत बस येते

ट्रॅम-वाहतुकीच्या पाहणीत डालरिंपल साहेबांनी ज्या अनेक सूचना केल्या त्यात ट्रॉली-बसची एक होती. त्यांची सूचना १९२५ सालातील. त्याच्या कितीतरी अगोदर म्हणजे १९१३ मध्ये रेमिंग्टन साहेबांच्या डोक्यात ही योजना होती. नंतर महायुद्ध आले. पुन्हा १९१९ सालात या योजनेचा विचार सुरू झाला आणि प्रयोग म्हणून दादर ट्रॅम टर्मिनस ते किंग्ज सर्कल अशी ट्रॉली बस सुरू करण्याची योजना पक्की करण्यात आली, परंतु या योजनेच्या आर्थिक बाबींसंबंधी महानगरपालिकेशी झालेल्या चर्चेत काही मतभेद उद्‌भवले आणि ट्रॉली बसची योजना अखेरीस स्थगित करण्यात आली.

ट्रॉली-बस बरोबर मोटर-बसची वाहतूक सुरू करणे कितपत शक्य आहे याचाही विचार चालू होता. त्या काळात बसवाहतूकीविरूद्ध दोन महत्त्वाचे आक्षेप होते. १) ही वाहतूक ट्रॅमपेक्षा फार महाग पडेल. आणि २) अपघातांचे प्रमाण वाढेल. लंडनमध्ये शिस्तबद्ध पादचारी आणि वाहने असतानासुद्धा मोटरबसमुळे होणाऱ्या अपघातांचे प्रमाण तुलनेने फार आहे. लंडनसारख्या शहराची ही स्थिती आहे. मुंबईत अपघातांचे प्रमाण कितीतरी पटीने अधिक असेल. मोटरबस वाहतुकीला अनुकूल अशाही काही गोष्टी होत्या. १) ट्रॅमप्रमाणे बस रूळाला बांधलेली राहत नाही. २) वाहनांची जिथे अधिक गरज असेल तेथे ही वाहने नेता येतात. ३) रस्ता अरूंद असला तरीसुद्धा तेथे बसगाडी जाऊ शकते.

१९१३ साली या विषयाच्या चर्चेला सुरूवात झाली. महानगरपालिका,

बेस्ट कंपनी, पोलिस कमिशनर आदी संबंधित घटकांनी या चर्चेत भाग घेतला होता. १९२६ सालापर्यंत ही चर्चा चालली होती – ट्रॉलीबस की मोटरबस? शेवटी दिनांक १० फेब्रुवारी १९२६ रोजी 'एक प्रयोग' म्हणून काही निवडक रस्त्यांवर मोटरबस चालू करण्याचा निर्णय बेस्ट कंपनीने घेतला. आरंभाला अफगाण चर्च ते क्रॉफर्ड मार्केट, दादर टी.टी. पासून पारशी कॉलनीतून किंग्ज सर्कलपर्यंत आणि ऑपेरा हाऊसपासून लॅमिंग्टन रोड, ऑर्थर रोडमार्गे लालबागपर्यंत अशा तीन मार्गांवर बस वाहतूक सुरू करण्याचे ठरले. पोलिस कमिशनर, महानगरपालिका यांची संमती मिळाल्यानंतर दिनांक १५ जुलै १९२६ पासून मुंबईतील पहिली बस सुरू करण्याचे ठरले. दिनांक १४ जुलै १९२६ च्या टाइम्स ऑफ इंडियामध्ये त्याप्रमाणे जाहिरात देण्यात आली.

PUBLIC NOTICES

THE BOMBAY ELECTRIC SUPPLY AND TRAMWAYS CO. LTD.

MOTOR BUS SERVICE

On and from to-morrow, 15 instant a regular 10 minutes service will be run from AFGHAN CHURCH GO CRAWFORD MARKET via WODEHOUSE ROAD and HORNBY ROAD from 6.30 till 23.20.

Station	**First Bus**	**Last Bus**
AFGHAN CHURCH	6.30	23.00
CRAWFORD MARKET	6.50	23.20

C. LUCAS

Traffic Manager

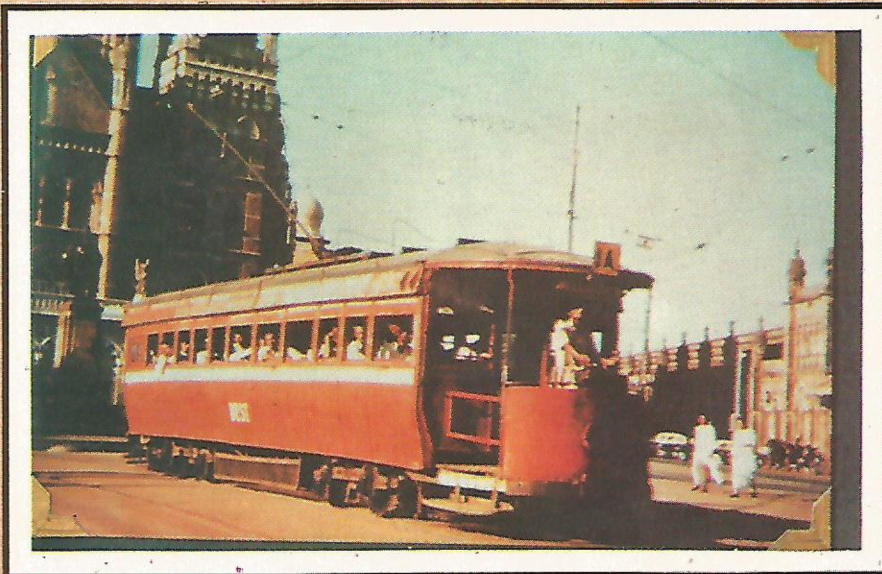
आणि दिनांक १५ जुलै १९२६ रोजी मुंबईत पहिली बस सुरू झाली. विजेच्या ट्रॅमप्रमाणेच बेस्ट बसचे सुद्धा मुंबईकरांनी हार्दिक स्वागत केले. टाइम्स ऑफ इंडियाने आपल्या १६ जुलै १९२६ च्या अंकात बस-वाहनाच्या

अनावरणाचे वृत्त दिले आहे ते असे, ''जाहीर केल्याप्रमाणे ट्रॅम्वेज् कंपनीची ऑम्निबस सर्व्हिस कालपासून सुरू झाली. दहा मिनिटांच्या अंतराने कुलाबा ते क्रॉफर्ड मार्केट या दरम्यान बस चालू होती. हे वाहन नागरिकांना सुखावह व्हावे म्हणून या वाहतुकीकडे कंपनीचे बारकाईने लक्ष आहे. प्रवाशांना किंचितही त्रास झाला तरी त्याची दखल घेण्यात येईल असे बेस्टचा एक अधिकारी आमच्या प्रतिनिधीजवळ म्हणाला.

बसवाहने रोज धुऊन स्वच्छ ठेवली जातात. कुलाब्याहून मार्केटपर्यंत जायला बसला अवघी दहा मिनिटे लागतात. दर दहा मिनिटांनी दुसरी बस नियमितपणे येते. या सोयी आणि टॅक्सी किंवा व्हिक्टोरिया यांच्या तुलनेने प्रवासाला येणारा अल्प खर्च यांचा विचार करता मुंबईचे नागरिक बसवाहतुकीला उदार आश्रय देतील अशी अपेक्षा आहे. ही योजना यशस्वी झाली तर दादरहून पारशी कॉलनीमार्गे किंग्जसर्कलपर्यंत अशीच बस वाहतूक सुरू करण्याचा कंपनीचा इरादा आहे.''

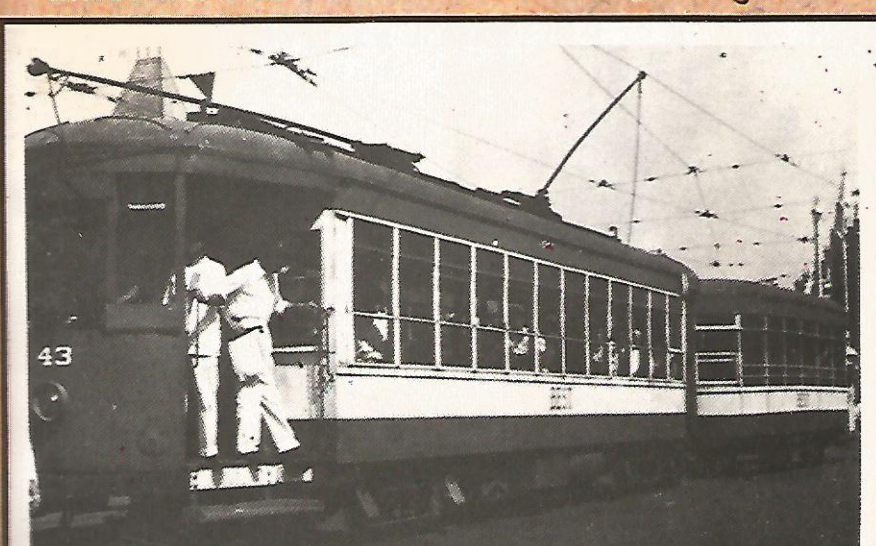
बसवाहनाचे सविस्तर वर्णन करून भित्र्या प्रवाशांना टाइम्सच्या प्रतिनिधीने आश्वासन दिले आहे – ''वाहनात आग सुरू झाली तर काय याची काळजी नको. प्रत्येक वाहनात अग्निशामक ठेवण्यात आले आहे.''

घोड्याच्या ट्रॅमला ज्याप्रमाणे रेकलेवाल्यांचा आरंभाला विरोध झाला त्याप्रमाणे बसलासुद्धा टॅक्सीवाल्यांचा आणि व्हिक्टोरियावाल्यांचा विरोध झाला. पण हा विरोध सुसंस्कृत होता. 'आपल्या मुलखावर' चालू झालेल्या हल्ल्यापासून 'आमचे संरक्षण करा,' असा अर्ज टॅक्सीवाल्यांनी पोलिस कमिशनरांकडे केला. ''ट्रॅम्वेज् कंपनीसारख्या श्रीमान संघटनेला असे भाडोत्री वाहन चालविण्याची परवानगी देण्यात आली तर आमचा काय पाड लागणार? अल्पावधीत या क्षेत्रातून आमचे उच्चाटन होईल. जखमेवर मीठ चोळावे त्याप्रमाणे कंपनीने बसचे थांबे मुद्दाम टॅक्सी-अड्ड्यांच्या जवळपास ठेवलेले दिसतात. टॅक्सीच्या तुलनेने बसला लायसन्स फीसुद्धा कमी आहे.'' वगैरे मुद्दे त्यांनी आपल्या अर्जात मांडले होते.



एक डब्याची विजेची ट्रॅम

कालांतराने अधिक प्रवासी सामावण्यासाठी दोन डब्यांच्या जोड ट्रॅमगाड्या सुरू झाल्या.



वाढत्या वाहतुकीची सोय करणे ही समस्या दिवसेंदिवस वाढत होती. त्यावर तोडगा म्हणून दुमजली ट्रॅमची कल्पना निघाली. सप्टेंबर १९२० मध्ये मुंबईत पहिल्या दुमजली ट्रॅम आल्या.

पोलिस कमिशनरांनी टॅक्सीवाल्यांच्या या मागणीला गोड शब्दांत पण ठाम नकार दिला. "बसवाहतुकीची स्पर्धा न्याय्य तत्त्वांवर आधारलेली आहे. एका वाहनाला दुसऱ्या वाहनाविरूद्ध संरक्षण देण्याला पोलिस बांधलेले नाहीत. टॅक्सीवाल्यांची भीती निराधार आहे. जगात जेथे जेथे बसवाहतूक चालू आहे तेथे कोठेही टॅक्सीचे उच्चाटन झालेले नाही. बसचा उपसर्ग झालाच तर तो व्हिक्टोरियावाल्यांना होईल. अन्यत्र असे घडले आहे. टॅक्सी आणि बस या दोघांनी त्या ठिकाणी व्हिक्टोरियाचे जवळजवळ उच्चाटन केले आहे. मुंबई शहरात कितीतरी ठिकाणी टॅक्सी अजून गेलीच नाही. शिवाय टॅक्सी वापरणारे आणि बसने प्रवास करणारे प्रवासी समाजातील भिन्न वर्गातील असतात."

टॅक्सी-मालकांच्या पाठोपाठ व्हिक्टोरियावाल्यांनी बस-बंदीचा प्रयत्न केला. व्हिक्टोरिया-मालक संघाच्या अध्यक्षांनी म्युनिसिपल स्टँडिंग कमिटीला या विषयासंबंधात पत्र लिहिले. किंमतवाढीमुळे व्हिक्टोरिया चालविणे दिवसेंदिवस अवघड होत चालले असल्याचे म्हणून बसवाहनामुळे हा धंदा पूर्णतः बसणार अशी भीती आपल्या निवेदनात केली आहे. याही निवेदनाचा काही उपयोग झाला नाही.

१५ जुलै १९२६ ला बसवाहतूक सुरू झाली आणि २० जुलैच्या टाइम्स ऑफ इंडियाने "करंट टॉपिक्स" मध्ये या नव्या वाहनाची दखल घेतली. विशेषतः पावसाळयात हे वाहन फारच उपयुक्त असल्याचे त्यात म्हटले आहे. आरंभाला प्रामुख्याने साहेब लोकच या वाहनाचा उपयोग करीत असे टाइम्सच्या लेखावरून दिसते. टॅक्सी महाग, शिवाय ती वेळेला मिळेलच असे नाही. तुलनेने व्हिक्टोरिया फार मंद गतीने जाते, त्याचे भाडे निश्चित नसते वगैरे गोष्टी लक्षात घेता कालांतराने नवे वाहन लोकप्रिय होणार असा विश्वास टाइम्सने शेवटी व्यक्त केला आहे.

टाइम्सचा हा विश्वास अस्थानी नव्हता. बसगाडीला मिळणारा आश्रय क्रमाने वाढत गेला आणि वर्षाच्या आतच कंपनीने विस्ताराला आरंभ केला. जानेवारीपासून खाजगी वापराकरिता बसगाड्या देण्यात येऊ लागल्या.

ट्रॅमप्रमाणेच मुंबईच्या बसगाडीने अनेक ''प्रथम'' प्रस्थापित केले. डिझेलवर चालणारी बसगाडी, डबल डेकवाली बस, आठ फूट रुंदीच्या बसगाड्या भारतात प्रथम मुंबईत आल्या.

बसचे भाडे अंतराप्रमाणे दोन आण्यापासून सहा आण्यापर्यंत होते. मुलांचे अर्धे तिकीट आरंभाला नव्हते. ते १९२८ सालात सुरू करण्यात आले. परतीच्या प्रवासाचे तिकीट कंपनीने काही दिवस काढले होते; पण नंतर ते बंद करण्यात आले.

पोस्ट ऑफिस आणि प्रवासी यांची सोय म्हणून १९२८ च्या सुमारास प्रत्येक बसमध्ये लेटर बॉक्स ठेवण्यात येत असे. १९३० च्या सुमारास ही सोय बंद करण्यात आली.

मुंबईकर बसचा स्वीकार करतात

मुंबईकरांनी बसचे स्वागत केले हे खरे; परंतु व्यवसाय म्हणून हे वाहन प्रतिष्ठित व्हायला बराच काळ लागला. आरंभाला कित्येक वर्षे या वाहनाकडे उच्च मध्यमवर्गीयांचे वाहन म्हणूनच पाहिले जाई. त्या काळात ट्रॅम हे गरिबांचे वाहन होते. ट्रॅमने ससून डॉकपासून दादरपर्यंत दीड आण्यात जाता येत होते. याच प्रवासाकरिता बसला चार आणे पडत. चार आणे आणि दीड आणा यातल्या फरकाला सध्याच्या मापाने महत्त्व नसले तरी त्या काळात फार होते. त्यामुळे आरंभीच्या काळातील बसचा इतिहास हा या वाहनाने अधिक प्रवासी कसे प्रवास करतील आणि जमाखर्चाची तोंडे कशी मिटतील याच्या धडपडीचा आहे. प्रवाशांची संख्या निश्चित वाढत होती, त्यामुळे या वाहनाच्या विस्ताराची पावले कंपनी विश्वासाने टाकीत होती. पहिल्या वर्षात – म्हणजे ३१ डिसेंबर १९२६ पर्यंत बसगाड्या चोवीस होत्या आणि सुमारे सहा लाख प्रवाशांनी बसचा फायदा घेतला तर १९२७ मध्ये हेच आकडे अनुक्रमे ४९ आणि ३८ लाख असे झाले.

संप (१९२८), जातीय दंगे (१९२९), कायदेभंगाचा लढा (१९३०-३१-३२) असल्या प्रासंगिक घटनांचे परिणाम वाहतूक संघटनेवर होणे अपरिहार्य

असते. १९३० हे वर्ष तर व्यवसायाच्या दृष्टीने फार वाईट गेले. संप, वेळोवेळी होणारे हरताळ आणि व्यापारमंदी यामुळे प्रवाशांची संख्या एकदम घसरली. कार्यक्षमता वाढवून कंपनी या अडचणीतून मार्ग काढीत होती. त्याचबरोबर प्रवास अधिक सुखकर, अधिक जलद व्हावा याकरिता प्रयत्न चालू होते. कमी अंतराच्या प्रवासाकरिता सवलतीच्या दराची योजना कंपनीने मार्च १९३० मध्ये अंमलात आणली. प्रवाशांची संख्या वाढण्यावर याचा तात्काळ परिणाम झाला. यामुळे बसगाड्या लौकर सोडता येऊ लागल्या; परंतु अजून बस वाहतुकीचा खर्च भागत नव्हता. तरीही बस वाहतूक चालू होती. कारण कंपनीच्या कारभारात व्यावसायिक दृष्टीबरोबरच "नागरिकांची सेवा" हाही एक दृष्टिकोण अंतर्भूत होता.

मुंबई शासन आणि महानगरपालिका यांच्या आग्रहाच्या विनंतीला मान देऊन शहराच्या उत्तर भागात १९३४ सालात कंपनीने वाहतूक सुरू केली. १) भायखळा पुलापासून दादर आणि पारशी कॉलनीमार्गे किंग्ज सर्कल २) लालबागपासून करीरोड, फर्ग्युसन रोडमार्गे वरळी ३) दादर ते माहीम असे आरंभीचे बसमार्ग होते. मुंबईकरांनी बसवाहन स्वीकारले याविषयी कंपनीला आता काही शंका राहिली नव्हती. प्रवास करणाऱ्यांची संख्या दिवसेंदिवस वाढत होती. वाहतुकीचा खर्च अधिक बसगाड्यांवर विभागला जात होता आणि परिणामतः बस-भाडे विशेषतः लांब अंतराचे भाडे कमी करणे कंपनीला शक्य झाले. प्रवाशांची गरज लक्षात घेऊन बसमार्ग नव्याने आखण्यात आले. त्यामुळे कुलाब्याहून थेट माहिमला बस न बदलता जाणे शक्य होऊ लागले. एक प्रयोग म्हणून नाताळकरिता "पूर्ण दिवस" तिकीट काढण्यात आले. बारा आण्याचे हे तिकीट विकत घेतले की दिवसभर बसने मुंबई शहरात कोठेही प्रवास करता येत असे. १९३५ मध्ये प्रथम सुरू करण्यात आलेली ही योजना फार लोकप्रिय झाली होती. दुसऱ्या महायुद्धाच्या आरंभापर्यंत ही योजना चालू होती.

वाढत्या वाहतुकीची गरज भागविण्याकरिता १९३७ सालात कंपनीने दुमजली बसगाड्या सुरू केल्या. त्या तात्काळ लोकप्रिय झाल्या. एक मजली

बसगाड्यात ३६ प्रवाशांची सोय होते. तेवढाच रस्ता व्यापून दुमजली बस ५८ प्रवाशांची सोय करते.

१९३९ सालात महायुद्ध सुरू झाले. एकूण परिस्थितीत फार मोठा बदल झाला. टायरची कमतरता, पेट्रोलचे रेशनिंग यांमुळे खाजगी मोटारीतून प्रवास करणारे अनेक लोक बसवाहनाकडे वळले. बसने प्रवास करणाऱ्यांची संख्या एकदम वाढली. नवीन बसगाड्या मिळणे जवळजवळ अशक्य होते. वाहने चालविण्याचा खर्च वाढत होता. या अवघड परिस्थितीला कंपनीने जिद्दीने तोंड दिले.

युद्धकालीन अपरिहार्यता म्हणून एकमजली बसगाडीच्या बांधणीत फेरबदल करून टपावर बसण्याची सोय करण्यात आली. या वरच्या भागाला छप्पर नव्हते. या बसमधून साठ प्रवाशांना प्रवास करता येत होता. नाइलाज म्हणून कंपनीने ही योजना अंमलात आणली होती. वरती बसणाऱ्यांना उन्हाचा त्रास होत असे. पावसाळ्यात तर या भागाचा वापर अशक्यच होता. वरच्या मजल्यावर तात्पुरते छप्पर बांधण्यात यावे अशी सूचना रीजनल ट्रान्सपोर्ट ऑथॉरिटीकडून आली; परंतु मुळात एकमजली म्हणून बांधलेल्या या बसगाड्यांना वरती छप्पराची सोय करायची तर एवढे वजन झेपेल की नाही हा इंजिनियरिंगचा प्रश्न निर्माण झाला. प्रवाशांची संख्या आणि उपलब्ध बसगाड्या यांचे प्रमाण युद्ध परिस्थितीमुळे किती व्यस्त झाले होते याची कल्पना यावरून यावी. यापेक्षा मुंबईतील विविध कार्यालयांच्या कामाच्या वेळा विभागून एकाच वेळेला प्रवाशांची गर्दी होणार नाही याची व्यवस्था करावी अशी योजना कंपनीने सुचवली. महायुद्ध सुरू झाल्यानंतर बस-प्रवाशांची संख्या इतकी वाढली की, बसगाडी थांब्यावर आली की तिच्यावर प्रवासी अक्षरशः तुटून पडू लागले. यातून प्रवाशांचे आणि कंडक्टरचे तंटे उद्‌भवू लागले. गाड्यांचा खोळंबा होऊ लागला. गाड्या खिळखिळया होऊ लागल्या. या परिस्थितीवर काहीतरी तोडगा काढणे आवश्यक होते. विशिष्ट संख्येपलिकडे बसगाडीमध्ये प्रवेश करण्याला प्रवाशांना प्रतिबंध करण्याची मोटर व्हेइकल ॲक्टमध्ये सोय नव्हती. या संबंधात कायद्यात आवश्यक ते बदल लौकरच केले गेले. त्याप्रमाणे बसगाडीच्या नेहमीच्या

वाहनक्षमतेपेक्षा फक्त सहा जादा प्रवासी तळमजल्यावर घेण्याला परवानगी देण्यात आली. हा दंडक मोडणाऱ्या प्रवाशाला शिक्षा देण्याची तरतूदही कायद्यात करण्यात आली. युद्धकाळात निर्माण झालेला हा दंडक पुढे कायम करण्यात आला.

लिमिटेड बस सर्व्हिस

फेब्रुवारी १९४० मध्ये कुलाबा ते माहीम या ठिकाणामध्ये मर्यादित बससेवा (लिमिटेड बस सर्व्हिस) सुरू करण्यात आली. मुंबई शहरातली ही पहिली लिमिटेड सर्व्हिस. एकूण देशातलीसुद्धा अशा प्रकारची ही पहिलीच सोय असावी. शहराच्या दुसऱ्या टोकाला राहणाऱ्या लोकांच्या उपयोगाकरिता ही योजना होती. आरंभाला ही सर्व्हिस फक्त गर्दीच्या वेळी म्हणजे सकाळ-संध्याकाळ ऑफिसच्या वेळात चाले. मधल्या प्रवाशांनी या बसला गर्दी करू नये म्हणून किमान भाडे दोन आणे ठेवण्यात आले होते. ही योजना फार लोकप्रिय झाली आणि कालांतराने ही बस दिवसभर धावू लागली.

ट्रॉली बस

शहरात ट्रॉली बस सुरू करण्याचा विचार प्रथम १९१३ सालात रेमिंग्टन साहेबांनी केला. ट्रॅम आणि बस याऐवजी ट्रॉली बस सुरू करण्यात यावी अशी सूचना पुन्हा एकदा १९३७ सालात पुढे आली होती. एस. आर. प्रसन्न नावाच्या गृहस्थांनी ही सूचना महापौरांना केली. त्यांच्याकडून अभिप्रायाकरिता ती बेस्ट कंपनीकडे आली. ट्रॅम आणि बस यांच्याऐवजी ट्रॉली बस सुरू करण्यात यावी हा श्री. प्रसन्न यांच्या सूचनेतील वेगळेपणा होता. याचा अर्थ ट्रॅम आणि बसगाड्या निकालात काढून त्यांच्या जागी ट्रॉली बस आणणे असा होता. यात होणारा अवाढव्य खर्च क्षणभर बाजूला ठेवला तरी मुंबईसारख्या गर्दीच्या शहरातील प्रचंड प्रमाणावर प्रवाशांची ये-जा ट्रॉली बसला झेपणे केवळ अशक्य होते. लोकलगाडीप्रमाणे शेवटच्या थांब्यावर न वळता ट्रॅमचा परतीचा प्रवास सुरू होतो. ट्रॉलीच्या बाबतीत ते शक्य नसते. ही व्यावहारिक अडचण होतीच. ट्रॅमचे सर्व फाटे निकामी होऊन नवे टाकण्याची वेळ आली असेल तरच नवे फाटे टाकण्याऐवजी ट्रॉली बस सुरू करणे

आर्थिकदृष्ट्या सोईचे होते. मुंबईत ट्रॅम फाट्यांची देखभाल इतकी कार्यक्षम होती की अशी वेळ नजिकच्या काळात येणे असंभवनीय होते. दोन गाड्यांचे प्रवासी वाहून न्यायला तीन ट्रॉली बसगाड्या लागल्या असत्या. ट्रान्स्फर तिकिटासारखी प्रवाशांना मिळणारी सवलत रद्द करावी लागली असती. तिकिटाचे दर वाढवावे लागले असते. ट्रॉली बसची वीजयंत्रणा ट्रॅमपेक्षा गुंतागुंतीची असते, त्यामुळे ट्रॉली बस बिघडण्याचा संभव फार असतो. रस्ते दुरूस्तीचे काम निघाले की ट्रॉली बस बंद ठेवावी लागते. वगैरे आक्षेप कंपनीने ट्रॉली बस विरूद्ध उपस्थित केले आणि ट्रॉली बसची योजना बारगळून पुन्हा एकदा सिद्ध झाले की बसवाहन प्रदीर्घ वास्तव्याकरिता मुंबईत आले आहे.

ट्रॅमगाडीप्रमाणे ते 'कालबाह्य' होईल का? तसा संभव सध्या तरी दिसत नाही. मुंबई हे बेट असल्यामुळे भविष्यकाळात 'वॉटर बस' सारखे वाहन उगवेलही; पण ते बसला शह ठरण्याऐवजी सहाय्यक म्हणूनच येईल. १५ जुलै १९२६ रोजी कंपनीने २४ बसगाड्यांनिशी बसवाहतुकीला आरंभ केला. ७ ऑगस्ट १९४७ रोजी कंपनीची मालकी महानगरपालिकेकडे गेली तेव्हा म्हणजे जवळजवळ २१ वर्षात ही संख्या २४२ इतकी होती.

प्रकरण चौथे

मुंबईत वीज येते

पहिली पावले

विजेचा प्रकाश मुंबईने प्रथम १८८२ सालात पाहिला. त्या वर्षी क्रॉफर्ड मार्केटमध्ये तो आला. पुढल्या वर्षी ईस्टर्न इलेक्ट्रिक लाइट अ‍ॅण्ड पॉवर कंपनी या वीज कंपनीशी नगरपालिकेने करार केला. या कराराप्रमाणे क्रॉफर्ड मार्केटमध्ये आणि मुंबईच्या काही रस्त्यांवर या कंपनीने विजेचे दिवे बसवायचे होते. परंतु पुढच्या वर्षी कंपनीचे दिवाळे वाजले आणि क्रॉफर्ड मार्केटमध्ये पुन्हा गॅसचे दिवे आले. वीज-प्रकाशाचा हा पहिला प्रयत्न अशारितीने असफल ठरला.

१८९१ सालात पुन्हा या योजनेचा विचार सुरू झाला आणि १८९४ सालात वीज-निर्माण-यंत्रणेकरिता नगरपालिकेने पैसे मंजूर केले. नगरपालिकेचे कार्यालय आणि क्रॉफर्ड मार्केट या ठिकाणी या योजनेखाली वीज यायची होती. योजनेप्रमाणे वीज आली. १९०६ सालापर्यंत ती चालू होती, परंतु तोपर्यंत यंत्रणा झिजली होती. वेळीअवेळी वीजप्रवाह बंद पडू लागला; तेव्हा क्रॉफर्ड मार्केटमध्ये गॅसचे दिवे आले. नगरपालिकेच्या कार्यालयांना लागणारी वीज तेवढी नव्याने स्थापन झालेल्या ''बॉम्बे इलेक्ट्रिक सप्लाय अ‍ॅण्ड ट्रॅम्वेज कंपनी'' या संघटनेकडून घेण्याचे ठरले.

बॉम्बे इलेक्ट्रिक सप्लाय अ‍ॅण्ड ट्रॅम्वेज कंपनी ही मूळ इंग्लंडमध्ये स्थापन झाली. ब्रिटिश इलेक्ट्रिक ट्रॅक्शन कंपनीतून ती निर्माण झालेली होती. ही ट्रॅक्शन कंपनी १९०३ सालापासून मुंबईत वीज आणण्याचा प्रयत्न करीत होती. ब्रश इलेक्ट्रिकल इंजिनियरिंग कंपनी हे या कंपनीचे एजंट. मुंबई शहराला वीजपुरवठा

करण्याचा परवाना मिळावा म्हणून त्यांनी डिसेंबर १९०४ मध्ये महानगरपालिकेकडे आणि मुंबई शासनाकडे अर्ज केला. त्यांच्या विजेच्या दरासंबंधीच्या अटींना महानगरपालिकेची मान्यता मिळाल्यानंतर "बॉम्बे इलेक्ट्रिक लायसन्स, १९०५" या नावाने शासनाने परवाना दिला. बेस्ट कंपनी निर्माण झाल्यानंतर मूळ परवानाधारक ब्रिटिश इलेक्ट्रिक ट्रॅक्शन कंपनी आणि बेस्ट कंपनी यांच्यामध्ये रितसर करार होऊन वीजपुरवठ्याचा हक्क बेस्ट कंपनीकडे आला.

बेस्ट कंपनीने वाडीबंदरला नोव्हेंबर १९०५ मध्ये जनरेटिंग स्टेशन उभारून वीजनिर्मितीला आरंभ केला. हे स्टेशन वाफेवर चालणारे होते. त्याची क्षमता ४३०० किलोवॅट वीज निर्माण करण्याची होती. शहराला होणारा वीजपुरवठा आणि ट्रॅमगाड्यांकरिता लागणारी वीज यांची मागणी सतत वाढत राहणार होती. स्थूल अंदाजाप्रमाणे १९०८ सालपर्यंत वाडीबंदरची कमाल क्षमता पुरणार होती. म्हणून माझगावजवळ मोठ्या क्षमतेचे नवे जनरेटिंग स्टेशन उभे करण्याचे ठरले. १९१२ सालात हे नवे स्टेशन (कसारा) सुरू झाले. वाडीबंदर स्टेशन सुरू झाल्यापासून अवघ्या तीन वर्षात ते अपुरे पडू लागले यावरून विजेची मागणी किती वेगाने वाढली याची कल्पना येते. ट्रॅमचे जाळे शहरभर पसरत होते; शिवाय व्यापारी, औद्योगिक आणि घरगुती क्षेत्रातही विजेची मागणी वाढत होती.

बेस्ट कंपनीने वीजपुरवठ्याला आरंभ केला आणि उण्यापुऱ्या एक वर्षाच्या आत पाण्यापासून वीज निर्माण करण्याच्या टाटांच्या प्रकल्पाला लायसन्स देण्याचे शासनाने ठरविले. या लायसन्समुळे मुंबई शहराला वीजपुरवठा करण्याचा हक्क टाटा हायड्रो-इलेक्ट्रिक कंपनीला मिळणार होता. ५ मार्च १९०६ च्या वृत्तपत्रांतून या लायसन्ससंबंधीची नोटीस प्रसिद्ध होऊन यासंबंधी कोणाची तक्रार असेल तर तीन महिन्यांच्या आत ती शासनाकडे पाठवावी असे म्हटले होते.

टाटा वीज प्रकल्प

बेस्ट कंपनीने वीज उत्पादनाला आरंभ केला त्याला अजून पुरे वर्षही लोटले नव्हते. अशा स्थितीत त्याच मुंबई शहरात आणखी एका कंपनीला

वीज पुरवठा परवाना देण्याचे शासनाने योजिले होते. टाटा कंपनीची साधनसंपत्ती आणि भांडवल याचा विचार करता अशा विषम स्पर्धेत बेस्ट कंपनीचा टिकाव लागणे अशक्य होते; मग त्यांनी मांडलेला पसारा आणि त्याकरिता पैसे देणारे कंपनीचे शेअरहोल्डर यांचे काय होणार? टाटांना मिळणारे लायसन्स बेस्ट कंपनीच्या हिताला उघडउघड बाध आणणारे होते. १९०३ च्या इलेक्ट्रिसिटी ॲक्टला अनुसरून स्थानिक चौकशी मंडळ नेमण्यात यावे म्हणजे कंपनीला आपले आक्षेप सविस्तर मांडणे सोईचे होईल अशी कंपनीने मागणी केली. नगरपालिकेच्या अध्यक्षांनीही टाटांना असे लायसन्स देण्याविरूद्ध मत व्यक्त केले. टाटा कंपनीचे प्रतिनिधी आणि बेस्ट कंपनीचे मॅनेजिंग डायरेक्टर रेमिंग्टन यांनी संकल्पित लायसन्ससंबंधात काय तोड निघू शकेल याची अनौपचारिक चर्चा केली. शेवटी ज्यांची विजेची गरज ५ लाख युनिटपेक्षा अधिक आहे अशांनाच टाटाने वीजपुरवठा करावा या अटीवर तडजोड होऊन टाटा वीज कंपनीला वीज पुरवठ्याचा परवाना मिळाला. या तडजोडीची आरंभीची मुदत दहा वर्षांची होती. १९११ सालापासून टाटा कंपनीची वीज निर्माण होऊ लागली आणि अपुरी पडणारी वीज बेस्ट कंपनी टाटाकडून घेऊ लागली. कसाऱ्याचे जनरेटिंग स्टेशन अर्थात चालू होतेच. १९१८ सालात तर अपुऱ्या पावसामुळे टाटांच्या धरणात पुरेसे पाणी साठू शकले नाही आणि बेस्ट कंपनीने टाटांना वीज पुरवठ्याबाबत थोडी मदत केली.

कंपनी टाटांकडून वीज घेत असली तरी लागणारी सगळी वीज आपली आपण निर्माण करावी या दिशेने कंपनीचे प्रयत्न चालू होते. परंतु एवढ्यात पहिले महायुद्ध सुरू झाले आणि सगळी परिस्थितीच बदलली. कोळशाच्या किंमतीत भरमसाठ वाढ झाली आणि एकूण वीजनिर्मितीचा उद्योग आतबट्ट्याचा होऊ लागला. शेवटी ११ जानेवारी १९२५ पासून कंपनीने कसारा स्टेशन बंद केले आणि आपल्याला लागणारी सगळी वीज एका कराराने टाटांकडून घेण्यास आरंभ केला.

टाटा आणि बेस्ट कंपनीचा हा करार १९२३ सालात झाला. पहिली मुदत १५ वर्षांची होती. त्यानंतर ५ वर्षांची सूचना देऊन आणखी दहा

वर्षांची मुदतवाढ आणि त्यानंतर दरवर्षी कराराचे नूतनीकरण अशी या करारात तरतूद होती. कराराप्रमाणे प्रत्यक्ष पुरवठा जानेवारी १९२५ पासून सुरू झाला. कराराच्या पहिल्या नूतनीकरणाच्या वेळी टाटा आणि बेस्ट यांच्यामध्ये तीव्र मतभेद उत्पन्न झाले. महत्त्वाचा मतभेद होता तो ५ लाख युनिट वीज लागणाऱ्या ग्राहकांसंबंधात. कंपनीचं म्हणण होतं की ही अट फक्त कारखान्यांपुरती मर्यादित आहे. ज्यांची विजेची गरज आरंभानंतर ५ लाख युनिटांवर जाईल असे ग्राहक टाटाचे की कंपनीचे यासंबंधीही एकमत होईना. याच सुमारास बॉम्बे पोर्ट ट्रस्ट आणि कंपनी यांच्यातील वीज-पुरवठा कराराची मुदत संपून पोर्ट ट्रस्टने वीज पुरवठ्याकरिता टेंडर मागवले. हे कंत्राट मिळविण्याकरिता टाटा आणि कंपनी या दोघांमध्ये जबरदस्त चुरस लागली. टाटा ज्या दराने बेस्टला वीजपुरवठा करी त्यापेक्षा कमी दराने त्यांनी पोर्ट ट्रस्टला वीज देऊ केली, तर बेस्टनेही जवळजवळ हाच दर देऊ केला; पण या व्यवहारात त्यांना नफा नव्हता. खरा तर तोटाच होणार होता. टाटा कंपनीही पोर्ट ट्रस्टच्या या व्यवहारात कायद्याच्या अडचणीत आली असती. कारण कराराप्रमाणे पोर्ट ट्रस्ट ही "फॅक्टरी" ठरणारी नव्हती. शिवाय बेस्टवर अन्याय करणारा सवलतीचा दर टाटांनी पोर्ट ट्रस्टला देऊ केला होता. आता कंपनी आणि टाटा दोघांना तडजोडीची गरज निर्माण झाली. शेवटी फॅक्टरी सोडून इतर ५ लाख युनिटच्या ग्राहकांचा हक्क बेस्टला मिळून तडजोड झाली.

ज्या पोर्ट ट्रस्टचे निमित्त होऊन ही तडजोड झाली त्यांनासुद्धा शेवटी कायद्याच्या संभाव्य कटकटी टाळण्याकरिता शासनाकडून "डिस्ट्रिब्यूटिंग लायसन्स" मिळवावे लागले.

वीज एक उपयुक्त सेवक

१९०५ ते १९२२ हा मुंबई शहरातील विजेचा आरंभाचा कालखंड. या कालखंडात सध्याप्रमाणे वीज सहज उपलब्ध नव्हती, त्याचप्रमाणे सामान्य माणसाला परवडणारीही नव्हती. विजेच्या बल्बला दोन रुपये पडत. घरात विजेचा प्रकाश असणे ही प्रतिष्ठेची बाब समजली जाई. सधन वर्गालाच ही चैन शक्य होती आणि ही अनोखी वस्तू घरात आणायला त्यांच्यापैकीसुद्धा

बहुतेक लोकांची मानसिक तयारी झालेली नव्हती.

१९११ ते १९२० या कालखंडात वीज मुंबईकरांच्या चांगली अंगवळणी पडली. वीज-प्रकाश हा आता वादाचा विषय राहिला नव्हता. तरीसुद्धा उद्योगधंद्यातील वीज-शक्तीचं महत्त्व पटायचे होते. या शक्तीकरिता गिरण्या आणि इतर उद्योगांमध्ये अजून स्टीम आणि ऑइल इंजिनेच वापरीत होते. भारी शक्तीच्या इलेक्ट्रिक मोटर उपलब्ध होऊ लागल्यावर या ग्राहकवर्गाला वीज-शक्तीचे महत्त्व पटवून देणे सुलभ झाले.

१९२० ते १९३० हा कालखंड विजेचा वापर वाढण्याकरिता केल्या गेलेल्या प्रयत्नांचा होता. वीज-शक्ती कशी उपकारक आणि सोईची आहे ही गोष्ट लोकांना, उद्योगधंद्यांना पटवून विजेचा प्रसार करण्याकरिता या कालखंडात पद्धतशीर प्रयत्न करण्यात आले. त्याकरिता कंपनीने "लोड कॅनव्हासर्स" नेमले. घरोघरी आणि फॅक्टरीतून जाऊन कॅनव्हासर्सनी लोकांना वीज अधिक वापरण्याकरिता उद्युक्त केले. या प्रचाराचा विशेष परिणाम घरगुती वीजवापर वाढण्यात झाला. सैपाकघरातील आणि इतर विजेची उपकरणे वापरण्याकडे ग्राहकांचे लक्ष वेधले.

१९३० ते १९४७ पर्यंतचा कालखंड वीज पुरवठ्याच्या दृष्टीने क्रांतिकारक होता. आज विजेची विविध उपकरणे मुबलक प्रमाणावर उपलब्ध होऊ लागली आहेत. विजेकडे एक स्वस्त आणि उपयुक्त सेवक म्हणून लोक पाहू लागले आहेत. विजेकडे पाहाण्याच्या ग्राहकांच्या दृष्टीत ही जी क्रांती झाली त्यामागे बेस्ट कंपनीचे पद्धतशीर प्रयत्न होते. "शोरूम" ची स्थापना हा अशाच प्रयत्नातील एक महत्त्वाचा उपक्रम होता.

शोरूम

इलेक्ट्रिक हाऊसच्या तळमजल्यावरची शोरूम १९२६ सालात सुरू करण्यात आली. विजेची घरगुती उपकरणे वापरण्यासंबंधी सल्ला देणे, त्याचप्रमाणे वीज वापरासंबंधी ग्राहकांना विनामूल्य मार्गदर्शन करणे हा शोरूमचा उद्देश

होता. अर्थात विजेचा वापर अधिक प्रमाणात व्हावा हा एकूण योजनेतील प्रधान उद्देश होता. विलायतेतील वीज पुरवठा कंपन्यांच्या शोरूमवरून ही योजना घेतलेली होती.

विजेचे नवे नवे उपयोग कसे करता येतील यासंबंधात शोरूमकडून खूप उपयुक्त कार्य झाले. उदाहरणार्थ, धोबी लोकांना वापरण्याकरिता शोरूमने वेगळ्या घडणीची इस्त्री तयार केली. ही नवी इस्त्री त्या व्यवसायात खूप लोकप्रिय झाली. त्याचप्रमाणे एअरब्लोअर्स, सायझिंग टँक्स, ड्रायिंग कॅबिनेट यांसारखी उपकरणे विशिष्ट व्यवसायाकरिता विशिष्ट घडणीची असावी लागत. त्यांचा खप मोठ्या प्रमाणावर होत नसल्यामुळे बाजारात ती उपलब्ध नसत. शोरूम वैयक्तिक गिऱ्हाइकांना ही उपकरणे तयार करून देत असे. युद्धकाळात आयातीवर निर्बंध आले तेव्हा अशा उपकरणांचे महत्त्व फार वाढले.

शोरूमच्या लायटिंग ब्युरोतर्फे फॅक्टरी, कार्यालये यांच्या प्रकाश व्यवस्थेसंबंधी खास सल्ला देण्यात येई. त्याकरिता शोरूमचे तज्ज्ञ प्रत्यक्ष ठिकाणी जाऊन पाहाणी करीत. विजेची उपकरणे भाड्याने देण्याची शोरूमची एक योजना होती. यात रेफ्रिजरेटरचाही अंतर्भाव होता. बेस्टचे हे रेफ्रिजरेटर आरंभापासून फार लोकप्रिय होते – इतके की ग्राहकांची मागणी पुरी करता येत नसे. शोरूमचे अनावरण झाले आणि दिनांक १४ जुलै १९२६ च्या टाइम्स ऑफ इंडियामध्ये "इलेक्ट्रिक" या टोपण नावाखाली एका वाचकाचे पत्र आले. तो म्हणतो, "बेस्ट कंपनीने अद्ययावत बस सर्व्हिस सुरू केली आणि पाठोपाठ ग्राहकांना वीज उपलब्ध करण्यासाठी आणि त्यासंबंधी उपयुक्त सल्ला देण्यासाठी शोरूम सुरू होत आहे याकरिता कंपनीचे अभिनंदन केले पाहिजे. गरिबांच्या घरातही ही उपकरणे येतील, कोळशासारखे आरोग्याला विघातक असलेले इंधन वापरावे लागणार नाही अशी आशा वाटते. हॅक्नीसारख्या लंडनच्या अत्यंत मागासलेल्या भागात सतत प्रचाराने तेथील कंपनीने विजेची उपकरणे घरोघरी नेण्यात यश मिळविले. मुंबई शहरातही असा चमत्कार घडणे अशक्य नाही. मात्र त्याकरिता बेस्ट कंपनीला जोराचे प्रयत्न करावे लागतील आणि आर्थिकदृष्ट्या हे प्रयत्न आकर्षक असावे लागतील".

रस्त्यांवर विजेचे दिवे

रस्त्यांवर विजेचे दिवे लावण्यासंबंधीची योजना बेस्ट कंपनीने करावी अशी सूचना नगरपालिकेने प्रथम जुलै १९२१ मध्ये केली. शहरातील महत्त्वाच्या अशा ४० चौकांतून हे दिवे लावायचे होते. १ ऑगस्ट १९२३ रोजी या योजनेप्रमाणे शहरात एकूण ३६ दिवे लावले गेले. पहिले दिवे टंगस्टन फिलॅमेंटचे होते. नंतर वरळी रस्त्यावर (सध्याचा डॉ. ॲनी बेझंट रोड) प्रयोग म्हणून १९२८ साली मर्क्युरी लॅम्प बसविण्यात आले.

वीज दरातील विविध स्थित्यंतरे

वीज पुरवठ्याकरिता ब्रश इलेक्ट्रिकल इंजीनियरिंग कंपनीने नगरपालिके-कडे अर्ज केला त्यात वीज दराची आकारणी खालीलप्रमाणे करण्यात येईल असे म्हटले होते.

१) प्रकाशाकरिता विशिष्ट मर्यादेपर्यंत (मॅक्झिमम डिमांड) युनिटला आठ आणे, नंतर तीन आणे.

२) यंत्रशक्तीकरिता विशिष्ट मर्यादेपर्यंत (मॅक्झिमम डिमांड) युनिटला आठ आणे, नंतर दिड आणा.

उपर्युक्त दराने मुंबई शहरात वीज पुरवठा सुरू झाला. कंपनीची "विशिष्ट मर्यादा" मोजण्याची पद्धत गुंतागुंतीची होती. त्यामुळे वीजग्राहक ज्या गतीने वाढायला हवे होते त्या गतीने वाढत नव्हते. या दरपत्रकाची फेरतपासणी करण्याकरिता एका तज्ज्ञ इंजीनियरना पाचारण करण्यात आले. त्यांनी सुचविलेल्या बदलाप्रमाणे १९०७ सालात दर कमी करण्यात येऊन प्रकाशाकरिता आठ आण्यानंतर तीन ऐवजी दोन आणे युनिट आणि यंत्रशक्तीकरिता सरसकट युनिटला दोन आणे असे दर ठेवण्यात आले.

कंपनीची आकारणी पद्धत अजून किचकटच राहिली. त्यासंबंधी ग्राहकांच्या तक्रारी चालूच होत्या. शेवटी मार्च १९०८ मध्ये नगरपालिकेच्या ट्रॅमवेज् समितीने मॅनेजिंग डायरेक्टर रेमिंग्टन यांना चर्चेकरिता पाचारण केले.

सर फिरोजशहा मेहता ट्रॅम्वेज् समितीचे अध्यक्ष होते. रात्री उशिरापर्यंत ज्यांना विजेचे दिवे वापरावे लागत नव्हते त्यांना तर या पद्धतीने भूर्दंड भरावा लागत होते. गॅसच्या दिव्यांच्या दीडपट खर्च येई. तेव्हा "विशिष्ट मर्यादे" पर्यंत युनिटला आठ आणे याऐवजी विजेचा दर सरसकट ठेवावा अशी ट्रॅम्वेज् समितीची सूचना होती. चर्चा, वाद-प्रतिवाद यात दोन वर्षे गेली आणि डिसेंबर १९१० पासून खालीलप्रमाणे नवे दर अंमलात आले :

१) प्रकाश, पंखा, छोटी उपकरणे याकरिता युनिटला साडेचार आणे. महिनाभरातील एकूण वीज वापरापैकी प्रत्येक २५० युनिटमागे बिलात अेक टक्का सूट. या सुटीची कमाल मर्यादा ३५ टक्क्यांपर्यंत होती. विजेचा घरगुती वापर, चर्च, मशिदी, मंदिरे, शाळा याकरिता खास ४ आण्यांच्या सवलतीचा दर होता.

२) इस्पितळांकरिता युनिटला ३.१५ आणे.

३) यंत्रशक्तीकरिता दर युनिटला २ आणे.

सर्व बिले कुलाबा कॉजवे येथील कंपनीच्या हेड ऑफिसमध्येच भरली पाहिजेत आणि वीज बिलाचे पैसे महिन्याच्या महिन्याला चुकते केले जातील या गृहितावर नवे दरपत्रक आधारलेले असल्यामुळे बिले वेळच्या वेळी न भरणाऱ्यांना डिपॉझिट ठेवावे लागेल अशा विशेष सूचना नवीन दरपत्रकात होत्या.

उपर्युक्त दरपत्रक प्रयोग म्हणून दोन वर्षांकरिता होते; त्यानंतर या दरपत्रकाचा ट्रॅम्वेज् समितीने पुनर्विचार केला आणि हे दरपत्रक कायम करण्यात आले.

उष्णतेकरिता वीज वापरायचा प्रश्न १९१२ सालात ग्रीव्हज कॉटन कंपनीने उपस्थित केला. विजेचे दर सवलतीचे असले तर इस्त्रीकरिता धोबी लोक आणि इतर उत्पादकही उष्णतेकरिता वीज वापरण्याची शक्यता त्यांनी दृष्टोत्पत्तीस आणली. नवे ग्राहक मिळणार असल्यामुळे कंपनीने उष्णतेकरिता

वीज वापरायची असेल तर युनिटला एक आणा असा सवलतीचा दर ठेवला. ही गोष्ट १९१३ सालातील होती.

या सुमारास मुंबई शहरात सिनेमाचा उदय झाला होता. गेइटी, अलेक्झांड्रा, कॉरोनेशन आणि एडवर्ड ही चार सिनेमागृहे कंपनीकडून वीज घेत होती. खाजगी जनरेटिंग सेट वापरला तर बेस्ट कंपनीपेक्षा वीज स्वस्त पडते हे प्रथम एडवर्ड थिएटरच्या लक्षात आले. 'सवलतीचे दर असतील तर वीज द्या' असे एडवर्ड थिएटरने सांगताच कंपनीचे दराकडे लक्ष गेले. ग्राहक गमवायचा नसेल तर दराचा पुनर्विचार करणे प्राप्त होते. हा नवा दर युनिटला तीन आणेप्रमाणे निश्चित करण्यात आला. लौकरच लग्नसमारंभातील रोषणाईकरिता विजेची मागणी येऊ लागली; त्याकरिता खास वेगळ्या दरांची आखणी करण्यात आली. १९१५ सालात सिनेमाचे दर तीन आणे वरून दोन आणे युनिट करण्यात आले. १९१७ सालात मीटरचा इतका तुटवडा निर्माण झाला की विजेची नवी कनेक्शन देणे अशक्य झाले. यावर तोड म्हणून प्रत्येक पॉइंटला महिन्याला एक रुपया – असे दर आकारायचे कंपनीने ठरविले. एकूण ग्राहकांच्या सहा महिन्यांच्या वीज बिलांच्या सरासरीवरून "पॉइंटला एक रुपया" हा दर निश्चित करण्यात आला होता. अर्थात नेमकी किती वीज वापरली हे मोजायला मीटर नसल्यामुळे कंपनीचे नुकसान होण्याचा संभव होता; परंतु ग्राहक अजिबात गमावण्यापेक्षा हा धोका कंपनीने पसंत केला.

वीज निर्माण करण्याचा खर्च वाढल्यामुळे १९२२ सालात वीज बिलांवर १५ टक्के जादा रक्कम आकारणी करण्याची परवानगी बेस्ट कंपनीने महानगरपालिकेकडे मागितली. त्याला पालिकेच्या ट्रॅम्वेज् कमिटीने नकार दिला. उलट १९३० सालात महानगरपालिकेने विजेचे दर कमी करण्यात यावेत अशी बेस्ट कंपनीकडे मागणी केली. स्वस्त दराने विजेसारखी आवश्यक वस्तू उपलब्ध [illegible] पाहिजे अशी नगरपालिकेची भूमिका होती. कलकत्ता वीज कंपनीचा दाखलाही यासंबंधात देण्यात आला.

यासंबंधात एप्रिल १९३० मध्ये महा व्यवस्थापकांनी महानगरपालिकेला पाठविलेल्या पत्रात कंपनीची भूमिका विस्ताराने विशद केली. ती अशी १)

सध्याचे दर १९१० मध्ये कायम केले गेले. तेव्हापासून त्यात वाढ करण्यात आलेली नाही. ज्याच्या किंमतीत वाढ केली गेली नाही अशी मुंबई शहरात वीज ही एकमेव वस्तू आहे. २) टाटांकडून विशिष्ट दराने वीज घेतली जाते आणि विशिष्ट दराने मुंबईत विकली जाते. खरेदी आणि विक्रीच्या दरातील फरक तो सगळा कंपनीचा फायदा असा संबंधितांचा समज झालेला दिसतो. टाटांकडून आलेल्या विजेचे व्होल्टेज कमी करून घ्यावे लागते. त्याकरिता खर्च येतो. वीज तारांतून ग्राहकांपर्यंत पोचताना विजेचा व्यय होतो. या वस्तुस्थितीची दखल घ्यायला पाहिजे. या संदर्भात आणखीही एका गोष्टीकडे लक्ष द्यायला पाहिजे. बेस्ट कंपनीच्या पुरवठा विभागाला जो फायदा होतो त्याच्या बदल्यात कोणत्याही दोन ठिकाणी ट्रॅमने प्रवास करायला कंपनी फक्त एक आणा भाडे घेते. इतके स्वस्त भाडे आकारणारी जगात बेस्ट कंपनी ही एकमेव असल्याचे वाहतूकशास्त्राचे एक तज्ज्ञ श्री. डालरिंपल यांनी आपल्या अहवालात म्हटले होते. त्याचप्रमाणे बस सर्व्हिस तोट्यात असूनही नागरिकांच्या सोयींचा विचार करून चालविण्यात येते याकडे महापालिकेचे लक्ष वेधण्यात आले.

उपर्युक्त पत्रव्यवहार चालू असताना विजेच्या दरांची शास्त्रशुद्ध पाहाणी करण्याकरिता विलायतेतील एका तज्ज्ञांना पाचारण करण्यात आले. १९२९ सालच्या डिसेंबरात हे तज्ज्ञ मुंबईला आले. त्यांनी पाहणी करून कंपनीचे वीज-दर सामान्यतः न्याय्य आहेत असा निष्कर्ष काढला. त्यांनी केलेल्या सूचनांच्या अनुरोधाने वीज-दरात काही बदल करण्यात आले. हा व्यापारमंदीचा काळ होता. ही मंदी सुसह्य होण्याच्या दृष्टीने विजेचे दर कमी करण्यात आले.

कंपनीच्या वीज-दराच्या पद्धतीची पाहाणी करण्याकरिता शासनाने १९३८ मध्ये एक समिती नेमली. ग्राहकांच्या विविध वर्गात कंपनीने कमाल दर कोणते ठेवावेत यासंबंधी समितीने शासनाला सल्ला द्यायचा होता. समितीने केलेल्या शिफारशी शासनाने स्वीकारल्या आणि त्यांची तात्काळ दिनांक १ एप्रिल १९३९ पासून अंमलबजावणी केली जावी असे कंपनीला कळविले. शिफारशीप्रमाणे –

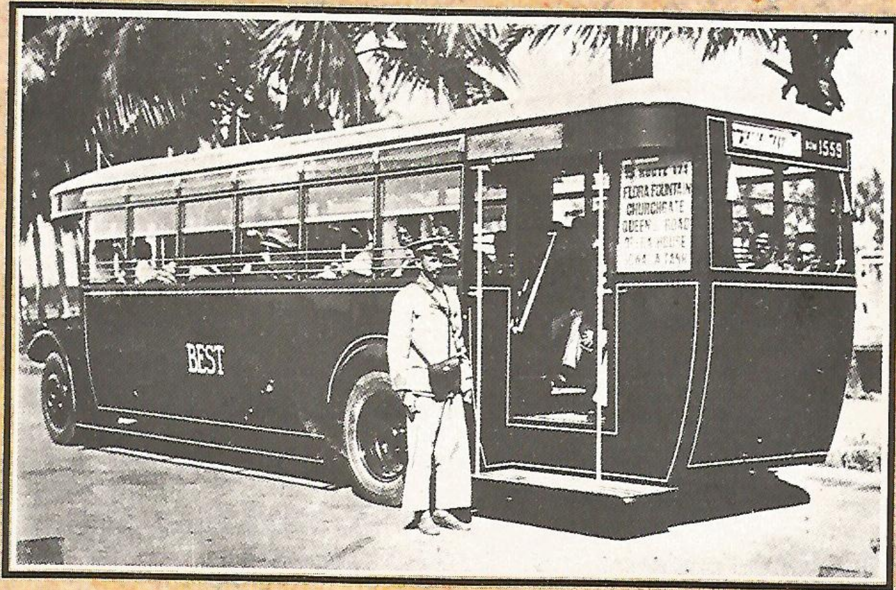
१) प्रकाश आणि पंखे याकरिता युनिटमागे २ आणे, विजेच्या

दिनांक १५ जुलै १९२६ रोजी मुंबईत पहिली बस सुरू झाली.

सन १९२८ च्या सुमारास सहलींकरिता वापरली जाणारी बसगाडी.

फेब्रुवारी १९४० मध्ये मर्यादित (लिमिटेड) बस सेवा सुरू झाली.

१९३० च्या सुमारास फ्लोरा फाऊंटन ते गोवालिया टँक या दरम्यान ही बस सुरू झाली.



उपकरणांकरिता युनिटमागे पाऊण आणा आणि मीटरभाडे चार आणे असे वीज-दरात कंपनीला बदल करावे लागले. इतर ग्राहक विभागातही विजेचे दर कमी करण्यात आले.

हे बदल करताना किमान पाच वर्षे तरी शासन कंपनीवर दर कमी करण्याचे बंधन आणणार नाही आणि या पाच वर्षात कंपनीवर विक्रीकर लादला जाणार नाही अशी हमी शासनाने दिली.

विजेच्या दरांचा पुनर्विचार करताना ग्राहकांना ते आकर्षक वाटावेत आणि वीज अधिक प्रमाणात वापरण्याला त्यांना उत्तेजन मिळावे अशी दृष्टी विद्युत पुरवठा कंपनीला ठेवावी लागते. बेस्ट कंपनी याला अपवाद नव्हती; परंतु विजेचा दर अधिक आकर्षक करताना त्याचा फायदा ग्राहकांच्या सर्व घटकांना मिळावा असे बंधन नगरपालिकेशी झालेल्या कराराप्रमाणे कंपनीवर होते.

१९३८ सालात टाटा कंपनीबरोबर असलेल्या वीजपुरवठा कराराचे नूतनीकरण झाले. नवीन कराराप्रमाणे टाटांकडून वीज अधिक स्वस्त मिळू लागली आणि विजेच्या दरात ग्राहकांना अनुकूल बदल घडत गेले. उदाहरणार्थ १९३४ पर्यंत वीज-प्रकाशाकरिता सरसकट युनिटमागे चार आणे होते. हा दर १९३८ मध्ये पहिल्या चौदा युनिटपर्यंत तीन आणे आणि नंतरच्या युनिटना अडीच आणे झाला. इतर ग्राहकवर्गाचेही दर असेच उतरत गेले.

नवीन इंडियन इलेक्ट्रिसिटी ॲक्ट

१९०५ सालात मुंबईत वीजनिर्मितीला आरंभ झाला. तेव्हापासून पुढे [illegible] वर्षांत विजेचा वापर दीडलाख युनिटवरून (१ युनिट = १ किलोवॅट) सुमारे साठ लाख युनिटपर्यंत वाढला. स्वस्त दराने उपलब्ध होणारी वीज आणि [illegible] [illegible] आणि उद्योगधंद्यातून होऊ लागलेला मोठ्या प्रमाणावरील वापर यामुळे समाजजीवनात विजेला महत्त्वाचे स्थान प्राप्त झाले. वीजग्राहक आणि उत्पादक या दोघांच्याही हिताच्या दृष्टीने या आधुनिक शक्तीवर शासनाचे नियंत्रण असणे आवश्यक झाले. १९०३ चा इंडियन इलेक्ट्रिसिटी ॲक्ट १९१० सालात

रद्द करण्यात येऊन त्याऐवजी नवा कायदा अंमलात आला. त्यानंतर १९२२ मध्ये इंडियन इलेक्ट्रिसिटी रूल्स अस्तित्वात आले. शासनाचे वीज-शक्तीवरील नियंत्रण वाढले. वीज-उत्पादन हा महत्त्वाचा उद्योग समजण्यात येऊ लागला. मागणी करणाऱ्या प्रत्येकाला वीज मिळाली पाहिजे असे बंधन वीजपुरवठा कंपनीवर या नियमामुळे आले.

वीजवापरावर शासनाचा कर

विजेवरील शासनाचा कर प्रथम १९३२ मध्ये आला. व्यापार मंदीची झळ शासनालाही लागली होती आणि जमाखर्चाची तोंडं जुळविण्याकरिता तो बसविण्यात येत आहे वगैरे समर्थन आरंभाला शासनाकडून करण्यात आले. पण इतर अनेक करांप्रमाणेच तात्पुरता म्हणून आलेला हा 'पाहुणा' कायमचे ठाण मांडून बसला. महानगरपालिका, सार्वजनिक संस्था यांनी या कराविरूद्ध कडक निषेध करूनही काही उपयोग झाला नाही. या करामुळे वीजबिलात किमान पन्नास टक्के वाढ झाली आणि वीजवापराच्या वाढीचा वेग मंदावला. हा कर रद्द करण्यात यावा म्हणून १९३६ आणि १९४० मध्ये शासनाला पुन्हा विनंती करण्यात आली. परंतु आरंभाला म्हणजे १९३२ मध्ये हा कर युनिटला अर्धा आणा होता तो १९३८ सालात पाऊण आणा आणि १९३९ सालात तर सव्वा आणा असा वाढविण्यात आला. आता हा कर दारूबंदीचा खर्च भागविण्याकरिता होता. १९४२ सालात दारूबंदी उठवली गेली तरी हा कर उठला नाही; उलट या दरात क्रमशः वाढच होत गेली.

मुंबईतील विजेचे आगमन आणि तिचा विस्तार यांचे स्थूल चित्र असे आहे. आधुनिक जीवनात विजेचे स्थान हवा, पाणी आणि अन्न यांच्या खालोखाल महत्त्वाचे आहे. वीज-पुरवठा यंत्रणा पूर्णतः कोलमडली अशी परिस्थिती अपवादात्मकच असते. तथापि वीज हे जसे वरदान आहे त्याचप्रमाणे त्याच्यावर माणूस अधिकाधिक अवलंबून राहू लागला की ती ''शापा'चेही रूप घेते. या संभाव्य 'शापा'ची झळ कमी लागावी याकरिता प्रयत्नशील राहाणे एवढेच माणसाच्या हाती असते.

प्रकरण पाचवे

कंपनीची स्थापना आणि विसर्जन

बेस्ट कंपनी लिमिटेड या संघटनेने ट्रॅम्वेज् कंपनीकडून मुंबईच्या नागरी वाहतुकीचे हक्क विकते घेतले. हा जो व्यवहार झाला तो खरा तर बॉम्बे ट्रॅम्वेज् कंपनी आणि बेस्ट कंपनी यांच्यात झालेला नव्हता. 'अ' च्या वतीने 'ब' ने 'क' कडून हक्क विकत घेऊन शेवटी त्या हक्काची मालकी 'ड' कडे म्हणजे बेस्ट कंपनीकडे आली असा हा आडवळणी व्यवहार होता.

दिनांक १२ मार्च १८७३ रोजी बॉम्बे ट्रॅम्वेज् कंपनी आणि मुंबई महानगरपालिका यांच्यात झालेल्या करारानुसार वाहतुकीची व्यवस्था आपणाकडे घेत असल्याचे नगरपालिकेने ट्रॅम्वेज् कंपनीला दिनांक १२ मार्च १९०१ रोजी कळविले. त्याच वेळी लंडनच्या ब्रश इलेक्ट्रिकल कंपनीशी करार करून मुंबई शहरात विजेची ट्रॅम चालविणे आणि वीज पुरवठा यांचा मक्ता त्यांना दिला. त्यानंतर हे प्रकरण ट्रॅम्वेज् कंपनीने कोर्टात नेले. करारातील तरतुदीप्रमाणे आपल्याला योग्य त्या कालावधीची सूचना देण्यात आली नाही असा त्यांचा दावा होता. प्रिव्ही कौन्सिलपर्यंत जाऊनही त्यांचा हा दावा टिकला नाही. मध्यंतरात दि. २७ जून १९०५ रोजी बॉम्बे इलेक्ट्रिक सप्लाय अॅण्ड ट्रॅम्वेज् कंपनी ही संघटना लंडनला इंग्लिश कंपनीज अॅक्ट अनुसार स्थापन झाली आणि दिनांक २२ जुलै १९०५ रोजी इंडीयन कंपनीज अॅक्ट सन १८८२ अनुसार मुंबईत रजिस्टर करण्यात आली. दिनांक ३१ जुलै १९०५ रोजी बॉम्बे ट्रॅम्वेज् कंपनी, मुंबई नगरपालिका, ब्रश इलेक्ट्रिकल कंपनी आणि बेस्ट कंपनी यांच्यामध्ये करार होऊन मुंबईची ट्रॅम वाहतूक आणि वीज पुरवठा यांचा मक्ता बेस्ट कंपनीकडे आला. ट्रॅम्वेज् कंपनीची मालमत्ता ९८.१/२ लक्ष

रुपयांना बेस्ट कंपनीने विकत घेतली. या मालमत्तेत घोड्याच्या ट्रॅमगाड्या, घोडे, बैलगाड्या, बैल, स्थावर मालमत्ता, ट्रॅमकरिता टाकलेले रूळ आणि गुडविल आदींचा समावेश होता. यासंबंधीचे खरेदीपत्र दि. १ ऑगस्ट १९०५ रोजी लंडनमध्ये झाले आणि दि. २ ऑगस्ट १९०५ पासून बेस्ट कंपनीने आपल्या व्यवसायाला मुंबईत आरंभ केला.

नगरपालिका आणि बेस्ट कंपनी यांच्यात मक्त्याचा करार झाला त्यातील महत्त्वाच्या अटी खालीलप्रमाणे होत्या –

१) मुंबई शहरात सध्या अस्तित्वात असलेले ट्रॅम फाटे बेस्ट कंपनीकडे जातील. २) महानगरपालिका आणि शासन यांची अनुक्रमे संमती आणि परवानगी घेऊन नवीन ट्रॅम फाटे सुरू करण्याचा हक्क कंपनीला असेल. ३) महानगरपालिकेला नवा ट्रॅम फाटा हवा असेल आणि कंपनीने त्याला नकार दिला तर हा फाटा अन्य व्यक्ती अगर कंपनीकडून महानगरपालिका आपल्या खर्चाने तयार करून घेईल आणि तो परस्परसंमत अटींवर बेस्ट कंपनी चालविण्याकरिता घेईल. ४) कोणत्याही दोन ठिकाणांमध्ये प्रवास करायला ट्रॅम भाडे एक आणा असेल. ५) प्रकाशाकरिता विजेचा दर युनिटला कमाल सहा आणे असेल. ६) महानगरपालिकेच्या वाहतुकीकरिता गरज पडली तर बेस्ट कंपनी खास सोय करील. त्याकरिता दर खास असतील. या दरात वीज-खर्च, यंत्रांची झीज आणि वाहतुकीचा इतर खर्च एवढ्यांचाच समावेश असेल. या व्यवस्थेत मैला वाहून नेण्याचा समावेश असणार नाही. ७) सध्याच्या ट्रॅम फाट्याचे भाडे म्हणून दुहेरी फाटा असेल तेथे वर्षाला दर मैली तीन हजार रुपये आणि एकेरी फाट्याला दर मैली दोन हजार रुपये असेल. नवे फाटे सुरू करण्यात येतील तेव्हा हे भाडे जुन्या फाट्यांच्यापेक्षा पन्नास टक्के कमी असेल. ८) करार झाल्यापासून ४२ वर्षांनी किंवा ५६ वर्षांनी किंवा ६३ वर्षांनी बेस्ट कंपनी विकत घेण्याचा नगरपालिकेला हक्क असेल. नगरपालिकेने विकत घेण्याची सूचना किमान सहा महिने अगोदर द्यावी लागेल. परस्पर संमत अशी खरेदी किंमत निश्चित झाली नाही तर ही किंमत लवादाकडून निश्चित केली जाईल. खरेदी करण्याचा हा हक्क बेचाळीस वर्षाच्या शेवटी

नगरपालिकेने बजावला तर कंपनीला नुकसानभरपाई म्हणून खरेदी किंमतीवर चाळीस लाख रुपये, छप्पन वर्षानंतर ही रक्कम वीस लाख रुपये, आणि त्रेसष्ट वर्षांनंतर नुकसानभरपाईदाखल काहीही दिले जाणार नाही.

बेस्ट कंपनी मुंबईत स्थायिक होते

बेस्ट कंपनी इंग्लिश कंपनीज ॲक्ट अनुसार इंग्लंडमध्ये स्थापन झालेली होती. कंपनीचे मुख्य रजिस्टर्ड ऑफिस त्याचमाणे व्यवस्थापक मंडळ लंडनमध्ये होते. यामुळे कंपनी मुंबईत जो नफा मिळवी त्याच्यावर इंग्लिश इन्कमटॅक्स ॲक्टप्रमाणे इन्कमटॅक्स भरावा लागे आणि मुंबईत रजिस्टर झालेली असल्यामुळे इंडियन इन्कमटॅक्सच्या कायद्याप्रमाणे इथेही या नफ्यावर टॅक्स भरावा लागे. या दुहेरी टॅक्समुळे हिंदुस्थानात स्थायिक असलेल्या शेअरहोल्डरना नुकसान सोसावे लागे. लंडनमधील कंपनीच्या डायरेक्टरनी १९०९ सालात या वस्तुस्थितीकडे इंग्लंडच्या अर्थमंत्र्यांचे लक्ष वेधले. याबाबतीत काही उपाययोजना न झाल्यास हिंदुस्थानातील शेअरहोल्डर कंपनीचे मुख्य कार्यालय मुंबईत आणावे असा आग्रह धरण्याचा संभव असल्याचेही अर्थमंत्र्यांच्या निदर्शनास आणले. पण कशाचा काही उपयोग झाला नाही. शेवटी हिंदुस्थानातील शेअरहोल्डरनी लंडनमधील बेस्ट कंपनीच गुंडाळण्यात यावी असा आग्रह धरला. एवढ्यात पहिले महायुद्ध सुरू झाले. इतर करांबरोबरच इंग्लंडमधील इन्कमटॅक्सचे प्रमाणही भरमसाठ वाढले आणि एकाच नफ्यावर दोन ठिकाणी इन्कमटॅक्स भरण्याची ही सक्ती असह्य झाली. आणखी एक प्रयत्न म्हणून डायरेक्टरनी अर्थमंत्र्यांकडे पुन्हा निवेदन पाठविले. हा टॅक्स सर्वस्वी असमर्थनीय आहे आणि तो तसाच चालू राहिल्यास इंग्लंडमधील कंपनी गुंडाळण्याशिवाय अन्य पर्याय राहाणार नाही असे निवेदनात आवर्जून सांगितले. बेस्ट कंपनी आपल्याला लागणारे सर्व साहित्य इंग्लंडमधून विकत घेते – अप्रत्यक्षपणे इंग्लंडच्या वित्तविभागाला यामुळे चांगली कमाई होते इकडेही अर्थमंत्र्यांचे लक्ष वेधले. परंतु याही निवेदनाचा उपयोग झाला नाही.

शेवटी लंडनचे डायरेक्टर म्हणत होते तेच घडले. हिंदुस्थानातील शेअरहोल्डरनी सर डेव्हिड ससून यांच्या अध्यक्षतेखाली सभा घेऊन लंडनचे

बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स रद्द करावे आणि कंपनीचे व्यवस्थापन कोणत्याही स्वरूपात लंडनहून होऊ नये असा ठराव पास केला. लंडनच्या शेअरहोल्डरनी सभा घेऊन खालीलप्रमाणे दोन ठराव पास केले.

१) दिनांक १ एप्रिल १९१६ पासून कंपनीचे संचालन, नियंत्रण आणि व्यवस्थापन मुंबईच्या कार्यालयातून होईल. सर्वसाधारण सभा, बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्सच्या सभा आणि शेअरहोल्डरच्या सर्व प्रकारच्या सभा मुंबई शहरात भरविल्या जातील.

२) दिनांक १ एप्रिल १९१६ पासून सर डेव्हिड ससून, सर शापुरजी भरूचा, सर इब्राहिम रहिमतुल्ला आणि जे. एस. वॉर्डलॉ हे बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्सचे सदस्य असतील. लंडनमधील कायदेविषयक कामाकडे पाहण्याकरिता स्थानिक बोर्ड नेमण्यात येईल.

बेस्ट कंपनीची पुनर्रचना

कंपनीचा सगळा कारभार मुंबईत आला तेव्हा कंपनीचे पौंडात असलेले भाग-भांडवल तेवढ्या किंमतीत रुपयात फिरविण्याची संचालक मंडळाने योजना आखली; परंतु कंपनी कायद्याप्रमाणे त्याकरिता लंडनची कंपनी बरखास्त करून मुंबईत नवी कंपनी निर्माण करणे हा एकच मार्ग होता. कंपनी इंग्लिश कंपनीज ॲक्टखाली नोंदवलेली असल्यामुळे लंडनची कंपनी बरखास्त करण्याकरिता लंडनलाच भागधारकांची साधारण सभा घेणे कायद्याने बंधनकारक होते. दिनांक ९ जून १९२० रोजी अशी सभा लंडनमधे भरून लंडन कंपनी बरखास्त करण्याचा ठराव पास झाला. ३० जून १९२० रोजी मुंबईच्या भागधारकांची सभा होऊन लंडन-सभेच्या निर्णयाला मान्यता देण्यात आली.

मुंबईत 'नव्याने' स्थापन झालेल्या बेस्ट कंपनीचे ५० रुपयांचा एक असे ६ लाख ऑर्डिनरी शेअर आणि तेवढ्याच किंमतीचे १ लाख ऐंशी हजार प्रेफरन्स शेअर मिळून एकूण भांडवल ३ कोटी ९० लाख रुपयांचे होते.

या नवीन संघटनेला महानगरपालिकेची रीतसर मान्यता मिळाली. यानंतरच्या सत्तावीस वर्षांचा बेस्ट कंपनीचा इतिहास मागील प्रकारणावरून पुढे चालू या स्वरूपाचा आहे. त्यात मूलग्राही बदल झाले नाहीत. इतिहास आहे तो विस्ताराचा, शहर वाढत होते त्याप्रमाणात कंपनीचा पसारा वाढत होता. बेस्टच्या विस्तारावरून शहर किती वाढले याचा निश्चित अंदाज घेता यावा इतके शहर आणि कंपनी यांचे निकटचे नाते होते – या शहराचे आणि उपक्रमाचे नाते आजही तसेच आहे.

बेस्ट हाऊस

बेस्ट कंपनीचा पसारा वाढत होता, सेवकवर्ग वाढत होता आणि मोठ्या कार्यालयाची गरज दिवसेदिवस वाढत होती. ऑर्मिस्टन रोडवर इलेक्ट्रिक हाऊसला लागून असलेली मुंबई महानगरपालिकेची जागा १ लाख ४४ हजार रुपयांना विकत घेण्यात आली आणि लौकरच त्या जागी एक आधुनिक कार्यालय वर येऊ लागले.

या देखण्या इमारतीचे आर्किटेक्ट मेसर्स एफ. मेकिंट आणि कॉंट्रॅक्टर गॅनन् डंकली आणि कंपनी होते. बेस्ट कंपनीचे इंजिनियर इ. जी. लॅझरस आणि के. एम. खारेघाट यांनी बांधकामाची देखरेख केली. इमारतीचा पाया "व्हायब्रो पायलिंग" पद्धतीने घातलेला होता.

इमारतीला लागणारे दरवाजे, कड्या, कोयंडे, खिडक्या आदी सर्व साहित्य तसेच फर्निचर अत्याधुनिक होते. पहिल्या मजल्यावर प्रशस्त सभागृह होते. या सभागृहात चित्रपट दाखवण्याकरिता पडदा, प्रोजेक्टर आदीची सोय होती. कार्यालयात प्रकाश फलकाची एक आधुनिक सोय ठेवण्यात आली होती. अधिकाऱ्यांचे खोलीबाहेर 'एंगेज्ड' किंवा 'आऊट' हा संदेश दाखविण्याची सोय होती. हा संदेश तळमजल्यावरच्या प्रकाश फलकावर दिसावा अशी योजना होती. 'चौकशी' कारकुनाजवळ या प्रकाश फलकाची जागा ठेवलेली होती. आणखी एक विशेष म्हणजे सबंध कार्यालय इमारतीत एअर-कंडिशनची सोय करण्यात आली होती. अशी सोय असलेले मुंबई शहरातील हे पहिले कार्यालय

होते. बेस्ट हाऊसचा कित्ता गिरवून नंतर शहरातील अनेक कार्यालयांनी अशी सोय करून घेतली.

१९३६ सालात ही इमारत बांधून पूर्ण झाली. इतके दिवस इलेक्ट्रिक हाऊसमध्ये असलेली सर्व खाती नव्या इमारतीत आली. कंझ्युमर्स, सर्व्हिसेस, कॅश, शेअर, प्रॉव्हिडंट, ऑडिट, अकौंट्स वगैरे जनतेशी नेहमी संबंध येणारी खाती तळमजल्यावर ठेवण्यात आली. इलेक्ट्रिक हाऊसमध्ये ट्रॅफिक डिपार्टमेंट आले. महा व्यवस्थापकांचे कार्यालय पहिल्या मजल्यावर ठेवण्यात आले. बेस्ट हाऊसचे अनावरण झाले तेव्हा वास्तुशिल्पाचा एक देखणा नमुना म्हणून वृत्तपत्रे आणि शहरातील नामवंत वास्तुशिल्प विशारद यांनी बेस्ट हाऊसची प्रशंसा केली.

वाहतूक आणि वीजपुरवठा याकरिता कंपनी काढण्याची कल्पना मुळात अमेरिकन साहेबाची. मेसर्स स्टॅर्न्स ॲण्ड होबार्ट या अमेरिकन कंपनीने त्याकरिता १८६५ सालात प्रथम अर्ज केला. त्यांना परवानगी मिळाली. पण अमेरिकेचे यादवी युद्ध थांबल्यानंतर मुंबईचे आर्थिक जीवन विस्कळीत झाले. त्यामुळे ही परवानगी कार्यवाहीत येऊ शकली नाही. त्यानंतर १८७२ सालात या प्रश्नाला चालना मिळाली. यावेळी मेसर्स लॉरेन्स ॲण्ड कंपनी त्याचप्रमाणे ब्रिटिश ॲण्ड फॉरेन ट्रॅमवे कंपनी या कंपन्यांनीही परवान्याकरिता अर्ज केला आणि शेवटी हा परवाना स्टॅर्न्स ॲण्ड होबार्ट कंपनीला मिळून बॉम्बे ट्रॅम्वेज् कंपनीचा जन्म झाला.

१९०५ सालात ब्रिटिश लोक अधिक दक्ष झाले असावेत; कारण यावेळी मुंबईच्या वाहतूक आणि वीजपुरवठा सेवांचा परवाना मिळविण्यात त्यांना यश मिळाले. या संदर्भात लक्षात येणारा एक योग असा की बॉम्बे टम्वेज् कंपनीचे मॅनेजिंग डायरेक्टर रेमिंग्टन हे ब्रिटिश होते आणि तेच पुढे बेस्ट कंपनीचेही मॅनेजिंग डायरेक्टर झाले.

साहेबाने मुंबईत बेस्ट कंपनी काढली. एक आदर्श संघटना म्हणून प्रतिष्ठा मिळवली. मुंबईकरांची मोठी गरज या संघटनेने पुरी केली यात शंका

नाही. पण 'सेवा' हे कंपनीचे शेवटी साधन होते. साध्य होते पैसा मिळविणे. सर्व वैध मार्गाने तो ओढला जाई. कंपनीला लागणारे सगळे साहित्य विलायतेतून मागविले जाई. तंत्रज्ञ, खास तज्ज्ञ विलायतेतून येत. कंपनीची पुनर्घटना होऊन लंडनचे कार्यालय बंद झाले तेव्हा साहित्य खरेदीकरिता ए. टी. कूपर यांना १९२४ सालात लंडनला एजंट म्हणून नेमण्यात आले. बेस्ट कंपनीत मॅनेजिंग इंजिनियर म्हणून श्री. कूपर काम करीत होते. निवृत्त होऊन लंडनला गेल्यावर त्यांना ही नवी जागा देण्यात आली. कंपनीचे कन्सल्टिंग इंजिनियर म्हणूनही ते काम पाहात. भरपूर पगार, प्रॉव्हिडंट फंड, ग्रॅच्युइटी वगैरे सवलतीही त्यांना देण्यात आल्या. १ जानेवारी १९४५ रोजी श्री. कूपर निवृत्त झाले. तोपर्यंत जमाना बदलला होता. नव्या युगाची पावले ऐकू येऊ लागली होती म्हणून म्हणा अगर अधिक सोयीची म्हणून एका भारतीय कंपनीकडे – टाटा कंपनीच्या लंडन-कार्यालयाकडे हे काम सोपविण्यात आले.

७ ऑगस्ट १९४७ पर्यंत कंपनीत साहेबाचे राज्य होते. त्यामुळे "बेस्ट"च्या अधिकारीवर्गावर साहेबाचे सावट होते. अलिकडे बेस्टच्या मुख्य कार्यालयात सुंदर, कलात्मक रांगोळयांची चित्रे काढून दसऱ्याचा सण साजरा केला जातो. त्या काळात सगळे महत्त्व होते ते नाताळच्या सणाला. "इव्ह ऑफ न्यू इअर" "न्यू इअर्स डे" या दिवशी नाचाचा मोठा कार्यक्रम असे. त्यात भारतीय अधिकारीदेखील उत्साहाने भाग घेत.

किंग्जवे डेपोच्या परिसरात पीलसाहेबांचे राज्य असे. तेथील अधिकाऱ्यांच्या निवासस्थानात सध्या बारा-तेरा अधिकारी राहातात. त्या काळात तीच जागा फक्त तीन अधिकारी वापरीत होते. प्रत्येकाला जवळजवळ तीन हजार चौरस फूट जागा होती. शिवाय फ्लॅटला लागून कोंबड्यांच्या खुराड्याकरिता प्रशस्त जागा होती. पीलसाहेबांना निवासस्थानातून परस्पर वर्कशॉपमध्ये जाता यावे म्हणून आतल्या बाजूने खास जिना केलेला होता.

यात उणेपणा दाखविण्याचा हेतू नाही. त्यावेळचे वातावरण कसे असे याची कल्पना यावी एवढ्याकरिता याचा उल्लेख केला. पण साहेबलोक आरामात राहात तसेच कष्टही करीत. त्यांनी चांगल्या परंपरा निर्माण केल्या. सुदृढ

पायावर कंपनीची उभारणी केली.

बेस्ट कंपनीचे कार्यालय मुंबईत आले. कालांतराने बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्समधील बहुसंख्य डायरेक्टर भारतीय होते. तरीपण त्यांनी कंपनीच्या एकूण बांधणीत ढवळाढवळ केली नाही.

साहेबांचा 'नेटिव्ह' लोकांच्या एकूण क्षमतेवर विश्वास नसावा. त्या काळात जबाबदारीच्या जागेवर 'नेटिव्ह' अपवादाने दिसत. वर्कशॉपमधील फोरमन, असिस्टंट फोरमन या तुलनेने कमी दर्जाच्या जागांकरितासुद्धा सेवक गोरा लागे. कारभार विभाग सोडला तर बाकी सर्व विभागांत जबाबदारीच्या जागांवर एकजात साहेबलोक असत.

७ ऑगस्ट १९०५ रोजी बेस्ट कंपनी अस्तित्वात आली आणि ६ ऑगस्ट १९४७ रोजी तिचे विसर्जन होऊन तिच्या जागी बेस्ट अंडरटेकिंग आली. पूर्वी एकदा बॉम्बे ट्रॅम्वेज् कंपनीचे विसर्जन झाले तेव्हा अशीच खांदेपालट झाली होती. पण आताची खांदेपालट खरी म्हणजे "अशीच" नव्हती. आता कंपनीची मालकी महानगरपालिकेकडे म्हणजेच पर्यायाने मुंबईच्या नागरिकांकडे आली. भारतीय स्वातंत्र्य आले त्याच्या एक आठवडा आधीची ही घटना. अनेक दृष्टींनी ती अर्थपूर्ण होती. सार्वजनिक मालकीचा भारतातील हा पहिलाच उपक्रम. तो यशस्वी करणे ही एका अर्थाने राष्ट्रीय महत्त्वाची जबाबदारी होती. ही जबाबदारी महापालिकेने केवढ्या कार्यक्षमतेने पार पाडली आणि स्वातंत्र्योत्तर काळात अफाट वेगाने मुंबईची लोकसंख्या वाढूनही बेस्ट उपक्रमाने आपल्या क्षेत्रात एक "आदर्श उपक्रम" म्हणून स्थान कसे मिळविले हा या ग्रंथाच्या उर्वरित भागाचा विषय आहे.

प्रकरण सहावे

कंपनीची मालकी महानगरपालिकेकडे येते

मुंबई महानगरपालिका आणि बेस्ट कंपनी यांच्यात दिनांक ७ ऑगस्ट १९०५ रोजी जो करार झाला त्यातील एका अटीप्रमाणे पहिल्या बेचाळीस वर्षानंतर महानगरपालिकेला कंपनी विकत घेण्याचा हक्क होता. यावेळी म्हणजे दिनांक ७ ऑगस्ट १९४७ रोजी हा हक्क बजावला गेला तर परस्पर संमत ठरणारी किंमत अधिक नुकसानभरपाईदाखल (गुडविल) चाळीस लाख रुपये महानगरपालिकेने कंपनीला दिले पाहिजेत अशीही एक अट होती. कंपनी विकत घेण्याची सूचना किमान सहा महिने आधी महानगरपालिकेने कंपनीला द्यायची होती.

या व्यवहारासंबंधात पहिली पावले महानगरपालिकेने १९४१ सालापासून टाकायला आरंभ केला. दिनांक ११ डिसेंबर १९४१ रोजी म्युनिसिपल कमिशनरनी आपला अहवाल नगरपालिकेला सादर केला. त्या अहवालाचा सूर कंपनी विकत घेण्याला प्रतिकूल होता. नगरपालिकेची आर्थिक स्थिती गंभीर आहे, पाणीपुरवठा, ड्रेनेज, शिक्षण, वैद्यकीय सोयी यासंबंधीच्या अनेक योजना आर्थिक अडचणीमुळे दप्तरी पडून आहेत अशा स्थितीत आगामी कालातील आर्थिक चित्र अस्पष्ट असताना बेस्ट कंपनी विकत घेण्याकरिता कर्ज उभारणे कितपत शक्य होईल याविषयी अहवालात शंका व्यक्त केली होती. युद्धजन्य परिस्थितीमुळे किंमतीत झालेली बेसुमार वाढ हीसुद्धा कमिशनरांच्या मताने बेस्ट कंपनी विकत घेण्याला प्रतिकूल होती. तत्कालीन भावाप्रमाणे बेस्ट कंपनीची एकूण किंमत सहा ते दहा कोटीपर्यंत काहीही झाली असती. आणखी दहा वर्ष थांबल्यास किंमती पूर्ववत होतील आणि त्यावेळी बेस्ट कंपनी खरेदी करणे

फायद्याचे होईल असा कमिशनरांचा एक अंदाज होता. शेवटी या विषयाचा विचार दोन-तीन वर्षे पुढे ढकलावा अशी त्यांची सूचना होती.

कंपनी विकत घेण्याच्या हक्कात बस विभागाचा समावेश नव्हता. त्याकरिता मोटर व्हेइकल्स ॲक्टच्या नियमांनुसार पोलीस कमिशनरनी परवाना दिलेला होता; परंतु त्यात मक्त्याचा हक्क अंतर्भूत नसल्यामुळे महानगरपालिकेला स्वतःची बस कंपनी सुरू करता येणार होती. अर्थात कायद्याची आडकाठी नसली तरी ही योजना व्यवहार्य ठरणार नाही असे कमिशनरनी आपल्या अहवालात म्हटले होते.

या व्यवहारासंबंधात शासनाशी विचारविनिमय करण्याकरिता महानगरपालिकेने खालील सदस्यांची एक समिती नेमली.

१) महापौर २) स्थायी समितीचे अध्यक्ष ३) लॉ, रेव्हेन्यू अँड जनरल परपजेस कमिटीचे अध्यक्ष ४) स. का. पाटील ५) नौशेर भरूचा ६) डी. व्ही. प्रधान ७) ए. पी. साबावाला ८) नगिनदास टी. मास्टर आणि ९) मिर्झा अख्तर हसन.

शासनातर्फे गृह आणि महसूल, स्थानिक स्वराज्य, सार्वजनिक आरोग्य आणि बांधकाम आणि अर्थ या विभागांचे मंत्री अनुक्रमे मोरारजी देसाई, जी. डी. वर्तक, डॉ. एम. डी. गिल्डर, आणि वैकुंठलाल मेहता यांनी पुणे मुक्कामी दिनांक १४ ऑगस्ट १९४६ रोजी महानगरपालिकेच्या उपर्युक्त समितीची भेट घेतली.

महानगरपालिकेच्या समितीने या बैठकीत मांडलेल्या भूमिकेचे स्वरूप खालीलप्रमाणे होते :

१) बेसुमार भाववाढीमुळे कंपनीची किंमत वाढणार आहे. त्याकरिता फार मोठे कर्ज उभारावे लागेल. २) कंपनीची वाहने, यंत्रसामग्री खिळखिळी झालेली आहे. या सामग्रीचे नूतनीकरण किंवा मुळात करावा लागणारा बदल यांकरिता बऱ्याच पैशाची तरतूद करावी लागेल. ३) अशा स्थितीत कंपनी

विकत घेण्याचा निर्णय चौदा वर्षांनी पुढे ढकलावा किंवा काय? परंतु करारातील सध्याच्या अटी बदलल्या तरच असा निर्णय महानगरपालिकेला स्वीकारार्ह वाटेल. बदलायच्या अटींचे स्वरूप असे असावे लागेल : अ) करारातील चौदा वर्षांची मुदत दहा वर्षावर यावी. तोपर्यंत किंमती पूर्ववत झालेल्या असतील. ब) कंपनीच्या संचालक मंडळावर आणि प्रत्यक्ष कारभारात महानगरपालिकेला परिणामकारक प्रतिनिधित्व मिळावे. क) महानगरपालिकेनंतर कंपनी विकत घेण्याचा हक्क शासनाला प्राप्त होत असल्यामुळे अशा व्यवस्थेला त्यांची परवानगी असावी. ड) शासनाने अशी परवानगी दिली तर कंपनीबरोबर होणाऱ्या नव्या करारात महानगरपालिकेला बसवाहतूक विकत घेण्याची तरतूद करता येईल. ४) या योजनेला शासनाची संमती नसेल तर मात्र ७ ऑगस्ट १९४७ रोजी कंपनी विकत घेण्याचा हक्क महानगरपालिका बजावू इच्छिते. या व्यवहारात बसवाहतुकीचाही समावेश असावा. ५) या व्यवहाराकरिता महानगरपालिकेला १० कोटी रुपयांचे कर्ज उभारावे लागेल. ६) या व्यवहारात महानगरपालिकेला अनुकूल अशी एक बाब आहे. प्रतिवर्षी कंपनीला ४० लाख रुपये इन्कमटॅक्स भरावा लागतो. कंपनीला तो भरावा लागणार नाही. या रकमेत कर्जापोटी येणारा खर्च (डेट चार्जेस) सहज भागवता येईल.

महानगरपालिकेच्या या संकल्पित व्यवहाराकडे पाहण्याचा शासनाचा दृष्टिकोण खालीलप्रमाणे होता :

१) भाववाढ खाली येईल की नाही यासंबंधी अंदाज बांधणे धोक्याचे आहे. २) कंपनीची वाहने, यंत्रसामग्री खिळखिळी झाली आहे हे एका अर्थाने महानगरपालिकेला फायद्याचे आहे. त्याकरिता द्यावी लागणारी किंमत कमी असेल. ३) आपली मालकी फक्त दहा वर्षांपुरतीची आहे याची कल्पना कंपनीला असेल तर आहेत तीच वाहने, तीच यंत्रसामग्री जास्तीत जास्त राबवून अधिक नफा मिळविण्याकडे त्यांचा कल राहील. ४) महाराष्ट्रातील सर्व प्रवासी वाहतूक स्वतःकडे घेण्याचा शासन सध्या विचार करीत आहे. असा निर्णय घेतला गेला तर मुंबईची बसवाहतूक त्याला अपवाद करता येणार नाही; परंतु त्या अगोदरच महानगरपालिकेने ही वाहतूक आपल्याकडे घेतलेली असली तर तो

प्रश्न उपस्थित होणार नाही. योग्य किंमतीला मिळणार असली तर बेस्ट कंपनीची बस-वाहने महानगरपालिकेने विकत घ्यावीत. अन्यथा नवी घ्यावीत. काही झाले तरी शासन कंपनीची नफेबाजी थांबविणार आहे. कंपनीकडे बसवाहतुकीचा मक्ता नाही. सध्या त्यांना या वाहतुकीकरिता मिळणारा परवाना चार महिन्यांपुरताच दिला जातो. महानगरपालिकेने बसवाहतूक चालवायचे ठरवले तर बेस्ट कंपनीला दिला जाणारा परवाना बंद करण्यात येईल. ५) बेस्ट कंपनी विकत घेण्याचा आपला हक्क महानगरपालिका बजावणार नसेल तर पर्यायी हक्क शासनाला आहे आणि तो बजावण्याचा शासनाचा मानस आहे.

यानंतर दिनांक २१ ऑक्टोबर १९४६ च्या ठरावाने महानगरपालिकेने बॉम्बे इलेक्ट्रिक सप्लाय ॲन्ड ट्रॅम्वेज कंपनी लिमिटेड ही कंपनी तिच्या बसवाहतूक शाखेसह विकत घेण्याचा निर्णय घेतला. दिनांक १६ जानेवारी १९४७ रोजी म्युनिसिपल कमिशनरनी बेस्ट कंपनीला खालील आशयाचे पत्र लिहिले :

"दिनांक ७ ऑगस्ट १९०५ च्या "डीड ऑफ कन्सेशन" या नावाने ओळखल्या जाणाऱ्या आणि मुंबई महानगरपालिका आणि बॉम्बे इलेक्ट्रिक सप्लाय ॲन्ड ट्रॅम्वेज कंपनी लिमिटेड यांनी संमत केलेल्या दस्तऐवजाच्या कलम २४ अनुसार आणि दिनांक ३ डिसेंबर १९४६ च्या ठराव क्रमांक १४६३ मध्ये नोंदविलेली स्थायी समितीची संमती आणि दिनांक ६ जानेवारी १९४७ च्या ठराव क्रमांक ११९८ मध्ये नोंदविलेली महानगरपालिकेची संमती यानुसार मी या पत्राने महानगरपालिकेच्या वतीने अशी सूचना देत आहे की (उपर्युक्त दस्तऐवजात निश्चित केला गेलेला) संयुक्त उपक्रम, बॉम्बे इलेक्ट्रिक सप्लाय ॲन्ड ट्रॅम्वेज कंपनी लिमिटेड यांच्या मालकीच्या सर्व जमिनी, इमारती, इन्स्टॉलेशन, प्लँट, यंत्रसामग्री, रूळ, चालू वाहने, मेन्स, ॲपरेटस्, स्टोअर्स आणि मालकीची किंवा संयुक्त उपक्रमाच्या कामाकरिता किंवा संबंधात ताब्यात असलेली अन्य सर्व मालमत्ता अगर त्याचा भाग यांची दिनांक ७ ऑगस्ट १९४७ पासून खरेदी करण्याचा महानगरपालिकेचा मानस आहे.

ही सूचना पोचल्याची पावती पाठवावी अशी माझी विनंती आहे."

बेस्ट कंपनीचे मूल्यमापन

बेस्ट कंपनीचे मूल्यमापन हा गुंतागुंतीचा विषय होता. कंपनी आणि महानगरपालिका यांची यासंबंधात एकवाक्यता झाली नाही तर हा विषय लवादाकडे जायचा होता. तेव्हा एखाद्या तज्ज्ञाकडून कंपनीचे मूल्यमापन करून घेणे आवश्यक होते. कंपनी खरेदी करण्यास कर्ज किती उभारावे लागेल याची कल्पना येण्याकरिताही मूल्यमापनाची गरज होती. याकरिता मेसर्स म्युलेन अँड म्युलेन लिमिटेड, इलेक्ट्रिकल अँड मेकॅनिकल इंजिनियर्स अँड टेक्निकल इन्व्हेस्टीगेटर्स यांची नेमणूक करण्यात आली. या कामाकरिता त्यांना २२,००० रुपये मेहनताना द्यायचा होता. या कंपनीने दोन कामे करायची होती. १) कंपनीच्या मालमत्तेची नोंद आणि संबंधित तंत्रविषयक टिपणे २) तंत्रविषयक तपशील आणि टिपणे यांच्या आधाराने मालमत्तेच्या प्रत्येक बाबीचे मूल्य निश्चित करणे.

मूल्यमापनाचा हा एक भाग होता. त्यानंतर महानगरपालिकेचे मूल्यमापन लवादाकडे गेले तर त्याकरिता समर्थनीय मूल्य-पत्र तयार करणे हे काम होते. हे काम जोखमीचे होते त्याचप्रमाणे इंजिनियरिंग आणि आर्थिकदृष्ट्या गुंतागुंतीचे होते. त्याकरिता असोशिएटेड इंजिनीयरिंग फर्मची नेमणूक करण्यात आली. लंडनची विख्यात सल्लागार कंपनी मेसर्स केनेडी ॲण्ड डॉंकिन ही कंपनी असोशिएटेड फर्मचा एक भाग होती. त्यामुळे या कामाकरिता लागणारे खास तज्ज्ञ सहज उपलब्ध होणार होते. त्यांचा मेहनताना टक्केवारीवर होता. पहिल्या २०,००० रुपये मूल्यावर अडीच टक्के; नंतर कमी होत एक कोटी रुपयानंतर बाकीच्या मूल्यावर १/४ टक्का असा होता. शिवाय तज्ज्ञांचा इंग्लंडचा येण्या-जाण्याचा खर्च, येथील राहण्याचा खर्च हे वेगळे होते.

बेस्ट कंपनीच्या इमारतीचे मूल्यमापन कमी किचकट होते. ते काम महानगरपालिकेचे असिस्टंट इंजिनियर यांच्याकडे सोपविण्यात आले.

मूल्यमापन – बसवाहतुकीचे

दिनांक १८ एप्रिल १९४७ रोजी बेस्ट कंपनीच्या महा व्यवस्थापकांनी

म्युनिसिपल कमिशनरना पाठविलेल्या पत्रात बस वाहतुकीसह बेस्ट कंपनी महानगरपालिकेला विकत देण्याची तयारी दर्शविली; परंतु मूळ करारात बस वाहतुकीचा अंतर्भाव नसल्यामुळे हा व्यवहार "सक्तीची विक्री" म्हणून समजण्यात यावा आणि बसवाहतूक विभागाच्या मूल्याच्या वीस टक्के एवढी रक्कम नुकसान-भरपाईदाखल कंपनीस मिळावी अशी मागणी केली. सार्वजनिक वाहतूक व्यवस्थेचे राष्ट्रीयीकरण करण्याचे शासनाचे धोरण आणि महानगरपालिका बसवाहतूक सुरू करणार असेल तर बेस्ट कंपनीचा त्या संबंधातील परवाना रद्द करण्याचा शासनाचा मानस या दोन्हीचा विचार करून बेस्ट कंपनीची ही मागणी नाकारण्यात आली; मात्र नुकसानभरपाईचे तत्त्व मान्य करण्यात आले. नुकसानभरपाई नेमकी किती असावी यासंबंधी एकमत झाले नाही तर लवादाकडून ती निश्चित केली जावी असे महानगरपालिकेने सुचविले.

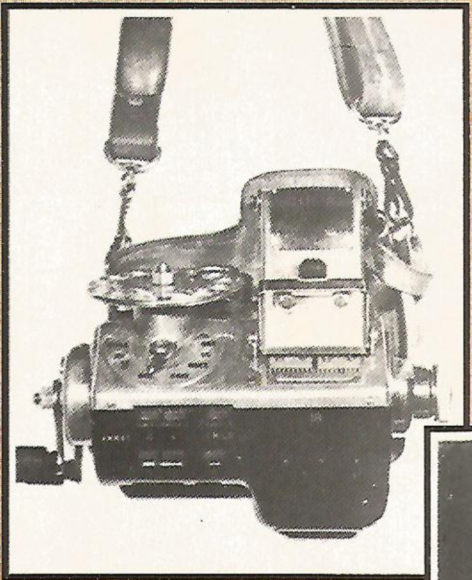
जमिनी आणि इमारती धरून बेस्ट कंपनीचे मूल्य महानगरपालिकेला मिळालेल्या सल्ल्याप्रमाणे ५ कोटी ३९ लक्ष ८१ हजार रुपये इतके होते. कंपनीला मिळालेल्या सल्ल्याप्रमाणे हे मूल्यमापन १५ कोटी ८० लक्ष २८ हजार २८७ रुपये होते. कंपनीच्या या आकड्यात बसवाहतूक आणि गुडविलचे ४० लाख रुपये यांचा समावेश होता. दोन मूल्यमापनात एवढी तफावत पडल्यानंतर ते निश्चित करण्याचे काम लवादाकडे सोपविणे अपरिहार्य झाले. मध्यंतरात महानगरपालिकेने मूल्यापोटी कंपनीला ६ कोटी ३५ लाख रुपये दिले.

लवाद

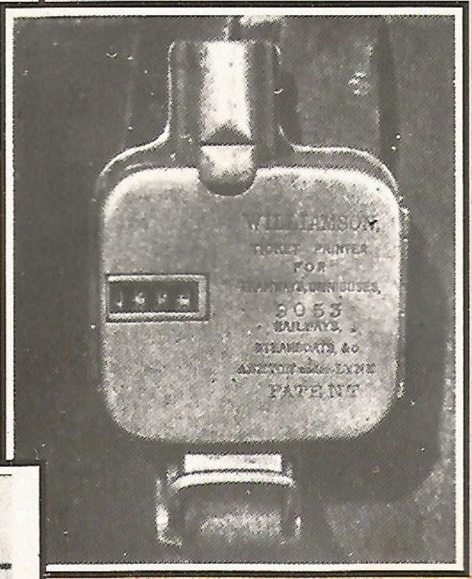
सर जॉन केनेडी यांची लवाद म्हणून महानगरपालिका दिनांक ४ मार्च १९४८ च्या ठरावाने नियुक्ती केली. ग्रेट ब्रिटनच्या इलेक्ट्रिसिटी कमिशनचे ते चेअरमन होते.

लवादाचे कामकाज दिनांक २१ फेब्रुवारी १९५० पासून सुरू झाले आणि दिनांक ११ मार्च १९५० रोजी संपले. लवादाचा निर्णय दि. १६ मार्च १९५० रोजी सादर करण्यात आला. बेस्ट कंपनी, महानगरपालिका आणि लवाद यांचे मूल्यमापन खालीलप्रमाणे होते.

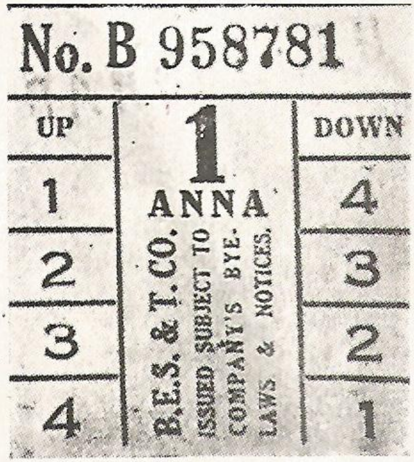
वीजग्राहक विभाग – तेव्हाचा



पूर्वीची तिकीट इश्युइंग मशीन



बेल पंचिंग मशीन



The Tram Ticket used in the Bell Punching Machine

बेल पंचिंग मशीनकरिताचे ट्रॅम तिकिट

		बेस्ट कंपनी आकडे लाख रुपयात	महानगरपालिका आकडे लाख रुपयात	लवाद आकडे लाख रुपयात
ट्रॅम्वेज् आणि वीज विभाग	१. जमिनी आणि इमारती	३७१.१७	१६१.७६	२६८.९८
	२. इतर मालमत्ता	१,१५५.१७	२६३.७४	५५६.४१
	३. गुडविल	४०.००	४०.००	४०.००
बस विभाग	१. जमिनी आणि इमारती	३२.०१	२७.६३	२३.७३
	२. इतर मालमत्ता	११०.५७	४२.३५	७७.४६
	३. चालू धंदा विकत घेण्या-करिता	एकूण मूल्याच्या २० टक्के	एकूण मूल्याच्या १० टक्के	२०.००
			एकूण	९८६.५८

लवादाचा एकूण खर्च सुमारे ५७,००० हजार रुपये आला. तो उभय पक्षांनी सारखा वाटून घेतला. याशिवाय महानगरपालिकेने स्वतःची बाजू लवादापुढे मांडण्याकरिता वेगळया तज्ज्ञांना बोलावले होते. त्याकरिता सुमारे ८८,००० रुपये खर्च आला.

खरेदीच्या या एकूण व्यवहाराकरिता महानगरपालिकेला साडेसात कोटी रुपयांचे कर्ज उभारावे लागले.

बेस्ट कंपनीचा सेवकवर्ग

बेस्ट कंपनीची मालकी महानगरपालिकेकडे येणार हे निश्चित झाल्यावर कंपनीच्या सेवकवर्गासंबंधीचा निर्णय तातडीने घ्यावा लागला. या संबंधात म्युनिसिपल कमिशनरनी दिनांक २२ फेब्रुवारी १९४७ रोजी बेस्टच्या महा व्यवस्थापकांना पत्र लिहून महानगरपालिकेची भूमिका स्पष्ट केली.

कंपनीची मालकी महानगरपालिकेकडे येते

या भूमिकेला अनुसरून दिनांक ७ ऑगस्ट १९४७ पासून कंपनीचा सर्व सेवकवर्ग महानगरपालिकेच्या नोकरीत घेण्याचे ठरले. सेवकवर्गाला तशा अर्थाचे आश्वासन देण्यात यावे अशी सूचना म्युनिसिपल कमिशनरनी केली. या आश्वासनाला खालील अपवाद होते :

१) शेअर डिपार्टमेंट राहणार नसल्यामुळे त्या खात्यातील सेवकवर्गाला घेतले जाणार नाही.

२) दि. ७ ऑगस्ट १९४७ रोजी ज्यांच्या वयाला साठ वर्षे पूर्ण झाली आहेत त्यांना सेवेत घेतले जाणार नाही. ज्यांचे वय ५५ पेक्षा अधिक आहे त्यांना दोन वर्षे किंवा साठ वर्षे पुरी होईपर्यंत यापैकी जी मर्यादा आधी गाठली जाईल तोपर्यंत महानगरपालिकेच्या सेवेत ठेवले जाईल.

३) सेवकवर्गाच्या निवृत्तीचे वय ५५ वर्षे असेल.

४) दि. २१ ऑक्टोबर १९४६ रोजी बेस्ट कंपनी आपल्याकडे घेण्याचा ठराव महानगरपालिकेने संमत केला. त्या दिवशी जो पगार आणि श्रेणी असेल त्या पगारावर आणि त्या श्रेणीत सेवकाला महानगरपालिकेच्या सेवेत घेतले जाईल.

म्युनिसिपल कमिशनर यांचे उपर्युक्त पत्र आल्यानंतर महा व्यवस्थापकांनी सेवकवर्गाला सूचनापत्र पाठविले. त्याचा आशय असा की दि. ७ ऑगस्ट १९४७ पासून बेस्ट कंपनीची मालकी महानगरपालिकेकडे जाणार असल्यामुळे दिनांक ३१ ऑगस्ट १९४७ नंतर सेवकवर्गाची कंपनीला गरज असणार नाही. विशिष्ट वयाचा सेवकवर्ग सोडल्यास सर्व सेवकांना महानगरपालिका आपल्या सेवेत घेऊ इच्छिते. या सेवेत जाण्याची आपली इच्छा असेल तर ते शक्य व्हावे म्हणून आपल्याला दिनांक ६ ऑगस्ट १९४७ पासून बेस्ट कंपनी सध्याच्या सेवेतून मुक्त करील.

दिनांक २१ ऑक्टोबर १९४६ रोजी असलेला पगार आणि श्रेणी यावरच सेवकांना महानगरपालिकेच्या सेवेत घेतले जाईल ही उपर्युक्त पत्रातील

अट केवळ गैरवाजवी बढत्यांना प्रतिबंध म्हणून आहे, नेहमीच्या आणि समर्थनीय बढत्यांना या अटीचा उपसर्ग पोचणार नाही असे म्युनिसिपल कमिशनरनी नंतर स्पष्ट केले.

महा व्यवस्थापक

बेस्ट कंपनीचे हस्तांतर झाले तेव्हा महा व्यवस्थापक ए. एल. गिल्फर्ड होते. महानगरपालिकेने त्यांचीच महा व्यवस्थापक म्हणून नेमणूक केली. या नेमणुकीच्या महत्त्वाच्या अटी खालीलप्रमाणे होत्या :

१) पहिल्या वर्षी त्यांचा पगार मासिक ४,५०० रु. असेल. दुसऱ्या वर्षी ५,००० रु.

२) पगाराच्या दहा टक्के घरभाडे, घरगुती उपयोगाकरिता विनामूल्य वीज, मोटरकार भत्ता २०० रुपये.

३) दर अकरा महिन्यांच्या सेवेला एक महिना याप्रमाणे भरपगारी रजा (भारतात घेण्याकरिता) आणि दर बारा महिन्यांच्या सेवेला दोन महिने अर्धपगारी फर्लो रजा (भारताबाहेर जाण्याकरिता), त्याकरिता प्रवास खर्च, वर्षाला एक महिना भरपगारी आजारपणासाठी रजा.

४) प्रॉव्हिडंट पंड, ग्रॅज्युइटी, सेव्हिंग फंड या सवलती बेस्ट कंपनीप्रमाणे.

५) महा व्यवस्थापकपदी असताना बेस्ट कंपनी अगर त्यांचे लिक्विडेटर यांना साह्य करण्याला आणि त्याकरिता मिळणारा मेहनताना स्वीकारायला मोकळीक असेल.

लंडन एजन्सी

बेस्ट कंपनीला परदेशहून अनेक प्रकारचे साहित्य आयात करावे लागे. यासंबंधात कंपनीच्या वतीने बोलणी करणे आणि यंत्रसामग्री, प्लँट आणि अन्य साहित्य खरेदी करणे, ते बोटीने मुंबईला पाठविणे तसेच उपस्थित होणाऱ्या तांत्रिक मुद्द्यांबाबत संबंधित व्यक्ती, संस्था यांच्याबरोबर चर्चा करून कंपनीला

सल्ला देणे वगैरे कामे सांभाळण्याकरिता कंपनीने टाटा लिमिटेड, लंडन या कंपनीची एजंट म्हणून नेमणूक केलेली होती. महानगरपालिकेने आपले लंडनचे एजंट म्हणून याच कंपनीची नेमणूक केली.

१९४७ चा सरकारी हुकूमनामा

मुंबई महानगरपालिकेची विविध खाती १८८८ च्या सिटी ऑफ बॉम्बे म्युनिसिपल ॲक्टमधील तरतुदीनुसार चालविली जात. यात बेस्ट कंपनीचा कारभार चालविण्याची तरतूद नव्हती. त्याकरिता प्रस्तुत कायद्यात महानगरपालिकेने अनेक जोडण्या सुचविल्या होत्या. त्यांना विधानसभेची अनुमती यथावकाश मिळणार होती. मध्यंतरात कंपनीचे सुरळीत संक्रमण होण्याच्या दृष्टीने वैध योजना आवश्यक होती. त्याकरिता शासनाने "१९४७ चा सरकारी हुकूमनामा II" जारी केला. ह्या हुकूमनाम्यानुसार कमाल नऊ सदस्यांची खास वैध समिती निर्माण करण्याची तरतूद करण्यात आली. या तरतुदीनुसार महानगरपालिकेने पहिल्या बेस्ट समितीकरिता खालील नऊ सदस्यांची नेमणूक केली.

१) ए. पी. साबावाला (महापौर)
२) एस. के. पाटील
३) डी. व्ही. पटेल
४) डी. बी. देसाई
५) डी. एम. खटाव
६) एम. एच. एच. प्रेमजी
७) एम. ए. मास्टर
८) आर. के. रुइया
९) व्ही. बी. गांधी (स्थायी समितीचे अध्यक्ष)

या समितीची पहिली सभा शनिवार, दिनांक २ ऑगस्ट १९४७ रोजी दुपारी २-३० वाजता महानगरपालिकेच्या मुख्य कार्यालयात भरून बेस्ट समितीचे अध्यक्ष म्हणून ए. पी. साबावाला यांची नियुक्ती झाली. एक सोडून एका शुक्रवारी बेस्ट हाऊसमध्ये सकाळी १०-३० वाजता बेस्ट समितीची बैठक

घेतली जाईल असा ठरावही या सभेत संमत करण्यात आला. पहिल्या बैठकीत संमत झालेले महत्त्वाचे विषय खालीलप्रमाणे होते.

(अ) महा व्यवस्थापक ए. एल. गिल्फर्ड यांना पॉवर ऑफ ॲटर्नी देण्यात आली. (ब) कामे सोपविण्याचा अधिकार त्यांना देण्यात आला. (क) खालील बाबींना महानगरपालिकेच्या मान्यतेवर अवलंबून असलेली मान्यता देण्यात आली.

(१) बेस्ट कंपनीच्या श्रेणी (ग्रेडिंग शेड्यूल) (२) बेस्ट कंपनीचे स्थायी आदेश (३) बेस्ट कंपनीचे प्रॉव्हिडंट फंडासंबंधीचे नियम.

दिनांक ७ ऑगस्ट १९४७ रोजी बेस्ट कंपनीच्या महा व्यवस्थापकांनी कंपनीच्या हस्तांतरणसंबंधात म्युनिसिपल कमिशनरना खालीलप्रमाणे पत्र लिहिले.

"दिनांक ७ ऑगस्ट १९४७ रोजी आपल्या आणि महानगरपालिकेच्या अन्य प्रतिनिधींच्या उपस्थितीत महानगरपालिकेच्या वतीने तुमच्याकडे आमच्या जनरल मॅनेजरनी आमच्या वतीने बेस्ट कंपनीचा ताबा दिला."

दिनांक ७ ऑगस्टच्या वृत्तपत्रातून या घटनेचे जाहीर निवेदन प्रसिद्ध करण्यात आले. त्याचप्रमाणे दिनांक ८ ऑगस्ट १९४७ रोजी झालेल्या बेस्ट समितीच्या बैठकीत महा व्यवस्थापकांनी वरील आशयाचे निवेदन केले.

कंपनी आणि महानगरपालिका यांच्यामधील व्यवहार सुरळीत पार पडला तरी बेस्ट सेवकांत असमाधान होते. नव्या व्यवस्थेत सेवा-नियम आणि अटी यासंबंधी अजून निर्णय घेण्यात आला नव्हता. दिनांक ७ ऑगस्ट रोजी सेवकवर्ग संप करणार अशीही बातमी पसरली होती. शेवटी दिनांक ६ ऑगस्ट रोजी बेस्ट वर्कर्स युनियनचे अध्यक्ष श्री. अबीद अली जाफरभाई यांनी यासंबंधात बोलणी करण्याकरिता महापौरांची भेट घेतली आणि समझोता झाला. या प्रकरणाला अनुलक्षून दिनांक ७ ऑगस्टच्या टाइम्स ऑफ इंडियात खालीलप्रमाणे वृत्त आले :

कंपनीची मालकी महानगरपालिकेकडे येते

आज बेस्टचे हस्तांतर
बस आणि ट्रॅम नेहमीप्रमाणे चालणार

आजपासून बेस्ट कंपनीची मालकी मुंबई महानगरपालिकेकडे आली. बस आणि ट्रॅम नेहमीसारख्या चालणार असल्या तरी सेवकांचे सेवा-नियम आणि अटी अजून पक्क्या व्हायच्या आहेत.

या संबंधात महापौर ए. पी. साबावाला आणि बेस्ट वर्कर्स युनियनचे अध्यक्ष अबीद अली जाफरभाई यांच्यामध्ये काल महानगरपालिकेच्या कार्यालयात विचारविनिमय झाला.

सेवा-नियम आणि अटी यासंबंधी जुन्या व्यवस्थापनाबरोबर झालेला समझोता काल बुधवार, दिनांक ६ ऑगस्ट रोजी समाप्त झाला. बेस्ट समिती आणि महानगरपालिका यांचे अध्यक्ष असलेले श्री. साबावाला सेवकांची बाजू बेस्ट समितीपुढे जोमाने मांडतील आणि या संबंधात न्याय्य तडजोड होईल असे उपर्युक्त बैठकीत ठरले.

सेवा-नियम आणि अटी या संबंधात समाधानकारक मार्ग निघाल्यामुळे संकल्पित संप होणार नाही असे अबीद अली जाफरभाई यांनी जाहीर केले.

१५ ऑगस्ट १९४७ रोजी भारत स्वतंत्र झाला. बेस्टच्या सेवकां-विषयीच्या सद्भावाचे प्रतिक म्हणून या शुभदिनी बेस्ट समितीने सेवकांना बोनस जाहीर केला. सर्व कायम सेवकांना त्याचप्रमाणे ज्यांची एक वर्षापेक्षा अधिक सेवा झाली आहे अशा सर्व तात्पुरत्या सेवकांना एक महिन्याचा पगार देण्यात आला.

१५ ऑगस्ट रोजी स्वातंत्र्याचे स्वागत करण्याकरिता बेस्ट हाऊस आणि इलेक्ट्रिक हाऊस या ठिकाणी विद्युद्दीपांची रोषणाई करण्यात आली आणि राष्ट्रीयकरण झालेला भारतातील पहिला उपक्रम (बॉम्बे इलेक्ट्रिक सप्लाय ॲण्ड ट्रान्सपोर्ट अंडरटेकिंग) **"मुंबई विद्युत पुरवठा आणि परिवहन उपक्रम"** यांच्या वाटचालीला आरंभ झाला.

प्रकरण सातवे

बस वाहतुकीची आगेकूच

नित्य नव्या समस्या उभ्या राहणे हा शहरी वाहतुकीच्या प्रकृतीचा एक भाग असतो. समस्या उभी राहिली की त्यावर तोड काढावीच लागते. नागरिक, वृत्तपत्रे याबाबतीत जबाबदार घटकांना क्षणभरही स्वस्थ बसू देत नाहीत.

ही वस्तुस्थिती जमेस धरूनही १९४७ सालात बेस्ट उपक्रमाने सूत्रे आपल्या हाती घेतली आणि त्यानंतर अनेक समस्यांनी जणू कट करून उपक्रमाला आव्हान दिले. उद्योगधंद्यांचे पेव फुटले. निर्वासितांचे लोंढे आले, रिजनल ट्रान्सपोर्ट ॲथॉरिटीने चोवीस तासांच्या पूर्वसूचनेने बसवाहतुकीकरिता उपनगरे आपल्याकडे घेण्याला उपक्रमाला पाचारण केले. वांद्र्याची गव्हर्मेंट हाऊसिंग कॉलनी, अंधेरी-वर्सोवा रोडवरील ढाके कॉलनी, मालाड-मार्वे रस्त्यावरील मालवणी हाऊसिंग कॉलनी, कुर्ल्याचे नेहरूनगर, विक्रोळीची टागोर आणि कन्नमवार नगरे, घाटकोपरचे स. गो. बर्वेनगर, ॲंटॉप हिलजवळचे सरदारनगर अशा असंख्य वसाहती बृहन्मुंबईत निर्माण झाल्या, अजूनही निर्माण होत आहेत. मुंबईच्या स्वरूपात हा जो आमूलाग्र बदल झाला त्याचा आरंभ वस्तुतः महायुद्धापासूनच झाला होता. १९४१ सालात मुंबईची लोकवस्ती (सुमारे) १४ लाख होती ती पुढच्या दहा वर्षांत २८ लाख झाली. त्याच्या पुढच्या दहा वर्षांत ४१ लाख झाली आणि १९७० सालात ५६ लाख होती. लोकसंख्या वाढीचा हा झपाटा मुंबईला सर्वस्वी नवीन होता. अनपेक्षित होता. मुंबईचा लांबट आकार आणि एका टोकाला असलेली व्यवसायकेन्द्रे यामुळे सकाळी उत्तरेकडून दक्षिणेकडे प्रवाशांचे लोंढे आणि परतीच्या वेळी प्रवाशांचा तुटवडा,

संध्याकाळी हाच क्रम उलट होणे ही या शहराच्या वाहतुकीची जात आहे.

मुंबईच्या चेहऱ्यात जे बदल घडत होते ते एका कालावधीवर पसरलेले होते. विशिष्ट परिस्थितीकरिता विशिष्ट (ॲडहॉक) तोडगा असे उपक्रमाच्या आरंभीच्या प्रयत्नांचे स्वरूप होते. उपलब्ध बसगाड्यांचे विविध मार्गांवर गर्दीप्रमाणे वाटप करणे, बसगाड्यातील आसनव्यवस्थेची फेरमांडणी करून दोन चार अधिक प्रवासी बसण्याची सोय करणे, बस दुरूस्तीची यंत्रणा अधिक कार्यक्षम करून कमीत कमी बसगाड्या वर्कशॉपमध्ये राहतील अशी व्यवस्था करणे, नवीन गाड्या पैदा करणे इथपासून बसमार्गाची कॉम्प्युटरने शास्त्रशुद्ध पाहणी करणे, अंडरग्राऊंड रेल्वे, मोनोरेल, वॉटर बस, मिनी बस यांसारखी वेगळया जातीची वाहने वाहतुकीला जुंपणे किती शक्य आहे याची तज्ज्ञांकडून पाहणी करणे, इथपर्यंत अनेक आघाड्यांवर गेली पन्नास वर्षे बेस्ट उपक्रमाने या समस्येशी मुकाबला आरंभला आहे. आरंभीच्या 'मलमपट्ट्यां'मुळे तात्पुरता उपयोग होई. वाहतुकीवरील बोजा वाढला की त्या निरुपयोगी ठरत. दरवेळी नवा अनुभव, नवे शिक्षण असे होत कालांतराने उपक्रमाने या समस्येच्या मुळावर घाव घालण्यात बरेच यश मिळविले आणि बसप्रवाशांना जाणवावी इतकी सुधारणा बसवाहतुकीत झाली.

बसवाहनांत वाढ

वाहतूक व्यवस्थेच्या विविध अंगात वेळोवेळी उपक्रमाने अनेक सुधारणा केल्या, परंतु बसवाहनांच्या संख्येत वाढ ही पहिली गरज होती. त्या दृष्टीने ऑगस्ट १९४७ पासून योजनेला आरंभ झाला. प्रत्येक वर्षी नवी बसवाहने येत होती. आरंभाला म्हणजे १९४७ साली प्रत्यक्ष वापरात २४२ वाहने होती.

बस ताफ्यातील दुमजली बसगाड्या अधिक किफायतशीर असतात. तेवढाच रस्ता व्यापून दुमजलीपेक्षा बस एकमजलीपेक्षा दीडपट अधिक प्रवासी नेते आणि एका ड्रायव्हरवर हे काम होते. साधारणतः १९६१ नंतर दुमजली गाड्या देशात तयार होऊ लागल्या. त्यानंतर ताफ्यातील दुमजली गाड्यांचे प्रमाण वाढत राहीले.

उपक्रमाच्या आरंभाच्या काळात शक्य त्या मार्गांनी वाहनक्षमता वाढविणे ही निकडीची गरज होती. १९५५ मध्ये अंमलात आलेली 'स्टॅण्डी' बस योजना हा अशापैकीच एक मार्ग होता. सुरूवातीला विशिष्ट बांधणीच्या एकमजली गाड्यांपुरतीच ही योजना होती. शहर भागात १० प्रवासी आणि उपनगरात ७ प्रवासी यांना उभ्याने प्रवास करण्याची सोय ठेवण्यात आली. पुढे ५८ सालात अशी सोय काही दुमजली गाड्यांवरही करण्यात आली. या गाड्यांत ८ प्रवाशांची सोय होती.

"ऑल स्टॅण्डी बस"

छोट्या अंतराच्या प्रवाशांना क्यूमध्ये ताटकळत उभं राह्यला लागू नये म्हणून १९६७ मध्ये "ऑल स्टॅण्डी बस" चा एक प्रयोग करण्यात आला. या गाडीत बसण्याच्या मोजक्या जागांव्यतिरिक्त बाकी सर्व प्रवासी उभ्याने प्रवास करीत. एखादी योजना प्रवाशांना पटली नाही की किती पद्धतशीरपणे ते तिच्यावर बहिष्कार टाकतात याचे "ऑल स्टॅण्डी बस" हे उत्कृष्ट उदाहरण आहे. ही योजना १९७० मध्ये बंद करण्यात आली.

आर्टिक्युलेटेड (अलग इंजिनची) बस

बसताफ्यात आर्टिक्युलेटेड बसची आयात ही एक महत्त्वाची घटना होती. या गाड्यांचा उपयोग करणारी बेस्ट उपक्रम ही भारतातील पहिली वाहतूक संघटना. उपक्रमाने प्रथम १९६७ मध्ये या जातीच्या १० गाड्या चालू केल्या. या गाडीत बस आणि इंजिन असे दोन अलग भाग असतात. इंजिन ट्रॅक्टरचे असते. दोन भाग परस्परांना जोडता यावेत म्हणून घडणीत सोय ठेवलेली असते. ही बस पूर्णतः भारतीय बनावटीची होती. त्याचे इंजीन (ट्रॅक्टर) अशोक लेलॅण्ड (मद्रास) यांनी बनविलेले होते आणि मागची बस पुण्याच्या महिंद्र ओवेन या कंपनीने बनवलेली होती.

ट्रॉली बस

बेस्ट कंपनीच्या अमदानीत ट्रॉली बस सुरू करण्यासंबंधी दोन वेळा

विचार झाला होता. उपक्रमाने या कल्पनेचा पुन्हा एकदा विचार केला. ऱ्हातात्या होत चाललेल्या ट्रॅमगाड्यांमुळे या कल्पनेला चालना मिळाली. एक प्रयोग म्हणून ठराविक ट्रॅम मार्गावर ट्रॉली बस सुरू करण्याचे उपक्रमाने ठरविले. एकूण १२ ट्रॉली बस आयात करण्यात आल्या आणि दिनांक ११ जून १९६२ पासून गोवालिया टँक ते माझगाव या ट्रॅम फाट्यावर ट्रॅमऐवजी त्या चालू करण्यात आल्या. ट्रॉलीचा हा प्रयोग यशस्वी ठरला नाही. गाड्या वारंवार बिघडत. शेवटी दिनांक २४ मार्च १९७१ पासून ट्रॉलीची जागा साध्या बसने घेतली. ट्रॉली बस यशस्वी झाली नाही याचे मुख्य कारण अतिशय गर्दीच्या भागातून चालवली जात असल्यामुळे तिच्या कमाल वेग-क्षमतेचा उपयोग करता येत नसे. ट्रॉली बस भरधाव वेगाने चालली तरच ती फलदायी ठरते असे अनुभवांती दिसून आले.

कोच सर्व्हिस

बेस्ट उपक्रमाकडे असलेले आठ लक्झरी कोच तीन रुपये मैल या दराने भाड्याने दिले जात असत. त्यांना फार मर्यादित मागणी असे. या गाड्यांचा किफायतशीर वापर व्हावा याकरिता १९६६ मध्ये "कोच सर्व्हिस" सुरू करण्यात आली. ही सर्व्हिस सायन ते इलेक्ट्रिक हाऊस आणि रविवार आणि सुटीच्या दिवशी दादर ते जुहू अशी चाले. या सर्व्हिसकरिता खास भाडे १ किलोमीटरला ८ पैसे ठेवण्यात आले होते. जादा भाडे पडत असल्यामुळे लवकर बस पकडण्याची ज्यांना गरज असे असेच प्रवासी या सर्व्हिसचा उपयोग करीत.

उणंपुरं एक वर्ष ही सर्व्हिस चालली. सायनपासून फोर्ट विभागापर्यंतच्या लिमिटेड सर्व्हिसमध्ये वाढ झाल्यानंतर भारी भाड्याच्या कोच सर्व्हिसचं आकर्षण कमी होऊ लागलं. या सर्व्हिसपासून होणारी प्रत्यक्ष कमाई १९६७ मध्ये कमी झाली. याजबरोबर सर्व्हिस चालविण्याचा खर्च वाढत होता. शेवटी ती तोट्यात जाऊ लागली आणि १९६७ च्या जून महिन्यात बंद करण्यात आली.

मिनी बस

मिनी बसची कल्पना प्रथम १९६९ च्या मार्च महिन्यात पुढे आली. टॅक्सी आणि बस यांच्यामधले वाहन असे त्यांचे वर्णन करता येईल. छोट्या अंतराच्या प्रवासाकरिता ती वापरायची होती. संकल्पित भाडे सरसकट ३० पैसे होते. आरंभीच्या आराखड्यात स्ट्रँड सिनेमा ते नगर चौक (बोरीबंदर) किंवा बॅलार्ड इस्टेट किंवा चर्चगेट रेल्वे स्टेशन, कुलाबा बस स्टेशन ते चर्चगेट रेल्वे स्टेशन, म्युझियम ते महात्मा फुले मार्केट (क्रॉफर्ड मार्केट), पायधुणी ते धोबीतलाव अशा अंतरांकरिता ही बस धावणार होती. मार्गावरच्या बसथांब्यांवर किंवा प्रवाशांच्या विनंतीनुसार कोठेही प्रवाशांना चढण्याउतरण्याची या सर्व्हिसमध्ये सोय ठेवण्यात यायची होती. बस वाहनांकरिता स्टेशनवॅगनचा उपयोग करण्यात यायचा होता. या बसमध्ये कंडक्टरचे काम ड्रायव्हरनेच करायचे होते.

मिनी बस वरीलप्रमाणे मूर्त स्वरूप घेऊ लागली त्या आधी वर्षभर काही सार्वजनिक संस्थांनी असे वाहन उपक्रमाने सुरू करावे म्हणून विनंती केली होती. म. गो. बर्वेनगर आणि घाटकोपर रेल्वे स्टेशन या दोन मार्गांकरिता या संस्थांची मागणी होती.

जनतेची मागणी दिवसेंदिवस वाढत होती. मध्यंतरात या योजनेचा सर्वांगीण अभ्यासही चालला होता. (१) उपनगरातील ज्या भागांचा संपूर्ण विकास व्हायचा आहे अशा ठिकाणचे रस्ते चिंचोळे आणि कच्चे असतात. नेहमीची बस या ठिकाणी चालणे शक्य नसते. प्रामुख्याने या भागात मिनी बस चालविली जावी. (२) उपनगरे आणि शहराचा मध्यवर्ती भाग यांमध्ये थेट आणि जलद वाहन म्हणून 'मिनी'चा उपयोग करावा असे दोन नवे विचार या योजनेत आले.

उपनगरांतील बसवाहतूक

पश्चिम उपनगरात बांद्रा बस कंपनीची वाहतूक होती. उपनगरांतील मुख्य रस्ता, बस वाहतुकीकरिता घेतला जावा या रिजनल ट्रान्सपोर्ट ऑथॉरिटीच्या आदेशाला या कंपनीने नकार दिला तेव्हा म्हणजे दिनांक ३० सप्टेंबर १९४९

रोजी उपनगरांतील सर्व बसवाहतूक आपणाकडे घेण्याची विनंती रिजनल ट्रान्सपोर्ट ॲथॉरिटीने बेस्ट उपक्रमाला केली. ५०,००० प्रवाशांच्या वाहतुकीची जबाबदारी चोवीस तासांच्या सूचनेने स्वीकारायची हे एक आव्हान होते. उपक्रमाने ते स्वीकारले आणि दिनांक १ ऑक्टोबर १९४९ पासून पश्चिम उपनगरांत उपक्रमाच्या बसगाड्या वाहतूक करू लागल्या. त्याकरिता २६ बसगाड्या उपलब्ध करण्यात आल्या. एक वरदान म्हणून या भागातील नागरिकांनी उपक्रमाच्या बसगाड्यांचे स्वागत केले, प्रशंसेच्या पत्रांचा उपक्रमावर पाऊस पडला. या जादा जबाबदारीकरिता बांद्रा बस कंपनीकडून ११ जुन्या बसगाड्या विकत घेण्यात आल्या. बांद्रा बसच्या सर्व सेवकांना उपक्रमाने आपल्या नोकरीत घेतले. उपनगरांत बसभाडे पूर्वी मैलाला १२ पैसे या दराने होते. उपक्रमाने शहरातील (शीव आणि माहीमपर्यंतचा भाग) मैलाला ९ पैसे याप्रमाणे भाडे आकारावयास आरंभ केला.

जानेवारी १९५५ पासून पूर्व उपनगरांतूनही बस वाहतूक सुरू करण्यात आली. रोज ९ लाख प्रवाशांची ने-आण सुरू झाली. मध्य आणि पश्चिम रेल्वेच्या उपनगरीय वाहतुकीच्या प्रवाशांइतकी ही संख्या होती. पूर्व उपनगरात बेस्टच्या बसगाड्यांबरोबरच खाजगी गाड्याही चालू होत्या. ह्या वाहतुकीला प्रतिबंध करण्यात यावा म्हणून उपक्रमाने अर्ज केला. न्यायालयात हे प्रकरण चार वर्षे चालले होते. फेब्रुवारी १९५९ मध्ये त्यासंबंधी निर्णय होऊन या वाहतुकीवर बंदी आली.

बृहन्मुंबईच्या वाढविलेल्या सीमांपर्यंत म्हणजे पूर्वेला मुलुंड आणि पश्चिमेला दहिसरपर्यंत उपक्रमाला बसवाहतुकीचा परवाना मिळावा म्हणून रिजनल ट्रान्सपोर्ट ॲथॉरिटीकडे अर्ज करण्यात आला. मध्यंतरात खाजगी बस मालकांनी सुप्रीम कोर्टात अपील करण्याची परवानगी मिळावी म्हणून हायकोर्टाकडे अर्ज केला. ह्या अर्जाचा निर्णय झाल्यानंतर, दिनांक १ डिसेंबर १९६० पासून उपक्रमाला परवाना मिळाला.

सेवकांकरिता प्रोत्साहन योजना

बस वाहतूक प्रवाश्यांना सुखावह व्हावी याकरिता पुरेशा गाड्या हव्यात. त्या दृष्टीने पावले टाकायला उपक्रमाने आरंभापासून सुरवात केली, परंतु 'पुरेशा' बसगाड्या म्हणजे किती? या 'पुरेशा'ची व्याख्या करता येणार नाही. अकूण वाहतूक संघटनेत 'बसगाड्या' हा फक्त एक घटक असतो. कंडक्टर, ड्रायव्हर, गाड्यांची निगा राखणारा सेवकवर्ग, गाड्या दुरूस्त करणारा वर्कशॉपमधील सेवकवर्ग हे अन्य महत्त्वाचे घटक असतात. हे घटक जर कार्यक्षम नसतील तर बसचा ताफा कितीही वाढवला तरी तो 'पुरेसा' होणार नाही. नादुरूस्त गाड्यांचे प्रमाण कमी किंवा जास्त असणे यावर "आवश्यक" गाड्यांची संख्या अवलंबून राहिल. सुरूवातीच्या काळात उपक्रमाने पुढीलप्रमाणे प्रयत्न केले :

१) कार्यक्षम सेवेकरिता प्रत्येक तिमाहीला २५ रुपये बोनस देण्याची योजना १९५३ मध्ये सुरू करण्यात आली. कंडक्टर आणि ड्रायव्हर या दोन्ही कामगिरीकरिता ही योजना होती. बोनसला पात्र ठरण्याकरिता उपस्थिती आणि कामातील दक्षता यांकरिता सेवकवर्गाने काही विशिष्ट अपेक्षा पुऱ्या करायच्या होत्या.

२) सेवकांची गैरहजेरी विशेषतः मार्च महिन्यापासून वाढू लागते ती जूनपर्यंत चालू असते. कंडक्टर, ड्रायव्हर यांच्या अभावी नेहमीइतक्या गाड्या चालू करता येत नाहीत. या कालावधीत रजा घेण्यापासून सेवकवर्ग परावृत्त व्हावा याकरिता एक खास बोनस योजना आखण्यात आली.

३) १९६१ सालात 'मॉडेल युनिट' नावाची एक योजना सुरू करण्यात आली. बसगाडीच्या देखभालीत काय वैगुण्ये राहातात, त्यांचे निराकरण कसे करता येईल यासंबंधी उपाययोजना निश्चित करण्याकरिता विशिष्ट बनावटीच्या ५० बसगाड्यांचा एक संच करण्यात येऊन या गाड्यांची देखभाल कारखानदारांनी नेमून दिलेल्या वेळापत्रकाप्रमाणे आणि पद्धतीने करण्यात यायची होती. एकूण देखभालीची नोंद ठेवून आदर्श देखभालपद्धत निश्चित करणे आणि

नंतर ही पद्धत त्या बनावटीच्या सर्व गाड्यांना लागू करणे असे या योजनेचे स्थूलरुप होते. या योजनेकरिता सेंट्रल डेपोत लेलॅण्ड टायटन बनावटीच्या ५० दुमली बसगाड्यांचा एक संच वेगळा करण्यात आला. अशाच तऱ्हेचे संच क्रमाने इतर डेपोतही अलग करण्यात आले. या संचातील गाड्या व्यवस्थित चालविल्या जाव्यात म्हणून निवडक ड्रायव्हरांची नेमणूक करण्यात आली.

४) बिघडलेली बस कित्येक वेळा मामुली कारणाने बंद पडलेली असते. अशी बस रस्त्यात खोळंबून राहू नये म्हणून शहरातील काही स्टार्टर-चौक्यांवर खास या कामाकरिता फिटर्स ठेवण्यात आले. महत्त्वाचा बिघाड असेल तर त्याकरिता एक "दुरूस्ती-बस" ठेवण्यात आली. संबंधित ठिकाणी जाऊन बस दुरूस्तीचे काम कमीत कमी वेळात या "दुरूस्ती बस" ने करावे अशी योजना होती.

५) बस रनिंग कंट्रोल, वायरलेस गाडी, वगैरे अन्य योजना कार्यवाहीत आणल्या गेल्या. वायरलेस गाडी हे उपक्रमाचे खास वैशिष्ट्य होते. नादुरूस्त बसगाड्यांचे वृत्त योग्य ठिकाणी कळविणे, विशिष्ट ठिकाणी प्रमाणाबाहेर प्रवासी बसकरिता ताटकळत राहातात. अशा ठिकाणी वायरलेसने जादा बसगाड्या मागविणे असली महत्त्वाची कामे या गाडीमुळे होतात.

उपर्युक्त योजनांनी कार्यक्षमता निश्चित वाढत होती; परंतु वाहतूक-समस्येच्या दृष्टीने ती पुरी पडत नव्हती. बसगाड्या अपुऱ्या पडतच होत्या. सेवकवर्गाचे गैरहजेरीचे प्रमाण कमी झाले तरी ते वाहतुकीला नडण्याइतके चालूच होते. महिला कंडक्टरची भरती केली तर गैरहजेरीचे प्रमाण कमी होईल की काय याचाही ५१ सालात विचार झाला. नादुरूस्त बसगाड्यांचे प्रमाण दिवसेदिवस कमी होत असले तरी लंडन, न्यूयॉर्क, टोकियो आदी शहरांच्या तुलनेने ते अजूनही फार अधिक होते. बसची देखभाल सुधारण्याला अजून खूप अवसर होता. पावसाळा आला की गळणारे छप्पर, नादुरूस्त खिडक्या याविषयी तक्रारींचा पाऊस पडे. त्यातच मुंबईची लोकसंख्या वाढत होती. अधिक मूलग्राही योजनांची आवश्यकता होती. त्या दृष्टीने एप्रिल १९६७ मधे सुरू करण्यात आलेली "बसवाहतुकीकरिता प्रोत्साहन बक्षिस योजना (इंसेन्टिव्ह बोनस

मशीन फॉर बस ट्रान्सपोर्ट) फार उपयुक्त ठरली.

कंडक्टरवर्गाकरिता प्रोत्साहन योजना

या योजनेप्रमाणे विशिष्ट मर्यादेपर्यंत कंडक्टरने काम केल्यानंतर जादा "काम" करिता त्याला बोनस मिळणार होता. कंडक्टर रोज भाड्याच्या रूपाने जी रोख जमा करील ती रोख हे कंडक्टरचे "काम". या योजनेचे तात्काळ दृष्टोत्पत्तीस आलेले परिणाम पुढीलप्रमाणे होते : १) प्रवाशांच्या मासिक तक्रारी ६०० वरून ४०० वर आल्या. २) बसगाड्यांची संख्या न वाढता अधिक प्रवाशांची वाहतूक होऊ लागली. ३) रांगेमध्ये ताटकळत राहण्याचा प्रवाशांचा वेळ कमी झाला. ४) कंडक्टरचे गैरहजेरीचे प्रमाण कमी झाले.

नवी प्रोत्साहन योजना

बस वाहतुकीने कमाल कार्यक्षमता गाठण्याच्या दृष्टीने कंडक्टरप्रमाणेच बस ड्रायव्हर, ट्रॅफिक आणि इंजिनियरिंग विभागातील सेवकवर्ग आणि बसची देखभाल करणारा सेवकवर्ग हाही एक घटक असतो. या तीन प्रकारच्या सेवकांची कार्यक्षमता वैयक्तिक असून चालत नाही. रस्त्यावर बस व्यवस्थित, न अडखळता, वेळापत्रकाप्रमाणे चालते तेव्हा त्याचे श्रेय या तीन सेवकांच्या सामुदायिक प्रयत्नांना असते. या योजनेमुळे नादुरूस्त गाड्यांचे प्रमाण १९६९ साली २ ते ३ टक्क्यांनी खाली आले म्हणजेच महिनाभर १०० अधिक बसगाड्या रस्त्यावर धावू लागल्या. या योजनेत १९६९ सालात सुमारे ४००० ड्रायव्हर, २०० ट्रॅफिक सुपरवायझरी स्टाफ आणि २००० देखभाल सेवक सहभागी झाले होते.

वर्कशॉपकरिता प्रोत्साहन योजना

१ ऑक्टोबर १९६९ पासून वर्कशॉपकरिताही प्रोत्साहन योजना सुरू करण्यात आली. वर्कशॉपमध्ये किती बसगाड्या दुरूस्तीकरिता अडकून पडल्या यावर ही योजना आधारलेली आहे. या योजनेमुळे नादुरूस्त गाड्यांचे प्रमाण आणखी खाली आले.

बसप्रवासाच्या अन्य सोयी

वाहतुकीची कार्यक्षमता कमाल मर्यादेपर्यंत वाढावी म्हणून उपक्रमाने वेळोवेळी ज्या योजना हाती घेतल्या त्यांचे स्वरूप वरीलप्रमाणे होते. याच काळात दैनंदिन वाहतुकीशिवाय नागरिकांना अन्य सोयी उपलब्ध करण्यात येत होत्या. शाळांना आणि खाजगी समारंभांना भाड्याने बस देण्याची सोय बेस्ट कंपनीच्या काळापासून होती. त्यानंतर वेळोवेळी उपक्रमाने अन्य सोयी उपलब्ध केल्या. त्यातील काही अव्यवहार्य म्हणून कालांतराने सोडून द्याव्या लागल्या. लक्झरी कोच सर्व्हिस अशापैकी एक होती. ऑगस्ट १९५५ मध्ये ती सुरू करण्यात आली. डनलॉपिलोची आसने, मागेपुढे करता येणारा पाठीचा आधार, प्रत्येक आसनाला वाचण्याकरिता दिवा, वरती पंखे अशा विविध सोयी आरामगाडीत होत्या. प्रामुख्याने परदेशी प्रवाशांच्या सोयीकरिता ही गाडी होती. त्यांच्याकरिता मुंबई शहराची गाइडेड टूर ठेवण्यात येत आहे. सोबत शहरातील विविध प्रेक्षणीय स्थळांचे वर्णन करण्याकरिता गाईड असे. या सर्व्हिसला पुरेसा प्रतिसाद मिळेनासा झाला म्हणून १९७१ साली ती बंद करण्यात आली.

मुंबई पाहायला येणाऱ्यांकरिता म्हणून "रविवारची सफर" गाडी ठेवण्यात आली. दर रविवारी ही बस ताजमहाल हॉटेलपासून सकाळी सुटे आणि हँगिंग गार्डन, जुहू बीच, आरे कॉलनी, पवई, घाटकोपर, चेंबूर, ईस्टर्न एक्स्प्रेस हायवे असा फेरफटका करून परत ताजमहाल हॉटेलशी सायंकाळी येई.

१९६१ सालात उपक्रमाने "मनचाही प्रवास तिकीट" (ट्रॅव्हल ॲज यू लाइक) सुरू केले होते. मोठ्यांना दीड रुपया, मुलांना ७५ पैसे असे तिकिटाचे दर होते. फक्त रविवार आणि सुटीच्या दिवसांकरिता ते दिले जाई. या तिकिटावर मुंबई शहरात आणि उपनगरांत दिवसभर कोठेही प्रवास करता येत असे. या तिकिटाचा दुरुपयोग होऊ लागल्यामुळे ते १९६७ मध्ये बंद करण्यात आले.

१८६५ मध्ये मुंबई नगरपालिकेची स्थापना झाली. १८७२ साली मुंबई महानगरपालिका अस्तित्वात आली. ७ ऑगस्ट १९४७ रोजी बेस्ट कंपनीची मालकी महानगरपालिकेकडे आली.

नव्वद वर्षांच्या अविरत सेवेनंतर मुंबईची ट्रॅम ३१ मार्च १९६४ रोजी रात्री बोरीबंदरहून दादरला आपल्या अखेरच्या प्रवासाला निघाली.

एक प्रयोग म्हणून ट्रॅम मार्गावर ट्रॉली बस सुरू करण्याचे उपक्रमाने ठरविले. ११ जून १९६२ रोजी गवालिया टँक ते माझगाव या दरम्यान पहिली ट्रॉली बस सुरू झाली.

डेपो – बसस्टेशने

उपक्रमाचा व्याप वाढत होता त्याप्रमाणात शहरात आणि उपनगरांत सोयीच्या ठिकाणी डेपो आणि बसस्टेशने बांधावी लागली. डेपोमध्ये बसगाड्यांचे तेलपाणी, स्वच्छता आणि कामचलाऊ दुरूस्ती ही कामे केली जातात. मोठा "आजार" झाला तर बसला वर्कशॉपमध्ये पाठवावी लागते. महापालिकाकरणाच्या पन्नास वर्षांच्या काळात विविध ठिकाणी पुढीलप्रमाणे डेपो बांधण्यात आले. १) बॉम्बे सेंट्रल (१९५०), २) सांताक्रूझ (१९५०), ३) कुर्ला (१९५५), ४) ताडदेव (१९६०), ५) वडाळा (१९६१), ६) वरळी (१९६१), ७) पोईसर (१९६६), ८) मरोळ (१९६८), ९) देवनार (१९६९), १०) विक्रोळी (१९७२), ११) घाटकोपर (१९७४), १२) बॅकबे (१९७६), १३) गोरेगाव (१९७८), १४) वान्द्रे (१९८०), १५) धारावी (१९८०), १६) दिंडोशी (१९८५), १७) आणिक (१९८८), १८) ओशिवरा (१९९०), १९) मालवणी (१९९१), २०) मागाठणे (१९९२), २१) गोवंडी (१९९२), २२) काळा किल्ला (१९९३), २३) मजास (१९९५), २४) गोराई (१९९६), २५) प्रतिक्षानगर (१९९६).

तरसेवा

१९८१ मध्ये बेस्ट उपक्रमाने मार्वे मनोरी येथे तरसेवा सुरू केली. उपक्रमाची बससेवा उत्कृष्ट चालत असल्यामुळे बृहन्मुंबई महानगरपालिकेने ही तरसेवा बेस्ट उपक्रमास चालविण्यास दिली. महापालिकेने दोन तरसेवा उपक्रमाकडे दिल्या असून मार्वे मनोरी दरम्यान बेस्ट उपक्रम अत्यंत कार्यक्षमपणे तरसेवा चालवित आहे.

बस-भाडे

बेस्ट कंपनी महापालिकेकडे आल्यानंतर बसवाहतुकीचे दर ३१ मार्च १९४७ पर्यंत तसेच ठेवण्यात आले. शहरातील दर 'टेलिस्कॉपीक' (अंतर वाढत गेले की दर मैलाचे भाडे कमी होत जाते) तर उपनगरातील दर फ्लॅट सर्व अंतरावर एकच होते. एक आण्यात दिड मैल प्रवास शहरात करता येत

असे तर उपनगरात एक आण्यात फक्त १ मैल प्रवास करता येत असे.

१९५१ : शहराकरता १ आण्यात १.७५ मैल इतका प्रवास करता येऊ लागला (पूर्वी १.५० मैल) परंतु पूर्वी १.१/२ आणा, २.१/२ आणा, ३.१/२ आणा असे भाडे आकारण्याकरिता टप्पे (फेअर स्टेज) होते. त्याऐवजी पूर्ण आण्यातील भाडी ठेवण्यात आली. उपनगरांत भाड्याचा दर मैलाला एक आण्यापासून ९ पै इतका कमी करण्यात आला. हे बदल १ एप्रिल १९५१ पासून अंमलात आले.

१९५५ : शहर व उपनगरे ह्याकरता समान भाडेपद्धत ठेवण्यात आली. त्यामुळे उपनगराची भाडी आणखी कमी झाली. उपनगरात पूर्वी १ आण्यात १.२५ मैल जाता येत असे. आता १.७५ मैल जाता येऊ लागले. परंतु १.१/२, २.१/२ आणे, हे भाड्याचे टप्पे परत सुरू करण्यात आले.

लिमिटेड आणि एक्सप्रेस बसेसकरता निराळे भाडे-टप्पे सुरू करण्यात आले. हा दर साध्या बसपेक्षा जास्त ठेवण्यात आला. उदाहरणार्थ साध्या बसला २ आण्यात ३.५० मैल जाता येत असे तर लिमिटेड बसने तेवढ्याच पैशात फक्त ३.४० मैल जाता येऊ लागले. ६ आण्यांत साध्या बसने १२.०० मैल जाता येत असे तर लिमिटेड बसने ११.५० मैल एवढेच जाता येऊ लागले. हे बदल दहा ऑक्टोबर १९५५ पासून अमलात आले.

१९५९ : नाण्याची दशांश पद्धती सुरू करण्यात आल्यामुळे भाडी ५ पैशाच्या पटीत ठेवण्यात आली. फक्त सुरवातीचे भाडे ७ पैसे ठेवले होते. नंतर १०, १५, २०, २५ असे ठेवले. हा बदल १५ जानेवारी १९५९ पासून अमलात आला.

१९६३ : किमान भाडे ७ पैसे हेते ते १० पैसे करण्यात आले. २१ एप्रिल १९६३ पासून हा बदल करण्यात आला.

शासकीय अधिसूचनेतील तरतुदीनुसार वेळोवेळी बसभाड्यात वाढ केली जाते. १९६३ पासून सुधारित केलेली बसभाडी पुढीलप्रमाणे आहेत :

भाडेवाढीची तारीख	सर्वसाधारण बसमार्ग पैसे	सर्वसाधारण बसमार्ग कि.मी.	मर्यादित बसमार्ग पैसे	मर्यादित बसमार्ग कि.मी.
२१-०४-१९६३	१०	३.६	१५	५.५
०७-११-१९६६	१०	२.०	१५	२.०
२८-०५-१९७४	१५	२.०	२०	२.०
२३-१२-१९७५	२०	३.०	२५	२.०
२१-०८-१९८०	२५	३.०	३०	२.०
२३-०३-१९८१	३०	३.०	३५	२.०
०१-०४-१९८२	४०	३.०	५०	२.०
०१-०६-१९८४	४०	२.०	५०	२.०
१४-०९-१९८४	५०	६.०	५०	२.०
०१-०४-१९८७	५०	४.०	५०	२.०
२२-०६-१९८९	५०	२.०	६५	२.०
०४-०५-१९९०	७०	४.०	९५	४.०
१६-११-१९९०	९५	३.०	९५	२.०
०८-०१-१९९१	९५	३.०	९५	२.०
१५-०५-१९९२	९५	२.५०	१२०	२.५
११-०५-१९९४	१४०	२.५०	१६५	२.५
०६-०८-१९९६	१४०	२.०	१६५	२.०
१०-०८-१९९६	१९०	२.५	२३५	२.५

१-४-१९९४ पासून दोन रूपयांपर्यंतच्या तिकिटांवर १० पैसे आणि दोन रूपयांवरील तिकिटांवर १५ पैसे पोषण अधिभार आहे.

प्रासंगिक अडचणी, आपत्ती

उपक्रमाच्या वाहतुकीचा पसारा अवाढव्य आहे. रोज उपक्रमाच्या बसगाड्या साधारणतः ६.५१ लाख कि.मी. अंतर धावतात व सुमारे ४७ लाख प्रवासी रोज प्रवास करतात. अशा अवाढव्य वाहतुकीच्या कारभारात

प्रासंगिक अडचणी, आपत्ती अपेक्षित धराव्या लागतात. कोठे बारीकशा तक्रारीकरिता अचानक संप होतो. धावाधाव होते. मुळातील तक्रार काहीतरी गैरसमजातून उद्‌भवलेली असते. तिचे निराकरण होते आणि कारभार सुरळीत होतो. १९७२ च्या सुमारास खुर्द्याची चणचण निर्माण झाली. यातून सेवकांचे प्रवाशांशी खटके होऊ लागले. मग ''कुपन-बुक'' सारखी काही तरी वेगळी उपाययोजना करावी लागली. १९५० सालात अशीच एक गंभीर समस्या निर्माण झाली होती. त्या काळात प्रवाशांना तिकिटे देण्याकरिता खास बनावटीचे मशीन होते. 'तिकीट इशुइंग मशीन' म्हणून ते ओळखले जाई. या मशिनमध्ये कोणत्याही किमतीचे तिकीट मशिनचा छोटा हॅण्डल फिरवला की छापून बाहेर येई. त्याचबरोबर त्या किमतीची नोंद मशीनमध्ये होई. एकूण नोंद असेल त्याप्रमाणे कंडक्टर उपक्रमाकडे पैशाचा भरणा करी. ही नोंद कमी दाखवण्याची शक्कल काही सेवकांनी शोधून काढली. या लुबाडणुकीने उपक्रमाचा तोटा किती झाला ते कळायलाही मार्ग नव्हता. परंतु लक्षात येताच अक्षरशः चोवीस तासांत हे मशीन बंद करून त्याजागी तिकिटाच्या पेटीची योजना करण्यात आली.

अंतर्गत कारभारातील असल्या घटनांचा प्रत्यक्ष बसवाहतुकीशी संबंध येत नाही. परंतु पावसाळ्यात सखल भागात पाणी तुंबून वाहतूक विस्कळीत होते. रेल्वे बंद होते. प्रत्येक पावसाळ्यात पहिल्या जोरदार सरीनंतर हा प्रकार नियमितपणे होतो. बसचे मार्ग बदलून जास्तीत जास्त गाड्या धावत्या ठेवण्याची अशा वेळी कोशीस केली जाते. हरताळ, दंगे, संप, रेल्वे अपघात अशा घटनांच्या वेळीही उपक्रमाला दक्ष राहावे लागते. १९५० साली महालक्ष्मी स्टेशनवर एक गंभीर स्वरूपाचा अपघात झाला. रेल्वे वाहतूक विस्कळीत झाली. तात्काळ महालक्ष्मी स्टेशनवर जादा बसगाड्यांची सोय करण्यात आली. १९७१ सालातील टॅक्सी संपाच्या वेळी बाहेरगावाहून येणाऱ्या रेल्वेप्रवाशांकरिता खास बसगाड्या ठेवण्यात आलेल्या होत्या. संपकाळात अगर राजकीय आंदोलनात शहरातील वाहतूक बंद पाडणे हे एक उद्दिष्टच असते. अशा वेळी बसवाहनांची नासधूस होण्याचा संभव असतो. त्याकरिता जाळ्या बसवून बसगाड्या चालवाव्या लागतात. अशा प्रसंगी ज्या प्रवाशांकरिता वाहतूक चालू ठेवायची ते बाहेर पडण्याचा फारसा संभव नसेल तर बसगाड्यांची नासधूस करून घ्यावी की

वाहतूक बंद ठेवावी असा प्रश्नही उत्पन्न होतो आणि शेवटी वाहतूक चालू ठेवण्याचा निर्णय तारतम्याने घ्यावा लागतो.

बसताफ्यात वाढ करण्याला आणि कमाल कार्यक्षमतेला कोणत्याही शहरात मर्यादा असते; कारण रस्त्यांच्या क्षमतेला शेवटी मर्यादा असते. बसबरोबर शहरातील इतर वाहने वाढत असतात. मुंबईचेच उदाहरण घ्यायचे तर १९५१ सालात या शहरात एकूण वाहने (बसव्यतिरिक्त) ४५ हजार होती. ही संख्या १९६१ मध्ये ८५ हजार आणि १९७१ मध्ये १ लक्ष ८० हजार होती. आज मुंबईच्या रस्त्यांवर सहा लाखांहून अधिक वाहने आहेत. वाहने अजूनही वाढतच आहेत. मामुली बदल सोडले तर रस्ते तेच आहेत. अशा गर्दीत शेवटी वाहनांचा वेग मंदावत जातो. बसचा सरासरी वेग सारखा कमी होतो आहे. सध्या तो ताशी १२ ते १५ कि.मीटर आहे. गर्दीच्या भागात तो ताशी ६ कि. मीटर इतका खाली येतो.

प्रकरण आठवे

पर्यायी वाहने

नागरी वाहतूक ही आधुनिक शहरांच्या अर्थव्यवस्थेचा अत्यंत महत्त्वाचा घटक असतो. व्यवसायबिंदूचे केंद्रीकरण होते तेव्हा माल आणि माणसे यांची ये-जा यांत फार मोठी वाढ होते. ही ये-जा त्वरित होणे न होणे याचा अर्थव्यवस्थेवर परिणाम घडत राहतो. वाहतूक व्यवस्था ही संस्थेच्या फुफ्फुसांसारखी असते, आज मुंबई शहरात दोन रेल्वे आणि बेस्ट उपक्रम माणसांच्या 'ये-जा'ची व्यवस्था करतात. या तीन संघटनांपैकी बेस्ट उपक्रम दोन्ही रेल्वे मिळून होणाऱ्या वाहतुकीपेक्षा अधिक वाहतूक करतो हे खरे असले तरी बसवाहतुकीत सुधारणा होण्याला अजून खूप अवसर आहे हे विसरता येत नाही.

पर्यायी वाहने

पर्यायी वाहनपद्धतीचा बेस्टतर्फे नेहमीच विचार केला जातो. बेस्ट उपक्रमाने वेळोवेळी पुढील वाहनांचा विचार केला आणि तज्ज्ञांकडून सल्ला मिळविला. १) एरीअल रोपवे २) भुयारी रेल्वे ३) ओव्हरहेड रेल्वे-एरीयल मोनोरेल ४) वॉटर बस.

एरीअल रोपवे

एरीअल रोपवेची कल्पना प्रथम १९५३ सालात निघाली. मलबार हिल आणि चौपाटी ही दोन ठिकाणे या रेल्वेने सांधली जायची होती. चार प्रवासी मावतील असे "पाळणे" पोलादी रस्सीवरून ये-जा करणार होते. जातायेता प्रवाशांना सभोवतालचे सुंदर दर्शन घडावे म्हणून पाळण्यांना काचेच्या

खिडक्यांची योजना होती. एका जर्मन तज्ज्ञाकडून ही योजना पक्की करण्यात आली. महानगरपालिकेच्या वतीने या रोपवेकरिता शासनाकडे परवानगीसुद्धा मागण्यात आली; परंतु एवढं होऊनही ही योजना प्रत्यक्षात येऊ शकली नाही.

भुयारी रेल्वे

मुंबईत भुयारी रेल्वे बांधण्याचा विचार प्रथम १९२४ सालात झाला. बॉम्बे सेंट्रल, उभा पारशी, जे. जे. हॉस्पिटल, पायधुणी, क्रॉफर्ड मार्केट, बोरीबंदर, मरीन लाइन्स, चर्नीरोड, केनेडी ब्रिज यांना सांधणारी वर्तुळाकार रेल्वे असावी अशी आरंभीची कल्पना होती. नंतरचा विचार दक्षिणोत्तर जाणारी रेल्वे बांधावी असा होता. त्यानंतर १९५४ सालात ही कल्पना विचाराकरिता पुन्हा एकदा महाराष्ट्र शासनापुढे आली. अशा रेल्वेला येणारा अवाढव्य खर्च झेपणे शक्य नसल्यामुळे उपक्रमाला ती व्यवहार्य वाटत नव्हती; परंतु मुंबई शहराची लोकसंख्या इतक्या वेगाने वाढत होती की अशा रेल्वेची आवश्यकता शासन, महानगरपालिका आणि उपक्रम या संबंधित घटकांना पटत होती.

आणि १९५६ सालात भुयारी रेल्वेच्या कल्पनेला पुन्हा एकदा जोराची चालना मिळाली. उपक्रमाचे त्या वेळेचे चीफ इंजिनियर श्री. टी. एस. राव जपानला गेले असताना त्यांनी तेथील भुयारी रेल्वेचा अभ्यास केला आणि परत आल्यावर आपला अहवाल सादर केला. बेस्ट समितीचे सदस्य, पश्चिम आणि मध्य रेल्वेचे प्रतिनिधी त्याचप्रमाणे महानगरपालिकेचे स्पेशल इंजिनियर यांनी प्रस्तुत अहवालाच्या संदर्भात भुयारी रेल्वेचा विचार केला. मुंबई शहराच्या भूगर्भाची या दृष्टीने पाहाणी करण्याचा निर्णय यानंतर घेण्यात आला. त्याचप्रमाणे हे काम मेसर्स हिगाशी अँड त्सुजी या जपानी तज्ज्ञ कंपनीकडे सोपविण्यात आले. भुयारी रेल्वेच्या संबंधात निश्चितपणे पाऊल टाकले गेले ते यावेळी. तज्ज्ञांचा अहवाल आल्यानंतर महमदअली रोड, डॉ. आंबेडकर रोड या मार्गाने म्युझियमपासून दादरपर्यंत भुयारी रेल्वे बांधण्यासंबंधीची योजना महा व्यवस्थापकांनी तयार केली. या योजनेच्या प्रारंभिक तयारीकरिता शासनाकडे अर्थसहाय्य मागण्यात आले. त्याला नकार मिळाला तेव्हा या योजनेची वाटचाल पुन्हा एकदा थांबली.

यानंतर १९६२ सालात बर्लिन आणि मिलान येथील भुयारी रेल्वेचा अभ्यास करण्याकरिता आणि त्यासंबंधीचे प्रशिक्षण घेण्याकरिता उपक्रमाचे त्यावेळचे इंजिनियर-इन-चार्ज श्री. पी. जी. पाटणकर यांना पाठविण्यात आले. श्री. पाटणकर यांनी भुयारी रेल्वेसंबंधीचे आपले निरीक्षण आणि विचार सविस्तरपणे एका प्रबंधात मांडले. त्यांच्या योजनेप्रमाणे मुंबईची भुयारी रेल्वे एकूण पाच टप्प्यात पुरी व्हायची होती. त्या योजनेला अग्रक्रम देणे आवश्यक आहे ह्या मुद्यावर त्यांनी भर दिला होता.

१९६४ सालात जपानच्या भुयारी रेल्वेची पाहणी करण्याकरिता जपान कन्सल्टिंग इन्स्टिट्यूटने उपक्रमाच्या प्रतिनिधींना बोलावले. त्याला अनुसरून महा व्यवस्थापक श्री. जी. ए. शर्मा, विद्युत पुरवठा विभागाचे चीफ इंजिनियर श्री. के. एन. राव आणि इंजिनियर इन चार्ज श्री. पी. जी. पाटणकर जपानला जाऊन आले आणि त्यांनी आपला अहवाल उपक्रमाला सादर केला. तथापि प्रचंड भांडवली गुंतवणुकीच्या अभावी ही योजना कार्यान्वित होऊ शकली नाही.

मोनोरेल

भुयारी रेल्वेबरोबरच उंचावरून जाणाऱ्या एक रुळाच्या रेल्वेचा (मोनोरेल) विचार करण्यात आला. ह्या वाहनपद्धतीत रस्त्यात उंच स्तंभावर काँक्रीटचा रुंद पृष्ठाचा रुळ टाकला जातो. ह्या रुळावरून रबरी टायरची गाडी विजेच्या शक्तीने चालते.

मोनोरेलच्या कल्पनेचा उदय युरोपमधे गेल्या शतकात झाला. आरंभाला ती लोकांकडून झिडकारली गेली; कारण चालताना तिचा कर्कश आवाज होई आणि मोनोरेलचा पसारा रस्त्याला त्याचप्रमाणे आकाश-रेषेला विद्रूप करी.

वॉटर-बस

मुंबई शहर तीन बाजूंनी समुद्राने वेढलेले आहे. त्याच्या विशिष्ट आकारामुळे केव्हाना केव्हा वॉटर-बसच्या कल्पनेकडे जबाबदार संघटनांचे लक्ष जाणे क्रमप्राप्त होते. ती वेळ १९५८ मध्ये आली. त्या साली डिसेंबरमध्ये

बॉम्बे स्टीम नेव्हिगेशन कंपनीने मुंबई ते उरण, रेवस, धरमतर, या आपल्या लाँच वाहतुकी बंद करण्याचा निर्णय घेतला. या ठिकाणांहून रोज शेकडो लोकांची मुंबईला ये-जा चालत असते. नागरिकांच्या एका सभेने ठराव करून मुंबई महानगरपालिकेने ही वाहतूक आपल्याकडे घ्यावी अशी विनंती केली. बेस्ट उपक्रमाच्या संचालनाखाली अशी वाहतूक सुरू व्हावी आणि कालांतराने उरण, मांडवा आणि अलिबाग तालुक्यातील इतर काही ठिकाणे या वाहतुकीने मुंबईला जोडावीत अशी ही योजना होती. बिनधोक, सोईने आणि नियमित चालणारी अशी वाहतूक उपलब्ध झाली तर मुंबईतील उद्योगधंदे पूर्वेकडे जाऊ शकतील आणि परिणामतः मुंबईची लोकसंख्या आणि वाहतूक यांच्यावरील ताण कमी होईल असा या योजनेचा दावा होता. १९५९ च्या फेब्रुवारीमध्ये महानगरपालिकेने ही योजना उपक्रमाकडे विचाराकरिता पाठविली. त्यानंतर मार्च १९६१ मध्ये महाराष्ट्र शासनाच्या डायरेक्टर ऑफ ट्रान्सपोर्टकडून आणखी एक सूचना आली. ससून डॉकपासून निघून अपोलो बंदर, बॅलार्ड पीयर, फेरी व्हार्फ, वडाळा आणि चेंबूर त्याचप्रमाणे पश्चिमेला फोरशोअर रोडपासून निघून चौपाटी, वाळकेश्वर टेकडी, माहीम आणि बांद्रा किंवा वर्सोवा अशी वॉटरबस वाहतूक सुरू करण्यात यावी असा या सूचनेचा आशय होता. त्या वेळी आर्थिक कारणाकरिता ही योजना अमलात आणायला आपण असमर्थ असल्याचे उपक्रमाने कळविले.

परंतु बसवाहतुकीवरचा ताण दिवसेंदिवस इतका वाढू लागला की उपक्रमाचे या योजनेकडे पुन्हा लक्ष गेले. या योजनेचा सर्वांगीण विचार व्हावा म्हणून उपक्रमाचे महा व्यवस्थापक श्री. जी. एच. लालवाणी यांच्या अध्यक्षतेखाली ऑगस्ट १९६९ मध्ये एक समिती नेमण्यात आली. अशा वाहतुकीचे आर्थिक अंग, वर्षभर ही वाहतूक चालविता येईल की पावसाळ्यात बंद ठेवावी लागेल, तसे झाले तर त्याचे आर्थिक परिणाम काय होतील, लोक अशा वॉटरबसचे किती प्रमाणात स्वागत करतील, प्रवाशांच्या संरक्षणाची योजना वगैरे दृष्टीने पाहाणी व्हायची होती.

नागरी वाहतुकीच्या समस्या ही काही एकट्या मुंबई शहरापुढील

समस्या नाही. जगातील सर्व मोठ्या शहरांतील या वाहतुकीच्या समस्यांचे स्वरूप सारखेच असते. पहिली गोष्ट, दिवसातील विशिष्ट वेळातच या वाहतुकीवर ताण पडतो. (भरीला मुंबईसारख्या शहरात हा ताण फक्त एका दिशेनेच पडतो.) या भर मोसमातील (Peak Hour) वाहतुकीला पुरी पडतील इतकी वाहने बाळगावी लागतात; परंतु या वाहनांना अन्य वेळात पुरेसे प्रवासी मिळत नाहीत. एस. टी. बस कोठूनही गेली आली तरी प्रवासी-संख्येवर परिणाम होत नाही. याशिवाय केवळ उपयुक्ततेचा विचार करून तोट्यात चालणारे बसमार्गही चालू ठेवणे ही नागरी वाहतुकीची एक जबाबदारी असते.

ट्रॅम वाहतुकीचे विसर्जन

मुंबई शहरात ट्रॅमगाडी प्रथम १८७४ सालात आली. त्या वेळी ती चालविण्याकरिता घोड्यांचा वापर करीत. दिनांक ७ मे १९०७ रोजी विजेची ट्रॅमगाडी आली. त्यावेळी वाहतुकीचे अत्याधुनिक साधन म्हणून तिचे स्वागत झाले. १९२६ सालात बसगाडी आली तेव्हा ट्रॅमचे 'आधुनिकपण' संपले; पण तिची उपयुक्तता संपली नाही. किंबहुना आता 'गरिबांचे वाहन' म्हणून तिला वेगळे महत्त्व प्राप्त झाले. दुसऱ्या महायुद्धापर्यंत ट्रॅमचे हे वैशिष्ट्य टिकून राहिले. इथून पुढे मुंबईच्या एकूण जीवनातच क्रांतिकारक बदल होत गेले. लोकसंख्या झपाट्याने वाढू लागली. जलद वाहनाची गरज सर्वांनाच भासू लागली. लोकांच्या हातात पैसा अधिक खेळू लागला. ''गरिबां''पैकी अनेकांना बस-भाडे परवडू लागले. असे बदल एकीकडे होत असताना ट्रॅम मात्र १९०७ सालात होती तेथेच होती. काही प्रगती करायची म्हटली तर अवसर नव्हता. वाढत्या गर्दीमुळे तिचा मूळचा कमी वेग अधिक मंदावला. ट्रॅम म्हणू लागली, 'या गर्दीतून वाट कशी काढावी?' गर्दी म्हणत होती, ''तुझ्यामुळे इतर वाहनांचा खोळंबा होतो आहे.'' शेवटी तिला मुंबई शहरात स्थान उरले नाही. वस्तुतः ट्रॅमगाडीचे विसर्जन हा पर्यायी वाहनांच्या विचाराचीच एक परिणती होती.

१९४७ सालात बेस्ट उपक्रमाने ट्रॅमवाहतूक आपणांकडे घेतली तेव्हाच ती खिळखिळी झाली होती. १५ ऑगस्ट १९४७ हा पहिला स्वातंत्र्यदिन. त्या दिवशीची रोषणाई पाहण्याकरिता सगळी मुंबई रस्त्यावर आली होती. या गर्दीत

ट्रॅमगाडीचे हाल झाले. तिच्या टपावर, खिडक्यांना ओळखंबून लोकांनी जिवाची मुंबई केली. त्या धकाधकीत अनेक गाड्या "आजारी" पडल्या. ट्रॅमगाडीत तुडुंब गर्दी होण्याचे इथून पुढे चालूच राहिले. प्रत्यक्ष वाहतुकीतील ट्रॅमगाड्या दिवसेंदिवस कमी होऊ लागल्या. बसप्रमाणे ट्रॅम-प्रवाशांच्या संख्येवरही बंधन यावे म्हणून उपक्रमाने शासनाकडे प्रयत्न केले. त्याचा काही उपयोग झाला नाही. १९४८ च्या आरंभाला एकूण २५८ ट्रॅमगाड्यांपैकी फक्त १८६ गाड्या वाहतूकक्षम राहिल्या होत्या.

ट्रॅम उपक्रमाकडे आली तेव्हापासूनच तोट्यात होती. हा तोटा प्रतिवर्षी वाढत होता. या तोट्याकडे फार काळ कानाडोळा करणे शक्य नव्हते. ट्रॅमच्या भाड्यात वाढ करणे हे सहज शक्य नव्हते. त्याआधी काटकसरीसारखे अन्य इलाज करण्याचे ठरले आणि ट्रॅमचे ट्रान्स्फर तिकीट बंद करण्यात आले. ह्या तिकिटाची सवलत ट्रॅमच्या आरंभापासून होती. "ट्रान्स्फर तिकीट" हा काय प्रकार होता त्याचा इथे थोडासा खुलासा केला पाहिजे. समजा एका प्रवाशाला कुलाब्याहून दादरला जायचे आहे तर हा प्रवासी प्रथम ऑपेरा हाऊसला संपणाऱ्या ट्रॅममध्ये बसतो. कंडक्टर त्याला कुलाबा-दादर तिकीट देतो आणि "ऑपेरा हाऊसला ट्रान्स्फर" म्हणून तिकीटावरील "ट्रान्स्फर" कॉलममध्ये पंच करतो. प्रवासी ऑपेरा हाऊसला उतरतो, गिरगावातील कामं करतो आणि पुन्हा ऑपेरा हाऊसला ट्रॅम पकडतो ती भायखळ्याला संपणारी. तिकीट घेतलेलेच आहे. त्याच तिकिटावर नवा कंडक्टर "भायखळा ट्रान्स्फर" पंच करतो. अशा रीतीने हा भाग्यवान प्रवासी एक आण्यात एवढा प्रवास करून शेवटी आपल्या मुक्कामाला पोचतो. एका तिकिटावर ट्रॅम दोन वेळा बदलण्याची सोय होती. ट्रान्स्फर तिकिटाची ही सवलत उपक्रमाने २ जानेवारी १९५१ पासून बंद केली.

या योजनेचा अपेक्षेइतका परिणाम झाला नाही. ट्रॅमची तोट्याची समस्या चालूच राहिली. १९५२ सालात ट्रॅम वाहतुकीची पाहाणी करण्यात आली. कमी वाहतुकीचे मार्ग निश्चित करण्यात आले आणि या मार्गावर कमी ट्रॅमगाड्या सोडण्याला सुरुवात झाली.

असे इलाज चालू असले तरी ट्रॅमगाडी ही मुळातच कालबाह्य झाली होती या वस्तुस्थितीची उपक्रमाला शेवटी दखल घ्यावी लागली. १९५३ सालापासून तोट्याच्या दृष्टीने निकृष्ट ट्रॅम फाटे बंद करण्याला आरंभ झाला. दिनांक ६ एप्रिल १९५३ रोजी नळबझार आणि जेकब सर्कल (सध्याचा संत गाडगे महाराज चौक) या दोन ठिकाणांमध्ये चालणारी १२ नंबरची ट्रॅम बंद करण्यात आली आणि त्या जागी बसगाडी सुरू करण्यात आली. त्यानंतर बॅलार्ड पीअर ते सॅण्ढर्स्ट ब्रिज, धोबीतलाव ते रे रोड, सॅण्ढर्स्ट ब्रिज ते टँक बंदर, गोलपिठा ते टँकबंदर, म्युझिअम ते टँकबंदर असे क्रमाने ट्रॅमचे एकेक फाटे बंद करून त्याजागी बसगाडी सुरू करण्यात आली. शेवटी बोरीबंदर ते दादर हा एकमेव ट्रॅममार्ग राहिला. बोरीबंदरहून दादरला जाणारी या फाट्यावरील शेवटची ट्रॅम दिनांक ३१ मार्च १९६४ रोजी रात्री १० वाजता निघाली आणि मुंबईतल्या ट्रॅमचे विसर्जन झाले. आणि नव्वद वर्षांच्या या इमानी सेवकाने त्या दिवशी मुंबईकरांचा शेवटचा निरोप घेतला.

प्रकरण नववे

बिकट वाट वहिवाट

मुंबानगरी वेगाने वाढत आहे. भविष्यात अशीच वाढत राहाणार याची कल्पना व्यवस्थापनाला होती. त्याकरिता जालीम उपाय लागतील याचीही कल्पना होती. गेल्या पंचवीस वर्षात उपक्रमाने १५ आगारे वाढविली. आजमितीस उपक्रमाची २५ आगारे झालेली आहेत. लोकसंख्येचा दाब सारखा वाढत आहे. बृहन्मुंबईबाहेर स्वतंत्र वाहतूक संघटना होती. तथापि नवी मुंबई परिसर आणि बृहन्मुंबई यांना जोडणारी वाहतूक सेवा कोलमडली. ही मुलभूत समस्या सोडविण्यासाठी शासन व सिडकोच्या विनंतीवरून उपक्रमाच्या बससेवा बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या हद्दीबाहेर विस्तारीत करण्यात आल्या. दिनांक २३-४-१९८४ रोजी बसमार्ग क्र. ५०१ मर्यादित अणुशक्ती नगर ते वाशी या दरम्यान सुरू करण्यात आला. उपक्रमाच्या कक्षेत न येणारा हा विस्तार होता. हा विस्तार करतानासुद्धा वास्तविक शासन व सिडको यांनी भांडवली खर्चाची जबाबदारी घ्यायला हवी होती. ती जबाबदारी उपक्रमालाच घ्यावी लागली. मुळात उपक्रमाकरिता कर्ज काढावे लागले त्याचा भार उपक्रमावर होताच. वारंवार उद्भवणारे भांडवली खर्चही उपक्रमास निस्तरावे लागतात. मुंबईकरांना असल्या गोष्टींची कल्पनाही नसते. आजमितीस उपक्रमातर्फे नवी मुंबई, सी.बी.डी. बेलापूर, कोकण भवन या परिसरात एकूण १३ मार्गांवर १३६ बसगाड्या दर दिवशी चालविल्या जातात.

नोकरीच्या निमित्ताने दर दिवशी मुंबईत येणाऱ्या, पण मिरारोड, भाईंदर, काशिमीरा येथे वास्तव्य करणाऱ्या जनतेची प्रवासाची अडचण विचारात घेऊन तसेच वाहतुकीची कोंडी कमी करण्याच्या उद्देशाने उपक्रमाच्या बसगाड्या

या परिसरात नेण्यात आल्या. आजमितीस या भागात ८ मार्गांवर एकूण ६४ बसगाड्या दरदिवशी धावतात. भविष्यात हे मार्गही अपुरे पडणार आहेत. अगदी अलिकडे ऑक्टोबर १९९५ पासून जिजामाता उद्यान ते ठाणे उड्डाण पूल असा मार्ग सुरू करून उपक्रमाने बृहन्मुंबई महानगरपालिकेची आणखी एक हद्द ओलांडली. हा विस्तार मुंबईकरांच्या परिचयाचा आहे. वेळोवेळी त्याचं वृत्त दैनिकातून येत असते. अशा हद्दी कोठवर ओलांडणार? भिवंडी, पनवेल? ही अतिशयोक्ती नव्हे, वाट फुटेल तिकडे वसाहती निर्माण होत आहेत. सर्वांची दिशा एक – हुतात्मा चौक. व्यवस्थापन, कितीही कार्यक्षम झालं तरी अशा अमर्याद विस्ताराला कसे पुरे पडणार?

तरीही व्यवस्थापनाला ही पावन खिंड लढवित राहावीच लागणार. त्या दिशेने प्रयत्नही चालू असतात. अरूंद रस्त्यावर धावण्याकरिता मिडी बसगाड्या सुरू करण्यात आल्या. उपनगरात दूरवर वसाहती झाल्या, अशा छोट्या मार्गाकरिता बससेवा सुरू झाल्या.गेल्या पन्नास वर्षांत प्रासंगिक अडचणी, गरजा निर्माण होतच होत्या. पुढेही होत राहणार आणि परिस्थितीचे आव्हान कितीही अवघड असले तरी व्यवस्थापनाला कोंडीतून बाहेर पडण्याचे मार्ग शोधतच रहावे लागणार. आपल्यापैकी किती जणांना याची कल्पना असते? ह्याचं नागरीक एकच उत्तर देतील – ''ती तुमची डोकेदुखी! आम्हाला अन्य काळज्या खूप आहेत.''

प्रासंगिक अडचणी येत असतात, केव्हा कोणते अरिष्ट येईल याला गणित नसते. मार्ग काढावाच लागतो. आखाती युद्धात इंधनातच तेहतीस टक्के कपात झाली. व्यवस्थापन कितीही कार्यक्षम झाले तरी ह्या अडचणीशी मुकाबला कसा करणार? ऑक्टोबर १९९० मध्ये अकस्मात ७१४ बस वाहने ठाण-बंद झाली. नागरिकांची गैरसोय? ती होणारच, पण मुंबईकर परिस्थिती समजून घेतात. एवढ्यानेच भागले नाही, केंद्र शासनाला २५% कर बसवावा लागला. परिणाम? बसभाड्यात वाढ! तेही मुंबईकरांनी समजून घेतले. परंतु व्यवस्थापन गप्प बसले नव्हते. केंद्र आणि राज्य शासनाकडे तगादा लावला – ''हे फार झाले. मुंबईकरांनी सहन तरी काय काय करावे?'' एकदाचा उपयोग झाला.

व्यवस्थापनाला कपातीपैकी २०५ गाड्या पुन्हा सुरू करता आल्या. एक महिन्यानंतर इंधन कपात रद्द झाली. परिस्थिती पूर्ववत झाली. अशीच अचानक उद्‌भवणारी परिस्थिती म्हणजे रेल्वे वाहतूक अडचणीत येणे. अतिपर्जन्यामुळे काही रस्तेच निकामी होणे. अशा वेळी व्यवस्थापन तातडीने पर्यायी योजना करून नागरिकांच्या अडचणी कमी करते हे मुंबईकरांच्या नित्य परिचयातील आहे. आणखी एक आपत्ती आली म्हणजे जातीय दंगली, अशा प्रसंगी उपक्रमाचे नुकसान होते. ते नुकसान कोटीच्या घरात जाते. भरीला सेवक वर्गाला धोका निर्माण होतो. फेब्रुवारी १९९३ च्या दंगलीत ६४ सेवक जखमी झाले. अंधेरीच्या "सिप्झ" येथील बॉम्ब स्फोटात तर पाच सेवकांचे बळी गेले. हे संकट म्हणजे अस्मानीच.

१९९२-९३ मधील बॉम्बस्फोट तर ऐतिहासिक. अनेक बसवाहने नष्ट वा घायाळ झाली. उत्पन्नासहित उपक्रमाचे १७.७१ कोटी रूपयांचे नुकसान झाले. बॉम्बस्फोटात मृत्युमुखी पडलेल्या सेवकांच्या नातेवाईकांना उपक्रमातर्फे प्रत्येकी एक लाख रूपये देण्यात आले.

अशा आपत्ती अगर नाणे टंचाई होणे हे मुंबईकरांच्या नित्य परिचयातील आहे. जणू असे प्रसंगी मुंबईकर गृहीत धरून चालतात, 'जिगसॉ पझल' प्रमाणे एक सलग चित्र समोर आले तरच त्याचे गांभीर्य त्यांना कळते, चकित करते.

प्रवासी संख्या वाढत आहे, उपक्रमाला "कदम मिलाके चलो" करावेच लागते. वेळोवेळी नवीन प्रकारची वाहने आणावी लागतात. मुंबईकर त्यांना कालांतराने विसरतात. अमुक वाहन केव्हा आले तेही विसरतात. ट्रॉली आली, केव्हा आली, केव्हा गेली तेच कळले नाही! उत्साहाने सुरू केलेले हे वाहन व्यवहार्य ठरले नाही. काही गोष्टी प्रयोगादाखलच केल्या जातात. मग कधी कधी "काही सजे, काही न सजे" असे होते. सेमी-आर्टिक्युलेटेड बस हे वाहन देशात प्रथमच मुंबईत अवतीर्ण झाले.

जंबो बस (व्हेस्टिब्यूल) हा असाच एक प्रयोग. त्याच्या अनावरणाचे

फोटो दैनिकात आल्याचे मुंबईकरांच्या स्मरणात असेल, ह्या बसची लांबी १५.५ मीटर व रूंदी २.५ मीटर इतकी आहे. आसने ७०, उभ्याने ३१, एकूण १०१ अशी प्रवासी नेण्याची क्षमता या बसमध्ये आहे. सर्वसामान्य बसची लांबी १०.७ मीटर आणि रूंदी २.४ मीटर इतकी असते. तर प्रवासी वाहून नेण्याची क्षमता (४९ + २२) इतकी असते.

व्यवस्थापन नागरिकांच्या सोयीसाठी अनेक प्रयत्न करीत असते. अपंगांना/अंध व्यक्तींना पुढील दाराने प्रवेश, विद्यार्थ्यांना बसभाड्यात सवलत, महिला–वृद्धांकरिता राखीव आसने, स्वातंत्र्य सैनिकांना मोफत प्रवास, तर अंध व्यक्तींना केवळ एक रूपयात प्रवासाची सवलत, अशांचा उल्लेख करता येईल. या मुंबईत कोठे, केव्हा नवीन वसाहती निर्माण होतील सांगता येत नाही. प्रवासी संख्या मर्यादेपलिकडे वाढते. मग नवा डेपो, स्टेशन ते वसाहत असा बसमार्ग सुरू करणे ह्यांची गरज निर्माण होते. सध्या उपक्रमाची एकूण ३४०१ वाहने असून ३९९ मार्गांवर ती धावत असतात आणि रोज ४७ लाख प्रवाशांची वाहतूक करीत असतात. वाहने धावताहेत, लोक प्रवास करीत आहेत हे नागरिक पहात असतो. हे आकडे वाचल्यावरच उपक्रमाच्या विस्ताराची त्याला कल्पना येईल! आणि सुरळीत वाहन व्यवस्था ''कोलमडली'' असे वाचण्यात येत नाही आली तर ती ''बातमी'' होईल. सगळ्या देशात आदर्श व्यवस्थेकरिता उपक्रमाचा पहिला क्रमांक लागतो. आजही तसेच विधान करता येईल ह्याचा जणू निर्णायक पुरावा म्हणजे गेल्या पंचवीस वर्षात उपक्रमाला मिळालेले विविध पुरस्कार. ते असे आहेत :

बेस्ट उपक्रमाला मिळालेले पुरस्कार

१९८४ १९८२ या उत्पादकता वर्षातील नागरी विभागातील परिवहन सेवेचे द्वितीय सर्वोत्कृष्ट उत्पादकता कार्यसिद्धी पारितोषिक.

१९८५ १९८४ या उत्पादकता वर्षातील नागरी प्रवासी परिवहन द्वितीय सर्वोत्कृष्ट उत्पादकता कार्यसिद्धी पारितोषिक.

१९८६ इन्स्टिट्युट ऑफ चार्टर्ड अकाऊंटन्स ऑफ इंडिया यांनी नियुक्त

बसताफ्यात आर्टिक्युलेटेड बसची आयात ही एक महत्त्वाची घटना होती. या गाड्यांचा वापर करणारी बेस्ट उपक्रमाची ही भारतातील पहिली वाहतूक संघटना. प्रथम १९६७ मध्ये या गाड्या वाहतुकीत आल्या.

बृहन्मुंबई महानगरपालिकेच्या विनंतीवरून बेस्टने मालाड ते मार्वे-मनोरी दरम्यान तरसेवा सुरू केली.

गर्दीचा त्वरित निपटारा व्हावा म्हणून 'व्हेस्टीब्यूल' बसगाड्या सुरू करण्यात आल्या. या प्रकारची पहिली बस ७ ऑगस्ट १९९६ रोजी सुरू झाली.

नैसर्गिक वायूवर चालणारी बस (सीएनजी) बेस्टने १५ जानेवारी १९९७ पासून सुरू केली. सीएजी बस सुरू करणारी बेस्ट उपक्रम ही भारतातील पहिली संस्था आहे.

केलेल्या परीक्षक मंडळाकडून बेस्ट उपक्रमाला १९८३-८४ या वर्षाच्या प्रशासन प्रतिवृत्तास आणि लेखा वितरण पत्रास स्मृति चिन्ह.

१९८८ १९८६-८७ या उत्पादकता वर्षातील नागरी प्रवासी परिवहन या प्रवर्गामध्ये प्रथम क्रमांक आणि उत्कृष्ट उत्पादकता कार्यसिद्धी पुरस्कार.

१९९१-९२ "राष्ट्रीय उत्पादकता पुरस्कार"

१९९४ सर्वोत्कृष्ट प्रवासी सुरक्षा पुरस्कार.

१९९५-९६ असोसिएशन ऑफ स्टेट रोड ट्रान्स्पोर्ट अंडरटेकिंग (ASRTU) नवी दिल्लीतर्फे संपूर्ण भारतातील शहरी वाहतुकीसाठी दिला जाणारा अत्यंत महत्त्वाचा असा "सर्वोत्कृष्ट प्रवासी सुरक्षा पुरस्कार.

टिकेट ॲण्ड कॅश डिपार्टमेंट

डेपोच्या ठिकाणी हे डिपार्टमेंट असते. कंडक्टर ड्यूटीवर जाताना त्यांना तिकीटांचे ब्लॉक देणे, त्यांनी कामावरून आणलेली रोख ताब्यात घेणे, प्रत्येक कंडक्टरच्या तिकीटविक्रीचा आणि ड्यूटीवर असताना हिशेबापेक्षा रोख कमी किंवा जास्त असेल त्याप्रमाणे त्याचा हिशेब ठेवणे ही कामे ह्या डिपार्टमेंटकडे असतात. प्रोत्साहन योजनेतील कंडक्टरला मिळणाऱ्या बोनसचा हिशेब करण्याचे काम त्याचप्रमाणे कंडक्टर ड्रायव्हर यांचा पगार वाटण्याची व्यवस्था करण्याचे कामही या डिपार्टमेंटकडेच असते.

शहरभर विखुरलेल्या डेपोत या डिपार्टमेंटच्या शाखा आहेत. डेपोला जमलेली कॅश हेड ऑफिसला सेंट्रल कॅश सेक्शनकडे पाठविली जाते आणि नंतर ती स्टेट बँकेत उपक्रमाच्या खात्यात जमा केली जाते. हे डिपार्टमेंट दिवसातले २४ तास चालू असते.

पूर्वी ड्यूटी संपल्यानंतर कंडक्टर जमलेली रोख कॅश क्लार्ककडे जमा करीत असे. या पद्धतीत विशेषतः रात्रीच्या वेळी जेव्हा एकाच वेळी अनेक कंडक्टर रोख जमा करण्याकरिता गोळा होत तेव्हा कंडक्टरचा फार खोळंबा होई. शिवाय नाण्याचा खरेखोटेपणा, खराब झालेल्या नोटा वगैरे वरून कॅश क्लार्क आणि कंडक्टर यांची बाचाबाची होण्याचे प्रसंग ओढवत. हे प्रकार टाळण्याकरिता १९५९ सालापासून 'नाइट सेफ स्कीम' सुरू करण्यात आली. प्रत्येक डेपोच्या ठिकाणी नाइट सेफ ठेवण्यात आल्या आहेत. प्रत्येक कंडक्टर आपली जमा-रोख त्याला देण्यात आलेल्या पिशवीत ठेवतो. ही पिशवी लेदर बॅगमध्ये ठेवतो आणि लेदर बॅग सेफमध्ये टाकतो. दुसऱ्या दिवशी सकाळी सीनियर कंडक्टरच्या समक्ष पिशवी उघडून कॅश मोजली जाते. कमी पैसे भरले, खोटी नाणी असली किंवा खराब नोटा आढळल्या तर सीनियर कंडक्टरच्या नजरेस आणून दिले जाते आणि नंतर संबंधित कंडक्टरला कळविण्यात येते.

कंडक्टरच्या बॉक्सची नवी योजना

या योजनेत तिकिटाची पेटी कंडक्टरकडेच राहते. प्रत्येक कंडक्टरला कुलूप किल्ली असलेला पोलादी लॉकर दिलेला असतो. ड्यूटीवर जाताना कंडक्टर पेटी लॉकरमधून घेऊन जातो. गरजेप्रमाणे टिकेट ॲण्ड कॅश डिपार्टमेंटमधून तिकिटाचे ब्लॉक घेतो. पूर्वी प्रत्येक कंडक्टरकरिता दोन पेट्या असत. प्रत्येक पेटी एकदिवसाआड वापरली जाई. पेटी टिकेट ॲण्ड कॅशकडे दिली जाई. या प्रकारात कधी कधी तिकिटे गहाळ होत आणि त्याचे पैसे कंडक्टरला भरावे लागत. तिकिटे कोठे, कशी गहाळ झाली याला पुरावा नसे. नवीन व्यवस्थेत हा प्रकार होण्याला अवसर राहिला नाही. या योजनेमुळे नोकरवर्गातही बचत झाली. बॉक्स फिलर या सेवकाची (पेटीत तिकिटे भरणारा) गरज उरली नाही. प्रत्येक कंडक्टरमागे एकेक पेटीही कमी झाली. १९७० सालात ही योजना प्रथम कुलाब्याला नंतर इतर डेपोत क्रमाने सुरू करण्यात आली.

गहाळ वस्तु विभाग

बसमध्ये वस्तू विसरणे हा प्रकार मुंबईकरांना अनोखा नव्हे. आपल्यापैकी अनेकांनी हा अनुभव घेतलेला असतो. पोरक्या अवस्थेत आपल्या पश्चात आपल्या जागेवर पडून राहणारी आपली छत्री, पाकीट, पुस्तक, ब्रीफ केस वगैरे वगैरे यांची वासलात लागते कशी, त्या जातात कुठे, कशा जातात, कोण नेतो यासंबंधी आपणांपैकी सर्वांनाच माहिती असते असे नाही.

बस जेव्हा शेवटच्या मकाणावर येते तेव्हा तेथे ती रिकामी होते. ड्रायव्हर बसमधून उतरतो. कंडक्टरही उतरतो. परंतु त्या आधी त्याच्याकडे एक काम असते. एखादा विसरभोळा प्रवासी बसमध्ये काही विसरला तर नाही? प्रत्येक बाक, बाकाखालची जागा कंडक्टर तपासतो आणि अनेक वेळा त्याला काही तरी सापडतेच! कंडक्टर या वस्तू स्टार्टरच्या हवाली करतो. स्टार्टर त्यांची नोंद रजिस्टरमध्ये करतो.

दुसऱ्या दिवशी हेड ऑफिसला असलेल्या लॉस्ट प्रॉपर्टीची गाडी डेपोला येते. सगळया डेपोतून ही गाडी असल्या गहाळ वस्तू जमवून कुलाब्याला येते. गहाळ वस्तू कोणत्या बसमार्गावर, केव्हा, कोठे, कोणत्या कंडक्टरला सापडल्या, त्या वस्तूंचे वर्णन वगैरे संबंधित तपशील लॉस्ट प्रॉपर्टी डिपार्टमेंटचे अधिकारी रजिस्टरमध्ये लिहून घेतात. काय काय वस्तू मिळाव्यात? कोरी तलम रेशमी साडी, कॅमेरा, इंपोर्टेड गॉगल्स, फाउन्टनपेन, टोपी, हॅट, टाइपरायटर, बूट, पुस्तके, मासिके, घड्याळे, सोन्याच्या बांगड्या, छत्र्या, रेनकोट, जपाच्या माळा, कोरे चेकबुक, बँक बुक – अनंत जातीच्या चिजा लॉस्ट प्रॉपर्टीमध्ये जमा होतात. एकदा हिरे मिळाले होते!

बसमध्ये वस्तू विसरणाऱ्यांत सुद्धा अनेक प्रकारचे लोक असतात. एक अगत्याने वस्तू परत नेणारे, दुसरे आपण विसरलो हेच विसरणारे, तिसरे कोठे विसरलो ते विसरणारे, चौथे बसमध्ये विसरलो हे कळूनसुद्धा तपास कोठे करावा हे माहीत नसणारे.

१९८९ च्या महाराष्ट्र मोटर वाहने नियमानुसार प्रत्येक कंडक्टरला प्रवासाअंती गाडी तपासावी लागते व सापडलेली वस्तू जबाबदार अधिकाऱ्याकडे सोपवावी लागते. त्याकरिता त्याला उपक्रमाकडून बक्षिसही मिळते.

हरवलेल्या वस्तूवर पाच रूपये नोंदणी फी आकारली जाते. १९९५-९६ मध्ये बसगाड्यांमध्ये ९२४७ वस्तू सापडल्या. त्यापैकी २४४९ वस्तू संबंधित प्रवाशांनी परत नेल्या, ६७९८ वस्तूंसाठी कोणीही आले नाही. याचवर्षी रू. ४,३६,१२८.८८ एवढी रक्कम मिळाली. त्यापैकी २,२९,३१४.५६ एवढी रक्कम प्रवाशांनी परत नेली. उरलेला पैसा स्टाफ बेनिफिट फंडात जमा करण्यात आला.

प्रकरण दहावे

परिवहन अभियांत्रिकी

किंग्जवे वर्कशॉपचे मूळ कुलाबा कॉजवे येथील त्या वेळच्या बॉम्बे ट्रॅम्वेज् कंपनीच्या वर्कशॉपमध्ये आहे. १८८६ सालात हे वर्कशॉप तेथे चालू झाले. या वर्कशॉपमुळे आपल्याला त्रास होतो अशी तक्रार आसपासच्या नागरिकांनी १९१० मध्ये केली आणि कंपनीने (आता बॉम्बे ट्रॅमवे कंपनीच्या जागी बेस्ट कंपनी आली होती) वर्कशॉप शहराच्या उत्तर भागात सोईच्या ठिकाणी हलविण्याचा निर्णय घेतला. त्याला अनुसरून दादर-माटुंग्याच्या दरम्यान किंग्जवे येथील इम्प्रुव्हमेंट ट्रस्टच्या मालकीची जागा जून १९१५ मध्ये ९९९ वर्षांच्या कराराने भाडेपट्टीने घेण्यात आली. लवकरच या ठिकाणी कंपनीचे वर्कशॉप उभे राहिले.

ट्रॅमगाडीचे भाग आणि वीज-यंत्रणा या दोन्हींच्या दुरूस्तीची कामे या वर्कशॉपमध्ये होत. हेवी ड्युटी शेपिंग मशीन, टायर कटिंग लेथ, टायरहीटिंग फर्नेस, आर्मेचर प्लँट, कॉइल टेस्टिंग मशीन वगैरे दुरूस्तीची सर्व यंत्रे वर्कशॉपमध्ये होती. ट्रक शॉप, पेंट शॉप, मशीन शॉप, वगैरे विविध विभागांतून वर्कशॉपचे काम चाले.

१९२६ सालात बसगाडी सुरू झाल्यावर कुलाब्याला बस वर्कशॉप उघडण्यात आले. आता ट्रान्सपोर्टेशन इंजिनियरिंग (परिवहन अभियांत्रिकी) विभागाचे ट्रॅम आणि बस असे दोन विभाग झाले. कुलाब्याचे वर्कशॉप बसगाड्यांकरिता अपुरे पडू लागले तेव्हा दादरला ट्रॅम वर्कशॉपला लागून आणखी एक बस वर्कशॉप सुरू करण्यात आले. या वर्कशॉपमध्ये चॅसीस (बसचा इंजीन

आणि चाकांचा भाग), पेंटशॉप, मशीनशॉप, इलेक्ट्रिकल सेक्शन, बॉडी ॲण्ड ॲन्सिलरीज, युनिट शॉप, कॅलिब्रेशन, लुब्रिकेशन, टायर सेक्शन, आसनांच्या गाद्या, खिडक्या यांची दुरूस्ती, मशीन, चाके, गाडी वगैरे भागांच्या दुरूस्तीकरिता विविध विभाग होते.

१९४७ सालात बस वर्कशॉपच्या जागा पुरेनाशा झाल्या तेव्हा १९५० सालात दादरच्या बस वर्कशॉपला लागून असलेली इंप्रुव्हमेंट ट्रस्टची जागा मिळवून कुलाब्याचे वर्कशॉप दादरला हलविण्यात आले. परंतु बसताफ्यात इतक्या वेगाने वाढ होत होती की अल्पावधीत ही जागाही अपुरी पडू लागली.

१९६४ मध्ये ट्रॅमगाड्या बंद झाल्या तेव्हा ट्रॅम वर्कशॉपमधील ट्रॅमगाड्यांचे तबेले बस वर्कशॉपच्या विस्ताराकरिता घेण्यात आले. तात्पुरती म्हणून ही योजना ठीक होती; पण त्या तबेल्यांची रचना खास ट्रॅमगाड्यांच्या दुरूस्तीकरिता असल्यामुळे बस वर्कशॉपचा विस्तार शास्त्रशुद्ध पायावर करता आला नाही.

ट्रॅम आणि बस वर्कशॉप यांचे एकत्रीकरण

टॅमगाड्या बंद झाल्यानंतर ट्रॅम आणि बसची वर्कशॉप्स एकत्र करण्यात आली. ट्रॅमचे मशीनशॉप आणि बस दुरूस्तीला उपयोगी असे ट्रॅम वर्कशॉपचे अन्य सर्व विभाग बस वर्कशॉपमध्ये समाविष्ट करण्यात आले. ट्रॅमगाड्या दुरूस्त करण्याचे तबेल्यांतील चर बुजवून सपाट करण्यात आले आणि त्या ठिकाणी बसगाडीच्या दुरूस्तीचे विभाग हलविण्यात आले. उपयुक्त नसलेली यंत्रे विकण्यात आली. नवीन व्यवस्थेत ट्रॅम वर्कशॉपमधील काही सेवक निरूपयोगी ठरणार होते. नियमाप्रमाणे त्यांना नुकसानभरपाई देऊन कमी करता आले असते; परंतु योग्य ते शिक्षण देऊन बस वर्कशॉपमध्ये त्यांची सोय करण्यात आली.

दोन वर्कशॉप एकत्र करताना वर्कशॉपची फेरमांडणी शक्य तेवढ्या पद्धतशीर करण्यात आली. १५०० गाड्यांचा ताफा गृहीत धरून प्रत्येक विभागाला किती जागा लागेल याची आखणी करण्यात आली. हे काम करताना वर्कशॉपची नित्याची कामे खोळंबणार नाहीत याचीही दक्षता घेण्यात आली.

बेस्ट कंपनी महानगरपालिकेकडे आली तेव्हा बसताफ्यातील दुमजली

गाड्यांचे प्रमाण ६५ ते ७० टक्के होते. बाकीच्या एकमजली होत्या. आर्थिकदृष्ट्या हे प्रमाण योग्य होते.

दुमजली गाड्यांच्या चॅसीस आणि चॅसीसचे सुटे भाग इंग्लंडहून आयात केले जात. १९६१ मध्ये दुमजली गाड्या देशात निर्माण करण्याची योजना होताच या गाड्या आयात करण्यावर शासनाचे बंधन आले. सुट्या भागांच्या आयातीवरही कडक बंधने आली.

या काळात उपक्रमाच्या बस-वाहनांची अवस्था गंभीर होती. त्यातील बहुतेक जुनी झाली होती. नवी वाहने उपलब्ध नव्हती. बसताफ्याची वाहतूक क्षमता (फ्लीट युटिलायझेशन) ८१ टक्के होती. म्हणजे दर १०० वाहनांपैकी फक्त ८१ वाहने वाहतुकीला उपलब्ध होत. बाकीची १९ वर्कशॉपमध्ये दुरूस्तीकरिता पडून राहात. सुट्या भागांच्या अभावी त्यांची दुरूस्ती वेळेवर होत नव्हती. प्राप्त परिस्थितीत दोन मार्ग मोकळे होते. १) आर्थिकदृष्ट्या प्रतिकूल असलेल्या एकमजली बसगाड्या खरेदी करणे – त्यांचे उत्पादन देशात होत होते. २) स्वावलंबनाची कास धरणे. हाती असलेल्या दुमजली बसगाड्यांची कमाल कार्यक्षमतेने दुरूस्ती करून त्या वाहतूकक्षम करणे.

परिवहन अभियांत्रिकी विभागाने परिस्थितीचे हे आव्हान स्वीकारले आणि शिस्तीने कामाला आरंभ केला. उपलब्ध बसताफ्यातील निम्मी वाहने वर्कशॉपमध्ये आणण्यात आली. त्यांच्या इंजिनचे सर्व भाग अलग करण्यात येऊन त्यांची नासधूस (वेअर ॲण्ड टेअर) किती प्रमाणात झाली आहे याची कसून परीक्षा करण्यात आली. यानंतर १) दुरूस्तीयोग्य, २) टाकाऊ अशी या भागांची विभागणी करण्यात आली.

टाकाऊ भागांकरिता नव्या भागांचे देशात उत्पादन होणे कितपत शक्य आहे याची चौकशी करण्यात आली. पिस्टन रिंग्ज, व्हाल्व्ह गाइड्स, रॉकर शाफ्ट्स गार्डनर इंजिनकरिता मेन ॲण्ड बिगएंड बेअरिंग्ज वगैरेसारखे जे भाग मोठ्या प्रमाणावर लागणार होते त्यांचे उत्पादन करण्याकरिता स्वदेशी उत्पादकांना प्रवृत्त करण्यात आले.

ज्या भागांची गरज लहान प्रमाणावर होती त्यांच्या बाबतीत अशी उपाययोजना शक्य नव्हती. त्यांच्या दुरूस्तीचे प्रयत्न वर्कशॉपमध्येच करण्यात आले. वेल्डिंग ॲण्ड मेटल स्प्रेइंग, स्लीव्हिंग, मेटल स्टिचिंग वगैरे प्रक्रिया तसेच व्हाल्व्हज, क्रँक शॅफ्ट, मास्टर-सिलिंडर, व्हील सिलिंडर, टॅपेट्स, फ्लायव्हील हाऊसिंग्ज, कॅम शॅफ्ट वगैरे भागांचे पुनरूज्जीवन करण्यात आले.

बेस्ट कंपनी महानगरपालिकेकडे येईपर्यंत बसची किरकोळ दुरूस्ती आणि देखभाल याकरिता फक्त कुलाब्याचा डेपो होता. बसताफा वाढू लागला तेव्हा अधिक डेपोंची गरज भासू लागली. १९६१ सालात एकूण बसगाड्या १०४५ होत्या. त्यांच्या देखभालीकरिता नवे ६ डेपो निर्माण करण्यात आले. वडाळयाच्या डेपोत ३०० बसगाड्यांच्या देखभालीचा एकूण अनुभव लक्षात घेऊन कार्यक्षमतेच्या दृष्टीने कोणताही डेपो कमाल १२५ ते १५० बसगाड्यांच्या क्षमतेपेक्षा मोठा असू नये असा निर्णय घेण्यात आला. त्यावेळी वडाळा डेपो हा आशियातील सर्वात मोठा डेपो होता. याला अनुसरून शहर आणि उपनगरे मिळून सोईच्या ठिकाणी छोटे डेपो बांधण्यात आले.

बसवाहनाच्या रचनेचे प्रमाणीकरण

इंजिनियरिंगच्या दृष्टीने बसवाहनाचे दोन भाग असतात. १) बसची बॉडी; २) ही बॉडी ज्याच्यावर बांधली जाते ती चॅसीस-इंजिन आणि चाकांचा भाग. हे दोन्ही भाग शक्य तेवढे प्रमाणित एकसाची करण्यात आले.

त्या काळात १९६० पर्यंत वेगवेगळे उत्पादक बस-बॉडी बांधून देत. परिणामतः बस-बॉडीत अनेक प्रकार निर्माण झाले. काही बसगाड्या संपूर्ण लाकडी, काहींच्या बांधणीत लाकूड, पोलाद आणि ॲल्युमिनियम आणि काहीत फक्त पोलाद आणि ॲल्युमिनियम यांचा वापर केला जाई. बसवाहनाच्या देखभालीच्या दृष्टीने हे प्रकार त्रासदायक आणि खर्चिक होते. बसगाडीकरिता पूर्णतः धातू वापरण्याचा निर्णय घेण्यात आला आणि १९६२ सालापासून तो कार्यवाहीत आणायला सुरवात झाली. आरंभाला बसगाडीचे विविध भाग एकसाची करण्यात आले.

यानंतर १९६७ मध्ये बसगाडीच्या घडणीत प्रमाणीकरण आणण्याच्या दृष्टीने गाड्यांचे तीन प्रकार निश्चित करण्यात आले. प्रकार 'ए' मध्ये एकमजली गाड्यांचा अंतर्भाव होता. यांच्या घडणीत सर्वत्र पोलाद वापरले जाते. प्रकार 'ब' मध्ये दुमजली बसगाड्या येतात. त्यांच्या घडणीतही सर्वत्र पोलाद वापरले जाते. प्रकार 'सी' मध्ये एकमजली आणि दुमजली दोन्ही गाड्यांचा अंतर्भाव आहे. या प्रकारच्या घडणीत अंशतः पोलाद आणि ॲल्युमिनियम वापरले जाते.

परिवहन अभियांत्रिकी विभागाने तयार केलेल्या खास डिझाइनप्रमाणे उत्पादक वरील प्रकारच्या गाड्या बनवून देतात. शहरी वाहतुकीच्या गरजा इतर वाहतुकीपेक्षा काही बाबतीत वेगळ्या असतात. या वाहतुकीत गिअर सारखे बदलावे लागतात. ब्रेक अत्यंत कार्यक्षम असावे लागतात. डिझेल टँक मोठे लागते. इंजिनची अश्वशक्ती मध्यम लागते. या सर्व गरजा विचारात घेऊन या विभागाने आपल्याला हव्या असलेल्या चॅसीसचे डिझाइन केले आहे. अशा चॅसीस बनविण्याकरिता उत्पादकांचे मन वळविता आल्यास खास शहरी वाहतुकीला उपयुक्त अशी चॅसीस उपलब्ध होईल. बसबॉडीमध्येही आणखी सुधारणा व्हाव्यात, ती अधिक आकर्षक दिसावी म्हणून प्रयत्न चाललेले आहेत.

युनिट रिप्लेसमेंट

पूर्वी बसच्या देखभालीकरिता बसवाहनाचा इतिहास ठेवला जाई. बसवाहनाचे इंजिन, गीअर बॉक्स, डिफरेन्शल आदी अलग भाग असतात. वस्तुतः बसवाहनांची देखभाल म्हणजे या विविध भागांची देखभाल असते. इतिहासाची नोंद ठेवायची ती या भागांची ठेवली पाहिजे असा दीर्घ अनुभवानंतर परिवहन अभियांत्रिकी विभागाने निर्णय घेतला आणि तो तात्काल कार्यवाहीत आणला. आता बस वर्कशॉपमध्ये "बस वाहना"ला कोणी ओळखत नाही. त्याची जागा इंजिन, गीअर बॉक्स वगैरे युनिटनी घेतली आहे. देखभाल होते ती युनिटची. संच ठेवले जातात ते तात्काळ वापरायला योग्य अशा विविध युनिटचे. वाहन दुरूस्तीला वर्कशॉपमध्ये आले की बिघडलेले युनिट काढून त्या जागी कार्यक्षम युनिट बसवले जाते. देखभालीची ही पद्धत बस वर्कशॉपमध्ये

"युनिट रिप्लेसमेंट सिस्टिम" म्हणून ओळखली जाते. या पद्धतीमुळे बस दुरूस्तीचा वेळ खूप कमी झाला.

वाहनाच्या विविध युनिटचे संच डेपोनाही पुरविण्यात येतात. त्यामुळे वाहन दुरूस्तीचे बरेच काम डेपोतल्या डेपोत होऊ लागले. आरंभाला निकामी झालेल्या बसवाहनांतील शाबूत युनिट काढून असे संच तयार करण्यात आले. नवीन चॅसी घेताना मात्र चॅसीसबरोबरच जादा युनिट उत्पादकांकडून घेतले जातात. या जादा युनिटमध्ये सामान्यतः इंजिन, गीअर बॉक्स, फ्रंट ॲक्सल, स्टीअरिंग, एअर कॉम्प्रेसर, स्टार्टर, डायनामो आदीचा अंतर्भाव असतो.

प्रतिबंधक देखभाल

बसवाहन बिघडू नये म्हणून त्याची जी निगा राखली जाते ती प्रतिबंधक देखभाल (प्रिव्हेंटिव्ह मेंटेनन्स) म्हणून ओळखली जाते. बसवाहन बिघडेपर्यंत वाट न पाहता विशिष्ट मर्यादेनंतर विविध भागांची तपासणी करणे असे या देखभालीचे स्वरूप असते. १९६७ सालापर्यंत ही 'विशिष्ट मर्यादा' दिवसांवर ठरविली जाई. तेवढ्याच काळात उपनगरांतील वाहनांची धाव शहरापेक्षा अधिक होते. यामुळे कालमर्यादेऐवजी वाहन किती अंतर धावले यावर प्रतिबंधक देखभालीकरिता विशिष्ट मर्यादा निश्चित करणे अधिक शास्त्रशुद्ध होईल असे दृष्टोत्पत्तीस आले. म्हणून १९६७ सालापासून कालमर्यादेऐवजी किलोमीटर धावेचे प्रमाण प्रतिबंधक देखभालीकरिता ग्राह्य मानण्यात येऊ लागले. या योजनेमुळे सर्व वाहनांची निगा सारख्या प्रमाणात राखणे शक्य झाले.

डेपोंची संख्या वाढली तेव्हा डेपोंना लागणारे साहित्य आणि अलग भाग (युनिट) यांच्यावर नियंत्रण ठेवण्याची गरज भासू लागली. त्याकरिता "मटेरियल कंट्रोल सेक्शन" हा विभाग १९६५ मध्ये निर्माण करण्यात आला. प्रत्येक डेपोतील नादुरूस्त भाग मटेरियल कंट्रोल सेक्शनकडे दिले जातात आणि सुस्थित भाग (ओ. के. युनिट) मटेरियल कंट्रोल सेक्शनकडून डेपोकडे पाठविले जातात. त्यामुळे डेपोकडे युनिटचे संच नाहीत असे कधी होत नाही.

इन्स्ट्रुमेंट सेक्शन

हा विभाग १९५९ मध्ये सुरू करण्यात आला. इन्स्ट्रुमेंट पॅनेल, स्पीडोमीटर आदी बसच्या यंत्रांची देखभाल या विभागाकडून होते. आयातीवर निर्बंध नव्हते तेव्हा नादुरूस्त यंत्राच्या जागी सुस्थित यंत्र बसविणे एवढेच काम या विभागाकडे होते. आयातबंदीनंतर १९६७ पासून क्रमाने देशी यंत्रे वापरण्यात येऊ लागली.

रिक्लमेशन स्टोअर

नादुरूस्त भागांची तुकडी बनवून नंतर त्या सर्वांची एका वेळी दुरूस्ती केली तर खर्च कमी येतो. याकरिता मशीन शॉप आणि डेपो यांच्यामधील दुव्याचे काम रिक्लमेशन स्टोअर करते. डेपोकडून नादुरूस्त भाग प्रथम या स्टोअरमध्ये येतात. त्यांच्या बदल्यात सुस्थित भाग स्टोअर डेपोला देते. तुकडी बनविण्याइतके नादुरूस्त भाग जमा झाले की त्यांची रवानगी मशीन शॉपकडे करण्यात येते.

प्लॅन्ट ॲण्ड मेन्टेनन्स सेक्शन

हा विभाग १९६३ सालात सुरू करण्यात आला. विविध डेपोतील यंत्रसामग्रीचे प्रमाणीकरण करणे कार्यक्षमतेच्या दृष्टीने आवश्यक होते. एअर कॉम्प्रेसर, वॉशिंग मशीन, ग्रीजिंग मशीन, हायड्रॉलिक जॅक, एअर प्रेशर गेजेस, ओडो मीटर वगैरेचा या यंत्रसामग्रीत समावेश होतो. ही यंत्रे सुस्थितीत ठेवण्याची जबाबदारी प्लॅन्ट ॲंड मेन्टेनन्स सेक्शनकडे असते.

तेलाचे नूतनीकरण

बसची धाव ५००० कि.मी. झाली म्हणजे इंजिनचे तेल बदलावे लागते. वापरलेले तेल निरूपयोगी म्हणून सामान्यतः फेकून दिले जाते. काटकसरीची योजना म्हणून हे तेल पुन्हा वापरण्यालायक होईल अशी प्रक्रिया या विभागाने शोधून काढली. १९७१ सालपर्यंत तेलाचे नूतनीकरण चालू होते.

त्यानंतर मुळात वापरण्यात येणाऱ्या तेलाची घटकद्रव्ये बदलल्यामुळे ही प्रक्रिया निरुपयोगी ठरली. त्यानंतर एक नवी प्रक्रिया शोधण्यात आली. त्याकरिता लागणारी यंत्रसामग्री बस वर्कशॉपमध्येच तयार करण्यात आली.

सेवकांकरिता तांत्रिक प्रशिक्षण

बेस्ट कंपनी महानगरपालिकेकडे येईपर्यंत तांत्रिक शिक्षणाची सोय नावापुरती होती. शिक्षणाकरिता ॲप्रेंटिस घेतले जात. इतर सेवकांबरोबर काम करताना जे शिकायला मिळे तेवढेच शिक्षण होई. वर्कशॉपमधील विविध कामांच्या नैपुण्याकरिता तात्त्विक त्याचप्रमाणे प्रात्यक्षिक ज्ञानाची गरज असते.

ॲप्रेंटिस म्हणून घेतलेल्या आणि नेहमीच्या सेवकांना अधिक शिक्षण मिळावे म्हणून उपक्रमाने १९६३ सालात एक ट्रेनिंग एस्टॅब्लिशमेंट सुरू केले. प्रशिक्षित शिक्षकांची नेमणूक केली. या योजनेत प्रात्यक्षिक शिक्षणाबरोबर तात्त्विक शिक्षण दिले जाते. ॲप्रेंटिस उमेदवारांकरिता मोटर मेकॅनिक्स, फिटर, टर्नर, ब्लॅकस्मिथ, शीट मेटल वर्कर वगैरे वर्कशॉपमधील विविध कामांच्या शिक्षणाचा तीन वर्षांचा कार्यक्रम असतो. याचबरोबर उपक्रमाच्या सेवेत असलेल्या मोटर व्हेइकल फिटर्स, वायरमेन, ग्रीझर्स, व्हल्कनायझर्स यांच्याकरिताही प्रशिक्षणाची सोय आहे.

सुपरव्हायजरी ट्रेनिंग

पर्यवेक्षकीय (सुपरव्हायजर) वर्गाचे तांत्रिक ज्ञान सुधारावे, सुपरव्हिजनचे काम त्यांना अधिक कार्यक्षमतेने करता यावे याकरिता खास प्रशिक्षण कार्यक्रम आखला जातो. या कार्यक्रमात तांत्रिक विषयावरील व्याख्याने त्याचप्रमाणे "सुपरव्हिजन" विषयावरील व्याख्याने, प्रत्यक्ष प्रकरणांचा अभ्यास (केस स्टडीज) यांचाही समावेश असतो.

सुपरव्हायजर आणि अधिकारी वर्ग यांच्याकरिता जॉब इन्स्ट्रक्शन, मॅनेजमेंट डेव्हलपमेंट प्रोग्राम यांची योजना केली जाते. व्यवस्थापनाची आधुनिक तंत्रे, उत्पादनवृद्धीची तंत्रे आणि स्टॅटिस्टिकल ॲनलिसिस या विषयांचा या

विभागात समावेश केला जातो.

ॲप्रेंटिस आणि सेवकांना जे शिक्षण दिले जाते त्याच्या प्रात्यक्षिकाकरिता ट्रेनिंग सेंटरच्या ठिकाणी संबंधित हत्यारे (टूल्स), प्लॅन्ट आणि एक्विपमेंट मशीन टूल्स वगैरेची व्यवस्था केलेली असते. विद्यार्थ्यांना यंत्रांची संपूर्ण कल्पना यावी म्हणून यंत्राचे उभे छेद त्याचप्रमाणे मॉडेल्स तयार करण्यात आली आहेत. अशा यंत्रात बसचे इंजिन, फ्लूइड फ्लायव्हील, गीअर बॉक्स आदींचा समावेश असतो. प्रशिक्षण केंद्रात टेपरेकॉर्डर, फिल्म प्रोजेक्टर यांचाही उपयोग केला जातो.

वर्कस्टडी

कोणताही उद्योग आर्थिकदृष्ट्या कार्यक्षमतेने चालतो तेव्हा व्यवस्थापन, तांत्रिक कौशल्य, आधुनिकता आदी घटकांबरोबरच उत्पादनवेग (प्रॉडक्टिव्हिटी) आणि सेवकाचे वेतन यांचे परस्पर संबंध या गोष्टींनाही त्याचे श्रेय असते. सेवकाने काम किती तास केले यापेक्षा या वेळात त्याने किती उत्पादन केले याला त्या उद्योगाच्या आर्थिक प्रकृतीच्या दृष्टीने महत्त्व असते. याचकरिता आधुनिक व्यवस्थापनामध्ये प्रत्यक्ष उत्पादन आणि ''उत्पादका''चे (सेवकाचे) वेतन यांचे संबंध निश्चित केले जातात. ही गोष्ट प्रत्यक्षात आणणे तेवढे सोपे नसते; कारण यामुळे सेवकावर बंधने येतात. आणि सेवक आणि त्यांच्या संघटना यांचे सहकार्य सुखासुखी मिळत नाही. वस्तुतः उत्पादन आणि 'उत्पादक' यांचे संबंध निश्चित झाले तर अधिक उत्पादनाबरोबर सेवकाला अधिक कमाईसुद्धा होते. सेवक आणि त्यांची संघटना सुबुद्ध असतील तर असे सहकार्य मिळू शकते.

भारतीय उद्योगधंद्यांत 'वर्कस्टडी' च्या कल्पनेने काही वर्षापूर्वीच मूळ धरले. कामगार संघटनेपुरते बोलायचे तर अशी योजना अंमलात आणणारी टेल्को उपक्रम ही भारतातील पहिली संघटना होती. अशा योजनेत विशिष्ट उत्पादन-विभागात (ट्रेड) किमान उत्पादन काय असावे ते निश्चित करावे लागते. सेवक आणि त्यांची संघटना यांचे सहकार्य लागते ते ही किमान-मर्यादा निश्चित

करताना. हा अभ्यास तांत्रिक भाषेत ''वर्क स्टडी'' या नावाने ओळखला जातो.

आधुनिकीकरणावर भर

आधुनिकीकरण आणि कार्यक्षमता या दोन्ही बाबतीत बेस्ट उपक्रम नेहमीच आघाडीवर राहिला आहे. कालनुरूप बदल केल्यानेच उपक्रमाला असे करणे शक्य झाले. उपक्रमाच्या प्रयत्नांमध्ये आधुनिकीकरण हा महत्त्वाचा घटक आहे. याशिवाय दैनंदिन कामात काही तात्कालीक उपाययोजना करण्यात येतात. स्वच्छता, सुरक्षितता हे असे काही घटक आहेत की ज्यासाठी सेवकांच्या सक्रीय सहकार्याची गरज असते. हे साध्य करण्यासाठी खुद्द महा व्यवस्थापकांचे विविध पत्रकांद्वारे मार्गदर्शन लाभत असते.

शहरी वाहतुकीच्या गरजा इतर वाहतूक व्यवस्थेपेक्षा काही बाबतीत वेगळ्या असतात. शहरी वाहतुकीत गिअर सारखे बदलावे लागतात. ब्रेक कार्यक्षम असावे लागतात. डिझेल टॅन्क मोठे लागते. इंजिनची अश्वशक्ती (हॉर्सपॉवर) मध्यम लागते. या सर्व गरजा विचारात घेऊन परिवहन अभियांत्रिकी विभागाने आपल्याला हव्या असलेल्या सांगाड्याचे (चॅसीस) डिझाईन केले आहे. बसबॉडीमध्ये आणखी सुधारणा व्हाव्यात, ती अधिक आकर्षक दिसावी म्हणून या विभागाचे सतत प्रयत्न चालू असतात.

भारतातील कोणत्याही शहरापेक्षा बेस्ट उपक्रमाचा हा विभाग अनेक दृष्टीने आघाडीवर आहे. युनिट रिप्लेसमेंट, वर्कस्टडी, बसबॉडीतील विविध घटकांचे प्रमाणीकरण यांचा भारतात पहिला आरंभ बसवर्कशॉपने केला, आता त्याचे इतर वाहतूक संघटनांनी अनुकरण केले आहे.

परिवहन अभियांत्रिकी विभागात बसगाड्यांच्या देखभालीसाठी ''टू-टायर सिस्टिम'' अवलंबिली जाते. ह्या दोन पद्धती म्हणजे बस आगार (बस डेपो) आणि मध्यवर्ती कार्यशाळा (सेंट्रल वर्कशॉप) येथे बसगाड्यांचे परीरक्षण (मेन्टेनन्स) आणि देखभाल करणे, ओव्हरव्हॉलींग, फिटनेस सर्टीफिकेट, किरकोळ दुरूस्ती इत्यादींची कामे बस आगारात केली जातात तर ओव्हरव्हॉलींगची कामे

उदा. चॅसीस, इंजिन आणि युनिट ओव्हरव्हॉलींग इत्यादी कामे मध्यवर्ती कार्यशाळेत (सेंट्रल वर्कशॉप) केली जातात. ही सर्व कामे रोज कार्यक्षमतेने व वेळच्या वेळी केली जातात म्हणूनच उपलब्ध बसताफ्याच्या ९८.५% बसगाड्या दरदिवशी रस्त्यावर धावू शकतात. २५ आगारातील बसगाड्या वाहतुकीत आहेत.

हा बसताफा वाहतूक विभागाला देण्यापूर्वी या बसगाड्यांची स्वच्छता, योग्य निगा आणि सुस्थिती या सर्व घटकांची काळजी या सर्व विभागाला घ्यावी लागते. यासाठी चोवीस तास या विभागात काम चालू असते.

बसगाड्या सुस्थितीत आहेत किंवा नाहीत तसेच त्या रस्त्यावर धावू शकतील की नाही, त्यात कोणते दोष आहेत इत्यादी गोष्टींची पाहणी करताना आणि पडताळणी करताना प्रत्येक दिवशी, प्रत्येक रात्री बसगाडीच्या खालील बार्बीकडे लक्ष दिले जाते :

१) बसगाडीमधील इंधन, २) रेडियेटरमध्ये पाणी, ३) टॅपिंग ऑफ इंजिन ऑइल, ४) टायरमधील एअर प्रेशरची तपासणी, ५) बसगाडीच्या आतून व बाहेरून स्वच्छता आणि सफाई / धुलाई, ६) बसगाडी आगारात आल्यावर बसचालकांनी बसकार्डवर काही दोष लिहिले असतील तर ते दुरूस्त करणे, ७) देखभाल (मेन्टेनन्स), ८) युनिट रिप्लेसमेंट, ९) रनिंग / ब्रेकडाऊन रिपेरिंग.

मध्यवर्ती कार्यशाळेत (सेंट्रल वर्कशॉप) केली जाणारी कामे

उपक्रमाची मध्यवर्ती कार्यशाळा दादर येथे असून या कार्यशाळेत ४९,००० स्क्वे.मीटर्स एवढी जागा व्यापलेली आहे. बस आगारातील नादुरूस्त झालेल्या युनिट्सची दुरूस्ती मध्यवर्ती कार्यशाळेत केली जाते. याशिवाय युनिट्सचे ओव्हरव्हॉलींग, नादुरूस्त बसगाडीची दुरूस्ती, अपघातात मोडतोड झालेल्या बसगाड्यांची दुरूस्ती, चॅसीसची दुरूस्ती, इंजिनांची बदली, बसगाड्यांचे रिअर एक्सल, बसगाड्यांना रंग देणे, टायर दुरूस्त करणे इत्यादी कामे प्रामुख्याने मध्यवर्ती कार्यशाळेत केली जातात.

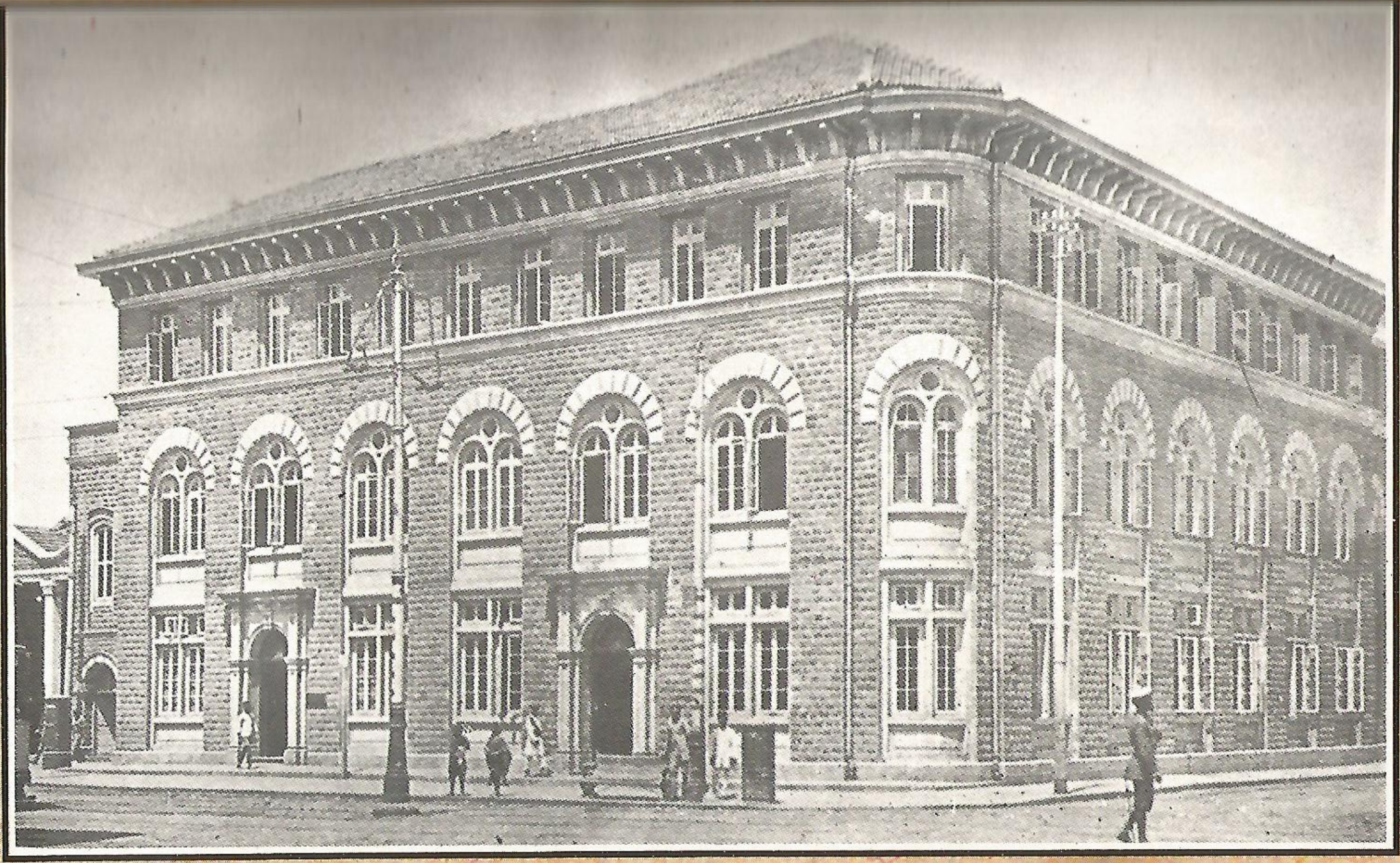
विविध विभागातील कार्यक्षमता वाढविण्यासाठी प्रत्येक विभागातील कामाचा अभ्यास केला जातो. कामाच्या पद्धतीत सुधारणा करण्याकरिता नवीन पद्धतीचा अवलंब केला जातो व कामाची कार्यक्षमता वाढविली जाते.

मध्यवर्ती कार्यशाळेतील कामाचं काही अंशी विकेंद्रीकरण करण्याच्या दृष्टीने आणि बस आगारातून बसगाड्या वेळेवर उपलब्ध करून देण्यासाठी मध्यवर्ती कार्यशाळेतील काही कामाचं आगार पातळीवर विकेंद्रीकरण करण्यात आले आहे. उदा. १) झोनल बॉडी रिपेअरिंग, २) इंजिन रिप्लेसमेट, ३) रिअर एक्सल रिप्लेसमेंट, ४) एकमजली बसगाड्यांना रंग देणे, ५) स्टार्टर रिपेअर्स, क्लच स्लिटस इ. ६) स्प्रिग स्लॅक ॲडजेस्टर, ब्रेक लाइनर्स रेडिएटर्स इत्यादींचे ओव्हरव्हॉलींग, ७) रिपेरिंग / असेम्ब्लींग ऑफ रोडस्प्रिग, ८) बसगाड्यातील आसनांची दुरूस्ती इत्यादी.

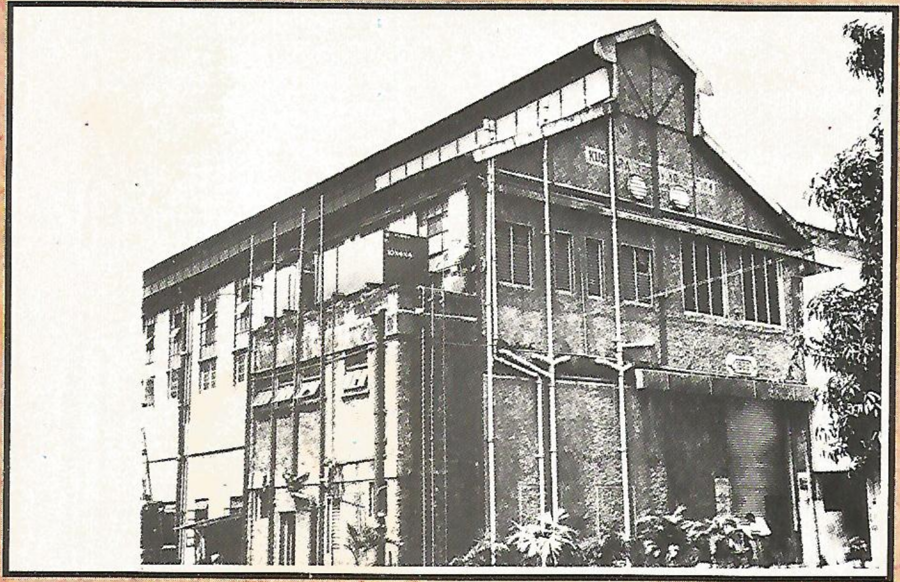
या विभागाशी संबंधित असलेली सर्व कामे पूर्ण करण्यात परिवहन अभियांत्रिकी विभाग स्वयंपूर्ण आहे. याशिवाय उत्पादन क्षमता वाढविण्याच्या उद्देशाने आणि कामगार बचत करण्याच्या दृष्टीने या विभागाने स्वतः खालील यंत्रे दादर येथील मध्यवर्ती कार्यशाळेत तयार केली आहेत : १) स्वयंचलित बस धुलाई यंत्रे, २) चॅसीसची सफाई करणारी यंत्रे, ३) व्हीलची सफाई करणारी यंत्रे आणि ४) टायर लोडींग मशिन.

गुणवत्ता नियंत्रण

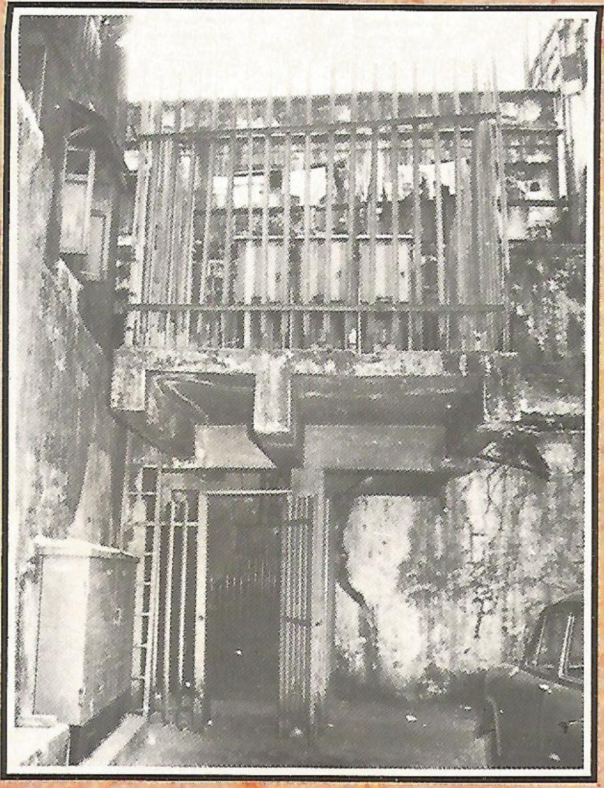
गुणवत्तेचं मूल्यमापन करण्यासाठी आणि कामाचा दर्जा सुधारण्यासाठी या खात्यात गुणवत्ता नियंत्रण हा विभाग आहे. या नियंत्रण पद्धतीत प्रत्येक टप्प्यावर निरीक्षण केले जाते. एकत्रित केलेल्या घटकांची चाचणी करण्यासाठी आणि गुणवत्ता पडताळून पहाण्यासाठी या विभागाची छोटीशी प्रयोगशाळा देखील आहे. या प्रयोगशाळेत प्रत्यक्ष घटकाची रासायनिक चाचणी केली जाते. उदा. ऑईल लुब्रीकंट, रेक्झीन, बसगाड्यांना लागणारा रंग इत्यादी घटकांची गुणवत्ता तपासणीसाठी प्रयोग शाळेत चाचणी केली जाते.



इलेक्ट्रीक हाऊसची इमारत



कसारा रिसिविंग स्टेशन (सन १९२५)



उपकेंद्र (टु टायर)
जागेच्या समस्येवरील उपाय.

डिझेल बचत

डिझेल बचतीसाठी परिवहन अभियांत्रिकी विभागाकडून सर्वोतोपरी प्रयत्न केले जातात. डिझेल वा पेट्रोलचा प्रत्येक थेंब मौल्यवान असून तो कसा वापरावा आणि इंधनाची बचत कशी करावी यासाठी या विभागातर्फे विशेष प्रयत्न केले जातात. इंधनाची नासाडी अथवा गळती होऊ नये म्हणून डिझेल पंप, आपोआप (ॲटोमॅटिक) बंद होणारी नोझल्स, बजेट लॉक्स आणि स्प्रिंग लोडेड कॅप्स बसविण्यात आल्या आहेत.

याशिवाय बसचालकांनी इंधनाची बचत कशी करावी यासाठी डिझेल प्रशिक्षण वाहनातून ऑडिओ, व्हिडीओ कॅसेटद्वारे बसचालकांना प्रशिक्षण दिले जाते. यासाठी प्रशिक्षण केंद्राचे वाहन आगारा-आगारात फिरविले जाते आणि इंधन बचतीचे महत्त्व सर्व बसचालकांना पटवून दिले जाते.

बसगाड्यांच्या मोडमालीबाबतचे धोरण (स्क्रॅपिंग पॉलिसी)

यापूर्वी उपक्रमात असं धोरण होतं की, एकमजली किंवा दुमजली, बसगाडी साडेसात लाख कि.मी. धावली किंवा एकमजली बस १० वर्ष वापरात आली आणि दुमजली १२ वर्ष वापरण्यात आली की, ती निकालात काढली जाई आणि त्याजागी नव्या बसगाड्या खरेदी कराव्या लागत. तथापि बसगाड्यांच्या चॅसीसमध्ये सुधारणा करण्यात आली आणि बसगाड्यांचे आयुष्य सुमारे ५ वर्षांनी वाढविण्यात आले.

मिडी बसगाड्यांची बांधणी

उपक्रमाने दुर्गम भागात जिथे नेहमीच्या बसगाड्या जाऊ शकत नाहीत, रस्ते अरूंद आहेत आणि बसगाड्या वळविण्यासाठी पुरेशी जागा नाही अशा भागात मिडी बसगाड्यांचे प्रवर्तन सुरू केले आहे. या बसगाड्या बनविणं हे खरं कौशल्याच काम आहे. आयुष्यमान संपलेल्या (काही) "वायर्कींग" गाड्या तसेच "कॅश व्हॅन्स" इत्यादींचे रूपांतर मिडी बसगाड्यात करण्यात आले. या बसगाड्यांच्या बांधणीत आणि रचनेत बदल करून मिडी बसगाड्या

आकर्षक करण्यात आल्या.

तांत्रिक प्रशिक्षण केंद्र

प्रशिक्षित कर्मचारी हा प्रत्येक कार्यक्षम संघटनेचा महत्त्वाचा भाग आहे. किंबहुना प्रत्येक कार्यक्षम संघटनेचा तो "कणा" आहे. हा दृष्टीकोन लक्षात ठेवून आणि कर्मचाऱ्यांच कौशल्य वाढविण्याच्या दृष्टीकोनातून उपक्रमाने १९६३ साली तांत्रिक प्रशिक्षण केंद्राची स्थापना केली. वस्तुतः ॲप्रेंटीस कायदा १९६१ अनुसार ही योजना प्रथम सुरू करण्यात आली. लेखी स्वरूपाचे आणि सराव पद्धतीचे प्रशिक्षण या केंद्रात दिलं जातं. ॲप्रेंटीस ट्रेड खाली मोटार व्हेईकल फिटर, बेंच ॲण्ड बॉडी फिटर, टीनस्मिथ, टर्नर, वेल्डर, ब्लॅकस्मिथ केबल जॉईंटर इत्यादी ट्रेडचा अभ्यास केला जातो. एन.सी.टी.व्ही.टी. परीक्षेसाठी या ट्रेड्सची तयारी केली जाते.

१९७३ च्या सुधारित ॲप्रेंटीस कायद्यानुसार तांत्रिक प्रशिक्षण केंद्रात अभियांत्रिकी क्षेत्रातील "पदविका अभियंत्यांना" देखील प्रशिक्षण दिले जाते. त्याचप्रमाणे नव्याने भरती केलेल्या शिकाऊ अभियंत्यांना (प्रोबेशनरी इंजिनियर्स) देखील या तांत्रिक प्रशिक्षण केंद्रात प्रशिक्षण दिले जाते. कर्मचाऱ्यांसाठी "रिफ्रेशर कोर्स" (उजळणी वर्ग) पर्यवेक्षक विकास कार्यक्रम, उद्योग समूहांना भेटी, सुरक्षिततेबाबतचे कार्यक्रम, फिरत्या वाहनाद्वारे डिझेल बचतीबाबत मार्गदर्शन इत्यादी कार्यक्रम सुद्धा प्रशिक्षण केंद्रात आयोजिले जातात.

या तांत्रिक प्रशिक्षण केंद्राची नोंद करण्यासारखी घटना किंवा अभिमानास्पद बाब म्हणजे या केंद्रात "ॲप्रेंटीस" म्हणून प्रशिक्षण घेतलेल्या कित्येक उमेदवारांना त्यांच्या ट्रेडमध्ये सुवर्णपदके, रौप्यपदके वा ब्रॉन्झ पदके मिळाली आहेत. ही पदके स्थानिक पातळीवर तसेच राष्ट्रीय पातळीवर मिळाली आहेत.

बस नियंत्रण कक्ष

बस नियंत्रण कक्ष हा परिवहन विभागातील अत्यंत महत्त्वाचा कक्ष

समजला जातो. ज्या बसगाड्या वाहतुकीत असताना बंद पडतात अथवा त्यात अन्य काही दोष निर्माण होतात अशा "आजारी" गाडीचा संदेश ताबडतोब बस नियंत्रण कक्षाला दिला जातो आणि बस नियंत्रण कक्षाद्वारे "ब्रेकडाऊन व्हॅन" तातडीने त्या ठिकाणी पाठविली जाते व जागीच ती दुरूस्त करण्याची व्यवस्था केली जाते. बस नियंत्रण कक्षाकडे या कामासाठी ३३ वाहने आहेत. त्यात लॉरी, ब्रेकर जीप इत्यादींचा समावेश आहे. या वाहनातून आवश्यक ते सुटे भाग देखील पुरविले जातात.

बसमार्गावरील बसगाड्या सुरक्षित चालण्यासाठी आणि बसमार्गावर निर्माण होणारे दोष तातडीने दूर करण्यासाठी बस नियंत्रण कक्षात बिनतारी संदेश/व्हीएचएफ सेट आणि दूरध्वनीची व्यवस्था करण्यात आली आहे.

प्रकरण अकरावे

स्थापत्य अभियांत्रिकी

या विभागाचा ज्ञात असलेला आरंभ १९२० सालापासून होतो. त्या वेळी ड्रॉइंग ऑफिस आणि बिल्डिंग डिपार्टमेंट असे या विभागाचे दोन भाग होते. हा विभाग आणि परिवहन विभाग (ट्रान्सपोर्टेशन) या दोन्ही शाखांची देखरेख डेप्युटी इंजिनियर (ट्रॅम्वेज) ह्या अधिकाऱ्याकडे होती. बिल्डिंग डिपार्टमेंटचा पसारा वाढू लागला तेव्हा त्याकरिता एक स्वतंत्र विभाग सुरू करण्यात आला. प्लॅनिंग इंजिनियर या विभागाचे प्रमुख होते. १९३८ मध्ये ह्या स्वतंत्र विभागाचे मुख्य कार्यालय बेस्ट हाऊसच्या पहिल्या मजल्यावर नेण्यात आले.

त्या काळात मोठ्या कामांचे प्लॅन बाहेरचे कन्सल्टिंग इंजिनियर करीत. बिल्डिंग डिपार्टमेंट ही कामे कन्सल्टिंग इंजिनियरच्या देखरेखीखाली करवून घेई. प्लॅनिंग इंजिनियरकडे बिल्डिंग डिपार्टमेंटबरोबरच वीजपुरवठ्याच्या केबल नेटवर्कची देखभाल करण्याचेही काम असे. या कामाकरिता वेगळे ड्रॉइंग ऑफिस नव्हते. कामांची ही विभागणी १९४७ पर्यंत तशीच चालू होती.

उपक्रमाची कारकीर्द १९४७ साली सुरू झाल्यानंतर १९४८ मध्ये अपोलो आणि ग्रँट रोड येथील रिसीव्हिंग स्टेशने आणि बॉम्बे सेंट्रल डेपो ही मोठी बांधकामे हाती घेण्यात आली. १९५० मध्ये ही कामे पुरी झाली. या कामांचे प्लॅनिंग आणि बांधकाम बिल्डिंग डिपार्टमेंटने केले होते. त्याच काळात आतापर्यंत केबल नेटवर्कच्या नकाशाचे काम हा विभाग पाहात होता ते टेक्निकल इंजिनियरकडे सुपूर्द करण्यात आले.

इथून पुढे उपक्रमाचा विस्तार वाढू लागला आणि त्याचबरोबर बिल्डिंग डिपार्टमेंटची जबाबदारीही वाढू लागली. रिसीव्हिंग स्टेशने, बसडेपो, बसस्टेशने, सेवक निवासस्थाने वगैरे कामे मोठ्या प्रमाणावर सुरू झाली. या विस्ताराबरोबर बिल्डिंग डिपार्टमेंटच्या घडणीतही बदल करणे प्राप्त झाले. १९५९ सालात या शाखेचे उत्तर आणि दक्षिण विभाग निर्माण करण्यात आले.

१९६२ मध्ये प्रयोगादाखल उपक्रमाने माझगाव ते ऑगस्ट क्रांती मैदान ह्या ४.७ किलोमीटर अंतरावर ट्रॉली बस वाहतूक सुरू करण्याचे योजिले. ह्याकरिता लागणारी गुंतागुंतीची उभारणी (ओव्हरहेड नेटवर्क) केवळ ह्या खात्याने झेक इंजिनियरच्या सहकार्याने कमीत कमी वेळात करून दिली. यामुळेच ट्रॉली बस वाहूतक नियोजित वेळी सुरू होऊ शकली.

मुख्य अभियंता (स्थापत्य) हे या शाखेचे प्रमुख होते. त्यांच्या हाताखाली अनेक विभाग होते. उदा. ड्रॉइंग ऑफिस, इस्टेट सेक्शन, बिल्डिंग डिपार्टमेंट (दक्षिण आणि उत्तर) सबस्टेशन आणि बसस्टेशन असे विविध विभाग होते. १९६४ सालात ट्रॅम बंद झाल्यावर पर्मनंट वे आणि १९७१ मध्ये ट्रॉली बस बंद झाल्यावर ओव्हरहेड डिपार्टमेंट हे विभाग बंद झाले.

सिव्हिल इंजिनियरिंग संबंधातील सर्व कामे आता हा विभाग पार पाडतो. रिसीव्हिंग स्टेशनची गुंतागुंतीची इंजिनियरिंगची कामे केली जातात. प्रत्येक नव्या बस डेपोच्या वेळी बांधणीत सुधारणा आणि नव्या सोयी यांचा अंतर्भाव होत आला आहे.

१९४७ नंतर सेवकांच्या निवासस्थानांचा प्रमाणित आराखडा (डिझाइन) तयार करण्यात आला. काटकसर आणि सोय या दोन्ही दृष्टींनी हा आराखडा फार उपयुक्त ठरला. सैपाकघर, बसाउठायची खोली, नळ-संडास-बाथरूम (सॅनिटरी ब्लॉक) आणि बाल्कनी एवढ्यांचा एका बिऱ्हाडाच्या जागेत अंतर्भाव असतो. ''भाडे–खरेदी' (हायर पर्चेस) पद्धतीची उपक्रमातील पहिल्या घरबांधणी योजनेची सुरूवात स्थापत्य अभियांत्रिकी विभागाने केली. १९५३ सालात परिवहन भवन बांधले गेले.

''स्थापत्य अभियांत्रिकी'' विभागाला उपक्रमाच्या बसआगाराच्या बांधणीपासून अगदी बस आश्रयस्थाने, विश्रामस्थाने, संग्राही केन्द्रे, उपकेन्द्रे, कर्मचारी व अधिकाऱ्यांसाठी निवासी गाळे इ. सर्व कामे करावी लागतात. उपक्रमाचे बस आगार उभारायचे झाल्यास सुमारे ७.५ कोटी रूपये एवढा खर्च येतो.

डेपोमध्ये परिवहन अभियांत्रिकी, वाहतूक विभाग आणि उपक्रमाच्या संबंधित विभागांना लागणाऱ्या इमारती-खोल्या यांची व्यवस्था करावी लागते. *ही वास्तू सर्व आधुनिक सोयींनी युक्त अशी उभारणे गरजेचे असते.* एवढ्या मोठ्या प्रमाणावर गुंतवलेल्या पैशातून उभारण्यात येणारी वास्तू ही सर्व सोयींनी युक्त आणि सुलभ असण्याकडे जेवढे लक्ष द्यावे लागते तेवढेच लक्ष बांधकामाच्या दर्जावर केंद्रीत करावे लागते. उपक्रमाची ही मालमत्ता पद्धतशीरपणे उभारण्याचे आणि जतन करण्याचे काम या विभागामार्फत केले जाते.

मागील अनुभव लक्षात घेता विभागाने चांगल्या सुविधा उपलब्ध करून देण्यासाठी अनेकविध तंत्रे, सुधारित आराखडे, जमिनीसंबंधीत विशिष्ट निकष स्वीकारले आहेत.

मुंबई सारख्या अवाढव्य शहरात सतत भेडसावणारा प्रश्न असतो तो निवाऱ्याचा. त्यामुळे कामगारांना निवासस्थाने उपलब्ध करून देण्याच्या मागणीला उपक्रमाने प्राधान्य दिले. आज जिथे जिथे बसआगारे बांधली जातात. रिसिव्हींग स्टेशन बांधली जातात, तेथे कामगारांची तसेच अधिकाऱ्यांची निवासस्थाने बांधण्याची तरतूद करण्यात येते.

स्थापत्य विभागाची कार्यालये ''इमारत विभाग'' म्हणून ओळखली जातात. वडाळा, मुंबई सेंट्रल आणि ओशिवरा येथील विभागीय कार्यालयाद्वारे या विभागांवर नियंत्रण ठेवले जाते. या विभागाचा कसारा येथे ''उपकेंद्र बांधणी विभाग'' असून येथून नियोजन, आरेखन, निविदा, परीरक्षण आदी महत्त्वाची कामे केली जातात.

गुणवत्तेच्या दृष्टीने केलेली प्रगती

बस आगाराच्या आवारात "यार्ड लायटिंग" : १९७० पूर्वी बसआगाराच्या आवारात "कॅटेनरी वायर्स" द्वारे प्रकाशाची सोय करण्यात आली होती. या पद्धतीत सुधारणा करून आधुनिक प्रकाश पद्धतीची "हाय मास्ट लायटींग" पद्धत सुरू करण्यात आली. ही पद्धत सर्व प्रथम १९८० साली धारावी आगारात सुरू करण्यात आली. या पद्धतीचा फायदा म्हणजे सर्वत्र सारखा आणि भरपूर प्रकाश संपूर्ण आगाराच्या आवारात पसरला जातो. यामुळे कामगारांना रात्रीच्या वेळी काम करणे तर सोईचे होतेच शिवाय बसगाड्या आगारात कुठेही कधीही वळविणे शक्य होते. उपक्रमाच्या २५ बस आगारांपैकी २३ बस आगारात अशा प्रकारच्या "हाय मास्ट लायटींग" ची सोय करण्यात आली आहे.

इतर सुधारणा

डॉकींग पीट्समध्ये सुधारणा : १९६७ पूर्वी जुन्या पद्धतीच्या डॉकींग पीट्सवर काम केले जात होते. तथापि १९६७ मध्ये बेस्ट उपक्रमाने मरोळ आगारात आधुनिक पद्धतीचे "बेसमेंट पीट्स" बनविले. अशा प्रकारची "बेसमेंट पीट्स" बनवणारी बेस्ट उपक्रम ही आंतरराष्ट्रीय वाहतूक संघटनेतील पहिली संस्था आहे. अगदी इंग्लंडमध्ये सुद्धा लंडन ट्रान्सपोर्टने ही पद्धत प्रथम सुरू केली ती १९७३ साली. बेसमेंट पीट्समुळे चांगले वायुविजन, मोकळी हवा, पुरेसा प्रकाश आणि कामगारांना काम करण्यास पुरेशी जागा इत्यादी सुविधा मिळतात. साहजिकच यामुळे कामगारांची कार्यक्षमता वाढते. उपक्रमाच्या २५ बस आगारांपैकी सध्या १९ बस आगारात अशा प्रकारचे "बेसमेंट पीट्स" बनविण्यात आले आहेत. इतर वाहतूक संस्थांनी तसेच सेंट्रल इन्स्टिट्यूट ऑफ रोड ट्रान्स्पोर्टने देखील उपक्रमाच्या या "बेसमेंट पीट्स"ची प्रशंसा केली आहे.

डॉकींग पीट्स शेडच्या फरसबंदीत सुधारणा : १९९१ पर्यंत डॉकींग पिट शेडची फरसबंदी (फ्लोअरींग) सिमेंट कॉंक्रीटची होती. परंतु १९९१ मध्ये सिमेंट कॉंक्रीटची फरसबंदी बदलून त्या जागी "कास्ट आयर्न टाईल्स"

बसविण्यात आल्या. अशा प्रकारच्या टाईल्स सर्व प्रथम मालवणी आगारात बसविण्यात आल्या. या टाईल्स अधिक टिकाऊ आणि देखभालीची गरज नसणाऱ्या, परिणामी आर्थिकदृष्ट्या किफायतशीर असतात. उपक्रमाच्या २३ बसआगारातून अशा टाईल्स बसविण्यात आल्या असून उरलेल्या दोन बसआगारात त्या लवकरच बसविण्यात येणार आहेत.

डॉकींग पीट्सच्या शेडच्या रचनेत सुधारणा : १९९२ मध्ये मागाठणे बसआगारांची बांधणी करताना जुन्या पद्धतीचं ''स्टील स्ट्रक्चर'' न वापरता आर.सी. फ्रेम्ड स्ट्रक्चरचा वापर करण्यात आला आणि डॉकींग पीट्सच्या शेडची रचना आणि बांधकाम ''आर.सी.बीम फ्लॅट स्लॅब'' ने करण्यात आली.

कर्मचारी वसाहतीतील बांधकामाच्या रचनेत सुधारणा : १९७६ पूर्वी *बांधलेल्या कर्मचारी वसाहतींना प्रत्येक माळ्यावर ''कॉमन पॅसेज'' होता. त्यामुळे* या वसाहती चाळीसारख्या दिसायच्या. शिवाय कॉमन पॅसेजची साफसफाई व्यवस्थित होत नसे. या सर्व गोष्टींची दखल घेऊन स्थापत्य विभागाने १९७६ सालीच वासहतींचा आराखडा बदलला आणि वसाहतींना फ्लटॅचे स्वरूप दिले. ही पद्धत सर्वप्रथम घाटकोपर कर्मचारी वसाहतीत करण्यात आली. अशा प्रकारच्या वसाहतींच कर्मचाऱ्यांकडून स्वागत केलं गेलं कारण स्वतंत्र ब्लॉक पद्धतीत एकांतता सुरक्षितता, कमी देखभाल हे फायदे आलेच.

११० के.व्ही. उपकेंद्र : या विभागानं १९९४ मध्ये बॅकबे येथील ११० के.व्ही. उपकेंद्राचं यशस्वी बांधकाम करून स्थापत्य अभियांत्रिकी विभागाच्या नियोजन आणि आरेखन विभागाच्या बांधकामात एक यशस्वी टप्पा गाठला. अत्यंत गुंतागुंतीचं आणि तंत्रज्ञानाशी निगडीत असणारे हे बांधकाम या विभागाने उत्कृष्टरित्या पूर्ण केले आहे.

जागांचे व्यापारीकरण : उपक्रमाच्या जागांचा योग्य वापर व्हावा आणि त्यापासून उत्पन्न मिळावे या उद्देशाने काही जागांचे व्यापारीकरण करण्याचे उपक्रमाने ठरवले आहे. त्या दृष्टीने काही जागा वित्तसंस्थांना तसेच वाणिज्य (कमर्शिअल) आस्थापनांना लीजवर देण्यात आल्या आहेत. उदा. दिंडोशी येथील

अधिकारी निवासस्थानातील तळमजला बँकेला लीजवर देण्यात आला आहे. अशाच प्रकारे अंधेरी बसस्थानक, वाळकेश्वर बसस्थानक अधिकारी निवास, परिवहन भवनातील बस आगारातील तळमजल्यावरील जागा इत्यादी जागा व्यापारी तत्त्वावर देण्यात आल्या आहेत.

सिडकोला तुर्भे येथे बांधण्यात आलेल्या बस आगारासाठी सल्ला आणि मार्गदर्शन करण्यात आले. १९९४-९५ मध्ये सेंट्रल इन्स्टीट्यूट ऑफ रोड ट्रान्स्पोर्टच्या भोसरी (पुणे) येथे बांधण्यात आलेल्या ''हायर टेस्ट लॅबोरेटरी'' च्या इमारतीला सुद्धा या विभागानेच मार्गदर्शन केले. याच संस्थेच्या १९९३-९४ मध्ये ''लायब्ररी आणि कॉम्प्युटर बिल्डिंग'' या इमारतीच्या इलेक्ट्रीफिकेशनचा आराखडा तयार करण्याचे कामही या विभागाने केले.

प्रकरण बारावे

वीज पुरवठा

१९०५ साली मिळालेल्या परवान्याने तत्कालीन बेस्ट कंपनीने मुंबई शहराला वीज पुरवठा सुरू केला याचा उल्लेख मागील एका प्रकरणात आला आहे. आरंभाला कंपनीने स्टीम जनरेटरने वीजनिर्मिती व वितरण केले. नंतर टाटा कंपनीची वीज आली.

टाटा वीज कंपन्या (आंध्र व्हॅली पॉवर सप्लाय कं.; टाटा पॉवर सप्लाय कं.; टाटा हायड्रो-इलेक्ट्रिक पॉवर सप्लाय कं. लि.) भिरा, भिवपुरी व खोपोली येथील जलाशयातील शक्तीचे, तेथील वीज निर्मितीकेंद्रांत, विद्युतशक्तीत रूपांतर करीत. तेथून ओव्हरहेड केबलने – ११०,००० व्होल्ट दाबाने त्यातील मोठा भाग धारावी व परळ या वीजकेंद्रांत येई. ह्या केंद्रांत ट्रान्सफॉर्मर्सच्या साहाय्याने वितरणाच्या सोयीसाठी दाब २२००० व्होल्ट व ६६०० व्होल्ट इतका कमी केला जाई. गिरण्या, रेल्वे, बॉम्बे सबर्बन इलेक्ट्रिक सप्लाय लि. व बेस्ट यांना टाटा कं. जरूर त्या दाबाने आपल्या केबलद्वारा वीज पुरवीत असे.

१९४७ मध्ये महापालिकेकडे कंपनी आली तेव्हा केबलद्वारा टाटाकडून कसारा, माहीम, किंग्जवे, जमनादास, सुपारीबाग, लालबाग, एस्प्लनेड, पलटण आणि बॅकबे या केंद्रांतून वीज घेतली जात होती. कसारा, किंग्जवे आणि माहीम ही केन्द्रे वगळता ६,६०० व्होल्ट दाबाने वीज घेतली जात होती. ह्या केंद्रांपासून केबल्सचे विद्युतजाळे २४७ उपकेंद्रांपर्यंत पोहोचले होते. ह्या ठिकाणी ट्रान्सफॉर्मर्सच्या साहाय्याने विजेचा दाब ४००/२३० व्होल्टवर आणला

जाई. तेथून ती डिस्ट्रिब्यूशन आणि सर्व्हिस केबलने ग्राहकांच्या सोईच्या ठिकाणी उपलब्ध करण्यात येई.

दक्षिण मुंबईत विशेषतः फोर्ट, काळबादेवी, गिरगाव या भागात डी. सी. (डायरेक्ट करंट) पद्धतीची वीजशक्ती पुरवण्यात येई. तिचा दाब ४६०/ २३० व्होल्ट असे. उपरिनिर्दिष्ट विद्युतजाळयात ए. सी. (ऑल्टरनेट करंट) पद्धतीचा प्रवाह असे. त्याचे डी. सी. प्रवाहात रूपांतर करण्यासाठी पाठकवाडी, तेलवाडी, अपोलो आणि पलटण मार्गावरील केंद्रांत 'रोटरी कन्व्हर्टर्स' व फिरोजशहा मेहता मार्गावर 'मर्क्युरी-आर्क रेक्टिफायर्स' बसविलेले होते.

उपक्रमाची वाटचाल

महापालिकेने बेस्ट कंपनीची सूत्रे आपल्याकडे घेतली. पाठोपाठ १५ ऑगस्टला भारताला स्वातंत्र्य मिळाले. बदलती राजकीय घडण, सामाजिक दृष्टिकोण, ग्राहकांच्या अपेक्षा व वीजशक्तीचा वाढता उपयोग ह्यामुळे उद्दिष्टे, कार्यपद्धती यांचा पुनर्विचार व पुनर्घटना करणे आवश्यक झाले.

वीजपुरवठ्याच्या बाबतीत कंपनीने घालून दिलेली कार्यक्षम पद्धती आणि परंपरा यांचे उपक्रमाने केवळ जतन केले नाही तर ती समृद्धही केली. ग्राहकांना नियमित दाबाने विद्युतशक्ती किमान खर्चात आणि सुलभतेने उपलब्ध करून देणे आणि वितरण व्यवस्थेत काही बिघाड झाल्यास किमान वेळात पुनः पूर्ववत प्रवाह सुरू करणे या बाबतीत उपक्रमाची भारतात ख्याती आहे.

गेल्या ५० वर्षांत कमाल मागणी ५३,००० कि.वॅट वरून ६,३३,००० कि.वॅट पर्यंत पोहोचली आहे. महापालिकाकरणाच्या वेळी २४७ उपकेन्द्रे होती. आज १,७३३ आहेत. भूमिगत केबलची लांबी १२६३ होती. आज मितीस ६९६६ कि.मी. लांबीच्या केबल्स आहेत. तर वीज ग्राहकांची संख्या १,०८,००० वरून ७,९८,१५२ वर पोहोचली आहे. रस्त्यावरील दिव्यांची संख्या २,२१५ होती, आज मितीस ३३,५३४ आहे.

गेल्या काही वर्षांत विजेच्या वापरात फार मोठ्या प्रमाणावर वाढ

झाली आहे. रेफ्रिजरेटर, एअरकंडिशनिंग, गीझर, दूरचित्रवाणी संच वगैरे वीज-उपकरणे यांचा ज्याप्रमाणे सार्वत्रिक प्रसार होतो आहे त्याचप्रमाणे कार्यालयांतून एअरकंडिशनचा वापरही वाढतो आहे, कारखाने व करमणुकीच्या केंद्रात वीजशक्तीचा वापर वाढतो आहे. आकाशवेधी इमारती आल्या. झोपडपट्ट्यातून विजेचा प्रवेश झाला. अशा स्थितीत उपक्रमाच्या वीजपुरवठा विभागाच्या जबाबदाऱ्या वाढल्या आहेत. गुंतागुंतीच्या झाल्या आहेत.

वीज पुरवठा पद्धत

बेस्ट कंपनीच्या काळात विजेचे जाळे काही विभागांत ५५०० व्होल्टचे होते तर काही विभागात ६६०० चे होते. विजेचा दाब ५५०० वरून ६६०० वर नेण्याने केबल सिस्टिम (तारखंड) वगैरे व्यवस्थेत फारसा बदल न करता २० टक्के अधिक मागणी पुरवण्याची सोय होणार होती. ह्यासाठी पहिल्या प्रथम १९५४ मध्ये सर्वत्र ६६०० व्होल्टचे एकसूत्री जाळे निर्माण करण्यात आले. हा बदल वीज पुरवठा अजिबात खंडित न करता करण्यात आला हे विशेष.

१९४९ मध्ये उपक्रमाने २२,००० व्होल्टचे पहिले संग्राही केंद्र ग्रॅन्टरोड येथे उभारले. त्यानंतर अपोलो येथे २२,००० व्होल्टचे केंद्र उभारण्यात आले. किंग्जवे आणि कसारा येथील आणखी दोन संग्राही केन्द्रे १९५५ मध्ये २२,००० व्होल्टमध्ये रूपांतरीत करण्यात आली आणि सर्व ६६०० मीटरींग पॉईंट्स काढून टाकण्यात आले. आज बेस्टची ३५ संग्राही केन्द्रे आणि ११० के.व्ही.ची दोन संग्राही केन्द्रे आहे.

वीजेची मागणी वाढत होती. त्यामुळे त्यात आणखी काही बदल होणे गरजेचे होते. टाटा कंपनीशी १९५६ साली झालेल्या करारानुसार त्यांनी तिसरे संग्राही केंद्र कर्नाक बंदर येथे स्थापन केले. हे नवीन केंद्र व अगोदरची परेल व धारावी येथील दोन केन्द्रे हीच उपक्रमाची वीज पुरवठा करणारी केन्द्रे होती. या तीन ठिकाणी वीज पुरवठा २२,००० व्होल्ट्स इतका संग्रहित केला जात असे. उपक्रमाने या तीन केंद्रांतून स्वतःच्या संग्राही केंद्रापर्यंत २२

कि.वॅटच्या केबल्स टाकल्या. नंतर उपक्रमाच्या स्वतःच्या ट्रान्सफॉर्मर्सच्या साहाय्याने ६,६०० व्होल्ट्स यंत्रणेत वीज पुरवठा करण्यासाठी २२,००० व्होल्ट्सचे प्रमाण कमी करून ते ६,६०० वर आणण्यात येत असे. जुन्या ६,६०० व्होल्टच्या संग्राही केंद्रांचा वापर थांबवण्यात बरीच वर्षे गेली. 'बेस्ट'ने नवीन संग्राही केन्द्रे स्थापन करताना ती २२,००० व्होल्ट्सच्या क्षमतेची केली. अशाप्रकारे, १९५६ मध्ये फर्ग्युसन रोड येथे वरळी संग्राही केंद्र स्थापन करण्यात आले. यानंतर अनेक ठिकाणी संग्राही केन्द्रे उभी राहिली.

ग्राहकांना योग्य दाबाखाली वीज पुरविणे ही वीजपुरवठा विभागाची महत्त्वाची जबाबदारी असते. अर्थात टाटांच्या; उपक्रमाच्या निरनिराळ्या केंद्रांवर जाणाऱ्या तारांच्या लांबीतील फरकामुळे तेथील दाबात फरक पडत असे. "ऑन लोड टॅप चेंजर" ही यंत्रणा २२ केव्हीच्या ट्रान्सफॉर्मरवर बसविल्याने हा दोष काढणे शक्य असते. त्यामुळे नियमित व्होल्टेजने ग्राहकांना वीज पुरवठा करता येतो.

डी. सी. प्रवाहात बदल

दक्षिण मुंबईतील गिरगाव, काळबादेवी व फोर्ट या भागांत डी. सी. प्रवाहाची ४६०/२३० व्होल्ट दाबाची वीज पुरविली जाई याचा उल्लेख वर आला आहे. १९४७ पर्यंत एकूण वीज पुरवठ्यात ह्या प्रकाराचे प्रमाण बरेच होते. डी. सी. प्रवाह एकाच दाबाचा असतो. ए. सी. मध्ये प्रवाह आणि दाब बदलते असतात. एका ठिकाणाहून दुसऱ्या ठिकाणी वीज लहान केबल्समधून मोठ्या दाबाने नेणे मोठ्या केबल्समधून कमी दाबाने नेण्यापेक्षा सोपे व स्वस्त असते. दाब पहिल्या ठिकाणी वाढवणे, लहान तारांतून नेणे व इच्छित जागी तो कमी करणे हे ट्रान्सफॉर्मरच्या साहाय्याने सुकर होते. प्रवाह ए. सी. जातीचा असेल तरच हे शक्य होते. ए. सी. प्रवाह सर्व दृष्टींनी सोईचा असतो.

१९५२ पासून हा पुरवठा ए. सी. (ऑल्टरनेट करंट) पद्धतीत बदलून घेण्याकरिता प्रयत्न सुरू करण्यात आले. ज्या सुमारे २५००० ग्राहकांना हा पुरवठा होत होता त्यांना आपली डी. सी. प्रवाहाची विजेची उपकरणे बदलून

त्या जागी ए. सी. प्रवाहाची उपकरणे खरेदी करावी लागणार होती. या बदलाकरिता त्यांचे मन वळविणे ही महत्त्वाची गोष्ट होती. अशा बदलात ग्राहकांना आर्थिक झळ पोचू नये म्हणून अंशतः नुकसानभरपाई करण्याची योजना आखण्यात आली. एकूण ५० लाख रुपये नुकसानभरपाई देण्यात आली. योजनाबद्ध प्रयत्नांमुळे या कामात जवळजवळ संपूर्ण यश मिळाले. फक्त १७ ग्राहक सोडले तर बाकी ग्राहकांनी १९७२ मार्च पर्यंत ए. सी. प्रवाह स्वीकारला.

रस्त्यांवरील प्रकाशयोजना

मुंबईच्या रस्त्यांवरील गॅसच्या दिव्यासंबंधी महानगरपालिकेचा बॉम्बे गॅस कंपनीशी करार होता. हा करार १९६२ सालात संपुष्टात येत होता. त्यामुळे मुंबईच्या रस्त्यांवर पूर्णतः विजेचे दिवे लावण्याचा निर्णय महानगरपालिकेने घेतला. हा कार्यक्रम पुरवठा विभागाने १९६६ सालात हाती घेतला. तोपर्यंत मुंबईच्या रस्त्यांवर सुमारे साडेसात हजार विजेचे दिवे आणि सात हजार गॅसचे दिवे होते. जुलै १९६८ मध्ये विद्युत दिव्यांची संख्या १९,००० झाली.

मुंबईतील मरीन ड्राइव्ह भागात दि. १ जुलै १९६८ रोजी गॅसवर चालणाऱ्या दिव्यांना भावपूर्ण निरोप देण्यात आला आणि प्रसिद्धीस आलेल्या वीजेच्या नव्या दीपमालेचे महापौरांच्या हस्ते उद्घाटन झाले. 'राणीचा नवा कंठहार' म्हणून ही दीपमाला ख्यातनाम झाली. ही दीपमाला जास्त क्षमतेच्या आधुनिक मर्क्युरी व्हेपर दिव्यांनी गुंफण्यात आली होती. विद्युत दीपमालांनी विलोभनीय दृश्य साकार करणारा मरीन ड्राइव्ह हा रस्ता भारतातीलच नव्हे तर जगातील एक प्रसिद्ध रस्ता आहे. पर्यटक या ठिकाणास आवर्जून भेट देतात. त्यानंतर आता सोडियम व्हेपरचे दिवे बसविण्यात आले. त्यामुळे या रस्त्यावरील दीपमालेला सुवर्णहाराचे रूप आले आहे.

मुंबईतल्या वाणिज्य/व्यापारी भागात १९८० साली सोडियम व्हेपरचे दिवे लावण्यात आले. इंधनाची बचत आणि तेलाच्या वाढत्या किंमतीला पर्याय म्हणून मग रस्त्यावरील प्रकाशयोजनेसाठी सोडियम व्हेपर्स, मर्क्युरी व्हेपर्सचे दिवे निवडण्यात आले. १९८२ मध्ये मुंबई शहरात फ्लुरोसंटसह मर्क्युरी व्हेपरचे

दिवे मोठ्या प्रमाणात लावण्यात आले. १९९० मध्ये "ऊर्जा कार्यक्षम दिवे" (एनर्जी इफिशिअंट) तर १९९३ मध्ये "एनर्जी फ्लुरोसंट दिवे" सुरू करण्यात आले. मुंबईतील विलोभनीय वास्तुशिल्प म्हणून नावाजलेल्या पुरातन इमारतींवर प्रकाशयोजना करण्यात आली.

विद्युत पुरवठा विभागाने दिव्यांची ही जादू केवळ रस्त्यावरच केली नसून मुंबईतल्या विविध सार्वजनिक कार्यक्रमांसाठी, धार्मिक कार्यासाठी उपक्रमातर्फे विद्युत पुरवठा केला जातो. पंचवीस वर्षापूर्वी गणेश विसर्जनासाठी गिरगाव चौपाटीवर विद्युत प्रकाशाची खास सोय करण्यास प्रारंभ केला. गणेश विसर्जनाच्या दिवशी आता अगदी समुद्रामध्येसुद्धा प्रखर प्रकाश झोताची व्यवस्था करण्यात येते.

दिवे नियंत्रित करण्याची व्यवस्था

एका दिव्याला किंवा दिव्यांच्या समूहाला एक स्विच असे. नेमलेला माणूस हे दिवे लावी आणि बंद करी. या पद्धतीत अनेक उणीवा होत्या. विशेषतः आणीबाणीच्या वेळी हे जास्त जाणवे. यासाठी अमाप पैसा खर्च करून शेकडो किलोमीटर लांबीच्या केबल्स टाकाव्या लागत व मोठ्या प्रमाणात रस्ते खोदावे लागत. म्हणून त्यासाठी इतर पद्धती अवलंबिणे आवश्यक होते. काही ठिकाणी दिवे लावण्याच्या, बंद करण्याच्या कामाकरिता टाइम-स्विच किंवा काही ठिकाणी फोटो इलेक्ट्रिक सेल बसविण्यात आले. यामुळे दिवे लागणे, बंद होणे या क्रिया आपोआप होत. टाइम-स्विच असेल त्या ठिकाणी सूर्योदय-सूर्यास्ताच्या वेळाप्रमाणे टाइम-स्विचमध्ये या क्रियांच्या वेळा निश्चित केल्या जातात. फोटो इलेक्ट्रिक सेल प्रकाशाच्या बाबतीत फार संवेदनाक्षम असतो. (सूर्यास्तानंतर) प्रकाश कमी झाला की सर्किट आपोआप कार्यान्वित होऊन दिवा लागतो आणि सकाळी हीच क्रिया उलटी होऊन दिवा बंद होतो.

रिपल कंट्रोल स्कीम

दूर अंतरावरून यंत्राच्या साह्याने दिवे सुरू आणि बंद होणे (रिपल कंट्रोल) या योजनेचा नंतर विचार करण्यात आला. वीजपुरवठ्याच्या यंत्रणेत

पूर्वनियोजित ठिकाणी रिपल कंट्रोलची यंत्रणा बसविली जाते. नियंत्रणाचे (दिव्यांची उघडझाप करण्याचे) संदेश ही यंत्रणा डिस्ट्रिब्यूशन केबलद्वारा (वीजपुरवठ्याच्या केबलमधून) पाठविते. रस्त्यावरील दिव्यांच्या स्वीचना हे संदेश मिळवून देणारी आणखी एक यंत्रणा असते. तथापि, ही योजना खर्चिक तसेच त्यासाठी बरीचशी सामग्री परदेशातून आयात करावी लागत असल्याने या योजनेचा विचार केला गेला नाही.

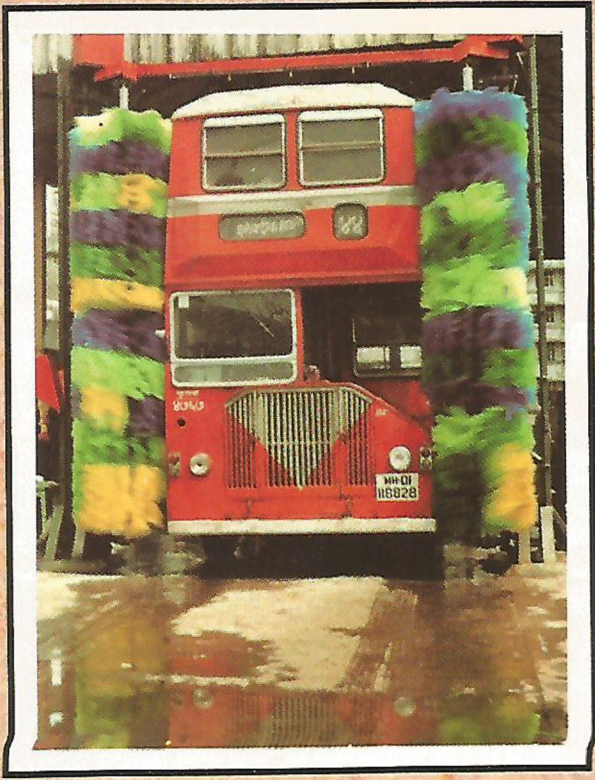
सध्या ३३००० हून अधिक रस्त्यावरील दिव्यांची संख्या असून त्यातले बहुतेक दिवे स्वयंचलित नियंत्रणाद्वारे लावले व विझविले जातात. रिमोट कंट्रोल द्वारे नियंत्रित होणाऱ्या ९३ वीज खांबांच्या गटातील ५३ वीज खांबांना कार्यक्षम नियंत्रणासाठी ''मास्टर्स/स्लेव्ह्ज'' ची व्यवस्था करण्यात आली आहे. उर्वरित वीज खांबांना टाईम स्वीचची व्यवस्था करण्यात आल्याने ते विशिष्ट समयी लावता किंवा मालविता येतात. यापुढे रस्त्यांवरील वीज दिव्यांसाठी पेजर्सची संकल्पना अंमलात आणण्याचा विचार आहे.

संग्राही केंद्राचे दूरवरून नियंत्रण

रस्त्यावरील दिव्यांचे दूरवरून नियंत्रण (रिमोट कंट्रोल) करण्याच्या कामगिरीत यश मिळण्यापूर्वीच दोन नियंत्रण केंद्रांतून संग्राही केंद्रांचे नियंत्रण *करण्यासही उपक्रमाने सुरूवात केली. आज ३५ संग्राही केन्द्रे अशी आहेत;* जेथे व्होल्टेज ११० के.व्ही. वरून ११ के.व्ही. वर ३३ के.व्ही. वरून ११ के.व्ही. वर, २२ के.व्ही. वरून ११ के.व्ही. आणि ६.६ के.व्ही.वर आणण्यात येते. सर्वसाधारणतः प्रत्येक संग्राही केंद्रामार्फत ५० उपकेंद्रांना व तेथून २१,००० वीज ग्राहकांना वीज पुरवठा होतो. वीज ग्राहकांना नियमित व्होल्टेजने वीज पुरवठा होण्यासाठी या संग्राही केंद्रातील उपकरणे कार्यक्षमतेने कार्यान्वित होणे जरूरीचे असते.

रिमोट सुपरव्हायझरी कंट्रोल

या यंत्रणेच्या साह्याने सर्किट ब्रेकर्स, दाब-नियंत्रणाचा टॅप चेंज कंट्रोल गिअर त्याचप्रमाणे व्होल्टेज या सर्वांवर नियंत्रण ठेवता येते. अशा यंत्रणेचा



आधुनिक तंत्रज्ञानाचा वापर करून वाहतूक विभागात अनेक सुधारणा करण्यात आल्या आहेत. त्यात बसगाड्या धुण्यासाठी बेस्टच्याच तंत्रज्ञांनी केलेल्या स्वयंचलित धुलाई यंत्राचा समावेश आहे.

अपघात प्रतिबंधक प्रशिक्षण वाहन

स्वयंचलित दोन दरवाजे असलेली दुमजली बस

राष्ट्रीय उत्पादकता परिषद, भारत या संस्थेतर्फे दर वर्षी दिला जाणारा 'राष्ट्रीय उत्पादकता पुरस्कार' १९९१-९२ या वर्षासाठी शहरी रस्ते वाहतुकीतील सर्वोत्कृष्ट कामगिरीबद्दल बेस्ट उपक्रमाला मिळाला.

वापर भविष्यात करण्याचे १९६६ मध्ये ठरले होते. हा हेतू ठेवूनच कंट्रोल केबल्स आगाऊच टाकण्यात आल्या होत्या. बंगलोरच्या इंडियन टेलिफोन इंडस्ट्रीज या संस्थेकडे उपकरणे तयार करण्याचे काम सोपविण्यात आले. जेथून सगळया रिसीव्हिंग स्टेशनवर रिमोट कंट्रोल 'पहारा' आहे ते दोन मुख्य केंद्रबिंदू एस्प्लनेड रिसीव्हिंग स्टेशन आणि किंग्जवे रिसीव्हिंग स्टेशन या ठिकाणी आहेत. एस्प्लनेड रिसीव्हिंग स्टेशनजवळच्या 'विद्युत' इमारतीमध्ये १९७० मध्ये रिमोट कंट्रोलची यंत्रणा बसविण्यात आली. किंग्जवेमध्ये १९७२ सालात ही रिमोट कंट्रोलची योजना कार्यान्वित झाली.

संग्राही केंद्र नियंत्रणासाठी 'स्काडा'

इंडियन टेलिफोन इंडस्ट्रीजने उपलब्ध करून दिलेली यंत्रणा इलेक्ट्रो-मेकॅनिकल तत्त्वावर रचण्यात आली होती. यामुळे त्याच्या कार्यान्वयनाच्या गतीला मर्यादा होत्या. त्यात माहिती संपादन (डाटा ॲक्विजिशन) करण्याची पद्धतीही नव्हती. त्या कारणामुळे ही पद्धती किमान पातळीवरच राहिली.

बेस्टने १९८० मध्ये मायक्रोप्रोसेसवर आधारित 'सुपरवायझरी कंट्रोल' ॲन्ड डाटा ॲक्विजिशन (स्काडा) ह्या नव्या पद्धतीचा अवलंब करण्यास सुरूवात केली. यामध्ये माहिती संपादन, पृथःकरण आणि अहवाल तयार करणे याबाबींचा समावेश आहे.

मुख्य नियंत्रण (मास्टर कंट्रोल) आणि संग्राही केंद्र यांच्यातील संदेशवहन जमिनीखालील केबल्सद्वारे होत असते.

वीज पुरवठ्याची विश्वसनीयता वाढावी आणि तो त्वरित पुन्हा चालू करता यावा यासाठी येत्या काही वर्षात बेस्टतर्फे मायक्रोवेअर बिनतारी संदेशवहन यंत्रणा सुरू करण्यात येणार आहे. त्वरित संपर्कासाठी पूर्वी अस्तित्वात असलेली रेडियो लहरींवर आधारित यंत्रणा आता कालबाह्य झाली आहे. त्याची जागा मायक्रोवेव्ह सिस्टिम आणि सेल्युलर फोन घेत आहेत.

या साधनसामग्रीचा वापर केल्याने यंत्रणेत काही बिघाड झाल्यास कार्यक्षमतेने व त्वरेने वीज पुरवठा पूर्ववत सुरू करणे सोपे झाले आहे. यंत्रणेत

बिघाड निर्माण झाल्यास त्यासंबंधीच्या संदेशाची दर्शकावर (इंडिकेटरवर) नोंद होते. यामुळे साधल्या जाणाऱ्या संपर्कामुळे नियंत्रण केंद्रातून फिरतीवरील कर्मचारी पथकाला बिघाड झालेल्या ठिकाणी सत्वर जाण्यासाठी व वीज पुरवठा सुरळीत करण्यास कमीत कमी वेळ लागावा यादृष्टीने मार्गदर्शन करणे शक्य होते.

प्रासंगिक अडचणी – पॉवर पूल

वीज पुरवठ्याची एक नेहमीची समस्या असते. ती समस्या मागणी आणि पुरवठा यांच्यात योजनाबद्ध समतोल राखण्याची. उदाहरणार्थ १९५० च्या सुमारास सतत तीन वर्षे पाऊस अपुरा पडला. त्यामुळे टाटांच्या धरणांत पाणी पुरेसे साठले नाही. त्यावेळी मागणीप्रमाणे वीज पुरवठा करण्याची नेहमीची ही समस्या अधिक अवघड झाली. हा तुटवडा दीर्घकाळ राहाणार असल्यामुळे पर्यायी उपाय योजणे आवश्यक होते. शहरात अनेक मोठ्या कारखानदारांकडे खाजगी जनरेटर होते. ते चालवून वीज उत्पादन करण्याची खाजगी मालकांना विनंती करण्यात आली. "पॉवर पूल" म्हणून ही योजना ओळखली जाई.

तुर्भे येथील टाटांचे विद्युतकेंद्र उभारण्यात आल्यानंतर, त्याचप्रमाणे रेल्वेच्या चोला येथील विद्युत उत्पादन केंद्रात अधिक कार्यक्षम जनरेटर बसविल्यामुळे विद्युत उत्पादनात बरीच वाढ झाली आणि पॉवर पूलची गरज उरली नाही. १९६१ मध्ये ही योजना बंद करण्यात आली. ही पॉवर पूल योजना केवळ मुंबई शहरापुरतीच नव्हे तर संपूर्ण राज्यात राबविण्याचे कामी सर्वस्वी पुढाकार उपक्रमाने घेतला होता.

काही वैशिष्ट्ये व आव्हाने

जुन्या काळात जेव्हा जागा मुबलक होती तेव्हा "भुयारी उपकेंद्र" किंवा "पॅकेज टाइप सबस्टेशन" हे शद्बसुद्धा कोणाच्या ऐकिवात नव्हते.

विजेच्या मागणीत झालेल्या प्रचंड वाढीमुळे शहरात निरनिराळ्या ठिकाणी विद्युत उपकेंद्रांची गरज वाढत आहे. जागा मिळण्याच्या बाबतीत मुंबई शहरात विशेषतः दाट वस्तीच्या भागात दिवसेंदिवस गंभीर समस्या निर्माण होत आहेत. शहराव्यतिरिक्तच्या भागांत उपकेंद्र स्तंभावर बांधणे हे रूढ आहे.

सौंदर्याच्या दृष्टीने मुंबईसारख्या शहरात अशा पद्धतीने उपकेंद्र बांधण्याची कल्पना कोणालाच रुचणार नाही. सभोवतालच्या उंच इमारतींमुळे अशा बांधणीचे उपकेंद्र धोक्याचेही असते.

१९६४ साली प्रायोगिक म्हणून अमेरिकेतून जमिनीखाली ठेवता येतील असे ५ ट्रान्सफॉर्मर आणण्यात आले. १९६७ पासूनचे त्यांच्या संबंधातील अनुभव उत्साहवर्धक नव्हते.

मुंबई शहराची वस्ती झपाट्याने वाढली आहे. माणसांचे लोंढे दर दिवशी मुंबईत येत आहेत, समस्याही वाढत आहेत. कोणत्याही मुलभूत सुविधा नसलेल्या झोपड्या रस्तोरस्ती वाढत आहेत. एकीकडे स्वच्छ आणि सुंदर मुंबईचे स्वप्न तर एकीकडे बकाल वस्तीचं दृश्य. एकीकडे हरीत मुंबईचं घोषवाक्य तर एकीकडे फुटपाथच गायब झाल्याचे दृश्य, हे थांबणार केव्हा? प्रश्न अनुत्तरितच रहाणार. कोणी पांढरपेशे कधी कधी याविरूद्ध आवाज उठवतात. झोपड्या हटवण्याचे वा तोडण्याचे थोडे फार प्रकार होतात. आणि काही दिवसातच त्याच जागी झोपड्या पुन्हा उभ्या रहातात. पुढे पुढे तर झोपड्या हक्काच्या झाल्या आणि विद्युत पुरवठा विभागाला प्रत्येक झोपडपट्टीसाठी स्वतंत्र मीटर द्यावा लागला. आता मुंबापुरीच्या अधिकृत झोपड्यांतून पद्धतशीरपणे दिव्यांची सोय करण्यात आली आहे. सुजाण मुंबईकरांनी या झोपड्यांनासुद्धा आता आपल्यात सामावून घेतलं आहे.

झोपडपट्टीचे विदारक चित्र डोळयासमोर असतानाच आकाशाला भिडणाऱ्या गगनचुंबी इमारती मुंबईकरांच्या नजरेस येतात. गेल्या काही वर्षात या इमारती इतक्या वाढल्या आहेत की अक्षरशः समुद्र आटवून नवी भूमी तयार करण्यात आली आहे. मुंबईतील कफ परेड, नरीमन पॉईंट, बॅकबे रेक्लमेशन येथे सिमेंटची जंगले तयार झाली आहेत. या एवढ्या पसाऱ्याला आणि आकाशाला भिडणाऱ्या इमारतींना एवढ्या उंचावर लाईटची सोय करणे साधी गोष्ट नाही. नव्या इमारती, नवे तंत्रज्ञान, संगणकाचा वापर याबरोबरच दूरदर्शन संच, व्हीडीओ, ऑडिओ, वॉशिंग मशीन, वातानुकूलित संच अशा विविध उपकरणांचा मोठ्या प्रमाणावर वापर होऊ लागला आणि जिकडे तिकडे

"कॉम्प्युटरचा" जमाना सुरू झाला. साहजिकच वीजेच्या मागणीत वाढ झाली. विशेषतः संगणक आणि वातानुकूलित संच यांची उंच इमारतीतून मागणी वाढू लागली. वाणिज्य वापरासाठी वीजेच्या मागणीत मोठ्या प्रमाणात वाढ होऊ लागली.

इमारतींच्या उंचीमुळे वीज वाहनाच्या बाबतीत अनेक समस्या निर्माण होतात. यासाठी उच्च दाबाच्या विद्युत यंत्रणेची गरज भासते. निवासस्थाने आणि कार्यालये म्हणून वापरल्या जाणाऱ्या जुन्या पद्धतीच्या सुमारे ४०० इमारतींना वीज पुरवठ्यासाठी जी यंत्रणा लागते ती एका आकाशवेधी इमारतीला लागते.

सध्या उपक्रम टाटा कंपनीकडून वीज विकत घेतो. या उलट स्वतःच वीजनिर्मिती केली तर अधिक सोईस्कर होईल आणि मोठ्या प्रमाणावर बचतही होऊ शकेल. स्वतःच्या वीजनिर्मितीमुळे खर्चही कमी होऊन ग्राहकांची वीजेची मागणी चांगल्या तऱ्हेने पुरवता येईल. या उद्देशाने उपक्रमाने स्वतः वीज निर्मिती करण्याचा कार्यक्रम हाती घेतला आहे.

आधुनिक तंत्रज्ञानाचा वापर करून सर्वप्रथम भूमिगत केबल्सद्वारे विद्युत विरतण करणारी "बेस्ट" ही भारतातील पहिली संस्था आहे. १९८९ सालापासून उपक्रमाच्या संग्राही केंद्रांचे व्होल्टेज २२ के.व्ही. वरून ३३ के.व्ही. इतके वाढविण्यात आले. इतकेच काय त्याच वर्षी उपक्रमाचे ११० के.व्ही. क्षमतेचे संग्राही केंद्र नरीमन पॉईंट येथे बांधण्यात आलं. सर्वसामान्यपणे भारतात विद्युत पुरवठा करणारी उपकेन्द्रे इमारतीच्या बाहेर असतात. निवासी इमारतींपासून दूर असतात. परंतु नरीमन पॉईंट येथील हे ११० के.व्ही. चे संग्राही केंद्र प्रशस्त इमारतीत असून या इमारतीचे पहिले काही माळे सोडल्यास इतर सर्व माळे खाजगी कार्यालयांसाठी वापरले जातात. या इमारतीच्या टोकावरील वा उंच मजल्यावर काम करणाऱ्या व्यक्तींना हे माहितीसुद्धा नसेल की आपण रहातोय त्या इमारतीत खाली ११० केव्हीचे उपकेंद्र आहे. उपक्रमाने १९९३ साली खेतवाडी येथेसुद्धा ११० केव्हीचे संग्राही केंद्र बांधलं असून ते सुद्धा इमारतीमध्येच आहे.

स्वीच-गियर्स : विद्युत वितरण पद्धतीत आधुनिक तंत्रज्ञानाचा वापर करण्यात बेस्ट उपक्रम अग्रेसर आहे हे या पूर्वीच म्हटले आहे. सध्या उपक्रमामध्ये वेगवेगळया प्रकारचे आणि वेगवेगळया तंत्रज्ञानाचे स्वीच-गियर्स वापरले जातात. उदा. एअर ब्लास्ट सर्कीट, मिनिमम ऑईल सर्कीट ब्रेकर्स व्हॅक्युम सर्कीट ब्रेकर्स, एसएफ-६ सर्कीट ब्रेकर्स आणि गॅस इन्स्युलेटेड सर्कीट ब्रेकर्स. १९८१ मध्ये मिनिमम ऑईल सर्कीट ब्रेकर्स वापरात आले तर १९८५ मध्ये व्हॅक्युम आणि एसएफ – ६ सर्कीट ब्रेकर्स सुरू करण्यात आले. हे सर्कीट ब्रेकर्स अद्ययावत असल्याने त्यांची देखभाल करावी लागत नाही.

१९८९ साली ११० के.व्ही. रिसिव्हींग स्टेशन सुरू झाले त्याचवेळी ११० केव्ही गॅस इन्स्युलेटेड स्वीच-गियर्सही (जीआयएस) सुरू करण्यात आले. हे स्वीच गिअर्स जागा कमी व्यापतात. त्यामुळे कमी जागेत स्वीचगीयर्स उभे करणे सोईचे झाले आहे. मुंबईमध्ये उपकेंद्रांना जागा मिळणे ही सर्वात मोठी समस्या आहे. योग्य ठिकाणी हवी तेवढी आणि सुरक्षिततेच्या दृष्टीने चांगली जागा मिळणे कठीण झाले आहे. अशा स्थितीत कमी जागा व्यापणाऱ्या "जीआयएस स्वीच-गियर्स" चा उपक्रमाला चांगलाच फायदा झाला आहे.

केबल्सची चाचणी : भूमिगत केबल्सचा विचार केल्यास भारतामध्ये बेस्ट उपक्रमाची "भूमिगत केबल वितरण व्यवस्था" सर्वात मोठी आहे. वस्तुतः "ओव्हरहेड" पद्धतीची तुलना करता भूमिगत केबलद्वारे विजेचे वितरण करणे ही खूप मोठी खर्चिक बाब आहे. परंतु मुंबईचाच विचार करायचा झाल्यास दाटीवाटीच्या वस्तीतून आणि रस्त्यांवरून "ओव्हरहेड" विद्युत यंत्रणा बसवण्याचा विचार करणेदेखील चुकीचे आहे. म्हणून भूमिगत केबल्सची व्यवस्था जरी खर्चिक असली तरी विश्वसनीयतेच्या आणि सुरक्षिततेच्या दृष्टीने ती फायदेशीर आहे.

पुढे पुढे उपक्रमाने केबल्स आणि सांधात पद्धती (जॉइंन्टीग सिस्टीम) मध्ये अद्ययावत अशा तंत्रज्ञानाचा वापर केला. केबलमध्ये वापरली जाणारी तांब्याची तार कमी पडू लागली. शासनाने तांब्याच्या वापरावर बंधन आणले. शेवटी पर्याय म्हणून ॲल्युमिनियमच्या केबल्स वापरात आल्या. नंतर "पीव्हीसी" आली. १९८२ मध्ये उच्च दाबासाठी XLPE केबल वापरात आली.

भूमिगत केबलमध्ये 'शॉटसर्कीट' तपासणी करण्यात आली. कमी दाबाची केबल तपासणी करण्यात ''बेस्ट'' ही अग्रेसर संस्था होती. १९८० पर्यंत उच्च दाबाच्या केबलची तपासणी ''ब्रीज मेथड''ने केली जात होती. परंतु त्याच वर्षी BIECCO जनरेटर उच्च दाबाच्या केबलची तपासणी करण्यासाठी खरेदी करण्यात आले. १९९० मध्ये उपक्रमाने ''टेस्टींग व्हॅन'' आणली. सर्व उपकरणांनी सज्ज असे हे वाहन उच्च आणि कमी दाबाच्या केबलमधील दोष शोधून काढते. ही यंत्रणा अतिशय खर्चिक असूनसुद्धा खरेदी करण्यात आली. याचा फायदा म्हणजे कमीत कमी वेळात विद्युत यंत्रणेतील दोष काढून वीजग्राहकांना खात्रीपूर्वक, चांगली आणि तत्पर वीजसेवा पुरवली जाते. उपक्रमाकडे सध्या अशा चार ''टेस्टींग व्हॅन'' आहेत.

कम्युनिकेशन आणि मॉनिटरींग सिस्टीम : विद्युत वितरण उद्योगात बेस्ट ही पहिलीच संस्था आहे की, जिने व्हीएचएफ (VHF) कम्युनिकेशन १९६० सालीच सुरू केले. १९६३ साली संदेश लवकर पोहोचावेत म्हणून बिनतारी संदेश यंत्रणा आली. ज्या ठिकाणी पुरवठा खंडीत झाला आहे त्याठिकाणी वाहनाने जलदगतीने जाऊन यंत्रणेतील दोष शोधून काढून विद्युत पुरवठा पूर्ववत करणे सोपे झाले आहे.

वितरण व्यवस्थेच्या सोईच्या दृष्टीने १९६७ सालात विद्युत पुरवठा विभागाचे उत्तर व दक्षिण असे दोन विभाग करण्यात आले. त्यावेळी यंत्र सामग्रीत बिघाड झाला तर हे बिघाड लक्षात येण्यासाठी आणि त्यावर विनाविलंब उपाययोजना करण्यासाठी अत्याधुनिक पद्धतीची ''रिमोट सुपरवायझरी कंट्रोल'' ची यंत्रणा बसविण्यात आली. या यंत्रणेमुळे मुंबईत वेगवेगळया विभागात किती प्रमाणात वीजपुरवठा होतो हे एकाच ठिकाणी कळू शकते.

मीटर्स अँड रिलेज : पूर्वी वापरात येणाऱ्या मीटरमध्ये कालांतराने बदल होत गेला. जुने मीटर कार्यक्षम ठरू शकले नाहीत, म्हणून १९९४ मध्ये विद्युत विभागाने ''इलेक्ट्रॉनिक मीटर'' आणि ''सॉलीड स्टेट रिलेज'' सुरू केले. अगदी अलीकडे म्हणजे १९९५ मध्ये आधुनिक तंत्रज्ञान आणि संगणकाच्या आधारावर ''रिमोट मीटरींग सिस्टीम'' सुरू केली आहे.

विद्युत पुरवठा विभागात संगणकीकरण : बेस्ट उपक्रमात संगणकाचा वापर आता मोठ्या प्रमाणात होऊ लागला आहे. तशा सर्वच क्षेत्रात संगणकीकरणाला महत्व प्राप्त झाले आहे. तरीसुद्धा आपल्या ग्राहकांना संगणकाद्वारे वीज देयके देणारी आणि संगणकाचा वापर करणारी "बेस्ट" ही भारतातील पहिलीच संस्था आहे. १९७४ सालापासून विद्युत देयके संगणकावर केली जातात आणि ठरलेल्या वेळी बिनचूकपणे ग्राहकांच्या घरी पोहोचविली जातात. १९८८ पासून विद्युत पुरवठा विभागाच्या कार्यालयातून पी.सी.चा (पर्सनल कॉम्प्युटर) वापर सुरू झाला. यामुळे पुरवठा विभागाचे काम अधिक कार्यक्षमतेने चालू झालं आहे. परिणामी वीजग्राहकांना तत्पर सेवा देणे सुलभ झालं आहे. वीजग्राहकांच्या तक्रारींचेसुद्धा कमी वेळात निरसन करणे आणि ग्राहकांचे समाधान करणे शक्य झालं आहे. पाहिजे ती माहिती उदा. ग्राहकाचे नांव, पत्ता, मीटर क्र., यंत्रणा क्र., वीजेचा वापर – घरगुती, वाणिज्य, औद्योगिक इ. एकूण विद्युत भार, केबलची क्षमता इ. बाबी क्षणात समजतात. कोणत्याही आकडेवारीसाठी वा रेकॉर्डसाठी शोधाशोध करावी लागत नाही.

संगणकीकरणातील विकासाचा एक अत्यंत महत्वाचा टप्पा म्हणावा लागेल असा एक कार्यक्रम विद्युत पुरवठा विभागाच्या नजरेसमोर आहे, तो म्हणजे विद्युत पुरवठा क्षेत्रातील संपूर्ण केबल्सच्या कामाचे (नेटवर्क) भौगोलिक नकाशासह "डिजीटायझिंग" करण्याचा. उपक्रमाचा हा मानस पुरा करण्यासाठी तशी निविदाही मागविण्यात आली आहे. संपूर्ण केबल्सच्या कामाचे भौगोलिक नकाशासह एकदा "डिजीटायझिंग" झाले की या विभागाच्या कार्यपद्धतीत आमूलाग्र बदल होईल.

संशोधन, विकास आणि योजना यांचा विचार विद्युत पुरवठा विभागात आरंभापासून केला गेला आहे. त्याकरिता स्वतंत्र प्लॅनिंग विभाग काढून उपक्रमाने पुढचे पाऊल टाकले. विद्युतशास्त्रात होणारे नवे प्रयोग, लागणारे शोध, निर्माण होणारी नवी उपकरणे यांचा शहराकरिता उपयोग कसा करून घेता येईल ह्या दृष्टीने सतत अभ्यास चालू असतो.

प्रकरण तेरावे

उपक्रमाची अर्थव्यवस्था

महापालिकेने बेस्ट कंपनी लिमिटेड एकूण ९ कोटी ८६ लक्ष ५८ हजार ७६५ रुपयांना विकत घेतली. या किंमतीची विभागणी खालीलप्रमाणे होती :

स्थावर मालमत्ता	रुपये ८,६१,०८,७६५
स्टोअर विभाग आणि चालू कामे	रुपये ६५,५०,०००
गुडविल (बसविभागासह)	रुपये ६०,००,०००
एकूण	रुपये ९,८६,५८,७६५

ही रक्कम प्रामुख्याने कर्ज काढून उभी करण्यात आली आणि खालील हप्त्यांनी बेस्ट कंपनीला पैसे देण्यात आले :

३१-०३-४८ पर्यंत	रुपये ५,३५,००,०००
३१-०३-४९ पर्यंत	रुपये १,००,००,०००
०१-०४-५० पर्यंत	रुपये ३,५१,५८,७६५
एकूण	रुपये ९,८६,५८,७६५

लवादाच्या निर्णयाप्रमाणे ७-८-१९४८ पासून ३१-३-१९५० पर्यंत बाकी देणे रकमेकरिता ४ टक्के व्याज द्यायचे होते. व्याजाची रक्कम २३ लाख, १९ हजार ५१६ रुपये झाली. गुडविलपोटी देण्याचे ६० लाख रुपये दरवर्षीच्या उत्पन्नातून हप्त्याने देण्यात आले. शेवटचा ३ लाख ५४ हजारांचा हप्ता १९७० मध्ये देण्यात आला. १-८-१९४७ रोजी ७ कोटी ५० लाख

रुपयांचे कर्ज उभारण्यात आले. ३१-३-१९९७ रोजीप्रमाणे उपक्रमाला ३८.०१ कोटी रुपयांचे कर्ज होते.

गेल्या पन्नास वर्षांत वाहतुकीचे क्षेत्र बृहन्मुंबईत वाढले. वीज पुरवठ्याचे क्षेत्र वाढले नाही तरी शहरामधील विजेची गरज मोठ्या प्रमाणावर वाढली. *रिसीव्हिंग स्टेशने आणि सबस्टेशने वाढवावी लागली. वीजवाहकांचे जाळे मजबूत* करावे लागले. याच कालखंडात मुंबईच्या रस्त्यांवरील गॅसच्या दिव्यांची जागा विजेच्या दिव्यांनी घेतली. हे काम हप्त्याने करण्यात आले. अलिकडील काळात सेवकवर्गाकरिता विविध सुखसोयी आणि निवासस्थाने यांत खूप मोठी प्रगती झाली.

आर्थिक स्थिती

वीज पुरवठा आणि वाहतूक विभाग यांचे उत्पन्न अनेक पटीने वाढले तरी खर्च त्यापेक्षा अधिक वेगाने वाढला. वाहतूक विभागात होणारा तोटा पुरवठा विभागात होणाऱ्या फायद्याने भरून काढावा लागला. त्यामुळे काटकसरीच्या आणि उत्पादनवाढीच्या अनेक योजना आखण्यात आल्या. त्यांची काटेकोर अंमलबजावणी करण्यात आली. सेवकांना मिळणारी जादा पगारवाढ उत्पादन वाढीच्या प्रमाणात असावी हे तत्त्व उपक्रमाच्या इतिहासात प्रथमच युनियनच्या प्रतिनिधींनी मान्य केले. त्यामुळे पगारापोटी होणारा वाढता खर्च काटकसर आणि वाढते उत्पादन यातून भागविणे शक्य होऊ लागले.

कार्यक्षमता आणि उत्पादन वाढीकरिता खालीलप्रमाणे उपाययोजना करण्यात आली :

१) सेवक-वर्गातील वाढ आणि ओव्हरटाइम वर्किंग यांवर कसोशीने नियंत्रण ठेवण्यात आले.

२) लागणारे साहित्य आणि खरेदी यांच्यावर नियंत्रण आणण्यात आले.

३) विविध प्रोत्साहन योजना, कार्यपद्धतीतील बदल, बसताफ्याची

वाहतूकक्षमता (फ्लीट युटिलायझेशन) वाढली.

४) उत्पादन-वाढ झाल्यामुळे खर्चात काटकसर झाली.

५) उपक्रमाच्या पैशांचा अधिक चांगला विनियोग करण्यात येऊ लागला. पैशाची गुंतवणूक नफ्यावर लक्ष ठेवून करण्यात येऊ लागली.

बेस्ट कंपनीच्या आमदानीत ट्रॅम चालविण्याकरिता रस्त्यावर टाकलेल्या रुळांचे भाडे महानगरपालिकेला देण्यात येत असे. कंपनी महानगरपालिकेकडे आल्यानंतर हे भाडे बंद झाले. याची भरपाई म्हणून उपक्रमाने महानगरपालिकेला दरवर्षी ४० लाख रुपये द्यावेत असे कायदेशीर बंधन निर्माण करण्यात आले. ज्या ट्रॅमरुळाच्या संबंधात ही तरतूद निर्माण झाली ते रूळ आता उपक्रम वापरीत नाही. परंतु हे बंधन कायम राहिले. या व्यवस्थेच्या संदर्भात आणखी एक महत्त्वाची गोष्ट अशी की उपक्रमाच्या भांडवली खर्चाकरिता महानगरपालिकेने काहीही दिलेले नाही.

घसाऱ्याची तरतूद

पूर्वी मालमत्तेवरील घसाऱ्याकरिता करण्यात येणारी तरतूद तदर्थ होती, उपलब्ध शिलकीवर आधारित होती. मालमत्तेच्या सेवेचे मूल्य त्यात प्रतिबिंबित होत नसे. या पद्धतीमुळे उपक्रमाचे आर्थिक चित्र वस्तुस्थितीशी सुसंगत राहात नसे. ही पद्धत बदलण्यात येऊन तज्ज्ञांच्या सल्ल्याप्रमाणे विशिष्ट मालमत्तेची मूळची किंमत, तिचे उर्वरित उपयुक्त आयुष्य आणि आजचे मूल्य यांच्यावरून घसाऱ्याची तरतूद निश्चित केली गेली.

मालमत्ता निकामी झाल्यानंतर नवी घेताना मूळच्या किमतीपेक्षा बरीच अधिक किंमत मोजावी लागते. घसाऱ्याच्या खात्यात जमा झालेली रक्कम अशा वेळी पुरी पडत नाही. या परिस्थितीवर तोडगा म्हणून आर्थिक तज्ज्ञांच्या सल्ल्याने "नोशनल इंटरेस्ट" या नावाची नवी "व्याज योजना" सुरू करण्यात आली. या योजनेप्रमाणे उपक्रमाच्या कारभाराकरिता जो पैसा वापरला जातो त्या पैशावर व्याज लावले जाते. हे व्याज बँकेच्या दरापेक्षा एक टक्का अधिक असते.

वस्तुतः ज्या पैशावर हे व्याज आकारले जाते तो उपक्रमाचाच असतो. स्वतःचा पैसा असल्यामुळे हे व्याज उपक्रमाला द्यावे लागत नाही. या व्यतिरिक्त तज्ज्ञांच्या सल्ल्यावरून विशेष घसारा निधी उभारण्यात आला. नेहमीच्या घसाऱ्यापेक्षा ५० टक्के अधिक दराने यासाठी तरतूद करण्यात आली. हे दोन्ही निधी नव्या मालमत्तेसाठी तसेच भांडवली खर्चाच्या वाढीसाठी वापरले जातात.

लेखापद्धतीत मूलभूत बदल

उपक्रमाच्या लेखा पद्धतीत मूलभूत बदल करण्यात आले आहेत. सर्व हिशोब आणि त्या संबंधातील कागदपत्रे, बेस्ट प्रशासन, बेस्ट समिती आणि मुंबई महानगरपालिका या तीन स्तरांवर तपासली जातात. या पद्धतीमुळे उपक्रमाच्या आर्थिक प्रशासनात पारदर्शकता आली आहे.

बस भाडेवाढ करावयाची असल्यास किंवा वीज दर वाढवायचे असल्यास महा व्यवस्थापकांना महानगरपालिकेची संमती घ्यावी लागते. तसेच *बेस्टचा वार्षिक अर्थसंकल्पही बेस्ट समिती आणि महानगरपालिका यांना सादर* करावा लागतो. त्यांच्या संमतीशिवाय अर्थसंकल्पात तरतूद नसलेला खर्च प्रशासनाला करता येत नाही. १९५०-५१ च्या दरम्यान महसुली व भांडवली अंदाजपत्रक अनुक्रमे रू. ५.३० कोटी आणि रू. १.५२ कोटींचे होते. आज १९९७-९८ मध्ये महसुली अंदाजपत्रक १६५६ कोटी रूपयांचे तर भांडवली अंदाजपत्रक २५४ कोटी रूपयांचे आहे.

भागभांडवल नसल्याने आज दिसणारा उपक्रमाचा डोलारा स्वतःच्या आर्थिक उत्पन्नावरच उभा आहे. अंतर्गत निधीतून ८० टक्के पेक्षा जास्त आर्थिक भांडवल उभे रहात असले तरी गुंतवाव्या लागणाऱ्या मूळ भांडवलाशी तोंडमिळवणी करण्यासाठी अधिक निधीची गरज भासते. १९४७ साली असलेली उपक्रमाची ८.६१ कोटी रूपयांची एकूण संपत्ती १९७०-७१ मध्ये ४९.६५ कोटी रूपयांपर्यंत गेली आणि आता म्हणजे ३१ मार्च १९९७ ला ती ८३८ कोटी रूपयांपर्यंत वाढली. ही प्रचंड वाढ म्हणजे उपक्रमाने अनेक वर्षे स्वीकारलेल्या धोरणी आर्थिक योजनेचे फलित होय.

जागतिक बँकेतून कर्ज

बसगाड्या, यंत्रे आणि उपकरणांची खरेदी, आगारांची बांधकामे गोरेगाव, वांद्रे, धारावी, कुर्ला, मरोळ, सांताक्रूझ या आगारांचे नूतनीकरण, वडाळा आणि आणिक या वर्कशॉपचे व बस स्थानकाचे बांधकाम इ. महत्त्वपूर्ण कामे पार पाडण्यासाठी जागतिक बँकेच्या कर्जाचा उपयोग करून घेतला गेला. आर्थिकदृष्ट्या पर्याय म्हणून वेळोवेळी बसगाड्या आणि इलेक्ट्रॉनिक्स मीटर कमीत कमी किंमतीत भाड्याने घेण्यात आले.

हिशेबाचे सादरीकरण

१९७८-७९ पासून फायर अँड रायट इन्शुरन्स फंडाचे प्रॉपर्टी 'इन्शुरन्स फंड' असे नामकरण केले आणि फंडाची क्षेत्रमर्यादा वाढवून उपक्रमाच्या मालमत्तेची सर्वप्रकारची जोखीम यात अंतर्भूत करण्यात आली. १९९०-९१ पासून वित्तीय राखीव निधींचे (फायनान्शीअल रिझर्व्ह फंड) सर्वसाधारण निधी (जनरल फंड) असे नामाभिधान करण्यात आले. १९९४-९५ पासून नजिकच्या भविष्यकाळात वीज निर्मिती करण्यासाठी 'वीज निर्मिती निधी' (इलेक्ट्रिसिटी जनरेशन फंड) नावाचा नवीन निधी निर्माण करण्यात आला. क्लोझींग स्टॉकची रेव्हेन्यू स्टॉक आणि कॅपिटल स्टॉक अशा दोन भागात विभागणी करण्यात आली.

नवी दिल्ली येथील 'द इन्स्टिट्यूट ऑफ चार्टर्ड अकाऊंटंटस् ऑफ इंडिया' या संस्थेने बेस्ट उपक्रमाच्या १९८३-८४ साली प्रसिद्ध झालेल्या हिशेबाच्या सादरीकरणाची प्रशंसा केली व 'अॅवॉर्ड ऑफ हाय कमांडेशन' हा पुरस्कार देऊन उपक्रमाचा गौरव केला.

आधुनिक काळातील प्रगत कलाकौशल्यातील तंत्राबरोबर राहण्याकरिता उपक्रमाने काही विभागात १९९४ पासून संगणकीकरणास प्रारंभ केला. अगदी सुरूवातीला वैयक्तिक संगणकावर (पर्सनल कॉम्प्युटर – पी.सी.) पैसे भरल्याच्या पावत्यांची नोंद करण्यास सुरूवात केली. हळूहळू बाह्य देयके, उत्पन्न व खर्चाची मासिक विवरणे, अनामत रक्कमा, आयकर प्रमाणपत्र, जर्नलमधील नोंदी संगणकावर घेण्यात आल्या.

वेतनातून वजा केलेल्या भविष्य निर्वाह निधीच्या रकमेची नोंद ठेवणे हे भविष्य निर्वाह निधी विभागाने काम असते. कर्मचारी भविष्य निर्वाह निधी कायदा, १९५२ अनुसार ३१-३-१९९७ ला ४४,८०० कर्मचारी या कायद्याखाली येतात. १९४७ साली ८५०० कर्मचारी या कायद्याखाली येत होते. १९७१ साली ८ टक्के दरमहा या दराने कामगारांच्या वेतनातून भविष्य निर्वाह निधीची रक्कम वजा होत होती. त्यात सुधारणा होऊन १-४-१९८९ पासून कामगारांच्या वेतनातून (मूळ वेतन + महागाई भत्ता + विशेष भत्ता) १० टक्के रक्कम वजा होऊ लागली. उपक्रमाचा स्वतःचा विश्वस्त निधी असून उपक्रमाची वर्गणीदाखल १०% रक्कम या निधीत फिरवली जाते.

ग्रॅज्युईटी म्हणून ओळखला जाणारा विशेष भविष्य निर्वाह निधी प्रत्येक पूर्ण वर्षाच्या सेवेला १५ दिवस या दराने उपक्रमातील सर्व कर्मचाऱ्यांना देण्यात येत होता. ग्रॅज्युईटीचा हा दर ऑगस्ट १९८७ पासून बदलण्यात आला व एप्रिल १९९४ पासून त्यात पुन्हा बदल करण्यात आला.

प्रकरण चौदावे

उपक्रमाचा कारभार

बेस्ट कंपनीचा कारभार महानगरपालिकेकडे आल्यानंतर कारभाराचे स्वरूप बदलले असे कोणाला वाटलेच नाही. ज्या सेवकांचा कारभाराशी काही ना काही संबंध येतो त्यांनासुद्धा चालू होता तो गाडा तसाच चालू आहे असे वाटले. वस्तुतः कारभारात अनेक मूलगामी बदल होत होते.

बेस्ट कंपनीची मालकी तिच्या भागधारकांकडे होती. कंपनी स्थापन करण्यामागील एकमेव उद्दिष्ट होते नफ्याचे. संचालक मंडळाचे (बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स) सर्व लक्ष भागधारकांना चांगला डिव्हिडंड कसा मिळेल इकडे. कंपनीने वाहतूक, वीजपुरवठा या बाबतीत चांगल्या गोष्टी केल्या तरी शेवटी त्यांचा हेतू कंपनीचे उत्पन्न वाढावे हा असे. वाहनांचे भाडे आणि वीज दर यांवर महानगरपालिका, शासन यांची बंधने नसती तर तात्काळ भाडेवाढ, दरवाढ झाली असती. वस्तुतः यात गैर असे काही नव्हते. नफ्याकरिता निर्माण झालेल्या संघटनेने नफा मिळविण्याकरिताच प्रयत्नशील राहायचे असते. त्यामुळे उपक्रमाच्या महा व्यवस्थापकांपेक्षा कंपनीच्या महा व्यवस्थापकांकडे जादा अधिकार होते. त्यांना त्वरित निर्णय घेणे शक्य होते.

७ ऑगस्ट १९४७ रोजी हा जमाना बदलला. आता मालकी महानगर-पालिकेकडे म्हणजे पर्यायाने मुंबईच्या नागरिकांकडे आली. कंपनीचे नाव 'उपक्रम' झाले. नफ्याचे प्रयोजन जाऊन त्याऐवजी 'नागरिकांची सोय' हे उद्दिष्ट आले.

कंपनीच्या बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्सच्या जागी बेस्ट समिती आली. उपक्रमाच्या कारभारात बेस्ट समितीचे स्थान फार महत्त्वाचे असते. महत्त्वाचे

बदल, निर्णय, धोरणे बेस्ट समितीकडून निश्चित केली जातात. ज्याबाबतीत समितीची परवानगी असावी लागते त्यापैकी काही महत्त्वाचे विषय खालीलप्रमाणे असतात :

१) रू. ४०० हून अधिक पगार मिळणाऱ्या कर्मचाऱ्यांची स्थायी पदे निर्माण करण्यासाठी महानगरपालिकेची मान्यता.

२) सेवा नियमात बदल आणि बस भाडे, वीज-दर यांतील बदल महानगरपालिकेकडे संमतीकरिता जाण्याअगोदर त्याला बेस्ट समितीची मान्यता.

३) उपक्रमाची २,००० ते १०,००० रूपयांपर्यंतच्या जंगम (मुव्हेबल) मालमत्तेच्या प्रस्तावांना बेस्ट समितीची आणि रू. १०,००० हून अधिक रकमेच्या प्रस्तावांना महानगरपालिकेची मंजुरी.

४) एक लाख रूपयांहून अधिक खर्चाच्या प्रस्तावांना बेस्ट समितीची मान्यता.

पूर्वी बेस्ट समितीवर ९ सदस्य होते. जानेवारी १९९० मध्ये सदस्य संख्या १२ पर्यंत गेली. आता बेस्ट समितीवर १७ सदस्य असून त्यात स्थायी समितीच्या अध्यक्षांचाही समावेश आहे. ते बेस्ट समितीचे पदसिद्ध सदस्य आहेत. या समितीवर प्रशासन, वाहतूक, वीज पुरवठा, अभियांत्रिकी, उद्योग, वाणिज्य वित्त आणि कामगार यांसारख्या क्षेत्रातील अनुभवी व्यक्तींची नियुक्ती महानगरपालिकेला करता येते. या नियुक्त सदस्यांपैकी निदान एक सदस्य नगरसेवक असावयास हवा. उर्वरित सदस्य नगरसेवक असलेच पाहिजेत असे नाही.

महा व्यवस्थापक

बेस्ट कंपनी महानगरपालिकेकडे आली तेव्हा महा व्यवस्थापक श्री. गिल्फर्ड होते. उपक्रमाने ही जबाबदारी त्यांच्यावर सोपवली. १३ मे १९४९ रोजी ते निवृत्त झाले. १४ मे १९४९ पासून आय. सी. एस. मधील श्री. जे. पी. एल. शेणॉय यांची या पदावर नेमणूक झाली.

महा व्यवस्थापकांची निवड राज्य शासनाच्या संमतीने महानगरपालिका करते. या पदावर आय. सी. एस. किंवा आय. ए. एस. यामधील अधिकाऱ्यांची निवड करायची असा शिरस्ता होता. श्री. पी. बी. केरकर यांची महा व्यवस्थापक म्हणून नियुक्ती झाली तेव्हा हा शिरस्ता संपुष्टात आला. तथापि २९-१-१९९० रोजी पुन्हा आय.ए.एस. अधिकारी श्री. मनमोहन सिंह यांची महा व्यवस्थापक म्हणून नियुक्ती झाली. त्यानंतर श्री. सुरेश चंद्र, आय.ए.एस. हे महा व्यवस्थापक झाले. डिसेंबर १९९६ पासून विनय मोहन लाल, आय.ए.एस. हे उपक्रमाच्या महा व्यवस्थापकपदी आहेत.

अगोदरच्या उप महा व्यवस्थापक या पदाचा दर्जा वाढवून त्याचा हुद्दा अतिरिक्त महा व्यवस्थापक असा करण्यात आला. श्री. माधव शानभाग यांची दि. २४-६-१९९१ पासून या पदावर नेमणूक करण्यात आली. हे अधिकारी महा व्यवस्थापकांच्या अनुपस्थितीत त्यांची कामे पाहतात. शिवाय, परिवहन, वाहतूक अभियांत्रिकी, सामग्री व्यवस्थापन, संगणक विभाग त्यांच्या अखत्यारीत आहेत. या शिवाय उप महा व्यवस्थापक (पुरवठा), उप महा व्यवस्थापक (वाहतूक), उप महा व्यवस्थापक (परिवहन अभियांत्रिकी), व उप महा व्यवस्थापक (प्रशासन) ही चार पदे तसेच सहाय्यक महा व्यवस्थापक (स्थापत्य) आणि सहाय्यक महा व्यवस्थापक (विधी) ही दोन पदे निर्माण करण्यात आली.

सचिवीय विभाग

उपक्रमाचे सचिव या विभागाचे प्रमुख आहेत. बेस्ट समितीच्या बैठकीची विषयसूची व इतिवृत्ते तयार करणे ही या विभागाची प्रमुख कामे.

सचिवीय विभाग हा "बेस्ट" उपक्रम, "बेस्ट" समिती आणि बृहन्मुंबई महानगरपालिका यांच्यातील अत्यंत महत्त्वाचा दुवा आहे. या दोन्हीबरोबर होणारे पत्रव्यवहार तसेच संबंधित कामे विविध या विभागातून पार पडतात. सचिव हे महा व्यवस्थापकांना जबाबदार असतात.

उपक्रमाच्या प्रशासन व्यवहारात मराठी भाषेचा वापर करण्याच्या

मुंबई शहरातील गॅसचा
ऐतिहासिक दिवा

मार्गप्रकाश दिव्यांची
दुरुस्ती

विद्युत पुरवठा शाखेचा कसारा येथील वर्कशॉप.

बेस्ट उपक्रमाची कथा

व्यवस्थापनाच्या धोरणाची अंमलबजावणी व्हावी या उद्देशाने सचिवीय विभागात स्वतंत्र मराठी विभाग निर्माण करण्यात आला. उपक्रमाच्या दैनंदिन प्रशासकीय कामकाजात वाढत्या प्रमाणात मराठीचा वापर व्हावा यासाठी योग्य ती निश्चित उपाययोजना करण्याची जबाबदारी या विभागावर आहे. हा विभाग अन्य विभागांना विविध परिपत्रके, कार्यालयीन आदेश, महत्त्वाच्या सूचना तसेच अनेक प्रकारची नोंद पुस्तके मराठी भाषेत तयार करण्यात आवश्यक ते मार्गदर्शन करतो व माहिती पुरवितो.

प्रकरण पंधरावे

औद्योगिक संबंध

कोणत्याही औद्योगिक व्यवसायातील मजूर-मालक संबंध ही मुख्यतः त्या व्यवसायाशी प्रत्यक्ष संबंध असणाऱ्या दोन घटकांची समस्या असते. परंतु हा नियम बेस्ट उपक्रमाला लावता येत नाही. कारण ज्यांच्यासाठी बेस्ट उपक्रमाच्या वाहतूक आणि वीजपुरवठा ह्या दोन महत्त्वाच्या सेवा आहेत त्या नागरिकांचे हितसंबंध त्यात गुंतलेले असतात. संपामुळे वाहतूक अगर वीज बंद पडल्यास नागरिकांची तात्काळ कडवट प्रतिक्रिया होऊन बेस्ट कामगार व उपक्रम हे टीकेचा विषय होतात. हा कडवटपणा वृत्तपत्रांतील वाचकांच्या पत्रांतून व्यक्त होतो. आरंभाच्या काळापासून संपाबाबत कामगार व व्यवस्थापनावर टीका करणारी अशी पत्रे वृत्तपत्रांतून आलेली आढळतात.

कोणत्याही उद्योगधंद्यातील औद्योगिक संबंध हे मालक व कामगार यांच्या वृत्तीवर अवलंबून असतात. हाताशी असलेल्या सर्व साधनसामग्रीचा व मनुष्यबळाचा योग्य व परिणामकारक उपयोग करून घेणे ही मालकाची किंवा व्यवस्थापनाची जबाबदारी असते. कमाल उत्पादनाचे उद्दिष्ट गाठणे हे व्यवस्थापनाला आव्हान असते. ''व्यवस्थापनाचा विकास आणि उत्पादन'' या कार्यास वाहून घेतलेले आय. एल. ओ. (इंटरनॅशनल लेबर ऑर्गनायझेशन) संस्थेचे श्री. आर. एल. मिचेल बेस्ट उपक्रमाविषयीच्या आपल्या अहवालात म्हणतात, ''अधिक उत्पादनक्षमता गाठणे हे व्यवस्थापनाला एक आव्हान आहे. सहकार किंवा असहकार, पाठिंबा किंवा विरोध हेच कामगारांचे धोरण असू शकेल. सर्वसाधारण परिस्थितीत उत्पादनवाढीच्या बाबतीत त्यांनी पुढाकार घेणे अशक्य असते. अधिक कार्यक्षमता व उत्पादन गाठण्यासाठी तांत्रिक ज्ञानाचा

अवलंब करणे व तसे आदर्श वातावरण निर्माण करणे ही जबाबदारी सर्वस्वी व्यवस्थापनाची होय.''

पगार, कामाचा भार, कामाचे तास, शिस्त, कल्याण योजना, उत्पादन वगैरे संबंधी निर्णय घेताना कामगारवर्गाबरोबर सलोख्याचे संबंध प्रस्थापित करणे आवश्यक असते. कामगारांना आपल्या कामात आस्था, आपुलकी वाटावी ह्याकरिता प्रोत्साहन योजनांची गरज असते. व्यवस्थापनाच्या ध्येयाशी कामगार निगडित झाल्याशिवाय त्याला आपले व्यवस्थापनातील महत्त्व अगर स्थान यांची जाणीव होणे अशक्य असते. मालक-कामगार यांच्या परस्पर सहकार्यावरच औद्योगिक सुसंबंध प्रस्थापित करण्याचे व्यवस्थापनाचे यशापयश अवलंबून असते.

त्याकरिता व्यवस्थापनाने वातावरण निर्माण करणे आवश्यक असते. कामगारांच्या महत्त्वाच्या समस्यांचा सहानुभूतिपूर्वक विचार करणे म्हणजेच निकोप औद्योगिक संबंधाचा पाया घालणे होय. तसेच व्यवस्थापनाने पुढाकार घेऊन कामगारांना उत्साह वाटेल व कामात रस वाटेल अशा योजना स्वतः होऊन सुरू करणे हे व्यवस्थापनाचे कर्तव्य असते. जेव्हा उत्पादनवाढीकरिता आखलेल्या योजनांत व्यवस्थापन कामगारांना सहभागी करते तेव्हा हे शक्य होते.

शंभर वर्षांपूर्वी

बेस्ट उपक्रमातील औद्योगिक संबंधाचा इतिहास बघताना ह्या संस्थेच्या सुरुवातीपासून म्हणजे गेल्या शतकातील आठव्या दशकात जेव्हा बेस्ट कंपनीने घोड्यांच्या ट्रॅमगाड्या सुरू केल्या त्या काळापर्यंत मागे जावे लागेल. त्या काळी 'औद्योगिक संबंध' ही कल्पनाच अस्तित्वात नव्हती. कामगार संघटित नव्हते. निदान आरंभी तरी. जरी सकृतदर्शनी मालक व कामगार यांचे संबंध उभयसंमत अटींवर अवलंबून असले तरी प्रत्यक्षात मात्र मालक ज्या अटी ठरवीत त्याच कामगारांना मान्य कराव्या लागत. कामगार असंघटित होते. नवीन उद्योगधंदे सुरू करणे व चालविणे हे मालकांच्या हाती होते. मालक म्हणतील ती पूर्वदिशा अशी परिस्थिती होती. यामुळे कामगारांना मिळेल त्या मजुरीत समाधान मानावे लागत असे.

फॅक्टरीमधून कोणत्या परिस्थितीत कामगार काम करतात याची पाहाणी करण्याकरिता त्या वेळच्या हिंदुस्थान सरकारने एक कमिशन नेमले. कामगारांच्या समस्यांची चौकशी करणारे हे पहिले कमिशन. ह्या कमिशनच्या अहवालानंतर १८८१ सालांत पहिला फॅक्टरी ॲक्ट पास करण्यात आला. या कायद्याने ज्या अनेक सुधारणा करण्यात आल्या त्यांपैकी एक महत्त्वाची म्हणजे सात वर्षांखालील मुलांना नोकरीवर ठेवण्यास बंदी करण्यात आली. त्याकरिता कायदा करावा लागला. ह्यावरून त्या काळी कामगारांची कशा पद्धतीने पिळवणूक होत असे ह्याची कल्पना येईल. स्त्रिया, पुरुष यांनी दिवसात किती तास काम करावे ह्यावर कायद्याचे कसलेही बंधन नव्हते. रोज १२ ते १५ तास त्यांच्याकडून काम करून घेतले जाई. सुट्या नव्हत्या. रजा नव्हत्या. एक दिवस खाडा केल्यास त्याकरिता २/३ दिवसांचा पगार कापला जाई. फॅक्टरीत आरोग्यदायक वातावरण नसे. म्हणूनच १८८१ सालात चौकशी कमिशन नेमण्याची पाळी आली.

बेस्ट कंपनीतील औद्योगिक संबंध

ह्या काळात बेस्ट कामगारांची स्थिती कशी होती याची नोंद आढळत नाही. वेळोवेळी झालेल्या संपात करण्यात आलेल्या मागण्यांवरून परिस्थितीचा अंदाज बांधावा लागतो. १९०७ सालानंतर झालेल्या संपाची नोंद आढळते. त्या काळात कंडक्टर, ड्रायव्हर, इन्स्पेक्टर, स्टार्टर किंवा किंग्जवे वर्कशॉपचे कामगार आपापली गाऱ्हाणी मालकांपुढे ठेवीत ते अर्ज-विनंत्यांच्या स्वरूपात. "खालील बाबतीत मेहरबानी व्हावी" अशी ह्या अर्जामधील भाषा असे. १९०७ सालातील अशा एका अर्जाला उत्तर देताना पत्रापत्री न करता कंपनीने कामगारांचे सहा जणांचे प्रतिनिधी मंडळ चर्चेकरिता बोलाविले. पुष्कळ वेळा अशा चर्चेमधून काही निष्पन्न होत नसे व त्यामुळे कामगार अचानक संपावर जात. १९२० सालच्या संपात प्रथम कंपनीमधील कामगारांच्या युनियनचा उल्लेख आढळतो. श्री. एम. व्ही. पवार हे ह्या युनियनचे सेक्रेटरी होते. नंतर १९२२ मध्ये 'बॉम्बे ट्रॅमवेमेन्स' युनियनचा उल्लेख आढळतो. १९३१च्या किंग्जवे वर्कशॉपचा संप 'ट्रॅमवेमेन्स युनियन'ने चालविल्याचा उल्लेख आहे. श्री. व्ही.

एच. जोशी हे त्या युनियनचे जनरल सेक्रेटरी होते. त्या काळातील संपात पोलिस कमिशनर यांचा संबंध कसा येई ते कळत नाही; पण तडजोडीकरिता काही वेळा त्यांनी मध्यस्थी केलेली आढळते. ह्यावरून संपाकडे औद्योगिक बाब म्हणून पाहाण्याऐवजी कायदा व सुव्यवस्था राखण्याच्या दृष्टीकोनातून पाहिले जात असे, असे दिसते.

१९०७ सालापासून पुढील पंचवीस वर्षांत आठ-दहा वेळा अर्जविनंत्या व तत्संबंधी संप करण्यात आल्याची नोंद आढळते. त्यातील बहुतेक संप संपूर्ण अयशस्वी झाले. काहींना अंशतः यश प्राप्त झाले. या संपाचा आणि अर्ज-विनंत्यांचा इतिहास थोडक्यात असा :

१९०७ – सुमारे १६० कंडक्टरनी एप्रिल १९०७ मध्ये पगारवाढ *आणि इतर मागण्या यांकरिता मॅनेजिंग डायरेक्टरांकडे अर्ज केला. त्याकाळी* कंडक्टर, ड्रायव्हर यांचा पगार 'किती ट्रिप झाल्या' यावर ठरे. महिन्याला कंडक्टरला साधारणतः २२ रुपये आणि ड्रायव्हरला १७ रुपये मिळत. या अर्जानंतर त्यांचे पगार मासिक पद्धतीवर आणण्यात आले. कंडक्टरचा पगार पहिली दोन वर्षे २० रुपये, नंतरची तीन वर्षे २५ रुपये आणि पाच वर्षांनंतर ३० रुपये झाला. ड्रायव्हरचा पगार १७ रुपये, २० रुपये आणि २५ रुपये असा झाला. गणवेश कंपनीकडून मिळावा या मागणीला मात्र नकार मिळाला. ट्रॅमच्या पासाऐवजी प्रवासाकरिता दरमहा ६० कुपन्स देण्यात आली. कामाचे तास जास्तीत जास्त नऊ असावे असे ठरले. रजेसंबंधीची मागणी अंशतः मान्य होऊन दोन आठवड्यांची रजा मिळाली. महिन्यातून एकदा भरपगारी सुटी देण्यात आली.

१९०८ – यावर्षी कंडक्टर, ड्रायव्हर यांच्यात पुन्हा असंतोष निर्माण झाला. सुमारे चारशे जणांच्या सहीने मॅनेजिंग डायरेक्टरांकडे एकूण १७ मागण्यांचा अर्ज एका सॉलिसिटर फर्मच्या मार्फत करण्यात आला. यातील पगार, ओव्हरटाइम, सुट्या, गणवेश यासंबंधीच्या मागण्यांना अंशतः मान्यता मिळाली.

१९१० – यावर्षी कार्यक्षमतेच्या दृष्टीने वाहतूक विभागाची पुनर्रचना करण्याकरिता एका साहेबांची नेमणूक करण्यात आली होती. कामगारांच्या अकस्मात गैरहजेरीमुळे कामात गोंधळ निर्माण होतो म्हणून एक दिवस गैरहजर राहिल्यास तो दिवस आणि दंड म्हणून आणखी एक दिवस बिनपगारी धरण्यात येईल अशी सूचना कामगारांना देण्यात आली. नुसत्या सूचनेचा उपयोग होईल या अपेक्षेने या नियमाची अंमलबजावणी करण्यात आली नाही. एक महिन्याने अशीच सूचना पुन्हा देण्यात आली. त्या सूचनेमुळे मूळ पगारात कपात होण्याची शक्यता असल्यामुळे कामगारांमध्ये तीव्र असंतोष निर्माण झाला. २६ नोव्हेंबर १९१० रोजी गिरगाव बॅक रोडवरील पोस्ट ऑफिसच्या मागील पटांगणात ४०० कामगारांची सभा भरली. बी. ई. एस. टी. च्या कामगार चळवळीतील ही पहिलीच मोठी सभा असावी.

व्यवस्थापनाला ही बातमी कळताच काही सीनियर कंडक्टर, ड्रायव्हरना बोलावून गैरसमज दूर करण्याचा प्रयत्न करण्यात आला; परंतु त्याचा काही उपयोग झाला नाही. संपाकरिता कामगारांच्या पुढाऱ्यांनी पैसे जमा केले आणि १ डिसेंबर १९१० रोजी मॅनेजिंग डायरेक्टरांकडे मागण्यांचा अर्ज केला. ५ डिसेंबर रोजी व्यवस्थापनाने चर्चेकरिता आपले प्रतिनिधी पाठविण्यास कामगारांना सांगितले. त्याच रात्री कामगारांची सभा होऊन ६ डिसेंबरपासून संप करण्याचा निर्णय घेण्यात आला आणि संप सुरू झाला.

व्यवस्थापनाने पोलिस कमिशनरांचा सल्ला घेऊन काही कामगारांना कामावरून काढल्याची नोटीस ८ डिसेंबरला प्रसिद्ध केली. ही नोटीस प्रसिद्ध होताच काही कामगार स्वतःच्या जबाबदारीवर पोलिस कमिशनरना भेटले. त्यानंतर व्यवस्थापनाने कामगारांच्या प्रतिनिधींची भेट घेतली. या बैठकीला त्रयस्थ निरीक्षक म्हणून डेप्युटी पोलिस कमिशनर उपस्थित होते. या बैठकीत पगारवाढीला सक्त नकार मिळाला. इन्स्पेक्टर, स्टार्टर या नेमणुका कंडक्टरमधून व्हाव्यात या मागणीला अंशतः मान्यता मिळाली. एक दिवसाच्या गैरहजेरीकरिता होणाऱ्या जादा पगार-कपातीसंबंधात जाणूनबुजून गैरहजर राहाणाऱ्यांनाच ही कपात लावली जाईल असे आश्वासन देण्यात आले. सर्वात महत्त्वाची मागणी बडतर्फ केलेल्या

कामगारांना घेण्यासंबंधी होती. तिला नकार मिळाला.

हा संप चार दिवस टिकला. १० टक्के कामगारांना बडतर्फ करण्यात आले. संपकाळात उपस्थित राहिलेल्या कामगारांना 'लॉयल्टी मेडल' आणि रोख बक्षीस मिळाले.

१९१७ – यावर्षीच्या जुलैमध्ये पगारवाढीकरिता ड्रायव्हरनी अर्ज (पिटीशन) केला. रू. १७–२०–२५ या श्रेणीऐवजी १९–२२–२५–२८ अशी श्रेणी मिळावी अशी त्यांची मागणी होती. याच वेळी कंडक्टरनीही पगारवाढ, गणवेश, कामाचे तास कमी करणे, दादरला संडास, कॅन्टीन, पिण्याच्या पाण्याची सोय वगैरेसंबंधी मागण्या केल्या. ह्या संपानंतर कंडक्टरना रू. २२ – ३० आणि ड्रायव्हरना रू. २१ – ३० अशा पगाराच्या श्रेणी मिळाल्या.

१९१८ – यावर्षीच्या डिसेंबर महिन्यात इन्स्पेक्टर आणि ट्रॅफिक रेग्युलेटर यांनी आपल्या मागण्यांचा अर्ज सादर केला. त्यांच्या काही मागण्या मान्य झाल्या.

१९१९ – यावर्षीचे जानेवारी महिन्यात कंडक्टर, ड्रायव्हर यांच्या सेवा-नियमांसंबंधीचे एक निवेदन मॅनेजिंग डायरेक्टरांकडे आले. त्यासंबंधी कंपनीच्या निर्णयाचा आशय पुढीलप्रमाणे होता : १) भाववाढीमुळे कंडक्टर, ड्रायव्हर यांच्या पगारात वाढ देण्यात आली. तीन वर्षांच्या नोकरीनंतर त्यांचा पगार प्रत्येकी दरमहा ३५ रुपये करण्यात आला. कलकत्ता ट्रॅमवे कंपनीपेक्षा हा पगार दुप्पट असल्याचे निदर्शनास आणून देण्यात आले. २) दरवर्षीप्रमाणे एक महिन्याचा बोनस. पहिल्या महायुद्धातील तहानिमित्त जाहीर झालेल्या ३ दिवसांच्या सुटीचा जादा पगार. ३) एक दिवस गैरहजर राहिल्यास पगार एकच दिवसाचा कापला जाईल. ४) ज्या कंडक्टरना रेनकोट वापरायचा असेल त्यांना तो विनामूल्य मिळेल. ५) पहिले महायुद्ध संपले असल्यामुळे यापुढे ट्रॅममध्ये जादा प्रवासी घेतले जाणार नाहीत. ६) कामाचे तास कंडक्टरला साडेआठ आणि ड्रायव्हरला आठ असतील.

व्यवस्थापनाने दाखविलेल्या ह्या औदार्याची जाण कामगारांनी ठेवावी,

एक महिन्याची नोटीस दिल्याशिवाय संप केल्यास त्याचे गंभीर परिणाम होतील असे मॅनेजिंग डायरेक्टरनी आपल्या निवेदनाच्या शेवटी म्हटले होते.

१९२० – यावर्षीच्या जानेवारी महिन्यात आपल्या तक्रारींचा विचार करण्याकरिता कंडक्टर, ड्रायव्हर यांची सभा भरली. एका कंडक्टरने तक्रारींचा मसुदा सभेत सादर केला. हा धोक्याचा इशारा समजून मॅनेजिंग डायरेक्टरांनी कामगारांना उद्देशून एक नोटीस काढली. त्याचा आशय असा की भाववाढ किती झाली आहे याची चौकशी चालू आहे व त्यानंतर बोर्ड ऑफ डायरेक्टर्स कंडक्टर, ड्रायव्हर यांच्या पगारवाढीसंबंधी निर्णय घेतील. कामगारांकरिता चाळी बांधण्याचा निर्णय आधीच घेण्यात आला असून त्याकरिता आवश्यक ती जागाही खरेदी करण्यात आली आहे.

यानंतर लौकरच कंडक्टर, ड्रायव्हर यांची वेतनश्रेणी अनुक्रमे ३३ रुपये ते ५० रुपये आणि ३२ रुपये ते ५० रुपये अशी वाढविण्यात आली. वर्षातून तीन वेळा विनामूल्य गणवेश देण्याची मागणी मान्य करण्यात आली.

१ जानेवारी १९२० पासून ही पगारवाढ अमलात आली. १ ऑक्टोबर १९२० रोजी कुलाबा डेपो या ठिकाणी १६०० कंडक्टर, ड्रायव्हर आणि इतर कामगार मिळून दोन हजारांची सभा झाली. या सभेत पुढीलप्रमाणे मुख्य मागण्या करण्यात आल्या : १) कंडक्टरचा आरंभाचा पगार ४० रुपये असावा, दुसऱ्या वर्षी ५० रुपये आणि तिसऱ्या वर्षी ६० रुपये असावा. २) हक्काची रजा ४० दिवस असावी. ३) अफरातफरीकरिता त्यांच्यावर खटला भरला जाऊ नये.

या मागण्यांना व्यवस्थापनाकडून नकार मिळाला. ६ ऑक्टोबर रोजी कामगारांना हा नकार कळविण्यात आला. ७ ऑक्टोबरला किंग्जवे आणि भायखळा डेपोचे २५० कामगार कुलाब्याला जमा झाले. इतर कामगारांनी बाहेर यावे म्हणून त्यांनी खूप प्रयत्न केले. शेवटी पोलिस आले. काही कामगारांना अटक झाली. बाकीच्यांना तेथून बाजूला करण्यात आले. किंग्जवे डेपो आणि वर्कशॉप येथील सर्व कामगार संपावर गेल्यामुळे तेथून एकही ट्रॅमगाडी डेपोबाहेर

येऊ शकली नाही. या संपाची कामगारांनी भक्कम तयारी केली होती.

त्या दिवसात मुंबई शहरात अनेक ठिकाणी संप चालू होते. म्युनिसिपालिटीचे झाडू कामगार, ऑइल कंपनीचे कामगार, पोस्टमेन, गॅस कंपनीचे कामगार हे सर्व संपावर होते. पहिल्या महायुद्धानंतर जी प्रचंड (त्या वेळच्या मानाने) भाववाढ झाली त्याचे हे उद्रेक होते.

ट्रॅम कामगारांच्या या संपाने कित्येक फाट्यांवर ट्रॅमची वाहतूक थांबली होती. बंदोबस्ताकरिता पुरेसे पोलिस आपल्याकडे नसल्यामुळे फक्त प्रमुख फाट्यांवर ट्रॅम चालवावी अशी विनंती खुद्द पोलिस कमिशनरनी व्यवस्थापनाला केली. ट्रॅम कामगार युनियनचे (व्यवस्थापन-कामगारासंबंधात युनियनचा उल्लेख प्रथम इथे येतो.) सेक्रेटरी श्री. पवार यांनी १२ ऑक्टोबर १९२० रोजी आपल्या मागण्यांचा खलिता व्यवस्थापनाला सादर केला. कंडक्टर, ड्रायव्हर यांच्या दहा आणि वर्कशॉप कामगारांच्या ७ मागण्या या खलित्यात होत्या. पगारवाढ, रजा, घरभाडे, बोनस, कामाचे तास वगैरेसंबंधी या मागण्या होत्या. त्यानंतर १९ ऑक्टोबरला श्री. पवार यांनी इन्स्पेक्टर्स, स्टार्टर्स, रेग्युलेटर्स, मेमो क्लार्क यांच्या मागण्यांचा आणखी एक खलिता सादर केला. त्याला २२ ऑक्टोबर रोजी व्यवस्थापनाने एका नोटिशीने उत्तर दिले. त्यात कामावर तात्काळ हजर न झाल्यास कामगारांना बडतर्फ करण्यात येईल असे म्हटले होते.

हा संप ४५ दिवस चालून २१ नोव्हेंबर रोजी संपला. कामगारांना बिनशर्त कामावर जावे लागले. हिंसाचाराकरिता ज्यांच्यावर खटले भरले गेले होते ते सोडून बाकी सर्व कामगारांना कामावर घेण्यात आले.

१९२१ – ९ जून १९२१ रोजी कंडक्टर आणि ड्रायव्हर युनियनने मागण्यांचा एक खलिता व्यवस्थापनाला सादर केला. बोनस, भत्ता, ७ तासांचा दिवस वगैरे मागण्या होत्या. या ना त्या कारणाने त्या सर्वांना नकार मिळाला. या खलित्यात युनियनसंबंधी दोन महत्त्वाच्या मागण्या होत्या. १) युनियनची वर्गणी पगारातून कापली जावी किंवा वर्गणी गोळा करण्याकरिता काही कामगारांना रजा देण्यात यावी. कंपनीची युनियनला अधिकृत मान्यता नाही

या सबबीखाली या मागणीला नकार देण्यात आला. २) एक्स-स्टार्टर रामचंद्र भिकाजी हे युनियनचे पदाधिकारी असल्यामुळे कंपनीच्या जागेत युनियनचे कार्य करायला त्यांना प्रतिबंध केला जाऊ नये, या मागणीलाही नकार मिळाला. कंपनीच्या कामगारांवर हल्ला केल्याबद्दल त्यांना तुरुंगवासाची शिक्षा झाली आहे असे कारण देण्यात आले.

१९२२ – ह्या साली मोठ्या संख्येने कामगार बॉम्बे ट्रॅम्वेज् युनियनचे सभासद झाले. या युनियनला काही अटींवर कंपनी मान्यता द्यायला तयार होती; परंतु या अटींबाबत समझोता होऊ शकला नाही. हा तंटा लवादाकडे सोपविला जावा अशी युनियनने सूचना केली. पाच दिवसांच्या आत कंपनीकडून समाधानकारक उत्तर मिळाले नाही तर युनियन कामगारांना संपाचा आदेश देईल असेही या सूचनेत म्हटले होते. या सूचनेला कंपनीने काहीही उत्तर दिले नाही म्हणून १८ सप्टेंबर १९२२ रोजी आधी सूचना न देता कामगार संपावर गेले. हा संप १३ दिवस चालला. कामगारांना कामावर बिनशर्त परतावे लागले.

१९३१ – ३ सप्टेंबर १९३१ रोजी महा व्यवस्थापकांनी किंग्जवे वर्कशॉपमध्ये एक नोटीस लावली. नोटिशीचा आशय असा होता की, काम कमी असल्यामुळे दर सोमवारी वर्कशॉप बंद राहील. मात्र विशेष कामाकरिता वर्कशॉप सुपरिटेंडंट त्या दिवशी ५० कामगारांना कामावर बोलावतील. नोटिशीप्रमाणे सोमवार दिनांक २१ सप्टेंबर रोजी वर्कशॉप बंद ठेवण्यात येऊन ५० कामगारांना तेवढे कामावर बोलावण्यात आले. युनियनने या पद्धतीला आक्षेप घेतला. निवडलेल्या ५० कामगारांनी कामावर जाऊ नये असा आदेश दिला. २१ तारखेच्या दिवशी युनियनच्या कार्यकर्त्यांनी वर्कशॉपच्या गेटशी पिकेटिंग केले. त्या ५० कामगारांना वर्कशॉपमध्ये जाता आले नाही. यावर व्यवस्थापनाने नोटीस काढली की, २८ सप्टेंबर रोजी बोलावण्यात येणारे ५० कामगार आले नाहीत तर संपूर्ण वर्कशॉपच बंद करण्यात येईल. या नोटिशीचा कामगारांवर काही परिणाम झाला नाही आणि महा व्यवस्थापकांनी वर्कशॉपमधील सर्व ५१२ कामगारांना वर्कशॉपचे दरवाजे बंद केले. 'सोमवार बंद'ची नोटीस

कंपनी मागे घेईपर्यंत कामगारांनी संप करावा असा आदेश युनियनने दिला. मिरवणूक काढून कामगार काँग्रेस हाऊसला गेले. ह्या ठिकाणी युनियनच्या नेत्यांनी सभा घेतली. कामगारांना आपला संपूर्ण पाठिंबा असल्याचे आश्वासन मुंबई प्रांतिक काँग्रेस कमिटीने दिले. मिस्त्री आणि कारकून यांनी वर्कशॉपमध्ये जाऊ नये म्हणून ३० सप्टेंबर रोजी वर्कशॉपच्या गेटशी युनियनच्या कार्यकर्त्यांनी पिकेटिंग केले. एवढ्याने भागले नाही तर सत्याग्रह केला जाईल असे युनियनने घोषित केले. हे दिवस महात्माजींच्या सत्याग्रहाच्या चळवळीचे होते. संपाचा विचार करण्याकरिता काही नगरपित्यांनी महानगरपालिकेच्या खास बैठकीची मागणी केली. ८ ऑक्टोबर हा या बैठकीचा दिवस ठरला. युनियनचे सेक्रेटरी श्री. व्ही. एच. जोशी यांनी नगरपित्यांना उद्देशून एक आवाहन प्रसिद्ध केले. युनियनच्या मान्यतेला नकार, पगारवाढ, कामगार कपात, नोकरीची शाश्वती वगैरे गाऱ्हाण्यांचा उच्चार करून शेवटी महानगरपालिकेने बेस्ट कंपनी आपल्या ताब्यात घ्यावी अशी सूचना या आवाहनात करण्यात आली होती.

ठरल्याप्रमाणे महानगरपालिकेची सभा भरून ठराव पास करण्यात आला. कंपनी आणि कामगार यांच्यात तंटा उद्‌भवला तर नागरिकांची गैरसोय होईल हे लक्षात घेऊन कंपनीने युनियनशी योग्य तो समझोता करावा असे या ठरावात म्हटले होते.

यानंतर कंपनी आणि युनियन यांची बोलणी सुरू झाली. त्यावेळचे मुंबईचे मेयर श्री. जे. बी. बोमन-बेहराम यांच्या सल्ल्याने दि. १६ ऑक्टोबर १९३१ रोजी तडजोड झाली. महिन्यातून कमाल ३ सोमवारीच वर्कशॉप बंद राहील, आळीपाळीने सर्व कामगारांना बंद सोमवारी कामावर बोलावण्यात येईल, व्हिटले कमिशनचा अहवाल प्रसिद्ध झाल्यानंतर युनियनला मान्यता देण्याचा प्रश्नाचा विचार केला जाईल वगैरे तडजोडीच्या अटी होत्या. २१ ऑक्टोबर १९३१ रोजी वर्कशॉप पूर्ववत सुरू झाला.

१९४६ – या वर्षी कंपनीच्या कारकुनांनी संप केला. त्यामुळे प्रशासकीय कामावर परिणाम झाला.

२५ मार्च १९४७चा संप – बेस्ट कंपनीच्या अमदानीतील हा अखेरचा संप. ऑगस्ट १९४७ मध्ये बेस्ट कंपनीची मालकी महानगरपालिकेकडे जायची होती. या व्यवहारात कंपनीला 'गुडविल' म्हणून ४० लाख रुपये मिळायचे होते. या रकमेपैकी निम्मी रक्कम सेवकांना मिळाली पाहिजे आणि सर्व सेवकांचे पगार ५० टक्क्यांनी वाढले पाहिजेत अशा मुख्य मागण्या होत्या. त्याकरिता २५ मार्च १९४७ रोजी संप सुरू झाला. तडजोडीकरिता लेबर मिनिस्टर श्री. गुलझारीलाल नंदा यांनी खूप प्रयत्न केले. परंतु उपयोग झाला नाही. नागरिकांची होणारी गैरसोय लक्षात घेऊन शासनाने जेव्हा वाहतूक स्वतः सुरू करण्याचे ठरविले तेव्हा युनियनने संप थांबविण्याचा आदेश दिला. हा संप २१ दिवस चालू होता आणि तो बिनशर्त मागे घेण्यात आला.

उपक्रमाचा कालखंड

१९४७ मध्ये उपक्रम मुंबई महानगरपालिकेकडे आल्यानंतर कर्मचारी आपल्या मागण्यांसाठी अनेक वेळा संपावर गेले. या प्रत्येक संपाची तात्कालिक कारणे जरी वेगवेगळी असली तरी मुख्यत्वेकरून हे संप पगारवाढीसाठी करण्यात आले.

बेस्टचे पुरोगामी धोरण

अशी परिस्थिती असली तरी इतर उद्योगांच्या तुलनेने बेस्ट कंपनीचे कामगारविषयक धोरण निश्चितच उदार होते. प्रॉव्हिडंट फंड, ग्रॅच्युइटी यांसारख्या योजना कामगारांना लागू करणारी ही देशातील पहिली संघटना असावी. १९५२ साली पास झालेल्या प्रॉव्हिडंट फंडातील जवळजवळ सर्व सवलती बेस्ट सेवकांना १९१४ सालापासून मिळत होत्या. प्रॉव्हिडंट फंडाच्या पाठोपाठ कंपनीने ग्रॅच्युइटी सुरू केली. या योजनेप्रमाणे १५ वर्षे पूर्ण झालेल्या सेवकाला नोकरी सोडताना ग्रॅच्युइटी म्हणून १२ महिन्यांचा पगार मिळत असे. आज अनेक उद्योगधंद्यात निवृत्त होताना सेवकाला ग्रॅच्युइटी मिळणे ही ओघाने येणारी बाब समजली जाते. यावरून सेवकांना वागवण्याच्या पद्धतीबाबत बेस्ट कंपनी काळाच्या किती पुढे होती याची कल्पना करता येते.

मालक आणि कामगार यांच्यात तंटा उद्भवण्याचे सर्वात मोठे कारण 'वेतन' हे असते. या बाबतीतसुद्धा इतर अनेक उद्योगांपेक्षा बेस्ट कंपनीचे धोरण पुष्कळ उजवे होते.

कामाच्या तासांच्या बाबतीत १९११ सालच्या फॅक्टरी ॲक्टने प्रथमच निर्बंध आणले. प्रौढांसाठी (ज्यांचे १८वे वर्ष पूर्ण झाले आहे असे) दिवसाला १२ तासांपेक्षा अधिक काम असता कामा नये असा निर्बंध घालण्यात आला. १९२२ मध्ये फॅक्टरी ॲक्टमध्ये सुधारणा होऊन हा निर्बंध १२ वरून ११ तासांवर आणला गेला. बेस्ट कंपनीत कंडक्टर आणि ड्रायव्हर यांकरिता १९०७ सालातसुद्धा अनुक्रमे ९ आणि ८ तासांचा दिवस होता. १९१९ साली हे तास अर्ध्या तासाने आणखी कमी झाले. या संदर्भात लक्षात घेण्यासारखी गोष्ट अशी की मोटर ट्रान्सपोर्ट वर्कर्स ॲक्टअनुसार कंडक्टर, ड्रायव्हर यांचा ८ तासांचा दिवस झाला तो १९६२ मध्ये.

इतर सवलती

१९२९ सालात मजुरांच्या परिस्थितीची पाहणी करण्याकरिता नेमलेल्या रॉयल कमिशनपुढे कंपनीने दिलेल्या साक्षीवरून कंपनी आपल्या सेवकांना निवासस्थानाची सोय, वैद्यकीय मदत, 'एम्प्लॉइज वेलफेअर फंड' नावाच्या खास निधीतून कर्ज देण्याची सोय, कँटीनची सोय असलेली क्लब रूम, बैठे आणि मैदानी खेळ यांकरिता सोयी, कामावर असताना दुखापत झाल्यास कामगारांना नुकसानभरपाई वगैरे अनेक प्रकारच्या सवलती देत असे. दुखापतीकरिता नुकसानभरपाई देण्याचा कायदा प्रथम १९२३ मध्ये झाला. त्याच्या कितीतरी अगोदरपासून ही सवलत कंपनीकडून दिली जात होती.

''सेव्हिंग्ज फंड'' ही सेवकांना मिळणारी आणखी एक सवलत होती. सेवकांची पैसे बचत करण्याची वृत्ती वाढावी हा ह्या योजनेचा हेतू होता. सेव्हिंग्ज फंडावर पहिली १५ वर्षे ५ टक्क्यांप्रमाणे आणि नंतर ७.३/४ टक्क्यांप्रमाणे व्याज दिले जाई.

सारांश ज्या काळात कामगारवर्ग दुर्बळ होता, मालकांवर कसलेही

निर्बंध नव्हते त्या काळातही कंपनीचे कामगारविषयक धोरण तुलनेने पुष्कळच उदार होते.

'लवादा'चा कालखंड

दुसरे महायुद्ध सुरू झाल्यानंतर (१९३० सालानंतर) औद्योगिक क्षेत्रात शांतता असणे ही शासनाची गरज होऊन बसली. या क्षेत्रातील तंटे निर्णयाकरिता ट्रायब्यूनल किंवा कोर्ट यांच्याकडे सोपविण्याचा अधिकार 'डिफेन्स ऑफ इंडिया' कायद्यानुसार शासनाला मिळाला. औद्योगिक संबंधाच्या बाबतीत ही फार महत्त्वाची घटना होती. इतके दिवस तंट्यांचा निर्णय करण्याचे सर्वाधिकार मालकांकडे होते. आता ते त्रयस्थ मंडळाकडे गेले. प्रथमच कामगारांच्या हाती परिणामकारक साधन आले. या कालखंडात (१९४० ते १९५७) बेस्ट कामगारांचे मालकांशी उद्भवलेले तंटे लवादांतर्फे मिटवले गेले.

माडगावकर ॲवॉर्ड (१९४०)

लवादापुढे गेलेला बेस्ट कामगारांचा पहिला तंटा १९३९ सालात महागाई भत्त्यावरून उद्भवला. १ सप्टेंबर १९३९ पासून पगाराच्या वीस टक्के महागाई भत्ता मिळावा अशी कामगारांची मागणी होती. हा तंटा मुंबई हायकोर्टाचे जस्टिस माडगावकर यांच्या अध्यक्षतेखालील बोर्ड ऑफ कन्सिलिएशनकडे सोपविण्यात आला.

युद्धकाळातील वेतनविषयक धोरण, भाववाढीची संपूर्ण भरपाई करण्याकरिता महागाई भत्ता देण्यातील इष्टानिष्टता आणि कंपनीची आर्थिक स्थिती या गोष्टी विचारात घेऊन माडगावकर ॲवॉर्डने कामगारांना सरसकट दरमहा चार रुपये महागाई भत्ता दिला. हा निर्णय देताना जस्टिस माडगावकर यांनी बेस्ट कामगारांसंबंधात काही महत्त्वाचे विचार प्रकट केले. त्यांचा आशय असा की कार्यक्षम वाहतूक हा शासन, नगरपालिका आणि मुंबईचे नागरिक यांचा हक्क आहे. बसवाहतुकीसारखी सार्वजनिक उपयुक्ततेची जबाबदारी बेस्ट कंपनीकडे आहे केवळ एवढ्यामुळे इतर कंपन्यांपेक्षा बेस्ट कंपनीचे सेवक अधिक हक्क मागू शकत नाहीत. परतु जनतेची सुरक्षितता आणि सोय या दृष्टीने

योग्य ते वेतन आणि कामाचे तास असले पाहिजेत.

ब्रुमफिल्ड ॲवॉर्ड (१९४२)

महायुद्धात जपानने प्रवेश केला तेव्हा मुंबईच्या नागरिकांत घबराट पसरली. एसेंशियल सर्व्हिसेस ऑर्डिनन्सअनुसार शासनाने बेस्ट कंपनी अत्यावश्यक सेवा ठरवली. बेस्टच्या सेवकांना मुंबई सोडून जाण्याला प्रतिबंध करण्याचा अधिकार बेस्टच्या अधिकाऱ्यांना मिळाला. कंपनीने नेहमीच्या बोनसबरोबर इमर्जन्सी बोनस म्हणून दीड महिन्याचा पगार जाहीर केला. त्याचप्रमाणे वॉर इंजुरीज ऑर्डिनन्सला अनुसरून युद्धामुळे दुखापत झाली तर नुकसानभरपाई देण्याचे जाहीर केले. आपल्या कुटुंबियांना बाहेरगावी हलवण्याकरिता कंपनीने कर्ज द्यावे अशी कामगारांनी मागणी केली. महागाई भत्त्याचा पुनर्विचार, तातडीच्या परिस्थितीतील स्थलांतराकरिता भत्ता वगैरे मागण्याही त्यांनी केल्या. या तंट्याचे पर्यवसान कंडक्टर, ड्रायव्हर यांच्या संपात झाले. शेवटी शासनाने हा तंटा मुंबई हायकोर्टाचे जस्टिस सर रॉबर्ट ब्रुमफील्ड यांच्याकडे सोपविला. या तंट्याच्या निकालातही वाहतुकीसंबंधातील शासन, नगरपालिका आणि नागरिक यांच्या हक्काचा पुनरुच्चार करण्यात आला होता.

लतिफी ॲवॉर्ड (१९४२)

कंपनी आणि कामगार यांच्या उद्भवलेल्या अशाच एका तंट्यात निवृत्त आय. सी. एस. अधिकारी श्री. अल्मा लतिफी यांनी लवाद म्हणून काम केले. महागाई भत्ता आणि इतर किरकोळ मागण्या मिळून एकूण ७५ मागण्या श्री. लतिफी यांच्यापुढे होत्या. या मागण्यांपैकी एक कंपनीने युनियनला मान्यता देण्यासंबंधी होती. यासंबंधात श्री. लतिफी म्हणतात : "या संबंधात कंपनीचे धोरण एकूण नेमस्त आणि तडजोडीचे आहे. ह्या प्रांतातील एकाही युनियनला त्यांच्या मालकांनी मान्यता दिलेली नाही इकडे कंपनीने लक्ष वेधले आहे. युनियनला मान्यता हे वरदान की ओझे हा प्रश्न एकूण औद्योगिक क्षेत्राचा आहे. वैयक्तिक उद्योगाचा विशेषतः ज्या कंपनीने कामगारांकरिता इतके केले आहे तिचा हा प्रश्न नव्हे. युनियनला मान्यता हा भारतीय स्वरूपाचा प्रश्न

आहे आणि त्यासंबंधात भारत सरकारने भारतीय स्वरूपाची योजना करण्याकरिता पावले टाकली आहेत.''

(१९४६ सालात पास झालेल्या बॉम्बे इंडस्ट्रियल रिलेशन्स ॲक्टने युनियनच्या मान्यतेचा प्रश्न सुटला. या कायद्याने एका उद्योगात एका युनियनला मान्यता दिली जाते. बेस्ट कंपनीतील युनियन ज्या प्रश्नाकरिता २५ वर्षे झगडत आल्या तो अशा रीतीने कायमचा सुटला).

नानावटी ॲवॉर्ड (१९४४)

वेतनवाढ, वेतनश्रेणींचा पुनर्विचार (रिव्हिजन), मिल ओनर्स असोसिएशनप्रमाणे महागाई भत्ता वगैरे मागण्यांचा तंटा लवाद म्हणून निवृत्त आय. सी. एस. अधिकारी श्री. नानावटी यांच्याकडे सोपविण्यात आला. यातील महागाई भत्त्याची मागणी लवादाने मान्य केली. बेस्ट कंपनीच्या औद्योगिक संबंधात नानावटी ॲवॉर्ड अनेक दृष्टींनी महत्त्वाचा आहे. महागाई भत्त्याच्या या पद्धतीत भत्ता महागाईच्या प्रमाणात वाढत राहातो. वेळोवेळी वेतनश्रेणीत सुधारणा झाल्यामुळे झालेली पगारवाढ आणि वाढता महागाईभत्ता यांमुळे बेस्ट उपक्रमातील सेवकवर्गाला आपले राहाणीमान सुधारणे शक्य झाले. महायुद्धानंतरच्या काळातील कामगार-मालक तंट्यांचे प्रमुख कारण "अपुरे वेतन" हे होते. नानावटी ॲवॉर्डमुळे त्याचे बऱ्याच अंशाने निर्मूलन झाले. या ॲवॉर्डने कंपनीच्या अर्थव्यवस्थेवरही महत्त्वाचे परिणाम झाले. महागाई भत्त्यामुळे सतत वाढणारा खर्च वीज आणि वाहतूक यांच्या दरात वाढ करून भरून काढणे शक्य नव्हते. या दोन्ही सेवा सार्वजनिक उपयुक्ततेच्या असल्यामुळे अशा दरवाढीला सामाजिक आणि राजकीय मर्यादाही होत्या. या मर्यादांमुळे कंपनीला आणि नंतर उपक्रमाला हा वाढता खर्च भरून काढण्याकरिता उत्पादन आणि कार्यक्षमता वाढविणे आणि खर्चात बचत करणे या मार्गांचा अवलंब करावा लागला. उपक्रमाचे व्यवस्थापन कार्यक्षम आणि गतिशील होत राहिले याचे अंशतः श्रेय नानावटी ॲवॉर्डला आहे असे म्हणणे वावगे ठरणार नाही. कामगारांच्या इतर मागण्याही श्री. नानावटींनी अंशतः किंवा पूर्णतः मान्य केल्या. आपल्या ॲवॉर्डच्या अखेरच्या परिच्छेदात श्री. नानावटींनी जे विधान केले

१९९६ चा अखिल भारतीय सर्वोत्कृष्ट प्रवासी सुरक्षा पुरस्कार बेस्ट उपक्रमाला मिळाला.
बेस्टचे महा व्यवस्थापक श्री. विनय मोहन लाल हे कर्नाटकचे मुख्यमंत्री श्री. जे. एच. पटेल यांच्या हस्ते पुरस्कार स्वीकारताना.

बेस्ट आणि महाराष्ट्र पर्यटन विकास महामंडळ यांच्या संयुक्त विद्यमाने 'ओपन डेक' नीलांबरी बस सुरू करण्यात आली. या बसमधून फेरफटका मारताना वरील छायाचित्रात दिसत आहेत, मुख्यमंत्री श्री. मनोहर जोशी, उप मुख्य मंत्री श्री. गोपीनाथ मुंडे व सांस्कृतिक मंत्री श्री. प्रमोद नवलकर. खालील छायाचित्र आहे 'नीलांबरी' चे.

आहे ते आजही मालक-कामगार तंट्यांबंधात मार्गदर्शक ठरावे. श्री. नानावटी म्हणतात 'तडजोड हे राजकारणाचे एकमेव मर्म आहे' ह्या लॉर्ड ॲक्टन यांच्या विचारातील सत्य आणि शहाणपणा दोन्ही पक्ष समजून घेतील. लॉर्ड ॲक्टन यांनी राजकारणाला उद्देशून हा जो विचार प्रकट केला तो अर्थशास्त्राच्या बाबतीतही खरा आहे.''

औद्योगिक क्षेत्रात सगळ्या देशांत जी क्रांती घडून येत होती त्याला उद्देशूनही श्री. नानावटींनी या ॲवॉर्डमध्ये काही मोलाचे विचार व्यक्त केले आहेत. ते म्हणतात, ''आज देशात घडत असलेल्या औद्योगिक क्रांतीचे पर्यवसान वर्गकलह आणि रक्तपात यात व्हायला नको असेल, ही क्रांती शांततेच्या मार्गाने वाटचाल करायला हवी असेल तर त्याकरिता भांडवलदार आणि विविध उद्योगांचे संघटक यांच्याकडे कौशल्य, विशिष्ट परिस्थिती हाताळण्याचे शहाणपण आणि कामगारांचा दृष्टिकोण समजून घेण्याकरिता सहानुभूतीची समज हे गुण असावे लागतील. या दृष्टीने या कंपनीच्या (बेस्ट) डायरेक्टर्सनी आधुनिक इतिहासाच्या एका महान विद्यार्थ्याचा एक विचार मनात बाळगणे इष्ट ठरेल. तो विचार असा आहे : 'गुन्ह्याचे प्रायश्चित्त परलोकात मिळते; परंतु मूर्खपणाचे फळ इथे-या जन्मातच–भोगावे लागते.'

छगला ॲवॉर्ड (१९४६)

औद्योगिक संबंधाच्या संदर्भात छगला ॲवार्ड हाही एक महत्त्वाचा टप्पा आहे. न्यायमूर्ती छगला यांना ज्या तंट्याकरिता लवाद नेमण्यात आले तो तंटा वेतन-श्रेणींचा पुनर्विचार व्हावा, युनियनच्या कार्यकर्त्यांना कंपनीच्या जागेत वर्गणी गोळा करण्याचा हक्क असावा, ज्येष्ठतेनसुार (सीनीऑरिटी) बढती मिळावी, सेवकवर्गात लायक व्यक्ती असेल तर बाहेरच्या माणसाला नोकरीत घेण्याला बंदी असावी, सेवकांच्या गैरशिस्त वर्तनाची चौकशी खातेप्रमुखाकडून न करता न्यायालयीन अधिकाऱ्यांच्या पॅनेलकडून केली जावी वगैरे बाबींसंबंधात होता. वेतनश्रेणीसंबंधात श्री. छगलांनी पुढील विचार व्यक्त केले : ''विशिष्ट उद्योगात होणारा नफा हा मालक आणि कामगार त्यांच्यातील सहकार्याचा परिणाम असतो. भूतकाळात हा विचार कितीही क्रांतिकारक वाटला असला

तरी आता तो सर्वमान्य झालेला आहे. तेव्हा न्याय्य नफा मिळावा हा ज्याप्रमाणे भांडवलदारांचा हक्क आहे त्याचप्रमाणे या नफ्यातील काही भाग कामगाराला मिळावा हा त्याचाही हक्क आहे. कंपनीच्या आर्थिक स्थितीची पाहाणी केल्यानंतर कामगारांच्या वेतनवाढीची मागणी त्यांनी समर्थनीय ठरवली आणि महिन्याला १३.१/२ रुपयांपेक्षा कमी वेतन असणाऱ्यांना दर रुपयाला ६ आणे, २५ रुपयांपर्यंतच्या वेतनाला ५ आणे, ४० रुपयांपर्यंतच्या वेतनाला ३ आणे आणि ७५ रुपयांपर्यंतच्या वेतनाला २ आणे अशी वेतनवाढ दिली.

युनियनच्या कार्यकर्त्यांना कंपनीच्या जागेत वर्गणी गोळा करण्याचा हक्क हवा या मागणीबाबत श्री. छगला तटस्थ राहिले. त्यांचे म्हणणे असे होते की जर युनियन आपल्या सभासदांच्या हिताकरिता प्रामाणिकपणाने झटत असेल तर तिने खुशीने न दिल्या जाणाऱ्या सवलतीपेक्षा स्वतःच्या ताकदीवर अवलंबून राहावे. (बॉम्बे इंडस्ट्रियल रिलेशन्स ॲक्टने हा हक्क पुढे युनियनला दिला.)

ज्येष्ठतेनुसार बढत्या द्याव्या या मागणीला नकार मिळाला. कोणत्याही पदाकरिता सेवकवर्गातून योग्य उमेदवार मिळाला नाही तरच बाहेरून भरती करावी या तत्त्वाला कंपनीने मान्यता दिली.

न्यायमूर्ती छगला यांनी ॲवॉर्डच्या उत्तरार्धात कंपनीच्या औद्योगिक संबंधाविषयी जे विचार व्यक्त केले आहेत ते भविष्य वर्तविणारे ठरले. ते म्हणतात, "ही कंपनी जनतेची महत्त्वाची गरज भागवीत असते, तिच्यात जनतेचे हित गुंतलेले आहे या वस्तुस्थितीची जाणीव कंपनी आणि सेवकवर्ग यांना असेल अशी मी उत्कट आशा बाळगतो आहे. भांडवलदार आणि कामगार यांच्यात संघर्ष असणे हा विचारांचे आधुनिक वळण आणि आधुनिक कल्पना यांचा अपरिहार्य भाग आहे असे काही लोक समजतात. या विचाराशी मी सहमत नाही. भांडवलदार आणि कामगार यांनी परस्परांच्या जबाबदाऱ्या समजून घेतल्या तर तंटे किंवा लवाद उद्‌भवू न देता सहकार्याने या दोघांना आपली संघटना चालवणे मुळीच अशक्य नाही....कामगारांच्या मागण्यासंबंधातील हा पाचवा लवाद आहे. मला आशा आहे की हा लवाद शेवटचा ठरेल."

पुन्हा छगला ॲवॉर्ड (१९४६)

एप्रिल १९४६ मध्ये आणखी एका तंट्यात पुन्हा न्यायमूर्ती छगलाच लवाद म्हणून नेमले गेले. कारकून आणि इतर काही कामगार यांच्या वेतनश्रेणी सुधारल्या जाव्यात अशी मुख्य मागणी होती. ही मागणी बहुतांशी मान्य झाली. श्री. एस. आर. तेंडोलकर यांनी वकील म्हणून काम केले. ते पुढे मुंबई हायकोर्टाचे न्यायाधीश झाले. युनियनला मान्यता देण्याचा प्रश्न पुन्हा एकदा लवादापुढे आला. ही मागणी नाकारण्यात आली तर श्री. छगलांनी या संदर्भात काढलेले उद्‌गार आदर्श औद्योगिक संबंधांचे मर्म सांगणारे आहेत. ते म्हणतात, "या बाबतीत कंपनीवर सक्ती करण्याची माझी इच्छा नाही; परंतु श्री. तेंडोलकरांची सूचना कंपनीने स्वीकारणे इष्ट होईल. त्यात कंपनीचे काही नुकसान नाही. त्यामुळे विशेष काय होईल? सर्व्हिस कंडिशन्समध्ये काही बदल करायचे कंपनीने ठरविले तर युनियनला कळवावे लागेल आणि अंतिम निर्णय घेण्यापूर्वी विशिष्ट बाबीसंबंधी त्यांच्याबरोबर चर्चा करावी लागेल एवढेच. सर्व्हिस कंडिशन्समध्ये बदल करण्याचा निर्णय शेवटी करणार कंपनीच. असे असताना सेवकांच्या वतीने युनियन जो दृष्टिकोण मांडील तो समजून घेण्याला बिचकण्याचे कारण काय?" आजच्या बदललेल्या परिस्थितीत न्यायमूर्ती छगला यांचे त्या वेळचे हे उद्गार विशेष अर्थगर्भ वाटतात.

दिवेटिया ॲवॉर्ड (१९४७)

या लवादाचे काम नोव्हेंबर १९४७ मध्ये म्हणजे कंपनी महानगर-पालिकेकडे आल्यानंतर सुरू झाले. लवाद म्हणून इंडस्ट्रियल कोर्टाचे त्या वेळचे अध्यक्ष श्री. एच. व्ही. दिवेटिया यांची नियुक्ती झाली होती. या लवादात १९४६ सालाकरिता एक जादा बोनस आणि कारकून आणि इतर काही वर्ग यांच्या वेतनश्रेणीत बऱ्याच सुधारणा मान्य झाल्या. कामाचे तास, रजा वगैरेसंबंधी बाकी सर्व मागण्यांना नकार मिळाला. आणखी एका ॲवॉर्डमध्ये श्री. दिवेटिया यांनी गुडविल संबंधीची युनियनची मागणी नाकारली. नॉन-शेड्यूल्ड सेवकांना श्री. दिवेटियांनी सरसकट रुपयाला २ आणे याप्रमाणे वाढ दिली.

शाह ॲवॉर्ड (१९४९)

निवृत्तीचे वय, वेतनश्रेणीत वाढ, बोनस, साप्ताहिक सुटीला महागाई भत्ता, बेस्ट समितीवर युनियनचा प्रतिनिधी असावा वगैरे मागण्यांसंबंधातील तंटा इंडस्ट्रियल कोर्टाचे एक सदस्य एम. सी. शाह यांच्या लवादाकडे सोपविण्यात आला. बेस्ट समितीवर युनियनचा प्रतिनिधी असावा ह्या मागणीला "काळाच्या फार पुढे असलेली" म्हणून लवादाने नकार दिला. साप्ताहिक सुटीला महागाई भत्ता मिळावा ही मागणी वेतनवाढीच्याच मागणीचा एक प्रकार आहे असे म्हणून तीही नाकारण्यात आली. नफ्याचा भाग म्हणून बोनसची मागणी करण्यात आली होती. त्या मागणीच्या समर्थनार्थ कंपनी नफ्यातून बोनस देत असे याचा दाखला देण्यात आला; परंतु बेस्टसारख्या सार्वजनिक उपयुक्ततेच्या संघटनेबाबत खर्चवेच वजा जाता उरणाऱ्या शिलकेला 'नफा' असे संबोधता येणार नाही, अशी शिल्लक 'जनरल रेव्हेन्यू'कडे जमा करून सार्वजनिक उपयोगाकरिता त्याचा वापर केला जातो असे म्हणून लवादांनी 'बोनस'चे तत्त्व अमान्य केले. (१९७०-७१ या वर्षाकरिता महानगरपालिकेने बेस्ट सेवकवर्गाकरिता बोनसऐवजी पगाराच्या ८.१/३ टक्के एवढी रक्कम "एक्स ग्रेशिया" (सानुग्रह अनुदान) म्हणून मंजूर केली. यानंतरही वेळोवेळी इंडस्ट्रियल कोर्टाच्या लवादापुढे अनेक तंटे नेण्यात आले.

औद्योगिक संबंधातील नवा कालखंड

१९७५ सालात प्रातिनिधिक (रिप्रेझेंटेटिव्ह) युनियनने उपक्रमाला मागण्यांची एक सनद सादर केली. उभय पक्षांनी वाटाघाटी करून या मागण्यांबाबत निर्णय घेतला. यामुळे उपक्रमातील औद्योगिक संबंधात एका नव्या कालखंडाला आरंभ झाला असे म्हणायला हरकत नाही. इथून पुढे मागण्यांबाबत दोन्ही पक्षांनी एकत्र बसून चर्चा करावी आणि तडजोडीचा मार्ग शोधावा या पद्धतीचा अधिक अवलंब होऊ लागला.

१९५९ सालात युनियनने ५२ मागण्यांचा एक खलिता सादर केला. या मागण्यांचा तातडीने विचार व्हावा म्हणून संप करण्यात आला. मागण्यांबाबत

तडजोड झाल्यानंतर चार दिवसांनी हा संप मिटला. तडजोडीत उपक्रमाने काही मागण्या मान्य केल्या आणि इंडस्ट्रियल कोर्टापुढे असलेली सेवकवर्गाच्या वर्गीकरण (क्लासिफिकेशन) आणि वेतनश्रेणीची पुनर्रचना (रीग्रेडेशन) ह्यासंबंधीचा तंटा निर्णयाकरिता श्री. एच. आर. गोखले यांच्याकडे सोपविण्यात आला. (श्री. गोखले यांची नंतर मुंबई उच्च न्यायालयाचे न्यायाधीश म्हणून नेमणूक झाली. नंतर ते केंद्र सरकारात कायदा व न्यायमंत्री होते.) त्यांनी कार्यक्षमता, जॉब एव्हॅल्यूएशन, उपक्रमाची आर्थिक क्षमता त्याचप्रमाणे उपक्रमाच्या पातळीवरील इतर वाहतूक, वीजपुरवठा आणि इंजिनियरिंग संघटनांतील वेतनश्रेणी व सेवा नियम (सर्व्हिस कंडिशन्स) विचारात घ्यायचे होते.

व्यवस्थापन आणि सेवकवर्ग यांच्या संयुक्त मंडळाने कामाचे मूल्यमापन (जॉब एव्हॅल्यूएशन) केले. काही मूलभूत मुद्यांबाबत मतभेद होऊन संयुक्त मंडळाला काम करणे अशक्य झाले तेव्हा व्यवस्थापन आणि सेवकवर्ग यांच्या प्रतिनिधींनी कामाच्या मूल्यमापनासंबंधीचे आपले स्वतंत्र अहवाल श्री. गोखले यांना सादर केले. त्यांनी केलेले नवे वर्गीकरण आणि वेतनश्रेणी ह्या कामाच्या मूल्यमापनावर (जॉब एव्हॅल्यूएशनवर) आधारित आहेत. उपक्रमाच्या इतिहासात प्रथमच कारकून, इंजिनियरिंग, ट्रॅफिक वगैरे सर्व प्रकारच्या एकूण सुमारे २० हजार सेवकांच्या वेतनश्रेणीचा अभ्यास आणि पुनर्विचार झाला. यापूर्वी वेतनश्रेणीचा विचार तुकड्या-तुकड्याने केला जाई. आणखी एक महत्त्वाची गोष्ट अशी की, गोखले ॲवॉर्डमुळे उपक्रमाच्या बहुसंख्य सेवकांच्या वेतनात लक्षणीय वाढ झाली. तिसरी गोष्ट, उपक्रमाची वेतन-रचना (वेज स्ट्रक्चर) परंपरागत पद्धतीने तयार झाली होती. त्यात अनेक प्रकारची विसंगती होती. गोखले ॲवॉर्डचे निष्कर्ष वस्तुनिष्ठ अभ्यास आणि प्रत्येक कामाचे मूल्यमापन (जॉब एव्हॅल्यूएशन) यांवर आधारित असल्यामुळे या विसंगती आणि वेतन-रचनेतील अनेक विषमता नाहीशा झाल्या आणि सेवकांच्या असमाधानाचे सर्वांत महत्त्वाचे कारण नाहीसे झाले. या सर्व गोष्टींमुळेच गोखले-निवाडा उपक्रमातील औद्योगिक संबंधातील एक महत्त्वाचा टप्पा ठरतो.

याशिवाय वेतन निश्चित करण्याकरिता कामाच्या मूल्यमापनाचे (जॉब

एव्हॅल्यूएशनचे) तत्त्व स्वीकारले गेल्यामुळे सेवा-नियमांपैकी या महत्त्वाच्या विषयात काही शिस्त आली. इथून पुढे कोणीही मग तो अधिकारी लवाद किंवा संयुक्त मंडळ असो सेवकवर्गाच्या कोणत्याही विभागातील वेतन निश्चित करताना त्या कामाच्या मूल्याचे वस्तुनिष्ठ मापन केल्याशिवाय निर्णय घेऊ शकणार नाही.

व्यवस्थापन आणि संयुक्त मंडळ वर म्हटल्याप्रमाणे १९६०-६१ मध्ये मूल्यमापनाच्या कामात गुंतले असताना एक ऐतिहासिक घटना घडली. या कालखंडात युनियनने आपले कायदेशीर प्रतिनिधित्व (स्टॅट्यूटरी रिप्रेझेंटेटिव्ह स्टेटस) गमावले. डिसेंबर १९५९ ते जानेवारी १९६० या काळात एक संप झाला होता. हा संप बेकायदेशीर असल्याचा निर्णय लेबर कोर्टाने दिला. संप सुरू करण्याला आणि चालविण्याला युनियन जबाबदार आहे असे मुंबई औद्योगिक संबंध कायद्याखाली रजिस्ट्रारना आढळून आले. परिणामतः युनियनचे 'प्रतिनिधित्व' संपुष्टात आले. अशी स्थिती उद्‌भवते तेव्हा बॉम्बे इंडस्ट्रियल रिलेशन्स ॲक्ट अनुसार युनियनच्या जागी कामगारांनी आपले पाच प्रतिनिधी निवडायचे असतात. त्याकरिता कामगार आयुक्तांनी उपक्रमाच्या सर्व सेवकांची वल्लभभाई स्टेडियमवर सभा घेतली. परंतु प्रत्यक्ष निवडणुकीची गरज उरली नाही; कारण ५ जागांकरिता पाचच उमेदवार उभे होते. हे पाचही उमेदवार प्रतिनिधित्व गमावलेल्या युनियनच्या मॅनेजिंग कमिटीचे एक तर सभासद होते किंवा क्रियाशील कार्यकर्ते होते. या घटनेनंतर सहा महिन्यांनी कायद्यानुसार युनियनला पुन्हा प्रतिनिधित्व प्राप्त झाले.

कालसापेक्ष प्रशासन

वेतन, कामाचे तास आणि इतर सुविधा इतर वाहतूक संस्थांच्या तुलनेने बेस्टमध्ये चांगल्या तऱ्हेने दिल्या जातात.

उपक्रमातील सेव्य-सेवक संबंधाचा विचार करता उपक्रम रूढ अर्थाने औद्योगिक संघटना नाही, हे लक्षात घेतले पाहिजे. म्हणजे ''नफा'' हे त्यांचे उद्दिष्ट नसते. पण हे वर्णन दिशाभूल करणारे आहे. कारण नफा नसला तरी नागरिकांची कमाल कार्यक्षमतेने सेवा हे उद्दिष्ट असतेच. आणि ते साध्य

करताना "नफ्या"चीच दृष्टी ठेवावी लागते. निराळया शद्बात बंधने तीच, फक्त "नफ्या" ऐवजी अन्य संबोधन वापरले जाते. त्यामुळेच बड्या औद्योगिक संघटनेत "सेवक-संबंध" (लेबर रिलेशन्स) ही जोखमीची, कौशल्याची जबाबदारी असते. सुमारे ४६,००० कर्मचारी असलेल्या उपक्रमाच्या व्यवस्थापनाला ही गोष्ट ध्यानी ठेवावी लागते.

एक काळ असा होता की, उपक्रमात सेवकांच्या काही ना काही तक्रारी, कुरबुरी, असंतोष, संप, तद्‌जन्य हिंसाचार हा नित्याचा प्रकार होता. मुंबईकरांना त्यांचे स्मरण अजूनही असेल. गेली पंचवीस तीस वर्षे हा तुलनेने शांततेचा काळ समजावा लागेल. आताचे सेव्य-सेवक संबंध ही बाब व्यवस्थापनाला अभिमानाची वाटावी. त्याकरिता पद्धतशीर प्रयत्न करावे लागले.

उपक्रमाला कार्यक्षम व्यवस्थापन आणि प्रशासन यांची एक मोठी परंपरा आहे. उपक्रमाचा व्यवहार हा निकोप व्यवस्थापकीय व प्रशासकीय तत्त्वे आणि प्रथा यावर आधारित आहे, उपक्रम लोकांकरिता आहे, ह्याची सदैव जाणीव बाळगली जाते. याच दृष्टिकोनातून आपल्या प्रवाशांच्या आणि वीजग्राहकांच्या गरजा व आकांक्षा यांना त्वरित प्रतिसाद देण्यासाठी उपक्रम प्रयत्नशील असतो. त्याकरिता "सेव्य-सेवक" संबंध सलोख्याचे असणे आवश्यक असते.

उपक्रमाच्या कार्यकक्षा सतत विस्तारत असतात. त्यामुळे नियंत्रणाचे अथवा अधिकारांचे केंद्रीकरण करण्याऐवजी विकेंद्रीकरणावर उपक्रमाचा भर असतो. कोणतीही गोष्ट आव्हान म्हणून उपक्रम स्वीकारतो. कार्यक्रमात जर काही वैगुण्य असेल तर ते काम सोडून दिले जात नाही. त्यातील उणिवा शोधून काढल्या जातात आणि योग्य अशी सुधारीत उपाययोजना हाती घेतली जाते. उत्क्रांती आणि विकास ही बेस्ट प्रशासनात सातत्याने चालणारी प्रक्रिया आहे.

संयुक्त कुटुंब भावना

कमाल उत्पादनक्षमता व कार्यक्षमता प्राप्त करावी म्हणून कर्मचाऱ्यांना

प्रेरणा व प्रोत्साहन देण्याचे प्रयत्न सातत्याने चालू असतात. संपूर्ण उपक्रम हा एक संयुक्त कुटुंब म्हणून मानला जातो आणि सर्व कर्मचारी हे या संयुक्त कुटुंबाचे सदस्य आहेत अशी उपक्रमाची भूमिका असते, काही प्रश्नांवर प्रशासन, कामगार आणि त्यांच्या संघटना यांच्यात मतभिन्नता असते. तरीही व्यवस्थापनाचे आणि कामगारांचे हितसंबंध समान आहेत आणि उपक्रमाच्या भरभराटीतच कामगारांचा उत्कर्ष आहे, यावर सर्वांचाच विश्वास असतो. कामगार आणि व्यवस्थापन या दोहोंमधील समंजसपणाच सहकार्याची भावना निर्माण करण्यात आणि त्याचबरोबर औद्योगिक संबंध सहज व सलोख्याचे राखण्यात कारणीभूत ठरला आहे.

भारत सरकारच्या कामगार व रोजगार मंत्रालयाने पुरस्कृत केलेली कामगार शिक्षण योजना उपक्रमात १९६२ पासून राबविण्यात येत आहे. गेल्या २५ वर्षात ११ हजारांहून अधिक कर्मचाऱ्यांनी या योजनेचा लाभ घेतला. या योजनेखाली विविध आगारातून प्रशिक्षण वर्ग घेण्यात येतात तसेच मुंबईत व मुंबईबाहेर अभ्यासदौरे आयोजिण्यात येतात.

कामगारांनी कामगारांसाठी चालविलेली कामगारांची योजना अशी या कामगार शिक्षण योजनेची संकल्पना आहे. कामगारच कालांतराने या योजनेतील शिक्षक बनतात. त्यांना ''कामगार शिक्षक'' प्रशिक्षण अभ्यासक्रमासाठी पाठविण्यात येते.

सण उत्सवांसाठी कामगारांना आगाऊ रक्कम देण्यात येते तसेच रजा-प्रवास सहाय्य दिले जाते. रजा प्रवास सहाय्याची योजना १९७० साली सुरू झाली. पूर्वी या योजनेखाली रेल्वे, रस्ता प्रवास किंवा समुद्रमार्गे प्रवासासाठी तिसऱ्या वर्गाचे भाडे दिले जात असे. १९७७ मध्ये ही योजना बंद करण्यात आली व त्याऐवजी एकगठ्ठा रक्कम देण्याची पद्धत सुरू करण्यात आली. या योजनेखाली आता दरवर्षी विविध संवर्गातील कर्मचाऱ्यांना ५०० रू. पासून २७०० रू. दिले जातात.

कामगार संघटनांच्या प्रतिनिधींनी आणि व्यवस्थापनाच्या प्रतिनिधींनी

मांडलेली गाऱ्हाणी व समस्या यांची चर्चा करण्यासाठी १९४६ च्या मुंबई औद्योगिक संबंध अधिनियमान्वये १९७४-७५ मध्ये स्थापन केलेल्या वाहतूक आणि वीज पुरवठा उद्योगातील समित्यांच्या सभा नियमितपणे आयोजित केल्या जातात.

सन १९७४-७५ पासून कर्मचाऱ्यांना दरवर्षी बोनसऐवजी सानुग्रह अनुदान देण्यात येते. उपक्रमाच्या परिवहन व विद्युत पुरवठा या दोन्ही विभागात १९७६ पासून शॉप लेव्हल काऊन्सिल स्थापण्यात येत असतात. यात व्यवस्थापनाचे व कामगारांचे प्रतिनिधी असतात. आगार पातळीवरील अनेक प्रश्नांची चर्चा या काऊन्सिलच्या बैठकांमध्ये करण्यात येते.

न्यायविलंब टाळण्यासाठी स्वतंत्र लवादाची नियुक्ती करण्यात आली आहे. यामुळे कर्मचाऱ्यांचे वैयक्तिक, औद्योगिक तंटे, निवाडा देणाऱ्या सांविधिक प्राधिकरणांकडे पडून राहिल्याने होणारा विलंब टळतो. शक्य तितक्या कमी वेळात आपल्या कर्मचाऱ्यांना न्याय देण्यासाठी वैयक्तिक औद्योगिक तंट्याचा निवाडा करण्याचे काम स्वतंत्र लवादाकडे सोपविण्याची तरतूद करणारी बेस्ट उपक्रम ही त्या कार्यक्षेत्रातील देशामधील पहिलीच संस्था असावी.

वर उल्लेखिल्याप्रमाणे कोणत्याही वाहतूक संस्थेच्या तुलनेने आपल्या कर्मचाऱ्यांना चांगल्या सुविधा देण्याबाबत बेस्ट उपक्रमाची स्वतःची अशी एक चांगली प्रतिमा आहे. पण त्याचबरोबर कर्मचाऱ्यांची बेशिस्तीची वागणूक, अप्रामाणिकपणाही उपक्रम सहन करीत नाही. संपूर्ण विभागीय चौकशीनंतर एखाद्या कर्मचाऱ्यांवरील बेशिस्तीचा किंवा अप्रामाणिकपणाचा आरोप सिद्ध झाल्यास अशा कर्मचाऱ्यांविरूद्ध योग्य ती कारवाई करण्यात येते. गैरवर्तणुकीचे गांभीर्य लक्षात घेऊन पदच्युती, पदावनती, श्रेणी कमी करणे आदी शिक्षा देण्यात येतात. वर्तणुकीत सुधारणा व्हावी म्हणून "समज" (कौन्सिलिंग) ही देण्यात येते. स्वतः महा व्यवस्थापक वा आगार पातळीवरील अधिकारी यांच्याकडून ही समज देण्यात येते.

एक सामाजिक जबाबदारी म्हणून उपक्रमाने बृहन्मुंबईतील परेल,

सांताक्रुझ, घाटकोपर, गोरेगांव, दिंडोशी, कांदिवली आदी विविध ठिकाणी गाळे बांधलेले असून १६०० हून अधिक गाळे मालकी तत्त्वावर आणि ३७५८ गाळे भाडे तत्त्वावर दिले आहेत. कर्मचाऱ्यांना आणि त्यांच्या कुटुंबियांना सर्व आवश्यक सुविधा या वसाहतींमधून पुरविण्यात आल्या आहेत.

घरभाडे भत्ता

१९७७ साली टप्पा पद्धतीने घरभाडे भत्ता लागू करण्यात आला. घरभाड्याचे दर १९८५ साली सुधारण्यात आले.

मूळ वेतन अधिक महागाई भत्ता यावर १० टक्के घरभाडे भत्ता किंवा कमीत कमी रू. १२५ घरभाडे महिन्याला वरील टप्पापद्धतीऐवजी १-४-१९८६ पासून लागू करण्यात आला. बेस्ट समितीने ५ टक्क्यांनी घरभाडे भत्त्याचा फायदा उपक्रमाच्या गाळयात राहणाऱ्या कर्मचाऱ्यांनासुद्धा मिळण्यासंबंधीच्या योजनेला १९९१ साली मान्यता दिली.

कर्मचाऱ्यांना शस्त्रक्रियेसाठी झालेला खर्च अथवा वैद्यकीय खर्च देण्याची योजना कार्यान्वित आहे. त्याचबरोबर तळेगाव रूग्णालय, मुंबईतील शीव येथील लोकमान्य टिळक रूग्णालय, माहीम येथील राधाबाई वाटुमल रूग्णालय, घाटकोपर येथील सर्वोदय रूग्णालय यामध्ये रूग्णालयीन निवासाची व्यवस्था करण्यात येते आणि शस्त्रक्रिया किंवा वैद्यकीय उपचार, निवास-आकार यावर होणाऱ्या संपूर्ण खर्चाची पूर्ती उपक्रमातर्फे केली जाते. कामावर असताना एखाद्या कर्मचाऱ्याचा अपघाती मृत्यू झाल्यास मृत कर्मचाऱ्यांवर अवलंबून असणाऱ्यांना एक लाख रूपये "सानुग्रह अनुदान" देण्याची योजना सुरू करण्यात आली आहे. हे सानुग्रह अनुदान, कामगार भरपाई अधिनियम, कामगार राज्य विमा अधिनियम आदी कायद्याखाली मिळणाऱ्या नुकसानभरपाई व्यतिरिक्त असते. आवश्यक असेल तेव्हा कर्मचाऱ्यांना व त्यांच्या कुटुंबियांना रक्त पुरविण्याची स्वतंत्र व्यवस्था उपक्रमाकडे आहे. याकरिता उपक्रमातर्फे निरनिराळी कार्यालये, कार्यशाळा, आगारे येथे नियमितपणे रक्तदान शिबिरे आयोजित करण्यात येतात. लोकसंख्या नियंत्रणाचे महत्त्व कर्मचाऱ्यांच्या मनावर बिंबवण्याकरिता उपक्रमाने

आपल्या सर्व आगारात कुटुंब नियोजन केन्द्रे उघडली असून तेथे कुटुंब नियोजनविषयक विनामूल्य सल्ला देण्यात येतो व संतति प्रतिबंधक साधनेही पुरविली जातात. तसेच, कुटुंबनियोजन शस्त्रक्रिया करून घेणाऱ्या कर्मचाऱ्यांस प्रोत्साहन म्हणून वेतन व भत्त्यासहित सहा दिवसांपर्यंत विशेष रजा मंजूर केली जाते.

भरती आणि प्रशिक्षण

उपक्रमाच्या गरजेनुसार निरनिराळ्या वर्गातील हंगामी/कायमस्वरूपी पदांमध्ये कर्मचाऱ्यांची भरती वेळोवेळी केली जाते. भरती करताना नियम-विनियम यांचा अंतर्भाव करण्यासाठी व्यवस्थित पद्धत विकसित करण्यात आली आहे.

अधिकाऱ्यांना सी.आय.आर.टी., एन.आय.टी.आय.ई. इत्यादी संस्थांमध्ये विविध क्षेत्रातील प्रशिक्षणासाठी पाठविण्यात येते. उपक्रमाच्या कामाच्या दृष्टिकोनातून हे प्रशिक्षण उपयुक्त ठरते असा अनुभव आहे. कनिष्ठ वर्गातील कार्यदेशक (फोरमन), जोडारी (फीटर) अशा तांत्रिक कर्मचाऱ्यांना विविध कंपन्यांच्या कार्यशाळा व कारखाने या ठिकाणी यंत्रे, हत्यारे इत्यादींच्या कामांच्या बाबतीतील प्रशिक्षणासाठी पाठविले जाते.

कर्मचाऱ्यांच्या मुलांना आपले शिक्षण घेण्यासाठी शिष्यवृत्ती योजनाही अमलात असून यात व्यावसायिक पदवी, पदव्युत्तर अभ्यासक्रमांचाही समावेश आहे. उपक्रमाची १७ धान्य दुकाने असून तेथे वरील वस्तू तसेच बिगर रेशनच्या वस्तू कर्मचाऱ्यांना सवलतीच्या दराने दिल्या जातात.

गैरवर्तणूक करणाऱ्या कर्मचाऱ्यांविरूद्ध उपक्रम कठोर भूमिका घेते, हे वर म्हटलेच आहे. पण त्याचबरोबर उत्कृष्ट सेवा करणाऱ्या कर्मचाऱ्यांचाही उपक्रमातर्फे सन्मान केला जातो. प्रवाशांच्या हितार्थ आपल्या नित्य कामापेक्षाही अधिक व असाधारण काम करणाऱ्या कर्मचाऱ्यांना ''बेस्ट सेवा'' पदके, प्रशस्तीपत्रे आणि रू. १,०००/- पर्यंत रोख रकमेची बक्षिसे दिली जातात.

उपक्रमाच्या कला व क्रीडा मंडळातर्फे, मंडळाच्या सदस्यांना, राज्य वा राष्ट्रीय पातळीवर तसेच अन्यत्र होणाऱ्या कला व क्रीडा विषयक कार्यक्रमात भाग घेण्याची संधी उपलब्ध करून दिली जाते. या कर्मचाऱ्यांना संपूर्ण वेतन व भत्त्यांसहित प्रतिवर्षी सरासरी ६० दिवस रजा दिली जाते. उपक्रमाचे हे मंडळ कर्मचारी आणि त्यांच्या कुटुंबियांसाठी कला-क्रीडा क्षेत्रातील विविध उपक्रम आयोजित करते.

कर्मचारीय विभाग

उपक्रमाच्या सेवकवर्गात वेगाने वाढ होत होती. स्वातंत्र्योत्तर काळात अनेक मजूरविषयक कायदे पास होत होते. बॉम्बे इंडस्ट्रियल रिलेशन्स ॲक्ट अनुसार सेवाविषयक स्टँडिंग ऑर्डर्स निश्चित करण्याचे काम चालू होते. शिवाय उपक्रमाच्या विविध विभागांची मजूरविषयक धोरणे एकसूत्रित असणे अगत्याचे होते. ही सर्व कामे एका स्वतंत्र विभागाकडे सोपविणे इष्ट होते. त्याकरिता १९५१ मध्ये कर्मचारीय विभाग सुरू करण्यात आला. **मुख्य कर्मचारीय अधिकारी** ह्या विभागाचे प्रमुख आहेत. या विभागाची कामे प्रामुख्याने पुढील प्रमाणे आहेत :

१) उपक्रमाच्या विविध विभागांना लागणाऱ्या सेवकांची भरती करणे.

२) व्यवस्थापन व युनियन यांच्यातील दुवा म्हणून काम करणे.

३) उपक्रमाच्या मान्य झालेल्या वेतनश्रेणींच्या पालनावर लक्ष ठेवणे आणि आवश्यक होईल तेव्हा त्यात बदल सुचविणे. तसेच वेतनश्रेणीतील विसंगती दूर करण्यासाठी व्यवस्थापनाला सल्ला देणे.

४) ट्रेड युनियनसंबंधित पत्रव्यवहार पाहाणे आणि युनियनकडून किंवा स्वतंत्रपणे आलेल्या तक्रारीसंबंधात योग्य कार्यवाहीपद्धत निश्चित करणे.

५) औद्योगिक न्यायालयात प्रविष्ट झालेल्या प्रकरणांबाबत विधी विभाग आणि सॉलिसिटर यांना मदत करणे.

६) अधिकारी वर्ग आणि कारकून वर्ग यांचा ज्येष्ठता-क्रम (सिनिऑरिटी लिस्ट) निश्चित करणे.

७) कामगारविषयक समस्यांच्या बाबतीत व्यवस्थापनाला सल्ला देणे.

८) फॅक्टरी ॲक्ट, मोटर ट्रान्सपोर्ट वर्कर्स ॲक्ट, वर्कमेन कॉम्पेन्सेशन ॲक्ट, मिनिमम वेजेस ॲक्ट वगैरे कायद्यांतील तरतुदींचे विविध विभागांकडून योग्य पालन होत आहे इकडे लक्ष ठेवणे.

९) कामगारविषयक प्रकरणे, स्थायी आदेशातील बदल वगैरे संबंधात कामगार आयुक्तांशी संबंध ठेवणे.

१०) बढत्यांसंबंधी धोरणाबाबत व्यवस्थापनाला सल्ला देणे व तत्संबंधीचे निर्णय कार्यवाहीत आणणे इत्यादी जबाबदाऱ्या पर्सोनेल डिपार्टमेंटकडे असतात.

प्रकरण सोळावे

इतर विभाग

सामग्री व्यवस्थापन विभाग

परिवहन, विद्युत पुरवठा आणि स्थापत्य विभागाशी संबंधित कामकाज सुरळीतपणे पार पाडण्यासाठी आवश्यक ती विविध सामग्री मिळविण्याचे काम (प्रॉक्युरमेंट) हे पूर्वीच्या भांडार विभागातून म्हणजेच सध्या सामग्री व्यवस्थापन म्हणून ओळखल्या जाणाऱ्या विभागातून चालतें.

विविध सामग्री खरेदीसाठी असलेल्या प्रस्तावांची प्रक्रिया वेगाने व्हावी यासाठी कुलाबा, दादर व कसारा या तीन ठिकाणी या विभागाची कार्यालये आहेत. दादर येथील कार्यालयातून चॅसीस, टायर्स, ट्यूब्ज, तसेच अन्य सुटे भाग, ग्रिस हाय स्पिड डिझेल इत्यादीची खरेदी केली जाते तर ट्रान्सफॉर्मर्स, स्वीचगीअर्स, केबल्स यासारखी विद्युत विभागास लागणारी सामग्री तसेच स्थापत्य अभियांत्रिकी विभागास लागणारे सिमेंट, विटा, खडी आदी इमारत साहित्य मिळविण्याची जबाबदारी कसारा येथील कार्यालयाची असते. या विभागाचे प्रशासकीय कामकाज कुलाब्याच्या मुख्यालयातून चालते.

वरील बाबींशी संबंधित अशा अनेक कंपन्यांकडून ठराविक रक्कम नोंदणी फी म्हणून घेऊन त्यांची उपक्रमात नोंद केलेली असते. ज्यावेळी निविदा मागविण्यात येतात त्यावेळी नेहमी या नोंदणीकृत कंपन्यांना कळविण्यात येते. आवश्यक ती सामग्री तातडीने मिळविण्यासाठी परिश्रमपूर्वक सातत्याने नवनवीन उपायांचा अवलंब केला जातो, विविध योजना आखण्यात येतात. १९९० साली 'COLD' (कन्झ्युमर्स ऑपरेटेड लब डेपो) नावाची योजना तयार करण्यात

आली. आगारातून ल्युब्रिकंट तेल साठविण्यासाठी तेल महामंडळांनी टाक्या उपलब्ध करून दिल्या. त्यांची देखभालही या कंपन्यांमार्फत केली जाते. या टाक्यांतील किमान तेलसाठा तेल कंपन्यांकडून कायम राखला जातो. त्यासाठी वेळापत्रकानुसार ल्युब्रिकंट तेल भरण्यात येते. ठराविक काळात वापरलेल्या ल्युब्रिकंटचा मोबदला (पेमेंट) विशिष्ट कालावधीच्या अखेरीस देण्यात येतो. परिणामी म्हणून ल्युब्रिकंटसूची वस्तुसूचीची पातळी शून्य ठेवण्यात आली आहे. बसगाड्या चांगल्या स्थितीत ठेवण्यासाठी अनेक प्रकारचे सुटे भाग राखून ठेवणे गरजेचे असते. सुट्या भागांचा पुरेसा साठा नेहमीच असावा म्हणून उपक्रमाने एका कंपनीशी करार केला आहे. ही योजना "कन्झ्युमर्स ऑपरेटेड स्पेअर्स युनिट डेपो" (कोसड) ह्या नावाने ओळखली जाते. या करारान्वये, त्या कंपनीला दादर वर्कशॉपमध्ये जागा देण्यात आली आहे. बसप्रवर्तन सुरळीतपणे होण्याकरिता गाड्यांच्या देखभालीसाठी आवश्यक असलेली परंतु तुटवडा असलेली उत्पादने साठविण्यासाठीच ह्या जागेचा वापर केला जातो. दादर येथील या गोदामात उपक्रमास किमान दोन महिन्यांसाठी लागणाऱ्या वस्तूंचा साठा करणे शक्य आहे. एखाद्या विभागाला लागणारी सामग्री संपत आल्यास त्याचा पुन्हा साठा करण्यात येतो. सामग्रीची यादी सादर केल्यापासून सात दिवसांत परिवहन विभागाला लागणाऱ्या सुट्या भागांची वस्तुसूची (इनूव्हेंट्री) किमान पातळीवर राखावी हा या योजनेचा मुख्य हेतू आहे.

उपक्रमातील कर्मचाऱ्यांना पुरविण्यात येणाऱ्या धान्याची व्यवस्थाही सामग्री व्यवस्थापन विभागाकडे आहे. प्रारंभी, १९७० साली सुमारे ३.५ लाख रुपयांची धान्य खरेदी करण्यात आली व ते धान्य "ना नफा ना तोटा" तत्वावर उपक्रमातील कर्मचाऱ्यांना विकण्यात आले. आता, धान्य खरेदीसाठी दरवर्षी सुमारे ५ कोटी खर्च करण्यात येतो आणि रेशन कार्डधारक कर्मचाऱ्यांसह साधारणपणे एकंदरीत १०,००० कर्मचारी या योजनेचा लाभ घेतात.

मोडमाल सामग्री (स्क्रॅप) विकण्याचे कामही साधन सामग्री विभागाच्या अखत्यारीत येते. वापरून खराब झालेले/निरूपयोगी/टाकाऊ झालेली (स्क्रॅप) सामग्री स्क्रॅप यार्ड मध्ये जमा करण्यात येते. पूर्वीचे देवनार आगार येथील

स्क्रॅप यार्ड ओशिवरा बस आगाराजवळील आवारात हलविण्यात आले आहे. काही सामान आणिक आगार येथेही ठेवण्यात येते. ही सामग्री लिलावाद्वारे तसेच विक्री निविदांद्वारे विकली जाते. १९७० साली याची वार्षिक विक्री सुमारे ७० लाख रूपयांची होती ती आता दरवर्षी सुमारे ५-६ कोटी रूपये इतकी होते.

सुरक्षा व दक्षता विभाग

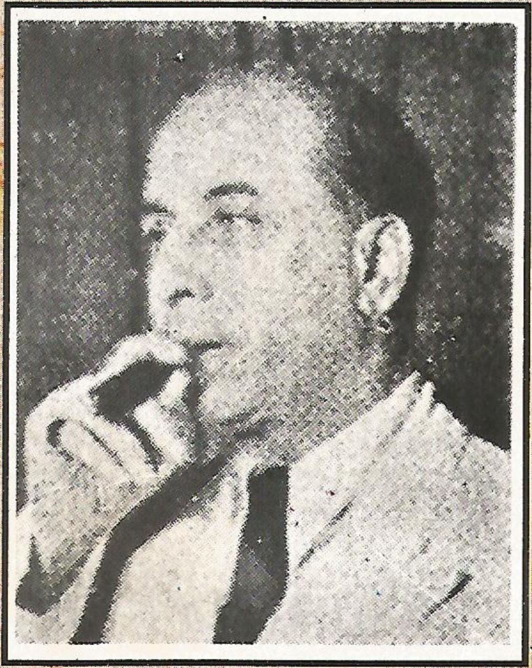
१९५२ पर्यंत प्रत्येक विभागाला स्वतंत्र वॉचमेन होते. त्यावर्षी स्वतंत्र वॉच अँड वॉर्ड विभाग निर्माण करण्यात आला. सुरक्षा अधिकारी त्या विभागाचे प्रमुख होते आणि त्यांच्या हाताखाली हवालदार, गेटकीपर व ४७ वॉचमेन होते. पुढल्या वर्षी दोन सुरक्षा निरीक्षक व एका कारकुनाची भर पडली. १९५४ पर्यंत, वॉचमेनची संख्या ४० वरून १६४ वर गेली.

सुरक्षा विभागाकडे खालील कामे सोपविण्यात आली होती :

चोरीच्या आणि अफरातफरीच्या प्रकरणांची तपासणी, उपक्रमाची आगारे व इतर मालमत्तेचे संरक्षण, उपक्रमाची रोख रक्कम नेणाऱ्या गाड्यांना संरक्षण, इत्यादी. सप्टेंबर १९५८ पर्यंत वॉच ॲण्ड वॉर्ड विभाग कर्मचारीय विभागाच्या हाताखाली होता. त्यावर्षी तो व्यवस्थापन व सचिवीय शाखेच्या अखत्यारीत आला. त्याबरोबरच काही अतिरिक्त जबाबदाऱ्याही ह्या विभागाकडे सोपविण्यात आल्या. त्या अशा; गोपनीय चौकशी, व्यवस्थापन विरोधी कारवायांची चौकशी, अफरातफरीची प्रकरणे, चोरीला प्रतिबंध आणि अशा प्रकरणांची चौकशी, हल्ल्यांची प्रकरणे, नागरी संरक्षण, वॉचमेनना प्रशिक्षण, वगैरे. दक्षता अधिकारी या कक्षाचे प्रमुख होते आणि त्यांना मुख्य सुरक्षा अधिकाऱ्यांचे सहाय्य होते.

दिनांक १ एप्रिल १९६९ रोजी वॉच अँड वॉर्ड डिपार्टमेंटचे स्वतंत्र आस्थापनेत रूपांतर झाले. त्यानंतर ऑक्टोबर १९८१ पासून हा विभाग महा व्यवस्थापकांच्या अखत्यारीत आला. विभागाचे नामाभिधान सुरक्षा विभाग असे करण्यात आले आणि वॉचमनच्या पदाला सुरक्षा रक्षक हे नवे नांव प्राप्त झाले. सुरक्षा विभागांच्या कर्मचाऱ्यांना प्रशिक्षण देण्यासाठी त्याचवर्षी वांद्रे

बेस्ट समितीची बैठक



बेस्ट महापालिकाकरणाच्या
वेळचे बेस्ट समिती अध्यक्ष
श्री. ए. पी. साबावाला

बेस्ट समितीचे विद्यमान अध्यक्ष
श्री. अरविंद नेरकर

आगारात सुरक्षा प्रशिक्षण केंद्र सुरू करण्यात आले. या प्रशिक्षण केंद्रात सुरक्षा विभागाचेच नव्हे तर इतर विभागाच्या अधिकारी व कर्मचाऱ्यांनाही प्रशिक्षण दिले जाते. यात बसगाड्यांमध्ये किंवा उपक्रमाच्या इमारतीत सापडणाऱ्या संशयास्पद वस्तूंची पाहणी "बॉम्ब डिटेक्शन" आदि बाबतीत प्रशिक्षण दिले जाते तसेच "गुरखा" रेजिमेंटकडे ड्रिलचे आणि मार्क्समन ॲकॅडमी ऑफ कराटे ट्रेनिंग येथे शूटींगच्या सरावाची सोय उपलब्ध करून देण्यात येते. उपक्रमाच्या कामाची व्याप्ती लक्षात घेऊन १९९२ मध्ये "स्वतंत्र दक्षता कक्ष" निर्माण करण्यात आला. परिवहन व विद्युत पुरवठा शाखेच्या महसूलातील गळती रोखणे हे या कक्षाचे प्रमुख उद्दीष्ट आहे. सध्या मुख्य सुरक्षा व दक्षता अधिकारी हे या विभागाचे प्रमुख आहेत.

वैद्यकीय विभाग

बेस्ट उपक्रमात वेगवेगळ्या श्रेणीत भरती होणाऱ्या उमेदवारांची नियुक्ती करताना ते आरोग्यदृष्ट्या सक्षम असल्याचा अहवाल देण्याची जबाबदारी वैद्यकीय विभागावर आहे. त्याचबरोबर कर्मचाऱ्यांना वैद्यकीय सुविधा पुरविण्याचे/ औषधोपचार करण्याचे कामही हा विभाग करतो.

महापालिकाकरण होण्यापूर्वी म्हणजे १९४७ च्या अगोदर बेस्ट उपक्रमात दादर व कुलाबा अशा फक्त दोन ठिकाणी कर्मचाऱ्यांसाठी औषधोपचाराच्या सोयी उपलब्ध होत्या. परंतु नंतर वाहतूक सेवा व वीज पुरवठा विभागाचा वेळोवेळी विस्तार होत गेल्याने उपक्रमाने २३ दवाखाने सुरू केले.

उपक्रमातील कर्मचाऱ्यांना त्यांनी वैद्यकीय उपचारांसाठी केलेल्या खर्चाची उपक्रमाकडून पूर्तता करण्यात येते. यात दंत उपचारावरील खर्चाच्या रकमेचाही अंतर्भाव आहे. तसेच कर्मचाऱ्यांना कुटुंब नियोजनाच्या संबंधातही योग्य तो सल्ला देण्यात येतो.

वयाची ४० ते ४५ वर्षे पूर्ण केलेल्या बसचालक, बस शंटर्स यांची वर्षातून एकदा वैद्यकीय तपासणी केली जाते.

उपक्रमातर्फे आपल्या रूग्ण कर्मचाऱ्यांना आजारपणात सर्व तऱ्हेच्या वैद्यकीय उपचारांची व्यवस्था करण्यात येते. यात मधुमेह, टी.बी. या सारख्या रोगांवरील उपचारांची सोय आहे.

उपक्रमाच्या कर्मचाऱ्यांच्या वैद्यकीय उपचारांसाठी विविध इस्पितळात खाटा राखून ठेवलेल्या आहेत. गेल्या काही वर्षापासून हृदय विकार झालेल्या कर्मचाऱ्यांना पेसमेकर, बायपास शस्त्रक्रिया आणि हृदय शस्त्रक्रिया इ. सुविधांचा फायदा मुंबईतील विविध इस्पितळातून देण्यात येत आहे.

कुटुंब नियोजनाच्या संदर्भात कर्मचाऱ्यांच्या कुटुंबियांना सल्ला देण्यात येतो. ड्रायव्हर, शंटर यांच्या वैद्यकीय तंदुरूस्तीबाबत दक्षता घेण्यात येते. ४०-४५ वर्षापेक्षा जास्त वय असलेल्या ड्रायव्हर, शंटरची वर्षातून एकदा वैद्यकीय तपासणी करण्यात येते.

मोठया आजाराने ग्रस्त असलेल्या कर्मचाऱ्यांना आरोग्यपत्र (हेल्थ कार्ड) देण्यात येते. या आरोग्यपत्राचा उपयोग कर्मचाऱ्यांना निवृत्तीनंतरही होऊ शकतो. सुवर्ण महोत्सवी वर्षात या योजनेचा आरंभ करण्यात आला आहे.

वैद्यकीय विभागाने रक्त गटाच्या तपशीलाची संगणकावर नोंद करण्याचे सुरू केल्यामुळे स्वेच्छेने रक्तदान करणाऱ्या दात्यांची व कर्मचाऱ्यांची त्यांच्या पत्त्यासहीत माहिती उपलब्ध होते. वैद्यकीय विभागातर्फे वेळोवेळी आरोग्यविषयक चर्चा आदी कार्यक्रमाचेही आयोजन करण्यात येते.

चिकित्सा केंद्र

मुंबई सेंट्रल येथे १९५२ मध्ये चिकित्सा केंद्र (तपासणी केंद्र) सुरू करण्यात आले. या केंद्रात तज्ज्ञ डॉक्टर्सही भेट देतात.

या केंद्रातून सार्वजनिक महापालिका किंवा सरकारी इस्पितळाप्रमाणेच सर्व प्रकारची मोफत तपासणी केली जाते.

उपक्रमात संगणक

"बेस्ट" उपक्रमातील स्टोअर्स डिपार्टमेंटमध्ये साहित्य खरेदी सूचीची यादी तयार करण्याकरिता प्रथम १९६८-६९ साली संगणकाचा वापर झाला. त्यावेळी आयबीएम-१४०१ कॉम्प्युटर रोज अकरा तास भाड्याने घेऊन त्यावर हे काम व्हायचे. त्यानंतर वीजदेयके, पगार पत्रके संगणकावर आली आणि दरम्यानच्या काळात "बेस्ट"चा स्वतःचा संगणक विभाग अस्तित्वात आला. १९७१ साली वीजदेयके व १९७३ साली पगार पत्रके संगणकाच्या मदतीने तयार होऊ लागली. पुढे १९८१ मध्ये फोर्थ जनरेशन कॉम्प्युटर एमव्ही/८००० चा वापर सुरू झाला. ही संगणकाची चौथी पिढी. पुर्वीच्या आयबीएम-१४०१ कॉम्प्युटरवर जे प्रोग्रॅम लिहिले जात होते ते ह्या नव्या संगणकावर उपलब्ध होऊ लागले. हे करताना केवळ परिभाषेत बदल करावे लागले असे नव्हे तर संपूर्ण रचनात्मक फेरबदल करावे लागले. इतके दिवस हे काम बाहेरून करून घेतले जाई. कालांतराने "बेस्ट" मधूनच ते होऊ लागले. "बेस्ट" च्या इ.डी.पी. डिपार्टमेंटच्या कार्य परंपरेतील हा बदल मूलभूत स्वरूपाचा होता. वीजदेयके, मीटर व त्याला जोडलेला वीजभार, वेतनपत्रक, वेतन पावती, सानुग्रह अनुदान, थकबाकी, भविष्यनिर्वाह निधी, आयकर, प्रवासभत्ता, रजेचे रोखीत रूपांतर, इ.एस.आय. इत्यादी तसेच साहित्य खरेदी सूची, बस तिकिटांचा हिशोब, टायर स्टॅटिस्टिक्स आदी सर्व प्रमुख बाबी संगणक विभागातून हाताळल्या जातात.

संगणक तंत्रज्ञानात सॉफ्टवेअरमध्ये रोज होणाऱ्या नवनवीन बदलांचे प्रतिबिंब "बेस्ट"च्या कामातही उमटते. सॉफ्टवेअर तंत्रही झपाट्याने प्रगत होत आहे. "बेस्ट"ने १९९१ साली ऑनलॉईन तंत्राचा वापर करण्यास सुरूवात केली.

तिकीटांचा हिशोब, वीजदेयके, पगारपत्रके इत्यादी कामे फक्त बॅकबे येथील कॉम्प्युटर सेंटरवरच व्हायची पण नंतर मात्र वाहतुकीसंदर्भातील कामाचे विकेंद्रीकरण ही कल्पना पुढे आली. या दृष्टीने पहिले पाऊल म्हणून युनिक्स ऑपरेटिंग सिस्टीमवर आधारित ही मिनी कॉम्प्युटर सिस्टिम जुलै १९९१ मध्ये वापरात आणली. ऑनलाईन तिकीट सिस्टिम डिसेंबर १९९१ मध्ये विकसित

झाली. १९९२ साली मागाठणे आगाराच्या टिकिट व रोख विभागात पी.सी.एस. एवियन ३२०० हा मिनी संगणक बसवण्यात आला. ह्या संगणकावर मागाठणे व जवळच्या आगाराचे टिकिट व रोख व्यवहाराचे काम सुरू झाले.

तिकिट व रोख विभागाच्या संदर्भातील कामे, ट्रीप-कार्डचे पृथःकरण, अभियांत्रिकी विभागाची व उपभांडाराची कामे संगणकावर केली जातात. वेळेत आणि मनुष्यबळात बचत होण्याच्या दृष्टीने आगार पातळीवर संगणकांची तसेच पाम टॉप संगणकाची सुविधा उपलब्ध करून देण्यात आली आहे. मुंबई शहराच्या नकाशाचे 'डीजीटायझेशन' करण्याचे कामही प्रगतीपथावर आहे. तिकीटाचे हिशोब आणि दैनंदिन 'व्हेइक्युलर रिटर्न' आदि कामे करण्यासाठी सहा विभागीय कार्यालयात संगणक बसविण्यात आले आहेत.

जनता संपर्क विभाग

जनतेशी संबंध येणाऱ्या कोणत्याही संघटनेला जनतेशी संपर्क ठेवणे आवश्यक असते. त्यांच्या अडचणी, गैरसोयी, तक्रारी जाणून घेणे, त्यांचे निवारण करणे, गैरसमज असले तर ते दूर करणे हा त्या संघटनेच्या कर्तव्याचा भाग असतो. आधुनिक व्यवस्थापनातील अनेक कल्पनांप्रमाणेच जनता संपर्काच्या कल्पनेचा जन्मही अमेरिकेत १९३० च्या सुमारास झाला. आपल्या देशात ही कल्पना महायुद्धाच्या काळात आली. आज नामवंत संघटना जनता संपर्क हा व्यवस्थापनातील एक अपरिहार्य भाग समजतात.

जनतेशी नित्य संबंध येणाऱ्या बेस्ट उपक्रमासारख्या संघटनेला तर अशा विभागाची नितांत आवश्यकता असते. पूर्वी हा विभाग या नावाने अस्तित्वात नसला तरी या विभागाची विविध कामे सचिवांकडे सोपविलेली होती. स्वतंत्र विभागाची गरज दिवसेंदिवस भासू लागली आणि १९५० मध्ये उपक्रमाच्या व्यवस्थापनात "जनता संपर्क विभाग" निर्माण करण्याचा निर्णय घेण्यात आला. वीजग्राहक, प्रवासी यांच्या तक्रारींची दखल घेऊन त्यांची गैरसोय दूर करणे, गैरसमजांचे निराकरण करणे, हवी ती माहिती त्यांना पुरविणे, थोडक्यात, उपक्रम आणि त्याच्या सेवेचा लाभ घेणाऱ्या व्यक्ती, संस्था

यांच्यामधील दुवा म्हणून काम करणे, मुखपत्राचे संपादन (बेस्ट वार्ता), प्रेस नोट, आणि प्रशासन प्रतिवृत्त पुस्तिका वगैरे प्रसिद्धिविषयक कामे आणि जाहिरात-खाते एवढ्या जबाबदाऱ्या जनता संपर्क विभागाकडे असतात.

बेस्ट वार्ता (उपक्रमाचे नियतकालिक) : "बेस्ट वार्ता" मध्ये सामान्यतः खालील विषयांचा अंतर्भाव असतो, निवृत्त सेवकांना निरोप, उपक्रमाच्या सेवेव्यतिरिक्त अन्य कला, क्रीडा साहित्य वगैरे क्षेत्रांत ज्यांनी विशेष नैपुण्य दाखवले अशा सेवकांचा गौरव इ., वाहतूक व वीज पुरवठा वृत्त, उपक्रमाचे समारंभ, सेवकांकडून आलेले लेख वगैरे.

जाहिरात विभाग

जाहिरातींकरिता बसचा दर्शनी व आतील भाग भाड्याने देण्याची पद्धत घोड्याची ट्रॅम सुरू झाली तेव्हापासूनची आहे. त्यावेळच्या दर, उत्पन्न वगैरेच्या नोंदी मिळत नाहीत. यासंबंधी थोडीफार माहिती १९२७ सालापासून मिळते. हल्लीप्रमाणेच त्यावेळीही जाहिरातींकरिता एजंट नेमले जात.

उपक्रमाच्या आमदानीत जाहिरात विभागाचा खूप विस्तार झाला. १) बसगाड्या २) बस थांबे ३) स्ट्रीट लायटिंग पोल (किऑस्क). ४) प्रसिद्धीला अनुकूल असलेल्या जागांवरील जाहिरातीचे फलक (होर्डिंग्ज-१९६२ पासून) जाहिरातीकरिता देण्यात येतात. प्रत्येक प्रकारच्या जाहिरातीकरिता टेंडर मागविली जातात आणि त्यातून सर्वाधिक उत्पन्नाची हमी देणाऱ्यांची एकमेव एजंट म्हणून नियुक्ती केली जाते

प्रकरण सतरावे

स्वगत

आतापर्यंत बेस्ट उपक्रमाची १९९७ पर्यंतची वाढ, प्रगती कशी होत गेली याचा मागोवा घेतला. पुन्हा एकदा सांगितले पाहिजे की हा इतिहास नव्हे, संदर्भ ग्रंथ नव्हे. ही कथा आहे. ज्या बसवाहनाअभावी मुंबानगरी पांगळी झाल्यासारखी होते ती चालवतं तरी कोण? प्रत्येक मुंबईकराला अभिमान वाटावा अशी तिची कार्यक्षमता आहे. त्याचे श्रेय कोणाला? मुंबईकरांना ते माहित व्हावे, उपक्रमाचे स्थूल चित्र कळावे असा या लेखनाचा हेतू.

ह्या पुस्तकाची पहिली आवृत्ती लिहितांना (७ ऑगस्ट १९४७ ते १९७२) मनात अनेक विचार दाटून आले. काल्पनिक ''नानाभाई'' च्या रूपाने त्याला वाचा मिळाली. आज पुन्हा एकदा त्या नानाभाई सारखी माझी अवस्था झाली आहे. अनेक विचार दाटून आले आहेत. थोड्या स्वैरपणानेच त्या प्रकरणाचे लेखन केले आहे. कित्येक वेळा वाटेल, त्याचा उपक्रमाशी संबंध काय? संपूर्ण प्रकरण वाचल्यावर त्या आक्षेपाचे निराकरणही होईल.

दूध, गॅस, पाणी, रेल्वे आणि अन्य वाहतूक ह्या व्यवस्था मुंबईतील प्रत्येक नागरिकाच्या दैनंदिन जीवनाच्या निकटच्या गरजा. त्यात यंत्रणेत जरा बिघाड झाला तरी त्याचे चटके मुंबईकरांना तात्काळ जाणवतात, नव्हे ते हवालदिल होतात. ''केव्हा पूर्ववत होणार?'' म्हणून जो तो चौकशी करू लागतो. काही दिवसांपूर्वी ट्रकवाल्यांचा संप फक्त चार-पाच दिवस झाला आणि जीवनोपयोगी वस्तुंचे भाव बेसुमार वाढले. ह्या परिस्थितीचा दोष तरी कोणाला

द्यावा? शासनाला त्यांच्याही अन्य जबाबदाऱ्या असतातच. कोणत्याही संपाचा परिणाम सर्वप्रथम जीवनमानावरच होत असतो. शासकांना दर पाच वर्षांनी लोकांपुढे जावे लागते. मते मागावी लागतात. विरोधी पक्ष वाढत्या जीवनमानाचा जाब विचारतात. तेही मतांकरिताच, अशा वेळी सामान्य माणूस वैतागतो.

त्या विचारांचे स्मरण झाले ते अलीकडेच फक्त चार दिवस उपक्रमात सार्वत्रिक संप झाला त्या निमित्ताने. बस व्यवस्था आपल्या जीवनातील केवढा महत्त्वाचा घटक आहे त्याची कल्पना त्यावेळी मुंबईकरांना आली.

संपामुळे लोकांना तात्काळ चटका बसतो. पण क्रमाने वाढत जाणारे टेंपरेचर उकळी फुटण्याची पातळी गाठील तेव्हा काय? तेव्हाचा चटका केवढा असेल? सध्या मुंबई प्राप्त परिस्थितीशी "जुळवून" घेत आहे. चटका कमी टेंपरेचरचा आहे जाणवत नाही. पण आज, उद्या केव्हातरी उंटाच्या पाठीवरील अखेरची पेंढी येणारच. मग उंटाची पाठच मोडणार. मी टोकाचा विचार करीत आहे असे कोणाला वाटेल. पण ज्या वेगाने मुंबानगरी वाढत आहे – किंवा बिघडत आहे म्हणा – त्याचा विचार करता अशी परिस्थिती येणे अशक्य नाही.

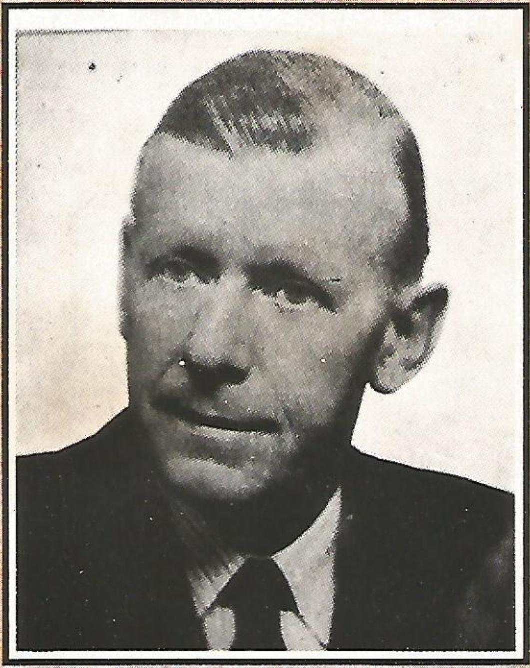
सध्याच्या लोकसंख्या व वाहन संख्येतील वाढीचा बस वाहतूक आणि पर्यावरण ह्याच्यावर झालेला परिणाम सर्वांनाच जाणवू लागला आहे. बसचा वेग ट्रॅमपेक्षा कमी झाला आहे. नेमकी कमी वेगामुळेच ट्रॅम वाहन कालबाह्य झाल्याचे ठरविण्यात आले.

सारख्या वाढत असलेल्या ह्या लोकसंख्येचे किती सर्वगामी परिणाम होत आहेत हा तज्ज्ञांचा विषय. पण माझ्यासारख्या अनभिज्ञालाही त्यातील काही दिसतात. जाल तिथे गर्दी, रस्ते, शाळा-महाविद्यालये, रेल्वे बसवाहने आणि वगैरे म्हणतो, कारण मी या विषयाचा विद्यार्थी नाही. मी दादरकर. गेल्या सत्तर वर्षांचा त्या भागाचा रहिवासी. एक काळ असा पाहिला – सूर्यास्तानंतर डॉ. बाबासाहेब आंबेडकर मार्गावर (पूर्वीचा व्हिन्सेंट रोड) शुकशुकाट होई. दादर टी.टी. वरून किंग्ज सर्कलला (माटुंगा) जायचे तर

मनात थोडी भीती. तीच अवस्था टिळक ब्रिजची. आता रस्त्यावर जाणवण्याइतकी माणसे नाहीत अशी दिवसभरात वेळच येत नाही. रात्री तीन वाजता बाहेर पडा, रस्त्यावर माणसे असतील – गिरण्यांची, औद्योगिक धंद्यांची रात्रपाळी संपवून घरी जाणारी. त्या काळात रविवारीसुद्धा दादर भागात गर्दी नसेल एवढी आज रोज असते. सुटीच्या दिवसात घराबाहेर पडायला माणूस आज वैतागतो. त्या काळात आप्तमित्रांच्या गाठीभेटी घ्यायच्या तर रविवार आणि सुटीचे दिवस ठरलेले असत. आज ''उगाच'' कोठे जाणे ही संस्थाच नाहीशी झाली आहे. बाहेर पडायचे तर अपरिहार्य कामाकरिता.

रेल्वे-बस वाहनांची रडकथा तीच. ठाण्याहून मुंबईला येणारा माणूस धोरणाने ठाणे लोकल पकडतो. ठाण्याला गाडीत बसताना चांगली कॉर्नरची जागा मिळते. त्याचा वचपा दादर स्टेशनवर उतरताना निघतो. दाराशी इतकी तोबा गर्दी; प्रवाशाला कित्येक वेळा बाहेरच पडता येत नाही. आणि खर्च? पूर्वी दादरहून फोर्टमध्ये जायचे तर चार आण्यात भागत असे. आता पाच रूपये! नाणी चलनातून गेल्यासारखीच आहेत. रूपयाला कोणी विचारत नाही अशी स्थिती आहे. कोण विचारणार? पूर्वी दहा पैशात मिळे त्याला आज रूपया मोजावा लागतो. उद्योग वाढले, नोकऱ्या वाढल्या, पगार वाढले म्हणून मध्यम वर्गाचे निभावले तरी. पण हे जे ''वाढले-वाढले'' म्हणतो ते वरदानाबरोबर शापही घेऊन आले. वस्तु महागल्या. त्याला अन्य कारणे आहेतच. पण मागणीपेक्षा पुरवठा कमी हेही आहेच.

ह्याला जबाबदार कोण? अनेक घटक आहेत. नेमके बोट ठेवता येणार नाही. कोणी ''सहीत गुंतायला'' तयार नाही. सर्वांत मोठे ''गुन्हेगार'' मात्र वाढती लोकसंख्या आणि रस्त्यावरील वाहने. त्या दोघांना ''निरपराध'' म्हणून दावा करताच येणार नाही. पुन्हा सांगितले पाहिजे की हे कोणी ''तज्ज्ञ'' लिहीत नाही. पण लिहीत आहे तो एक सामान्य ''निरक्षर'' पण अस्सल मुंबईकर. तो सारे सारे बदलत गेलेले चित्र पाहत आला आहे. चटके सोशीत आला आहे. हे सांगतो आहे त्याचा मुख्य आधार वृत्तपत्रात येणारे आकडे आणि लेख आणि अर्थातच स्वानुभव.

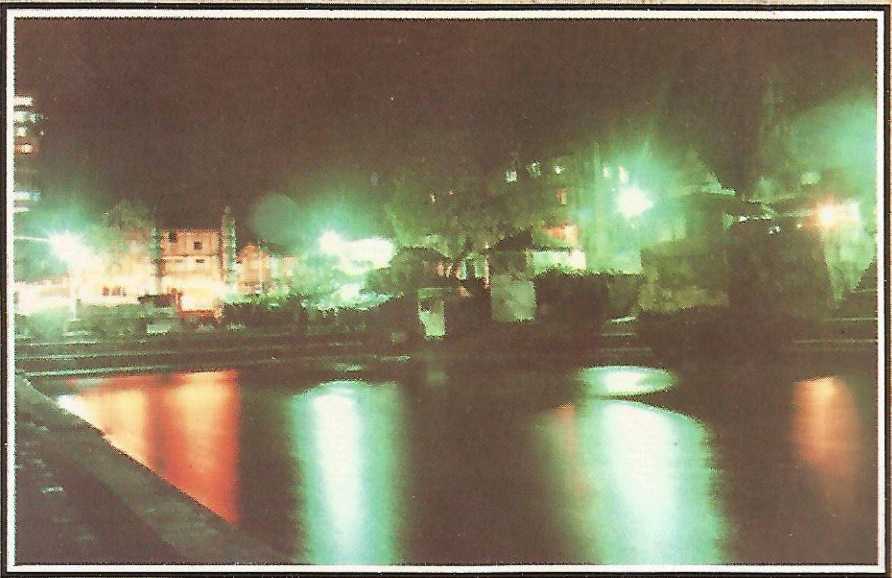


बेस्ट उपक्रमाचे पहिले
महा व्यवस्थापक श्री. ए. एल. गिल्फर्ड
(१९४७–१९४९)

बेस्ट उपक्रमाचे विद्यमान
महा व्यवस्थापक
श्री. विनय मोहन लाल
आय.ए.एस.

चौपाटी येथे गणपती विसर्जनासाठी करण्यात आलेली प्रकाश योजना.

बाणगंगा, वाळकेश्वर येथे करण्यात आलेली प्रकाश योजना.



वाहनांची परिस्थिती वेगळी नाही. खुली अर्थव्यवस्था आली. जगातील अग्रगण्य मोटरगाड्या-कंपनींनी "कोलॅबोरेशन" सुरू केले. रोज नव्या नव्या मॉडेलच्या जाहिराती येतात. विचार येतो त्यातील बहुसंख्य वाहने मुंबईच्या रस्त्यांवर धावू लागणार? दुसरीकडे कोठे जाणार? देशातील सर्वात मोठी बाजारपेठ "सुंदर मुंबई". आताच वाहनांच्या भाराखाली रस्ते रडत आहेत. प्रतिदिनी वाढत्या वाहनांना वाट रूंद करण्याकरिता फुटपाथ कापले जात आहेत. किती कापणार? आणि रस्ता कितीसा रूंद होणार? आजच्या घडीलाच फुटपाथवरून चालणे मुष्कील झाले आहे. पुणे, ठाणे, नाशिक ह्या शहरांसारखे रस्त्याला फुटपाथच नाहीत असे करणार का? केले तरी रस्त्याची रूंदी वाढत्या रहदारीला पुरी पडेल?

शासनाला ह्याची कल्पना नाही असे नाही. नजिकच्या भविष्यात ह्या नगरीत चाळीस उड्डाण पूल (फ्लाय ओव्हर) बांधले जाणार आहेत. त्यामुळे वाहतुकीची कोंडी कमी होईल, पण किती दिवस हा भेडसावणारा प्रश्न आहे. ही व्यथा एका मुंबईची नाही हे मात्र खरे. रस्त्यावरून धावणारी वाहने जगभर वाढत आहेत. पण जगाचा दाखला इथे कामी येणार नाही. एक तर ते देश सधन आहेत. जमिनीखालून रेलगाड्या चालत आहेतच, शिवाय तेथील फ्लाय ओव्हरना मजले असतात. दक्षिण कोरियात माझा एक मित्र जाऊन आला. तेथे त्याने एका नदीच्या पात्रावर चार मजली पूल पाहिला. रेल्वेकरिता, ट्रककरिता, मोटारगाड्यांकरिता आणि ट्रॅमकरिता. ह्या कथा आपण नुसत्या ऐकायच्या. मुंबईतील भुयारी गाड्यांची सुरस कथा गेली चाळीस वर्षे ऐकून आहे. सगळे तांत्रिक प्रश्न सोडवले तरी शेवटी एक पोलादी भिंत उभी असते – ह्या सगळ्याला पैसे कोठून आणायचे? खर्चाचे आकडे अब्जांमध्ये. लंडन, न्यूयार्क, टोकियो असल्या शहरातूनसुद्धा खाजगी वाहनाने येणे अशक्य झाले आहे. तिथेही "पोलादी भिंत" आहेच. पैशाची नाही तर गाडी पार्क कोठे करायची. धनाढ्य लोकही ठराविक मर्यादेनंतर वाहनाने शहरात जाणे बंद करतात आणि चक्क सार्वजनिक वाहनाने शहरात येतात. दुथडी पैशाने वाहत असलेल्या शहरांची ही स्थिती, तर गरीब मुंबईने करावे काय?

बदलत्या परिस्थितीला मुंबईकर टाळत गेला आणि "पदरी पडलं पवित्र झालं" असं मानून आजही जगतोच आहे. पण हे समाधान खोटे आहे असे काही काळानंतर त्याच्या लक्षात येईल. काही दिवसापूर्वी मी एका खेडेगावी गेलो होतो. चार दिवस राहिलो. तिथे करमणूक नाही, रोजचे वृत्तपत्र नाही, खाणे पिणे गावठी तरी आपण कित्येक दिवसात अनुभवले नाही असे सुख अनुभवीत आहोत असे तिथे गेल्यापासून मला वाटत होते. असे का? मला कळेना. मग लक्षात आले "शून्य" शांतता म्हणजे काय ते कित्येक वर्षात अनुभवलेच नव्हते. ते तिथे अनुभवीत होतो. वारा सोडला तर कसलाही आवाज नाही. "आवाज". प्रदुषणामुळे शहरात आपल्या मज्जासंस्थेवर केवढा भयानक परिणाम होतो ते जाणवले. केव्हा? जेव्हा शून्य शांततेत गेलो; तेव्हा. तोपर्यंत इंचाइंचाने वाढत जाणाऱ्या आवाज प्रदूषणाशी मज्जासंस्था जमवून घेत होती. पंचवीस वर्षानंतर मुंबईकर असेच जमवून घेईल? हवंतर माणसाने त्या समाधानात राहावे. समाजधुरिणांना, शासकांना असे बेसावध राहून चालत नाही. म्हणून प्राप्त आणि भविष्यातील परिस्थितीवर काय करता येईल ह्याच्या संबंधित लोक चिंता करीत असतात. सुचतील ते तोडगे काढतात.

सध्याचे मुंबईचे रस्ते सव्वाशे वर्षांपूर्वी ब्रिटिशांनी निर्माण केलेले आहेत. इतके रूंद की चाळीस सालापर्यंत ते रूंदच वाटत होते. पाणीपुरवठा, वीज पुरवठा ह्याबाबतीत तसेच. इतक्या वीज, पाण्याची त्या काळात निश्चित गरज नव्हती. शिवाय कुठे तानसा, कुठे मुंबई. पण आजही शंभर वर्षानंतर तानसा आपली पूर्ववत सेवा करीत आहे. ही नगरी सारखी वाढत राहाणार आहे हे पाहाण्याइतकी दूरदृष्टी त्यांच्याकडे त्या काळात होती.

लोक येतात कोठून? सगळ्या देशातून. कोणत्याही क्षेत्रातील कितीही गुणी माणूस असो आपल्या गुणांचे खरे, चीज मुंबईला गेलो तरच होईल त्याविषयी त्याची खात्री असते. तो मुंबईला येतो आणि खरोखरच त्याच्या गुणांचे इथे सोने होते. इथे एक विनोद आठवतो. "मुंबईकर साहित्यिक" नावाच्या साहित्यिकाकडे अगदी पुण्याकडील साहित्यिक सुद्धा जरा संशयानेच पाहातात. त्यांचा "कंपू" आहे. एकमेकांची उठावणी करून नांव, प्रतिष्ठा,

पैसा मिळवतात असे आरोप खाजगी बोलण्यात केले जातात. ''मुंबईकर साहित्यिक'' नावाची वस्तूच अस्तित्वात नाही हे ते विसरतात. ते साहित्यिक गुणी असतात. पण नशीब काढायला, प्रसिद्धीकरिता, लोकांच्या नजरेत येण्याकरिता मुंबईच गाठली पाहिजे त्याची पक्की खूणगाठ त्यांनी बांधलेली असते. ते मुंबईला येतात, स्थायिक होतात. अपेक्षेप्रमाणे त्यांच्या गुणांचे चीज होते. पण त्या उद्योगात वाढतातही – म्हणजे मूळचा गांव गमावून मुंबईकर होतात.

एकूण मुंबईचा महिमा असा आहे. त्यामुळे देशभरातून गुणी, कलावंत, उद्योगी, स्वप्ने पाहाणारे, वाटेल ते धोके पत्करायची जिद्द असलेले सारे मुंबईकडे धाव घेतात. भुकेकंगाल तर सर्वप्रथम. नंतर नोकरीच्या आशेने येणारे पदवीधर, त्यातच नवीन कल्पना असणारे संधि मिळेल ह्या आशेने प्रथम मुंबईला येतात. थोडक्यात, आज साऱ्या देशातील गरजवंतांचा, भुकेकंगालाचा एकमेव आधार मुंबई आहे.

दूसरी समस्या प्रदूषणाची. हे प्रदुषीकरण हवा, पाणी, आवाज इथपर्यंत थांबत नाही. ह्या रोगाचे मूळ तरी कोठे आहे? मला तरी एकच खलनायक दिसतो – मुंबईची प्रमाणाबाहेर वाढलेली लोकसंख्या. चाळीस लाखांचे शहर कोटीचे झाले. शासन काय करणार, पोलीस यंत्रणा काय करणार. यंत्रयुगाचा परिणाम मुंबईच्या टोळयांवरही झाला आहे. त्यांच्या हातातील रामपुरी केव्हाच गेला. आता रिव्हॉल्वरशी गाठ आहे – कधी कधी एके सत्तेचाळीस सुद्धा. आज ठरल्यावेळी घरचा माणूस आला नाही तर घरातली सगळी माणसं चिंता करू लागतात. समाजाचेच ''प्रदूषण'' किती झाले आहे ह्याचे हे द्योतक आहे.

आपल्याला कर्तव्य आहे उपक्रमाशी. आत्तापर्यंत तरी या नगरीवर अनेक सकंटे आली. उपक्रमाने ती सहज पेलली. इतकी सहज की आपण बस व्यवस्था सुरळीत चालते हे गृहीत धरून चालतो. उपक्रमानेही आपल्या विश्वासाला अस्थानी ठरवले नाही. साधे उदा. संपूर्ण देशात फक्त मुंबईत

बसकरिता प्रवाशांचा क्यू आढळतो. तो सहज नाही. उपक्रमाला त्याकरिता प्रयत्न करावे लागले. गर्दीच्या थांब्यावर त्याने त्याकरिता निरीक्षक नेमले. कालांतराने मुंबईकरांना पटले की क्यू हाच खरा अधिक सुखद.

मला विश्वास आहे की, कितीही बिकट काळ येवो, उपक्रम त्याला पुरून उरेल. आतापर्यंतचे त्याचे कर्तृत्व असेच आश्वासन देते. त्याकरिता उपक्रमाला मुंबईकरांच्या वतीने शुभेच्छा!

नीलांबरी
LAL BAG
बेस्ट
बेस्ट