ఓటమిని అంగీకరించను

హైదరాబాద్ మెట్రోరైలు ప్రాజెక్టు అనగానే గుర్తుకొచ్చే మొదటివ్యక్తి ఆయన. ఇదొక్కటే కాదు, ఆయన ఖాతాలో చాలా విజయాలున్నాయి. నష్టాల్లో ఉన్న ప్రభుత్వ విద్యుత్‌సంస్థనూ, హైదరాబాద్ ఎంఎంటీఎస్ రైళ్లనూ లాభాలబాట పట్టించారు. కొంకణ్‌రైల్వే పనుల్లోనూ, రాజధానిలో ఫ్లైఓవర్ల నిర్మాణంలోనూ ఆయనది కీలకపాత్ర. ఆయనే ఎన్వీఎస్ రెడ్డిగా సుపరిచితులైన ఎన్.వెంకట్ సత్యనారాయణరెడ్డి. 'మెట్రోరైలు పనులు సత్యం కుంభకోణంతో ఆగిపోయిన రోజులే నా జీవితంలో క్లిష్టమైన దశ' అంటూ తన జీవితం గురించి ఇలా చెబుతున్నారాయన.

సత్యం కుంభకోణం... రాష్ట్రాన్ని ఓ కుదుపు కుదిపింది. రామలింగరాజులాంటి కార్పొరేట్ మేధావి కటకటాలు లెక్కపెట్టారు. దాంతో... సత్యం గ్రూపుకి చెందిన మేటాస్ కంపెనీ చేపట్టిన మెట్రోరైలు ప్రాజెక్టుపై నీలినీడలు కమ్ముకున్నాయి. మరోపక్క, నాకు బహుళజాతి సంస్థల నుంచి కోట్లలో జీతం ఇస్తామంటూ ఆఫర్లు వచ్చాయి. కానీ, నేను అంగీకరించలేదు. ఎంతోమంది శ్రమించి మొదలుపెట్టిన ప్రాజెక్టును మధ్యలోనే వదిలేయడమంటే పరాజయాన్ని అంగీకరించినట్టు అవుతుందనిపించింది. డీలాపడిపోయిన మా జట్టుకి.. హంగేరి సైనికదళానికి చెందిన రైఫిల్ షూటర్ కరోలి తకాక్స్ కథ చెబుతూ స్ఫూర్తినిచ్చేవాణ్ణి. అదేమిటంటే... ఓరోజు చేతిలో బాంబుపేలి కుడిచేతిని పోగొట్టుకున్నాడు తకాక్స్. ఆ తర్వాత ఏడాదిపాటు అతడు ఎవరికీ కనిపించలేదు. ఆత్మహత్య చేసుకున్నాడనీ పిచ్చిపట్టిందనీ... ఇలా అందరూ రకరకాలుగా అనుకున్నారు. ఒలింపిక్ పోటీలకు వచ్చిన అతణ్ణి చూసి, పోటీలు చూడటానికి వచ్చావా అన్నారు అందరూ. లేదు, పోటీలో పాల్గొనడానికి వచ్చానన్నాడతడు. పాల్గొనడమే కాదు, బంగారు పతకాన్నీ సాధించాడు. ఇంతకీ, ఏడాదిపాటు అతనేం చేశాడో తెలుసా... ఎడంచేత్తో అవిశ్రాంతంగా షూటింగ్ సాధన చేశాడు. కాబట్టి, ప్రతికూల పరిస్థితుల్లో కుంగిపోకుండా ధైర్యంగా పోరాడితే విజయం దక్కుతుందని నేను చెబుతుంటాను. చెప్పడమే కాదు... ఆచరిస్తాను కూడా. చిన్నప్పట్నుంచీ నాది ఇదే పద్ధతి.

శ్రీశ్రీ చేతులమీదుగా అవార్డు

నేను పుట్టింది తూర్పుగోదావరి జిల్లా అనపర్తి మండలంలోని కుతుకలూరులో. మాది వ్యవసాయ కుటుంబం. నలుగురు పిల్లల్లో నేనే పెద్దవాణ్ణి. మా అమ్మ చదువుకున్నది తక్కువే అయినా లోకజ్ఞానం ఎక్కువ. బ్రిటిష్‌వాళ్ల చరిత్ర, వాళ్లు మనదేశాన్ని ఆక్రమించినతీరు గురించి అనర్గళంగా చెప్పేది.

నేను చదువులో ఎప్పుడూ ఫస్టే. చిన్నప్పట్నుంచీ పుస్తకాల పురుగుని. క్లాసు పుస్తకాలతోపాటు, నవలలు ఎక్కువగా చదివేవాణ్ణి. అప్పట్లో ఆంగ్లం చదవడం, మాట్లాడటం చాలా ఇబ్బందిగా ఉండేది. నేను ఎనిమిదో తరగతి చదువుతున్న రోజులవి. నెహ్రూ రాసిన 'డిస్కవరీ ఆఫ్ ఇండియా' పుస్తకాన్ని ఆంగ్లంలో చదవాలని ఉన్నా ఇంగ్లిష్ అర్థంకాక తెలుగులో చదివాను.

చలం, రంగనాయకమ్మ, దేవరకొండ బాలగంగాధర్ తిలక్, విశ్వనాథ సత్యనారాయణ... ఇలా ఎంతోమంది రచనలు చదివాను. అందరికన్నా శ్రీశ్రీ సాహిత్యాన్ని ఎక్కువగా ఇష్టపడేవాణ్ణి. కమ్యూనిస్టు భావజాలం నన్ను బాగా ఆకట్టుకుంది. విప్లవ సాహిత్యం అంటే ఒళ్లు ఊగిపోయేది. ఆ ఊపులో కవితలూ రాసేవాణ్ణి. హేతువాదంపై రాసిన కవితకు శ్రీశ్రీ చేతుల మీదుగా రాష్ట్రస్థాయిలో ప్రథమ బహుమతి అందుకున్నాను. చాలాబాగా రాశావని ఆయన పొగుడుతుంటే నా ఆనందానికి అవధుల్లేవు. ఆ వయసులో విప్లవసాహిత్యం నన్ను కాస్త రెబల్‌గా తయారుచేసింది. నేను ఒక నిర్ణయం తీసుకున్నానంటే... ఇక ఎవరిమాటా వినేవాణ్ణి కాదు.

సివిల్స్ మీద మనసుపడ్డాను

నేను డాక్టర్ కావాలనేది అమ్మానాన్నల కోరిక. నాకు మాత్రం ప్రజాసేవ చేయాలని ఉండేది. అలా చేయాలంటే సివిల్ సర్వీసెస్‌కు వెళ్లాలని తెలిసింది. సివిల్స్‌లో విజయం సాధించాలంటే ఆంగ్లంపై పట్టు సాధించాలి. అందుకు ఏం చేయాలా అని ఆలోచిస్తుంటే బీబీసీ రేడియో దారి చూపించింది. రోజూ సాయంత్రానికి చదువు పూర్తిచేసి రాత్రుళ్లు బీబీసీ రేడియో వినేవాణ్ణి.

ఇంటర్‌లో సైన్సు గ్రూపులో చేరాను. చాలా మంది కలెక్టర్లు, ఐపీఎస్ ఆఫీసర్లు ఢిల్లీలోని జవహర్‌లాల్ నెహ్రూ విశ్వవిద్యాలయం నుంచే వచ్చారనీ, వాళ్లలో ఎక్కువమంది ఎమ్మే చరిత్ర, రాజకీయశాస్త్రం వంటివి తీసుకుని విజయం సాధించారనీ అప్పట్లో అందరూ అనుకునేవాళ్లు. వాళ్లలాగే నేనూ కావాలని... సైన్సు గ్రూపు వదిలేసి ఆర్ట్సులో చేరా. ఈ విషయం తెలిసి ఇంట్లోవాళ్లు బాగా తిట్టారు. అయినా నేను వినిపించుకోలేదు.

తరవాత రామచంద్రాపురంలో వీఎస్ఎమ్ కాలేజీలో బీఏలో చేరాను. అక్కడ వై.వెంకట్రామయ్య అనే ఇంగ్లిష్ లెక్చరర్ ఉండేవారు. నేను ఆంగ్లంలో ప్రావీణ్యం సంపాదించడానికి ఆయనే కారణం. బీఏ ఎంతో కష్టపడి చదివాను. ఆంధ్రా విశ్వవిద్యాలయం టాపర్‌ని నేనే. చదువు అయిపోయాక... ఉద్యోగం తమ దగ్గర్లోనే చేయాలని అమ్మానాన్నా చెప్పేవాళ్లు. కానీ, నా ఆలోచనలు వేరు.

నేను అనుకున్నట్టే జవహర్‌లాల్ నెహ్రూ విశ్వవిద్యాలయంలో ఎమ్మే (రాజనీతి శాస్త్రం)లో పీజీ సీటు దొరికింది. బీఏలో యూనివర్సిటీ టాపర్‌ని కావడంతో మొదట్లో కొంత తలబిరుసు ఉండేది. కానీ, అక్కడ నాకంటే తెలివైన విద్యార్థుల్ని చూశాక అదంతా దిగిపోయింది.

పీజీ పూర్తై, పీహెచ్‌డీ చేస్తుండగా అసిస్టెంట్ ప్రొఫెసర్‌గా అనేక అవకాశాలు వచ్చాయి. అందులో చేరిపోతే... సివిల్స్ సాధించలేకపోయాడని అనుకుంటారనీ, అలా జరిగితే ఓడిపోయినట్టేననీ అందులో చేరలేదు. 1982లో మొదటిసారి సివిల్స్ రాశాను. రాలేదు. రెండోసారి రాసి, ఐఆర్ఏఎస్ (ఇండియన్ రైల్వేస్ అకౌంట్స్ సర్వీస్)కి ఎంపికయ్యాను. శిక్షణ పూర్తయ్యాక సికింద్రాబాద్‌లోని దక్షిణమధ్య రైల్వేలో ఉద్యోగం వచ్చింది. అర్థశాస్త్రం చదవడం వల్ల రైల్వే ఫైనాన్స్‌లో మాస్టర్ అయ్యాను. విధుల్లో చేరిన నాలుగేళ్లకే బరోడా రైల్వేస్టాఫ్ కళాశాలలో పాఠాలు చెప్పే ప్రావీణ్యం సాధించాను. నా సీనియర్లు కూడా నా పాఠాలు వినేవారు. ఆ తర్వాత రైల్వే బడ్జెట్‌కి ఇన్‌ఛార్జినయ్యాను.

కొంకణ్‌రైల్వేలో...

గుంతకల్‌లో సీనియర్ డిప్యూటీ ఫైనాన్షియల్ అడ్వైజర్‌గా పనిచేస్తున్న రోజులవి. సరిగ్గా ఆ సమయంలోనే కొంకణ్ రైల్వే పనులు ప్రారంభమయ్యాయి. కొండలూ లోయల్లో అత్యాధునిక పరిజ్ఞానంతో ఏర్పాటైన రైల్వే వ్యవస్థ అది. భారతీయ రైల్వేల్లో దానిదో ప్రత్యేకస్థానం.

దక్షిణమధ్య రైల్వేలో నా సామర్థ్యం గురించి తెలుసుకున్న శ్రీధరన్ నన్ను కొంకణ్ రైల్వేలో చేరమన్నారు. అక్కడ ఇంజినీరు, సైంటిస్టు అయిన బొజ్జి రాజారాంగారితో కలిసి పనిచేశాను. ఆ పనులు ప్రారంభించినప్పుడు పర్యావరణవేత్తలు విరుచుకుపడ్డారు. గోవా సర్వనాశనం కానుందని ప్రార్థనామందిరాల పెద్దలతో కలిసి గొడవ చేశారు. మేం అధైర్యపడకుండా ప్రతి విషయాన్నీ వాళ్లకు అర్థమయ్యేలా వివరించి, పనులు చేపట్టాం.

పాలమూరులో బ్రాడ్‌గేజీ పనులు

1991లో కాంగ్రెస్ ప్రభుత్వం అధికారంలోకి వచ్చాక... మల్లికార్జున్ రైల్వేమంత్రి అయ్యారు. ఆయనా, జైపాల్‌రెడ్డిగారూ నన్ను 'తెలంగాణా అల్లుడు' అని పిలిచేవారు. అందుకు కారణం లేకపోలేదు. మా బాబాయికి మహబూబ్‌నగర్ జిల్లాకు చెందిన డీజీపీ మహేందర్‌రెడ్డిగారితో పరిచయం ఉండటంతో... ఆయన కుమార్తెతో 1984లో నా పెళ్లి జరిగింది.

ఒకరోజు మల్లికార్జున్ నాతో 'తెలంగాణలో మాల్‌గాడీలు (గూడ్సు రైళ్లు) పోవాల... గేజ్ మార్పిడి జరగాల... మీరు హైదరాబాద్‌కి జల్ది రావాల' అన్నారు. వెంటనే నన్ను దక్షిణ మధ్య రైల్వేకు బదిలీ చేశారు. సికింద్రాబాద్ తర్వాత అటు కర్నూలు వెళ్లాలన్నా.. ఇటు నిజామాబాద్ పోవాలన్నా మీటర్ గేజ్ ఉండేది. బ్రాడ్‌గేజీగా మారిస్తే రైల్వేలకూ, తెలంగాణ ప్రాంతానికీ కలిగే ప్రయోజనాల గురించి అధ్యయనం చేశాక మంత్రి చెప్పింది నిజమేననిపించింది. దాంతో ఆర్థిక ప్రణాళికలు సిద్ధంచేసి పనులు మొదలుపెట్టాం. సికింద్రాబాద్, మహబూబ్‌నగర్, ద్రోణాచలం, గుంతకల్లు; సికింద్రాబాద్, నిజామాబాద్, పర్బణి; నంద్యాల, గిద్దలూరు, గుంటూరు... ఇలా ఎన్నో మీటర్‌గేజ్ మార్గాలను బ్రాడ్‌గేజీలుగా మార్చాం.

విద్యుత్ రంగంలో... ఫ్లైఓవర్లతో...

అన్నేళ్లు రైల్వేల్లో పనిచేసినా నాకు కొంత అసంతృప్తి ఉండేది. ఉన్నతాధికారుల నిష్క్రియాపరత్వమే అందుకు కారణం. సరిగ్గా అదే సమయంలో మనరాష్ట్రంలో చంద్రబాబు నాయుడు విద్యుత్‌రంగంలో సంస్కరణలు చేపట్టారు. అందుకోసం డైరెక్టర్ (ఫైనాన్స్) పదవికి ఎంపిక చేపట్టారు. ఎంతోమంది చార్టర్డ్ అకౌంటెంట్లు దరఖాస్తు చేశారు. దానికి ఎంపికైన నలుగురిలో నేను మొదటివాడ్ని. 2002 జూన్‌లో నార్తర్న్ పవర్ డిస్ట్రిబ్యూషన్‌లో చేరాను. అప్పటికి దానికి రోజుకి రూ.కోటిన్నర నష్టం వచ్చేది. సీఎండీ గోపాల్‌రెడ్డి సాంకేతిక విషయాలు, నేను నిర్వహణ బాధ్యతలు చూసేవాళ్లం. ఆదివారాలు కూడా పనిచేసేవాళ్లం. నిర్వహణ లోపాలు సరిదిద్ది ఏడాది తిరిగేసరికి సంస్థను లాభాలబాట పట్టించాం.

హైదరాబాద్... అంతర్జాతీయస్థాయి నగరమైపోయింది. జనాభా పెరిగి ట్రాఫిక్ సమస్య జటిలమైపోయింది. దీనికి ఎంఎంటీఎస్ రైలే పరిష్కారమని భావించారు. ఈ ప్రాజెక్టును ప్రారంభించిన రణధీర్‌రెడ్డి డెప్యుటేషన్ పూర్తవ్వడంతో ఆ బాధ్యతల్ని నాకు అప్పగించారు. అందుకోసం నన్ను జీహెచ్ఎంసీ అడిషనల్ కమిషనర్‌ని చేశారు. అప్పట్లో ఈ రైళ్లమీద 'ఎంఎంటీఎస్ బండి... ఈగలు, దోమలు పోతాయండి... ఎవరూ ఎక్కరండి' అంటూ జోకులు వేసేవాళ్లు. కేవలం పదివేలమందికోసం ఇవి అవసరమా అన్నారు. కానీ, నేడు అవే రైళ్లు... లక్షన్నర మందిని గమ్యస్థానాలకు చేరుస్తున్నాయి.

2004లో రాష్ట్రప్రభుత్వం హైదరాబాద్‌లో ట్రాఫిక్ సమస్య పరిష్కారానికి ఫ్లైఓవర్లు నిర్మించాలని సంకల్పించి, ఆ బాధ్యత నాకు అప్పగించడంతో నాలుగు ఫ్లైఓవర్ల నిర్మాణానికి శ్రీకారం చుట్టాం. నగరంలోని ట్రాఫిక్ రద్దీని అధ్యయనంచేసి, ట్రాఫిక్ ఇంజినీరు భావనారాయణతో కలిసి కొత్తగా డిజైన్లు రూపొందించాం. అలా నల్గొండ క్రాస్‌రోడ్స్, చాంద్రాయణగుట్ట, పంజాగుట్ట, గ్రీన్‌ల్యాండ్స్ ఫ్లైఓవర్లను పూర్తిచేశాం.

మెట్రోరైలు

2005లో ఒకరోజు ఆర్థిక కార్యదర్శి మాంటెక్‌సింగ్ అహ్లువాలియా, మరో సీనియర్ ఐఏఎస్ అధికారి గజేంద్ర హల్దియా... నన్నూ పురపాలకశాఖ కార్యదర్శి ఎస్పీ సింగ్‌నూ పిలిపించారు. ప్రభుత్వ, ప్రైవేటు భాగస్వామ్యంతో నగరంలో మెట్రోరైలు చేపట్టాలని సూచించారు. పూర్తి సహకారం అందిస్తామనీ, ప్రాజెక్టు పనులు మొదలుపెట్టమనీ భరోసా ఇచ్చారు. ఆ తరవాత పదిమంది సీనియర్ ఐఏఎస్ అధికారులతో ఓ బృందాన్ని ఏర్పాటుచేశాను. మేం రోజూ... ప్రాజెక్టు ఏయే ప్రాంతాల్లో చేపట్టవచ్చు, లాభనష్టాలేంటి ఇవన్నీ చర్చించేవాళ్లం. ఇలా సాంకేతికంగా, న్యాయపరంగా అన్ని అంశాలూ అధ్యయనం చేసి... ప్రపంచంలోనే మొట్టమొదటిసారిగా ప్రభుత్వ, ప్రైవేటు భాగస్వామ్యం(పీపీపీ)తో మెట్రోరైలు నిర్మాణానికి విధివిధానాలు రూపొందించాం. మేటాస్ కంపెనీకి టెండర్ దక్కింది. కానీ, ఆ తర్వాత సత్యం కుంభకోణంతో మెట్రోరైలు ప్రాజెక్టుపై సందేహాలు వెల్లువెత్తాయి. నా జీవితంలో దుర్భరమైన రోజులంటే అవే. ఆ దశలో మేం హల్దియా, అహ్లువాలియాలను కలిశాం. వారు మాకు ధైర్యాన్నిచ్చారు. ఆ తరవాత మళ్లీ బిడ్లను ఆహ్వానించే ప్రక్రియ ఆరుసార్లు వాయిదాపడింది. ఆఖరికి మెట్రోరైలు పనులను ఎల్అండ్‌టీ సంస్థ దక్కించుకోవడంతో ప్రాజెక్టు మళ్లీ పట్టాలపై కెక్కింది. ఇప్పుడు నాకెంతో సంతోషంగా ఉంది. అవరోధాలను అధిగమించి, ఒక్కోమెట్టూ ఎక్కుతున్నాం.

– జాన్సన్ కొయ్యడ

శతకాల్ని ఆంగ్లంలో...

నా భార్య ప్రతిమ... ప్రస్తుతం సికింద్రాబాద్‌లోని కస్తూర్బా కళాశాలలో ఇంగ్లిష్ లెక్చరర్. మాకు ఇద్దరు అబ్బాయిలు. పెద్దవాడు అమెరికాలో ఎమ్మెస్ పూర్తిచేసి, అక్కడే ఉద్యోగం చేస్తున్నాడు. రెండోవాడు బీటెక్ చదువుతున్నాడు.

నేను వీలైనప్పుడల్లా ఐఐఎంలలోనూ, ఐఎస్‌బీలోనూ మేనేజ్‌మెంట్ పాఠాలు చెబుతుంటాను. వాళ్లకోసం కబీర్‌దాస్, సుమతి, వేమన శతకాల్ని ఆంగ్లంలోకి అనువదించి వినిపిస్తుంటాను.