लडाख (भाग ६) - ब्रो

दुपारच्या जेवणानंतर पांग सोडलं आणि थोड्याचा वेळात ४० किमी लांबीचं मोरे पठार लागलं. आता त्या ठिकाणी खूपच चांगला रस्ता आहे पण मी पहिल्यांदा तिथून प्रवास करताना धुळीचे लोळ उठत होते आणि चांगला रस्ता असा नव्हताच. तीच परीस्थिती पुढेही बऱ्याच प्रमाणात अढळून आली. मोरे पठारावर काही काळ आमच्या सात-आठ गाड्या समांतर रेषेत धावत होत्या. सगळीच माती आणि समतल असल्याने ड्रायव्हरनी त्यांच्या परीने प्रवासात रंग भरण्याचा खेळ चालवला होता.
सकाळपासूनचा प्रवास आणि हाय ॲल्टीटयूड सिकनेसमुळे डोकं ठणकत होतं तरी मजा आली.
थोडीशी डुलकी लागत होती एवढ्यात कुंभने उजव्या बाजूला इशारा केला, तिकडे wild ass चालताना दिसत होती. पहिल्या क्षणी ते घोडेच वाटले. गाढवांची ऐटदार चाल पहिल्यांदाच पहात होतो. माणसाने पाळून गाढवांना गुलाम बनवलं अन्यथा ती अशीच मान वर करून चालली असती. त्याच्या झोकात चालण्याने पुन्हा एकदा कॅमेरा हातात घ्यायला लावला. मोरे पठार संपलं आणि पुन्हा चढती सुरू झाली. बऱ्याच वेळाने पुढच्या गाड्या थांबल्या म्हणून आमचीही गाडी थांबली. कुंभ पाहून आला, म्हणाला, “आगे लँडस्लायडींग हो गया है।“ आता किती वेळ लागणार असं वाटत असतानाच ब्रोचं जेसीबी मशीन दिसलं. दहा-बारा मिनिटात रस्ता मोकळा झाला, गाड्या सुरू झाल्या आणि लगेचच टांगलांग-ला आलाच. हा या रुटवरचा सर्वात उंच पास. आणि जगातला ३ नंबर उंचीचा मोटार वाहतूकीचा रस्ता. तिथे फोटो घेऊन निघालो. आता उतार लागला.

दारच्या सोडल्यापासून मानवी वस्ती लागलीच नव्हती. मध्ये पांगलासुद्धा वसती नाही. काही धाबेवाले फक्त उन्हाळ्यात इथे धाबे लावतात. एका अजब दुनियेतून प्रवास चालला होता. एका झोपडीजवळ आत्मारामनी गाडी थांबवली होती. आम्हीही थांबलो, त्यांनी उतरायला सांगितलं. अशा प्रकारच्या प्रवासात थोड्या थोड्या वेळाने पाय मोकळे केले पाहिजेत. त्या टपरीवर लेमन टी मिळत होता. त्याची ऑर्डर देवून गप्पा सुरू झाल्या. डॉ. मडव दमलेले होते आणि माझ्याकडे “मेल्या खय घेवन इलस?” अश्या नजरेने पहात होते. मग मी “काय डॉक्टर मजा येता मा?” असा प्रश्न केला तर “काय सांगासारख्या नाय बाबानू” म्हणाले, त्यांची जास्त कळ न काढता लेमन टी प्यायलो. पुढे उप्शी, कारू अशी गावं लागली आणि लेह जवळ आल्याची चिन्ह दिसू लागली.

मनाली सोडल्यावर रोहतांग पासच्या रस्त्याशेजारी Border Road Organisation (BRO) चे फलक स्वागत करते झाले होते. सीमा सडक संघटन (BRO) ही भारतीय लष्कराचीच एक शाखा तिच्या नावाप्रमाणे सीमा भागातले रस्ते बांधते आणि त्यांची देखभालही करते. हे जवान आणि त्यांच्या हाताखाली काम करणारे मजूर तिथे आहेत म्हणून आपण हा प्रवास करू शकतो. लडाखच्या सगळ्या प्रवासात एवढ्या उंचीवरचे, जीवघेण्या चढाव, उतार आणि वळणांचे रस्ते, सतत कडे कोसळण्याची भीती, प्रतिकूल हवामान, वजा ४० ते ३० एवढं विषम तपमान अशा परिस्थितीत काम करणं खूपच कठीण आहे. मनालीच्या बाजूने बारलाचला आणि श्रीनगरच्या बाजूने जोझीला या दोन्ही पासवरचे रस्ते हिवाळ्यात दहा ते पंधरा फूट बर्फाने आच्छादले जातात आणि मे च्या पहिल्या आठवड्यात बर्फ कापून ते पुन्हा वाहतूकीसाठी मोकळे केले जातात. हे रस्ते मोकळे करत असताना अनेक जवान कामी

येतात. सीमेवर असताना त्यांना निसर्गाशीही दोन हात करावे लागतात, जीव गमवावा लागतो. एवढं असूनही विनातक्रार काम सुरू असतं. कडक उन-वारा-बर्फवृष्टी असूनही तिथले रस्ते उत्तम ठेवण्याचा प्रयत्न असतो. आमच्या पहिल्या प्रवासात आणि नंतर काही वर्षं निधी अभावी काम कमी होत असे, पण आता देशाच्या इतर भागाच्या तुलनेत तिथलेच रस्ते चांगले आहेत.

मनालीच्या बाजूने लेहकडे जाणाऱ्या ‘अटल टनेल’ आणि सोनमर्ग जवळ जोझिला खालून होणाऱ्या भुयारी मार्गामुळे आता जवानांचे प्राण वाचतीलच पण प्रवासाला लागणारा वेळ कमी होवून लडाख रस्तेमार्गे देशाशी जोडलेला राहील. देशाच्या संरक्षणाच्या दृष्टीकोनातून ही बाब अतिशय महत्वाची आहे. ‘ब्रो’ कडे ‘बांधव’ या नजरेनेही पहाणं आवश्यक आहे.

(क्रमशः)

- नरेंद्र प्रभू

http://prabhunarendra.blogspot.com/

http://shabdshabd.blogspot.com/