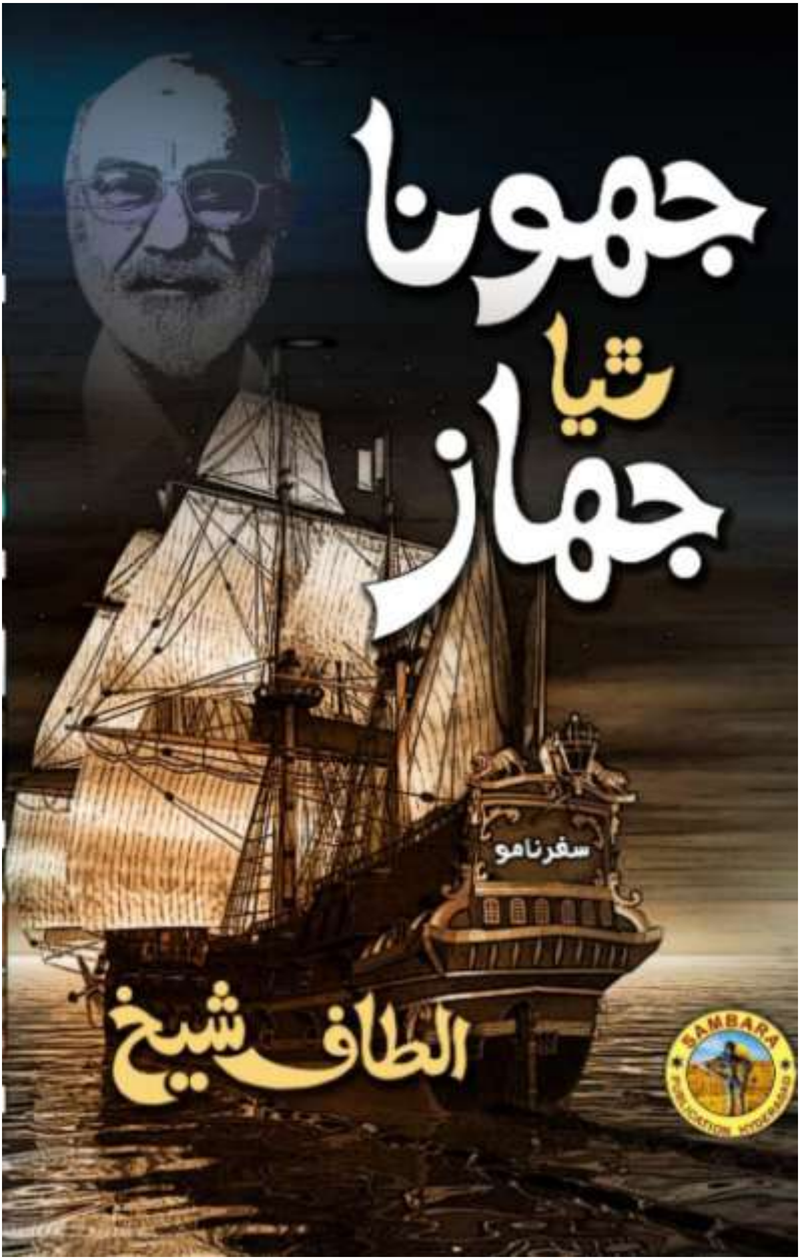

جهونا
ٿيا
جهاز
سفرنامو
الطاف شيخ
SAMBARA
PUBLICATION HYDERABAD

جهونا ٿيا جهاز

(سفر نامو)

الطاف شيخ

سمبارا پبليڪيشن حيدرآباد

ڊجيٽل ايڊيشن

2023ع

سنڌ سلامت ڪتاب گهر

ڪتاب: 296

حق ۽ واسطا اداري وٽ محفوظ

ڪتاب جو نالو:	جهونا ٿيا جهاز
موضوع:	سفر نامو
ليکڪ:	الطاف شيخ
ڇاپو پهريون:	2021ع
لي آئوٽ:	فيصل ميمڻ
ٽائيٽل:	مهراڻ سهتو
ڇپيندڙ:	سمبارا پبليڪيشن

دوابا پوليس لائين سامهون عبرت پريس گاڏي کاتو حيدرآباد

ملهه: 400/=

ISBN: 978-969-737-040-5

ڊجيٽل ايڊيشن: سنڌ سلامت ڪتاب گهر

www.sindhsalamat.com

2023ع

JHOONA THYA JAHAZ

(Travel)

Writer: Altaf Shaikh

First Edition: 2021

Title Design: Mehran Sehito

Lay Out: Faisal Memon

Published By: Sambara Publication Hyd

Email: sambara.publication@gmail.com

0300-3513966

سنڌ سلامت پاران :

سنڌ سلامت ڪتاب گھر پاران نامياري سفرنامانگار ۽ مئرين انجنيئر **الطاف شيخ** جو آمريڪا بابت لکيل سفرنامو **”جھونا ٿيا جھاز“** اوهان اڳيان پيش آهي.

سامونڊي سفر ۾ گڏ ڪٽي هلڻ ۽ سفري وارتائن کي منفرد، معلوماتي ۽ مثالي ڍنگ سان قلمبند ڪرڻ جھڙو ڏانءُ ۽ ذهني ڪماليت الطاف شيخ ڪانسواءِ شايد ئي ڪنهن وٽ پڙهڻ لاءِ ملي. هو سنڌ متيءَ جو هڳاءُ رکندڙ نهايت حساس سياءَ جو مالڪ آهي، پوري دنيا گھمڻ باوجود پنهنجي جنم پوميءَ سنڌ امڙ سان اٽُٽ رشتو نيائيندو پيو اچي. هن ڪتاب ۾ سمنڊ ۽ سامونڊي طوفانن جا قصا ۽ معلومات، ٿائيلينڊ بابت ڳالهيون، چٽگانگ جي جي جھوني بندرگاهه جي ڪهاڻي، سامونڊي ۽ دريائي بندرگاهن بابت معلومات، ڪاري پاٽيءَ جي بندرگاهه، انڊامان ۽ نڪوبار ٻيٽن بابت مضمون، حر تحريڪ ۽ ڪاري پاٽيءَ جي سزا، ڪجھ سنڌي پروفيسرن جا قصا ۽ آتم ڪٿائون، ولايت ۾ رهندڙ سنڌين بابت معلومات سميت ڪيترائي دلچسپ سفري مضمون ۽ الطاف شيخ جو انٽرويو شامل آهي.

هي ڪتاب 2021ع ۾ **سمبارا پبليڪيشن، حيدرآباد** پاران ڇپايو ويو. ٿورائتا آهيون سمبارا پبليڪيشن جي سرواڻ پبليڪيشن جي سرواڻ ساجد سنڌيءَ جا جنهن ڪتاب جي ڪمپوز ڪاپي موڪلي ۽ مهربانيون الطاف شيخ جون جنهن ڪتاب سنڌ سلامت ڪتاب گھر ۾ اپلوڊ ڪرڻ جي اجازت ڏني.

محمد سليمان وساڻ
مينيجنگ ايڊيٽر (اعزازي)
سنڌ سلامت ڊاٽ ڪام
suleman.wassan@gmail.com
www.sindhsalamat.com
books.sindhsalamat.com

فهرست

1. انتساب (منظور کوسي نالي) ---------------------- 07
2. پبلشر نوٽ ------------------------------- 32
3. مهاڳ (پروفيسر غلام نبي چنا) -------------------- 33
4. نيلوفر ۾ نرگس جي آمد ------------------------- 39
5. سمنڊ ڪناري ويٺل شاهه لطيف -------------------- 52
6. سئيڊن جي ليلا، اوڙيسا جو مجنون ------------------ 80
7. ٿائلينڊ ۾ خيال رکڻ جون ڳالهيون ------------------ 98
8. پيڙين واريون مارڪيٽون -------------------------- 103
9. ٿائلينڊ جون ڪجهه مسجدون ---------------------- 107
10. پنهنجي ٻارن تي نظر ---------------------------- 113
11. هر جهاز هر روٽ تي پنهنجي زندگي آهي.... -------------- 128
12. چٽگانگ ڏکڻ اوڀر ايشيا جو جهونو بندرگاهه.... ------------ 132
13. ساموندڊي ۾ دريائي بندرگاهه..... ------------------ 136
14. ٿائلينڊ جي چائو فريا نديءَ مان لنگهڻ وقت...... ---------- 140
15. غلاميءَ تي پابنديءَ جو نتيجو..... ---------------- 147
16. ڪاري پاٽيءَ وارو بندرگاهه ـ پورٽ بليئر..... ------------- 152
17. انڊامان ۽ نڪوبار هڪ نه پر انيڪ ٻيٽ آهن...... ----------- 155
18. حرتحريڪ ۽ ڪاري پاٽي جي سزا جي سوچ..... ------------- 160

19. پروفيسر محمد عمر چَندَجي کهاڻي ...... _____________ 163

20. وير ساورڪر جو احوال ...... _____________________ 167

21. سودو ڪن جي سون جو _____________________ 171

22. ولايت ۾ رهندڙ اسان جي ماڻهن _________________ 182

23. عراق ۽ ايران جي زائرين لاءِ هڪ بهترين رهنما__________ 201

24. جهاز هلائڻ واري چابي ڪٿي آهي _________________ 229

25. ميڊيڪل جو سفر______________________ 264

26. An Interview with Altaf Shaikh __________ 272

انتساب

منظور احمد ڪوسي جي نالي....

جنهن شاهپور درپور جهڙي ننڍڙي ڳوٺ کان يونائيٽيڊ نئشنس (نيويارڪ) تائينءَ جو ڪامياب سفر ڪيو....

منظور اهو شخص آهي جنهن لڳاتار جدوجهد ۽ محنت ذريعي ڪاميابي حاصل ڪرڻ جو مثال قائم ڪيو ۽ هن اها چوڻي غلط ثابت ڪئي ته "گهٽين زالين گهر نہ هلي". هن جو هڪ ئي وقت ڳوٺاڻي، شهري ۽ پرڏيهي زال سان عمدو ورتاءُ هڪ مثالي آهي. هو هڪ ننڍڙي ڳوٺ جو ٿي ڪري ڪيئن ولايت ۾ رهيو، پڙهيو ۽ جيئري رهڻ لاءِ جتن ڪيا- هڪ قابلِ داد ڳالهہ آهي.

منظور ڪوسي جهڙن ڪيترن ئي ولايت ۾ رهندڙ سنڌ جي ڳوٺاڻن ڇوڪرن توڙي ڇوڪرين- فهيم جروار، اسرا عباسي، صنم نور پيچوهو، ڊاڪٽر افتخار عباسي جهڙن جون همٿ سان مشڪلاتن کي منهن ڏئي ڪاميابيون حاصل ڪرڻ جون ڪهاڻيون لکندو اچان. منظور ڪوسي جي ڪهاڻي به ان قسم جي محنت، سٺي اخلاق ۽ ڀاڳ نصيب جي ڳالهہ آهي. هن هڪ غريب گهر ۾- جنم ورتو ۽ پوءِ ڏينهن رات جي محنت بعد اڄ هو خوشحال زندگي گذاري ٿو ۽ ٻين لاءِ Source of Inspiration بڻيل آهي.

منهنجي خيال ۾ هي 1980ع جي ڏهاڪي جو پويون اڌ هو- 1986ع يا 1987ع . جو فلپائين جي گاديءَ واري شهر منيلا ۾ منهنجي

هن.ان وقت جيسورهن سترهن سالن جي نينگر سان ملاقات ٿي هئي. هن ٻڌايو تہ هو ڳوٺ شاهپور جو آهي ۽ ٽنڊو ڄام جي گورنمينٽ هاءِ اسڪول مان نوڪلاس پڙهڻ بعد 1986ع ۾ مئٽرڪ حيدرآباد جي نور محمد هاءِ اسڪول مان ڪري وڌيڪ پڙهڻ لاءِ هتي فلپين ۾ آيو آهي.

ڳوٺ شاهپور هڪ تہ هالا ۽ شهدادپور جي پرسان شاهپور چاڪر جي نالي سان آهي ۽ ٻيو ٽنڊو الهيار پرسان شاهپور رضوي آهي. منظور ڪوسي جو هي ڳوٺ شاهپور "ڳوٺ شاهپور درپور" سڏجي ٿو ۽ ٽنڊو ڄام ۽ مٽيارين جي وچ ۾ آهي. اهو ٽنڊو ڄام ڪان ويندي 8 ڪن ڪلوميٽرن جي فاصلي تي آهي. رستي تي موسيٰ ڪٽياڻ ۽ حڪيم پير حاجن شاهہ جهڙا ڳوٺاچن ٿا.

ان وقت منيلا ۾ منظور ٻڌايو تہ هو منيلا جي سينٽرل لوزان اسٽيٽ يونيورسٽيءَ ۾ داخلا لاءِ ڪوشش ڪري رهيو آهي! آئون ڪا دير منيلا آيل هن شاهپور جي ڳوناٽي ڇوڪري کي غور سان ڏسندو رهيس. جيڪو اهڙي ملڪ فلپين ۾ آيو هو جتي جو ٻچو ٻچو ڦر ڦر (Fluently) انگريزي ڳالهائي ٿو ۽ اسان جي ملڪ جو اهو حال آهي جو اسان جا ڊاڪٽر ۽ انجنيئر جڏهن ملائيشيا ۾ نوڪريءَ لاءِ اچن ٿا تہ پنهنجي فيلڊ ۾ هوشيار هجڻ جي باوجود هنن کي انگريزيءَ ۾ ڳالهائڻ (Talking power) نہ هجڻ ڪري هو رجيڪٽ ڪيا وڃن ٿا. انهن جي مقابلي ۾ اندياءِ سري لنڪا جا اميدوار چونڊيا وڃن ٿا جو اهي انگريزي سٺي ڳالهائينوڪري ڏيڻ واري کي impressڪريو وٺن. هي نوجوان – منظور، فلپين جي جنهن تعليمي اداري ۾ داخلا وٺڻ جو سوچي رهيو هو يعني مونکي ٻڌائي رهيو هو اهو اڄ بهفلپين جو اعليٰ ادارو سمجهيو وڃي ٿو جنهن جو تعليمي معيار ايڏو بلند آهي جو ان ۾ داخلا لاءِ هر ٽي ٽي مهيني انٽري ٽيسٽ ٿين ٿا ۽ فقط مٿانهان نمبر کڻڻ وارن کي داخلا ملي ٿي.

اهي ماڻهو جيڪي هن پاسي نه آيا آهن، انهن لاءِ لکندو هلان ته فلپين ملڪ ايران، افغانستان يا انڊيا ۽ پاڪستان وانگر زمين جو هڪ چَڪ (ٽڪرو) ناهي پر اهو سوين، بلڪ هزارين ٻيٽن جو مجموعو آهي- جيئن مالديپ آهي، انڊونيشيا آهي يا جپان ۽ برمودا آهن. هي ٻيٽن جو جهڳٽو بورنيو ٻيٽ (جنهن ۾ صباح، سراواڪ ۽ برونائي وغيره آهن) جي مٿان پئسفڪ سمنڊ ۾ آهي. فلپين اٽڪل 7650 ننڍين وڏن ٻيٽن جو مجموعو آهي، جيڪو ٽن حصن ۾ ورهايل آهي. اتراهون حصو لوزان جنهن ۾ سڀ کان وڏو ٻيٽ لوزان (Luzon) اچي وڃي ٿو جنهن تي فلپين جي گاديءَ وارو شهر منيلا کان سواءِ آدمشماريءَ ۾ وڏو شهر ڪُئيزون (Quezon)پڻ آهي جيڪوشهر فلپين جي ٻئي صدر مئنيوئل ڪُئيزون ٻڌرايو.

فلپين جو ٻيو وچ وارو حصو آهي، جيڪو Visayas سڏجي ٿو ۽ هيٺيون ڏکڻ وارو حصو جتي مسلمان گهڻا آهن، اتي جي وڏي ٻيٽ مندانو (Mindano) ڪري ان ريجن کي ان نالي سان سڏيو وڃي ٿو- جيئن مٿانهون حصو لوزان ٻيٽ ڪري لوزان سڏجي ٿو. فلپين جو هي ٻيٽ Luzon سيني ٻيٽن ۾ وڏو آهي ۽ دنيا ۾ پنڌرهين نمبر تي آهي.

منظور کوسي سان 1980ع واري ڍاڪي ۾ جڏهن پهريون دفعو ملاقات ٿي، ان پيري هوائي جهاز ۾ منيلا ويو هوس نه ته ان کان اڳ پاڻيءَ واري جهاز ۾ جپان ۽ ڪوريا ويندي يا موٽندي ڪڏهن هانگ ڪانگ ۾ ته ڪڏهن منيلا ۾ جهاز کي لنگرانداز ڪرائيندا هئاسين. فلپين جو هي بندرگاهه منيلا پاسنگ (Pasing) نديءَ جي چوڙ وٽ آهي. پاسنگ ندي منيلا کي ٻن حصن: اتر ۽ ڏکڻ ۾ ورهائي ٿي، جيئن سمجهو ته سنڌو نديءَ جي هڪ پاسي سکر آهي ته ٻئي پاسي روهڙي. اجان به بهتر مثال ٿيمز

(Thames) نديءَ جو ڇيٽي سگهون ٿا جيڪا لنڊن شهر جي وچ مان لنگهي ٿي ۽ لنڊن کي منيلا وانگر اتر ۽ ڏکڻ حصن ۾ ورهائي ٿي.

سنڌ جي پنهنجي ڳوٺ شاهپور درپور کان 5800 ڪلوميٽر پري (جيڪڏهن مک وانگر سڌو اڏامي وڃجي ته. نه ته سمنڊ رستي سري لنڪا ۽ سنگاپور وٽان ڦيرو ڪرڻ تي 8000 کن ڪلوميٽرن جي فاصلي تي) منيلا ۾ ويٺل منظور ڪوسي منيلا جي CLSU يونيورسٽي (سينٽرل لوزون اسٽيٽ يونيورسٽيءَ) ۾ داخلا وٺڻ ٿي چاهي. اها منيلا شهر کان ائين پرڀرو آهي جيئن سنڌ يونيورسٽي ڄامشورو حيدرآباد شهر کان.

CLSU يونيورسٽي 1907ع ۾ جڙهن ڪلي هئي ته بنيادي طرح هن يونيورسٽيءَ فقط اهي ضرورتون پوريون ڪيون ٿي جيڪي اڄ ٽنڊو ڄام زرعي يونيورسٽي ڪري رهي آهي. باءِ دي وي تعليمي ادارن جا Motto پڙهڻ جو شوق اٿم. ان سُڌ ۾ منيلا جي هن يونيورسٽيءَ جو موٽو به وٽندو اٿم جيڪو آهي: .Where Difference is Created چوڏاري سارين جا فصل ۽ گهاٽو ٻيلو هن يونيورسٽي جي نظاري کي خوبصورت بڻائين ٿا. هن يونيورسٽيءَ جو مين گيٽ بيحد خوبصورت آهي جنهن جي اڳيان بيهي فوٽو ڪيرائڻ تي هر هڪ جي دل چوي ٿي. اڄ ڪلهه هن يونيورسٽيءَ ۾ ائگريلڪچر کان سواءِ آرٽس ۽ سوشل سائنس، بزنيس ائڊمنسٽريشن، اڪائونٽنسي، انجنيئرنگ، فشريز ۽ ٻيا سبجيڪٽ به پڙهايا وڃن ٿا! ۽ ماسٽرس ۽ ڊاڪٽوريٽ تائين تعليم آهي. منظور هن يونيورسٽيءَ ۾ تعليم وٺڻ چاهي ٿي.

”هن يونيورسٽيءَ ۾ داخلا حاصل ڪرڻ لاءِ هنن جا جيڪي انٽري ٽيسٽ ٿين ٿا اهي ته بيحد ڏکيا آهن“. مون منظور کي چيو هو.

”انهيءَ ڪري ته مون کان پاس نٿا ٿين،“ منظور وراڻيو هو. ”منهنجي پياءُ جو ضد آهي ته آئون هرويرو هن يونيورسٽيءَ ۾ داخلا وٺان.

ڏينهن رات پنهنجي انگريزي سڌارڻ ۾ لڳو پيو آهيان پر اجا پاس نٿو ٿيان. ٻه دفعا ٽيسٽ ڏئي چڪو آهيان. هاڻ باقي هڪ آخري موقعو وڃي بچيو آهي.”

پڙهندڙن سان هڪ ڳالهه ڪريان ته فلپين ڪٽي ڪهڙو به ملڪ آهي .... گهڻي آدم شماري، قدرتي وسيلن جي کوٽ، طوفانن ۽ ٻوڏن جي مصيبتن ۽ بيروزگاريءَ ڪري غربت جو شڪار آهي .... پر هن ملڪ پنهنجي تعليمي نظام کي بيحد مضبوط رکيو آهي. هنن جي مقامي ٻولي تگالوگ ڳالهائڻ وارا فلپيني فلپين کان ٻاهر دنيا جي ڪيترن ئي ملڪن ۾ رهن ٿا پر هنن پنهنجي تعليمي نظام ۾ تگالوگ ٻولي رکڻ بدران انگريزي رکي آهي. هنن جو چوڻ آهي ته انگريزي سڄي دنيا ۾ هلي ٿي ۽ ان ۾ اسان جا ماڻهو پڙ ٿيڻ تي هو جتي ڪٿي روزگار کي لڳيو وڃن. جيئن ملائيشيا وارا انگريزيءَ جي چاڻ ڪري انڊونيشا وارن کان وڌيڪ فائدي ۾ آهن. نوڪرين چاڪرين ۾ توڙي ڪاروبار ۾ اهي وڌيڪ ڪامياب آهن. انڊونيشيا تي ڊچن جي حڪومت هجڻ ڪري اتي ڊچ ٻولي هلي ٿي جيڪا دنيا ۾ ايڏي مشهور ناهي پر هاڻ هو به انگريزيءَ کي اهميت ڏيڻ لڳا آهن.

فلپين ۾ غربت ۽ آدم شماري گهڻي آهي پر تعليميادارن ۾ پڙهائي جو سخت نظام، ڊسيپلين ۽ ميڊيم آف انسٽرڪشن انگريزي هجڻ ڪري اتي جا گريجوئيٽ -پروفيشنل توڙي معمولي تعليم وارا پورهيت، مستري مزدور يورپ، آمريڪا توڙي آفريڪا ۽ عرب ملڪن ۾ نوڪريون حاصل ڪرڻ ۾ ڪامياب ٿيو وڃن.

منظور پنهنجي وطن مان مئٽرڪ ڪري ننڍي عمر ۾ منيلا (فلپين) يعني پرديس ۾ آيو هو. هونءَ سچي ڳالهه ته اها آهي ته آئوننڍي عمر جي ٻار کي تعليم وٺڻ خاطر ڳوٺ ڇڏي اڪيلي ولايت جو رخ ڪرڻ جي

خلاف آهيان۔ چاهي هو امير جو ٻار هجي يا غريب جو. مئٽرڪ ته ڇا پر انٽر بعد به ٻار کي ٻاهر موڪلڻ ۾ وڏو Risk آهي. گهٽ ۾ گهٽ MBBS يا B.E جهڙيون بيچلر ۽ بنيادي ڊگريون پنهنجي ملڪ جي سرڪاري يا خانگي ڪاليجن مان ڪري پوءِ Ph.D جهڙين ڊگرين لاءِ نڪرجي. تيسين ٻار ذهني طرح ڪافي بالغ ٿيو وڃي. ان ئي ڳالهه جواظهار مون منظور سان به ڪيو. هن جي جواب مان سمجهي ويس ته هن جو ڪيس مختلف آهي. هو مجبوريءَ ڪري هتي آيو آهي.

منظور جو تعلق سنڌ جي معاشي طرح هڪ ڪمزور فئملي سان آهي جيڪا ننڍڙي ڳوٺ ۾ رهي ٿي. اسان سيني کي خبر آهي ته اسان وٽ تعليم جو ڇا حال آهي۔ خاص ڪري ڳوٺن ۾ جتي نه ماستر آهن ۽ نه ٻارن جي ويهڻ لاءِ ڪلاس روم ۾ فرنيچر. ٽوائليٽ ئي نه آهن. غريب مائٽ پورهيو ڪري اولاد جو پيٽ گذر ڪن يا پڙهائيءَ جو خرچ برداشت ڪن. سنڌ ۾ شروع کان مسلمان ڳوٺن ۾ رهيا ٿي ۽ هونءَ به ڪٿي هو سنڌ جي مسلمانن ۾ تعليم حاصل ڪرڻ جو رجحان؟

منظور ٻڌايو ته هن جو ڏاڏو يار محمد کوسو توڙي والد صاحب مير محمد خان کوسو۔ جن جو کوسا قبيلي جي جوڳياڻي پاڙي سان تعلق آهي، انهن ڪيتي ٻاڙي ڪري گذر سفر ڪيو ٿي. "ورهاڱي بعد انڊيا کان آيل رائو عبدالمجيد خان کي اسانجي ڳوٺ جي هڪ هندوءَ جي ڇڏيل زمين ملي، جنهن تي منهنجي والد هارپو ڪيو ٿي. هو صاحب آرمي ۾ صوبيدار هو. هن اسان جي ڳوٺ جي ماڻهن کي فوج ۾ داخل ٿيڻ جي ڏاڍي ترغيب ڏني پر افسوس جو اسان جي کوسا قوم مارشل هجڻ جي باوجود فوج ۾ دلچسپي نه رکي. اڳتي هلي جڏهن منهنجي وڏي ڀاءُ پروفيسر يار محمد گرئجوئيشن ڪئي ۽ پروفيسر ٿيو ته رائو عبدالمجيد خان جي

ڪوشش ۽ رهنمائيءَ سان هو پاڪستان آرميءَ ۾ ليفٽيننٽ ڪرنل ٿي ويو. پر گهر و مجبورين ڪري ادا آرمي جي نوڪري ڇڏي ڏني.”

“پوءِ توهان کي پڙهڻ جو شوق ڪيئن ٿيو؟” مون منظور کان پڇيو هو.

“اسان جي خاندان ۾ اسان جو مامو حاجي رضا محمد ڪوسو صاحب پهريون شخص هو جنهنتعليم حاصل ڪئي. هن کي حيدرآباد جي هڪ جج حيدر علي شاهه نہ فقط پڙهايو پر ماستري بہ وٺرائي ڏني.”

“پوءِ هن توکي پڙهايو؟”

“نہ. آئون پائرن پينرن ۾ ننڍو آهيان”. منظور ٻڌايو. “هن منهنجي وڏي ڀاءُ پروفيسر يارمحمد کي پڙهايو. جنهن مئٽرڪ بعد ٽنڊو ڄام ائگريڪلچر ڪاليج مان ماسٽرس ڪئي ۽ اتي ئي پروفيسر ٿي رهيو. هو ائگرو ايڪنامڪس سبجيڪٽ جو Specialist هو.”

منظور ٻڌايو تہ تعليم خاطر هن جي ڀاءُ پروفيسر يار محمد ڪوسي هن کي ٽنڊو ڄام ۾ پاڻ سان رهائي پڙهايو. هو جڏهن مئٽرڪ ۾ پهتو تہ وڏو ڀاءُ حيدرآباد ۾ اچي رهيو. انهيءَ ڪري منظور مئٽرڪ حيدرآباد جي نور محمد هاءِ اسڪول مان ڪئي.

“جيئن ئي مئٽرڪ ڪيم تہ منهنجي ڀاءُ پروفيسر يار محمد کي فلپين جي هن يونيورسٽي CLSU ۾ .Ph.D ڪرڻ لاءِ اسڪالر شپ ملي. ڀاءُ جي حيدرآباد ڇڏڻ تي مون لاءِ مسئلو ٿي پيو تہ ڪٿي رهان ۽ ڪٿي پڙهان. اسان کي حيدرآباد يا ٽنڊو ڄام ۾ نہ گهر هو ۽ نہ روزگار. ڀاءُ جي ڪري حيدرآباد ۾ مسواڙي گهر ۾ رهياسين ٿي ۽ اهو ئي سبب آهي جو منهنجو ڀاءُ مون کي ننڍي عمر جي باوجود پاڻ سان منيلا (فلپين) وٺي آيو. هن اهو ئي سوچيو تہ اسڪالرشپ ايتري ملي ٿي جو ٻن جو ڏکيو

سکيو گذارو ٿي ويندو. سو هو پاڻ سان پنهنجي فئملي وٺي اچڻ بدران مون کي وٺي آيو“.

ان وقت منظور مونکي ٻڌايو هو تہ هن جو گذر سفر تہ سٺو پيو ٿئي پر هو البت پريشان ضرور آهي جو سندس ڪمزور انگريزيءَ ڪري يونيورسٽيءَ ۾ داخلا نہ پئي ملي. هو اهو ئي سوچي رهيو آهي تہ پاءُ جي Ph.D. مڪمل ٿيڻ بعد هن جي تعليم جو ڇا ٿيندو! هن ٻڌايو تہ هو ڏينهن رات انگريزي پڙهي رهيو آهي ۽ سندس پاءُ بہ هن کي ٽيوشن ڏيندو رهي ٿو.

ڪجهہ سالن بعد منظور کوسي سان منهنجي فلپين ۾ هڪ دفعو وري ملاقات ٿي. منهنجي خيال ۾ هي سال 1992ع هو جنهنجي آخر ۾ منهنجو ڪجهہ فلپين جي جهازران آفيسرن سان گڏ سئيڊن جي ورلڊ مئريٽائيم يونيورسٽيءَ طرفان فيلڊ ورڪ جي سلسلي ۾منيلا اچڻ ٿيو هو.

فلپين ۾ زياده تر سنڌي هندو رهن ٿا جيڪي ورهاڱي کان اڳ ۽ پوءِ تہ تمام گهڻا هتي آيا هئا. هو منيلا شهر جي ”مئٽرو منيلا“ علائقي ۾ رهن ٿا ۽ گهڻو ڪري بزنيس مين آهن. هنن جا مختلف امپورٽ ايڪسپورٽ جا واپار آهن. ساڳي وقت ڪيترائي سنڌي فلم پروڊيوسر، وڪيل، ڊاڪٽر ۽ ٻين پروفيشنن ۾ بہ آهن. فلپين ۾ سنڌي هندن جي ڪميونٽي هڪ امير ۽ سلجهيل ڪميونٽي سمجهي وڃي ٿي ۽ هو ٻہ هزار جي لڳ ڀڳ ٿيندا. ائين تہ پنجابي هندو، سک ۽ مسلمان بہ 50 هزار کن فلپين ۾ رهن ٿا. اهڙي طرح انديا جي ٻين رياستن: بنگال، تامل ناڊو، ڪيرالا ۽ گجرات جا پڻ فلپين ۾ رهن ٿا. انهن مان گهڻن جا وڏا 1762ع کان 1764ع واري دور ۾ آيا جڏهن فلپين برطانيا جي قبضي (Occupation) ۾ هو. برطانيا جي قبضي ڇڏڻ تي نندي کنڊ جا هي ماڻهو فلپين ۾ رهي پيا ۽ مقامي عورتن سان شادي

ڪيائون جن جو اولاد "انڊين فلپينو" سڏجي ٿو ۽ منيلا جي Cainta (صوبي Rizal) ۾ نظر ايندا.

هونءَ تہ فلپين تي گهڻو عرصو اسپين جو قبضو رهيو. ان بعد 1898ع کان 1930ع تائين فلپين آمريڪا جي قبضي ۾ اچي ويو- بلڪ آمريڪا جو حصو سمجهيو وڃڻ لڳو. ايتري قدر جو فلپين کي آمريڪا جي رياستن وانگر هڪ رياست بڻائڻ جي ڳالهہ عام ٿي وئي، جيئن "هوائي" ۽ "گئام" جهڙا ڏورانهان علائقا USA جا حصا آهن. آمريڪا دور جي 32 سالن ۾ انڊيا جا ڪيترائي واپاري فلپين ۾ اچي Settle ٿيا. ايتري قدر جو سڀ کان وڏو عرصو رهندڙ فلپين جو ميئر رامون ٻيگت سنگهہ (Ramon Bagatsingh) انڊين سک جو اولاد هو.

فلپين ۾ سنڌي هندن جي وڏي کيپ هندوستان جي ورهاڱي بعد آئي. مسجدن کان سواءِ منيلا ۾ ڪيترائي هندن جا مندر ۽ سکن جا ٽڪاڻا پڻ آهن جيئن تہ منيلا جي مشهور مهاتما گانڌي اسٽريٽ تي هندن جو مندر ۽ "يونائيٽيڊ نيشن ايونيو" تي سِکن جو گردوارو آهي ۽ ميٽرو منيلا علائقي ۾ سنڌي هندن ۽ سِکن جو "راڌا سوامي ستسنگ بياس سينٽر" آهي. هنن جو هڪ ڀائو "گياني جوگندر سنگهہ سيٺي" هوندو هو جيڪو سنڌي ۽ گرمکي نہ فقط پڙهي سگهندو هو پر لکي بہ ويندو هو. هو سکن ۽ سنڌي هندن جا جملي ساٿ سوڻ ۽ موتي فوتيءَ جون رسمون ادا ڪندو هو.

اسان جا سنڌي مسلمان هاڻي مڙيئي اڌ صديءَ کان ٻاهر نظر اچن ٿا، خاص ڪري تعليم ۽ نوڪريءَ جي سلسلي ۾. جن ڏينهن ۾ منظور ڪوسو منيلا ۾ هو انهن ڏينهن ۾ سنڌ جا ٻيا بہ ڪجهہ همراهہ اتي جي يونيورسٽين ۾ تعليم حاصل ڪري رهيا هئا، جيئن تہ : ڪشمور جو امان الله دستي ۽ عبدالواحد ڪوسو جن جي سنڌ ۾ "سپر مدينہ" هوٽل نالي نيٺ

ورڪ آهي. هڪ سکر جو صدف رضا شاهه ۽ جيڪب آباد جو نويد عباسي به هو. ڪراچيءَ جو هڪ ڪليم الله کهاورو پڻ هو. هن پيري انهن سان ملڻ جي خيال کان منيلا ۾ به ٽي ڏينهن رهڻ جو ارادو ڪيو هوم. مون ان کان اڳ واري پيري منظور ڪوسي جا جهڙا حال ڏنا هئا ان مطابق منهنجو اهو خيال هو ته هي ڇوڪرو هلي نه سگهندو ۽ ڳوٺ پڄي ويو هوندو. اهو ان ڪري نه ته ڪو هو همٿ وارو نه هو. هڪ ٽيچر جي حيثيت ۾ مون اهو ئي اندازو لڳايو هو ته هو همت وارو ضرور آهي. هو محنتي به آهي. هن ڪي پنهنجي غريب مائٽن، خاص ڪري پاءُ پروفيسر يار محمد جو احساس به هو ته هو ڪيئن تڪليف ۾ رهي، معمولي اسڪالر مان پنهنجو به گذر ڪري رهيو آهي ته پرديس ۾-فلپين جهڙي مهانگي ملڪ ۾، منظور ڪي به پڙهائڻ جو خرچ پڪو برداشت ڪري رهيو آهي. منظُور ڪي پڙهڻ جو به شوق هو. هن ڏنو ٿي ته هن جي خاندان ۾ ڪو پڙهيو نه ۽ سندس مامو ماستر ٿيو ۽ پاءُ پڙهي ائگريڪلچر ڪاليج ۾ پروفيسر ٿيو ته تعليم ڪري نه فقط هنن جي پر سڄي خاندان جي وڏي عزت ٿي وئي. مامي حاجي رضا محمد ڪوسي ۽ وڏي پاءُ يار محمد ڪوسي وانگر هن به تعليم حاصل ڪري آفيسر ٿيڻ ٿي چاهيو ... پر مون هڪ ٽيچر جي حيثيت سان ڏنو ته منظور سان بنيادي مسئلو انگريزي سمجهڻ ۽ ڳالهائڻ جو هو. هو ننڍي هوندي ڪنهن ڪانوينٽ يا گرامر اسڪول مان نه پڙهيو هو. هو ته شاهپوردرپور جهڙي ٻهراڙيءَ جي اسڪولن مان سنڌي پڙهي پوءِ حِجي ڪري انگريزي سکيو هو. ۽ هيڏانهن ننڍي هوندي انگريزي پڙهڻ ۽ ڳالهائڻ ڪري فلپين جا رهاڪو انگريزي ڳالهائڻ ۾ اهڙا تيز ٿين ٿا، جو ملائيشيا ۾ جڏهن مختلف ملڪن جا ماڻهومختلف نوڪرين جي چونڊ لاءِ انٽرويو ڏيڻ ايندا هئا ته سليڪشن بورڊ جا منهنجا ملئي دوست چوندا هئا ته ”يار توهان جي ملڪ جي ڊاڪٽرن، انجنيئرن کان بهتر انگريزي ته

فلپينو گارڊنر ٿا ڳالهائين." ان جو اندازو توهان ڪراچي ۽ اسلام آباد ۾ ڪجهه وڏن ماڻهن جي گهرن ۾ ڪم ڪندڙ فلپينو آيائن ۽ نوڪرياڻين کي انگريزي ڳالهائيندو ٻڌي لڳائي سگهو ٿا جيڪي فلپين جي ٻهراڙين جون هونديون آهن ۽ ٻه درجا ٻه ڪي مس پڙهيل هونديون آهن.

ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته منظور ڪوسي فلپين پهچي ڏينهن رات وڏي محنت ڪئي پئي ۽ مون سوچيو ته هاڻ هو يلي CLSU جو انٽري ٽيسٽ پاس ڪرڻ ۾ ڪامياب نهٿيو هجي پر ڇهه اٺ مهينافلپين ۾ رهڻ ڪري هو اسان جي انگريزي ميڊيم جي شاگردن کان ٻه اڳيان نڪري ويو هوندو جو فلپين ۾ هر هڪ سان- ياجي وڪٽندڙ پوڙهيءَ کان جيپني هلائيندڙ سان انگريزيءَ ۾ ڳالهائڻو پوي ٿو. هاڻ چاهي هو فلپين کان موٽي ويو هجي ۽ سنڌ يونيورسٽيءَ ۾ يا هالا جي سروري اسلاميه ڪاليج ۾ پڙهي رهيو هجي، مون کي پڪ آهي هن جي انگريزي ٻين شاگردن کان بهتر ٿي وئي هوندي.

منيلا پهچي خبر پيئي ته ٻروچ پڄي نه ويو آهي. هي از ويري مچ ڊيٽر! منهنجي ٽن چئن سالن جي غير موجودگيءَ ۾ منظور نه فقط CLSU يونيورسٽيءَ مان BBA ڪري ورتي هئي پر هاڻ هو فلپين جي هڪ ٻي بهتر يونيورسٽي "سانتو توماس" مان وڌيڪ تعليم- يعني ماسٽرس ڪري رهيو هو. هن کان مون گذريل چار پنج سالن جو احوال معلوم ڪيو ته هن ٻڌايو ته CLSU ۾ داخلا وٺڻ لاءِ هن ٻن پيرن ۾ ضرور گهٽ مارڪون کنيون ۽ فيل ٿي پيو پر پوءِ هن ايڏي محنت ڪئي جو آخري پيري، يعني ٽئين دفعي پاس ٿي ويو ۽ هن CLSU مان انٽر ۽ BBA ڪري ورتي. ان وچ ۾ سندس پاءُ پروفيسر يار محمد جي 1990ع ۾ پي ايڇ ڊي ٿي وئي ۽ هو وطن واپس هليوويو.

“سمجهو تہ مون لاءِ ان ڏينهن کان مصيبتون شروع ٿي ويون. جيستائين آئون پاڻ سان گڏ رهيو پيو هوس، ٻنهي ڄڻن ايرو سپيرو هن جي اسڪالر شپ مان پئي گذارو ڪيو. هن جي وڃڻ بعد مون کي رهائش ۽ تعليم قائم رکڻ لاءِ هٿ پير هڻڻا پيا. يورپ ۽ آمريڪا ڏي تہ ڪيترائي پارٽ ٽائيم جاب مليو وڃن پر ايشيا جي فلپين، ملائيشيا يا انڊيا ۽ پاڪستان ۾ ڪٿي آهن اسان جهڙن لاءِ Odd Jobs. مقامي ماڻهو ئي بيروزگار پيا هلن! مون کي گهٽو ئي پاڻ پتوڙڻو پيو پر نتيجو ٻڙي نڪتو...”

منظور جي اها ڳالهہ صحيح آهي. ملائيشيا يا جپان جهڙن ملڪن ۾ وري بہ ٽيوشن پڙهائي تعليم جو ڪجهہ خرچ پکو ڪيڏي سگهجي ٿو پر فلپين ۾ ڏاڍو ڏکيو آهي، تڏهن تہ توهان ڏسندائو تہ سڀ کان گهڻا فلپينو پنهنجو وطن ڇڏي ٻين ملڪن ۾ دربدر ٿيندا رهن ٿا.

منظور ٻڌايو تہ هن سان اهڙي حالت ٿي وئي جو هن لاءِ Survive ڪرڻ مشڪل ٿي پيو. “سچي ڏينهن ۾ ڪو هڪ ويلو مس ڪائي سگهيس ٿي، سو بہ يونيورسٽيءَ جي ڪڏهن ڪنهن دوست ٿي کارايو تہ ڪڏهن ڪنهن. هڪ دفعي تہ مون ٿلهي پاٽيءَ تي ٿي ڏينهن ڪن گذارو ڪيو ۽ سوچيندو رهيس تہ هاڻ ڇا ڪريان. BBA ڪرڻ ۾ اڃا اڃي ڪي چند مهينا بچيا هئا. موٽي ٿو وڃان تہ سڀ برباد ٿي ويندو. هوڏانهن پاڻ جي بہ ڪا اهڙي حالت نہ هئي جو مون ڏي پئسو موڪلي سگهي. پنهنجي فئملي ۽ پاڻ پينرن جو بار بہ هن تي هو...”

“پوءِ ڪيئن BBA ڪري، MBA لاءِ هن يونيورسٽي آف سئنٽو ٿوماس ۾ پهتين؟” مون پڇيو مانس.

“چاچا سائين چوندا آهن تہ سچ ڳالهائجي.” منظور لڄي ٿيندي چيو “چو جو هڪ ڪوڙ کي لڪائڻ لاءِ ڏهہ بيا ڪوڙ ڳالهائڻا پون ٿا. مون

پنهنجي هڪ ڪلاس ميٽ فلپينو ڇوڪريءَ سان شادي ڪئي، جيڪا منهنجي تڪليفن کان واقف هئي.“

”ان ۾ ته ڪا برائي ناهي. تو ته هڪ پڙهيل ڳڙهيل سان شادي ڪئي. آئون ڏسان پيو ته پرديس ۾ مشڪل وقت ۾ اسان جي نوجوانن جي هميشه اتي جي لوڪل ڇوڪرين مدد ڪئي آهي، چاهي جپان هجي يا ڪوريا!انهن مان ڪيترن جون ڪهاڻيون مون ”ڳوٺ جروار کان جپان“ جهڙن سفرنامن ۾ لکيون آهن. ڪيترن جون سندن منع ڪرڻ ڪري نه لکيون اٿم.“

”سو سر ٻڌو! يونيورسٽيءَ ۾ مون سان گڏ پڙهندڙ فلپينو ڇوڪرين مان هڪ دوست ٿي وئي. مون هن سان دل جو حال ڪيو ته آئون هن ريت غرداب ۾ ڦاسي پيو آهيان. مون کي ڪا نوڪري يا پورهيو هٿ ڪري ڏي ته آئون پنهنجي رهائش ۽ تعليم جو مسئلو حل ڪري سگهان.

”هن مون کان ڏينهن ٻه سوچڻ جي مهلت گهري، ان بعد هن مون کي ڇيو ته ماني ٽڪي ته آئون هن جي گهر کائي سگهان ٿو پر اهو فقط ڪڏهن ڪڏهن ٿي سگهندو.“

منظور ٻڌايو ته هن جو تعلق نه ڪنهن غريب فئمليءَ سان هو ۽ نه وري ڪنهن امير فئمليءَ سان. سندس والدين منيلا شهر کان پريهرو ٻهراڙيءَ ۾ رهيا ٿي جتي هن جي والد زمينداري ڪئي ٿي ۽ هڪ اڌ دڪان ٻه هوس. ٻارن جي پڙهائيءَ لاءِ هن منيلا ۾ گهر ورتو هو جتي منظور جي هيءَ فلپينو دوست پنهنجين ڀينرن سان گڏ رهي ٿي.

”هن مون کي ڇيو ته منهنجو ائين رهڻ مناسب نه ٿيندو. ها البت هڪ آپشن آهي ته آئون هن سان شادي ڪريان جنهن لاءِ هوءَ پنهنجي پيءُ کي راضي ڪري وٺندي ۽ پوءِ مونکي هنن جي گهر ۾ رهڻ تي ڪنهن کي به ڪو اعتراض نه ٿيندو.“

“پوءِ_؟” مون پڇيو.

“ٻي ڪا واهه نه ڏسي مون ساڻس شادي ڪرڻ جي حامي ڀري،” منظور ٻڌايو “منيلا جي گولڊن ماسق ۾ هوءَ فلپينو مولويءَ اڳيان پهرين ڪلمو پڙهي مسلمان ٿي ۽ بعد ۾ هن ئي مولويءَ اسان جو نڪاح پڙهايو.”

پنهنجي پڙهندڙن جي ڄاڻ لاءِ لکندو هلان ته فلپين جيتوڻيڪ عيسائين جو ملڪ آهي پر منجهس ڪيترائي مسلمان به رهن ٿا_ خاص ڪري ڏکڻ واري حصي مندانائو (Mindanao) ۾ _جيڪو هيٺ برونائي ۽ مشرقي ملائيشيا (صباح ۽ سراواڪ رياستن) جي ويجهو آهي. سڄي ملڪ ۾ ڪيترين ئي مسجدون آهن ۽ ڪي ته بيحد سهڻيون ٺهيل آهن. جيئن ته برونائي واري سلطان جي ٺهرايل مسجد، تالوڪ سانگي مسجد، داتو انتانگ مسجد، ڪنگ فيصل مسجد، Pink (گلابي) مسجد، حاجا سيتي رايا وائيٽ مسجد، بابو رحمان مسجد، شريف علوي مسجد. مٿين گولڊن (سونهري) مسجد جنهن ۾ منظور ڪوسي جو نڪاح ٿيو. سندس سونهري گنبذ ڪري گولڊن مسجد سڏجي ٿي. هونءَ سندس عربيءَ ۾ نالو مسجد الذهب (Masjid Al_Dahab) آهي. هيءَ مسجد منيلا جيڪوئياپو (Quiapo) جي بلڪل مرڪزي حصي “ميٽرو منيلا” ۾ آهي. هي علائقو عيسائين جي رهائش ڪان به مشهور آهي. هيءَ مسجد ملڪ جي مشهور صدر “فرڊيننڊ مارڪوس” جي حڪومت ۾ 1976ع ۾ ٺهي هئي، جنهن جي نگهباني سندس زال فرسٽ ليڊي “اميلڊا مارڪوس” ڪئي هئي. در اصل هيءَ مسجد انهن ڏينهن جي لبيا جي صدر معمار قذافيءَ جي منيلا ۾ آمد ڪي مانُ ڏيڻ لاءِ ٺاهي وئي هئي. انهن ڏينهن ۾ فلپين جي ڏاکڻي حصي منڊانائو (Mindanao) ۾ عليحدگي پسند مسلمانن جي تحريڪ حڪومت جي خلاف زور وٺي رهي هئي، جنهن کي ٻنجو ڏيڻ جي ڪوشش ۾ فلپين جي صدر لبيا جي ڪرنل

قذافيءَ کان مدد وٺڻ چاهي ٿي. پوءِ ائين ٿيو جو قذافي صاحب فلپين اچي نہ سگهيو (يا هن بهتري ان ۾ سمجهي تہ اهڙين حالتن ۾ نہ وڃجي). پر هن سان پنهنجائپ ڏيکارڻ خاطر فلپين جي فرسٽ ليڊي اميلڊا پاڻ لبيا هلي وئي. مسجد الذهب ٺهي وئي ۽ اها منيلا جي وڏي ۾ وڏي مسجد مڃي وڃي ٿي. هن مسجد جي ائڊريس هن ريت آهي:

Globo De Oro Street, Quiapo, Manila.

(Tel no: 0928_4655552 80917_950 1925)

BBA ڪرڻ بعد منظور MBA لاءِ منيلا جي "يونيورسٽي آف سانٽو توماس" ۾ داخلا ورتي. جيڪا هن جي فلپينو زال جي گهر کي اجا بہ ويجهي هئي ۽ هو فلپين ۾ هلندڙ عام سواري "جيپني" ذريعي ڏهن منٽن ۾ پهچي ويو ٿي. جيپني در اصل جيپ جي شڪل جي ننڍي (مني) بس ٿئي ٿي ۽ رستي تان گهٽ پاڙي ۾ مسافر کڻندي وڃي ٿي. هن تي اسان جي ٽرڪن وانگر مختلف چٽ گل پينٽ ٿيل ٿين ٿا.

منظور ٻڌايو تہ هو BBA ڪرڻ بعد وطن موٽي بہ سگهيو ٿي پر هن سوچيو تہ هو گهٽ ۾ گهٽ MBA ڪري. هتي اهو ضرور لکندس تہ يونيورسٽيءَ جي چونڊ ۾ منظور خوش نصيب آهي جو UST يونيورسٽي فلپين جي تمام آڳاٽي ۽ اعليٰ درجي جي يونيورسٽي آهي جنهن مان سمجهو تہ فلپين جي ڪيترن ئي صدرن تعليم حاصل ڪئي جيئن تہ ٻئي، چوٿين ۽ نائين صدر هتان وڪالت پڙهي. ٽئين صدر ڊاڪٽوريٽ ڪئي. فلپين جي پهرين چيف جسٽس بہ هتان وڪالت پڙهي ۽ ملڪ جي قومي هيري حوسي رزال (Jose Rizal) ميڊيسن ۾ گرئجوئيشن ڪئي. ملڪ جا ٻيا بہ ڪيترائي وڏا ماڻهو هن يونيورسٽي آف سانٽوتوماس (UST) سان لاڳاپيل رهيا آهن. جيئن ملائيشيا جي يونيورسٽي آف ملايا" هڪ پراڻي ۽ مانَ واري يونيورسٽي مڃي وڃي ٿي

جنهن مان مهاتير محمد، عبدالله احمد بداوي، انور ابراهيم، ستونت سنگهہ ڍليوال، سيلاپان راماناٿن جهڙا ڪئين اهم ماڻهو پڙهيا آهن. لڳي ٿو تہ شاهپور درپور ڳوٺ جي هن ڇوڪري فلپين ۾ پهچي ايڏي محنت ڪئي جو هن کي رايل يونيورسٽي آف سانتوتوماس (UST) ۾ داخلا ملي وئي. هيءَ يونيورسٽي انهن ڏينهن جي آهي جڏهن هندستان تي اڪبر بادشاهہ جي پٽ جهانگير (سليم) حڪومت ڪئي ٿي ۽ سنڌ تي شاهال محمد خان ڪلهوڙي جي حڪومت هئي.

جهانگير بادشاهہ هندوستان تي 1605ع کان 1627ع تائين ٻاويهہ سال حڪومت ڪئي ۽ فلپين جي هن يونيورسٽي UST جو بنياد 1611ع ۾ منيلا جي پادري ميگيوئل (Migual de Benavides Anoza) رکيو هو.

ڪڏهن ڪڏهن فلپين جي هن "يونيورسٽي آف سانتوتوماس" يا دنيا جي ٻين آڳاٽين يونيورسٽين، جيئن تہ الاظهر يونيورسٽي (جيڪا 970ع ۾ مصر جي قاهري شهر ۾ ٺهي) کي ٿو ڏسان، يا ان کان بہ آڳاٽي موراڪو جي شهر فاس (Fez) جي جمعتہ القرويين (University of Al_Qarawinyyin) جنهن جو بنياد 1859ع ۾ رکيو ويو يا آمريڪا جي مساچُوسيٽس رياست جي هارورڊ يونيورسٽي (جيڪا 1636ع ۾ شروع ٿي)، ۽ پورچوگال جي يونيورسٽي آف ڪويمبرا (University of Coimbra) جنهن کي عرب "جامعہ قلميريہ" سڏين ٿا ۽ اها 1290ع ۾ شروع ٿي، جو سوچيان ٿو تہ حيرت ٿي ٿئي تہ دنيا ڪٿي پهتل هئي پر اسان جي ننڍي کنڊ جي حاڪمن عوام لاءِ نہ تعليمي درسگاهہ کوليا ۽ نہ شفا خانا. بس زور رڳو مقبرا ۽ محل ٺاهڻ تي هو. هنن کي نشي پتي، تخت کي حاصل ڪرڻ لاءِ پيائرن کي بہ انڌو ڪرڻ، والد محترم تڪ کي قيد ڪرڻ، رستم ۽ سهراب جا تيجها ۽ چاليها ڪرڻ، ناچ ۽ راڳ جون

محفلون جاري رکڻ، پنهنجي حرم وڏائڻ جو وڏيڪ فڪر رهيو ٿي. ياد رهي ته رستم ۽ سهراب بادشاهه جي پسنديده ڪبوترن جو جوڙو هو. هڪ سفرنامو Jahangir's India, the Remonstrantie پئي پڙهيم جنهن ۾ هو لکي ٿو ته جهانگير جي حرم ۾ ڪنيزائون ملائي ڪل 300 عورتون هيون. حق تي فلپين جهڙي ملڪ جا ماڻهو به تعليم ۾ اسان کان گهٽو گهٽو اڳيان آهن. دنيا جي پراڻن تعليمي ادارن جي ڳالهه ڪندائو ته منظور ڪوسو خوش نصيب آهي جنهن ايشيا جي سڀ کان پراڻي ترين يونيورسٽي -رايل يونيورسٽي آف سانتوتوماس مان MBA ڪئي.

منظور کي چيم ته "هاڻ ته تون خوش هوندين جو تنهنجي رهائش جو به مسئلو حل ٿي ويو ۽ فلپين جي سٺي خاندان مان شادي به ٿي وئي".

"نه.. سچ پڇو ته آئون سخت پريشان ۽ ڏوهاري(Guilty) محسوس ڪري رهيو آهيان." هن چيو.

"ڇو ڀلا؟ خير ته آهي."

منهنجي پڇڻ تي هن ٻڌايو هو ته :" ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته منهنجي هتي رهائش ۽ پڙهائيءَ جو مسئلو حل ٿي ويو پر اهم مسئلو اڃا موجود آهي. مون هتي فلپين ۾ شادي ته ڪئي آهي، پر ان جي خبر نه پاءُ کي ٻڌائي آهي ۽ نه ٻين مائٽن کي."

"ڇو ڀلا؟" مون پڇيو.

"در اصل اسان جي خانداني رسمن رواجن موجب ٻارن جي ڄمڻ سان انهن جي شاديءَ جي ڳالهه ڪئي ويجي ٿي. منهنجي ننڍي هوندي کان شاديءَ جي ڳالهه منهنجي مامي جي گهران ٿيل هئي ۽ هي مامو اهو آهي جيڪو اسان جي خاندان مان سڀ کان اڳ لکيو پڙهيو ۽ نوڪري ڪئي ۽ هن اسان کي به پڙهايو- نه ته اسان اتي ڳوٺ جي ئي ماحول ۾ غربت جي زندگي بسر ڪري رهيا هجون ها. منهنجو پاءُ ته منهنجي

ڏارين مان شاديءَ جو ٻڌي باهہ ٽي ويندو.“ منظور ٻڌايو ۽ ان سان گڏ پنهنجي نرڙ تي هٿ هڻندو رهيو تہ مون ڇا ڪري وڌو ۽ هاڻ ڇا ٿيندو!

منهنجي ان ڏينهن يا شايد ٻئي ڏينهن اوساڪا (جپان) ڏي روانگي هئي.

مٿين ملاقات ڪانپوءِ تقريباً ويهہ سالن بعد منظور ڪوسي سان منهنجي هاڻ ملاقات ٿي تہ مون يڪدم پڇيومانس: ”جوان ڪر خبر، سر تہ سلامت آهي نہ؟“

هو مرڪندو رهيو. تڏهن چيومانس تہ ”فلپينو ڪي اتي ڇڏي آئين يا پنهنجي ڪوسياٽيءَ ڪي ڇڏي ڏنئي؟“

ڪلندي وراڻيائين: ”نہ چاچا سائين. ڪنهن کي نہ ڇڏيم. ويهن سالن کان ٻئي گڏ آهن ۽ آئون انهن سان گڏ آهيان.“

”پوءِ تہ توکي ايوارڊ ملڻ کپي جو ٻن زالن سان نباهيو ويٺو آهين“. مون کلندي چيومانس.

منظور پڻ ٺهڪ ڏئي چيو ”سر! هڪ ايوارڊ نہ پر ٻہ ايوارڊ ملڻ کپن جو انهن ٻن سان گڏ ٽي زال ٻہ مون سان گڏ ساڳي گهر ۾ رهي ٿي“.

”اهو ڀلا ڪيئن؟“ مون حيرت مان پڇيومانس.

”چاچا سائين! توهان منهنجي سڄي اسٽوري ٻڌو. اتان کان وٺي جتي 20 سال اڳ منيلا (فلپين) ۾ ختم ڪئي هئيسين“. منظور چيو.

”Very Interesting. جيڪڏهن پازيٽو ڪهاڻي آهي تہ پوءِ اها مون کي پڙهندڙن جي رهنمائي ۽ Inspiration لاءِ لکڻ کپي. خاص ڪري انهن لاءِ جيڪي بهتر حالتن ۾ ڪنهن هڪ سان ٻہ سٺي نموني نٿا نڀائين.“

”منيلا ۾ مون توهان کي ٻڌايو هو تہ تعليم ۽ رهائش جي مجبورين ڪري مون مائٽن کي ٻڌائڻ بنا پاڻ سان گڏ پڙهندڙ فلپينو ڪلاس ميٽ

سان شادي ڪئي هئي“. منظور اڳتي جي ڳالهه ٻڌائڻ شروع ڪئي..
”وقت گذرندو رهيو. منهنجي اندر ۾ هر وقت اهو ڪنڊڪو ٿي رهيو ته هن قصي کان گهٽ ۾ گهٽ پنهنجي وڏي ڀاءُ پروفيسر يار محمد کي هر صورت ۾ واقف ڪرڻ کپي -پر ڪيئن ڳالهه ڪريان. همت ئي نه پئي ٿي. اهو به سمجهيم ٿي ته منهنجي شاديءَ جو ٻڌي هن جي دل تي ڇا گذرندو ۽ مون تي به سخت ڪاوڙ ڪندو.

”وقت گذرندو رهيو. 17 سيپٽمبر 1992ع تي مون کي منيلا ۾ ٻيهريون ٻار مظهر جان ڄائو. ان بعد مون همت ڪري هڪ وڏو خط ڀاءُ کي لکيو. خط پڙهي جواب لکڻ يا فون ڪرڻ بدران هو منيلا جي ٽڪيٽ وٺي سڌو مون وٽ اچي نڪتو. هو سخت پريشان ۽ مُنجهيل لڳي رهيو هو. آئون اڪر به ڳالهائي نه سگهيس پنهنجي مجبوريءَ جو سربستو احوال آئون خط ۾ لکي چڪو هوس.“

منهنجي ڀاءُ ڪافي دير سوچ ويچار بعد چيو: ”هاڻ ڳالهه ٻڌ! تو همٿ ڪري پنهنجي تعليم ته سٺي نموني سان مڪمل ڪري ورتي، باقي ڏارين مان شادي ڪري تو سٺو نه ڪيو. پر هاڻ جي شادي ڪري وينو آهين ۽ ٻار به ٿي ويو آهي ته تون نه هن کي ڇڏي سگهين ٿو ۽ نه هن کان ٻار ڇنائي پنهنجي ملڪ اچي سگهين ٿو. بهتر ٿيندو ته ڳوٺ هلي پنهنجي ذات ڀائي (مامي جي ڌيءُ) سان به شادي ڪر. في الحال ڪنهن سان ڳالهه نه ڪر. بعد ۾ آئون پنهنجي مامي کي راضي ڪرڻ جي ڪوشش ڪندس.“

”نومبر 1992ع ۾ آئون اڪيلو ڳوٺ آيس ۽ مامي وٽان شادي ڪري باقي تعليم مڪمل ڪرڻ لاءِ منيلا موٽي آيس.“

”منيلا ۾ رهائش جو بندوبست ته توهان جي فلپينو زال جي گهر ۾ هو پر ٻئي خرچ پکي کي ڪيئن ٿي منهن ڏنيئه؟“ مون منظور کان پڇيو.

”در اصل منيلا ۾ قادري نالي هڪ پاڪستاني رهيو ٿي جنهن فلپين مان ئي شادي ڪئي هئي ۽ هن کي فلپين جي شهريت هئي. هن فلپين جي مختلف تعليمي ادارن بابت پاڪستان جي شاگردن جي رهنمائي ڪئي ٿي ۽ داخلا وٺي ڏيڻ ۾ مدد ڪئي ٿي. ان تي في شاگرد جي حساب سان هن کي ڪميشن ملي ٿي. هن کي جڏهن منهنجي خبر پيئي ته آئون هتي ماسٽرس ڪري رهيو آهيان ۽ اڙدو سنڌي کان سواءِ آئون فلپين جي ٻولي تگالوگ به سٺي ڳالهايان ٿو ۽ انگريزي ٻولي ۽ لهجو بيحد متاثر ڪرڻ وارو آهي ته هن مون کي ائپروچ ڪيو ۽ داخلائن واري ڪم ۾ هن سان گڏ ڪم ڪرڻ جي آڇ ڪئي. مون هن کي ان ڪم ۾ خوب مدد ڪئي ۽ هن وڏو پئسو ڪمايو. مون کي به چڱو خاصو ڏيندو رهيو ۽ منهنجو ۽ منهنجي فئمليءَ جو سٺو وقت گذرندو رهيو.“

”پوءِ توهان MBA ڪڏهن مڪمل ڪئي؟“ مون پڇيو.

”اها 1993ع جي آخر ۾ مڪمل ڪئي ۽ پوءِ وڏي ڀاءُ جي چوڻ تي ڀهرين زال ۽ پٽ مظهر جان کي ڳوٺ موڪليم. منهنجي ڀاءُ مامي سان ڳالهه ڪئي جيڪو ڀهرين ته ڏاڍو ڪاوڙيو پر پوءِ آهستي آهستي ڪري هن کان معافيون ۽ آزيون نيزاريون ڪري هن کي ٿڌو ڪيو. افسوس جو منهنجو اهو وڏو ڀاءُ پروفيسر يار محمد ننڍي عمر ۾ گذاري ويو. هن فلپين مان پي ايچ ڊي ڪرڻ بعد آمريڪا جي يونيورسٽي آف منيسوٽا مان پوسٽ ڊاڪٽوريٽ پڻ ڪئي ۽ ٽنڊوڄام زرعي يونيورسٽيءَ ۾ ڊپارٽمينٽ آف ايڪانامڪس ائنڊ ڊيولپمينٽ جو چيئرمئن هو.

”هاڻ اهو مسئلو حل ٿيو ته روزگار ۽ نوڪريءَ لاءِ هٿ پير هڻڻ لڳس. اسان ڪي امير گهر جا ته نه هئاسين. ۽ نه دڪاندار يا زميندار. هينئين مڊل ڪلاس جا هئاسين ۽ ڪمائڻ وارو فقط منهنجو وڏو ڀاءُ پروفيسر يار محمد هو جيڪو پاڻ به اولاد عيال وارو هو. هن اسان جي ٻئي

مامي نور محمد جي گهران شادي ڪئي هئي. هو ٽنڊو ڄام جي ائگريلڪچر ڪاليج (هاڻ يونيورسٽي) ۾ ٻاويهين گريڊ ۾ پروفيسر هو.

آئون نوڪريءَ لاءِ پورا ٻه سال رليس - 1994ع کان وٺي 1996ع تائين. ويندي اسلام آباد پنهنجي صوبي جي وزيرن مشيرن وٽ وڃي ويٺس. پر ڪو آسرو نه ٿيو. ڪوڙا ڏتا ٻُڌي ٻُڌي سخت مايوس ٿيس ۽ ڏکوېل حالت ۾ هڪ هڪ ڏينهن گذارڻ لڳس. دل ۾ سوچيم ٿي ته ٻاهران پڙهي اچڻ بعد به اسان جي ملڪ ۾ نه قدر آهي ۽ نه آسرو! انهيءَ دوران مون کي فلپينو زال مان پيو ٻار راحيل احمد به ٿيو ۽ پنهنجي ماروٽ زال مان به ٻه ٻار ٿي ويا: هڪ پٽ عامر ڪوسو ۽ هڪ ڌيءُ آمنا ڪوسو.

"نوڪري نه ملڻ ڪري آئون ڏاڍو دلشڪستو ٿي پيس. جتي مون ٻڌو ٿي اتي آئون پنهنجو CV ڪٽي پهچي ويس ٿي يا نوڪريءَ لاءِ درخواست موڪليم ٿي. پر جتان ڪٿان ناڪامي نصيب ٿي ٿي. آخر سال1994ع آگسٽ جي آخر ڌاري سنڌ يونيورسٽيءَ ۾ مئڊم عابده طاهراٽيءَ وٽ پهتس جنهن سان منهنجي پراڻي نيازمندي هئي. هوءَ اتي "سنڌ ڊيولپمينٽ اسٽڊيز سينٽر" جي ڊائريڪٽر هئي. هوءَ منهنجي انگريزيءَ ۾ گفتگو ۽ ٻاهر جي تعليم جا ڪاغر ڏسي ڏاڍو متاثر ٿي ۽ مون سان همدردي ڪندي چيو ته افسوس جو هن وٽ هن وقت منهنجي لائق ڪا اهڙي نوڪري ناهي جا هوءَ مون کي ڏئي سگهي.

"ان تي مون چيو مانس ته مئڊم ٻن سالن کان آئون بيروزگار ويٺو آهيان. آئون هر قسم جي نوڪري ڪرڻ لاءِ تيار آهيان چاهي اها منهنجي لائق نه هجي. ڊرائيوري هجي ته به ڪندس."

"مئڊم جي هٿن ۾ اسڪارپ وارن جو پروجيڪٽ به هو. هن مون کي ٽي هزار رپيا پگهار تي پهرين سيپٽمبر 1996ع کان نوڪريءَ ۾ رکيو. مون ان کي به غنيمت سمجهيو ۽ ڪم ۾ لڳي ويس.

“قدرت خدا جي اهڙي ٿي جو اجا مون کي مهينو به پورو نه ٿيو هو ته مون کي برطانيا جي هڪ اين جي او OXFAM ۾ ٻارهن هزار رپين جي پگهار تي حيدرآباد جي آفيس ۾ “پروگرام ائڊمنسٽريٽو آفيسر” جي نوڪري ملي وئي. مون مئڊم عابده طاهراڻيءَ سان اچي ڳالهه ڪئي. هن مون کي دعائن سان رخصت ڪيو.

“ڪجهه عرصو حيدرآباد ۾ نوڪري ڪرڻ بعد هنن منهنجي بدلي اسلام آباد ڪئي ۽ پگهار ٻيڻو 24000 هزار رپيا ڪيو. اسلام آباد ۾ نوڪري ڪري رهيو هوس ته هڪ ڏينهن آذربائيجان ۾ هڪ پوسٽ خالي ٿي. مون ان لاءِ اپلاءِ ڪيو ۽ مون کي جارجيا ملڪ جي گاديءَ واري شهر تلبسيءَ ۾ انٽرويو لاءِ گهرايو ويو. انٽرويو ۾ ڪامياب ٿيڻ تي هنن پروگرام مئنيجر جي حيثيت ۾ مون کي اڍائي لک رپيا پگهار تي آذربائيجان جي گاديءَ واري شهر باڪوءَ (Baku) ۾ رکيو. اهو پروجيڪٽ فقط ڇهن مهينن جو هو. ان بعد مون هڪ ٻي اين جي او “Save the Children” ۾ نوڪري حاصل ڪري ورتي. هيءَ N G O به انگلنڊ وارن جي هئي جن ٿرپارڪر ۾ ڪم ڪيو ٿي. هيءَ سال 2000ع جي ڳالهه آهي.

“هتان پوءِ UNDP جوائن ڪئي جنهن تحت مون کي مختلف ملڪن: سوڊان، لبنان، اٿوپيا ـ ويندي يوگنڊا ڪم ڪرڻو پيو. ان بعد OCHA اداري هيٺ مون کي پنجن ملڪن: سعودي عرب، بحرين، ڪويت، قطر ۽ دبئيءَ ۾ ڪم ڪرڻ جو موقعو مليو.

“بهرحال اڪ ڇنيپ ۾ زندگيءَ جا ويهه سال خواب وانگر گذري ويا ۽ هينئر 2021ع سال شروع ٿيو آهي. الله جا لکين احسان آهن جو آئون هر خيال کان خوش ۽ مطمئن آهيان. ڪو وقت هو جو نوڪري حاصل ڪرڻ لاءِ پريشان هوس ۽ پوءِ اهڙو به وقت آيو جو هڪ ئي وقت ڪيترين ئي

بين الاقوامي نوڪرين لاءِ آفر ايندي رهي ۽ سمجهه ۾ نٿي آيو تہ ڪهڙي نوڪري اختيار ڪجي. پر اڄ بہ مون کي مئڊم عابده طاهراڻيءَ جي ڏنل 3000 روپين واري پهرين نوڪريءَ تي جيڪا خوشي ٿي هئي، اها نٿي وسري. گهر کي هلائڻ لاءِ OXFAM واري نوڪريءَ دوران روزانو شام جو ۽ موڪل واري ڏينهن بہ مختلف هنڌن تي نوڪري ڪندو رهيس. OXFAM ۾ صبح جو نائين کان شام جو پنجين تائين حيدرآباد ۾ ڊيوٽي ڏيندو هوس. ان بعد لطيف آباد پهچندو هوس جتي جي پرنسٽن يونيورسٽيءَ ۾ رات جو ڏهين تائين پڙهائي پوءِ ٽنڊو ڄام گهر روانو ٿيندو هوس. ڇنڇر جي ڏينهن بہ ٻنهي هنڌن تي نوڪري ڪرڻي پئي ٿي. آچر موڪل جو ڏينهن هو ان تي وري ٽنڊو ڄام ۾ پڙهائيندو هوس. نوجوانن جي ٽيوشن لاءِ ٽنڊوڄام ۾ ”العزيز اڪيڊمي“نالي هڪ تعليمي ادارو آهي جتي انگريزي ۽ ڪئريئر بلڊنگ تي ليڪچر ڏيندو هوس.“

”پوءِ پلا ٽين شادي ڪيئن ۽ڪڏهن ٿي؟“ مون پڇيو.

”هيءَ پرنسٽن يونيورسٽي وارن ڏينهن جي ڳالهہ آهي. جڏهن آئون معاشي طرح سخت مشڪلات ۾ هوس. هفتي جو هڪ ڏينهن بہ آرام لاءِ نٿي مليو. گهر جو خرچ پڪو هلائڻ لاءِ ٽي ٽي نوڪريون ٿي ڪيم. منهنجي ڪيترن ئي شاگردن، ڇوڪرن توڙي ڇوڪرين منهنجي محنت ۽ پورهئي کي داد ٿي ڏنو ۽ ڪيترن همدردي بہ ڪئي ٿي. پر شڪارپور جي هڪ شاگرديائيءَ منهنجو وڌيڪ ئي خيال ڪيو ٿئي ۽ مون اهو محسوس ڪيو تہ اسان کي شادي ڪرڻ کپي. اسان جي عمرين ۾ جيتوڻيڪ وڏو فرق هو پر هن جا والدين بہ راضي ٿي ويا ۽ اسان جي ڪجهہ سالن بعد 2008ع ۾ شادي ٿي.

”الله جو شڪر آهي جو جيتوڻيڪ منهنجيون ٽئي زالون هڪ ئي ڇت هيٺان رهن ٿيون، ڪڏهن ڳوٺ ۾ تہ ڪڏهن شهرن ۾ تہ ڪڏهن

ولايتن ۾ پر اسان سڀ دوستن وانگر رهون ٿا. منهنجيون ٽئي زالون Fluently سنڌي، ٻروچڪي، اردو ۽ انگريزي ڳالهائين ٿيون. آئون ۽ فلپينو زال فلپين جي ٻولي تگالوگ به ڳالهايون. هوءَ سنڌي ڊريس پائي ٿي ۽ ڪو ائين نه چئي سگهندو ته هوءَ ڪا غير سنڌي، ڌارئين ملڪ جي آهي. هو ڇا چوندا آهن ته ڪنهن جي اچڻ سان ڀاڳ اچي ته ڪنهنجي وڃڻ سان... منهنجو هڪ غريب ڪٽنب سان واسطو هو. اسان جي پيءُ يا ڏاڏي وٽ هڪ جريب به زمين جو نه هو. اڄ مون وٽ ڳوٺ شاهپور درپور جي آس پاس 50 ايڪڙ زمين آهي جيڪا مون حق حلال جي پورهئي مان خريد ڪئي آهي. منهنجيون ٽئي زالون ولايت به گهمنديون رهن ٿيون ته ڳوٺ جي زمين جي سار سنڀال به لهن ٿيون.

”ٽئين زال مان مون کي چار ٻار آهن: هڪ پٽ عمار جان ڪوسو ۽ ٽي ڌيئرون: عائشه، انيشا ۽ عمائرا. هوءَ به مون وانگر MBA آهي. ان کان سواءِ هن سوشالاجيءَ ۾ پڻ ماسٽرس ڪئي آهي.“

”ڀلا اهو ته ٻڌايو ته توهان جڏهن ٽئين شاديءَ جو اعلان ڪيو ته توهان جي فلپينو يا ماروٺ زال اعتراض نه ڪيو؟“

”نه. بلڪل نه.“ هن ٽهڪ ڏيندي چيو ”مون هنن کي چڱيءَ طرح Convince ڪيو ته توهان مان هڪ سان شادي مون مجبوريءَ هيٺ ڪئي، ٻيءَ سان قبيلي جي رسم و رواج کي قائم رکڻ لاءِ. هاڻ مون کي پنهنجي پسند جي شاديءَ جو به ته حق هئڻ کپي.“

منظور ٻڌايو ته پهرين شادي ڪئي اڄ هن کي ٽيهارو سال اچي ٿيا آهن ۽ آخري شاديءَ کي به 12 سال ٿي ويا آهن. منهنجا پٽ: مظهر، راحيل، عامر ۽ عمار شادي شده جوان ٿي ويا آهن. الله جو شڪر آهي جو مون کي يا منهنجي زالن کي مون سان ڪنهن به قسم جي شڪايت نه آهي“.

منظور اهو ٻڌي مون کي چتائي ڏٺو۔ شايد هن منهنجو چهرو پڙهڻ جي ڪوشش ٿي ڪئي. مون طرفان خاموشي ۾ ڪا Comment نہ اچڻ تي، هن چيو: “چاچا سائين توهان هن قسم جي ڳالهہ شايد پهريون دفعو ٻڌي هجي ۽ توهان کي منهنجو ٽن زالن سان شادي ڪرڻ خراب لڳو هجي!”

مون ڪلنڊي وراڻيو مانس تہ آئون ملائيشيا جهڙي مسلمان ملڪ ۾ ڪئين سال رهيو آهيان جتي هڪ کان وڌيڪ زالون رکڻ هڪ عام ڳالهہ آهي. ان کي نہ عيب سمجهيو وڃي ٿو نہ خراب ڳالهہ ۽ نہ غير اسلامي عمل. ملاڪا نيول اڪيڊمي جتي مون ڏهہ سال کن پڙهايو اتي پنج وقت نماز ۽ روزي جو پابند هڪ ملئي نيول آفيسر دوست کي چار زالون هيون. هو هميشہ اهو چوندو هو تہ “آئون انهن مردن کان بهتر آهيان جن کي فقط هڪ زال آهي پر هو ان سان بہ نہ سچا آهن ۽ نہ وري ان جو دل سان خيال رکن ٿا.”

الطاف شيخ

پبلشر نوٽ

سامونڊي سفر ۾ گڏ ڪٽي هلڻ ۽ سفري وارتائن ڪي منفرد، معلوماتي ۽ مثالي ڍنگ سان قلمبند ڪرڻ جهڙو ڏانءُ ۽ ذهني ڪماليت سائين الطاف شيخ ڪانسواءِ شايد ئي ڪٿي پڙهڻ لاءِ ملي، هو جيڪو سنڌ مٺيءَ جو هڳاءُ رکندڙ نهايت حساس سياءَ جو مالڪ آهي، پوري دنيا گهمڻ باوجود پنهنجي جنم ڀوميءَ سنڌ امڙ سان اٽُٽ رشتو نڀائيندو پيو اچي ۽ زندگيءَ جي آخري گهڙين تائين ساٿ جو وچن نڀائيندي سنڌي ادب جي جهول ۾ اڻ ڳڻيا ڪتاب آڇي به ڪنڌائتو ٿيڻ جي ڳالهه نه ٿو ڪري. ان ۾ ڪوبه شڪ ناهي ته الطاف شيخ سنڌ جو فخر ۽ سنڌي ادب جو اهڙو املهه سرمايو آهي، جنهن تي سنڌ صدين تائين نازان رهندي.

الطاف شيخ جي انيڪ ناياب ڪتابن جيان سندس هيءَ تصنيف "جهونا ٽيا جهاز" پڻ اهڙين لکڻين جو گلدان آهي، جنهن ۾ هر گل جي پنهنجي خوشبوءِ پنهنجو رنگ آهي، جنهن جو واس وٺندي پڙهندڙ پاڻ کي سندس لفظن جي لهرن ۾ لڏندي لمندي پُراسرار سروريت جي نئين جهان کي رَسي ٿو. هونئن به الطاف شيخ جي سفرنامن ڪانسواءِ ڪابه لائبريري يا علمي درسگاهه، ايئن ڪٽي چئجي ته سنڌ ادب جي تاريخ اڻپوري ۽ ٻُسي ٻُسي نظر ايندي.سائين الطاف شيخ پاران خصوصي طور سمبارا پبليڪيشن لاءِ نڪور لکڻين ۽ مختصر انٽرويو تي آڌاريل هيءَ سوکڙي اداري جي پڙهندڙن لاءِ پڻ نهايت ڪارائتي سوکڙي ثابت ٿيندي.

ساجد سنڌي

سمبارا پبليڪيشن حيدرآباد

مهاڳ

الطاف شيخ جي دنيا

سنڌي ٻوليءَ ۾ سفري وارتائن، واقعن، لقائن، آبي ذخيرن توڙي سامونڊي ڪنارن سان رهندڙ انساني آبادي، ان آباديءَ جي سماج جي مشاهداتي تصوير سان گڏ سيرو في العرض، دنيا جا عجب عجائب، ريتون رسمون، طور طريقا، تنزلي توڙي ارتقا، حرفتون ۽ هنر ۽ انساني سماج جا تقرىباًسڀ روپ ٻهروپ سنڌين تائين پهچائڻ جو سهرو سنڌ جي سدا بهار سيلاني جناب الطاف شيخ صاحب جي سر آهي.

جيتوڻيڪ مون وٽ سندس سڀ سفرناما ناهن پر جيڪي دستياب ٿي سگهيا هئا ان حوالي سان ڪنهن دور ۾ مون ايم فل جي حوالي سان هڪ عنوان تي سناپسز ٺاهيا هئا جن جو عنوان هو:

سنڌي سفر نامن ۾ سماجي قدرن جو اڀياس.

ان وقت 2000 ۾ مون وٽ شيخ صاحب جا رڳو 19 سفرناما هئا. پر تحقيق جي تقاضائن لاءِ ڪافي هئا.شيخ صاحب جي سفرنامن ۾ سنڌي سماج جي ڪن پرڏيهي علائقن سان ڀيٽ ۽ هڪجهڙائي منهنجو عنوان جو ٻل رهيا.ان سان گڏ ٻولي، اسلوب، پهاڪا تي پهلو سندس سفرنامن کي ٻين سفرنامن کان الڳ ڪن ٿا.سفرنامي جي صنف کي هن پنهنجي ۽ سنڌ جي سڄاڻپ ٻڌائڻ ۾ ڪردار ادا ڪيو.هن جا سفرناما تفريح سان گڏ علم ۽ ڪوجنا جا دستاويز آهن.

سنڌي سفرنامن جي تاريخ ۾ الطاف شيخ 1971 ۾ ان وقت متعارف ٿيو هو جڏهن سندس پهريون سفر نامون "منهنجو ساگر منهنجو ساحل". جي نالي سان شايع ٿي مارڪيٽ ۾ پهتو. هن سفرنامي وسيلي الطاف پنهنجا پڙهندڙ پيدا ڪري ورتا ۽ ٿوري ئي عرصي ۾ سندس هن ئي سفرنامي جو ٻيو ۽ پوءِ ٽيو ايڊيشن شايع ٿي ويو.

هي پهريون سفر نامو انهن خطن تي آڌاريل هو جيڪي هن پنهنجي دوست ڊاڪٽرسليمان شيخ صاحب ڏي چٽگانگ ويندي عربي سمنڊ جي ڇاتيءَ تي هلندي لکيا هئا.

هن ڪتاب جي مهڙ ۾ الطاف شيخ لکيو هو ته " ٻاهر نڪرڻ کان اڳ سوچيو هوم ته جنهن به ملڪ ۾ ويندس ته ان بابت مڪمل سفر نامون ۽ معلومات لکندو رهندس".

سندس هن اظهار مان ظاهر آهي ته پڳهه ڇوڙي پنڌ پوڻ سان ئي هن کي سفري وارتائن سانڍڻ ۽ ٻين تائين پهچائڻ جو شوق هو. جيڪو نيٺ هن پنهنجي 100 ڪتابن ۾ پورو ڪري سنڌي سفرنامي جو جهول پري ورتو. هن سفرنامي ۾ جهازن بابت ڄاڻ کان وٺي جهازي ماحول، عملي، سمنڊ، سامونڊي منظرن تي دلفريب نظر وجهڻ سان گڏ پنهنجي ڪيفيت، ڳوٺ جي ياد، ڪِلِ پوڳ جو انداز، ونڊر جا سپ در ڪولي ڇڏيا آهن.

الطاف جو لکڻ وارو انداز سادو، عام فهم، وڻندڙ ۽ مختصر آهي. اهوئي سبب آهي جو سندس ڪيترن ئي سفرنامن جي ٻيا ۽ ٽيا ايڊيشن هڪ ٻئي پٺيان شايع ٿيندا آيا.

الطاف جو سفرنامو جتي پڙهندڙ کي تفريح پيو پهچائي اتي ان ملڪ جي تاريخ، تهذيب و ثقافت ۽ ان ملڪ جي ٻوليءَ ۽ ان ٻوليءَ ۾

مروج پهاڪا، اصطلاح ۽ ڪن صورتن ۾ انهن جي سنڌي ٻوليءَ سان مشابهت جا ڪي پهلو بہ روشناس ڪرائي ٿو.رتي آهي گهوٽ سان ڪتاب ۾هن سنڌي سان گڏ چيني، ملئي ۽ جاپاني پهاڪن ۾ انساني نفسيات ۾ هڪجهڙائيءِ وارن پهلوئن ڳولڻ جي ڪوشش ڪئي آهي.

الطاف ملڪن جي سير دوران ان ملڪ جي تعليمي نظام، سماجي نظام ۽ دهڪاني نظام جي ڪن رخن جا الائي ڪيترا عجيب ۽ ڪلائينڊڙ واقعا لکيا آهن. جيئن ڳالهيون آهن ڳچ ۾ همراهہ جي عضوي ڪي ٻليءَ پاران ڪوئو سمهجي حملو ڪري زخمي ڪرڻ.

الطاف جتي ملڪن جو سير ڪرايو آهي اتي هن هر ملڪ جي ادب ۽ لوڪ ادب جا اپياس ۽ انتخاب پڻ پيش ڪري قومن جو تخليقي پهلو پڻ اجاگر ڪيو آهي، ان بابت سندس ڪتاب آهن، انامیڪا، سوزيءِ سان پيار، ڏاهي جهرڪي ۽ ٻيون آکاڻيون.سندس سفرنامن ۾ ٻاراڻي ادب تي پڻ نظر رهي ۽ انهن لاءِ بہ جل پري$ جي اڳڪٿي جهڙو ڪتاب لکي ٻارڙن ۾ دنيا ڏسڻ جي چٽنگ ٻاريائين.

انسان جو مذهب سان ازلي تعلق رهندو پي آيو آهي، الطاف پاڻ ڪي هن پهلوءَ کان بہ اوجهل نہ رکيو آهي.دنيا جي مذهبن جا عيني مشاهدا ۽ عمل، ۽ انهن جو محاڪاتي منظر تاريخ ۽ تحقيق سان پيش ڪيو اٿس. ها البت ڪٿي ڪٿي پنهنجي مذهب سان وابستگي ڏي جهڪاءَ جي جهلڪ بہ محسوس ڪرائي اٿس.

سفر نامن جي نالن ۾ شاهہ صاحب جو سر ساموندي ۽ سري راڳ سامهون رکيو اٿس جيڪو سندس سفر نامي جي لساني سجاڳپ بہ رهيو آهي. دنيا آهي ڪاڪ محل، سي ٻيڙيون رکين ٻاجهہ سين، بندر بازاريون، ڳالهيون آهن ڳچ، بندر ديسان ديس، جيءَ اندر جهاتي، وائيون وڻجارن

جون، سانباهو سموند جو موج نہ سهي مڪڙي. وسي ٿو وڏ ڦڙو نہ سي سڙهہ سڪاڻ. ان ڪان علاوه ٻيا نالا پڻ شاعراڻي ردم ۾ آهن بمبئي منهنجي ياڪر ۾، ڪويت ڪنارا، هي ٻيٽ هي ڪنارا، ڪراچي ڪان ڪوپن هيگن، هلي ڏسجي هندستان، مڪلي ڪان ملاڪا.

الطاف شيخ پنهنجن سفرنامن ۾ جيڪو ورلڊ رڪارڊ ڳڻيو ڪري جيڪو ڪمال پريو آهي، ان تي اگر ايم فل يا پي ايچ ڊي لاء مختلف موضوعن تي ڪم ڪجي تہ ڪوڙ ساريون حقيقيتون سامهون اچي وڃن ۽ سنڌي پڙهندڙ دنيا جي هر رڪ ڪان نہ رڳو واقف ٿين پر دنيا ڏانهن رغبت وڌائي نوجوان نسل کي ٻاهر وڃڻ جي ترغيب ڏين ۽ دنيا جي سماجي قدرن ڪان پڻ آگاهي حاصل ڪري وٺن.

الطاف شيخ جي سفرنامن ۾ نہ رڳو سير ڪيل ملڪن جا تازا احوال آهن، پر هن، ان هر علائقي جي تاريخ جو اتي وجي مشاهداتي ۽ علمي اڀياس ڪيو آهي. ملڪن جي تاريخ، قدامت، ثقافت، شجاعت، صداقت، همت، عظمت، غربت، غنيمت، هنر، ڪاريگري مطلب تہ لکڻ وقت جيڪو ڪجه پڙهندڙ لاءِ ميسر ٿي سگهيو اٿس سو موهيا ڪيو اٿس. نہ رڳو ايترو پر ملڪن جي ماضيءَ ۾ منهن وجهي تهذيب جا ترا جهاڳي اتان جا املہ اڻ ميا، ميا اٿس، دنيا رنگ رنگيلي جا سڀ رنگ، ڍنگ، انگ، ترنگ اهڙا پوتا اٿس جو اکرن ۽ لفظن مان ئي ڪائنات جا رنگ رتول پيا نظر اچن، اهڙن رنگن ۽ رنگينين ۾ وطن ۽ وطن واسي هرگز نٿا وسرنس، انهن جي ياد وري وري اچيس ٿي.

جڏهن مقدس ماڳن جو سير ٿو ڪري تہ تقدس جي تسبيح سُڪ ٿو جهلي مقدس زيارتن لاءِ قلم کي سجده ٿو ڪرائي گويا اک، قلم حلم گڏائي سجدن جي سعادت ٿو حاصل ڪري، هن مرحلن ۾ ڪٿي ڪٿي

پنھنجي ذاتي مسلڪ کي ترجيح ڏئي ٿو پر ائين ھوندو ناھي جيئن ھي سمجھي ٿو. مثلاً، سعودي عرب لاءِ لکي ٿو تہ ھتي حنفي مسلڪ جي اڪثريت آھي. سيني کي خبر آھي تہ ھتي حنبلي مسلڪ سعودي ء جو سرڪاري مسلڪ آھي، وھابيت جا آثار آھن.مذھبن جي معاملي ۾ پڻ ڪافي معلومات پيش ڪئي اٿس، ديوتائي، ديو مالائي، اساطيري، الھامي، غير الھامي مذھبن تي ايترو ڪنمال ڪني ڪيو اٿس جو سيني سفرنامن مان رڳو مذھبن ۽رسمن تي ھزار صفحن تي مشتمل ڪتاب ڇپائي سگھجي ٿو.

الطاف جي ياداشت کي داد ڏبو جو جتي جتي، سنڌ جي ڪنھن، روڊ، رستي، گلي، گھٽي، ڳوٺ، شھر، ماڻھو ۽ منظر ۾ ڪا ھڪجھڙائي، ڪا مماثلت، ڪا خصلت يا خاصيت ڏسي ٿو تہ ھڪدم ڪيس سنڌ جو منظر، ماڻھو ۽ ماحول ٿو سامھون اچي تشبيہ تيار ڪري ان پرڏيھي خوبي يا خامي کي ڏيھي روپ ۾ ڏسي، ڏسي ٿو تہ ھت.۽ ھُت ھيءَ ھڪجھڙائي آھي.

الطاف جو سفرنامو جتي مشاھداتي سير سفر جو مزو ٿو وٺائي، اتي ادب ۽ لوڪ ادب جا گڏيل چسڪا پڻ وٽندڙانداز ۾ نازسان ٿو وٺائي.

جڏھن بمبئي کي پاڪر ٿو وجھي تہ ڪيس مٿيءَ مان سون ٻٽائڻ وارا سنڌي ٿا ياد اچنس، جڏھن مليشيا ٿو من اچيس تہ اتي جون شاديون مراديون من جي بن ۾ ٽيون جھمريون پائين، جڏھن، ايران ڏي ٿو اڏام ڪري تہ، اتي مُتعي جي شادين جي سھولت ٿو سڻائي، جڏھن، ممباسا، شيدي بادشاھ ھمباشا، جي ٻاراٽي ياد ٿي اچيس تہ واسڪو ڊاگا ما جون شر انگيزيون ٿو سمجھائي، جڏھن، گھاٽن کي گھر ايندي نٽو ڏسي تہ، مڇين جون محاڪات ٿو ڳولي، جڏھن، ھليو وڃيو ٿو ھندستان ڏسي تہ

گوبند خوشحالاڻي ۽ جگديش لڇاڻي سان ٿو ملائي، جڏهن، مڪليءَ کي ملاڪا سان ٿو ملائي ته. ملاڪا ۽ حيدرآباد جي قلعي جي هڪجهڙائي ٿو ڏسي، جڏهن. ملير ڪان مالمو ٿو وڃي ته دنيا جهان جي ماڻهن سان ٿو متعارف ڪرائي، اچن جي ملڪ ۾ ڪارا ٿو ڏسي ته انهن جا نينهن نيارا ٿو ڏسي، جڏهن عميق ڏي ٿو اهري، ته طلاطم جا پر خطر طلسم ٿو توري ۽ جڏهن وڏ ڦڙو ٿو وسي ته اندر جي اسلام کي ڏوئڻ جي صلاح ٿو ڏئي ۽ نيٺ چنڊ کي به سچ چوندي ڪاپي ڪلچر جي نندا ٿو ڪري.

الطاف شيخ ٻاهرين دنيا جو جيڪو اندر ڏيکاريو آهي سو رڳو ونڊر نه سمجهيو پر دنيا ڏسڻ جو اتساهه. امنگ ۽ جستجو جو جذبو سمجهو جيڪي جهان جهاڳي سگهن. سمنڊ سيوي، سگهن ٿا. ساگر ۽ ساحل ڏسندي، وڻجاران سان وايون ڪري سگهن ٿا. مڪڙي جي موج سهي سگهن ٿا. لنڊن تائين لفٽ وٺي سگهن ٿا. جيڪي جيءَ اندر جهاتي پائي، جپان سان جيءُ جوڙي سگهن ٿا. جيڪي هي ٻيٽ هي ڪنارا ڏسي سگهن ٿا. جيڪي جتي برف پئي ٿي جام جا نظارا ڏسڻ چاهين ٿا. جيڪي تاريخ جو سفر من اندر جي مشاهدي جو ذوق رکن ٿا. جيڪي پلاري پار تان پيرو پرڙ چاهين ٿا. جيڪي چنڊ کي اپاري پرين پسڻ چاهين ٿا. جيڪي ڪويت جا ڪنارا ڏسڻ چاهين ٿا جيڪي سمجهن ٿا ته واقعي دنيا ڪاڪ محل آهي سي ڳالهيون آهن ڳچ پڙهي نڪري سير سفر ڪري الطاف جي دنيا پاڻ به گهمن اسان کي به گهمائين.

پروفيسر غلام نبي چنا
سڪرنڊ

نيلوفر ۽ نرگس جي آمد....

سائڪلون (Cyclone) دنيا ۾ جتي ڪٿي لڳن ٿيون. اسان جهاز هلائڻ وارن کي طوفانن ۽ ٽائفونن کان سائڪلون ۽ سوناميون وڏيڪ وڏو مسئلو پيدا ڪن ٿيون. ڪنهن هنڌ تي هوا جو دٻاءُ (Atmospheric Pressure) گهٽجي ٿو ته پاسي کان هوائون تيز رفتار سان ان طرف وڃن ٿيون ۽ واچوڙي وانگر اڳتي وڌنديون رهن ٿيون. انهن جي زور تي سمنڊ جون وڏيون لهرون ڪناري وارن علائقن جو رخ هڪ طرف رکن ٿيون ته بارش جو وسڪارو ٻئي طرف ٿئي ٿو.

سونامي Tsunami ان کان به خطرناڪ شيءِ آهي جنهن ۾ سمنڊ جون وڏيون لهرون ڪناري جو رخ اختيار ڪري ٻوڙ ٻوڙان ڪن ٿيون. سونامي تڏهن لڳي ٿي جڏهن سمنڊ اندر ڪٿي زلزلو اچي ٿو يا سمنڊ اندر موجود جبلن مان ڪو ڦاٽي ٿو يعني Volcanic Eruption ٿئي ٿي جنهن جي نتيجي ۾ پاڻيءَ جو وڏو ذخيرو اڳتي ڌڪجي ٿو ۽ ڪناري ڏي وڌي ٻوڙ ٻوڙان ڪري ٿو. 'ٽائفون' فارسي جي لفظ 'طوفان' مان نڪتو آهي يا چيني لفظ Tai Fung مان. ٻنهي جي معنيٰ ساڳي آهي. سونامي (Tsunami) ته آهي ئي جپاني لفظ. سندس پهريون اکر "تِسو" (Tsu)جپانيءَ کان سواءِ ٻي ڪنهن عربي فارسي يا سنڌي اڙدو ۾ آهي ئي ڪونه. جيئن مڱ، سڱ، ڄڄ جهڙا لفظ سنڌيءَ جا ئي ٿي سگهن ٿا جو ڱ ۽ ڄ جهڙا اکر انگريزي، فرينچ يا فارسي عربيءَ ۾ آهن ڪونه. تيئن TSU جپانيءَ جو هڪ اکر آهي جيئن ٻُو تو، ڪُو جپانيءَ جا اکر آهن. هڪ ٻي ڳالهه ته دنيا ۾ جتي ڪٿي سمنڊ مانو آهي ته رکي رکي ڏينهن ۾ ٻن لاءِ ان ۾ چوليون به پئدا ٿين ٿيون جنهن کي اسان "رف سي" سڏيون ٿا. ان کان علاوه هر سمنڊ ۾ چوويهه ڪلاڪن ۾ به دفعا اپام ۽ سوس به اچي ٿو جنهن کي اسان "هاءِ ٽائيڊ" ۽ "لو ٽائيڊ" سڏيون ٿا. سمنڊ پنهنجا اهي ڪرتب تيز هوائن ۽ سج چنڊ جي ڪشش ڪري ڏيکاري ٿو پر سونامي پاڻيءَ جي وڏي مقدار جي اٿل پٿل

ڪري ٿئي ٿي ۽ سائڪلون (Cyclone) جيڪا وڏيڪ عام شيءِ آهي ۽ ڪن سمنڊن تي، ڪن موسمن ۾ ايندڙيون رهن ٿيون، جنهن ڪان سمنڊ تي اسان جهاز هلائڻ وارا به پاسو ڪريون ٿا ته ڪناري تي رهندڙ به. اهي سائڪلون جيئن مٿي لکي آيو آهيان ته سمنڊ تي ڪنهن به هنڌ هوا جو دٻاءُ گهٽ ٿيڻ تي يعني Low Pressure ٿيڻ تي پيدا ٿين ٿيون. اهي واچوڙي وانگر ٿين ٿيون جن کي انگريزيءَ ۾ Tornadoes ۽ Dust Devils به سڏيون ٿا. سائڪلون ۾ اڪثر بارش جو وسڪارو به قائم رهي ٿو.

اڄ ڪان ويهه ٽيهه سال اڳ تائين، جڏهن سائنس ايڏي ترقي نه ڪئي هئي، سائڪلون ۾ ڪناري تي رهندڙن جو وڏو جاني ۽ مالي نقصان ٿيندو هو. هاڻ سائڪلون جي تيار ٿيڻ ڪان اڳ خبر پئجيو وڃي ته ڪٿي Low پريشر پيدا ٿي رهيو آهي ۽ سائڪلون (تيز هوائون) ڪهڙو رخ اختيار ڪري رهيون آهن ۽ انهن جي رفتار ڪيتري آهي. ڪڏهن ته پنجاهه سٺ ڪلوميٽر في ڪلاڪ واريون هلڪيون سائڪلون لڳن ٿيون ڪڏهن ته انهن جي رفتار 200 ڪلو ميٽرن ڪان به وڌيو وڃي. سائڪلون جي اطلاع ملڻ تي انهن جي ضد ۾ ايندڙ ملڪن جون حڪومتون ڪناري تي رهندڙ ماڻهن کي ڪنهن حفاظت واري جڳهه تي پناهه وٺڻ لاءِ اعلان ڪن ٿيون پر ان هوندي به ڪڏهن ڪڏهن وڏو نقصان ٿيو وڃي. اسان جي ملڪ جو واسطو هندي وڏي سمنڊ جي اتراهين حصي عربي سمنڊ ڪان خليج بنگال واري سمنڊ تائين آهي. ان سڄي علائقي ۾ ڪجهه ٿيڻ تي پاڪستان، انڊيا، برما، سري لنڪا، مالديپ، عمان ۽ ٿائيلينڊ ۾ موجود اطلاع گاهن تي جاڻ پهچيو وڃي، جيئن سائڪلون جي پيدائش واري جاءِ ڪان ان جو اڳتي وڌڻ جو رخ ۽ هوائن جي تيزيءَ جي جاڻ ان علائقي جي سيني ماڻهن کي ٿي وڃي.

هونءَ ته قدرت جو نظام اهڙو آهي جو صدين ڪان هڪجهڙو ئي سسٽم هلي ٿو پيو. جيئن ملائيشيا ۾ گهڻي بارش پوي ٿي ۽ سعودي عرب ۾ گهٽ... ته اهو ئي سسٽم هلندو اچي. اهڙي طرح سائڪلون به ڪن هنڌن ڏي گهڻو رخ رکن ٿيون جيئن ته بنگلاديش، سري لنڪا، ڏکڻ هندوستان، برما، سماترا ٻيٽ وغيره. عربي سمنڊ ۾ به ڪڏهن ڪڏهن ڪا سائڪلون تيار ٿي پاڪستان جو

رخ ڪندي آهي ۽ اسان وٽ خوف طاري ٿي ويندو آهي پر قدرت اسان کي بچائي وٺندي آهي. اها سائڪلون ڏينهن ٻن جي سفر بعد پاڪستان طرف وڌيڪ وڌڻ جو رخ بدلائي عمان ڏي ڪري ڇڏيندي آهي ۽ وڌيڪ ڏينهن ٻن جي سفر بعد جڏهن عمان جي ڪناري جي ويجهو اچي پهچندي آهي ته اها ٿڪل ٽڪل هوندي آهي. يعني هن جي تيز رفتاري ختم ٿي چڪي هوندي آهي، پر تنهن هوندي به عمان يا سوماليا جي ڪنارن تي ٽڪرائڻ سان ڪافي نقصان ڪري ٿي. ماڻهو ۽ جُهڳيون تباهه ڪريو ڇڏي.

ڪراچيءَ ڏي سائڪلون يعني سامونڊي طوفان جو ٻڌي منهنجا دوست ۽ مائٽ مٽ مونکان به پڇندا آهن ته "سامونڊي طوفان ڪراچيءَ ڏي پيو اچي، ڇا ٿيندو؟" آئون چوندو آهيان ته "الله خير ڪندو جيڪو هيستائين به بچائيندو آيو آهي." ملائيشيا ۽ انڊونيشيا جهڙن ملڪن ۾ ٻه ٻه هفتا لڳاتار مينهن پيو هلي ته به ٽرئفڪ روان دوان آهي. هڪ ته اتي جي حڪومت روڊ رستا ايمانداريءَ سان مضبوط ٺاهيا آهن ٻيو ته اهي ملڪ قدرت جابلو رکيا آهن يعني مينهن جو پاڻي ترسي نٿو. ان وقت ئي هيٺائين ڏي وهندو دريائن ۽ آخر ۾ سمنڊ ڪان وڃيو نڪري. اسان وٽ ڪراچيءَ ۾ فقط چار ڪلاڪ لڳاتار بارش پوي ٿي ته ٽرئفڪ جو ڇا حال ٿئي ٿو؟ روڊن جو ڇا حال ٿئي ٿو؟ اسان جا روڊ ته سادي مٽيريل جا آهن ان ڪري پگهل رهن ٿا پر گٽر به چوڪ ٿيا پيا آهن. پاڻي ڪيڏانهن وڃي. شهر جا ڍنگي ٻهارن سان اهو معمولي پاڻي چئن ڏينهن ۾ ڪڍن ٿا. اتي ڪنهن سائڪلون يا سوناميءَ جو جي پاڻي ڪراچيءَ ۾ اچي وڃي ته سوچيو ڇا ٿيندو؟ مون جهڙي جهاز تي نوڪري ڪرڻ واري کي خبر آهي ته ڪراچي هڪ ٽب مثل آهي. ڪراچي بيروت، هانگ ڪانگ وانگر پهاڙيءَ تي ته شهر ناهي پر ٻين بندرگاهن وانگر ٿورو مٿيرو به ناهي. ڪراچيءَ جي منهن وٽ جڏهن جهاز اچي پهچندو آهي ته پوءِ PNSC، بحريا وارن جي آئڪان يا حبيب بئنڪ جهڙين اتاهين عمارتن جا مٿاهان حصا نظر ايندا آهن. يعني ڪراچي سطح سمنڊ ڪان ڪو خاص مٿي ناهي. اهڙي صورت ۾ سائڪلون يا سوناميءَ جو پاڻي اٿل ڪائي ڪراچيءَ ۾ داخل ٿي وڃي ته

ڪراچي تالاب ٻڻجي وڃي ۽ پاڻيءَ جي واپس وڃڻ ۾ مهينا لڳن ۽ ڪير آهي جو ايتري پاڻي اندر رهي سگهي!

پاڪستان دنيا جي Temperate زون ۾ اچي ٿو ۽ عربي سمنڊ ۾ تمام گهٽ سائڪلون لڳن ٿيون ... جيڪي لڳن ٿيون اهي پاڪستان جو رخ رکي بعد ۾ (جيئن مٿي لکي آيو آهيان) عمان جي ڪناري ڏي هليون وڃن يا وري گجرات (انڊيا) جي ڪناري ڏي. انهن جو فقط ڪجهه ڇاٽو ٺٽي، بدين، سجاول ۾ پهچي ٿو پر بي اثرائتي حال ۾. تڏهن به ٻڌبو آهي ته هيترا مهاڻا، هيتريون ٻيڙيون گم آهن، هيترا گهر ڊهي پيا. ان کان وڌيڪ خراب حال انڊيا جي گجرات ۽ ڪڇ جي بندرگاهن: دوارڪا، پوربندر، ويراوال، راجڪوٽ، مندرا، ڪنڊلا ۽ پوج وغيره جو ٿئي ٿو.

2013ع جي مئي مهيني جي ستين اٺين تاريخ ڌاري خليج بنگال واري سمنڊ ۾ ڊپريشن ٿي يعني Low پريشر ڊيولپ ٿيو. ڏهين مئي تي اها ڊپريشن وڌيڪ تيز لڳيءَ يارهين مئي تي ان سائڪلون جي شڪل اختيار ڪئي جنهن جو نالو لسٽ موجب مهاسين "Mahasen" اعلان ڪيو ويو. اڳ ۾ ائين هوندو هو ته نالي جو پهرين نه سوچيو ويندو هو. لڳڻ بعد پوءِ پيو ڇئبو هو ته اهو طوفان (سائڪلون) جيڪو عيد تي لڳو رمضان ۾ لڳو عاشوري ۾ لڳو وغيره پر هاڻ پسگردائي جا ملڪ جتي سائڪلون جي ڳولا جا اوزار آهن ۽ جتان اطلاع ڪيو وڃي ٿو اهي اڳواٽ پنهنجي پنهنجي پسند جا پنج ڇهه نالا ڏئي ڇڏين ٿا، پوءِ جڏهن ڪا سائڪلون ٺهي ٿي ته ان جو نالو لسٽ مطابق، رکيو وڃي ٿو. هن سائڪلون لاءِ سري لنڪا وارن جي ڏنل نالن مان مهاسين Cyclonic Storm Mahasen رکيو ويو. 13 مئي ڌاري هيءَ مهاسين سائڪلون انڊيا جي اوڀر ڪناري تي پهچي وئي ۽ پوءِ وڌيڪ طاقتور ٿيندي 14 تاريخ اتر طرف ڪلڪتي ۽ چٽگانگ ۾ تباهه ڪاري ڪيائين. اها جيتوڻيڪ ڪا گهڻي طاقتور نه ٿي پر تڏهن به 90 ڪلو ميٽر في ڪلاڪ جي حساب سان هئي. 17 تاريخ تائين اها ناگالئنڊ تائين پهچي وئي. اهڙي طرح ان جو اثر برما جي ڪناري تي به ٿيو. بئي پاسي ٿائيلينڊ، سماترا ٻيٽ ۽ سري لنڪا تائين به ٻوڏ پيدا

ڪرڻ واري مينهن جو وسڪارو رهيو. برما ۾ چاليهه ڪن ماڻهو ٻڏي ويا. انڊيا ۽ سري لنڪا ۾ ٿيهارو ڪن، بنگلاديش ۾ 17 ۽ ان ڪان علاوه 95 هزار گهر ڊهي ويا ۽ 13 لک ماڻهو بي گهر يا زخمي ٿي پيا. هر هڪ جي وات تي هو ته مهاسين تباهي مچائي ڇڏي. مهاسين ماري رکيو. اها ڳالهه سري لنڪا جي ئي قومپرستن ۽ سرڪاري ڪامورن کي خراب لڳي ته ههڙي تباهه ڪندڙ شيءِ جو نالو "مهاسين" رکڻ نٿو جڳائي جيڪو نالو ان راجا جو آهي جنهن هن ٻيٽ سري لنڪا کي ڻاهيو. "راجا مهاسين انوراڏاپور" وارو (Mahansen of Anuradhapura) سري لنڪا جو 227ع کان 304ع تائين بادشاهه رهيو. هو هن ملڪ ۾ پاڻيءَ جا تالاب ٺاهڻ ڪان مشهور آهي. سري لنڪا جو پالي ٻوليءَ ۾ هڪ مهاومسا (Mahavamsa) نالي طويل تعريفي نظم (Epic) آهي جنهن ۾ انڊيا کان آيل 543 ق-م ۾ شهزادي وجي جي حڪومت (543 ق-م کان 505 ق-م) کان هن بادشاهه مهاسينا جي راج جي "تاريخ" آهي. اهو طويل نظم (مهاومسا) پنڌرهين صديءَ جي ٻوڌي ڀائي انوراڏاپور جي مشهور ٻڌ مندر مهاويهارا ۾ ويهي لکيو هو. انوراڌاپور آڳاٽي سري لنڪا جي گاديءَ جو هنڌ رهيو ۽ ان دور جا کنڊهر اڄ به موجود آهن جن کي سري لنڪا جي حڪومت چڱي طرح Preserve ڪري رکيا آهن. مهاراجا مهاسين لاءِ چون ٿا ته هن هڪ غلط ڪم ضرور ڪيو. هن جو ٻڌ ڌرم جي مهايانا فرقي سان تعلق هو سو سلون (سري لنڪا) ۾ ان وقت موجود ٻڌ ڌرم جي ٻئي فرقي ٿيروادا (Theravada) وارن سان هن جي نٿي پئي. ايتري قدر جو مٿي ذڪر ڪيل مندر مهاويهارا جيڪو ٿيروادا ٻڌن جو هو ان سان گڏ ٻين به هنن جي مندرن کي ڊهرائي ڇڏيو. بعد ۾ عوام کي پنهنجي لاءِ نفرت ڪندو ڏسي هن غلطي محسوس ڪئي ۽ مهاويهارا مندر کي پهرين کان به بهتر ڪري ٺهرايو ۽ ماڻهو کيس ايڏي عزت ڏيڻ لڳا جيڏي ديوتائن کي ڏني ويجي ٿي. سو اهڙي ماڻهوءَ جنهن ملڪ ۽ عوام کي ڻاهيو ان جو نالو اهڙي شيءِ (سائڪلون) تي رکيو وڃي جيڪا تباهيءَ جي نشاني يا علامت هجي. هونءَ ته خير اها ڳالهه اهڙي آهي ته ڪونه پر هر ملڪ جي ماڻهن جو پنهنجو مزاج ٿئي ٿو سو سري لنڪا جي قومپرستن ان کي پنهنجي قوم جي بابي جي بي

عزتي سمجهي وڏي گوڙ ڪيو ۽ گوڙ به اهڙو جو ان ۾ سائڪلون جو گوڙ به دٻجي ويو ۽ سائڪلون اجان اڌ رستي تي هئي ته حڪومت اهو نالو ختم ڪرائي بنا نالي واري سائڪلون ڪيو. پر بورڊ جي ميمبرن مان انديا ۽ برما وغيره اعتراض ڪيو ته هاڻ ائين نٿو ٿي نالو ته هر سائڪلون جو هجڻ کپي. سو پهرين جي فيصلي مطابق هن سائڪلون کي "مهاسين" سڏڻ بند ڪيو ويو ۽ ان جي بدلي ۾ ان جو نئون نالو ويارو (Viyaru) رکيو ويو.

سائڪلون (طوفان) جا نالا، اسان واري سمنڊ جي ارد گرد وارا ملڪ ـ جن تي هن حصي ۾ لڳندڙ سائڪلون اثر انداز ٿين ٿيون، اهي ئي رکن ٿا. انهن لاءِ شروع ۾ لکي آيو آهيان ته الفابيٽ مطابق هي آهن: بنگلاديش، انديا، مالديپ، ميانمار، عمان، پاڪستان، سري لنڪا ۽ ٿائيلينڊ. اهي ملڪ JTWC جا ملڪ سڏجن ٿا يعني Joint Typhoon Warning Center ۽ اهي ملڪ ٻين لاءِ خطري جي گهنٽي وڄائين ٿا يعني ٽراپيڪل سائڪلون فارميشن الرٽ (TCFA) جو اعلان ڪن ٿا ۽ پنهنجي ماڻهن کي جيڪي سمنڊ تي آهن يا جيڪي ڪناري تي رهن ٿا، اطلاع ڪن ٿا ته هو پنهنجي بچاءَ خاطر ڪنهن حفاظت واري جاءِ تي پهچي وڃن. حڪومتون به پنهنجي معاشي حالتن مطابق ٽنبن، ڪاڌي خوراڪ ۽ ڪپڙن جو بندوبست ڪن ٿيون. اهي ئي ملڪ آهن جن مان هر هڪ ست اٺ نالا مرڪزي آفيس ۾ جمع ڪرائي ٿو جيئن واري وٽي تي نئين ايندڙ سائڪلون جو نالو هر ملڪ جي ڏنل نالن مان هڪ کنيو وڃي. ڪراچي عمان کان سري لنڪا ۽ برما ٿائيلينڊ تائين سمجهو ته سال ۾ ٽي چار ننڍيون وڏيون سائڪلون لڳن ٿيون جن جي رفتار سٺ ستر ڪلو ميٽر في ڪلاڪ کان 200 تائين ٿي سگهي ٿي ۽ انهن جي طاقت مطابق سمنڊ ۾ ڪُنون، ڪناري تي واچوڙا ۽ گوڙ وڄ ۽ بارش جا وسڪارا ۽ ٻوڏون تباهي مچائين ٿيون. مٿين سائڪلون "مهاسين" جنهن کي هاڻ پاڻ نئين نالي "ويارو" سان سڏيندا سين، ان کان اڳ سري لنڪا طرفان ڏنل نالن مان ٽي نالا استعمال ٿي چڪا هئا ـ مالا، رشمي، بُندو. مونکي خبر ناهي ته انهن جي معنيٰ ڇا آهي. اهي پڪ سري لنڪا جي سنهالي ٻوليءَ جا لفظ آهن. پر 2010ع ۾

جيڪا 31 مئي ڏاري اتر هندي سمنڊ ۾ سائڪلون پيدا ٿي ۽ 6 جون ڏاري ٺٽي پاسي بہ اثر ڏيکاريو. ٻئي پاسي عمان ۽ انڊيا جي رياست گجرات ۾ بہ ان جي تيز هوائن جو اثر ٿيو ۽ لڳاتار وسڪارن ڪري ٻوڏ بہ ٿي، ان جو نالو ٿائليند وارن جي ڏنل نالن مان هڪ ڦيٽ (Phet) رکيو ويو هو. ٿائي لفظ ڦيٽ جي معنا ڊائمنڊ آهي ان کان اڳ جڏهن ٿائليند جي نالي جو وارو هو تہ ان سائڪلون جو نالو Mukda هو يعني مڪڙا (چهرو). مڪڙا ٿائي لفظ آهي. ٿائي ۽ ملئيءَ ۾ ڪيترائي هندي، پالي ۽ سنسڪرت جا لفظ آهن. عمان وارن جا سائڪلون لاءِ ڏنل لفظ گهٽو ڪري پڪين جا آهن. گهٽ ۾ گهٽ بہ تہ آهن جيڪي اسان وٽ بہ ساڳيا آهن جيئن تہ باز ۽ هدهد. مالديپ ۽ ميانمار جي ٻولين کان اڻ واقف هجڻ ڪري هڪ نالي جي بہ معنيٰ نہ پئي اچي باقي بنگلاديش ۽ انڊيا جي ڏنل اَٺ اَٺ نالن مان ڪجھ سمجھ ۾ اچن پيا. جيئن تہ اگني، نِشا، هيلن، فاني ۽ انڊيا جا تہ ڪافي اردو وارا آهن. جيئن تہ آڪاش، بجلي، جل، لهر، ميگھ ۽ ساگر.

هونءَ ڏٺو وڃي تہ سيني ملڪن سائڪلون جهڙي مصيبت لاءِ ان جي الٽ پيار پريا ۽ رومانوي نالا ڏنا آهن. منهنجو هڪ سنڌي دوست سنڌ جي ڏينهون ڏينهن بدتر حالت ڏسي چوندو آهي تہ "آئون جيڪڏهن JTWC جو چيئرمين مقرر ٿيان تہ سائڪلون جي لاءِ اٺ ئي نالا سياستدانن جا ڏيان جن اسان کي تباهہ ڪيو آهي."

پر جنهن صاحب پاڪستان طرفان، سائڪلون جي نالن جون جيڪي اٺ Choices ڏنيون آهن، اهي آهن: فانوس، نرگس، ليلان، نيلم، نيلوفر، وارده، تتلي، ۽ بلبل. نالا تہ واهہ جا ڏنا ويا آهن. نالا ڏيڻ وارو انچارج ڪو شاعر يا عاشق مزاج ئي لڳي ٿو. جيتوڻيڪ هن سائڪلون جهڙي خطرناڪ شيءِ لاءِ اهڙا نالا Suggest ڪري انصاف نہ ڪيو آهي. بهرحال فانوس، نرگس، ليلا، نيلم ۽ خير سان نيلوفر نالي سائڪلون گذري ويون ۽ جنهن سائڪلون ڪي جنهن ملڪ ۾ ۽ جيترو نقصان ڪرڻو هو ڪري وئي.

سائڪلون گهڻو ڪري مئي ۽ جون ۾ ۽ سيپٽمبر ۽ آڪٽوبر ۾ عربي سمنڊ، خليج بنگال ۽ اتر هندي سمنڊ ۾ لڳن ٿيون. سال 2008ع ۾ مئي جي شروعاتي ڏينهن ۾ جيڪا سائڪلون لڳي ان جو نالو نرگس پاڪستان طرفان ڏنل نالن مان هڪ هو. نرگس سائڪلون ميانمار (برما) جي تاريخ ۾ وڏي تباهي مچائي. برما مان لنگهندڙ اِراوادي نديءَ جي ڊيلٽا وارن سجاول، ٺٽي، بدين، ڪيٽي بندر جهڙن اتي جي سامونڊي يا ندي جي ڪناري وارن شهرن ۾ 138373ماڻهو مري ويا. ڪيٽي بندر وانگر نديءَ جي بلڪل چوڙ واري برما جي شهر لابوتا (جيڪو لات پوتا به سڏجي ٿو) ۾ 80 هزار مري ويا. اهڙي طرح هڪ ٻئي ڪناري واري شهر بوگالي- جيڪو تمام ننڍڙو شهر آهي، ان ۾ به ڏهه هزار کن ماڻهو مري ويا. ان کان علاوه اراودي ندي جتي سمنڊ ۾ چوڙ ڪري ٿي ان جي چوڌاري ننڍن ننڍن ڳوٺن جا اٽڪل 55 هزار ماڻهو آخر تائين لاپتا رهيا. ان نرگس سائڪلون کي لڳي اڄ ڏهن کان مٿي سال ٿي ويا آهن پر ان جي تباهيءَ جا داستان اڄ به برما جي ماڻهن کي ياد آهن. هو پنهنجن پيارن کي ياد ڪري نرگس- يعني ان سائڪلون کي گهٽ وڌ چون ٿا. بوگالي ۽ لابوتا ته برما جا تاريخي شهر آهن. طوفان، سائڪلون هن کان اڳ به اينديون رهيون ٿي پر جيڪا نرگس تباهي مچائي اها ڪنهن نه مچائي، هوائون سٺ ستر ڪلو ميٽر في ڪلاڪ سان شروع ٿيون ته ڦوهه حالت ۾ 215 ڪلو ميٽرن تي پهچي ويون. هڪ سئو ڪلو ميٽر جي رفتار تي هلندڙ ڪار جي دريءَ مان هٿ ٻاهر ڪڍي ڏسو ته هوا ڪيڏي تيز محسوس ٿئي ٿي. اتي 200 ڪلو ميٽرن کان مٿي لڳندڙ هوا ۾ ڇا پريشر ۽ تيزي هوندي. ملڪ ۾ اندر، گاديءَ واري شهر رنگون (ينگون) تائين ان جو اثر رهيو. ان بعد آهستي آهستي ٿي ٿائلينڊ ۽ ميانمار جي ڪنارن تي پکڙي ڇڊو ٿي وئي. ڪيترن ئي گهرن جون ڇتيون اڏامي ويون ۽ وڻ پاڙن سوڌا اکڙي ويا. گهرن ۽ دڪانن مان سامان اڏامي ويا. مڪاني ماڻهو چون ٿا ته “نرگس” کان اڳ ههڙي تباهي 1975ع ۾ لڳندڙ “نينا” نالي واري سائڪلون مچائي هئي يا وري 2006ع ۾ “مالا” نالي Cyclone.

مٿي بيان ڪيل سائڪلون “نرگس” کان وڌيڪ خوفائتي “نيلوفر” سائڪلون ڇئي وڃي ٿي جيڪا 2014ع ۾ لڳي.

نيلوفر 25 آڪٽوبر ڌاري عربي سمنڊ ۾ Low پريشر ٺهڻ تي جنم ورتو ۽ ايڏي سخت ڊپريشن واري حالت تي جو 28 آڪٽوبر تائين هوائن جي رفتار چوٽ وڃي ڪنيو. انهن ڏينهن ۾ آئون به ڪراچيءَ ۾ هوس ۽ مون ڏٺو ته سڄي ڪراچيءَ ۾ خوف جي لهر ڇانيل هئي. اها ڳالهه آهي ته ڪراچيءَ ۾ اڃان تائين اهڙو ڪو خوفناڪ واقعو درپيش نه ٿيو آهي، ان ڪري ماڻهن کي ان جي تجربي يا مشاهدي جي ڄاڻ ناهي ته ان قسم جي سائڪلون ڪيڏي تباهي بپا ڪري ٿي. خاص ڪري ڪراچي جهڙي هيٺاهين ليول واري شهر لاءِ. نيلوفر جي خوف سان گڏ اخبارن ۽ ٽي وي تي ماڻهن جا چرچا پوگ به هليا پئي. ماڻهن سائڪلون جي Impact جو اثر وٺڻ بدران ان جي نالي “نيلوفر” تي پڻ چرچا پئي ڪيا. نيلوفر ظاهري طرح ڪراچي ڏي وڌي رهي هئي جيڪا ڪناري کي ويجهو ٿي هندوستان جي گجرات ۽ ڪڇ وارن ڪناري جي پر وارن شهرن مُندرا، ڪنڊالا، گانڌيڌام، دوارڪا، پور بندر، ويراول، راج ڪوٽ ۽ پوڄ ۾ به تباهي آڻي سگهي ٿي ۽ پئي پاسي عمان طرف به. گجرات جي وڏي وزيرياڻي آنند يبين پٽيل. جيڪا اڄڪلهه مڌيا پرديش ۽ ڇتيس ڳڙهه رياستن جي گورنر آهي تنهن ته ساموندي ڪناري وارن ڳوٺن جا گهر خالي ڪرائڻ شروع ڪري ڇڏيا. پاڻ وٽ پاڪستان ۾ به ٺٽي، بدين، سڄاول جهڙن شهرن ۾ خطري جو ڇتاءُ ڏنو ويو ۽ ٻيڙين کي ڪلئي سمنڊ ۾ ڪيڻ کان روڪيو ويو. ڪراچيءَ جي ساموندي ڪنارن تي وهنجڻ تي به سختي ڪئي وئي.

“دنيا” نيوز ٽي وي چئنل ٻڌايو نيلوفر نالي طوفان عربي سمنڊ ۾ جنم وٺي سائڪلون جي شڪل اختيار ڪئي آهي ۽ اها سائڪلون (نيلوفر) ڪراچيءَ کان هزار ڪن ڪلو ميٽرن جي فاصلي تي آهي. 1140 ڪلو ميٽر ڪراچيءَ کان ۽ 1060 ڪلو ميٽر گوادر کان. لڳي پيو ته نيلوفر اڃان به وڌيڪ طاقت اختيار ڪندي جنهن ڪري ڪناري وارن شهرن کي تکين هوائن ۽ تيز بارشن کي منهن ڏيڻو پوندو. موسميات واري کاتي جو اهو به چوڻ آهي ته نيلوفر

مڪران واري ڪناري ۽ عمان ۾ بہ تباهي مچائيندي ۽ ڪناري تائين پهچڻ ۾ نيلوفر کي 29 يا 30 آڪٽوبر ٿي ويندو...."

ڪراچيءَ ۾ مون ڏٺو تہ ماڻهن ۾ جتي نيلوفر جي آمد جو خوف هو اتي ان جي نالي تان چرچا بہ ٿاهي رهيا هئا. خاص ڪري اهي عورتون انهن چرچن جو شڪار هيون جن جو نالو نيلوفر آهي. ان جو اندازو 30 آڪٽوبر جي "دي ايڪسپريس ٽريبيون" اخبار جي هن مضمون مان لڳائي سگهو ٿا. جنهن جو عنوان آهي: "سائڪلون نيلوفر: واٽ از ان اي نيم؟ (نالي ۾ ڇا رکيو آهي؟)" لکڻ وارو صحافي هن عنوان هيٺ رپورٽ ڪري ٿو تہ جنهن وقت کان يعني ٻاويهين ٽيويهين آڪٽوبر کان نيلوفر سائڪلون وجود ۾ اچڻ شروع ڪيو ۽ ان جي آمد ۽ خطري کان اثر ۾ ايندڙ ملڪن جي عوام کي آگاهہ ڪيو ويو تہ نيلوفر تباهيءَ لاءِ ڪناري ڏي وڌي رهي آهي ان وقت کان ان نالي وارين عورتن تي مشڪل اچي ويو آهي. هو هر هڪ جي چرچي ڀوڳ ۽ ٽوڪ طعني جو شڪار بنجي پيون آهن. هڪ 67 سالن جي وڏي عمر جي نيلوفر نالي گهرو عورت ٻڌايو تہ "سائڪلون جو ذڪر اسان جي گهر ۾ چرچو ٿي پيو آهي. ڪالهہ آئون جيئن ئي گهر ۾ داخل ٿيس تہ منهنجا ٻئي پوٽا منهنجي اڳيان ڇٽي جهلي بيهي رهيا تہ "اجهو اچي وئي نيلوفر" ويندي نيلوفر جي ڏيءَ ارم چرچو ڪرڻ کان باز نہ آئي. هن کلندي چيو تہ "لڳي ٿو تہ اهڙي خوفناڪ شيءِ (سائڪلون) جو اهو نالو منهنجي پيءُ چونڊيو آهي."

پاڪستان جي محڪمي موسميات وارن ٻڌايو آهي تہ نيلوفر ڪنهن عورت جو نالو نہ آهي. "اهو هڪ گل جو نالو آهي" نيلوفر دراصل فارسي جو لفظ آهي سو بہ مذڪر جيڪو انگريزيءَ ۾ Lotus, Water Lily يا مارننگ گلوري سڏيو وڃي ٿو. سنڌيءَ ۾ ڪنول جو گل ۽ ٻاٽڻي (سائنسي نالو Nenuphar ۽ Nymphaea) آهي. رهيو سوال مونث مذڪر جو سو فارسي عربي جا ڪيترائي مونث يا مذڪر لفظ اسان وٽ ڇوڪرن جا بہ آهن تہ ڇوڪرين جا بہ. جيئن ممتاز ڪنڌر ۽ ممتاز بخاري مرد آهن تہ شاهجهان بادشاهہ جي زال ممتاز محل ۽ سنڌ يونيورسٽي جي پروفيسرياڻي ممتاز پٺو

عورتون آهن. زيب سنڌي مرد آهي تہ زيب نظاماڻي عورت! يا نصرت ابڙو مرد هو تہ نصرت لاشاري ۽ نصرت سحر عباسي عورتون آهن.

محڪمہ موسميات وارن جو چوڻ آهي تہ “گهڻي ڀاڱي سائڪلون خطرناڪ ۽ سخت نقصان پهچائيندڙ ٿين ٿيون سو انهن جا نالا بہ ببر شينهن، ڪاريهر، ڪکر ۽ باهہ جهڙا رکبا تہ اها سائڪلون جيڪا اڳيان وڃي ڪناري تي ايڏو نقصان ڪٽي نہ پهچائي، پر هن جي خوفناڪ نالي مان ماڻهو اڳواٽ هيسجي ويندا. ان ڪري محڪمہ موسميات ۾ ڪم ڪندڙ آفيسرن جي اها ئي خواهش رهي ٿي تہ گهٽ ۾ گهٽ نالو تہ سنو رکجي. اسان سان شامل هن ريجن جي ٻين ملڪن: عمان، برما، انڊيا... وغيره جي بہ اها ئي خواهش رهي ٿي ۽ هو ان قسم جا نالا ڏين ٿا. نيلوفر ۽ ٻيا نالا اسان چار سال اڳ Suggest ڪيا هئا جڏهن هن ريجن جي ملڪن جي گڏيل ڪانفرنس ٿي هئي.”

محڪمہ موسميات جي هن آفيسر اهو بہ چيو تہ” ڏسو ماڻهو سائڪلون جي خوف کان ڪنيڻ بدران ان جي نالي ‘نيلوفر’ جو ذڪر ڪن پيا.” هن ٻڌايو تہ گذريل ٻن مهينن ۾ اسان جي عربي ۽ هندي سمنڊ ۾ ٽي سائڪلون ٺهي چڪا آهن. گذريل بہ سائڪلون جن جا نالا نانڪ (گرو نانڪ) ۽ هد هد (پکي) هئا، اهي وچولي درجي جون ثابت ٿيون جن جي ڪري اسان جي بلوچستان واري ڪناري تي رڳو مينهن جو وسڪارو ٿيو پر هيءَ نيلوفر جيڪا عمان کان وٺي انڊيا جي گجرات واري ڪناري تائين اثر انداز ٿي رهي آهي، اها خطرناڪ لڳي ٿي جو بارش سان گڏ گرج چمڪ، تيز هوائون ۽ ٻوڏون آڻيندي ۽ گهرن جي تباهي ڪندي. ڪيترا اهي ئي دعائون گهري رهيا آهن تہ شل نيلوفر خراب اثر نہ ڇڏي نہ تہ ڇا ٿيندو جو آئنده مائٽ پنهنجن ٻارن جو نالو نيلوفر رکڻ ڇڏي ڏيندا. ٽي وي تي ماڻهن کان ورتل انٽرويو ۾ هڪ همراهہ چيو تہ اميد آهي تہ ڪناري تي پهچڻ کان اڳ هن سائڪلون جو زور ٽٽي پوندو ۽ فقط هلڪي بارش ۽ هلڪي هوا سندس پياري نالي نيلوفر جيان ملڪ جي موسم خوشگوار بنائيندي.

هڪ اسڪول جي ماسترياڻي جنهن جو نالو نيلوفر آهي تنهن ڪلندي چيو تہ مونکي مڙس ٺوچوي تہ “هاڻ سڄي ملڪ ۾ گهٽي تباهي نہ آڻجانءِ” هن وڌيڪ چيو تہ هن تي سائڪلون وارو نالو نيلوفر ناهي. “آئون خوبصورت گل جي نمائندگي ٿي ڪريان ۽ ان جي ابتڙ هيءَ سائڪلون ساموندي ڪاوڙ جو اظهار آهي.”

بهرحال 31 آڪٽوبر تائين نيلوفر عمان کان ڪڇ ۽ گجرات تائين پنهنجو اثر ڏيکاريو. ڪراچي ٺٽي بدين پاسي سخت مينهن جا وسڪارا ۽ ٻوڏون ٿيون پر ڪراچي شهر سمنڊ کان ايندڙ وڏين ڇولين کان هميشہ وانگر بچي ويو جيتوڻيڪ جيستائين نيلوفر جو اثر ختم نہ ٿيو هو سڄو هفتو ڪراچي جي آدمشماري نيلوفر سائڪلون کان خوف کائيندي رهي تہ خبر ناهي اها ڪيڏو نقصان رسائي. انهيءَ دوران ڪنهن نيلوفر مائيءَ جي خوش مزاج مڙس جو فيس بڪ تي هڪ واهہ جو شعر پڙهڻ لاءِ مليو... ڇي:

“ڪهدو سمندر سي مجهي ضرورت نهين نيلوفر ڪي،

بس، ايک بيوي هي ڪافي هي زندگي مين طوفان لاني ڪي لئي.”

سائڪلون تي لکيل هي مضمون هاڻ ختم ٿي ڪيم تہ سائڪلون بابت هڪ انگريزي جو شعر بہ ياد اچي ويو آهي. پڙهندڙن جي دلچسپيءَ لاءِ هتي اهو بہ لکي رهيو آهيان: شعر جو عنوان آهي Riptide ۽ لکڻ واري آسٽريليا جي شاعره آهي.

He loved like a raindrop
But I loved like a cyclone
And his eyes were the ocean
And mine were tsunamis
But his heart was a rip tide
And I couldn’t escape it.

سمنڊ سان واسطو نہ رکندڙن جي ڄاڻ لاءِ لکندو هلان تہ رپ ٽائيڊ (Rip tide) گهڻو ڪري سمنڊ جي ان حصي ۾ ٿئي ٿي جتي ٻن سمنڊن جون ڇوليون

هڪ ٻئي سان ٽڪرائجي سمنڊ ۾ سخت اٿل پٿل پيدا ڪن ٿيون. يا سمنڊ جو اهو حصو جتي اهو تمام گهٽو اونهو آهي تہ اتي پيدا ٿيل ڪُ رَنَ (Currents) سمنڊ کي تمام گهٽو رف بنائين ٿا. يعني سمنڊ تي تمام وڏيون ڇوليون (Rip tide) پئدا ڪن ٿيون جيڪي ان سمنڊ جي حصي کي تمام خوفناڪ بنائين ٿيون. اڄ جا ماڊرن ۽ وڏا وڏا جهاز بہ اهڙن هنڌن ۽ حالتن ۾ گهوماتجيو وڃن ۽ انهن لهرن مطابق پيدا ٿيندڙ لوڏن (جنهن کي رولنگ ۽ پچنگ سڏجي ٿو) ڪري نہ فقط جهاز جي جسم ۽ ان جي انجڻ جي حالت خراب ٿئي ٿو پر جهاز هلائڻ وارا بہ "سي سڪنيس" يعني مايوسيءَ جو شڪار ٿين ٿا.

ا ـ ي

سمند ڪناري ويٺل شاهه لطيف

آئون پهرين به لکي چڪو آهيان ته مونکي ان ڳالهه جو افسوس آهي جو ڪئڊٽ ڪاليج ۾ اسان کي ڪو شاهه لطيف جا بيت پڙهائڻ يا ياد ڪرڻ جي تلقين ڪرڻ وارو نه هو. بس ڪاليج ۾ ٿيندڙ بيت بازيءَ جي حد تائين ڪجهه شعر ياد ڪيا ويا، ٻيو مڙيئي خير. بعد ۾ جڏهن لکڻ شروع ڪيم ته افسوس ٿيو ته شاهه جا بيت ياد رکجن ها ته اڄ مضمون لکڻ مهل ڪم اچن ها. انهن ڏينهن ۾ اسان کي شاهه جي شاعريءَ جو نه قدر هو نه سمجهه ۾ آئي ٿي ۽ نه ان اسان کي متاثر ڪيو ٿي. ان کان وڌيڪ شعر ته امداد حسيني ۽ استاد بخاريءَ جا ياد هئا. ان وقت اها ڳالهه به سمجهه ۾ نه آئي ته شاهه لطيف ايڏو وڏو شاعر آهي جو هن جي بيتن جو انگريزي ترجمو اسان جو انگريز فوجي پرنسپال ڪرنل ڪومبس به نه رڳو واندڪائيءَ ۾ پڙهندو رهي ٿو پر موقعي ۽ مناسبت موجب تقريرن ۾ شاهه جو انگريزي ترجمي سان سنڌي بيت به پڙهي ٿو. هڪ پوڙهو انگريز ٿي ڪري سنڌي لهجي ۾ بيت پڙهي، وڏي ڳالهه آهي. سندس شاهه جو هي بيت فئوريٽ هوندو هو:

آڳِميو آهي، لَڳُهہَ پس! لطيف چئي،
وُٺو مينهن وڏ ڦڙو، ڳڏو ڏَرَ ڪاهي،
چَڻَ چڏي پَٽِ پئو، سَمَرُ سَنباهي،
وِهومَ لاهي، آسِرو الله مان

ڪرنل ڪومبس شاهه لطيف جي هن قسم جي بيتن ذريعي اسان کي اهو ئي ميسيج ڏيڻ چاهيندو هو ته اسان مايوس ۽ نااميد نه ٿيون. مسلسل جدوجهد ۽ خاطر خواهه نتيجن ۾ هن جو پڪو ۽ پختو يقين هو. ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو جڏهن شروع ٿيو هو ته مسئلا ئي مسئلا هئا. هي درويش يعني ڪرنل ڪومبس،

پيٽارو جي مسئلن کي ملير جي ماروئڙن جي مسئلن سان پيٽ ڏيندي پنهنجي تقرير جي شروعات شاهه جي مٺين بيت سان ڪندو هو.

افسوس جي ڳالهه آهي ته اسان جي هڪ دلپسند ڪردار (ڪرنل ڪومبس) کي شاهه لطيف جا بيت پڙهندو ڏسي به اسان ۾ ڪا دلچسپي پيدا نه ٿي سگهي.

شروعاتي ساموندي سفرن مان ٻن ٽن تي ساڳي جهاز ۾ مون سان گڏ منهنجو پيٽارو جو ڪلاس ميٽ دربيلي (ڊيري) جو احمد حسين مخدوم پڻ هو. هو نيويگيشن سائيڊ تي هو ۽ آئون انجنيئرنگ سائيڊ تي. اسان جون پوسٽون (عهدا) اهڙا هئا جو ڏينهن جو توڙي رات جو ساڳيا ڪلاڪ ڊيوٽي لڳندي هئي. هو جيتوڻيڪ مون وانگر سنڌيءَ جا چار درجا به نه پڙهيو ٻاراڻي درجي، "ڪي جي" کان فقط انگريزي پڙهيو پر هن کي شاهه لطيف جي شاعريءَ سان سچو پيار هو ۽ هر وقت ڪونه ڪو بيت جهونگاريندو رهندو هو. مون کي ياد آهي ته هڪ دفعي هن جي ٻڌايل هڪ بيت:

"چوريون چرڻ سِڪيون پنهون ڪيائون پور"

تي مون ڪا دير واهه واهه ڪئي ته چيائين: "لڳي ٿو اها ئي ڳالهه سمجهه ۾ آئي اٿئي."

واقعي ائين ئي ٿيندو هو. هن جي جهونگاريل شاهه جي بيتن جي ڪا ڪا سِٽ مونکي ڏاڍو متاثر ڪندي هئي جيئن ته:

اَچِي عِزرائِيلَ، سُتِي جاڳائِي سَسُئِي؛
ٿي ٻوڙائي ڏَليلَ، ته پُنهون ماڙُهو موڪليو.

ان قسم جو ڪو بيت ٻڌي، دل ۾ چوندو هوس ڇا ته هي (شاهه) ڏاهو ۽ Learned ماڻهو ٿو لڳي. پر ان هوندي به مون کي اها توفيق نه ٿيندي هئي جو ڪٿي شاهه جو رسالو ٻارڻ سان رکان ۽ ان مان روز هڪ اڌ بيت پڙهان. پر پوءِ ڪجهه اهڙا سفر شروع ٿيا جن ۾ مون سان گڏ احمد حسين مخدوم ته نه هو پر ٻيو ڪو سڄاڻو به نه هو. هي سفر ٽيهه ٽيهه چاليهه چاليهه ڏينهن جا ڊگها هوندا هئا جن ۾ جهاز کي ڪراچي کان ڪيوبا يا سڌو ڪئناڊا وٺي وڃڻو پيو ٿي.

ٽوڪيو کان وئنڪوئر، نيويارڪ کان پينانگ ۽ بئنڪاڪ وغيره. ههڙن ڊگهن سفرن ۾ ڪنيل ڪتاب ڪتي ويندا هئا. رستي تي طوفاني راتيون، مينهن ۽ سرد موسم ملي ٿي. آئون اڪيلو ڪمري ۾ پنهنجي بنڪ (بيڊ) تي پيو هوندو هوس. اهڙن مايوسي وارن ڏينهن ۽ برفاني راتين ۾ جڏهن مونکي لڳندو هو ته نه سمنڊ ڪٽندو نه سفر.... الائي اهو ڏينهن ڪڏهن ايندو جو اسان کي پنهنجو بندرگاهه (منزل) سامهون نظر ايندي.. پر لڳي ٿو اهو ڏينهن ايندو ئي ڪونه.... اهڙي ٿيندي هئي مايوسي- سي سڪنيس ۾! هڪ سفر ۾اهڙين راتين ۾ مونکي مهراڻ رسالي ۾ شاهه جي سر ساموندي، سر سريراڳ وغيره جا بيت ملي ويا ۽ مون پهريون پيرو اهي چڱي پڙهڻ ۽ ان تي غور ڪرڻ شروع ڪيو.

پنهنجي ڳالهه ڪرڻ کان اڳ ٻه اکر ڪئپٽن مخدوم احمد حسين بابت به لکان ته هو اڄ تائين شاهه لطيف جو شيدائي آهي ۽ هن شاهه لطيف جو نه رڳو هڪ هڪ شعر پڙهيو ۽ سمجهيو آهي پر ان جو هن انگريزيءَ ۾ ترجمو به ڪيو آهي. اها ڳالهه هن ڪجهه ڏينهن اڳ ٻڌائي. يعني هي مضمون لکڻ کان اڳ جڏهن هاڻ اسان ٻئي 75 سالن جا اچي ٿيا آهيون.

بهرحال جهاز هلائڻ وارن مٿين ڊگهن سفرن ۾ جڏهن مون پهريون دفعو شاهه لطيف جي بيتن تي غور ڪيو ته ان وقت آئون ٽيهه کن سالن جو ٿي چڪو هوس. ان بعد جهاز سمنڊ تي هوندو هو ته ٻين ڪتابن سان گڏ شاهه جي بيتن جو، خاص ڪري انهن جو جن جو سمنڊ، ٻيڙين، ناکئن، انهن جي گهر ڀاتين جي احساس جو ذڪر هوندو هو، مطالعو ڪندو هوس بلڪ سچ ته اهو آهي ته انهن تي غور ڪندو هوس. هر دفعي مون کي شاهه لطيف جي شعرن ۾، ڪا اهڙي ڳالهه نظر اچڻ لڳي جو آئون وائڙو ٿي ويس ٿي ۽ مونکي ائين محسوس ٿيندو هو ته شاهه لطيف پڪ اسان وانگر نه فقط Seafarer هو پر هن تمام گهڻو سفر ساموندي ۽ پيرين پيادي ڪيو آهي. ان بنا ڪو اهڙا بيت لکي نٿو سگهي. نيڪ آهي انهن ڏينهن ۾ اڄ وارا ڳَل تي هلندڙ لوهي جهاز نه هئا پر سڙهن ۽ چپوئن تي هلندڙ ٻيڙا هئا. انهن ڏينهن ۾ اهي ٻيڙا اونهي جو گهڻو رخ ڪرڻ بدران ڪنارو ڪنارو ڏئي هلندا هئا پر مونکي هميشه لڳندو آهي ته شاهه

لطيف ان وقت جي ٻيڙن ۾، ان وقت جي ناکئن سان تمام گهڻو وقت گذاريو آهي. هن ڊگها ڊگها سفر ڪيا آهن جيڪي انهن ڏينهن ۾ سمجهو تہ سنڌو نديءَ جي چوڙ کان ڪڇ گجرات جي بندرگاهن تائين ۽ اڳيان لنڪا تائين يا ٻئي پاسي عدن تائين ٿي ڪٽي هئا پر ڇا اهو ممڪن ٿي سگهي ٿو تہ شاهہ لطيف جيڪي پنهنجن بيتن ۾ ٻيڙين، سمنڊن، انهن ۾ سفر ڪندڙ ناکئن ۽ موسمن جون ڳالهيون لکيون آهن اهو ڪو ٻيو لکي وڃي جنهن ساموندي سفر نہ ڪيو هجي. سچ تہ اهو آهي تہ مون انهن بيتن بابت ڪيترن ليکڪن جون سمجهاڻيون پڙهيون آهن، پر ڪي ڳالهيونجن جو ذڪر شاهہ لطيف ڪيو آهي، انهن کي بہ سمجهہ ۾ نہ آيون آهن. ڇو جو هو سمنڊ ۽ ساموندي سفر کان اڻ واقف آهن. اهو ئي سبب آهي جو آئون هتي پنهنجي سبجيڪٽ جهازراني ۽ جهاز سازيءَ جي حوالي سان ڪجهہ ڳالهيون explain ڪرڻ ٿو چاهيان، جيڪي پڙهڻ بعد هو شاهہ لطيف جا ان سبجيڪٽ تي لکيل بيت وڌيڪ ساراهي سگهندا، وڌيڪ سمجهي سگهندا. ٻن سٽن ۾ فقط اهو چوندس تہ شاهہ لطيف جي ڇا تہ نيويگيشنل ۽ اوشنوگرافي جي ڄاڻ هئي. هن ساموندي زندگيءَ جا ڪهڙا تہ نيٺ لفظ استعمال ڪيا آهن ... سکاڻيءَ (Quarter Master) کان آڇيرن (White horses) تائين... اهو سوچي پڪ ٿي ٿئي تہ هن درياءَ ۾ تہ سفر ڪيو آهي پر سمنڊ ۾ پڻ.

هينئر بہ ڪراچيءَ ۾ هڪ سنڌي ڪانفرنس ۾ ڪنهن شاهہ جي بيتن بابت پئي ٻڌايو تہ شاهہ لطيف ٻيڙي هلائڻ وارن جي زالن جي دل جي ترجماني ڪئي آهي تہ هن جو ڪانڌ هر سال ڏيڍ بعد سفر تي نڪري ٿو. نہ، نہ، هرگز نہ. ان وقت جي ماڻهن ۽ شاهہ لطيف کي خبر هئي تہ سنڌ مان سفر لاءِ نڪرڻ جا ڏينهن مقرر هئا ۽ اهي سال ۾ هڪ دفعو لنڪا ڏي وڃڻ لاءِ ٿي آيا ۽ هڪ دفعو عدن ۽ عمان پاسي وڃڻ لاءِ ٿي آيا. اهڙي طرح لنڪا يا جاوا سماترا کان موٽڻ جا ڏينهن بہ مقرر هئا. ان وقت جهاز اڄ وانگر نٿي هليا- يعني جيڏانهن اسان کي وٽي ٿو ۽ جڏهن وٽي ٿو لنگر ڪٽي نڪري پئون ٿا. اهي ئي ڪجهہ ڳالهيون آهن جيڪي هتي مان سمجهائڻ چاهيان ٿو جيڪي شاهہ لطيف تہ سمجهيون

ٿي پر افسوس جو اسان جو اج بہ وڏي تعداد ۾ پڙھيل ڳڙھيل ماڻھو نہ سمجھي سگھيو آھي ۽ نہ سوچي سگھي ٿو- سواءِ ٿورن جي. اھو آئون ان ڪري ٿو چوان جو مون يونيورسٽي جي شاگردن کان بہ ان بابت سوال ڪيا آھن.

دنيا ۾ جھاز راني ۾ ڏاڍو دير سان ترقي آئي. سمجھو تہ حضرت نوح نبي عليہ جي ڏينھن کان وٺي اھي ڪاٺ جون چپوئن ۽ سڙھن ذريعي ٻيڙيون پئي ھليون-- ويندي فرعونن جي ڏينھن ۾، سڪندر اعظم جي ڏينھن ۾، حضرت عمر فاروق جي ڏينھن ۾ تہ ڪولمبس جي ڏينھن ۾ بہ.... ويندي 1499 ۾ جڏھن پھريون دفعو واسڪو ڊاگاما آفريڪا کنڊ جو ڦيرو ڪري انڊيا پھتو تہ ھن جا بہ چار ئي جھاز اھڙا ڪاٺ جا ۽ سڙھن وارا-- يعني Sailing Ships ھئا. چپو (Oar) ڪاٺ جي ٻئٽ يا ڪپڙا سٽڻ واري ڏنگريءَ جھڙا ڊگھا ٽين ٽا جيڪي ٻيڙيءَ جي سائيز مطابق بہ، چار يا ڇھہ ماڻھو اڌ ٻيڙيءَ جي ھڪ پاسي تہ اڌ ٻئي پاسي ويھي، انھن چپوئن سان سمنڊ کي پنيان ڌڪين ٿا تہ ٻيڙي اڳيان وڌي ٿي. پر چپوئن ذريعي وڏو فاصلو طيءِ ڪرڻ مشڪل ڪم آھي. چپوئن واريون ٻيڙيون Rowing Boats فقط بندرگاھہ اندر ھڪ ھنڌ کان ٻئي ھنڌ تائين ويجھي فاصلي تائين ھلائي سگھجي ٿي يا بندرگاھہ کان ٻاھر ڪلئي سمنڊ ۾ بيٺل ھڪ جھاز کان ٻئي جھاز تائين، يا ڪنھن بيٽ تي وڏي جھاز بيھارڻ جو بندوبست نہ آھي تہ جھاز کي بندرگاھہ کان پري بيھاري ان جو سامان يا مسافر چپوئن وارين ٻيڙين ۾ ھڪ ھنڌ کان ٻئي ھنڌ تي پھچايا ويا ٿي. چو جو چپو ھلائڻ ڪو سولو ڪم ناھي. اڄ ڪلھ ھلائڻ سان بہ ٻانھون شل ٿيو وڃن جو چپوءَ جي ھينئين ٻئٽ واري حصي کي ھيٺ پاڻيءَ ۾ وجھي مٿين ڏنڊي واري حصي سان پاڻ ڏي ڇڪڻ ۾ ڪافي طاقت لڳي ٿي. تعليم وارن ڏينھن ۾ اڄ ڪلھ جي Rowing (چپوئن ذريعي ٻيڙي ھلائڻ) جي پيربڌ ۾ اسان پگھرجي ويندا ھئاسين.

وڏي سفر لاءِ جيسين ڪَلَ وارا جھاز ايجاد نہ ٿيا ھئا تہ سڙھہ وارا Sailing Ships استعمال ٿيا ٿي. ڪاٺ جي جھازن تي ڪاٺ جا ڊگھا ڏنڊا (ڪوھا) ھوندا ھئا جن ۾ ٿلھي ٽاٽ جي ڪپڙي جون بيرقون/ جھنڊا (سڙھہ) ٻڌل

هوندا هئا. انهن سڙهن ۾ ٻڌل رسن کي ڇڪڻ يا ڍر ڏيڻ سان انهن سڙهن کي پاسيرو ڪيو ويو ٿي جيئن پنيان لڳندڙ هوا جو گهٽي کان گهٽو فائدو وٺي جهاز کي تکو ۽ صحيح طرف هلائي سگهجي.

سڙهه وارين ٻيڙين ۾ گهٽي تڪليف نٿي ٿئي پر تڏهن بہ سڙهن کي صحيح رخ ۾ قائم رکڻ لاءِ رسن کي خبرداريءَ سان ڇڪي جهلڻو پوي ٿو. سڙهن واريون هي ٻيڙيون يا جهاز هوا جي زور تي هليا ٿي. جيتري گهٽي هوا اوتري گهٽي رفتار. مثال طور ڏينهن ٻن بعد جيڪڏهن هوا بند ٿي وڃي تہ جهاز هڪ هنڌ بيهي ٿي رهيا. وڏ ۾ وڏ ڇپوئن ذريعي انهن کي ڪناري ڏي وٺي وڃڻو پيو ٿي. سخت هوائن يا طوفانن ۾ بہ جهاز کي ڪناري وٽ وٺي لنگر ڪيرائڻو پيو ٿي يا ڪنهن وڻ، پٿر يا ٻي ڪنهن شيءِ سان ٻڌڻو پيو ٿي ڇو جو طوفاني هوائن جي سٽ نہ جهلي انهن ڏينهن جون ڪاٺ جون ٻيڙيون اونڌيون ٿي پيون ٿي- يعني ٻڏي ويون ٿي يا انهن جا سڙهہ ڦاٽي پيا ٿي ۽ هي اڳتي جي سفر لاءِ معذور ٿي پيون ٿي. بهرحال وڏي سفر لاءِ عدن ۽ ايران کان سنڌ ڏي ۽ سنڌ کان هندوستان جي اولهہ واري ڪناري (Malabar Coast) ۽ لنڪا ڏي يا لنڪا کان برما، بنگال، سيام (ٿائليند) يا ملايا (ملائيشيا) ۽ اڳتي جاوا، سماترا، چين ڏي وڃڻ لاءِ سڙهن واريون ٻيڙيون يا ٻيڙا (جهاز) استعمال ٿيا ٿي.

سوچيان ٿو تہ اڄ جي جهازن لاءِ سنگاپور، ٽوڪيو، ممباسا، ڪولمبو ممبئي وغيره ۾ ڇا تہ وڏا اسٽور ۽ ڪارخانا آهن جتان جهاز جي مشينن جا اسپيئر پارٽ ۽ ٻيو سامان وٺڻو پوي ٿو. انهن ڏينهن ۾ سنگاپور، پينانگ، ممبئي جهڙا بندرگاهہ اڃان وجود ۾ ئي نہ آيا هئا. ڪڇ، گجرات، ٺٽي پاسي ۽ ڪولمبو جي آسپاس ننڍڙن بندرگاهن ۾ جتي ان وقت جا اهي ٻيڙا بيٺا ٿي جن جو ڊرافٽ يعني سامان رکڻ بعد اهي وڏ ۾ وڏ ماڻهوءَ جي قد جيترو هيٺ ويا ٿي، انهن بندرگاهن تي هنن جهازن لاءِ سامان هوندو هو ٽاٽ يا بافتي جو ڪپڙو، جنهن ذريعي ڦاٽل سڙهن ۾ چتيون هڻي سگهجن، مختلف سائيزن جون سبڻ لاءِ سُئيون ۽ سُوٽا، تلها ۽ سنها ڏاڳا، سڙهن تي پکين جون وِٺيون ڌوئڻ لاءِ ڪار صابڻ، ٻيڙين جي ٻاهرين حصي تي ڪاٺ تي چنبڙي ويل سپن ۽ گينگن کي

صاف ڪرڻ لاءِ لوه جون پٽيون (Scrapper) ۽ ٻيڙين جي ٻاهرين حصي واري ڪاٺ کي مضبوط ۽ صاف سٿرو رکڻ لاءِ اسان ڏي ڄاڻيي ۽ سرنهن جو تيل تہ لنڪا ۽ ملاڪا ڏي ڪوپري جو تيل خريد ڪيو ويو ٿي.

ڳالهہ اها آهي تہ اڄڪلهہ اسان جهاز هلايون ٿا تہ اسان فقط پنهنجي جهازران ڪمپنيءَ جو آرڊر حاصل ڪريون ٿا تہ اسان کي ڪڏهن ۽ ڪيڏانهن وڃڻو آهي. سامان هٿ ڪرڻ يعني پاڙي جي ڏيتي ليتي ڪرڻ، ڪمپني جي آفيس ۾ ويٺل ڪمرشل ۽ مارڪيٽنگ آفيسرن جو ڪم آهي. اسان جو ڪم جهاز هلائڻ ۽ ڪمپنيءَ يا جهاز جي مالڪ طرفان ٻڌايل بندرگاهہ تائين جهاز کي پهچائڻ آهي. سال جو ڪٽي ڪهڙو بہ مهينو هجي هيڊ آفيس يا مالڪ طرفان آرڊر ٿو اچي تہ جهاز کي اولهہ ڏي ممباسا وٺي وڃو تہ اوڏانهن هليا ويندا سين. جي چوندا تہ اتر ڏي ايران عدن هليا وڃو يا ڏکڻ ڏي سري لنڪا يا مالديپ هليا وڃو تہ اوڏانهن هليا ويندا سين. ويندي دنيا جي آخري ڇيڙي تي جپان، نيويارڪ، سئيڊن، وئنڪوئر يا نيوزيلينڊ ۽ آسٽريليا بہ هليا ويندا سين. جهازن تي ڪولڊ اسٽوريج ۽ سمنڊ جي کاري پاڻيءَ مان مٺو ناهڻ جو بندوبست هجڻ ڪري اسان ڇهن مهينن کان بہ مٿي کلئي سمنڊ تي رهي سگهون ٿا. اڄ ڪلهہ جي جهازن تي جهاز کي هلائڻ لاءِ تيل جون بہ وڏيون ٽانڪيون آهن. سڄي دنيا جا چارٽ (نقشا) جهاز تي موجود آهن ۽ سئٽلائيٽ نيويگيٽر جهڙا آلہ ايجاد ٿي چڪا آهن جن ذريعي اسان کي هر منٽ تي خبر پوي ٿي تہ اسان جو جهاز دنيا جي گولي تي ڪهڙي هنڌ تي آهي- يعني ڪهڙي ويڪرائي ڦاڪ (Latitude) ۽ ڪهڙي ڊگهائي ڦاڪ (Longitude) تي آهي ۽ اهو بہ تہ چوويهہ ڪلاڪن ۾ اسان جي جهاز ڪيترو سفر طئي ڪيو- پاڻيءَ جي جهاز جي ڪار يا لاري وانگر، ان جي انجڻ جي رفتار مان، مفاصلي جي خبر نٿي پوي. ڇو جو سمنڊ تي سامهون جو طوفان، ڇوليون ۽ ڪُنَ (Under Currents) مفاصلي کي گهٽايو ڇڏين ۽ پنيان لڳڻ ڪري وڌايو ڇڏين. اسان کي اڳئين زماني جي سڙهہ وارن ٻيڙن کي هلائڻ وارن وانگر ايندڙ ويندڙ کان پڇ پڇ نٿي ڪرڻي پوي تہ ڀائو عدن ڪهڙي پاسي آهي يا ممباسا ڏي وڃڻ جو هي

صحيح طرف آهي يا نہ؟ ۽ اسان ڪهڙي هنڌ تي آهيون جو انهن ڏينهن ۾ قابل ناڪئا بہ توائي ٿي ويا ٿي.

پراڻن ڏينهن ۾ جڏهن سڙهن ذريعي ٻيڙا هليا ٿي انهن ڏينهن ۾ جهاز هلائڻ وارو ئي وکر جو مالڪ هو تہ هو جهاز جو بہ مالڪ پاڻ هو. يعني اهو وڻجارو "ون- ان- ٿري" هوندو هو پر ان هوندي بہ هو پنهنجي مرضيءَ سان جنهن وقت وٽي ۽ جنهن طرف ڏي دل چاهي پنهنجي ٻيڙي کي هاڪاري نٿي سگهيو. اهو ان ڪري جو انهن ڏينهن ۾ سڙهن تي هلندڙ ٻيڙا هئا جيڪي فقط هوا جي رخ مطابق هلي سگهيا ٿي. اتر جي هوا لڳي ٿي تہ ٻيڙا ڏکڻ ڏي هليا ٿي ۽ جي ڏکڻ جي لڳي ٿي تہ اهي فقط اتر طرف هلي سگهيا ٿي، پر اڄ جا طاقتور انجڻ تي هلندڙ جهاز جنهن وقت ۽ جنهن طرف اسان چاهيون جهاز هاڪاري سگهون ٿا. اسان لاءِ اها ڳالهہ گهٽي اهميت نٿي رکي تہ هوا جو رخ ڪهڙو آهي يا هوا لڳي بہ پئي يا نہ؟ اهو سلسلو هاڻ شروع ٿيو آهي، جنهن کي بہ سو سال بہ ڪي مس ٿيا آهن.

دنيا جي پهرين ٻاڦ تي هلندڙ آگ گاڏي 1810ع ڌاري هلڻ شروع ٿي هئي ۽ ٻاڦ تي هلندڙ Steam Ships جن کي اسان "آگبوٽ" سڏيو ٿي، دنيا ۾ 1820ع ڌاري هليا. پهريون آگبوٽ 1813ع ۾ ليڊس (انگلينڊ) کان يارمائوٿ هليو هو- يعني شاهہ لطيف جي وفات (1752ع) کان سٺ ستر سال پوءِ. ان کان اڳ ۾ دنيا ۾ جيڪي بہ جهاز هليا ٿي اهي سڙهن وارا Sailing جهاز هئا. ويندي واسڪو ڊاگاما 1499 ۾ ڪيپ آف گڊ هوپ ڪراس ڪرڻ لاءِ (آفريڪا جو ڦيرو ڪرڻ لاءِ) خاص چار ماڊرن جهاز ٺهرائي پنهنجي ملڪ پورچوگال جي بندرگاهہ لسبان مان نڪتو هو. اهي ماڊرن جهاز سڙهن ذريعي هلندڙ ڪاٺ جا جهاز هئا ۽ سڙهن وارا جهاز هميشہ هوا جي رخ مطابق هلن ٿا.

آفريڪا کنڊ جو هيٺاهون حصو (ڪيپ آف گڊ هوپ) اڪري آفريڪا کنڊ جي اوپر ڪناري پهچڻ يعني ائٽلانٽڪ سمنڊ مان هندي وڏي سمنڊ (انڊين اوشن) ۾ پهچڻ جي خواهش ۾ يورپ وارن جا هزارين ناڪئا ۽ ٻڏنن جا ٻڏن جهاز ٻڏي ويا. اهي ڪيپ آف گڊ هوپ وٽ جتي ڏکڻ ائٽلانٽڪ ۽ هندي وڏو سمنڊ

ملن ٽا اتي جي اتاهين ۾ ڇتين ڇولين جو مقابلو نہ ڪري ڇيتيون ڇيتيون ٿي ويا ٿي. واسڪو ڊاگاما پهريون جهازي هو جيڪو ڪيپ آف گڊ هوپ اڪري آفريڪا جي اوله واري ڪناري تي پهتو ۽ ڪجهہ ڏينهن موزمبق ۾ گذاري پوءِ وڏيڪ اتر ڏي ممباسا ۽ مليندي جي بندرگاهہ ۾ پهتو ۽ پوءِ هو ڪو سونهون ڳولڻ لڳو جيڪو هن جي جهازن کي انڊيا جي بندرگاهہ "ڪوچين" ڏي وٺي هلي. هاڻ اها ڳالهہ سمجهڻ ضروري آهي جيڪا شاهہ لطيف پلي پٽ سمجهي ٿي. اها ڳالهہ هيءَ آهي جنهن بابت پڙهندڙ ۾ اڄ جا Navigator اهو سوچي رهيا هجن تہ ڇا واسڪو ڊاگاما جهڙي ماهر ملاح کي اها ڄاڻ نہ هئي تہ انڊيا ڪهڙي پاسي آهي؟ ان جو جواب اهو آهي تہ هن کي بلڪل خبر هئي. اهو ماڻهو جيڪو پورچوگال کان 8 جولاءِ 1477ع تي چار جهاز ۽ 170 ماڻهو ڪٽي نڪري ٿو ۽ نون مهينن جي ڏينهن رات جي سفر بعد 10 اپريل 1498ع تي ممباسا ۾ پوءِ پر واري بندرگاهہ ميلندي تي پهچي ٿو. ان کي ڇا اها خبر نہ هئي تہ "ڪوچين" اهو سامهون مهيني ڪن جي پنڌ تي اوير ۾ آهي. پوءِ جڏهن خبر هئي تہ واسڪو ڊاگاما پاڻ سان "سونهون" (گائيڊ) ڇو ٿي ڪٽڻ چاهيو؟ هن لاءِ طرف معلوم ڪرڻ ڪو ڏکيو ڪم نہ هو. هن وٽ قطب نما (اتر قطب ڏيکارڻ واري دٻي) بہ هئي تہ هن کي سج، سيارن ۽ تارن ذريعي بہ رستو ڳولڻ آيو ٿي. پوءِ پلا ڪهڙي ڳالهہ هئي جيڪا واسڪو ڊاگاما کي پريشان ڪري رهي هئي؟ اُها اِها هئي جنهن ڏانهن شاهہ لطيف سر سامونڊيءَ ۾ اشارو ڪيو آهي:

لڳي اُتر هيرَ، سامونڊين سِڙهہ سنباهيا.

ياد رهي تہ انجڻ ايجاد ٿيڻ بعد جهازرانن اتر هير لڳڻ جو سوچڻ ڇڏي ڏنو. پر جيستائين ڪَلَ (انجڻ) تي هلندڙ جهاز ايجاد نہ ٿيا هئا، سڙهہ تي هلندڙ يعني هوا جي زور تي هلندڙ ڪاٺ جي ٻيڙن لاءِ ڪنهن ڏارئين بندرگاهہ ۾ پهچڻ لاءِ بہ ڳالهيون ضروري هونديون هيون. هڪ "طرف" ۽ ٻيو "هوائن جو رخ". دنيا جي مختلف حصن ۾ مختلف مهينن ۾ مختلف طرفن کان هوائون لڳن ٿيون. سڙهہ وارا جهاز هلائڻ لاءِ انهن جي معلومات ضروري هوندي هئي. جيئن ائٽلانٽڪ سمنڊ ۾ ٽريڊ Winds لڳن ٿيون تيئن اسان وٽ عربي سمنڊ

۽ هندي سمنڊ ۾ چؤماسي (Monsoon) جون هوائون لڳن ٿيون. اسان وٽ سياري ۾ جڏهن ٿڌ ٿئي ٿي تہ اتر جون هوائون لڳن ٿيون ۽ اونهاري ۾ ڏکڻ جون لڳن ٿيون. ان ڪري اسان وٽ اڄ بہ گهر اهڙي طرح آهن جن جو اڳڙ ڏکڻ طرف آهي جيئن گرميءَ ۾ اهي ڏکڻ جون هوائون لڳن. اسان وٽ اتر وارو پاسو بند رکيو وڃي ٿو جيئن سياري ۾ اتر طرف کان لڳندڙ ٿڌين هوائن کان بچاءُ ٿئي. اهو ئي حال جهازرانيءَ جو هو. سياري ۾ جيئن ئي اتر جون هوائون لڳڻ شروع ٿينديون هيون تہ وڻجارا سڙهہ سڌا ڪري ڏکڻ ڏي يعني سري لنڪا ڏي وڃڻ لڳندا هئا. پوءِ هو دير نہ ڪندا هئا. ڇو جو دير ڪرڻ سان يعني مهينو ڏيڍ دير سان نڪرڻ تي هنن کي خوف هوندو هو تہ متان هوائون ڍريون ٿي پون يا رستي تي ڏينهن بہ هوا بلڪل بند نہ ٿي وڃي. ڇو جو هوا جي بند ٿيڻ ڪري جهاز هڪ هنڌ بيهي رهيا ٿي ۽ ڪناري تي موجود ساموندي ڦورن (قزاقن) پنهنجين چپوئن وارين بيڙين ۾ هنن جي سڙهن وارن بيڙين وٽ پهچي ڦر ڪئي ٿي.

ملاحَ! تنهنجي مَڪُڙيءَ اچي چور چڙهيا.

اهو ئي حال واپسي جو هو. هو لنڪا يا ڏکڻ انڊيا جي بندرگاهن کان ان وقت نڪتا ٿي جڏهن ڏکڻ جون هوائون لڳيون ٿي. يعني اها ڳالهہ جيڪا اسان جو اڄ جو هر اديب يا اڄ جو جهازران نٿو سمجهي تہ اڳئين دور ۾، بلڪ صدين تائين، ڪنهن نئين بندرگاهہ ۾ پهچڻ لاءِ ناڪئي لاءِ ٻن شين جي ڄاڻ ضروري هوندي هئي. هڪ ڊئريڪشن (طرف) ۽ ٻيو هوائن جو رخ. ان دور ۾ توهان جڏهن چاهيو ٻئي ملڪ يا بندرگاهہ ڏي نٿي نڪري سگهيائو. عرب ملڪن کان سنڌ يا سنڌ کان لنڪا ۽ واپسيءَ جو مدار تہ فقط هڪ طرفي هوا ـ اتر کان يا ڏکڻ کان لڳندڙ جو هو پر سنڌ کان ممباسا يا سوماليہ وڃڻ ۽ موٽڻ لاءِ جڏهن تہ ڪلئي سمنڊ ۾ وڏو مفاصلو طئي ڪرڻو پيو ٿي اتي مختلف طرفن کان لڳندڙ هوائن کي ڌيان ۾ رکي جهاز کي هلائڻو پيو ٿي ۽ منزلن ڏي سڌو وڃڻ بدران هوائن مطابق رخ بدلائڻو پيو ٿي. اهو ئي سبب آهي جو واسڪو ڊاگاما آفريڪا جي بندرگاهہ ميلنديءَ ۾ ترسي سونهون ڳولڻ ۾ لڳي ويو جيڪو ڪوچين جي exact معلومات کان علاوه رستي تي لڳندڙ هوائن جي رخ جي بہ ڄاڻ رکندو

هجي تہ ڪهڙي وقت تي ڪوچين لاءِ لنگر کڻجي ۽ هندي وڏي سمنڊ ۾ مختلف هنڌن تي هوائن جي رخ مان ڪيئن فائدو حاصل ڪجي. آخر هن کي هڪ قابل ملاح ملي ويو. ڪي چون ٿا تہ اهو گجراتي هو ڪي چون ٿا تہ سنڌي هو يا مڪراني هو يا آفريڪا جو شيدي هو. ڪي تہ چون ٿا (ويندي انگريزن جي ڪتابن ۾ بہ آهي) تہ هن کي ان وقت جو قابل ملاح Navigator احمد بن ماجد ملي ويو هو جيڪو ڪوچين تائين وٽي آيو. احمد بن ماجد مغرب ۾ "عرب ملاح" جي نالي سان مشهور آهي. آفريڪا ۽ عرب دنيا ۾ هو "سمنڊ جو شير" سڏجي ٿو هو 1421ع ۾ عراق جي شهر صور (SUR) ۾ جائو ۽ 1500ع ۾ وفات ڪئي. وڏو قابل ماڻهو هو جنهن جا شعرو شاعري ۽ نثر جا 40 ڪن ڪتاب آهن. نثر ۾ هن جا مئرين سائنس ۽ جهازن جي چرپر تي ڪيترائي ڪتاب آهن جن ايراني نار جي علائقن ۾ رهندڙن جي انڊيا ۽ مشرقي آفريڪا جي بندرگاهن ۾ پهچڻ ۾ وڏي مدد ڪئي. هن اهي سڀ ڪتاب عربيءَ ۾ لکيا پر بہ ڪتاب جيڪي انگريزي ۾ ترجمو ٿيا اهي آهن:

1- The Book of the Benefits of Principals of Seamanship
2- Book of Lessons on the Foundation of the Sea & Navigation.

هي ڪتاب ڄڻ تہ انسائيڪلو پيڊيا آهن جن ۾ ابن ماجد نيويگيشن (سمنڊ تي رستو ڳولڻ) جي تاريخ ۽ بنيادي اصول، ڪنارو ڏئي جهاز هلائڻ ۽ کلئي سمنڊ مان هلڻ، اوپر آفريڪا کان انڊونيشيا تائين بندرگاهن جي لوڪيشن، مختلف راتين ۾ تارن جي پوزيشن، چؤماسي جي هوائن ۽ سمنڊن تي لڳندڙ ٻين هوائن جا احوال ڏنا آهن. هو سمنڊ تي رستا ڳولهڻ ۽ جهاز راني کان ايترو تہ مشهور ٿيو جو دنيا جا جهازران هن کي "The Shooting Star" بہ سڏين ٿا. ڇا تہ ڪمال جو ماڻهو هو! هن اهي سي مين شپ (Seamanship) تي ڪتاب 85_1460ع جي وچ ۾ لکيا آهن. ان بعد دنيا ڪيڏي ترقي ڪئي ۽ هر ايندڙ جنريشن (ٿهي) پراڻيءَ کان وڌيڪ قابل سمجهي وڃي ٿي. ان هوندي بہ 500 سالن بعد جڏهن اسان کي انگريز ڪلاس ٽيچر ڪئپٽن واٽڪنس

(جيڪو Seamanship تي فقط هڪ ڪتاب لکڻ ڪان مشهور آهي) آڊيو ويزئل ائڊز (Audio Visual Aids) ذريعي چٽگانگ جي مئرين اڪيڊميءَ ۾ سيمينشپ (Seamenship) پڙهائيندو هو ته ڪڏهن ڪڏهن سمجهه ۾ نه ايندي هئي ۽ سزا خاطر ايڪسٽرا ڊرل ملندي هئي. ان حساب سان هي احمد بن ماجد يا تيمور لنگ منگول جي حسابدان ۽ ٽرگناميٽري جي ماهر پوٽي مرزا الغ بيگ جهڙن انسانن جي ڇا ڳالهه ڪجي! هنن کي قدرت اهڙو دماغ عطا ڪيو جن جا ڪتاب اڄ اسان جهاز هلائڻ وارا پڙهون ٿا. ابن ماجد جا ٻه هٿ جا لکيل ڪتاب (قلمي نسخا) اڄ به پئرس جي نئشنل لئبرريءَ ۾ موجود آهن.

بهرحال هتي مون ٻي ڳالهه جي اهميت پڙهندڙن کي محسوس پئي ڪرائي. اها هيءَ ته واسڪو ڊاگاما کي سندس ”سونهون“ موسم جي خيال کان صحيح وقت تي 24 اپريل 1498 تي، مليندي بندرگاهه مان ڪڍي انڊيا ڏي وٺي هليو جتي هنن جا جهاز 25 ڏينهن بعد ڪاليڪٽ ۾ پهتا. اڄ جي ماڊرن ۽ تيز رفتار جهازن کي اسان ڪراچي کان ممباسا وٺي وڃون ٿا ته اٺ نَو ڏينهن لڳيو وڃن سو ان حساب سان واسڪو ڊاگاما جا ڪاٺ جي سڙهه وارن جهازن جو 25 کن ڏينهن ۾ پهچڻ بلڪل صحيح هو. ان بعد سندن سونهون ته ٻئي ڪنهن جهاز ۾ اڳتي هليو ويو پر هنن کي واپسي لاءِ هوائن جو سسٽم سمجهائي ويو ته ڪڏهن انڊيا ڇڏي آفريڪا جو رخ ڪجو.

انڊيا ۾ رهڻ دوران واسڪو ڊاگاما ۽ ان علائقي جي راجا جي ا ٽبٽت تي پئي ۽ واسڪو ڊاگاما وٺي ڀڄڻ جي ڪئي. جيتوڻيڪ اهو وقت انڊيا جي ڪناري کان آفريڪا ڏي وڃڻ جو صحيح نه هو پر هنن لاءِ ڀڄڻ ضروري ٿي پيو. رستي تي ان وقت لڳندڙ هوائون ان رخ ڏي ويندڙ جهازن جي فائدي ۾ نه هيون. نتيجي ۾ هنن جا جهاز صحيح رخ ڏي وڌڻ بدران بتال ٿيندا رهيا. هو 29 آگسٽ تي انڊيا جي بندرگاهه مان لنگر کڻي مليندي آفريڪا ڏي روانا ٿيا ۽ مس مس 132 ڏينهن بعد 2 جنوري 1499 تي آفريڪا جي ڪناري تي پهتا سو به مليندي‌ءَ کان گهڻو مٿي اتر ۾ مغديشو بندرگاهه ۾! رستي تي بک، بيمارين ۽ سامونڊي مخالف هوائن ڪري 115 ماڻهو مري ويا ۽ هڪ جهاز ڀڄي پڙي ويو.

مٿين ڳالهہ ٻڌائڻ جو مطلب اهو آهي تہ ان زماني ۾ يعني شاهہ لطيف جي ڏينهن تائين ۽ سئو کن سال پوءِ تائين بہ، جيستائين سڙهہ وارا ٻيڙا هلندا رهيا، تيستائين هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ تائين جهاز جي پهچڻ ۾ موسم جو وڏو عمل دخل هو. اڄڪلهہ تہ اسان کي رڳو چارٽ (سامونڊي نقشي تي بندرگاهہ جي direction (رخ) معلوم ڪرڻ جي ضرورت پوي ٿي. ڪنهن پائليٽ (سونهين) جي مدد بنا انهن بندرگاهن ۾ بہ پهچيو وڃون جن ۾ پهرين نہ ويا آهيون. پر اڳ زماني ۾ جنهن جو شاهہ لطيف ذڪر ڪيو آهي، موسم جي معلومات رکڻ ضروري هئي جنهن لاءِ سونهين کي پاڻ سان ڪٽڻ يا ان کان صلاح وٺڻ ضروري هوندي هئي، تڏهن تہ شاهہ لطيف فرمايو: ”سُونَهن جي صلاح، وَٺُ تہ وير لنگهي وڃين“.

هتي اهو بہ لکندو هلان تہ انگريزي جو لفظ پائليٽ هڪ تہ هوائي جهاز هلائڻ واري ڪئپٽن لاءِ استعمال ٿئي ٿو ٻيو پاڻيءَ جي جهاز جو اهو ڪئپٽن پڻ پائليٽ سڏجي ٿو جيڪو رهنمائي ڪري، ڏکين هنڌن جي معلومات هجڻ ڪري رستو ڏيکاري، جيئن سئيز ڪئنال جي منهن تائين تہ هر ڪو پنهنجي جهاز کي ڪاهي اچي ٿو پر پوءِ سئيز ڪئنال مان گذري بحر احمر (Red Sea) ۾ يا ٻئي پاسي پوئنچ سمنڊ (Mediterranean Sea) تائين سلامت پهچائڻ لاءِ مقامي Pilot (سونهين) جي ضرورت پوي ٿي. مصر حڪومت وٽ پنجاهہ کن پائليٽ (سامونڊي جهازن جا ڪئپٽن) هر وقت موجود هوندا آهن جيڪي سئيز ڪئنال مان لنگهندڙ جهازن جي قافلي تي چڙهي، جهازن کي سئيز ڪئنال سلامتيءَ سان اڪرائيندا آهن. اهڙي طرح دنيا جي هر بندرگاهہ ۾ جهاز کي اندر وٺي جيٽي سان لڳائڻ لاءِ ان بندرگاهہ جا سونهان (Pilot) هوندا آهن يا انگلينڊ، جرمني، بيلجم، هالينڊ کان مٿي، سياري جي موسم ۾ اتي جي اتراهن سمنڊن ۾ ايڏا سخت طوفان ۽ ڪوهيڙو ڏنڌ رهي ٿو جو ڏيک جي حد ميٽر بہ مس رهي ٿي. يعني جهاز جي وچ تان جهاز جو اڳ يا پچ بہ ڏسي نہ سگهبو آهي. اهڙين حالتن ۾ جهازران ڪمپني طرفان اسان کي اجازت هوندي آهي تہ اهي ڏينهن بہ پاڻ جهاز هلائڻ بدران مقامي سونهون Hire

ڪيون جيڪو "نارٿ سي پائليٽ" سڏبو آهي. هڪ بندرگاهه کان ٻئي تائين مثال طور ائنٽورپ يا راٽرڊم کان ڪوپن هيگن تائين وٺي ايندو آهي. ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ هن جي ڳري في ٽئي ٽي پر مالڪن کي جهاز ۽ ان ۾ موجود اربها رپين جو ڪارگو بچائڻ لاءِ اهو ڦاهو ڦڪٽو پوي ٿو.

سنڌ جا ماڻهو- خاص ڪري هندو واپاري ٻاهرن ملڪن سان تجارت ڪرڻ جا وڏا شوقين هئا. هو ڏکڻ طرف، نہ رڳو لنڪا تائين، پر اڳتي ملاڪا، جاوا، سماترا ۽ سورابايا تائين وڃي نڪتا ٿي. جاوا (انڊونيشيا) ۾ بہ شاهہ لطيف جي جمڻ کان اڳ جا ويندڙ هئا تڏهن تہ شاهہ لطيف پنهنجن بيتن ۾ جاوا ۽ اتان جي مصالحن جو ذڪر ڪيو آهي. شاهہ لطيف هنن وڻجارن لاءِ ٿو فرمائي تہ:

قَرقُلَ قوتا، پارچا، پاٽِيَنَ پاتائُون؛
ڪونيُون قِيمَتَ سَندِيُون، تَرَ ۾ تاڪِيائُون؛
لاڄِنِ مَنجهہ، لَطِيفُ چئي، ٻيڙا ٻَڌائُون؛
نَذرُ نَبِيءَ جامَ جو، چَڙهندي چَيائُون؛
جي ڇُوهي ڇوڙيائُون، سي ٻيڙِيُون رَکِين ٻاجَهہ سين!

قرقل (لونگ) ۽ ايلاچي سنڌ جون پيدائشون نہ آهن. اهي مصالحا ملبار ڪناري کان آڻيندا هئا جتي جي بندرگاهہ ڪوچين (ڪاليڪٽ) ۾ پورچوگالي سياح واسڪوڊا گاما پهتو هو ۽ اتي جي راجا کي صاف صاف چيو هئائين تہ آئون انهن مصالحن ۽ دال چيني، مِرين (ڪارن مرچن) لاءِ آيو آهيان. ان کان علاوه اهي شيون اڄ واري انڊونيشيا جي ٻيٽن- خاص ڪري جاوا ۾ جام هيون. بلڪ اتي جا ٻيٽ مصالحي جا ٻيٽ سڏبا آهن. ٻين ملڪن ۽ بندرگاهن ۾ مونکي جيڪي سنڌي واپاري ملندا هئا تہ اهي چوندا هئا تہ هنن جا پيئر يا ڏاڏا اتي آيا- يعني هيءَ 1960ع واري ڏهاڪي جي ڳالهہ آهي جڏهن مون ساموندي سفر شروع ڪيا. (هاڻ تہ هنن جي چوٿين پنجين پيڙهي رهندي هوندي). بهرحال ان 1960 واري ڏهاڪي ۾ انڊونيشيا جي ٻيٽن جاوا، سماترا، سورابايا يا بالي وغيره ۾ سنڌي ملندا هئا تہ پڇڻ تي هو ڪو جواب نہ ڏيندا هئا. جو هنن کي خبر ئي نہ هوندي هئي تہ اهي سنڌ کان هيڏانهن جاوا، سماترا، سورابايا وغيره ڪڏهن

آيا... سئوسال اڳ... ڏيڍ سئوسال اڳ ... يا ان کان بہ گھڻو اڳ. ان ۾ تہ ڪو شڪ ناهي تہ هنن جو هن پاسي وڏي عرصي کان اچڻ وڃڻ لڳو رهيو ٿي. مون انهن شروع وارن ڏينهن ۾ يعني 1960ع واري ڏهاڪي ۾ جاوا ۽ سوربايا ۾ اهڙا بہ سنڌي هندو ڏٺا جن جون ڏاڏيون نانيون جاواني- يعني مقامي هيون، تنهنجي معنيٰ تہ هنن جا پڙ ڏاڏا پڙ نانا هتي آيا هوندا جن جي پٽن هتي جي عورتن سان شادي ڪئي. ٻين علائقن وانگر جتي سنڌي هندو ويا ٿي تيئن هتي جي يعني جاوا متعلق پڻ چوٽيون ۽ شعر مشهور هئا. جيئن روم ۾ رهندڙ سنڌي واپارين بابت مشهو هو تہ "توڙي رهن روم ۾ تہ بہ ڪائين بصر ۽ ٿوم." وچ ايشيا جي ملڪ ۾ واپار ڪندڙ سنڌي ڪنهن جي ڳالهہ سمجھ ۾ نہ اچڻ تي چوندا هئا تہ "يارا! ڪھڙيون وينو ازبڪيون بڪين" هنن جو اشارو ازبڪستان جي ٻوليءَ ڏي هو. جاوا لاءِ چوٽي مشهور هئي تہ "جيڪي ويا جاوا، سي رهيا سدائين ساوا" جاوا، سماترا پاسي کان جھجھو ناڻو ڪمائي اچڻ تي انگريزن جي ڏينهن ۾ سنڌي پنجين درجي جي ڪتاب ۾ هڪ بيت هو تہ:

"سودي خاطر سنبھي، جيڪي ويا جاوا،
ڪري وڻج واپار سي، سگھو ٿيا ساوا،
اڻ ميو ڏن اتان، سو جو ڪمائين،
پاڻ تہ ڪائين تن جا پوبان پڻ ڪائين"

شاهہ لطيف جو هڪ بيت آهي جنهن مان صاف ظاهر آهي تہ شاهہ لطيف جي جمڻ کان بہ گھڻو اڳ اسان جا سنڌي واپاري انهن سڙهن جي ڪاٺ جي ٻيڙين (Sailing Boats) ۾ جاوا سماترا کان بہ ڏور چين کان وڃي نڪتا ٿي.

سودي ڪارڻ سنيري، ويهون وڻجارن،
ويا چين بينگال ڏي، ماڪ رکي من.

انهن وڻجارن، ناکئن، ملاحن جي اهم روٽ ديبل (سنڌ) ويراوال (گجرات ڪڇ) کان لنڪا (سلون) هوندي هئي.

لنڪا لنڪا ڪن، لئہ لنڪا جي اوهريا
سٽي سون لنڪا جو سک نہ ساموندين.

ان وقت ۾ جهاز راني ۽ واپار جو ڇا سسٽم هو ان کان اسان جو شاهه لطيف چڱي طرح واقف هو. اتر جي هوائن لڳڻ سان سنڌ، ڪڇ، گجرات جي مختلف بندرگاهن يا ڪارين ۽ ڦاٽن ۾ بيٺل ٻيڙين وارا سڙهه سڌا ڪري لنڪا ڏي نڪري پيا ٿي. نڪرندي نڪرندي ٻه چار ڏينهن دير ٻه ٿي وئي ٿي پر هنن پوري ڪوشش جلدي نڪرڻ جي ڪئي ٿي جيئن هو اڪيلا نه رهجي وڃن، ڇو جو توهان هاڻ سمجهي ويا هوندائو ته انهن ڏينهن ۾ ناڪئي (ناخدا) يعني جهاز جو سڪاڻ سڏو جهلي هلندڙ ڪئپٽن لاءِ موسم ۽ هوائن جي وڏيڪ اهميت هئي. اتر جون هوائون لڳڻ سان هنن پنهنجين ٻيڙين کي وکر (سامان) سان پُريو ٿي جيڪو لنڪا ۾ وڪڻي اتان سون ۽ ٻيون قيمتي شيون آنديون ٿي. اتر جي هوا لڳڻ سان سامونڊين جي زالن کي ڌڙڪو ٿيو ٿي ته هاڻ سندن مڙس نه ترسندا... هيستائين جيڪي هنن سان ميل ملاقاتون ۽ ڪچهريون پئي هليون انهن جو جڙ ته خاتمو ٿي ويو. بقول شاهه لطيف جي:

"آئي اتر مُند، هنئين اُڌڪو نه لهي
وٽين لاڄو بند، ٻيهر مڪين ٻيڙيون."

ڪيترن جي نئين شادي ٿيل هوندي هئي جن جون ڪنوارون پنهنجن مڙسن جي وڃڻ جو ٻڌي روئنديون هيون پر هو مجبور هوندا هئا جو اتر جي هوا لڳڻ سان "جوڳي نه ڪنهنجا مٽ". هنن لاءِ ڏکڻ ڏي ٻيڙا هاڪارڻ ضروري ٿي پوندا هئا، چاهي سندن زالون ڇا به ڪن. بقول شاهه لطيف جي:

"رئان رهن نه سُپرين، آيل! ڪريان ڪيئن؟"

يا هڪ هنڌ هنن جي دلين جي ترجماني ڪندي شاهه لطيف چوي ٿو:

"لڳي اتر هيرَ سامونڊين سڙهه سنباهيا"

اهي گهٽو ڪري ڏياري وارا ڏينهن هوندا هئا. جو ڏياري هر سال انهن تاريخن ۾ ٿي اچي.

"ڏني ڏياري، سامونڊين سڙهه سنباهيا"

بهرحال سنڌ، ڪڇ، گجرات کان ٻيڙا نڪرندا هئا ۽ اچي لنڪا کان نڪرندا هئا جتي سامان لهندو هو ۽ اهو سامان ٻين ٻيڙن تي چڙهندو هو جن

کي ملاڪا، جاوا، سماترا ۽ چين پاسي وڃڻو هوندو هو. يا اهي ئي ديبل ۽ ويراوال ڪان نڪتل جهاز لنڪا وٽان ڦري ملاڪا ويندا هئا نه ته گهڻا ٽٽا جهاز- خاص ڪري ننديون ٻيڙيون اتي لنڪا ۾ ئي ترسي پونديون هيون ۽ انهن ۾ موجود سامونڊي جهاز جي مالڪ- وڻجاري ڪي، سنڌ ڪان آندل وکر ڪي هول سيل ۾ يا ريزڪي ۾ وڪڻائڻ ۾ مدد ڪندا هئا، جنهن ۾ مهينو ڏيڍ لڳي ويندو هو ۽ هو ڇهن مهينن بعد چؤماسي جي هوائن جو انتظار ڪندا هئا جيئن انهن هوائن جي زور تي هو پنهنجن ٻيڙن کي اتر طرف هاڪاري پنهنجي وطن سنڌ موٽن. لنڪا يا جاوا، سماترا، ملاڪا ۾ چار پنج مهينا رهڻ دوران هو موٽندي جي سفر جي تياري ڪندا رهيا ٿي. ڦاٿل سڙهن کي سبيو ٿي، سامونڊي پکين جون وٺيون لڳل سڙهن کي کار جي پاڻيءَ سان ڌوئي صاف ڪيو ٿي، ٻيڙيءَ ۾ پيدا ٿيل سوراخن کي ڪاٺ جي چپڙين سان بند ڪيو ٿي ۽ انهن کي ڪناري تي ليٽائي پاسن تي لڳل سپون ۽ ٻيو جميل سامونڊي ڪچرو ڪنهن لوهه جي Scraper سان کرچي صاف ڪيو ٿي ۽ پوءِ ان کي- يعني ٻيڙيءَ جي ٻنهي پاسن کي تيل لڳايو ٿي جنهن لاءِ شاهه صاحب چوي ٿو:

”وينو ٺُنَ ٺُنِيس، مَکِ ڏيهاڻي مَڪُڙِي...“

اهو ائين هو جيئن اڄڪلهه جي وڏن لوهي جهازن کي خشڪ گودي (Dry Dock) ۾ بيهاري ان جي Hull (ٻاهرين پليٽن) کي Sand Blasting ذريعي صاف ڪيو ويجي ٿو ۽ پوءِ رنگ روغن سان چلڪايو وڃي ٿو ڇو جو جهاز يا ٻيڙيءَ جو ٻاهريون پاسو جيترو صاف سترو ۽ لسو هوندو اوترو پاڻيءَ جو resistance گهٽ ٿيندو ۽ جهاز يا ٻيڙيءَ کي گهڻي رفتار ملندي.

توهان ڪراچي يا حيدرآباد ۾ اهڙا پورهيت به ڏٺا هوندا جيڪي ڪن خاص موسمن ۾ ٻوٽ هليا ويندا آهن. اسان جي ڳهڻيءَ ۾ مڇي وڪڻڻ وارو سال ۾ مهينو کن پنهنجي ڳوٺ پنجاب هليو ويندو آهي. پڇڻ تي ٻڌائيندو آهي ته ڪڻڪ جي ڪٽائي پئي هلي يا ڦٽين جو چوندو پئي ٿيو سو چار پئسا ڪمائڻ ويو هوس. ٻيڙين تي ڪم ڪرڻ وارن لاءِ لنڪا (سلون، سرانديپ) يا ملاڪا ۽ سُورٻايا ۾ به ائين ٿيندو هو. انهن ڏينهن ۾ هنن جا جهاز اڄ جهڙا انجڻ

تي هلڻ وارا تہ هوندا ڪونہ هئا جو سامان لاهي ٻئي ڏينهن وطن موٽن. وطن موٽڻ لاءِ هنن کي ٽي چار مهينا چؤماسي جي هوائن جو انتظار ڪرڻو پيو ٿي ۽ اهي ٽي مهينا پيٽ گذر لاءِ ۽ چار پئسا وڌيڪ بچائڻ لاءِ هو اتي لنڪا يا ملاڪا جي ڪنهن زميندار وٽ هاريو ڪندا هئا يا ڪنهن سيٺ جي دڪان يا اوطاق تي ڪم ڪندا هئا ۽ پوءِ جڏهن چؤماسي جي هوائن لڳڻ تي ناڪئا شهر ۾ پڙهو گهمائيندا هئا تہ هاڻ وطن ورڻ جي تياري آهي تہ سڀ پورهيت پنهنجن مالڪن سان حساب ڪتاب ڪري اچي پنهنجين پنهنجين ٻيڙين ۾ سوار ٿيندا هئا. پر ڪي زميندار، وڏيرا يا سيٺ جاٽي واٽي پنهنجن ڪم وارن سان حساب چڪتو ڪرڻ ۾ دير پيا ڪندا هئا ۽ نتيجي ۾ غريب ساموندڀَ ڪان پنهنجو ٻيڙو نڪري ويندو هو ۽ هوڏانهن وطن ۾ سندس زال "تان ڪي لئج ڪانگ! ڪڏهن ايندا مان ڳري؟" پنهنجي ڪانڌ جي اچڻ لاءِ ڪانگن جي ڪيانتن جو انتظار ڪندي رهندي هئي.

ڪڏهن تہ اسان جي ساموندڀَ جي پرديس ۾ ڪنهن سان اک لڙي وئي ٿي تہ پنهنجي وطن جي زال کي وساري پرديس ۾ مقامي سرانديپي يا جاواني زال سان زندگي گذارڻ لڳي ويو ٿي. چؤماسي جي هوائن لڳڻ تي وٽجارو- جهاز جو مالڪ پلي گهٽيءَ گهٽيءَ ۾ پيو پڙهو گهمائي تہ ديبل يا ويراوال بندرگاهہ ڏي ويندڙ فلاڻو ٻيڙو تيار آهي پر نئين ملڪ جي زال سان شادي ڪرڻ وارو "ساموندي" ڪنن ۾ ڪپهہ وجهي ستو رهيو ٿي. مجبورن جهاز کي هن کي ڇڏي وطن موٽڻو پيو ٿي... جتي سندس زال مڙس کي نہ ڏسي اهو ئي چيو ٿي:

"تو ڪئن وسريا، ڍوليا! ڏينهن اچڻ جا؟"

اڄ جي دور ۾ تہ اميگريشن جا قاعدا قانون ايڏا سخت آهن جو جيڪو جهازي جنهن جهاز ۾ وڃي ٿو ان ۾ هن کي موٽڻو پوي ٿو ۽ جڏهن خبر پوي ٿي تہ ان نالي وارو جهاز جنهن ۾ هو روانو ٿيو هو ڪراچيءَ پهتو آهي تہ ان جي زال، دوستن ۽ مائٽن کي پڪ ٿئي ٿي تہ همراهہ رائونڊ ٽرپ ڪري هوم پورٽ ۾ پهتو آهي. پر پراڻن ڏينهن ۾ جڏهن هوا جي زور تي هلندڙ سڙهن وارا جهاز هئا ۽ جن جي ڊپارچر ۽ ارائيول جو مدار ڪمپني (هيڊ آفيس) جي خواهش ۽ آرڊر تي نہ

پر لڳندڙ هوائن جي تبديليءَ مطابق ٿيو ٿي ته اهي ٻيڙا وطن ورڻ تي به. سامونڊي همراهه جي زال کي اها پڪ نٿيئي ته هن جو ڪانڌ ان ٻيڙيءَ ۾ آهي يا لنڪا ۾ بيمار ٿي پيو. بنگال جي سندربنس ٻيلي ۾ شينهن هاٿي کائي ويس يا جاوا، سماترا جي ڪنهن کوهه ۾ ڪري پيو! هوءَ موٽڻ وارن ٻيڙن مان جنهن ٻيڙي ۾ هن جو مڙس روانو ٿيو هو، ان جو سڙهه سڃاڻي به دل ۾ دعائون پئي گهرندي هئي ته جهاز ته اهو ئي آهي پر شل هن جو مڙس به ان ۾ هجي.

سڙهه سڃاڻيو چوڻ ماءُ! سامونڊي آئيا

مان منهنجو هوءِ، جاني هن جهاز ۾!

هي سڀ ڪجهه لکڻ جو مطلب اهو آهي ته شاهه لطيف سمجهيو ٿي ته پاڻي جي جهاز هلائڻ لاءِ موسم جي ڄاڻ ضروري هئي. شاهه لطيف کي جهازن، جهازرانن، وڻج واپار، ناکئن ۽ انهن جي احساسن جي چڱي طرح پروڙ هئي. مونکي ته لڳي ٿو ته شاهه لطيف انهن ٻيڙن ۾ هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ تمام گهڻو سفر ڪيو آهي ڇو جو شاهه لطيف ڪن هنڌن تي سمنڊ، جهازن ۽ جهاز رانن بابت اهڙا لفظ، مثال، چوڻيون، اصطلاح ۽ 'similes' استعمال ڪيون آهن جو بنا سامونڊي سفر ڪرڻ جي يا انهن وڻجارن، ناکئن، ملاحن سان گڏ گهڻو وقت بنا رهڻ بنا، ڪو ڪري نٿو سگهي. جيئن ته:

* جهاز ضعيفن جو پاڻيءَ ۾ پرتوءِ

* سامونڊي! تو سنبهين، ساڃو جهل سکاڻ

* ڪَپَرُ تو ڪُنَ ڪري، جتن ماٽي منجهه مِهي

* آڇاڙا عميق جا، اچن اوپارا

(آڇاڙا جن کي انگريزيءَ ۾ White Horses سڏجي ٿو سمنڊ جي سامهون ايندڙ ڇولين جون ripples ٽين ٽيون جن ۾ ٿوري ٿوري ڳجي ٿئي ٿي، اهي اسان وڏن جهازن هلائڻ وارن کي به مايوسي ۽ سي سکنيس ڏئي ڇڏيندا آهن ۽ اهي سمنڊ يا موسم خراب ٿيڻ جي اڳڪٿي سمجهيا ويندا آهن. انهن جي ڄاڻ ڪان اهو ئي واقف ٿي سگهي ٿو جنهن گهڻا سامونڊي سفر ڪيا هجن.

"آڇاڙا ابت، گهڙج گهاٽي نينهن سين." وغيره

اهڙي طرح شاهہ لطيف بابت هي بہ لکڻ چاهيان ٿو: مون کي ٻين ڳالهين جي ڪا خاص معلومات نہ آهي. مثال طور سنڌ جي جبلن، بيابانن، رڻ پٽن، ڪوهستاني ۽ ٿري ماڻهن ۽ انهن علائقن جي وڻ ٽڻن، پاڇين، گاهن، پکين، جيتن جڻن وغيره جي. ٿوري گهڻي جيڪا سمنڊن، دريائن، جهازن، جهاز راني، ناکئن ۽ انهن جي احساسن ۽ ساموندي شين جي خبر آهي ان جي آڌار تي شاهہ جو سر ساموندي يا سر سريراڳ ٿو پڙهان تہ شاهہ سائينءَ جي ڇا تہ ڄاڻ هئي ۽ اها ڄاڻ ٿي نٿو سگهي تہ هن ڪنهن مقبري يا درگاهہ تي چلي/ مراقبي ۾ ويهڻ سان حاصل ڪئي هجي. هن يقينن سفر ڪيو آهي، پيرين پنڌ بہ تہ ٻيڙين ذريعي بہ ۽ ماڻهن سان خوب خبرون چارون ڪيون آهن. انهن ڏينهن ۾ ميان نور محمد ڪلهوڙي (1755ع ـ1698ع) سنڌ جي حاڪم کي خيال اچي ها تہ ڪنهن لکيل پڙهيل کي، شاهہ لطيف سان گڏ لڳائي ها تہ هن جون ڳالهيون ٻڌي قلمبند ڪندو وڃي تہ اڄ اسان وٽ شاهہ لطيف جا سفرناما موجود هجن ها جيڪي ايندڙ ٽهين لاءِ ڄاڻ جي کاڻ هجن ها جيئن ابن بطوطا (1368ع ـ 1304ع) ۽ مارڪو پولو (1324ع ـ 1254ع) جي سفر نامي مان يورپ جي ماڻهن کي فائدو، ڄاڻ ۽ رهنمائي ملي. ابن بطوطا جڏهن پنهنجي وطن موٽيو تہ ان وقت سندس ملڪ "موراڪو" تي المرينون گهراڻي جي حاڪم ابو عنان فارس بن علي (1358ع ـ 1329ع) جو راڄ هو. ابو عنان طنج (Tangier) ۾ موجود هڪ اسڪالر، تاريخ نويس (جنهن اندلس جي تاريخ لکي آهي) ابن جزي (سڄو نالو: محمد ابن احمد ابن جزي الڪلبي الغرناطيءَ) کي ابنِ بطوطا جي ڳالهين جي قلمبند ڪرڻ لاءِ چيو. اهڙي طرح ابن بطوطا جو سفر نامو تيار ٿي ويو جيڪو اڄ ڏينهن تائين انيڪ ٻولين ۾ ترجمو ٿي چڪو آهي. مارڪو پولو بہ پنهنجي سفر جون ڳالهيون پاڻ نہ لکيون. سفر تان موٽڻ تي سندس ملڪ اٽليءَ جون حالتون خراب هيون ۽ ڪجهہ غلط فهميءَ ۾ مارڪو پولو کي بہ جيل اندر ڪيو ويو. اتي جينوا جي جيل ۾ روسٽيڪلودا پيزا (Rustichelo da Pisa) نالي هڪ ليکڪ بہ هو. 1298ع ۾ جڏهن مارڪو پولو جيل ۾ آيو تہ هن پنهنجي سفر جون ڳالهيون هن ليکڪ روسٽيڪلو کي

ٻڌايون. جنهن The Travels of Marco Polo ڪتاب تيار ڪيو جنهن ذريعي يورپ جي ماڻهن کي انڊيا، چين، عرب ملڪن جي خبر پئي. ذرا سوچيو ته اهي ماڻهو ڪوشش نه ڪن ها ته مارڪو پولو ۽ ابن بطوطا جي قيمتي احوالن جي دنيا کي خبر ئي نه پوي ها ۽ اهو به ٿي سگهي ٿو بلڪ هر خيال کان ممڪن آهي ته ابن بطوطا ۽ مارڪو پولو جهڙا هنن کان به اڳ پيا به ڪيترائي traveller هوندا جن انهن کان به وڌيڪ دنيا جو سفر ڪيو هوندو ۽ انهن جي ڄاڻ اجان به وڌيڪ هوندي پر لکت ۾ نه اچڻ ڪري فقط ان وقت جي چند ماڻهن فيض حاصل ڪيو هوندو جن انهن جي سفر نامن جون زباني ڳالهيون ٻڌيون هونديون.

اهڙي طرح اسان جي شاهه لطيف جي سفر ۽ معلومات جون ڳالهيون جيڪڏهن ڪو لکي ها ته اڄ The Travels of Shah Latif جي ڪتاب کان دنيا واقف هجي ها. ائين به ناهي ته ڪو ان وقت سنڌ ۾ ڪو پڙهيل ڳڙهيل نه هو. اسان جا ڪيترائي سنڌي هندو جن ميرن ۽ مغلن جي دربار ۾ ڪم ڪيو ٿي عربي ۽ فارسيءَ جا ڄاڻو هئا ۽ هو سنڌيءَ ۾ نه ته عربيءَ ۽ فارسيءَ ۾ لکي سگهيا ٿي جيئن ابن بطوطا جي سفر جو احوال به پهرين عربيءَ ۾ لکيو ويو هو يا مارڪو پولو جو اطالوي ٻوليءَ ۾ لکيو ويو. هاڻ ته سائين دنيا جي هر ٻوليءَ ۾ انهن جي سفرن جو ترجمو ملي ٿو. بهرحال ان وقت جي سنڌ جي حاڪم ميان نور محمد ڪلهوڙو يا ڪنهن ٻئي شاهه لطيف جي سفرن ۽ معلومات کي ڪتابي صورت ۾ ته نه آندو البت ميان نور محمد ڪلهوڙي جي پٽ غلام شاهه ڪلهوڙي، 1757ع ۾ تخت تي وهڻ بعد شاهه لطيف جي قبر مٿان مقبرو ضرور اڏرايو. خير اهو به سنو ته هي الهامي شاعر، Traveler ۽ معلومات جي کاڻ شاهه لطيف ماڻهن جي دلين تي ياد رهڻ لڳو پر اسان سنڌ جي ماڻهن هن جي ڄاڻ ۽ بيتن جي قدر داني ڪرڻ بدران هن کي پير، بزرگ، درويش، فقير ۽ ڏاڍو وڏي ڏيڻ وارو بنائي ڇڏيو ۽ اسان جا ماڻهو وڃن هن جي قبر کي چمندا ۽ مرادون پنندا... هي اهي ڳالهيون آهن جن جي شاهه لطيف سخت خلاف هو. هو ته اهو ئي چوندي گذاري ويو ته سڀ ڪجهه رب پاڪ جي هٿ ۾ آهي. هو ڏئي ٿو، هو

ئي لاهي ٿو. دوائون بہ تڏهن اثر ڪن ٿيون جڏهن رب پاڪ طرفان هنن ڪي حڪم ٿئي ٿو ۽ اسان وٽ سنڌ ۾ چا تہ پيري مريديءَ جو عالم آهي. بزرگ جي وفات تي هن جو اولاد- چاهي ڪيترو بہ نڪمو ۽ بي دين هجي، گادي نشين ٿي وهي ٿو. ههڙا حال، ڪنهن عرب يا ٻئي ملائيشيا جهڙي مسلمان ملڪ ۾ نظر اچن ٿا؟ ۽ منهنجي خيال ۾ تہ شاهہ لطيف کي تہ اولاد بہ نہ هو تہ بہ گادي نشين موجود آهن. شاهہ لطيف کي اسان جي ماڻهن زبردست شاعر، جاگرافر، عربي ۽ فارسي جو ڄاڻو ۽ جنرل ناليج جي ڪاڻ بدران ائين فقير ٻڻائي ڇڏيو آهي جيئن نئين ديري ۾ اسان جا ماڻهو وڏا وڏا مقبرا اڏي ذوالفقار علي ڀٽي جهڙي هڪ عالمي سياستدان ڊپلوميٽ، انگريزيءَ جي ڄاڻو هارورڊ ۽ آڪسفورڊ يونيورسٽيءَ جي قابل شاگرد، هڪ دلير ۽ بردبار خوش لباس شخص کي پير فقير بنائي رهيا آهن جنهن جي قبر تي ماڻهو جهڪي سڪائون باسي رهيا آهن. ذوالفقار علي ڀٽي تہ وقت جي وڏن پيرن کي بہ نٿي مڃيو. ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو جي اسيمبلي ۾ ڪرنل ڪومبس انگريز پرنسپال پرسان بيهندو هو تہ هو اسان جي انگريز پرنسپال کان بہ سمارٽ لڳندو هو جيڪو سندس انگريزيءَ جي تعريف ڪندو هو. ڀٽو صاحب جون ڪيل نصيحتون ۽ ڳالهيون اڄ بہ پيٽارو جا شروعاتي فوجي آفيسر جنرل ايس پي شاهد ۽ ائڊمرل فاروق رشيد جهڙا شروعاتي ٻئچن جا ڪئڊٽ، دهرائيندا رهن ٿا جيڪي ان وقت انٽر ڪان ائين ڪلاس جا شاگرد هئا. اڄ جي نوجوانن جن ڀٽو صاحب کي نہ ڏٺو آهي اهي هن جا ڪتاب، مضمون ۽ يو ٽيوب تي تقريرون ٻڌي سگهن ٿا تہ هو ڇا قابل ماڻهو هو جنهن کي اسان جا ماڻهو شاهہ لطيف وانگر پير فقير تائين محدود ڪري رهيا آهن.

پاڻ شاهہ لطيف جي سفرن ۽ معلومات جي ڳالهہ ڪري رهيا هئاسين تہ سندس بيت پڙهي حيرت ٿي ٿئي تہ هن کي سنڌي، عربي، فارسيءَ جا ڪهڙا ڪهڙا تہ لفظ آيا ٿي ۽ ان سان گڏ عام معلومات جا. انهن مان هڪ جو مثال هتي ڏيندس، پر ان کان اڳ تمهيد ٻڌڻ لاءِ هڪ بہ ٻيون ڳالهيون ڪندس. جيئن توهان کي منهنجي ڳالهہ سمجهہ ۾ اچي سگهي.

هڪ ڏينهن ڳالهه پئي هلي تہ اسان وٽ ڪراچيءَ ۾ هر شيءِ نقلي ٿيندي ٿي... صابڻ، ڪوڪا ڪولا، ڪپڙا، ڪيچ اپ تہ ٺهن ٿيون پر ويندي عطر بہ! دنيا جي اوچي اوچي ڪمپني جي براندن جا نقلي عطر رکيا آهن ۽ حيرت جي اها ڳالهه آهي تہ انهن جي پيڪنگ يعني بوتلون وغيره ۽ ويندي خوشبوءِ بہ اصلي عطرن جهڙي لڳي ٿي. ان تي هڪ چيو تہ "ها، ان ۾ ٺاهڻ وارن ڪمال ڪري ڇڏيو آهي پر هڪ ڳالهه ۾ مار کائي ويا آهن... اها آهي خوشبوءِ کي قائم رکڻ. اصل عطر شينل 5، اٽرنٽي، بلئڪ اوپيم هجي يا Joy، پئائزن، 4711، فلورس- ان جي خوشبوءِ ڪئي ڏينهن بہ جسم يا ڪپڙن مان پئي ايندي، نقلي عطر جي خوشبوءِ ڪٽي اصلي جهڙي آهي پر اها اڌ ڪلاڪ بہ ڪا مس ٿي هلي."

"ڇو ڀلا؟" ڪنهن پڇيو.

"اهو ان ڪري جو انهن فرينچ يا ولائتي عطرن ۾ جيڪا شيءِ خوشبوءِ کي برقرار رکي ٿي اها بيحد مهانگي آهي ان ڪري اهي اوريجنل عطر مهانگا آهن."

انهن عطرن ۾ ڪهڙي شيءِ پوي ٿي جيڪا خوشبوءِ کي برقرار رکي ٿي ان ڏينهن خبر پئجي نہ سگهي.

ڪجهہ مهينن کان پوءِ هڪ ڏينهن اسان سئيڊن جي يونيورسٽيءَ جي ڪمپيوٽر روم ۾ ويٺا هئاسين تہ منهنجي پر ۾ ويٺل هڪ انگريز ڪلاس ميٽ ڪنهن انگريزي اخبار جي خبر ٻڌائي تہ عمان جي ٻن مهاڻن کي وهيل مڇيءَ جي "الٽيءَ" ڪروڙ پتي بنائي ڇڏيو آهي. هنن کي سمنڊ تي امبرگرس Amber Gris مليو آهي جيڪو فرانس جو هڪ عطر جو واپاري سوا لک ڊالر في ڪلو سان خريد ڪري رهيو آهي.

مون بہ انهن ڏينهن ۾ پڙهيو هو تہ وهيل مڇين ۾ هڪ جنس ٿئي ٿي جنهن جي پيٽ ۾ هي مادو ٿئي ٿو. اها "اسپرم وهيل" سڏجي ٿي. وهيل مڇي تمام وڏي ٿئي ٿي، ايتريقدر جو هن جي دل بہ هاٿي جيڏي ٿئي ٿي. هن کي ڪاڏو

چٻاڙڻ وارا ڏند نہ ٿين جيئن اسان جي وات ۾ آهن ۽ نہ هن جي وات ۾ واڳوءَ جهڙا ڏند ٿين ٿا جيڪي شڪار کي چٻاڙي تہ نہ پر گهٽ ۾ گهٽ هڪ هنڌ جهلي تہ ٻيهن ٿا. وهيل مڇي سمنڊ ۾ وات کولي هلندي ويندي آهي ۽ ننڍيون وڏيون مڇيون يا سمنڊ ۾ ڦٿو ڪيل ڪن ڪچرو هن جي پيٽ ۾ داخل ٿي ويندو آهي جتي تيزاب ۽ انزائيم هضم ڪرڻ جهڙي ڪاڏي کي هضم ڪن ٿا باقي سخت هڏا، ڪاٺ ۽ سخت ٽڪرا ۽ ٻيون شيون هوءَ هفتي ٻن بعد ڪاڪوس ۾ يا الٽي ڪري ڪيڊي ڇڏي ٿي. ڪاٺ جي ٽڪرن ۽ جانورن جي وڏن هڏن ڪري جتي هن جي آنڊن جي زخمي ٿيڻ يا روڙجڻ جو خوف رهي ٿو اتي قدرت طرفان هن جي آنڊي جي بچاءَ لاءِ آنڊي جي چوڌاري، اندرين پاسي، ميڻ جهڙي شيءِ جو ٿلهو تهہ نهيل آهي جنهن ڪري سندس آنڊي جو بچاءُ رهي ٿو. اهو ميڻ جو ٿلهو تهہ "ائمبرگرس" سڏجي ٿو. ائمبرگرس جڏهن تمام گهڻو زخمي ٿيو پوي، جتان ڪٽان ڦاٽڻ لڳي ٿو تہ اها وهيل مڇي يعني Sperm Whale وات ڦاڙي ٻئي ٻچيل (اڻ هضم ٿيل) ڪچري سان گڏ ائمبرگرس کي بہ الٽيءَ ۾ ڪيڊيو ڇڏي يا پنيان پائخاني ۾ ڪيڊيو ڇڏي، جيڪو اهڙي جاءِ تي هجڻ ڪري ۽ جنهن مان هر وقت مڇيءَ جو ڦوڳ/ فضلو لنگهڻ ڪري ايڏو بدبوءِ دار ٿئي ٿو جو يڪدم ان جي ويجهو وڃڻ يا ان جي ويجهو لنگهڻ بہ محال ٿيو پوي جيسين اهو سمنڊ جي ڇولين ۾ بہ چار ڏينهن ڌوپي صاف ٿئي. پر جيڪي ائمبرگرس کان واقف آهن اهي ڌپ جي پرواهہ نہ ڪندي ان کي سمنڊ جي سطح تان يڪدم ڪٺي وٺندا آهن. ان ڏينهن عمان جي مهاڻن کي بہ جتي روزگار لاءِ ڪا مڇي تہ نہ ملي پر سمنڊ جي متاڇڙي تي ڪنهن اسپرم وهيل جو تازو ڪڍيل ائمبرگرس ڏسي الله جو شڪر ڪرڻ لڳا ۽ سندن ٻيڙيءَ ۾ موجود ڍبن ۽ بالٽين کي ان ائمبرگرس سان ڀري ورتو. خبر ۾ هو تہ ائمبرگرس جي ملڻ جو ٻڌي دنيا جا واپاري انهن عماني مهاڻن سان سودو طئہ ڪري رهيا آهن. سڀ کان گهڻو اگهہ فرانس جا واپاري آفر ڪري رهيا آهن.

ائمبرگرس ڇا آهي؟

ائمبرگرس يعني اسپرم مڇيءَ جو ڪاڪوس واري هنڌ جو آنڊو جيڪو خارج ٿيڻ مهل سخت بدبودار ٿئي ٿو اهو ڌوئڻ ۽ صاف ڪرڻ سان هڪ خوشبودار مادو ٿيو پوي جنهن جي عطرن ٺاهڻ وارن وٽ وڏي ڊمانڊ آهي. هي ئي خوشبودار مادو آهي جنهن جو ذرڙو دنيا جي عطرن جي خوشبوءِ کي جٽادار ٿو بڻائي. مٿين خبر مون جڏهن پنهنجي يونيورسٽي جي سعودي ڪلاس ميٽ ڪمانڊر صالح کي ٻڌائي جنهن ڪراچيءَ جي نيول اڪيڊميءَ مان ڪئڊٽ شپ ۽ B.E ڪئي هئي ۽ اڙدو ڪان بہ ڪجهہ واقف هو تنهن ٻڌايو تہ اهو انگريزيءَ جو ائمبرگرس لفظ دراصل فرينچ ٻوليءَ جو آهي جن اهو اسان عربن جي عربي لفظ عنبر مان ٺاهيو آهي. ايتري قدر جو ان مڇي اسپرم وهيل کي عربيءَ ۾ چون ئي ”حوت العنبر“.

ان ۾ بہ ڪو شڪ ناهي تہ عرب ۽ ايراني عطر ٺاهڻ جا هوشيار آهن جن کان اهو علم فرينچن سکيو. هاڻ تہ مهانگائيءَ جو زمانو ٿي پيو آهي ۽ امبرگرس يعني عنبر جنهن کي اسان هند سنڌ ۾ عنبير ۽ عبير بہ سڏيون ٿا، ان جي ذري وجهڻ ڪري JAR جهڙي برانڊيڊ عطر جي ننڍي بوتل منو لک رپيا آهي، Joy اسي هزار رپين جي آهي، شئليني نوي هزار رپين جي آهي، هرميس (Hermes) عطر جي بوتل ڏيڍ لک رپين جي ۽ شئنل 5 پوڻن ٻن لکن جي آهي. سو بہ تڏهن جڏهن ڊالر جي قيمت هڪ سئو رپيا آهي. ڪو زمانو هو جڏهن سستايون هيون ۽ خريدار گهٽ هئا تہ مغلن ۽ دنيا جي ٻين بادشاهن جي درٻارن ۾ ۽ اميرن جي گهرن ۾ نج عنبر (Amber Grass) پيالي ۾ وجهي رکيو ويو ٿي جنهن جي خوشبوءِ مهينن جا مهينا هلي ٿي. بادشاهہ بادشاهن ڏي سوکڙِيءَ طور سون، چاندي ۽ هيرن سان گڏ عنبر موڪليندا هئا. عرب جهازران ملاڪا، .چين ۽ انڊيا جي اولهہ ڪناري ملبار جي راجائن کي تحفي ۾ عنبر ڏيندا هئا.

واسڪو ڊاگاما جڏهن آفريڪا کنڊ جو ڦيرو ڪري ممباسا ۽ ميلندي بندرگاهن کان انڊيا جي ڪوچين بندرگاهہ ۾ پهتو تہ ڪاليڪٽ جي بادشاهہ ساموتيري (زامورين) کي هن جيڪي پورچوگال جي بادشاهہ مئنيوئل اول طرفان تحفا پيش ڪيا اهي هئا: گرم ڪپڙي جا چار چوغا، ڇهہ ٽوپلا، کنڊ جي برني، ٻہ تيل جا ننڍا ڊٻا ۽ هڪ پيالو ماکيءَ جو. پورچوگالين سمجهيو تہ هي انڊيا جا راجا ائين ئي ڪنگلا آهن پر هن بادشاهہ جون ٽيبل ڪرسيون بہ هيرن ۽ قيمتي پٿرن سان مڙهيل هيون. ڪاليڪٽ جو راجا ساموتيري هنن پورچوگالين مان بلڪل متاثر نہ ٿيو ۽ هن اهي تحفا ردي قسم جا سمجهيا. عربستان ۽ ايران کان جيڪي جهازي آيا ٿي، انهن ڳرا تحفا پيش ڪيا ٿي يعني سون ۽ چانديءَ جا ڳهہ ۽ عنبر. ان مان ظاهر ٿئي ٿو تہ انهن ڏينهن ۾ عنبر کان راجا ۽ رعيت واقف هئا ۽ انهن ڏينهن ۾ خوشبوءِ لاءِ گلاب ۽ موتئي جي گلن مان بہ عطر ناهيو ويو ٿي پر اعليٰ ۽ High Grade قسم جي خوشبوءِ لاءِ مشڪ جنهن کي انگريزيءَ ۾ بہ ان سان ملندر جلندڙ نالي Musk سان سڏيو ويو ٿي جيڪو نيپال، اتر انڊيا ۽ ويتنام پاسي جي خاص هرڻن جي ڌن وٽان نڪتو ٿي ۽ سنڌيءَ ۾ ان کي ڪٿوري سڏيو ويو ٿي، خوشبوءِ لاءِ ان کان بہ مهانگو مادو حوت العنبر- اسپرم مڇيءَ جي آنڊي مان نڪرندڙ عنبر هو. مشڪ يعني ڪٿوريءَ لاءِ تہ اسان وٽ چوڻيون مشهور هيون تہ مشڪ ۽ عشق ڪڏهن بہ نہ لڪي، يا خون ڪٿوري ظاهر ٿيو پوي. آهستي آهستي ٿي عنبر ۽ مشڪ (ڪٿوري) مهانگا ٿيڻ ڪري اڄ عام طرح نظر نٿا اچن. مشڪ تہ وري بہ انهن هرڻن مان نڪري ٿي جيڪي اسان جي علائقن نيپال، تبت، انڊيا، پاڪستان، افغانستان ۽ چين ۾ آهن ۽ ڪڏهن ڪڏهن خبر پوندي رهي ٿي. باقي عنبر سمنڊ تي هلندڙ عربن ۽ يورپين کي هٿ آئي ٿي تہ هنن انڊيا جي راجائن، بادشاهن کي پيش ڪئي ٿي جن ذرڙو خوشبوءِ لاءِ پيالي ۾ وجهي دربار ۾ رکيو ٿي. هاڻ اسان جا ماڻهو عنبر (عنبير يا عبير) کان اڻ واقف ٿي چڪا آهن. هو

مشڪ (ڪٿوريءَ) لاءِ ته چون ٿا ته اها هڪ خاص جنس جي هرڻ مان نڪري ٿي پر عنبير جو پڇڻ تي هو ان جي معنيٰ ”خوشبوءِ“ ٻڌائين ٿا. مون سنڌي ادب جي شاگردن ۽ پروفيسرن کان پڇيو ته هو اهو ئي ٻڌائڻ لڳا ته عنبير لفظ عطر ڪي ٻيلهه ڪرڻ لاءِ آهي جيئن ”ماٺهو چيٺو“ ”پئسو ڏوڪڙ“ تيئن ”عطر عنبير“. هنن اهو ئي ٻڌايو ٿي ته عنبير معنيٰ خوشبوءِ. سرهاڻ. اها ڳالهه اڄ جي نوجوانن جي شاعريءَ ۾ به صاف نظر اچي ٿي جو هنن عنبير لفظ ان Sense ۾ استعمال ڪيو آهي. پر شاهه لطيف جي ڏينهن ۾ عنبير ائين هو جيئن اڄڪلهه ڪينٽڪي ۽ مئڪڊونلڊ عام ڪاڏا آهن يا آئي پئڊ ۽ ڪمپيوٽر آهن. شاهه لطيف پنهنجن بيتن ۾ عنبر، عنبير يا عبير ”عطر“ لفظ بنا به استعمال ڪيا آهن ۽ هن جي عطر سان گڏ عنبير لفظ استعمال ڪيو آهي ته ٻن مختلف شين لاءِ ڪيو آهي، يعني عطر ۽ عنبير لاءِ ۽ جي مشڪ ڪيو آهي ته اهو ٿي خوشبوءِ واري شيءِ لاءِ ڪيو آهي. جيئن سر مومل راڻي ۾ شاهه لطيف ٿو فرمائي:

”جهِڙا پانَنِ پَنَّ، تَهِڙيون سالُون مَٿِنِ سائِيون؛
عَطَرَ ۽ عَبِيرَ سين، تازا ڪيائُون تَنَّ؛
مَڙهيا گهڻو مُشڪَ سين، چوتا ساڻُ چَندَنَّ؛
سُنهَنِ رُپي سونَ سين، سَندا ڪامَڻِ ڪَنَّ؛
ڪَيائِين لال لَطِيفُ چئي، وڏا ويسَ وَرَنَّ؛
مَنجِهه مَرڪِيَسِ مَنَّ: ”سوڍي سين سَڱُ ٿِيو.“

شاهه لطيف جي Vocabulary تمام وسيع آهي ۽ هو پڪ عبير (Amber grass) کان واقف هوندو جو هن جو واسطو سامونڊي ماڻهن سان تمام گهڻو هو. اهو ئي سبب آهي جو هن عنبر لفظ اڪيلو به استعمال ڪيو آهي جيئن سر مارئيءَ ۾ چوي ٿو:

”آرَمَ هڏِمَ اوديا، ارغچ ۽ عبير...“
۽ سر سهڻيءَ ۾ ته صاف صاف چوي ٿو ته:

“اوٻارا عبير جا، جَر مان اڇن جال....”

بهرحال هاڻ پڙهندڙ سمجهي ويا هوندائو ته شاهه لطيف جو عنبر مان مطلب گلاب جي گلن مان نڪتل عطر يا ٻئي ڪنهن عطر سان ناهي پر عنبر سان ٿي آهي. پڪ اٿم ته شاهه لطيف کي ڄاڻ هئي ته مشڪ (ڪٿوري) ڪٿان ٿي اچي ۽ عنبر (عنبير، عبير) ڪٿان ٿو اچي. اهو سوچي شاهه لطيف جي جنرل ناليج ۽ وسيع Vocabulary کي داد ڏيڻ کپي.

سئيدن جي ليلا، اوڙيسا جو مجنون

گذريل مهيني سنڌ جي هڪ نوجوان آرٽسٽ منظور حسين منگيءَ مون ڏي منهنجو ۽ امر جليل جو پورٽريٽ، يعني چهري جي تصوير موڪلي. اهي واٽر ڪلر ۾ ٺهيل پينٽنگون هيون. آئون ڏسي حيران ٿي ويس. هو ڇا چوندا آهن ته رڌڻ ڪٽي ٺٺو اچي پر ڪاڏي جي سواد مان ته خبر پئجي سگهي ٿي ته اها شيءِ ڪيتري سٺي رڌل آهي. پر سچ ته اهو آهي ته مون کي رڌڻ جي به ٿوري گهڻي ڄاڻ آهي. يعني آرٽ ورڪ، ڊرائنگ، پينٽنگ، پينسل اسڪيچنگ سان واسطو رهيو آهي. اسڪول جي ڏينهن کان (پنجين ڪلاس کان) ڊرائنگ شروع ڪئي ۽ انهن ڏينهن جا ڊرائنگ جا امتحان ايليمينٽري ۽ انٽر به پاس ڪيا هيم. ان بعد ڪئڊٽ ڪاليج ۾ به ڊرائنگ، واٽر ڪلرنگ ۽ ڪئليگرافي ڪندو رهيس. موڪلن ۾ ڳوٺ جي هڪ آرٽسٽ علي محمد ميمڻ کان آئل پينٽنگ سکيس. علي محمد (هالا جي هڪ هوٽل جي مالڪ جمعي ٽيڪي جو پُٽ) بعد ۾ PIA جو آرٽسٽ ٿي رهيو.

پيٽارو ۾ مئٽرڪ بعد لکڻ جو شوق ٿيو پر ڊرائنگ جو شوق به گڏ گڏ رهيو ۽ اهي ٻئي شوق چٽگانگ ۾ تعليم دوران ۽ جهازن تي نوڪري دوران رهيا ۽ ڪيترن جهازن تي- جن جن تي آئون رهيس انهن جي ڊائننگ سئلون، ڊرائنگ روم ۽ پنهنجي ڪمري لاءِ تصويرون ٺاهي لڳايم. منهنجا جهاززران دوست ۽ بعد ۾ اهي جهاز هلائيندڙ آفيسر، جيڪي انهن جهاز تي رهيا جن مون نوڪري ڪئي اڄ به ملاڪنڊ جهاز تي لڳل منهنجي هڪ واٽر ڪلر پينٽنگ جي واکاڻ ڪندا آهن جيڪا مون نيويارڪ ۾ ٺاهي هئي جنهن ۾ اسانجو جهاز ايم وي مالاڪنڊ نيويارڪ جي بروڪلن پل جي هيٺان بيٺل ڏيکاريل آهي. منهنجي خيال ۾ منهنجي اها آخري پينٽنگ هئي جنهن بعد مون اهو فيصلو ڪيو ته هاڻ اهو ڪم ڇڏي رڳو لکڻ جو ڪريان جو پينٽنگس ته ضايع ٿيو

وچن ۽ فقط چند ماڻهو ڏسي سگهن ٿا. اخبار ۾ آيل مضمون ڪيترائي ماڻهو پڙهن ٿا ۽ ڪتابي صورت ۾ بہ اچن ٿا. ان وقت تائين منهنجا ڪيترائي ڪتاب ڇپجي چڪا هئا. خاص ڪري ”منهنجو ساگر منهنجو ساحل“ جيڪو منهنجي ساموندي سفر جو پهريون سفرنامو هو ۽ ان تي مون کي رائيٽرس گلڊ طرفان ”بيسٽ بڪ آف دي ييئر“ ايوارڊ بہ مليو هو- جنهن ڪري منهنجي وڏي همت افزائي ٿي ۽ آهستي آهستي ڪري رنگن ۽ برشن جي پچر ڇڏي رڳو قلم کي قابو جهليندو رهيس. خاص ڪري اهو قلم جيڪو لکڻ ۾ روان هجي ۽ جنهن ۾ گهٽي مس پئجي سگهي. پر اهو آهي تہ ڪٿي پيئنٽنگس جي نمائش ڏسندو هوس تہ هليو ويندو هوس يا ڪنهن ملڪ جي شهر ۾ ڪنهن کي فٽ پاٿ تي پورٽريٽ يا سينري ٺاهيندو ڏسندو هوس تہ ان جي پرسان ڪلاڪ اڌ ويهي رهندو هوس. ڪوبي (جپان) جي ڪِلاڪ پارڪ ۽ ڪوالالمپور (ملائيشيا) جي سينٽرل مارڪيٽ ۾ وهندڙ آرٽسٽن سان تہ چڱي طرح جاڻ سڃاڻ رهي ٿي. پنهنجي وطن ۾ ننڍي هوندي کان پڙهڻ لاءِ دلپسند شاعري ۽ ادب تہ مليو ٿي پر ڏسڻ لاءِ ڪو اهڙو سنو آرٽ (چترڪاري) نظر نٿي آئي جيئن ولايت ۾ نوجوان آرٽسٽن کي ڏٺو ٿي. ننڍي هوندي جنهن چترڪار جون تصويرون نظر آيون ٿي اهو گل محمد کتري هو جنهن سنڌ جي سورمين ۽ شاهہ لطيف جي شاعريءَ تي بہ ڪافي تصويرون ٺاهيون. بس نہ ڪان وري بہ بهتر ٿي لڳيون پر منهنجا ادبي دوست اهائي ڪمينٽ ڏيندا هئا تہ انهن تصويرن جي تہ ائناٽامي ئي درست ناهي. پر تڏهن بہ اسان غنيمت سمجهيو ٿي. ان جي مقابلي ۾ هاڻ جو منظور حسين منگيءَ جون موڪليل مٿيون بہ تصويرون ۽ ان بعد ٿيهارو کن سندس ٻيون تصويرون ڏسي دل خوش ٿي وئي تہ هو ڪنهن بہ بين الاقوامي وڏي آرٽسٽ جي مقابلي ۾ گهٽ ناهي. ڇا هن جي رنگن جي چونڊ آهي ۽ ڇا برش جو استعمال آهي. منهنجي ساڻس ملاقات بہ ٿي ۽ حيرت ٿي تہ هن ننڍي عمر ۾ هو ڪيڏو وڏو آرٽسٽ آهي.

منظور منگي خيرپور ميرس جي نظاماڻي محلي ۾ 1977ع ۾ ڄائو. مئٽرڪ اتي جي ناز هاءِ اسڪول مان ۽ انٽر سچل سپيريئر سائنس ڪاليج مان ڪرڻ بعد 2001ع ۾ سنڌ يونيورسٽيءَ مان فائين آرٽس ۾ ماسٽرس ڪيائين. هن ٻڌايو ته سنڌ يونيورسٽيءَ ۾ محمد علي پٺاڻ، جيڪو هاڻ آمريڪا ۾ آهي ۽ عاشق عارباڻي جهڙا سندس پروفيسر رهيا. ڪلاس ميٽن ۾ موهن داس جيڪو اڄڪلهه ڪراچي جي انڊس وئلي اسڪول ۾ پڙهائي ٿو، حسين چانڊيو جيڪو حيدرآباد ۾ پروفيشنل آهي ۽ شاهد اقبال جهڙا مشهور آرٽسٽ رهيا. مون منظور کان پڇيو ته آرٽ جڏهن هڪ اهڙي شيءِ آهي جيڪا اليڪٽرڪ، درزڪي، ويلڊنگ- يا وينڊي انجنيئرنگ، ڪمپيوٽر ۽ ڊاڪٽر وانگر شاگرد کي سيکاري نٿي سگهجي ڇو جو هي ته هڪ قدرتي ڏات آهي جنهن ۾ انسان پاڻ ئي پڙ ٿئي ٿو ۽ جنهن لاءِ هن کي پاڻهي شوق پيدا ٿئي ٿو. سو ڪلاس اٽينڊ ڪرڻ مان ڪهڙو فائدو آهي؟

“بلڪل صحيح آهي ته آرٽسٽ اهوئي ٿئي ٿو جنهن کي قدرتي ڏات آهي ۽ سکڻ جو پنهنجو شوق آهي”، منظور ٻڌايو “پر اهو آهي ته تعليم حاصل ڪرڻ سان ماڻهو Polished ٿئي ٿو... رنگن ۽ آرٽ جي دنيا جي خبر پوي ٿي، ٻين آرٽسٽن سان گڏ ڪلاس روم ۾ رهي وڌيڪ ڄاڻ ٿئي ٿي”.

منهنجي خيال ۾ منظور جي ڳالهه صحيح آهي. مون ڪائنس تعليم جو به اهو سوچي پڇيو ته جيڪڏهن هو فقط مئٽرڪ انٽر آهي ته هن کي وڌيڪ تعليم حاصل ڪرڻ لاءِ چوانس. هينئر به مون هن کان پڇيو ته هن کي Ph.D لاءِ ڪا ٻاهر جي اسڪالر نه ملي؟

“نه سائين! غريب ماڻهو ايترو به الائي ڪيئن پڙهي سگهياسين. ماسٽرس بعد ٻئي سال 2002ع ۾ شادي ٿي ۽ پوءِ نوڪريءَ لاءِ رلندو رهيس. ٽن سالن بعد 2005ع ۾ پاڪستان ٽيليويزن ۾ سيٽ ڊزائينر جو جاب مليو. ان تي ئي شڪر ڪري ويهي رهيس، 15 سال اچي ٿيا آهن”. منظور چيو.

دراصل اسان جي ملڪ ۾ اهوئي مسئلو آهي تہ ڪنهن اديب، آرٽسٽ، فنڪار جو قدر ناهي ۽ نہ وري ڪنهن ڊاڪٽر، انجنيئر، پروفيسر لاءِ رهنمائي آهي تہ هنن کي صحيح هنڌن تي پنهنجي ملڪ يا ولايت ۾ لڳايو وڃي. ان معاملي ۾ انڊيا تمام تيز آهي. آئون بہ گذريل پنجاهہ سالن کان ڏسندو اچان تہ ويندي اسلامي ملڪن ۾ بہ هنن جا سفير ان ملڪ جي ادارن کي پنهنجن گرئجوئيٽن جي آڇ ڪندا رهن ٿا. ان سلسلي ۾ آئون ڪيترائي مضمون لکي چڪو آهيان تہ ڪيئن اسان جي انجنيئرن ۽ ڊاڪٽرن جي ٽولن کي ملائيشيا ۾ نوڪري ملي پر هو صحيح تعليم ۽ جاڻ نہ هجڻ ڪري ولايت ۾ جالي نہ سگهيا ۽ نوڪري ڇڏي ڏنائون. انڊيا جي سفارتخاني کي خبر پيئي تہ هنن يڪدم پنهنجن گرئجوئيٽ انجنيئرن ۽ ڊاڪٽرن جي آڇ ڪئي. ايتريقدر جو هنن پنهنجي پاڙي تي گهرائي ملائيشيا وارن کي چيو تہ توهان هنن کي ڏسو. صحيح ڪم اچين تہ رکو ۽ پاڙو بہ پوءِ موٽائجو.

منظور کي مون چيو تہ ٻاهر وڃي Ph.D ڪرڻ لاءِ ان ڪري ٿو چوان تہ توجهڙي آرٽسٽ جو هڪ دفعو ٻاهر وڃڻ ٿي وڃي تہ اتي پينٽنگ ناهي باقي سيمسٽرز جا پئسا بہ ڪڍي سگهئين ٿي ۽ وڏي بچت بہ ڪري سگهئين ٿي ۽ ٿي سگهي ٿو تہ اتي (ولايت) ۾ ڪو سٺو جاب بہ ملي وڃئي ها. اهڙن ڪمن ۾ بہ انڊيا هوشيار آهي. ميرٽ تي اتي جي سرڪار نہ فقط پنهنجن نوجوانن کي اعليٰ تعليم لاءِ موڪلي ٿي پر ڪيترائي خير جو ڪم ڪندڙ فلمي اداڪار، وڏيرا، سيٺيون، ڪارخانيدار، سياستدان پنهنجي تر جي نوجوانن کي ٻاهر موڪلين ٿا... گهٽ ۾ گهٽ هنن کي هوائي جهاز جي ٽڪيٽ ۽ پهرين سيمسٽر جي في ڏين ٿا. 1970ع وارن آمريڪا جي سفرنامن ۾ لکي چڪو آهيان تہ پنهنجي مڙسي سان نيويارڪ پهتل اسان جا سنڌي نوجوان گهڏي جو مبارڪ ٽالپر، ٽنڊو جان محمد جو يوسف ڏاهري ۽ ٽنڊو قيصر جو نور احمد نظاماڻي ٻڌائيندا هئا تہ ذڪرڻ انڊيا جا تامل سياستدان ۽ گجرات جا ڪارخانيدار پنهنجي خرچ تي پنهنجي علائقن جي نوجوانن کي نيويارڪ موڪلين ٿا.

انهن سالن ۾ آئون ڏسندو هوس تہ اسان جا سياستدان، وزير مشير، پير، سردار پاڻ تہ انگلينڊ ۽ آمريڪا گهمڻ لاءِ اچن ٿا ۽ نڙڪو عياشيءَ تي وڏو خرچ ڪريو هليا وڃن پر پنهنجي ڌَرَ جي ڪنهن غريب قابل نوجوان کي ڪجهہ مدد ڪرڻ لاءِ بہ ڪيٻائين ٿا. هڪ جي نالي جو ذڪر ضرور ڪندس جنهن ڪيترن جي مالي ۽ اخلاقي مدد ڪئي. اهو اسان جي پاسي پير جهنڊو جو مرحوم پير فضل الحق شاهہ راشدي هو.

هڪ ٻي بہ ڳالهہ آهي جنهن ذريعي ڪيترن ملڪن جا غريب قابل نوجوان امير ملڪن ۾ سٺي روزگار کي لڳيو وڃن. اهي خوش نصيب انهن ملڪن جا آهن جن ۾ ٽوئرزم آهي. جيئن انڊيا ۽ ملائيشيا آهي جتي هر روز هزارين ٽوئرسٽ اچن ٿا. اتي جي حڪومت اتي جي آرٽسٽن لاءِ مختلف وڏن شهرن جي تاريخي هنڌن تي ڪجهہ جاءِ حوالي ڪري ٿي جتي هو ڪاٺ جي اسٽالن يا فٽ پاٿ تي ويهي پنهنجي فن جو مظاهرو ڪن ٿا. مثال طور ڪوالا لمپور ۾ سينٽرل مارڪيٽ اهڙي جاءِ آهي جتي ملائيشيا جي ڳوٺن جا ڪيترائي نوجوان پنهنجي آرٽ (Painting) جو مظاهرو ڪندا رهن ٿا. منهنجو پهريون دفعو هن مارڪيٽ ۾ اچڻ 1968ع ۾ ٿيو. اڄ ڏينهن تائين هيءَ مارڪيٽ منهنجي دلپسند جاءِ آهي ۽ هر دفعي ڪوالالمپور اچڻ تي سينٽرل مارڪيٽ جو چڪر هڻان ٿو جيڪا هاڻ بہ ماڊرن ۽ ايئرڪنڊيشنڊ ٿي وئي آهي هتي ڪي آرٽسٽ تصوير رکي ان جهڙي پينٽنگ پيا ٺاهيندا تہ ڪي پنهنجي سامهون اسٽول تي گراهڪ کي وهاري پينسل سان يا واٽر ڪلر سان پورٽريٽ پيا ٺاهيندا. ڪي ڪاٺ جي چاٻين جي ڇلي تي چٽ گل ۽ توهان جو نالو لکي ڏيندا تہ ڪي توهان جي ڇهري تي گل گلڪاريون ناهي ڏيندا. دنيا ڀرجي سياحن جي رش هوندي آهي. هن ڀيري تہ مون ڏٺو تہ نہ فقط يورپي ۽ آمريڪي پر عرب ملڪن ۽ ترڪيءَ جون ڇوڪريون بہ هن مارڪيٽ ۾ تصويرون ٺهرائي رهيون هيون. منهنجي سٺن آرٽسٽن سان شروع کان سلام دعا رهي آهي پر مون ڏٺو آهي تہ سال ٻن بعد اهي غائب ٿي ويندا آهن. پڇا تي خبر پوندي

آهي ته انهن ڪي جپان، آمريڪا، انگلينڊ، جرمني جهڙي امير ملڪ جو ڪو همراه پنهنجي ڪمپنيءَ ۾ ڪم ڪرڻ لاءِ وٺي ويو. اهوئي حال انڊيا ۾ دهلي، آگري، ممبئي، ڪلڪتي جهڙن شهرن جي فوٽ پاٿن تي ڪم ڪندڙ آرٽسٽن جو آهي.

ان تان مون کي انڊيا جي هڪ آرٽسٽ “مهانانديا” جي ڪهاڻي ٿي ڏيان ۾ اچي. اسڪئنڊي نيويا جي ملڪن جو سفرنامو “آرڪٽڪ سرڪل جي آس پاس” لکڻ دوران مون کان پڙهندڙ اڪثر اهو سوال ڪندا رهيا ٿي ته سئيڊن ۽ ناروي جهڙا ملڪ جتي هر باشندي کي سرڪار طرفان خوب پئسو ملي ٿو اتي جون ڇوڪريون به پاڻ کي معاشي طرح مضبوط سمجهن ٿيون جو هو نوڪري نٿيون ڪن ته به انهن کي سرڪار طرفان گهر ۽ بيروزگاري الائونس ايترو ملي ٿو جو هنن جو سڄي مهيني جو خرچ پورو ٿيو وڃي. طلاق ٿيڻ تي مڙس طرفان خرچو الڳ ملي ٿو ته سرڪار طرفان طلاق الائونس الڳ. ان کان علاوه طلاق ٿئي يا نه هر ٻار لاءِ هر مهيني سرڪار طرفان تمام گهڻو سوشل خرچو ملي ٿو جيسين اهو ٻار 18 سالن جو ٿئي. انهن ملڪن لاءِ اهو به لکيو اٿم ته اتي جي عورتن کي ٻنهه پرواهه نٿي ٿئي. دنيا ۾ طلاقن جو سڀ کان وڏو تعداد هنن ملڪن ۾ آهي. هنن ملڪن ۾ ڇوڪري ۽ ڇوڪريءَ کي بنا شاديءَ جي به گڏ رهڻ ۽ ٻار پيدا ڪرڻ جي اجازت آهي. هونءَ به سڄو خرچ پڪو گهر، ڪاڌي خوراڪ، ميڊيڪل، تعليم کان بي روزگاري، طلاق وغيره جو الائونس، ويندي ڪفن دفن جو خرچ پڪو ۽ بندوبست سرڪار ڪري ٿي.

پڙهندڙ اهوئي پڇندا آهن ته پوءِ اهڙن ملڪن ۾ اهڙا عشق جا داستان ته نه ٿيندا هوندا جهڙا اسان وٽ سسئي پنهون، ليلا مجنون، سهڻي ميهار جهڙا عام آهن جن ۾ هڪ غريب ۽ امير جو به عشق ٿيو وڃي. واقعي ڳالهه ته صحيح آهي. انهن ملڪن ۾ ڇوڪرو ۽ ڇوڪري آزاد آهن جنهن کي جنهن سان وڻي ٿو وقت گذاري ٿو. دل پرجڻ تي هڪ کي ڇڏي ٻئي وٽ هليو وڃي... اتي ڪٿان آيو ڪنهن غريب ۽ امير جي وچ ۾ معاشقو. پر نه. ائين به ناهي. ان سلسلي جو

اهو قصو لکڻ ٿو چاهيان جنهن ۾ سئيڊن جي شاهي خاندان جي هڪ امير ڇوڪِريءَ ائن چارلوٽ (سجو نالو: Charlotte Von Schedvin) ۽ انڊيا جي مٿئين غريب شودر ڇوڪري مهانديا (سجو نالو: Pradumna Kumar Mahanandia) جي وچ ۾ ٿيو ۽ اهو ملڪ جتي ڪنهن جي شادي بہ ٿي سال ٿي هلي تہ وڏي ڳالهہ سمجهي ٿي وڃي اتي اڄ 45 سال گذرڻ بعد بہ هيءَ شادي قائم دائم آهي. هيءَ هڪ اهڙي محبت جي ڪهاڻي آهي جنهن جي انجام تائين پهچڻ جي پري پري تائين اميد نہ هئي ڇو جو ڇوڪرو نہ فقط ايشيا جو هو سو بہ انڊيا جو... پر انڊيا جو هڪ اڇوت، بيحد غريب ۽ فٽپاٿي آرٽسٽ هو جنهن انهن ڏينهن ۾ يعني 1977ع ڌاري ڏهين روپئي ۾ پورٽريٽ ٺاهي پيٽ گذر ڪيو ٿي.

مهانانديا جيڪو اڄڪلهہ عام طرح "ڊاڪٽر پي ڪي مهانانديا" سڏجي ٿو مون کان پنج سال کن ننڍو آهي شروع کان 1977ع کان سئيڊن جي شهر گوٽن برگ ۾ رهي ٿو جتي ڪجهہ سالن کان اسان جي ٽنڊوقيصر جي دوست رئيس نور احمد نظاماڻي جو انجنيئر ڏوهٽو عبدالرحيم نظاماڻي ۽ هن جي گهرواري ڊاڪٽر آمنہ بہ رهن ٿا. منهنجو جهاز ذريعي هن بندرگاهہ گوٽن برگ ۾ مهانانديا جي اچڻ کان بہ ڪجهہ سال اڳ کان اچڻ شروع ٿيو هو. سئيڊن جو مالمو بندرگاهہ، جتان جي يونيورسٽيءَ مان مون تعليم حاصل ڪئي اهو بہ گوٽن برگ جي ائين ويجهو آهي جيئن ڪراچيءَ کان ڄامشورو! روزانو ڪيترين ئي ريل گاڏين اينديون ويندين رهن ٿيون.

ڊاڪٽر مهانانديا 1949ع ۾ انڊيا جي رياست اوڙيسا (جيڪا هاڻ اوڊيشا سڏجي ٿي ان جي هڪ ڳوٺ ۾ هڪ غريب شودر ڪوريءَ جي گهر ۾ پيدا ٿيو جيڪي اڄ بہ ڪپڙا اڻڻ کان مشهور آهن. مهانانديا ۽ اوڙيسا جي ماڻهن جي ٻولي اوديا سڏجي ٿي جيڪا هندي ۽ بنگاليءَ جو مڪسچر لڳي ٿي. مون کان اگر ڪو پڇي تہ اوڙيسا رياست ڪٿي آهي تہ بنا نقشي جي هن کي آئون اهو چئي سگهندس تہ جيئن ڪراچيءَ کان انڊيا جو مغربي ڪنارو ڏئي

سريلنڪا وچڻ وقت سنڌ بعد انڊيا جون ڪناري واريون رياستون ڪڇ گجرات، مهاراشٽرا، گوا، ڪرناٽڪا ۽ ان بعد آخر ۾ ڪيرالا اچي ٿي ان بعد سريلنڪا جو ٻيٽ آهي. اهڙي طرح چٽگانگ (بنگلاديش) کان جهاز کي سريلنڪا وٺي اچڻ لاءِ انڊيا جو مشرقي ڪنارو ڏئي اسان کي اچڻ مهل پهرين مغربي بنگال رياست پار ڪرڻي پوي ٿي جنهن جا ڪولڪتا ۽ هالديا مشهور بندرگاهه آهن. ان بعد هي اوڙيسا رياست شروع ٿئي ٿي جنهن جو پراديپ مشهور بندرگاهه آهي. اوڙيسا بعد انڊيا جي انڌرا پرديش رياست شروع ٿئي ٿي ۽ آخر ۾ پوچڙ تي تامل ناڊو آهي جنهن جو بندرگاهه چينائي اڳ ۾ مدراس سڏيو ويو ٿي. مهانانديا پنهنجي رياست اوڙيسا جي اسڪول مان بنيادي تعليم حاصل ڪئي ان بعد هن کي اتي جي آرٽس اسڪول ۾ داخلا ملي وئي پر غربت ڪري هو في نه ڀري سگهيو ۽ اسڪول ڇڏڻو پيس. بعد ۾ آرٽ جي علم حاصل ڪرڻ لاءِ هن دهليءَ جي آرٽ ڪاليج ۾ 1971ع ۾ داخلا ورتي.

اهڙا آرٽسٽ جن کي ڪو اڳيان ڪرڻ وارو نه هوندو آهي اهي اڪثر گمناميءَ جي طوفانن ۾ لڙهي ويندا آهن. پر ڪڏهن ڪڏهن اهڙن خاموش ۽ اڻ ڄاڻ فنڪارن کي قدرت طرفان ڪو اهڙو موقعو ملي ويندو آهي جو هو فرش تان عرش تي پهچي ويندا آهن. دهلي ڪاليج آف آرٽ ۾ مهانانديا جي قسمت جو ستارو ان ڏينهن چمڪي پيو جڏهن ان وقت جي وزيراعظم اندرا گانڌيءَ جو هن ڪاليج ۾ دورو ٿيو ۽ مهانانديا پاٽوت اندرا جو اڱوات ٺهيل پورٽريٽ، ڪيڏي اندرا کي گفٽ ڪيو. اندرا جي تعريف تي مهانانديا ۽ هن جي اسڪول جي واهه واهه ٿي وئي. ان بعد مهانانديا دهلي سرڪار کان موڪل گهري ته هن کي ڪنات پليس وٽ ٺهيل ڦوهاري Holy Foundation وٽ ويهي پنهنجي آرٽس جو مظاهرو ڪرڻ جي اجازت ڏني وڃي. دهلي جو ڪنات پليس شهر جو هڪ خوبصورت مرڪز آهي جنهن تي تفصيل سان پنهنجي انڊيا جي سفرنامي ”واٽ ويندي“ ۾ گهڻو ڪجهه لکي چڪو آهيان. ڪنات پليس اها جاءِ آهي جتان هر اهو سياح جيڪو دهلي اچي ٿو ضرور لنگهي ٿو. هي علائقو

سئنيما هالن، ڊپارٽمينٽ اسٽورن، انڊين ريسٽورنٽن کان مشهور آهي. هتي جنترمنتر آبزروئٽري، سک گردوارو بنگلا صاحب ۽ اعليٰ پئماني جون هوٽلون آهن. هِتان هُتان کان ڪيترائي رستا هتي اچي ٿا ملن ۽ راجيو ميٽرو اسٽيشن بہ هتي آهي. ان کان علاوه دهليءَ جو مشهور هنومان مندر ۽ پالڪا بازار بہ هتي آهن... مطلب تہ هتي ڏينهن رات ملڪي ۽ غير ملڪي سياحن جي پيهہ پيهان لڳي رهي ٿي. هيءَ اها جاءِ آهي جتي 17 ڊسمبر 1975ع تي سئيڊن جي شهزادي ڇوڪري ائن چارلوٽ وان شيڊون جي فٽ پاٿ آرٽسٽ مهانديا سان ملاقات ٿي. چارلوٽ انهن ڏينهن ۾ لنڊن ۾ پڙهي رهي هئي ۽ موڪلن ۾ هن انڊيا گهمڻ جو پروگرام ٺاهيو هو جنهن لاءِ هن هڪ وئن هٿ ڪري خشڪي رستي سفر شروع ڪيو. رستي تي هوءَ فرانس، اٽلي، يونان، ترڪي ۽ ايران، افغانستان جو سير ڪندي 22 ڏينهن بعد انڊيا پهتي. انڊيا ۾ دهليءَ جا چڪر هڻندي هوءَ ڪنات پليس بہ اچي پهتي. هن دنيا جي ان وقت جي مشهور شخصيت روسي عورت وئلنٽينا (سچو نالو:Valentina Tereshkova) بابت تہ اڱواٽ ٻڌو هو تہ سال ڏيڍ اڳ اندرا گانڌيءَ جي دعوت تي جڏهن هوءَ انڊيا آئي هئي تہ هن ڪنات پليس جي هڪ فوٽ پاٿي آرٽسٽ کان ڪيترائي پورٽريٽ ٺهرايا هئا. وئلينٽينا جون نہ فقط اهي تصويرون مشهور ٿيون هيون پر انهن تصويرن مهانديا کي بہ ناميارو ٺاهي ڇڏيو هو. سئيڊن جي دوشيزه چارلوٽ کي بہ ڪنات پليس پهچي اهو آرٽسٽ ياد اچي ويو ۽ پڇائيندي پڇائيندي هن وٽان اچي نڪتي. ظاهر آهي، جنهن آرٽسٽ ملڪ جي وزيراعظم اندرا گانڌي ۽ دنيا جي پهرين خلاباز ائسٽرونات وئلنٽينا جهڙين اهم شخصيتن جي تصوير ٺاهي هجي ان کان هن حسين سئيڊش ڇوڪري چارلوٽ بہ تصوير ڪيڏرائڻ چاهي ٿي.

وقت سان گڏ ۽ اڄڪلهہ خلا ۾ راڪيٽن جو وڃڻ اهم نہ هجڻ ڪري اڄ جا نوجوان وئلينٽينا، يُوِل گاگارين، نيل آرم اسٽرانگ ۽ الان شيپرڊ جهڙن کي وساري چڪا آهن نہ تہ 1960ع واري ڏهاڪي ۾ خلا ۽ چنڊ ڏي ويندڙ راڪيٽن

۾ انھن ۾ سوار ماڻھن بابت خبرن سڀ کان وڌيڪ تجسس رکيو ٿي. اسان 1960ع ۾ مئٽرڪ ۾ ھئاسين تہ ٻڌوسسين تہ آمريڪا ھڪ اھڙو ھوائي جھاز (راڪيٽ) ٺاھي رھي آھي جيڪو دنيا جي ڪشش مان ٻاھر نڪري خلا ۾ ڌرتيءَ جي چوڌاري چڪر ھڻندو ۽ چنڊ تي بہ پھچي سگھي ٿو. اسان لاءِ اھا حيرت جي ڳالھ ھئي. اسان وٽ تہ ملان مولوي اھو بہ چوڻ لڳا تہ اھي ڪفر جون ڳالھيون ۾ ڪم آھن. جيڪو اھڙي ڪوشش ڪندو اھو سڙي ٻري ويندو. پوءِ ٻئي سال 1961ع ۾ دنيا ڏٺو تہ آمريڪن ائسٽرونات الان شيپرڊ راڪيٽ ۾ خلا جو چڪر ھڻي آيو. ان ئي سال بعد ۾ روس جي ائسٽرونات يول گاگارين روسي راڪيٽ ووسٽڪ ۾ خلا جو سير ڪيو. راڪيٽ ڇا آھي، ڪھڙي رفتار سان ھلي ٿو، خلا مان ڌرتي ڪيئن ٿي لڳي... ان قسم جون ڳالھيون معلوم ڪرڻ لاءِ دنيا ۾ اسان جھڙا نوجوان بي تاب ھئا. ھر ھڪ جي زبان تي شيپرڊ ۽ گاگارين جھڙا نالا ھئا تہ مڙس متير آھن، ڇا تہ ڪاريگر پائليٽ آھن. وڏي دل گردي جا مالڪ آھن. اڃان اسان اھي پئي ڳالھيون ڪيون تہ روس وارن 1963ع ۾ پنھنجي ووسٽڪ راڪيٽ نمبر 6 ۾ ڪٽي وئلينٽينا نالي عورت کي موڪليو.سندس ڪامياب سفر ۽ سلامت واپسي تي واھ واھ ٿي وئي. ھر ھڪ وئلينٽينا جون ٻڌايل ڳالھيون ۽ انٽرويو شوق سان ٿي پڙھيون تہ روس آمريڪا کي ملھ ماري ويو جو وئلينٽينا نہ فقط دنيا جي پھرين عورت قرار ڏني وئي پر ننڍي عمر جي پڻ. جنھن اڪيلي سر 16 جون 1963ع تي اڪيلي سر راڪيٽ ۾ سوار ٿي دنيا جي چوڌاري 48 چڪر ھنيا جنھن ۾ ھن کي ٽي ڏينھن لڳي ويا. انھن ڏينھن ۾ دنيا جي ماڻھن کي پنھنجي ملڪ جي فلمي اداڪارن، سياستدانن ۽ ڳائڻين کان بہ وڌيڪ روس جي ھيءَ ڇوڪري وئلينٽينا ٿي لڳي. سندس ھر ڳالھ جي ماڻھن واھ واھ ڪئي ٿي. ايتري قدر جو ھن کان اڳ گاگارين جڏھن خلا جي سفر ۾ وڃي رھيو ھو تہ ھن بس مان لھي (جنھن ۾ ھن کي راڪيٽ لانچنگ پئڊ تائين آندو)، راڪيٽ ۾ داخل ٿيڻ کان اڳ پتلون جي زپ کولي بس جي ويل (ڦيٿي) تي پيشاب ڪيو. شايد انھن ڏينھن ۾ اڄ

وارو “خلائي سوٽ” ايجاد نہ ٿيو هو جيڪو “اي ايم يو” سڏجي ٿو يعني (Extravehicular Mobility Suit). روس جي ان پهرين خلاباز گاگارين جي اها روايت قائم رکڻ لاءِ وئلينٽينا بہ بس مان لهي راڪيٽ ۾ داخل ٿيڻ کان اڳ ان بس جي ڦيٿي تي پيشاب ڪيو. هڪ عورت ٿي ڪري هن اهو ڪم ڪيئن سرانجام ڏنو اهو ريسرچ ڪرڻ وارا ئي ٻڌائيسگهن ٿا. باقي ان کانپوءِ سگهو ئي اهڙا تہ ماڊرن خلائي سوٽ ايجاد ڪيا ويا جيڪي پهرڻ بعد خلا باز ڪٽي راڪيٽ ۾ هجي، خلا ۾ واڪ ڪري يا چنڊ تي، هو ان ۾ ئي هَنگي مُتي سگهي ٿو. هي خلائي سوٽ جيڪو EMU سڏجي ٿو اڄ جي سائنس ۽ ٽيڪنيڪل ايجاد جو وڏو ڪارنامو آهي. جنهن ۾ هنگڻ مُتڻ لاءِ هڪ وڏو چهندڙ (Absorbent) قسم جو ڊائپر ٿئي ٿو جيڪو Maximum Absorption Garment يعني (MAG) سڏجي ٿو جنهن ۾ خلاباز جو پيشاب ڪاڪوس گڏ ٿيندو رهي ٿو. خلا مان موٽڻ بعد خلا باز جڏهن نارمل ڪپڙا اوڍي ٿو تہ هو پهرينMAG کي ڪڍي ڦٽو ڪري ٿو. خلا بازن جي هن سوٽ EMU ۾ کاڌي پيتي، ساهہ کڻڻ لاءِ آڪسيجن ۽ ٻين ڪيترن ئي شين جو بندوبست پڻ رهي ٿو ۽ توهان کي حيرت ٿيندي تہ هي دنيا جي مهانگي ترين سوٽن مان سمجهيو وڃي ٿو جنهن جي قيمت لڳ ڀڳ 12 ملين ڊالر آهي. يعني 150 روپئي جي حساب سان ڊالر ٻڌجي تہ بہ اٽڪل ٻہ ارب روپيا ٿا ٿين! بهرحال وئلنيٽينا جي هر ڳالهہ دنيا جي ماڻهن وڏي شوق سان ٻڌي ۽ پڙهي ٿي. پاڻ 1937ع ۾ روس ۾ ڄائي. 1963ع ۾ خلائي سفر بعد هن جي روس جي هڪ خلاباز انڊريان نڪولا وييو سان شادي ٿي جيڪا ڇڪي تاٽي 1977ع تائين هلي. ان بعد وئلينٽينا جي شادي تولي (سچو نالو: Tuli Shaposshnikov) نالي هڪ روسي سرجن سان ٿي.

وئلينٽينا پهرين خلاباز عورت هجڻ ڪري هن جي سڄي دنيا ۾ وڏي ناموس ٿي وئي ۽ هڪ ٻئي پويان ڪيترائي ملڪ هن کي پنهنجي ملڪ ۾ گهمڻ لاءِ دعوت ڏيڻ لڳا. انهن ئي دعوتن جي سلسلي ۾ وئلينٽينا دهليءَ ۾ اندرا

گانڌيءَ وٽ آئي جتي ڪناٽ پليس جو چڪر هڻندي هن جي مهانديا آرٽسٽ سان ملاقات ٿي جنهن هن کي سندس پورٽريٽ ناهڻ جي آڇ ڪئي. وئلينٽينا مسڪرائي آڇ قبول ڪئي.”اندو سوويٽ سوسائٽيءَ“ ٻنهي کي پنهنجي ڪلب ۾ گهرائي وئلينٽينا جا ڏه پورٽريٽ ٺهرايا جيڪي ٿي ويءَ تي به ڏيکاريا ويا ۽ بقول مهانديا جي هو رات اندر سڄي دهليءَ ۾ مشهور ٿي ويو.

سئيڊن جي دوشيزه چارلوٽ به وئلينٽينا ۽ اندرا گانڌيءَ جي تصويرن جو ٻڌي اهو شوق اندر ۾ رکي مهانديا وٽ پهتي ته هن کان هوءَ به پنهنجو پورٽريٽ ٺهرائي. بس هو ڇا چوندا آهن ته قدرت طرفان ائين لکيل هو جو تصوير ناهڻ دوران مهانديا جهڙو غريب جو ٻارهن جي سونهن ۾ مَندجي ويو ۽ ساڳي وقت سئيڊن جي گوري چارلوٽ هن اندين شودر آرٽسٽ جي سادگيءَ مان متاثر ٿي وئي. مهانديا پنهنجي ڪتا ۾ ٻڌائي ٿو ته اسان وٽ اهو رواج هو ته نئين ٻار ڄمڻ تي نجومي (Astrologer) کي گهرايو ويو ٿي جنهن اڳڪٿي ڪري منهنجن وڏن کي ٻڌايو ته هن ننيگر جي شادي ائين نه ٿيندي جيئن انديا ۾ اڪثر Arranged طريقي سان ٿئي ٿي. جوتشيءَ منهنجي ماءُ پيءُ کي اهو به ٻڌايو ته هن جي زال هڪ ڏوراهين ڏيهه جي هوندي جنهن جو سَيارو Zodiac Sign برج ثور (Taurus) هوندو. ۽ اهو پڻ ٻڌايو ته اها ڇوڪِري امير هوندي ۽ ڪنهن جهنگل يا ٻيلي جي مالڪ هوندي. هن جي ميوزڪ سان به دلچسپي هوندي ۽ بانسري (Flute) وڄائڻ ۾ ماهر هوندي. منهنجي لاءِ مائٽن کي اهو ٻڌايو ويو ته هي وڏو ٿي رنگن جو ڪم ڪندو. ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته مون کي ننڍي هوندي کان ڊرائنگ جو شوق ٿيو ۽ اڳتي هلي دهليءَ ۾ فٽ پاٿ تي اچي وينس جنهن دوران مون روسي خلاباز خاتون جون ڪيتريون ئي تصويرون ڪڍيون. اهڙي طرح ٻيا به ڪيترائي ملڪي ۽ غير ملڪي سياح مرد ۽ عورتون ڏهه روپيا ڏئي مون کان تصوير ٺهرائڻ لڳا. انهن ۾ اهم چارلوٽ وان شيدون چئي سگهو ٿا“. مهانديا وڌيڪ ٻڌايو ته هن کي چٽيءَ طرح ياد آهي ته اهو سال 1975ع جو 17 ڊسمبر جو ڏينهن هو جو هڪ ڊگهن پورن (blonde)

وارن ۾ نيرين اکين واري سهڻي ڇوڪري هن ڏي آئي. ”اهو شام جو ٽائو هو. هوءَ اچي منهنجي تصويرن ٺاهڻ واري بورڊ (Easel) اڳيان رکيل اسٽول تي ويهي رهي. يعني هن پنهنجي تصوير (Portrait) تي نهرائڻ چاهيو. مون کي ائين لڳو ڄڻ منهنجو وجود نہ رهيو هجي. مون وٽ لفظ نہ آهن جن سان آئون ان وقت جو احساس بيان ڪري سگهان. هن جون اکيون وڏيون، نيريون ۽ گول هيون ۽ هن مون ڏي نهاريو تہ مون کي ائين لڳو تہ ڄڻ هوءَ مون کي نہ ڏسي رهي هئي پر هوءَ منهنجي اندر ۾ جهاتي پائي رهي هئي... ايڪس ري مشين وانگر! مون پڪو پهہ ڪيو تہ هن ڇوڪريءَ جي تصوير دل لڳائي اهڙي سٺي ٺاهيندس جهڙي هوءَ سهڻي آهي. پر پهرين ڪوشش ۾ آئون هن سان انصاف ڪري نہ سگهيس. آئون بيحد نروس محسوس ڪري رهيو هوس، منهنجا هٿ ڏڪي رهيا هئا. سو مون هن کي چيو: ”ڇا تولاءِ اهو ممڪن آهي تہ تون سياڻي هڪ دفعو وري اچ؟“.

”هوءَ نہ فقط ٻيو دفعو پر ٽيون دفعو بہ آئي ۽ مون سندس جملي ٽي چٽر (Portraits) ٺاهيا. مون هر تصوير بعد هن کان پنهنجي في مطابق ڏهہ روپيہ اجورو گهريو پر هن 20 روپيا ڏنا ٿي. مون چيومانس، ”نہ! توکي منهنجي مقرر في کان وڌيڪ نہ ڏيڻ کپي ڇو جو تون تمام سهڻي آهين ۽ مون کي تو جهڙين حسين عورتن کان ڊبل پئسا نہ وٺڻ کپن. ها انهن مردن کان ضرور وٺجن جيڪي گنجي مٿي وارا آهن“. هو کلڻ لڳو.

اهو پڇڻ تي تہ ”ڇا هن ڇوڪريءَ کي ڏسي ڪٿي هن کي ننڍپڻ ۾ ٻڌايل جوتشيءَ جي پيشنگوئي تہ ڌيان ۾ نہ آئي؟“

”ها! ٻئي دفعي بعد مون کي اها ڳالهہ ڌيان ۾ ضرور آئي تہ ٿي سگهي ٿو هيءَ اها ڇوڪري هجي جنهن بابت منهنجي ڄمر تي ڳوٺ جي نجوميءَ منهنجي والدين کي ٻڌايو هو. هوءَ واقعي هڪ ڏورانهين ڏيهہ جي هئي. مون هن کان پڇيو تہ هن جو واسطو ڪهڙي سَياري سان آهي؟“(Taurus) هن ورائيو. نجوميءَ بہ اهوئي چيو هو تہ ان ڏوراهين ڏيهہ جي ڇوڪريءَ جو سيارو برج ثور

يعني Taurus هوندو. ان بعد مهانانديا هن سئيڊش ڇوڪريءَ کان پڇيو: “ڇا تون ڪنهن جهنگل جي مالڪياڻي آهين؟”.

“جي ها. آئون هڪ ٻيلي جي مالڪياڻي آهيان”. سئيڊش ڇوڪري چارلوٽ ٻڌايو.

“ڇا تون بِينَ يا بانسري وڄائي سگهين ٿي؟”

“هائو. مون کي Flute (بانسري) ۽ پيانو وڄائڻ اچي ٿو”.

“اهو ٻڌي”، مهانانديا چيو “آئون حيران ٿي ويس. مون ٽِڳل سڱل انگريزيءَ ۾ هن کي چيو ته ان جو مطلب اهو ٿيو ته پنهنجي ملڻ جو فيصلو ڪڏهوڪو آسمانن تي ٿي چڪو هو”.

اهو ٻڌي چارلوٽ وائڙي ٿي وئي. هن کي پهرين ته ڳالهه سمجهه ۾ نه آئي ته هي فوٽ پاٿي آرٽسٽ ڪهڙو فلسفو ٻڌائي رهيو آهي. هوءَ منهنجو هٿ جهلي آسمان ڏي ڏسڻ لڳي ۽ پوءِ چيو: “آسمان تي ڪهڙو فيصلو ٿيو آهي؟” مهانانديا اهو ئي وراڻيس ته “پنهنجي تقدير ۾ هڪ ڏينهن ملڻ لکيل هو. ان کان علاوه ٻيون به ڪيتريون شيون رونما ٿيڻ واريون آهن”.

“اهو سڀ ڪجهه تون ڪيئن ٿو چوين؟” چارلوٽ چيو.

“جيڪڏهن توکي يقين نٿو اچي”، مهانانديا وراڻيس، “ته آئون توکي پنهنجو زائچو يعني ڪنڊلي (Horoscope) پيش ڪري سگهان ٿو جنهن مطابق تون منهنجي زال ٿيندينءَ”.

بهرحال اهو مهانانديا جو عقيدو هو. اڄ به انڊيا ۾، خاص ڪري هندو ڄار ڄمڻ تي جوتشيءَ کان زائچو (ڪنڊلي) ڪيرائين ٿا جنهن تي ڪيترا تمام گهڻو يقين رکن ٿا جنهن تي اسين يا چارلوٽ جهڙا يورپي ماڻهو ڪٿي ٿا يقين رکون. چارلوٽ کان جڏهن هن جي طرف جي ڪهاڻي پڇي وئي ته هن ٻڌايو ته هن کي ننڍپڻ کان انڊيا گهمڻ جو شوق هو. “جڏهن آئون ٻارهن سالن جي هيس ته اسان جي هڪ ٽيچر اسان کي انڊيا بابت هڪ بلئڪ ۽ وائيٽ فلم ڏيکاري هئي جنهن ۾ هاٿيءَ وارو ڇوڪرو به هو. ان بعد جڏهن آئون لنڊن ۾ پڙهي رهي

هيس ته منهنجي ڪيترن انڊين سان ملاقات ٿي ۽ انڊيا جي ڪلچر ۽ ثقافت جي خبر پيئي. اتي جي البرٽ هال ۾ روي شنڪر جو پروگرام ۽ اتفاق سان مهانانديا جي رياست اوڙيسا جي ڊانس به ڏٺم ۽ بيحد پسند ڪيم. اڳتي هلي اسان ٽئن ڇوڪرين هڪ واڪس وئگن ڪمپني جي وٺن هٿ ڪئي ۽ لنڊن کان منزلون ڪندا اچي انڊيا جي شهر دهليءَ ۾ ڇوڙ ڪيوسين. دهلي شهر جا چڪر هڻندا ڪناٽ پليس ۾ پهتاسين ته شام ٿي وئي. شام جي ڏنڌلڪي ۾ هڪ گهنڊي وارن واري ڇوڪري کي ڏٺم ته پورٽريٽ ٺاهي رهيو هو. آئون يڪدم هن وٽس آيس ۽ پڇيومانس ته "منهنجي شبيهه جو چتر ٺاهي ڏيندين؟" هن جي ڳالهائڻ ۾ مناس ۽ پنهنجا ئي هئي، رنگ سو ڪارو هوس پر منهن تي مرڪ ۽ موتين جهڙا سفيد ڏند هيس".

"توکي هن تي دفعا گهرايو ۽ ٽئين دفعي جڏهن تون هن وٽ فوٽو لاءِ وينئينءَ ته هن توکي چيو ته قسمت ۾ پنهنجي شادي لکيل آهي. اهو ٻڌي تو به پڪ سوچيو هوندو ته هي آرٽسٽ پاڳل ڪو آهي؟".

"نه. مون هن کي ٽڏو ڪيو ۽ شاديءَ جي ڳالهه جي ورندي نه ڏنيمانس. مون هن سان گڏ هن جي ڳوٺ هلڻ لاءِ راضپو ڏيکاريو. اتي منهنجي ملاقات هن جي پيءُ، ڀائرن ۽ ڀينرن سان ٿي. مون کي اهي پسند آيا ۽ آئون هنن کي وٺي ويس. مون کي ائين لڳو جڻ عرصي بعد پنهنجي گهر موٽي هجان. جيڪڏهن توهان ٻي جنم ۾ يقين رکو ٿا - گهٽ ۾ گهٽ مون کي ته آهي، ان ڪري مون کي ائين لڳو جڻ آئون انڊيا ۾ پهرين به اچي چڪي هجان. مهانانديا جو تعلق انڊيا جي هيٺاهين ۽ نيچ سمجهي ويندڙ ذات دلت سان آهي. هنن جي ڪڙم قبيلي موجب اسان جي شاديءَ جون رسمون ادا ڪيون ويون..."

مهانانديا وڌيڪ ٻڌايو ته سندس سئيڊش ڪنوار هنن سان گڏ انڊيا ۾ ٽي هفتا کن هئي ان بعد هوءَ سئيڊن رواني ٿي وئي. "هن مون کي به ساڻ گڏ هلڻ لاءِ چيو پر مون چيومانس ته آئون اتي پهچڻ جو بندوبست پاڻ ئي ڪندس. اهڙي طرح اسان ڏيڍ سال کن هڪ ٻئي کان جدا رهياسين. اسان لاءِ فقط خط

لکڻ اڌ ملاقات رهي. آخر مون پنهنجي محبوبا چارلوٽ سان ملڻ لاءِ سئيڊن وڃڻ جو فيصلو ڪيو. غريب هجڻ ڪري آئون باءِ ايئر وڃي نٿي سگهيس. گهر ۾ جيڪو انڊو منڊو ٽپڙ هو اهو وڪڻي مون هڪ سائيڪل خريد ڪئي ۽ سئيڊن وڃڻ جو سفر شروع ڪيو. مون فقط سائيڪل جي سواري نہ ڪئي. ڪٿي ڪٿي ڪنهن ٽرڪ واري بہ لفٽ ڏني ٿي. مون وٽ سمهڻ لاءِ Sleeping Bag بہ هئي ۽ کلئي آسمان هيٺان رات گذاريم ٿي. ڪڏهن ڪڏهن ڪنهن مون کي پنهنجي گهر ۾ بہ ٽڪايو ٿي ۽ ڪاڏو ڪارايو ٿي جنهن جي بدلي ۾ مون هن کي تصوير ناهي ڏني ٿي. مون وٽ 80 ڊالر ڪئش بہ هئي جيڪي بيلٽ ۾ لڪائي رکيا هئم جن کي هٿ نٿي لڳائڻ چاهيم.

رستي تي افغانستان، ترڪي وغيره مان لنگهندي مون کي ڪابل، قنڌار ۽ استنبول ۾ چارلوٽ جا خط بہ مليا جن منهنجي همٿ افزائي ڪئي. اهي بهتر ڏينهن هئا ۽ ان 1970ع واري ڏهاڪي ۾ ويزا ۽ پاسپورٽ جي اهڙي سختي نہ هئي جهڙي اڄڪلهہ آهي. ان هوندي بہ جيڪڏهن ڪنهن کي پڪو عزم آهي تہ هن لاءِ ڪا رڪاوٽ ناهي. باقي دل کوٽي تہ عذر گهڻا. منهنجي دل ۾ چارلوٽ لاءِ پيار مون کي هن سفر جي تڪليف محسوس ڪرڻ نٿي ڏني. رستي تي ملندڙ هن جي خطن مون کي احساس ٿي ڏياريو تہ هوءَ بہ مون کي چاهي ٿي نہ تہ شڪ ۽ خوف انسان جا بہ بدترين دشمن ٿين ٿا ۽ اهي اسان جي زندگي مشڪل ڪرڻ جو سبب بڻجن ٿا.

انڊيا جي غريب فٽ پاٿي دلت (اڇوت) آرٽسٽ مهانندیا ۽ سئيڊن جي امير ۽ اعليٰ خاندان جي حسين دوشيزه چارلوٽ جي ڪامياب شاديءَ کي اڄ 45 سال ٿي چڪا آهن. مهانندیا کان جڏهن ان ڪامياب زندگيءَ جو راز پڇيو ويو تہ هن وراڻيو: ”جي ها. هڪ راز آهي ۽ اهو راز اهو آهي تہ ڪو راز ناهي. شادي نہ فقط انسانن جي جسمن جو ميلاپ آهي پر روحن جو پڻ. هڪ ٻئي جي عزت ۽ هڪ ٻئي کي ماڻُ ڏيڻ سان بہ پيار ۾ واڌارو اچي ٿو“.

مهانديا وارا شروع کان چارلوٽ جي ڳوٺ بوراس (Boras) ۾ رهن ٿا. بوراس گوٿن برگ جي پرسان آهي. بوراس ڪپڙي جي ڪارخانن کان مشهور آهي ۽ ان کي هڪ ننڍڙو ڳوٺ يا ٽائون چئي سگهون ٿا جنهن جي آدم شماري هڪ لک مس آهي سا به اڄڪلهه. نه ته 1970ع واري ڏهاڪي جي شروع وارن سالن ۾ جڏهن منهنجو پهريون دفعو هن شهر ۾ اچڻ ٿيو ٿي يا گوٿن برگ کان ڪالمار ٽرين ۾ وڃڻ ٿيندو هو ته رستي تي هيءَ بوراس اسٽيشن آئي ٿي ۽ انهن ڏينهن ۾ هن شهر جي اڄ کان اڌ جيتري آدمشماري مس هئي. هي اهي ڏينهن هئا جڏهن مهانديا انڊيا کان سائيڪل ذريعي گوٿنبرگ پهتو هو جتان چارلوٽ هن کي پنهنجي ڳوٺ بوراس وٺي آئي هئي. خير آدمشماري ته اڄ به سڄي سئيڊن جي گهٽ آهي. سئيڊن جي گادي واري ۽ سڀ کان وڏي شهر اسٽاڪهوم جي آدم شماري 15 لک آهي يعني ڪراچيءَ جي ڏهين حصي کان به گهٽ ٿي. سئيڊن جو ٻيو نمبر وڏو شهر گوٿن برگ آهي. ان بعد مالمو ٽئي نمبر تي آهي جتان جي يونيورسٽيءَ مان مون تعليم حاصل ڪئي.مالمو جي آدمشماري 3 لک آهي ۽ چوٿين نمبر تي وڏو شهر اُپسالا آهي جيڪو تمام گهٽو اتر ۾ هجڻ ۽ گهٽي ٿڌ ڪري ان ۾ ڏيڍ لک ماڻهو رهن ٿا پر اتي به اعليٰ قسم جا تعليمي ادارا هجڻ ڪري اسان جي ملڪ جا ڪافي شاگرد نظر اچن ٿا. اسانجا جهاز اسٽاڪهوم، گوٿن برگ ۽ مالمو جي بندرگاهن ۾ تمام گهٽو وڃن ٿا. مهانديا وارا جنهن ڳوٺ بوراس ۾ رهن ٿا اهو گوٿن برگ کان 60 ڪلو ميٽرن جي فاصلي تي مس آهي. يعني حيدرآباد کان هالا سمجهو. گوٿن برگ ۾ جهاز کي وٺي ايندا هئاسين ته بس ۾ بوراس ۽ آسپاس جي ٻين ڳوٺن ۾ چڪر هڻندا هئاسين. هينئر به منهنجي ڪنهن پڙهندڙ جو سئيڊن جي شهر گوٿن برگ وڃڻ ٿئي ته هو مهانديا ۽ چارلوٽ وارن سان ملي سگهي ٿو. هونءَ به بوراس جهڙي ڳوٺ ۾ اسان جهڙا ڪارا ماڻهو- ايشين- آهن ئي ڪيترا! شهر ۾ ڦرندي گرندي توهان کي گهنڊي وارن وارو توهان جي رنگ ۽ نڪ نقشن وارو مهانديا ملي ويندو. هنن کي ٻه ٻار آهن: سڌارٿ ۽ ايملي. اهي به اتي ئي رهن ٿا.

مهانانديا سئيڊن ۾ هڪ مشهور آرٽسٽ آهي ۽ سئيڊن حڪومت جي آرٽ ۽ ڪلچر ڊپارٽمينٽ ۾ هڪ صلاحڪار جي حيثيت ۾ ڪم ڪري ٿو. هن جي تصويرن جي نمائش دنيا جي ڪيترن ئي شهرن ۾ ٿي چڪي آهي. 2012ع ۾ هن کي انڊيا جي رياست اوڙيسيا جي ”اُتڪل يونيورسٽي آف ڪلچر“ طرفان آنري ڊاڪٽوريٽ جي ڊگري بہ ملي چڪي آهي. ان ڪري هو ”ڊاڪٽر پي ڪي مهانانديا“ سڏيو وڃي ٿو ۽ سندس سئيڊش زال Charlotte هندي نالي چارولتا (Charulata) نالي سان مشهور آهي. سندن عشق محبت تي انڊيا جي فلمي پروڊيوسر سنجي پانشاليءَ Two Angels نالي فلم بہ ٺاهي آهي.

ٿائليند ۾ خيال رکڻ جون ڳالهيون

چون ٿا تہ دنيا جا سڀ کان گهڻا ٽوئرسٽ بئنڪاڪ اچن ٿا. اها بہ حقيقت آهي تہ اسان جي ملڪ جا بہ سڀ کان گهڻا بئنڪاڪ پهچن ٿا. گهمڻ کان علاوه تعليم لاءِ بہ اچن ٿا جو اتي ڪيترائي اعليٰ تعليمي درسگاهہ آهن. بئنڪاڪ ۾ رهندڙ اسان جي ملڪ جي ڪيترن ماڻهن جو بزنيس سان بہ واسطو آهي پر نوڪريءَ ۾ نہ برابر آهن جو ٿائليند ۾ ايتري انگريزي نٿي هلي جيتري اسان وٽ يا ملائيشيا، سنگاپور جهڙن ملڪن ۾ هلي ٿي. ٿائليند ۾ سندن ٿائي زبان ايترو عام آهي جيتري ايران ۾فارسي. اهو آهي تہ ٿائليند جي ڪن يونيورسٽين ۾ فارينرن ڪري انگريزيءَ ۾ پڙهائي ٿئي ٿي.

ساموندي نوڪري دوران 1968 کان مختلف جهاز بئنڪاڪ، سونگڪلا ۽ ٿائليند جي ٻين بندرگاهن ۾ وٺي ويٺو پيو. ان بعد 1980 واري ڏهاڪي ۾، ملائيشيا ۾ ڪناري جي نوڪري دوران پڻ ٿائليند جي مختلف شهرن ۾ شاپنگ يا سيمينار اٽيند ڪرڻ لاءِ ملائيشيا کان ترين، بس، ٽئڪسي يا هوائي جهاز ذريعي اچڻو پيو ٿي. اهڙي طرح ٿائليند کي بہ ملائيشيا ۽ سنگاپور وانگر پنهنجين اکين آڏو ترقي ڪندو ڏٺم. هي ملڪ اسان جي ملڪ جي مقابلي ۾ ڪجهہ بہ نہ هئا. سندن اسپتالون، شپنگ ڪمپنيون، ايئرلائينون ۽ تعليمي ادارا اسان جي ماڻهن هلايا. ٿائليند تہ ملائيشيا ۽ سنگاپور کان بہ ويل ملڪ هو. ڪجهہ نہ هوس. پر اڄ ٿو ڏسجي تہ ”کيا سي کيا هوگيا هي“ ۽ اسان جو ملڪ ڪٿي هو ۽ هاڻ ڪٿي وڃي پهتو آهي! بئنڪاڪ ۽ ٿائليند جي ٻين شهرن ۾ رهڻ جي تجربي مان هتي ٿائليند ۽ اتي جي ٿائي ماڻهن بابت ڪجهہ ڳالهيون لکان ٿو جيڪي ٿي سگهي ٿو تہ اسان جي انهن ماڻهن لاءِ ڪارآمد ثابت ٿين جيڪي ٿائليند ۾ تعليم يا بزنيس خاطر رهن ٿا يا ٿائليند وڃڻ جو ارادو رکن ٿا.

ٿائليند ڏٺو وڃي تہ اسان جو پاڙيسري ئي ملڪ آهي. خاص ڪري انگريزن جي راڄ تائين تہ، جڏهن اڃان انڊيا جو ورهاڱو نہ ٿيو هو. بنگلاديش، انڊيا ۽ پاڪستان هڪ ئي ملڪ هندوستان هو ۽ اسان ڳائيندا وتياسين ٿي "ساري جهان سي اڇا هندوستان همارا"..... دنيا جي ماڻهن يورپين توڙي عربن اسان کي هندي ٿي سڏيو. وڌ ۾ وڌ سنڌ جي رهاڪن کي ڪٺي السنڌي ٿي سڏيو... بهرحال فارسي ڳالهائڻ واري لاءِ سنڌي يا هندي ساڳي ڳالهہ هئي جو هنن لاءِ س ۽ هہ جو اچار ساڳيو هو جيئن اڄ بہ اسان مان ڪي قاهي اچارين ٿا تہ ڪي قاسي. يا ڪي ساهہ چون ٿا تہ ڪي ساس، مشهور چوڻي آهي تہ "ڪاسائيءَ کي ماس جي ٻڪريءَ کي ساس جي".

سو انگريزن جي راڄ ۾ تہ ڇڙ برما بہ ننڍي کنڊ سان مليو پيو هو جو ان تي بہ انگريزن جو راڄ هو. شروع جي ڏينهن ۾ نہ پڪا رستا هئا نہ موٽر ڪارون نہ ريل گاڏيون. سواري خچرن، گهوڙن، گڏهن ۽ ڏاند گاڏين تي ٿيندي هئي جن تي عوام توڙي مغل بادشاهہ يا انگريز ڪامورا نڪي ڪان لاهور، پشاور ڪان ڪلڪتي، ميرپورخاص ڪان احمدآباد بڙودي، الهہ آباد ڪان ڍاڪا چٽگانگ پئي آيا ويا ۽ ان ڪان اڳيان رنگون، منڊالي وغيره. 1857 واري هنگامي ۽ مارمارا بعد انگريزن جي اهڙي سوپ ۽ مضبوط حڪومت ٿي جو هنن ان وقت جي مغل شهنشاهہ بهادر شاهہ ظفر کي ڪلڪتي تائين ڏاند گاڏيءَ ۾ ۽ ان بعد آگبوٽ ۾ رنگون ڏيهہ نيڪالي ڏئي ڇڏي. سندس ٻين عزيزن کي تہ آگري ۽ دهليءَ ڪان گڏهہ گاڏين ۾ چاڙهيائون تہ ٻن هفتن بعد رنگون اچي نڪاءَ ڪيائون.

برما ڪان پوءِ ٿائليند (سيام) آهي ئي ڪيترو پري؟ برما (جيڪو هاڻ ميانمار ٿو سڏجي) ۽ ٿائليند اڃين مليا پيا آهن جيئن اسان جو صوبو بلوچستان ۽ ايران آهي. ٿائليند جو ڏکڻ وارو حصو جتي ختم ٿئي ٿو اتان ملائيشيا شروع ٿئي ٿو ۽ ملائيشيا بعد سنگاپور جو ننڍڙو ٻيٽ آهي. ملائيشيا ۽ سنگاپور تي بہ انگريزن جي حڪومت رهي. ويندي مشرقي ملائيشيا (سباح ۽ سرواڪ) ۽ پرواري ملڪ برونائيءَ تي بہ انگريزن جي حڪومت رهي. اوسي پاسي جي ٻين

ايشيائي ملڪن: انڊونيشيا، ڪمبوڊيا، ويٽنام، فلپين ويندي چين تي بہ ڊچن، فرينچن، هسپانين، يعني ڪنهن نہ ڪنهن يورپي ملڪ جو راڄ رهيو. هڪڙو هي ٿائليند ملڪ هو جيڪو غلاميءَ کان بچي ويو. جيتوڻيڪ ٿائليند تي بادشاهي راڄ هو پر اهو ميٺو پوندو تہ ٿائليند جا مقامي حاڪم (راجا) ملئي سلطانن، هندستان جي مغل حاڪمن، برونائي جي بادشاهن يا اسانجي سنڌ جي مير حڪمرانن کان وڌيڪ قابل ۽ سمجهدار ڇٽبا جن ڊپلوميسي ۽ اٽڪلن سٽڪلن کان ڪم وٺي هڪ طرف يورپي قبضي خورن کي پري رکيو ۽ ٻئي طرف پنهنجي عوام جي بہ بهتري قائم رکندا آيا. هنن پاڙي جي ملڪن ۾ انگريزن جي راڄ مان سٺيون ڳالهيون سکي پنهنجي ملڪ ۾ اهي سنائيون آنديون... ٿائليند ۾ اسڪول کوليا، عوام جي صحت بهتر بنائڻ لاءِ هنن مغربي طرز جا ميڊيڪل ادارا قائم ڪيا، روڊ رستا ۽ ريل گاڏيون ٺاهيون نہ تہ اسان وٽ يعني ٻين ايشيائي ملڪن جي حاڪمن جو سڄو زور پنهنجي عياشيءَ لاءِ محل محلاتون ٺهرائڻ تي هو ۽ وڏن جو نالو قائم رکڻ لاءِ هنن لاءِ مقبرا مزارون اڏڻ تي هو. انصاف، تعليم يا صحت جهڙين شين لاءِ عمارتون نہ ٺهرايائون. اهي شيون سنڌ هند ۾ بہ انگريزن ئي قائم ڪيون.

هتي اهو بہ لکندو هلان تہ ٿائليند جي هڪ حصي تي فرينچن جو قبضو ضرور ٿيو هو. اهو آهي اوير ٿائليند وارو حصو جنهن ۾ ٿائليند جا بہ ننڍڙا صوبا چانٿا بوري ۽ ٽرات (Chanthaburi & Trat) اچن ٿا جيڪي ڪمبوڊيا جي بارڊر تي آهن. 1895ع ۾ جيئن ئي فرينچن ٿائليند جي انهن حصن تي قبضو ڪيو تہ ٿائي بادشاهہ فرينچ حڪومت کي ڳالهين ذريعي راضي ڪري هنن کان اهي واپس ورتا ۽ انهن جي بدلي ۾فرينچن کي ڪمبوڊيا جو مغربي حصو ڏنو جنهن تي ٿائليند وارن جو قبضو هو.

بئنڪاڪ جي اسانجي ڪراچي جي کارادر، ميٺادر جهڙي پراڻي علائقي ۾ جيڪي تاريخي مغربي طرز جون عمارتون ڏسو ٿا اهي ٿائليند جي شهنشاهہ راما پنجين (Chulalongkorn) ان ڪوشش ۾ ٺهرايون جيئن ٿائليند کي ماڊرن سمجهي يورپ جي ڪا سامراجي قوم ٿائليند تي قبضو نہ

ڪري هن انگريزن ۽ فرينچن سان مفاهمت جي پاليسي رکي پنهنجي ملڪ ۽ ماڻهن کي غلاميءَ کان بچايو.

ٿائلينڊ جي مشهور يونيورسٽي ”چولا لونگڪورن يونيورسٽي“ جيڪا 1917 ۾ ٺهي ۽ ٿائليند جي پهرين يونيورسٽي آهي اها هن بادشاهه نالي آهي. چولا لونگڪورن (بادشاهه راما پنجون) 1853ع ۾ ڄائو. يعني انگريزن جو سنڌ تي قبضو ٿيڻ بعد ڏهه سال رکي ڄائو ۽ 15 ورهين جي ڄمار ۾ 1868 ۾ بادشاهه ٿيو ۽ 1910 ۾ وفات تائين 42 سال حڪومت ڪيائين. هي ننڍڙو هو ته هن انگريز ٽيچر اينا وٽ تعليم حاصل ڪئي. اينا کي چولا لونگڪورن جي پيءُ راما چوٿينشهنشاهه مونگڪت (Mongkut) پنهنجن 39 زالن ۽ ڪنيزائن ۽ انهن مان پيدا ٿيل 82 ٻارن کي مغربي تعليم ۽ تربيت ڏيڻ لاءِ پنهنجي محل ۾ رکيو هو. ان تي هڪ ناول Anna & the king Siam آهي ۽ ڪيترين ئي فلمون ۽ ٽي وي سيريل ٺهي چڪيون آهن. اينا وٽ جن شهنشاهه راما چوٿين جي 82 ٻارن ٽيوشن ورتي انهن مان بادشاهه راما پنجون چولا لونگڪورن به هڪ هو. بهرحال ان بابت تفصيلي ڳالهيون آئون ٿائليند واري سفرنامي ”اي جرني ٽو ٿائليند“ ۾ لکي چڪو آهيان ٿائي بادشاهن سان گڏ آئون هندوستان جي رياست گجرات جي راجائن کي به ڪريڊٽ ڏيندس جن پڻ پنهنجي رياست ۾ تعليم کي فروغ ڏنو ۽ پنهنجن محلن کي به يونيورسٽي ۽ تعليمي ادارا بنائي ڇڏيا. ڪاش اسان وٽ به اهڙا حاڪم هجن ها ته سنڌ جو نقشو ئي ٻيو هجي ها. اسان وٽ ته عوامي حڪومتن ۾ به حاڪم پهرين جي ٺهيل اسڪولن کي پنهنجيون ذاتي اوطاقون ٺاهيون ڇڏين جتي شاگردن بدران وهٽ ٻڌل رهن ٿا. هو گجرات ۽ سيام (ٿائليند) جي حاڪمن وانگر پنهنجي هڙون ڇا ڏيندا. شايد اهو سبب آهي جو ٿائليند جو عوام پنهنجي بادشاهي ۽ شاهي خاندان جي دل سان عزت ڪن ٿا. ايتريقدر جو اخبار جو اهو ٽڪرو به پٽ تي نٿا اڇلائين جنهن تي بادشاهه جو فوٽو ڇپيل هجي.

ٿائليند ۾ هڪ مهمان جي حيثيت ۾ توهان تي لازمي ٿو ٿئي ته ملڪ جي قانون ۽ مقامي ماڻهن جي جذبات جو خيال رکو ۽ ملڪ جي حاڪم ۽

شاهي خاندان جي بيعزتي نہ ڪريو. ملڪ جي ڪرمنل ڪوڊ ۾ آرٽيڪل 12 آهي تہ: (Whoever defames, insults or threatens the king, queen, the heir apparent or the regent, shall be punished with imprisonment of 3 to 15 years….)

هن جو مطلب آهي تہ ملڪ جي شهنشاهہ جي خلاف ڪا بہ ڳالھہ ڪرڻي ناهي ۽ نہ هن جي ڪنهن مجسمي (Statue) يا تصوير کي خراب يا چٻوسٻو ڪرڻو آهي. نہ شاهي خاندان خلاف مضمون لکڻا آهن ٿائليند ۾ ايندڙ هم وطنين کي منهنجو اهوئي چتاءُ آهي تہ هو ان معاملي ۾ محتاط رهن. ڪيترا يورپي ٽوئرسٽ بي خياليءَ ۾ يا نشي جي حالت ۾ ان قسم جو ڏوهہ ڪريو وجهن ۽ هر سال ڪيترن ٽوئرسٽن ۽ ٿائليند ۾ تعليم وٺندڙ شاگردن کي جيل اچيو وڃي. اها بہ ڳالھہ آهي تہ ٿائليند جو شاهي خاندان نرم دل آهي. خاص ڪري گذريل بادشاهہ. جيڪو ڌارين ملڪن جي ماڻهن کي ان قسم جي سزا ۾ گهٽتائي ڪريو ڇڏي. پر اسان ڌارين کي کپي تہ ملڪ جي قانون جي عزت ڪريون ٿائليند واري سفرنامي ۾ هڪ يورپي سياح جو قصو لکي چڪو آهيان تہ هن ٿائليند جي نوٽ کي مروڙي سروڙي دڪاندارن کي اڇلائي ڏنو جنهن تي هن کي جيل اچي ويو جو هتي جي هر نوٽ تي بادشاهہ سلامت جي تصوير آهي جيئن اسان وٽ قائداعظم محمد علي جناح جي آهي. يورپي ملڪن ۾ ائين ناهي. اتي آئون ڏسندو آهيان تہ ماڻهو سمنڊ جي ڪناري تي بہ سئيڊن، ڊئنمارڪ يا انگليند جي جهنڊن يا انهن جي بادشاهن ۽ راڻي ايلزبيٿ جي تصوير جا انڊرويئر بہ پايو پيا هلن. پر اسان وٽ ٿائليند، ملائيشيا، سعودي عرب ويندي جپان جهڙن ايشيائي ملڪن ۾ هڪ ڌارئين کي خبردار رهڻ کپي.

پيڙين واريون مارڪيٽون

ٿائيليند جو شهر بئنڪاڪ گهمڻ لاءِ هرسال لکين ٽوئرسٽ اچن ٿا جتي جوانن، پوڙهن ڪان ٻارن لاءِ ڪيتريون ئي تفريح، گهمڻ ڦرڻ، کائڻ پيئڻ کان ڏسڻ وائسڻ جون شيون آهن. مندر پگوڊائن کان مساج پارلر ۽ چڪلا، باغ باغيچن کان چڙيا گهر ۽ مانگر مڇن جا فارم، ساموندي ڪنارا ۽ جابلو علائقا، مختلف کاڌن جون هوٽلون ۽ مئخانہ، تعليمي ادارا ۽ تاريخي جايون، مدرسا مسجدون ۽ شاهي گهراڻي جا محل ماڙيون وغيره. پر منهنجي خيال ۾ سڀ کان گهٽي شيءِ جيڪا ايشيا توڙي يورپ جي ماڻهن کي حيرت ۾ وجهي ٿي اهي هتي جا پيڙين وارا دڪان آهن.

اسانجو جهاز هانگ ڪانگ ۾ اچي لنگر انداز ٿيندو هو تہ اتي بہ ڪجهہ پيڙين واريون ڇوڪريون پنهنجين پيڙين تي گل، ڪيڪ بسڪيٽ يا پلاسٽڪ جا رانديڪا رکي هڪ هڪ جهاز جي لڙڪيل ڏاڪڻ وٽ اچي وڪڻديون هيون پر اهڙين دڪانن وارين پيڙين جو تعداد ڪو ايڪڙ ٻيڪڙ هوندو هو. هتي بئنڪاڪ ۾ دڪانن واريون سوين پيڙيون نظر اچن ٿيون جن تي ڀاڄي ڀتي کان ميوي تائين، مختلف ٻوٽن کان ڳنڍين ڪلفين آئس ڪريم تائين، ٽين ۽ پلاسٽڪ جي ٿانون کان ڪپڙن جي تاڪين تائين، تازين ۽ جيئرين مڇين، ڳانگٽن ۽ ڪيڪڙن کان اليڪٽرڪ جي سامان تائين وڪامندو نظر اچي ٿو. يعني توهان کي نہ بوهري بازار ۽ بولٽن مارڪيٽ وڃڻ جي ضرورت آهي نہ جامع ڪلاٿ مارڪيٽ يا آچر بازار وڃڻ جي. هڪ ٻئي پويان مختلف سامان سان ڀريل پيڙيون سڄو ڏينهن لنگهنديون رهن ٿيون ۽ انهن جون مالڪياڻيون لائوڊ اسپيڪر ذريعي يا گلو ڦاڙي پنهنجي وکر جو هوڪو ڏينديون رهن ٿيون.

بئنڪاڪ جو بندرگاهه ڪراچي، ممبئي يا جدي وانگر سمنڊ جي ڪناري تي ناهي پر ملڪ مان لنگهندڙ "چائو فريا" نالي نديءَ تي آهي. جيئن ڪوٽڙي سنڌو نديءَ ۾، نيواورلينس بندرگاهه مسي سپي نديءَ ۾ يا چٽگانگ ڪرنا ڦلي نديءَ ۾ آهي. پر انهن دريائي بندرگاهن کان بئنڪاڪ ان خيال کان نرالو آهي جو اتي جو درياءُ چائو فريا ٻين ندين وانگر سڌو وهي وڃڻ بدران بئنڪاڪ شهر وٽ سوين شاخن ۽ واٽر ڪورسن ۾ ورهايل آهي. اسان وٽ جي ائين هجي ته هڪ ڏينهن به پاڻيءَ کي بيهڻ نه ڏيون. اسان وٽ پاڻيءَ جي ايڏي کوٽ آهي جو انهن واٽر ڪورسن، واهن، شاخن کي پنهنجي ٻني ٻاري حوالي ڪري ڇڏيون جو اسان وٽ سياري توڙي اونهاري ۾ پوک لاءِ پاڻيءَ جي سخت کوٽ آهي. ٻي ڳالهه ته اسان وٽ درياهن جي ليول مٿاهين رهي ٿي جيئن ان جو پاڻي ٻنين ۾ اچي سگهي پر هيڏانهن ٿائليند، ملائيشيا ۽ انڊونيشيا پاسي الٽو حساب آهي. هتي دريائن جي ليول هيٺ رکي وڃي ٿي ۽ ٻنين باغن جي مٿي جيئن برساتن جو وسيل پاڻي پوک ۾ بيهڻ بدران درياءَ ڏي هليو وڃي. اسان وٽ (۽ ٻين به ڪيترن ملڪن ۾) جبلن تي وسيل برف وتڙي گلائشير ۽ درياهه ناهي ٿي جنهن جو پاڻي سمنڊ ۾ ڇوڙ ڪرڻ کان اڳ گهٽي کان گهٽو شاخن، ڪئنالن ۽ واٽر ڪورسن ذريعي پوک (Cultivation) لاءِ استعمال ڪيو وڃي ٿو. روزانو بيابان ۽ بنجر زمينون ايترو ته زرعي زمينن ۾ تبديل ٿي رهيون آهن ۽ جبلن تان ايندڙ دريائن جو پاڻي پوک لاءِ ايترو ته استعمال ٿي رهيو آهي جو دريائن جي ڇوڙ (Delta) وٽ درياهه جو مٺو پاڻي نه بچيو آهي بلڪ سمنڊ جو کارو پاڻي زمين ڏي ڏوڪي پيو آهي.

هيڏانهن ٿائليند، ملائيشيا، انڊونيشيا جهڙن ملڪن ۾ پوک مينهن جي پاڻيءَ تي ٿئي ٿي. ٻارهوئي جهڙ ڦڙ ۽ مينهوڳيءَ جي موسم لڳي پئي آهي. مينهن ايترو ٿو وسي جو هر ڪيتي ٻاڙي ڪرڻ واري فارمر کي ان جي پاڻيءَ کي پنهنجي فصل مان ڊرين آئوٽ (نيڪال) ڪرڻو پوي ٿو ۽ هن پاسي جون نديون ڇوڙ وٽ – يعني سمنڊ ۾ داخل ٿيڻ وقت ته ويتر تار تار وهن ٿيون. پاڻيءَ سان

گڏ موسم ۾ زمين (Soil) ايڏو سنو آهي جو ڪٽي پڪي رستي ۾ ڏار ٿو پوي ته اتان به گاهه ڦٽيو پوي.

بئنڪاڪ شهر جتي آهي اهو دراصل چائوفريا درياءَ جو ڇوڙ (Delta) آهي يعني درياءَ ٽڪوري شڪل ۾ شاخن ۾ ڪئنالن ۾ ورهائجيو وڃي. بئنڪاڪ کي "مشرق جو وينس" سڏيو وڃي ٿو. وينس اٽليءَ جو شهر آهي جتي پڻ گهٽي گهٽي ۾ پاڻي آهي. يعني درياهه جو پاڻي آهي ۾ ڪنئال وهن ٿا. هڪ ڪان ٻئي هنڌ اچڻ وڃڻ لاءِ ٻيڙيون استعمال ٿين ٿيون. دراصل اٽليءَ جو هي شهر وينس Venice 118 ننڍن ٻيٽن تي مشتمل آهي. جيڪي ٻيٽ پو (PO) ۽ پياوه (Piave) ندين جي ڇوڙ وٽ آهن. هنن ٻيٽن کي انهن درياهن جو پاڻي ڪئنالن جي شڪل ۾ ڌار ٿو ڪري. ساڳي وقت اٽڪل 400 کن پليون انهن ٻيٽن کي ڳنڍيون به ٿيون.

جيئن ته آڳاٽيون تهذيبون درياهن جي ڪنارن تي رهيون ٿي جو ماڻهن ۾ مال کي پيئڻ لاءِ پاڻي ٿي کتو ۽ هيڏانهن. ملائيشيا ۾ ٿائليند پاسي ته ايڏا گهاٽا جنگل ۾ ٻيلا هئا جو خشڪي تان ڪنهن سواري ڏاند گاڏي يا گڏهه گاڏيءَ جو هلڻ ته مشڪل هو پر ماڻهو به نٿي هلي سگهيو. ان ڪري هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ سواري جو ذريعو فقط درياهه مان ٻيڙيءَ رستي رهيو ٿي. سو اهڙي طرح بئنڪاڪ ۾ به چائو فريا جي ڇوڙ وٽ ماڻهو درياءَ ۾ نهيل ٻيٽن تي آباد ٿيندا ويا. چوڌاري چائو فريا درياهه جا نڪتل ڪئنال هئا جن مان ان وقت کان ٻيڙيون هلن ٿيون. انهن ٻيڙين ذريعي اڄ به ماڻهو سواري به ڪن ٿا ته دڪان به هلائين ٿا. اسان جو جهاز جڏهن بئنڪاڪ بندرگاهه ۾ اندر جيٽيءَ سان لڳي اچي بيهندو هو يا چائو فريا درياهه جي وچ ۾ لنگر ڪيرائي بيهندو هو ته هي ٻيڙيون سڄو ڏينهن اسان جي جهاز وٽان به پيون لنگهنديون هيون. ڊيڪ تي بيٺل خلاصي جنهن کي سڏ ڪندا هئا اها اچي جهاز جي ڏاڪڻ وٽ بيهندي هئي ۽ جهاز وارا پنهنجي پسند جون شيون ـ مقامي ميوا (رمبوتان، اسٽار فروٽ، ليچي، ڊوڪو منگو اسٽين، انناس وغيره) پيا وٺندا هئا يا بيڪري جي سامان واري ٻيڙيءَ کي سڏي ان تان ڪيڪ پيسٽريون پيا وٺندا هئا. ڪي ٿائي مسلمان عورتن جون به ٻيڙيون

هونديون هيون جن تي "بسم الله" جي فريم لڳل مان سمجهي ويندا هئاسين تہ انهن تي حلال ڪاڌو آهي. مونکي ۽ منهنجي دوستن کي انهن جو پيٽ ۽ تريل ڪڪڙ ۽ ٻتير اهڙا تہ وڻندا هئا جو پنهنجي جهاز جي فائيو اسٽار هوٽل واري مفت جي لنچ ۽ ڊنر ڇڏي انهن ٺائي عورتن جي ماني گهرائيندا هئاسين.

چائو فريا درياءَ توڙي ان مان نڪتل ڪئنالن تي گهر بہ ائين آهن جن جو اڳ تہ پڪي رستي ڏي ٺئي پر پٺ درياهہ ڏي جن جي ڏاڪڻين تي ٺائي عورتون ويهي درياهہ مان پاڻيءَ جا ڏول ڀري وهنجن يا پاڙي جون تي چار عورتون گڏ ٿي هڪ ٻئي جون جُوئون بہ ڪڍن تہ درياهہ مان لنگهندڙ اسان جا جهاز بہ ڏسن يا پاڻ کي سهڻو بنائڻ لاءِ منهن کي ميٽ يا چانورن جي اٽي جو ليپ ڏين. يعني هڪ قسم جو Facial ڪن. گهر لاءِ ڀاڄي پٽي يا گوشت مڇي هنن هلندڙ چلندڙ دڪانن وارين ٻيڙين کي سڏي انهن کان وٺن. سست عورتون جيڪي پاڻ رڌ پچاءُ نہ ڪن اهي پاڻ لاءِ ۽ مڙس ۽ ٻارن ٻچن لاءِ منجهند مهل لنگهندڙ هوٽل نما ٻيڙين تان وٺن جن تي رکيل ويهارو کن ديڳڙن ۾ هر قسم جي ڀاڄي ۽ مڇيءَ جو ٻوڙ ٺئي.

بئنڪاڪ جون هي فِلوٽنگ (پاڻيءَ ۾ ترندڙ) مارڪيٽون ڪيترن ئي انگريزي فلمن ۾ بہ ڏيکاريون ويون آهن. The Man with the Golden Gun فلم ۾ راجرس مُور (جيمس بانڊ) جو هن مارڪيٽ ۾ پيڇو ڪيو وڃي ٿو. هڪ ٻي فلم، 2008 جي Bangkok Dangerous جي هڪ سين فلم ائڪٽر نِڪولس ڪيج تي هن مارڪيٽ ۾ فلمايل آهي.

ٿائيلنڊ جون ڪجهه مسجدون

ٿائيلنڊ ٻوڌين جو ملڪ آهي. مسلمان بہ نظر اچن ٿا. خاص ڪري ٿائيلنڊ جي ڏاکڻي حصي نارا ٿيواٽ، ياﻻ، ساتون، پٽاني ۽ سونگکلا جهڙن ضلعن ۾ جيڪي ضلعا ملائيشيا جي ويجهو آهن. سمجهو تہ 93 سيڪڙو ٿائي ماڻهو ٻڌ آهن جن جو ٻڌ ڌرم سان واسطو آهي. 5 سيڪڙو مسلمان آهن جن ۾ گهڻائي ملئي ماڻهن ۽ انهن جي اولاد جي آهي، ڪجهه اتر جا رهاڪو چيني آهن ۽ ڪجهه نندي ڪنڊ جا پنجابي ۽ پٺاڻ آهن جيڪي ٻي جنگ عظيم بعد ملايا (مغربي ملائيشيا) ۽ ٿائيلنڊ ۾ ٽِڪي پيا ۽ هڪ سيڪڙو ڪن هندو ۽ هڪ سيڪڙو عيسائي آهن. ٿائيلنڊ ۾ سرڪاري انگ اکرن موجب 3610 مسجدون رجسٽرڊ آهن جن مان ٽي هزار ڪن فقط ڏکڻ جي چوڏهن صوبن ۾ آهن.

نارا ٿيواٽ ۾ ڪاٺ جي مسجد وادي الحسين مسجد سڀ ۾ پراڻي آهي جيڪا 1634 ۾ ٺهي. انهن ڏينهن ۾ جيئن تہ کوکا ۽ ڪليون ايجاد نہ ٿيا هئا ان ڪري هن مسجد ۾ لوه جي ڪوڪن بدران ڪاٺ جون چپرون (Wedges) لڳل آهن.

ٿائيلنڊ 76 صوبن ۾ ورهايل آهي. سڀ ڪان هيٺ تر ۾، جيئن سمجهو تہ پاڪستان جو ٿر وارو حصو آهي جيڪو انڊيا سان ملي ٿو تيئن ٿائيلنڊ جو ڏکڻ وارو حصو جيڪو ملائيشيا جي بارڊر وارين رياستن سان ملي ٿو پنج صوبا آهن: سونگکلا، ساتون، پٽاني، ياﻻ ۽ آخري نارا ٿيواٽ جنهن ۾ مٿين ڪاٺ جي آڳاٽي مسجد "الحسين" ٺهيل آهي. ٿائيلنڊ جي هنن ڏکڻ وارن صوبن ۾، جيڪي آهن تہ اسانجي حيدرآباد، لاڙڪاڻي، ٿرپارڪر ضلعن جيڏا، سڀ کان گهڻا مسلمان رهن ٿا. ڇو جو انهن تي پرواري مسلمان ملڪ ملائيشيا (ملايا) جو بہ اثر رهيو آهي. ٿائيلنڊ جي انهن ڏاکڻن صوبن مان ديني تعليم لاءِ سڀ کان گهڻا شاگرد ڪراچي جي مدرسن ۾ اچن ٿا. ڪراچيءَ ۾ توهان هنن

ڪان پڇندائو تہ ڪٿان جا آهيو تہ ٿائلينڊ بدران چوندا ناراٿي واٽ. سونگڪلا يا پٽاني وغيره جيئن اسان مان ڪو چوي تہ آئون پنجاب بلوچستان يا سنڌ ڪان آهيان. صوبي ٻڌائڻ سان اڳلي جي خبر پوي ٿي تہ هو ڪهڙي قسم جو ٿائي آهي. پٽاني يا سونگڪلا ٻڌائڻ سان اها خبر پوي ٿي تہ هو ملئي ماڻهن سان ملي ٿو، مسلمان هوندو، ننڍڙي قد جو هوندو. اتي جيڪڏهن ڪو ٻڌائي ٿو تہ هو چيانگ مائي يا چيانگ رائي صوبي جو آهي تہ معنيٰ هو چيني ماڻهن جي نسل مان ٻڌ آهي يا هن جي شڪل ۾ ٻولي پرواري ملڪ لائوس سان ملي ٿي. ڪنچنا بوري، راتچا بوري، فيتچابوري يا اٿائي هاني صوبن جي ٿائي ماڻهن جي شڪل، زبان، مزاج برمي ماڻهن سان گهڻو ملي ٿو. چون بوري، سوفان بوري، سنگبوري، نون ٿابوري جهڙن صوبن جا ماڻهو شهري بابو سمجهيا وڃن ٿا جو هنن جو بئنڪاڪ شهر سان واسطو آهي.

ائين تہ ٿائلينڊ جي اتر وارن صوبن ۾ مسلمان رهن ٿا ۽ ڪجهہ مسجدون آهن جيئن چيانگ مائي، جتي عورتن جي ڪونج جهڙي ڊگهي ڳچي سونهن جي نشاني آهي. فئشن طور سڄي ڳچيءَ تي سوڙها ڪنگڻ چاڙهي هلن. ست مسجدن مان هڪ التقويٰ مسجد مشهور آهي جيڪا اسان جي شروعاتي ڏينهن ۾ 1969 ۾ نهي. چيانگ مائي صوبي جي هيءَ مسجد جيڪا ٿائي ٻوليءَ ۾ متسايت (جيئن اسان مسجد کي مسيت بہ چئون ٿا) سانپا خوئي سڏجي ٿي ۽ انگريزيءَ ۾ هن کي "سان پا ڪوئي مسجد" سڏين ٿا جيڪو دراصل هن مسجد جو چيني نالو آهي. چيانگ مائي صوبي جون ٻيون مسجدون بہ پروارن ملڪن ڪان لڏي آيل چيني ماڻهن ٺهرايون. هنن مسجدن ۾ جمعي نماز تي خطبو بہ چيني ٻوليءَ ۾ پڙهيو وڃي ٿو جيئن ڪئين سال بلڪ گذريل صديءَ جي آخر تائين هانگ ڪانگ (ڪولون پاسي) پاڪستانين جي ٺهرايل مسجد جو امام هميشہ پنهنجي نظر ايندو هو ۽ هو اردوءَ ۾ خطبو پڙهندو هو. چيانگ مائي صوبي جي مٿين مسجد التقويٰ (سانپا خوئي) هن صوبي مان وهندڙ درياءَ "پنگ" جي اپرندي ڪناري تي آهي. هن مسجد ۾ هڪ وڏو مدرسو اسلامي تعليم لاءِ پڻ آهي.

چيانگ مائي صوبي جي مٿين مسجد کان هڪ وڏي مسجد “هدايت الاسلام” آهي جيڪا Bantto چيني مسجد سڏجي ٿي جيڪا چيانگ مائي صوبي جي سڀ کان وڏي “نائيٽ بازار” جي پرسان آهي.

ساموندي نوڪري دوران منهنجو جهاز بئنڪاڪ گهٽ ويندو هو ان ڪري اهي سال وچ ٿائليند ۾ بس ۽ ريل ذريعي اتر ٿائليند جي شهرن ۾ گهٽ وڃڻ ٿيندو هو. اٿين ته اسان جو جهاز ڏکڻ ٿائليند جي بندرگاهه سونگڪلا ۾ لنگر انداز ٿيندو هو پر ٿائليند جي انهن ڏاکڻن شهرن، سونگڪلا، پٽاني، ناراٿي وات، هاديا وغيره ۾ گهٽ اچڻ تڏهن ٿيو جڏهن ڏهه سال کن ملائيشيا ۾ ڪناري جي نوڪريءَ لاءِ رهي پيو هوس ۽ باءِ ٽرين، باءِ بس يا ٽئڪسيءَ ذريعي ٿائليند جي انهن ڏاکڻن شهرن ۾ شاپنگ لاءِ يا ڪڏهن ڪڏهن سيمينار اٽيند ڪرڻ لاءِ اچڻ ٿيو ٿي.

پٽانيءَ جي مسجد ڪرو سي (Krue_Se) جيڪا نهڻ ته 1583 ۾ شروع ٿي پر پٽانيءَ جي سلطان ۽ هن جي ڀاءُ جي وچ ۾ تخت نشيني تي ڦڏو ٿيڻ ڪري ڪم هميشه لاءِ رڪجي ويو. هاڻ واري جيڪا عمارت آهي اها ارڙهين صديءَ جي آهي. هن مسجد بابت پٽانيءَ جي ماڻهن جو اهو چوڻ آهي ته هيءَ مسجد هڪ چيني قذاق (ساموندي ڦورو) “لِم توه خئام” ٺهرائي جنهن جي چون ٿا ته پٽانيءَ جي سلطان جي ڌيءَ سان شادي ٿي هئي ۽ جيڪو پوءِ مسلمان ٿيو هو. 1603 جي هڪ ڊچ رپورٽ آهي جيڪا “جئڪب وان نيڪ” لکي جنهن ۾ هو لکي ٿو ته اها مسجد چينين ناهي ۽ ان مسجد پرسان “لِم ڪو نيائو” جي ڪتبي واري جيڪا قبر آهي، اها هن قزاق جي ڀيڻ جي آهي.

بئنڪاڪ ٿائليند جي گاديءَ وارو وڏو شهر آهي جتي دنيا جي هر ملڪ ۽ مذهب جا ماڻهو اچن ٿا. بئنڪاڪ ۾ ڪيترين ئي مسجدون آهن جن کان هر ٽئڪسي ڊرائيور واقف آهي ۽ ٽوئرسٽ جي چوڻ تي ٽئڪسي وارو ويجهي مسجد وٺي هلي ٿو. هڪڙي ته 1688 جي “ٽان سن” مسجد آهي جيڪا شروع ۾ Kudai Yai جي نالي سان سڏي وئي ٿي. ان کان علاوه ٻيون مسجدون آهن: Bang Luang مسجد جيڪا 1767 جي ٺهيل آهي.

* بئنڪاڪ مسجد. هيءَ مسجد هتي جي رهندڙ تامل رهاڪن 2007 ۾ ٺهرائي، تمام خوبصورت مسجد آهي.

* انڊونيشيا جي مسجد. هيءَ مسجد آمريڪن ايمبسيءَ وٽ آهي جتي ڪيترائي حلال شين جا دڪان آهن. هن مسجد کي مسجد پولو بہ سڏين ٿا.

* هارون مسجد، بئنڪاڪ جي هيءَ مسجد 1837 ۾ انڊونيشي ۽ عرب سوداگرن گڏجي ٺهرائي. هڪ سئو سالن بعد 1934 ۾ هيءَ مسجد واري ٺهرائي وئي. هن مسجد ۾ آفريڪا، انڊيا ۽ پاڪستان جا اهي ماڻهو جام اچن ٿا جيڪي بئنڪاڪ ۾ نوڪري يا بزنيس ڪن ٿا. جمعي جو خطبو انگريزيءَ ۾ پڙهيو وڃي ٿو.

* دارالمتقين مسجد. هيءَ مسجد 1893 جي ٺهيل آهي.

* دارالامان مسجد. شهر جي وچ ۾ بئنڪاڪ هوٽل جي پرسان آهي.

* ٿائي پاڪستان مسجد. هيءَ مسجد بئنڪاڪ ۾ هاڻ ويجهڙائيءَ ۾ ٺهي آهي..... اٽڪل 20 سال کن اڳ.

ٿائليند جي ماڻهن جو واسطو ٻڌ ڌرم سان آهي. دنيا ۾ 376 ملين ماڻهو ٻڌ آهن. فقط انگلينڊ ۾ ڏيڍ لک ٻڌ رهن ٿا پر ٿائليند جو تہ سرڪاري ڌرم ئي ٻڌ ڌرم آهي جيئن سريلنڪا، برما، جپان، ڪوريا جو آهي. هونءَ تہ ڏٺو وڃي تہ سڀ کان گهڻا ٻڌ ۽ سرڪاري طرح ٻڌ ڌرم انڊيا جو هجڻ کپي جو ٻڌ ڌرم ننڍي کنڊ کان شروع ٿيو. حضور صلعم جن جي ولادت وارن ڏينهن ۾ سنڌ جي ماڻهن جو ڌرم ٻڌ ڌرم هو. ٻڌ ڌرم جي شروعات حضرت عيسيٰ کان بہ اڳ ٿي. اهو اڄ کان 2500 سال کن اڳ اڄ واري نيپال جي علائقي ۾ جنم وٺندڙ شهزادي سڌا رٿ گوتم شروع ڪيو. شروع جي ڏينهن ۾ ٻڌ ڌرم انڊيا ۾ تمام گهڻو مشهور ٿيو. سنڌ ۾ اشوڪا دور ۾ (313 ق. م) تمام گهڻو مشهور ٿيو. سنڌ ۾ راءِ گهراڻي جي ڏينهن ۾ بہ سنڌ جو سرڪاري ڌرم ٻڌ ڌرم هو. سنڌ ۾ ٻڌ ڌرم جو خاتمو چچ بعد ٿيو. چچ جو تعلق ڪشمير جي برهمڻ (هندو) خاندان سان هو. هو سنڌ جي حاڪم راءِ سهارس ٻئي جي ڏينهن ۾ هن وٽ منشي ٿي آيو. ناهوڪو ڪشميري جوان هو. مٿس ملڪ جي حاڪم راءِ سهارس جي سهڻي زال شوبا/

سونهن ديوي عاشق ٿي پئي. مڙس ڪي ٻي جهان موڪلي چچ سان شادي ڪيائين. جنهن مان ڏهرسين ۽ ڏاهر پيدا ٿيا. چچ حاڪم ٿي ملڪ ۾ هندو ڌرم جي پرچار ڪئي ۽ سنڌ ۾ ٻڌ ڌرم جي جاءِ تي هندو ڌرم عام ٿيو. راجا ڏاهر 626 ۾ جائو ۽ 16 سالن جي ڄمار ۾ 642 ۾ سنڌ جو راجا ٿيو. 711 ۾ عربن محمد بن قاسم ذريعي سنڌ تي حملو ڪيو. ان وقت راجا ڏاهر ۽ سندس رعيت هندو ٿي چڪي هئي.

اهڙي طرح ٻڌ ڌرم انڊيا جي ٻين حصن ۾ به گهٽبو ويو. انڊيا بدران ٻڌ ڌرم پر وارن ملڪن سلون (سريلنڪا)، برما (ميانمار)، ڪمبوڊيا، لائوس، تائيوان، چين جپان ۽ ڪوريا ڏي هليو ويو. تڏهن ته جپان جي هڪ ٻڌمندر ۾ هڪ پوڙهيءَ گوتم ٻڌ جي مجسمي اڳيان ٿي دفعا جهڪي، وڏي مشڪل سان چيلهه سڌي ڪري مون کي چيو: "هن ديوتا اڳيان تون ڇو نٿو جهڪين؟".

"آئون ٻوڌي نه آهيان. منهنجو هن سان واسطو ناهي". مون وراڻيو مانس. منهنجي جملي جي آخري حصي کي ڇڇري طور ورجائي چيو: "ڇو؟ پوءِ هن کي پاڻ وٽ پيدا ڪري اسان ڏي ڇو موڪليائو؟" واقعي اسان نندي ڪنڊ جي ماڻهن گوتم کي ڇڏي وچي ويدن ۽ قرآن کي ڪنيو. گوتم ٻڌ جا مجسما هاڻ جهرڪن، چاچري، بيڪانير ۽ چٽگانگ بدران ڪولمبو ۽ ڪئنڊي ۾ بئنڪاڪ ۽ چيانگ مائي ۾، ينگون ۽ منڊالي ۾ اوساڪا ۽ ڪيوٽو ۾، پينانگ ۽ سنگاپور ۾ ئي نظر اچن ٿا. نندي ڪنڊ کان ٻاهر نڪرڻ تي ٻڌ ڌرم جنهن به ملڪ ۾ ويو آهي اتي ان ۾ ٿوري گهڻي تبديلي ضرور آئي آهي. مختلف ملڪن ۾ جيڪو ٻڌ ڌرم هلي رهيو آهي ان جا چار اهم فرقا آهن جن ۾ ٿراوادا ۽ مهايانا به وڏا فرقا آهن. ٿراوادا ٻڌ ڌرم سريلنڪا، ڪمبوڊيا، هتي ٿائيلينڊ، لائوس ۽ برما (ميانمار) ۾ مشهور آهي ۽ مهايانا ٻڌ ڌرم تبت، چين، تائيوان، جپان، ڪوريا ۽ منگوليا ۾ مضبوط آهي. دراصل چين ۽ جپان ۾ جيڪو مهايانا ٻڌ ڌرم آهي اهو ان جي به هڪ شاخ آهي جيڪا زين Zen ٻڌ ڌرم سڏجي ٿو. ائين ته ڏنو وڃي ته تبتي ٻڌ ڌرم به هڪ الڳ قسم جو آهي جيڪو تبت پاسي مشهور آهي.

سڪر جي اسلاميا ڪاليج جو ليڪچرار سائين عبداللطيف انصاري چوندو آهي تہ سنڌ ۾ ڇڇ جي اچڻ کان اڳ اسان جي سنڌين ۾ ڏاڍو سهپ جو مادو هو. ڇچ هندو هو. پوءِ اسان جا سنڌي ڇچ ۽ ڏاهر کي فالو ڪري تکي طبيعت جا ٿي پيا....

عبداللطيف صاحب جيڪو سنڌي ادب سان گڏ ڪمپيوٽر ۽ سنڌ جي تاريخ سان بہ دلچسپي رکي ٿو ان جي ان ڳالھ سان آئون اختلاف نہ ڪندس جو اهو آئون بہ محسوس ڪريان ٿو تہ ٻڌن ۾ Tolerance تمام گهڻو آهي. هتي ٿائليند ۾ ئي ڏسان ٿو تہ ٻڌن جو ملڪ هوندي، جتي 94 سيڪڙو کان مٿي ٻڌ رهن ٿا ٽن هزارن کان وڌيڪ اسان مسلمانن جون مسجدون آهن جتي اسان ڏاريان توڙي مڪاني مسلمان آزاديءَ سان نمازون ادا ڪريون ٿا، عيدون ملهايون ٿا اسلامي تعليم حاصل ڪريون ٿا. وقت جي حڪومت مسلمانن سان Cooperate ڪري ٿي. ملڪ ۾ پرائمري ۽ سيڪنڊري ليول جا سوين اسلامي اسڪول آهن انهن جي سليبس توڙي حج جي سفر لاءِ حڪومت مدد ڪري ٿي. ملڪ ۾ اسلامي ڪم هلائڻ لاءِ "نئشنل ڪونسل فار مسلمس" آهي جنهن جا پنج ميمبر شاهي حڪم سان چونڊيا وڃن ٿا. اهي ملڪ جي مختلف وزارتن کي مسلمانن جي حقن ۽ بهتري لاءِ گائيڊ ۽ رهنمائي ڪن ٿا.

هتي جي ٻوڏي ڀاون کي وڏي عزت سان ڏٺو وڃي ٿو ۽ ملڪ جي هر نينگر کي پنهنجي زندگي جو سال يا بہ ڀائو ٿي رهڻو پوي ٿو پوءِ اهو چاهي غريب جو ٻار هجي يا امير جو. ويندي شاهي خاندان جا ٻار بہ ڪجھ سال ڀاوا ٿي رهن ٿا. شهنشاھ مونگڪٽ (Mongkit) جيڪو 1851 ۾ بادشاھ ٿيو سپ کان وڏو عرصو (27 سال) ڀائو ٿي رهيو. ڀائي ٿي رهڻ واري دور ۾ هن پالي ٻولي پڙ سکي ۽ هو ٻڌ ڌرم جي اصلي پالي ڌرمي ادب جو وڏو اسڪالر ٿي گذريو آهي.

بئنڪاڪ ۾ بہ تہ فقط ٻڌ ڌرم جون يونيورسٽيون آهن جتي ٻوڏي ڀاوا ڌرمي علم سکن ٿا.

پنهنجي ٻارن تي نظر رکو

دنيا ۾ پکڙجندڙ نئين وبا ”ڪورونا وائرس“ جي خوف ۾ سڄي دنيا مبتلا ٿي چڪي آهي. هيءَ وبا چين جي شهر وُوهان (Wuhan)مان شروع ٿي ان ڪري هن کي ”ووهان وبا“ يا ”چيني وائرس“ بہ سڏي رهيا آهن. هن کي پکڙجندي اڃ لڳ ڀڳ مهينو ٿي چڪو آهي چين ۾ تہ تمام گهڻا ماڻهو مري چڪا آهن پر يورپ جهڙا ملڪ جتي اسان جي ملڪن کان وڌيڪ صفائي سٿرائي آهي، اسپتالن ۾ دوا درمل جو بهتر بندوبست آهي، اُهي بہ سخت پريشان آهن. اٽلي ۽ اسپين جهڙا ٽوئرسٽن سان ڀريل ملڪ ويران نظر اچن ٿا. هوائي جهازن جو اچڻ وڃڻ بند ٿي ويو آهي، ننڍين ريسٽورنٽن ۽ هوٽلن کان وٺي فائيو اسٽار هوٽلون خالي پيون آهن. رستن تي موٽر ڪارون ۽ ماڻهو نظر نہ پيا اچن، رستا، روڊ، گهٽيون، مندر، پارڪ سنسان ٿي ويا آهن. روم ۾ رهندڙ اسانجي هڪ دوست رات روم جي شاهي محلن، جن کي ڏسڻ لاءِ دنيا جي ٽوئرسٽن جي هميشهہ پيهہ پيهان رهي ٿي، ان جي ويران گهٽين جي وڊيو ڪلپ مون ڏي موڪلي آهي ۽ ان سان گڏ هُنَ بئڪ گرائونڊ ۾ هي گانو پڻ هلائي ڇڏيو آهي جيڪو شڪيل بدايونيءَ جو لکيل آهي ۽ 1952ع جي فلم بيجو باورا ۾ نوشاد جي ميوزڪ تي محمد رفيع ڳايو هو....

محل اداس اور گليان سُوني
محل اداس اور گليان سُوني
چُپ چُپ هين ديوارين
دل کيا اجڙا دنيا اجڙي،
رُوٺ گئي هين بهارين،
هم جيون ڪيسي گذارين
مندر، گرجا، قربن جاتا

دل ڪو ڪون سنڀالي- اودنيا ڪي رکوالي
سن درد ڀري ميري نالي....

واقعي! نه فقط اٽلي جي شهرن: روم، وينس، ميلان، فلورينس، نيپلز، جينوئا جهڙن پر پئرس، مارسيلي، لنڊن، لورپول، بارسلونا، غرناطا، مئڊرڊ، قرطبا، استنبول، انقره، اٿينس ۽ اوسلو جا تاريخي محل ۽ گهٽيون هڪ ننڍڙي وائرس ڪري اداس ۽ ويران ٿي ويا آهن! هر ڪلاڪ بعد خبرن ۾ هن وبا جي ڪري ماڻهن جي مرڻ جو تعداد وڌي ٿو وڃي. هيءَ اها بيماري آهي جنهن جو ڀرين ڪان علاج نه هو ۽ اجان تائين ڪو ڳولي نه سگهيو آهي. هن ڪان اڳ ايندڙ وبائن وانگر هيءَ وبا به هڪ انسان مان انسان کي يڪدم لڳي رهي آهي ۽ ماڻهو موت جي منهن ۾ وڃي رهيا آهن.

هن وبا- ڪرونا وائرس کان پورا هڪ سئو سال اڳ 1918ع ۾، اسپيني فلو نالي طاعون دنيا ۾ پکڙيو هئي، جيڪا اسپين مان شروع ٿي هئي.ان ڪري هن وبا جو نالو Spanish Flue رکيو ويو هو. هي اهو زمانو هو جڏهن يورپ ۾ پهرين جنگ عظيم هلي رهي هئي جيڪا 1914ع کان 1918ع تائين هلي، جنهن ۾ ڏيڍ ڪروڙ کان مٿي سپاهي ۽ شهري مري ويا. يورپ ۾ هڪ طرف جنگ جي ڪري ماڻهو مري رهيا هئا ته ٻئي طرف هن وبا (اسپيني فلو) منهن ڪڍيو ۽ اسپيني فلو ۾ مرڻ وارن يورپي ماڻهن جو تعداد ورلڊ وار ۾ مرڻ وارن کان به ٻيڻو- اٽڪل ٽي ڪروڙ ٿي ويو. انهن ڏينهن ۾ نه هئي دنيا ۾ ٽوئرزم ۽ نه هوائي جهازن جي آمدرفت. ان ڪري اسپيني فلو جو گهڻو تڻو اثر يورپ تائين ئي محدود رهيو. بعد ۾ انڊيا ۾ به هزارين ماڻهو مري ويا جڏهن لنڊن کان هڪ پاڻي وارو جهاز اسان جا پنجابي، پناڻ، سک، گورکا سپاهي، جيڪي انگريز فوج ۾ هئا، انهن کي کڻي بمبئي پهتو ۽ اهي پنهنجن پنهنجن ڳوٺن ڏي روانا ٿي ويا. هونءَ به هنن وبائن جو اثر ماڻهن جي ميل ميلاپ ۽ هڪ ٻئي جي ويجهو اچڻ ڪري وڌي ٿو.

هڪ ڪالرا وبا 1852ع ۾ به آئي هئي جيڪا گنگانديءَ جي ڇوڙ وارن ڳوٺن کان شروع ٿي ۽ سڄي دنيا- ايشيا، يورپ، آفريڪا ۽ اتر آمريڪا تائين

پکڙجي وئي. ڏاڍا ماڻهو مئا. ويندي انگلينڊ ۾ ئي 23 هزار انگريز مري ويا. اها گنگاٺديءَ جي گندي ٿي ويل پاڻيءَ مان ٿي هئي. اهڙي طرح 1346ع ۾ ببونڪ پليگ ۾ دنيا جا ڏهه ڪروڙ کان مٿي ماڻهو مري ويا هئا. اها بيماري ايشيا جي ملڪن مان ڪوئن مان شروع ٿي ۽ اهي جراثيم ڪٽنڊڙ ڪوئا پاڻيءَ جي جهازن ذريعي دنيا جي ٻين ملڪن ۾ هيءَ وبا پکيڙيندا رهيا. اهڙي طرح هن کان اڳ 541ع ۾ ۽ ان کان به اڳ 165ع ۾ وبائون پکڙيون جن ۾ يونچ سمنڊ (Mediterranean) جي بندرگاهن جي آدم شماري جي تباهي اچي وئي هئي جنهن ۾ قسطنطنيه شهر (اڄ وارو ترڪي جو شهر استنبول) به تباه ٿي ويو هو. پهرين ٿورا ٿورا ماڻهو پوءِ روزانو پنج هزار ماڻهو فقط هن شهر ۾ مرڻ لڳا. 165ع واري ماتا (Small Pox) واري وبا ۾ مصر، يونان ۽ اٽليءَ ۾ ته چڙ راڪاس گهمي ويو هو.

ڪيتريون وبائون انهن شهرن ۾ گهڻيون پکڙيون جيڪي شاهراه ريشم (Silk Route) تي هئا، جو وبا لڳندڙ ماڻهو اتان لنگهيا ٿي يا سفر جو ٿڪ پيچڻ لاءِ انهن شهرن ۾ ترسيا ٿي. ماضيءَ ۾ عراق جو شهر بغداد وبائن جي لپيٽ ۾ رهيو. هڪ دفعو ته بغداد ۾ ڪالرا ڪري ايڏو موت ٿيو جو شهر جي 40 سيڪڙو آدم شماري وڃي بچي.

بهرحال هيءَ موجوده وبا "ڪرونا وائرس" بئڪٽيريا جراثيم ڪري نه پر وائرس جي ڪري آهي جنهن جو علاج ته اجان ايجاد نه ٿيو آهي پر هن جي بچاءَ لاءِ سڄي دنيا ۾ اهي اپاءَ ورتا پيا وڃن ته هر هڪ پنهنجي گهر ۾ رهي جيئن صحتمند ماڻهن جو بيمارن کان پاسو رهي ۽ جراثيمن کان بچاءُ رهي، ۽ بيمار ماڻهن جو تعداد نه وڌي ۽ جيڪي بيمار آهن انهن جي خبر پوڻ تي انهن کي هن بيماريءَ مان بچايو وڃي. هن بيماريءَ ۾ ساهه کڻڻ ۾ وڏي تڪليف ٿئي ٿي ۽ مصنوعي طرح ساهه کڻائڻ لاءِ مشينن جو استعمال ضروري ٿيو پوي، جن مشينن جو تعداد اسان جهڙي غريب ملڪ ۾ ته تمام گهٽ آهي. ان ڪري ڪوشش اها ورتي پئي وڃي ته ماڻهو گهرن ۾ محدود رهن جيئن هنن تي بيمارن جو اثر نه ٿئي جيئن به ٿي ڏينهن اڳ ايران کان آيل هڪ همراه اهو معلوم هوندي ته هو ڪرونا

وائرس جو شڪار آهي، اڪيلائپ Isolation ۾ رهڻ ۽ ملڻ جلڻ کان گريز ڪرڻ يعني Social Distance رکڻ بدران مائٽن مٽن ۽ دوستن سان ملندو رهيو ۽ پڻ ڏينهن اندر پنهنجي سورهن پيارن کي هن بيماريءَ ۾ ڦاسائي ڇڏيو. اهو ئي سبب آهي جو دنيا جي ملڪن پنهنجا اسڪول، آفيسون ۽ گهمڻ ڦرڻ جون جايون بند ڪري ڇڏيون آهن جيئن ماڻهو هڪ ٻئي کان پري رهن. پر افسوس جو اتلي جهڙي پڙهيل ڳڙهيل ۽ يورپي ملڪ جي ماڻهن به ان کي سنجيدگي سان وٺڻ بدران، آفيسن ۽ اسڪولن جي بند ٿيڻ کي وئڪيشن ۽ هاليڊي سمجهي گهمڻ ڦرڻ لڳا ۽ ماڳهين سڀ کان گهڻو وڃي ويا. ان جو کين به سخت افسوس آهي ۽ هاڻ ته ايڏو خبردار ٿي ويا آهن جو ڪوشش ڪري گهر جا ڀاتي به هڪ ٻئي کان فاصلي تي رهڻ لڳا آهن. هر هڪ ڊاڪٽر، سائنسدان، ملڪ جو سياستدان دنيا جي ماڻهن کي اها ئي نصيحت ۽ صلاح ڏئي رهيو آهي ته گهر ۾ محدود رهو. مجبوريءَ بنا گهر کان ٻاهر نه نڪرو. ايتري قدر جو پنهنجو ڪاروبار ۽ ڪمائي به وساري ڇڏيو. انهن نصيحتن ۽ سمجهاڻين جو اهو ئي نتيجو آهي جو توهان کي يورپ جي ملڪن جا شهر به سنسان لڳن ٿا. هر ڪو سمجهي ويو آهي ته هن جو بچاءُ ان ۾ ئي آهي ته هو گهر ۾ ئي محدود رهي ۽ پاڻ سان گڏ پنهنجن ٻچن ٻارن کي به گهر ۾ رکي جنهن ۾ سلامتي آهي.... ها! اها ڳالهه جيڪڏهن ڪنهن اڃان نه سمجهي آهي يا گهٽ سمجهي آهي ته اهي اسان جي ملڪ جا ماڻهو آهن.

اڄ هڪ ٽي وي چئنل جو نمائندو ڪراچي جي پسگردائي جو ڳوٺ ڏيکاري رهيو هو جتي شهر جا سخي مرد اتي جي ڳوٺاڻن لاءِ، جيڪي روز پورهيو ڪري ڪمائين ۽ کائين ۽ هاڻ هر شيءِ بند ٿيڻ تي هو بيروزگار ٿي پيا آهن، ورهائڻ لاءِ راشن جا ٿيلها کڻي ويا هئا. هنن جي گاڏي ڳوٺ جي ويجهو پهتي ته هنن وڊيو ڪئميرا ذريعي ڳوٺ جو نظارو ڏيکاريو ته ڳوٺ جا ڪيترائي مرد ۽ انيڪ ٻار، ويندي ڪجهه عورتون جن سيني کي گهرن ۾ هجڻ کپي، ٻاهر ٽولا ٽاهي ڪچهري ڪري رهيا هئا ۽ ٻار راند ڪري رهيا هئا. اهو نظارو ڏسي ان ٽي وي جي نمائندي يا ائنڪر افسوس جو اظهار ڪيو ته ”هيئن

گڏ گڏ ويھڻ سان تہ بيماري پکڙڻ جو خدشو آھي. راشن ورھائڻ کان بہ اڳ ۾ اسان جو اھو فرض ھجڻ کپي تہ ھنن کي اھا تعليم ڏيون تہ ھن قسم جي بيماريءَ کان پاڻ بچائڻ لاءِ Social Distance رکڻ ضروري آھي. يعني ھڪ ٻئي سان ملڻ جلڻ ۽ ويجھو اچڻ کان پرھيز ڪجي".

مون دل ۾ سوچيو تہ ڳالھ تہ صحيح ٿو ڪري پر ڳالھ فقط ھنن غريب ۽ اڻ پڙھيل ڳوناٺن جي نہ آھي. اسان وٽ تہ امير، خوشحال ۽ پڙھيل ڳڙھيل طبقو جن مان ڪيترا تہ ولايتن جو بہ چڪر ھڻي آيا ھوندا يعني ھنن کي ھڪ سٺي ۽ جوابدار شھريءَ جي وصفن جي خبر ھوندي، اھي بہ صحيح ڳالھين تي نہ سوچين ٿا ۽ نہ ڌيان ڏين ٿا. ڊفينس جھڙو علائقو جتي آئون رھان ٿو ان جي بہ ڪنھن ڪنھن گھٽيءَ ۾ ڪيترن وڏن ماڻھن جا ڪريل ٻار ڪرڪيٽ راند وينا ڪيڏن. مائٽن کي چوڻ تي ھنن جو اھوئي راڳ تہ "چا ڪجي اسڪول بند آھن، ٻار گھر ۾ ويھي چا ڪندا؟" ڀائي! ڳالھ اھا آھي تہ ھي ھڪ غير معمولي قسم جون حالتون آھن جيڪي ٻي جنگِ عظيم کان بہ بدتر آھن. ھتي ڪا ڳالھ وڻڻ يا نہ وڻڻ جي نہ آھي پر مجبوريءَ جي آھي. وبا جي پکڙجي وئي تہ گھٽيون لاشن سان ڀرجي وينديون. ان ڪري ھي جيڪو اسان جا سياستدان، ڊاڪٽر، ساڃھ وند اسان کي گھر اندر وھڻ جي نصيحت ڪري رھيا آھن ان تي امير توڙي غريب، پڙھيل توڙي اڻ پڙھيل سيني کي عمل ڪرڻ کپي.

پر ھتي اسان وٽ نہ فقط پاڙي جا ٻار پر انھن سان گڏ گھرن جا نوڪر چاڪر ۽ ڊرائيور بہ پيا ڪيڏن. ڏٺو وڃي تہ اسان جي شھرن جي گھٽين ۾ ڪرڪيٽ بہ وڏو عذاب آھي. پاڙي ۾ گوڙ گھمسان رھڻ کان علاوه گھرن ۾ بال اچڻ ڪري ڪيڏڻ وارا گھرن جي مالڪن کي بيل وڃائي ڊسٽرب ڪندا رھن ٿا، ان کان علاوه ان گھٽي ۾ چوريءَ جو امڪان بہ رھي ٿو. اھا چوريءَ واري ڳالھ ويھ سال کن اڳ منھنجي ھڪ پوليس آفيسر دوست ڪئي. ھن ٻڌايو تہ ڪرڪيٽ راند جو ايڏو نشو آھي جو ڪيڏڻ وارن جي ڪوٺ تي ٻار گھر جي نوڪرن کي بہ شامل ڪن ٿا جيڪي پوءِ ٻين گھٽين جي نوڪرن کي بہ وٺيو اچن. ڪڏھن ڪڏھن تہ ائين ٿئي ٿو تہ محلي جو ھڪ ٻار بہ ناھي مختلف گھٽين جا نوڪر ۽

انهن جا دوست پيا کيڏن. هڪڙا فيلڊ پيا ڪن تہ ٻيا بئٽنگ جي انتظار ۾ ويٺا آهن. پوءِ انهن ويٺلن ۾ ڪو ڏوهاري طبيعت آهي تہ هو پاڙي جي گهرن جو جائزو پيو وٺي تہ ان ۾ ڪير رهي ٿو اهو ڪيئن ٿپجي ۽ پوءِ موقعو ملڻ تي پاڻ اڪيلي سر يا ٻئي ڪنهن شاهينگ کي ملائي چوري ڪري ٿو.

اڄڪلهہ جي ٻارن کي تہ ڏسان ٿو تہ بئٽنگ جو وارو اچڻ تائين صبر سان وهڻ بدران هو آءِ پئڊ يا سمارٽ فون تي لڳا رهن ٿا. هو هڪ ٻئي کان مزي مزي جون ويب سائيٽون پڇي اهي ڏسن ٿا. پوءِ انهن ۾ ڪيتريون فحش ۽ اخلاق کان ڪريل بہ آهن. هونءَ بہ هن قسم جو هٿيار ٻار کي ڏيڻ مهل خيال رکڻ کپي ۽ هنن کي پنهنجي اڳيان وهارڻ کپي. انهن کي Unattended (آزاد) نہ ڇڏجي. مغرب وارن اهي شيون ايجاد ضرور ڪيون آهن پر هو پنهنجن ٻارن کي ان جي استعمال جي کلي آزادي نٿا ڏين. پر اسان وٽ افسوسناڪ حالت آهي! سمارٽ فون، آءِ فون، آءِ پئڊ جهڙيون شيون Status Symbol (وڏماڻهپي جي نشاني) بڻجي چڪيون آهن ۽ ڪيترائي وڏا ماڻهو پنهنجي ڪريل ٻارن کي اهي شيون ڏئي وڏيڪ ڪاري رهيا آهن. غريب ماڻهو بہ گهر ٻاري ڏياري ڪري رهيا آهن ۽ ٻار انهن شين جا اهڙا عادي ٿي چڪا آهن جو هنن کي هر وقت موبائيل فون کپي. ان بنا هنن کي مزو نٿو اچي. مائٽ پنهنجن ٻارن جي اکين، وقت ۽ اخلاق جي زيان جو سوچڻ بدران فخر ٿا محسوس ڪن تہ هنن جو ننڍي عمر جو ٻار بہ ڪيڏو سمارٽ آهي جو پاڻهي موبائيل فون يا آءِ پئڊ آن ڪري ان تي مختلف رانديون کيڏي سگهي ٿو، فيس بڪ ۽ گوگل کولي سگهي ٿو، يوٽيوب تان مختلف شيون ڪيدي ڏسي سگهي ٿو.

سوال آهي تہ هو جيڪي ڏسي ٿو اهي ڏسڻ کپن يا نہ؟ ان جي اسان جي مشرقي والدين کي پرواہ ناهي. هو سمجهن ٿا تہ ولايت ۾ بہ ائين ٿئي ٿو. پر ائين ناهي. اسان وٽ ٻارن کي ان آءِ پئڊ، سمارٽ فون ڏسڻ جو اهڙو نشو چڙهي چڪو آهي جو هو هن بنا رهي نٿو سگهي. هڪ واقفڪار جي گهر ويس تہ هن جي اٺين يا نائين ڪلاس جي شاگردياڻي ڌيءَ آءِ پئڊ ۾ نظرون کپائي ويٺي هئي. منهنجو دوست ۽ ان جي زال مون سان هٿ ملائڻ بعد پنهنجي ڌيءَ کي ڏاڍو چيو

تہ "پٽ! انڪل سان هٿ ملاءِ .... انڪل ڪيترائي ڪتاب لکيا آهن .... هن پاڻيءَ جا جهاز هليا آهن .... هو اڄ پنهنجي گهر آيو آهي..." پر سائين سندن ڌيءَ آءِ پٽ مان اکيون ڪڍي مون ڏي ڏٺو بہ نہ ۽ هو سخت شڪي ٿيا ۽ هنن هڪ دفعو ڪجهہ وڌيڪ سختيءَ سان ڌيءَ کي جڏهن چيو تہ هن ايترو سو ڪيو جو اکيون آءِ پٽ مان ڪڍڻ بنا فقط هٿ اڳيان وڌايو. ماڻٽن جي عزت رهجي آئي. شڪي ٿي چوڻ لڳا،سائين ڇا ڪريون! اڄ جي دنيا ۾ هنن شين جي ايجاد ٻارن کي خراب ڪري ڇڏيو آهي... هو بي ادب ۽ نٽر ٿي پيا آهن..."

مون ان تي ڳالهائڻ بدران گفتگو جو رخ ٻئي طرف موڙي ڇڏيو پر دل ۾ سوچيم تہ ان ۾ ڏوهہ اسان ماڻٽن جو آهي. ٻار تي شروع کان ڪنٽرول رکڻ کپي... يورپ يا آمريڪا ۾ ڇا، ويندي اسان جي ايشيا جي ملڪن جپان، سنگاپور، ايران، انڊيا سميت ٻارن کي اهڙين شين جي اهڙي آزادي نہ ڏني وئي آهي جهڙي ۽ جيتري اسان وٽ آهي.

هڪ شاديءَ ۾ دادوءَ کان آيل هڪ فئمليءَ سان جڏهن خبر چار ڪري رهيو هوس تہ هنن سان گڏ آيل هڪ ٻار خاموشيءَ سان سندن موبائيل فون تي بزي هو. هو چوٿين يا پنجين ڪلاس جو شاگرد هوندو. آئون ڪائنڻ موڪلائي ٻين سان ملڻ لڳي ويس. اتي اڌ ڪلاڪ بہ ڪو مس ٿيو هوندو تہ هو اٿيا ۽ ميزبان کان موڪلائڻ لڳا. سندن ايترو جلد اٿڻ تي مون کي بہ حيرت ٿي ۽ چيومان تہ ٿوري دير ٻي بہ وهوها، ماني اجها تہ لڳي. ڪائي پوءِ وڃو.

ان تي هنن ٻڌايو تہ هو بلڪل ويهڻ چاهين ٿا."پر ڇا ڪريون اسان جي موبائيل فون جي بيٽري ٻاڻون تي ڇڪي آهي ان ڪري اسان جي ڇوڪري گهر هلڻ لاءِ ٻاهہ ٻاري ڏني آهي جيئن هو گهر پهچي چارج ڪري. هن کي موبائيل بنا هڪ منٽ بہ مزو نٿو اچي ان ڪري روئي رهيو آهي تہ گهر هلو ۽ هاڻ هي اسان کي هڪ منٽ بہ ويهڻ نہ ڏيندو...".

ان قسم جا نظارا ۽ مشاهدا اسان جي ملڪ ۾ جام ڏسڻ ۾ اچن ٿا. اسان وٽ والدين ـ خاص ڪري مائرون ٻارن کي ٺارڻ لاءِ، جيئن هنن کي سندن ڪمن ۾ ڊسٽرب نہ ڪن، هنن کي ننڍي هوندي ئي Unlimited وقت لاءِ آءِ پٽ يا

سمارٽ فون جھڙي شيءِ ڏيو چڏين تہ ھو ان ۾ بزي ٿي وڃن جيئن ھو پاڻ ٿي وي ڏسن، پاڙي واريءَ سان ڪچھري ڪن يا ننڊون ڪن. جپان، ايران يا ملائيشيا جي مائرن وانگر ٻارن کي ڪو ڪتاب پڙھي ٻڌائڻ، ڪا ڪھاڻي ٻڌائڻ، قرآن جون ننڍيون سورون ۽ دعائون ياد ڪرائڻ جھڙو ڪم ھنن کان نٿو پڇي.

پاڻ ھتي اڄڪلھ جي شھرن جي لاڪ ڊائون بابت ڳالھ ڪري رھيا ھئاسين تہ دنيا جا روم، اٿينس، پئرس، لنڊن، نيويارڪ جھڙا شھر خالي ٿي ويا آھن ۽ ھر ڪو ھڪ ٻئي سان ملڻ ملائڻ ڇڏي گھر ويھڙو ٿي ويو آھي. پر اسان جي ماڻھن کي ڪا ڳالھ سمجھ ۾ نٿي اچي. سياستدانن کان وٺي پوليس آفيسر ماڻھن کي ھٿ ٻڌيو منٿون پيا ڪن تہ ھن وبا کان بچڻ جو واحد طريقو آھي تہ ٻاھر نڪرڻ بدران پنھنجن گھرن ۾ رھو. پر اسان جي گھڻن ماڻھن کي اھا ڳالھ سمجھ ۾ نٿي اچي جو ھو ان قسم جي ڊسپلين جا عادي نہ آھن. ھنن جو اھو ئي چوڻ آھي تہ سڄو ڏينھن گھر ۾ وھڻ سان منجھون ٿا. "يلا سرڪار جي اھا بہ ڪا ڳالھ چئبي تہ ٻار گھرن ۾ رھن! ظاھر آھي اسڪول بند ڪيا اٿانوَ تہ ٻار گھٽ ۾ گھٽ پاڙي جي ٻارن سان تہ ملي وقت پاس ڪن..." وغيره. ھڪ ھمراھ سان منھنجي فون تي ڳالھ ٿي. ھو مٿئين خيال جو ھو. مون کان پڇڻ لڳو:

"ڇا ملائيشيا ۾ بہ ٻار ائين گھرن ۾ قيد ٿي ويا ھوندا؟"

ھن سمجھيو تہ آئون ھن جي سوچ جي پٺڀرائي ڪندس پر جواب ۾ مون جڏھن چيومانس تہ "ھائو بلڪل. ھي تہ غير معمولي ۽ خوفناڪ حالتون آھن پر عام طرح بہ ملائيشيا ۾ ٻار گھر ۾ رھن ٿا".

"اھو وري ڪيئن؟" ھن پڇيو.

"بلڪل ائين! اعتبار نہ اچي تہ آئون ٻن ٽن ملئي فئملين جا فون نمبر ڏيانءِ. ڪانئن پڇي ڏس تہ ھنن جا ٻار گھر ۾ ئي موجود آھن يا نہ". مون چيومانس.

دراصل ھي مضمون مون ان ڳالھ کي پڙھندڙن آڏو عيان ڪرڻ لاءِ لکڻ شروع ڪيو آھي. ٿي سگھي ٿو ھي مضمون والدين لاءِ ڪار آمد ثابت ٿئي، اسان جي غلط سوچ کي بدلائي ۽ اسان کي ٻارن کي ڇڙواڳ ڇڏڻ واري عادت

ڪان بچائي. اڄ ڪان ٽيهارو سال اڳ جڏهن آئون سئيڊن ۾ رهيل هوس ته اتي ڏسندو هوس ته اسڪول ۽ آفيس ڪان موٽڻ تي هر ڪو ٻار توڙي وڏو گهر ۾ ئي نظر ايندو هو. وڏا ته ڪٽي ڪم سانگي ٻاهر نڪرندا هئا پر ٻار گهر ۾ ڪتاب پڙهندا رهندا هئا، ڊرائنگ ڪندي نظر ايندا هئا ـچاهي اونهاري جا ڏگها روشن ڏينهن هجن يا سياري جا اونداها ڏينهن ـ جڏهن سج ٻي يا اڍائي بجي منجهند جو ئي غروب ٿي ويندو هو ۽ رات واري اونداهي ٿي ويندي هئي. آئون پنجين بجي يونيورسٽي بند ٿيڻ تي گهر ايندو هوس ته اسان واري علائقي جي هيٺين فليٽن وٽان لنگهندي ڏسندو هوس ته هر گهر ۾ ٻار ڪمرن ۾ بتي ٻاري ڪجهه نه ڪجهه ڪندا رهيا ٿي. اونهاري ۾ جڏهن رات جو ڏهين ٻارهين تائين سج جي روشني رهي ٿي تڏهن به هو گهرن مان نڪري ٽولا ٽاهي نٿي ويٺا.

ڪجهه سالن بعد جپان پنهنجي ڏيءَ وٽ اچي رهيس ته اتي به ڏسان ته گهٽيون ٻارن ڪان خالي رهيون ٿي. منهنجا ڏوهٽا جيڪي هيٺين ڪلاسن ۾ هئا اهي به اسڪول مان موٽڻ بعد گهر ۾ ئي رهيا ٿي جيتوڻيڪ اها تيرهن ماڙ بلڊنگ هئي ۽ هر فلور تي ڇهه يا ست فليٽ هئا. پر هيٺ موڪل واري ڏينهن تي به ٻار نظر نه ايندا هئا. ها البت موڪل واري ڏينهن يعني آچر ڏينهن يا ڪنهن جپاني قومي ڏينهن تي ڪنهن گهر جي ڪا ماءُ پنهنجي ٻارن سان گڏ ٻن ٽن ٻين گهرن جا ٻار به پاڻ سان وٺي پر واري پارڪ ۾ وئي ٿي ۽ پنهنجن نظرن اڳيان هنن کي کيڏڻ ڏنو ٿي. اهو ئي سڄي جپان ۾ trend ٻڌجي ٿو آهي. يعني ٻارن کي unattended نه ڇڏجي.

هِن سال اڳ ملائيشيا ويس ته مون کي حيرت ٿي ته اتي به هاڻ اسڪول بعد ٻارن کي گهرن ۾ رکيو ويو ٿي. مون پنهنجن ملئي دوستن کان پڇيو ته هو پنهنجن ٻارن کي گهٽيءَ ۾ ڇو نٿا ڇڏين جيئن پاڙي جا ٻار به نڪرن ۽ گڏ کيڏن؟ هن ٻڌايو ته سندن ملڪ جي حڪومت جي نئين پاليسي مطابق ان سسٽم تي ٻن ٽن سالن کان عمل هلي رهيو آهي. ڇو جو اڄڪلهه جي انٽرنيٽ جي دور ۾ ٻارن کي ٻين ٻارن سان اڪيلو ڇڏڻ بيحد خطرناڪ آهي. ان ۾ اهو انديشو آهي ته هو ٻين ٻارن کان خراب ڳالهيون جلد سکي سگهن ٿا.

“تنهنجي معنيٰ تہ هو ٻار جيڏن سان ملڻ بدران گهر ۾ قيد ويٺا هجن!” مون چيو.

“نہ. اها اڄڪلهہ جي دور ۾ غلط سوچ آهي. ٻار ست اٺ ڪلاڪ اسڪول ۾ رهي ٿو. جنهن ۾ هڪ پيريڊ راندين کان علاوه بہ ڪن رسيسون ٿين ٿيون. جن ۾ هو هڪ ٻئي سان ڳالهائين ٿا. ٻوڙن ٻڪن ٿا... وغيره. ڇا اهو ڪافي ناهي؟ اسڪول بعد هنن کي کپي تہ وهنجي سهنجي ماني کائي گهر ۾ آرام ڪن ۽ پنهنجي مائرن جي نظر هيٺ هوم ورڪ ڪن. ڪهاڻين جا ڪتاب پڙهن ۽ پائرن ڀينرن سان گڏجي Scrabble جهڙيون Indoor رانديون کيڏن جن ۾ ماءُ کي کپي تہ هنن ۾ اتساهہ پيدا ڪري ۽ رهنمائي ڪري”.

جپان، ملائيشيا ـ ويندي ويٽنام ۽ انڊيا جهڙا ملڪ بہ ٽيوشن جي خلاف آهن. ٻار جڏهن هڪ ڪلاس پاس ڪيو آهي تہ هو بيو بہ پاڻهي پڙهي سگهي ٿو. اگر چڱي طرح پاس نہ ڪيو اٿس تہ بهتر آهي اهو ڪلاس وري repeat ڪري. مئٽرڪ انٽر تائين تہ هر ٻار جي ماءُ کي ايتري صلاحيت هئڻ کپي تہ پنهنجي ٻار تي نظر رکي تہ هو ڏڏ چو آهي. هن جي مانيٽرنگ ڪري تہ هو ڪلاس ۾ ڇو نٿو سمجهيو اچي ۽ گهر ۾ ڪيترا ڪلاڪ پڙهي ٿو. ٽيوشن پڙهائڻ واري کي پرائي ٻار سان ڪهڙي همدردي جڏهن ماءُ کي ئي وقت ناهي تہ پنهنجي ٻار تي نظر رکي.

بهرحال ملائيشيا جو تعليمي نظام بيحد سنجيدو آهي. هو ڳولي ڳولي اهي استاد رکن ٿا جيڪي هوشيار، محنتي ۽ هڏڏوکي آهن. اسڪولن ۾ ڊسيپلين آهي. ٻارن کي وقت جي پابندي سيکاري وڃي ٿي. هر اسڪول ۾ چاهي ڳوٺ جو هجي يا شهر جو سليبس جا ڪتاب پهرين صفحي کان آخري صفحي تائين پڙهايا وڃن ٿا. هي تہ آئون 1970ع ۽ 1980ع وارن ڏهاڪن جون ڳالهيون ٿو ڪريان جڏهن آئون اتي رهندو هوس. هاڻ تہ اجان بہ وڏيڪ سڌارا آڻين پيا جيئن سمارٽ فون ۽ آءِ پيڊ جي استعمال جي ڊپ کان، ملائيشيا وارن ٻارن کي اڪيلو ڇڏڻ تي سختي ڪئي آهي. ڪمپيوٽر تي هوم ورڪ ڪرڻ لاءِ بہ مائٽ جو هجڻ ضروري ڪيو ويو آهي جيئن بداخلاقيءَ کي

ٻنجوا اچي. تعليم پنهنجي جاءِ تي، مذهب پنهنجي جاءِ تي، پر ان سان گڏ ٻار کي اخلاق بہ سيکاريو وڃي. اهو ئي سبب آهي جو ملائيشيا ۾ هڪ سبجيڪٽ “اگاما” بہ رکيو ويو آهي جنهن ۾ نہ فقط مسلمان شاگردن کي پر ملڪ جي چيني ٻڌ، هندو سک ۽ لامذهب ٻارن کي پڻ اخلاقجي سبجيڪٽ ۾ وهٽو پوي ٿو جنهن ۾ ٻارن کي سچ ڳالهائڻ، سٺيون عادتون، وڏن جو خيال رکڻ، نشي پتي کان پري رهڻ جهڙيون ڳالهيون سيکاريون وڃن ٿيون.

اها حقيقت آهي تہ اڄ جي ماڊرن دور ۾ جڏهن ملائيشيا پئسي ۽ ٽيڪنالاجي ۾ امير ۽ ماڊرن ٿي ويو آهي، هنن وٽ اڄ بہ اخلاق ۽ سٺين عادتن کي اتم اتاهون سمجهيو وڃي ٿو ۽ انهن ڳالهين کي قدر جي نگاهہ سان ڏٺو وڃي ٿو. اڄ بہ ملائيشيا ۾ وڏن اڳيان سگريٽ پيئڻ کي خراب ڇا ٻڏي مرڻ برابر سمجهيو وڃي ٿو. سج لهڻ وقت، “وقتو مغرب” (سانجهي نماز جو وقت ٿيڻ وارو آهي) چئي مائٽ ٻارن کي گهر اندر سڏين ٿا ۽ نماز پڙهڻ لاءِ چون ٿا. وڏن جي عزت ڪرڻ سيکاريو وڃي ٿو ۽ ٻيون ڪيتريون اخلاقي ڳالهيون آهن جيڪي ملئي ڪلچر، Tradition ۾ شامل آهن ۽ جنهن لاءِ ملئي لفظ ادات (عادت) Adat آهي. ملئي ماڻهن لاءِ اُگاما Ugama ۽ ادات (مذهب ۽ اخلاق) نہ رڳو اهم آهن پر برابر برابر آهن. هنن لاءِ ادات کان مٿي ڪا شيءِ ناهي. ملئيءَ ۾ پهاڪو (Prebahasa) مشهور آهي تہ:

Biar Mati Anak, Jangan Mati Adat.

يعني ٻار مري ٿو تہ مرڻ ڏي پر اباڻي رسم، رواج، اخلاق کي متان ختم ڪيو اٿئي. بيار معنيٰ ڇڏي، Let، ماتِي معنيٰ مارڻ، اَنَڪ معنيٰ ٻار ۽ جَنگن معنيٰ متان، هرگز نہ.

ملئي ماڻهو هر صورت ۾ پنهنجا اخلاقي قدر قائم رکڻ چاهي ٿو. اسان وٽ بہ ان قسم جا پهاڪا جام آهن پر گهٽو ڪري اهي پهاڪن جي حد تائين آهن، جيئن تہ: اهو سون ئي گهوريو جيڪو ڪن ڇني.

ڪني آگر وڍي ڇڏي.

ڇڏي ٻڪ ڀرم جي شال مَ وڃي شان.

ماڻهو پيٽ جو نہ پر عزت جو بکيو آهي.

جنهن اخلاق وڃايو ان هر شيءِ وڃائي... وغيره. منهنجن ڌوهٽن کي اسان جپاني نٿي پڙهائڻ چاهي. ان ڪري هنن جي والدين کين ڪجهہ سال جپاني پڙهائڻ بعد مئٽرڪ ۽ اي ليول ملائيشيا مان ۽ ڊاڪٽوريٽ لاءِ انگلينڊ موڪليو. منهنجي زال يعني هنن جي ناني اڄ بہ چوندي آهي تہ چڱو جو هنن شروع جا ڪجهہ سال جپان جي اسڪولن ۾ گذاريا ڇو جو فضيلت ۽ اخلاق سيکارڻ ۾ جپاني اسڪولن جو جواب ناهي.

جڏهن بہ آئون جپان هوندو هوس تہ کين اسڪول ڇڏي ۽ وٺي اچڻ منهنجي ڊيوٽي هوندي هئي ۽ فرصت ۾ آئون نہ فقط سندن اسڪول پر اوسي پاسي جي علائقن جا ٻيا اسڪول بہ گهمندو رهندو هوس. جپان ۾ ٽي ڪلاس تائين ٻارن کي هڪ ئي سبجيڪٽ سيکاريو وڃي ٿو ۽ اهو آهي "اخلاق" ۽ "ادب". بقول اسان جي سابق سفير دوست ظفر شيخ جي جيڪو جپان ۾ انهن سالن ۾ هو جن ۾ مون کي جپان جهاز وٺي وڃڻو پوندو هو ان ٻڌايو تہ ،حضرت عليءَ جو قول آهي تہ جنهن ۾ ادب ناهي ان ۾ دين ناهي". جپان وارن کي ان ڳالهہ جي سختيءَ سان پوئواري ڪندو ڏسي، ظفر چوندو هو "يارا سمجهہ ۾ نٿو اچي تہ جپان وارا حضرت عليءَ کي ڪيئن ٿا سڃاڻن! هڪڙا اسين آهيون جن کي خبر ناهي ڇو علي سائينءَ جو اهو قول اڃان تائين سمجهہ ۾ نٿو اچي".

بهرحال ان تي عمل ڪرڻ جي ذميواري في الحال جپان وارن کنئي آهي. هو هر وقت پنهنجي ملڪ جي ٻارن جي تعليم جو معيار بلند رکڻ جي فڪر ۾ رهن ٿا. هو پڙهيل ڳڙهيل محنتي ۽ ايماندار ماڻهن جي هٿن ۾ درس تدريس جو ڪم ڏين ٿا. هنن جي سوسائٽيءَ ۾ ماستر ماڻهوءَ جي وڏي عزت ڪئي وڃي ٿي. ان بابت آئون ڪيترا دفعا لکي چڪو آهيان تہ جپان جي ايئرپورٽ تي پروفيشن پڇڻ تي آئون ڪوشش ڪري ٻڌائيندو آهيان تہ آئون ماستر آهيان. پوءِ مون کي لڳندو آهي جڻ آئون هن ملڪ جو وزيراعظم آهيان. اهو ئي حال ملائيشيا ۾ آهي. ملا ئيشيا جيتوڻيڪ اسان وانگر ايشيائي ملڪ آهي ۽ اسان جهڙا ئي ماڻهو رهن ٿا پر هن ملڪ جو صدين کان پنهنجي استاد

جي عزت ڪرڻ ڪلچر رهيو آهي ۽ آئون اهو به لکي چڪو آهيان ته وزيراعظم مهاتير ڪان وڏيڪ هن جي والد جي عزت ڪئي ويجي ٿي جو هو اسڪول جو ماستر هو.

بهرحال هي سڀ ڪجهه لکڻ مان منهنجو مطلب اهو آهي ته ٻارن کي ڪوشش ڪري گهرن ۾ ئي رکو. هينئر ته ڪٽي ڪرونا جهڙي وبا پکڙيل آهي پر ان جي ختم ٿيڻ بعد به ٻارن کي ٻاهر ڇڙواڳ نه ڇڏڻ کپي. بقول منهنجي ملئي دوستن جي، هنن جي سرڪار هنن جي ملڪ ۾ ان قانون تي ان ڪري سختي ڪئي آهي جو ٻارن ۾ خراب عادتون/ خراب ڳالهيون جهٽڻ جي وڏيڪ Tendency آهي. اڄ ڪلهه انٽرنيٽ ۽ سمارٽ فون جي دور ۾ هنن کي ڪڏهن به گهر کان ٻاهر ٻين ٻارن حوالي نه ڪجي. هو چند منٽن ۾ ٻين کان بريون عادتونسکي سگهن ٿا.

هتي هڪ مثال ڏيڻ بي محل نه ٿيندو جنهن مان منهنجا پڙهندڙ سبق حاصل ڪري سگهن ٿا، هو سوچ ويچار ڪري سگهن ٿا. سال به اڳ مون کي سنڌ جي هڪ ماءُ جو فون آيو. هن پنهنجو نالو/ ذات ۽ شهر جو نالو جتان هوءَ فون ڪري رهي هئي نٽي ٻڌائڻ چاهيو. جيتوڻيڪ بعد ۾ اهي به ٻڌائين جن جي لکڻ جي هتي ڪا ضرورت ناهي جو هن قسم جو حادثو ڪنهن به ماءُ سان ٿي سگهي ٿو ۽ ڪيترن سان ٿيو به هوندو جو اسان وٽ بداخلاقيءَ جو گراف ڏينهون ڏينهن وڌي رهيو آهي. هن مثال مان گهٽ ۾ گهٽ اسان جا والدين خبردار رهي سگهن ٿا ۽ پنهنجي اولاد تي سنجيدگيءَ سان نظر رکي سگهن ٿا. هونءَ به چوندا آهن ته ٻار جي خراب ٿيڻ خبر جي سندس مائٽ کي آخر ۾ ئي پوي ٿي.

هن عورت ٻڌايو ته هو پهرين پنهنجي ڳوٺ ۾ رهندا هئا. سندس مڙس جيتوڻيڪ ٽيچر هو پر هن ٻارن تي نظر نٽي رکي ۽ نه هن ئي کي ڌيان ۾ ٽي آيو. "اسان اهو ئي سمجهيو ٿي ته اسان جا ٻار سڌريل آهن ۽ وڏا ٿي تعليم ۾ نالو پيدا ڪندا ۽ سٺيون نوڪريون حاصل ڪندا".

هن ٻڌايو ته سنڌ جي ڳوٺن جو اڄڪلهه اخلاقي ماحول خراب ٿي چڪو آهي. اسان جي ڌيان نه رکڻ ڪري اسانجو وڏو پٽ پاڙي جي ٻارن جي صحبت ۾

رهي گهٽڪي، سگريٽ ۽ نشي جو عادي ٿي پيو. “اسان کي تڏهن خبر پئي جڏهن اسان محسوس ڪيو ته گهر جي خرچ جي پئسن ۾ ٻيئي ٽئي ڏينهن کوٽ پئي ٿئي ۽ پيرو ڪنيوسين ته اسان جو لاڏلو پٽ ئي چور نڪتو جنهن کي پنهنجي ۽ پنهنجي دوستن جي نشي ۽ جوئا لاءِ پئسو ٿي ڪتو”. ماءُ ٻڌايو.

“ان بعد مون مڙس تي زور آندو ته اسان کي ڳوٺ ۾ نه رهڻ کپي. تنهن آخر ته ڳالهه مڃي ۽ اسان لڏي ضلعي واري شهر ۾ اچي رهياسين جتي جو ماحول هر خيال کان صاف سٿرو ٿي لڳو.

”پوءِ پلا هاڻ ته توهان جو پٽ سٺي طرح پڙهي رهيو آهي يا نه؟” مون پڇيو جنهن تي هوءَ اوچنگارون ڏئي روئڻ لڳي. ڪا دير ته سڏڪا پرينديي رهي آخر هن چيو: “اسان جي ڪا قسمت خراب ٿي لڳي. اسان جي لڏي اچڻ تي مڙس ڳوٺ واري گهر ۾ ئي رهي پيو جو هن جي نوڪري اتي جي اسڪول ۾ هئي. ٻارن جي تعليم خاطر آئون ٻارن: ٽن پٽن ٻن ڌيئن کي وٺي هن شهر ۾ آيس، جتي جي پاڙي اوڙي جو ماحول ڳوٺ کان بهتر ٿي لڳو. شام جو هڪ ٻه ٻار ٽيوشن لاءِ به ويندو هو. ڪيڏڻ لاءِ به اتي ئي گهٽيءَ جي ٻارن سان هوندا هئا”.

“اهو ته پاڻ سٺو ٿيو”. مون چيو.

“نه. منهنجي قسمت ڪا خراب هئي جو منهنجي لاءِ سٺو نه ٿيو”. هوءَ هڪ دفعو وري سڏڪا ڀري روئڻ لڳي. ان بعد هن ٻڌايو ته هن جي وڏي پٽ جنهن ۾ نشي جي عادت گهر ڪري وئي هئي، ان کي هن نئين شهر جي نئين پاڙي ۾ هڪ اهڙو ساٿي مليو جنهن نه رڳو هن کي پر هنجي باقي ٻن پٽن کي به چرس ۽ شراب پيئڻ جي عادت وجهي ڇڏي جنهن جي ماءُ کي شروع ۾ خبر نه پيئي ۽ نشو حاصل ڪرڻ لاءِ هو نه فقط ماءُ جون پر پاڙي وارن جي به چوري ڪرڻ لڳا. ڪجهه چوڻ تي هو ماءُ کي به گاريون ڏيڻ لڳا. هوءَ مون کان ڪنهن اداري جو پڇڻ لڳي جيڪو ان جو حل ڳولي سگهي جيتوڻيڪ هن اهو به ٻڌايو ته هو ڪنهن مولوي يا ڊاڪٽر کان نصيحت ته ڇا پر ملڻ لاءِ به تيار نه آهن. هن ٻڌايو ته هن جا به وڏا پٽ ان وقت، جڏهن هن مون کي فون ڪيو هو چوري ۽ هٿيار رکڻ جي ڏوهه

۾ جيل جي سزا ڪاٽي رهيا آهن. ننڍو پٽ جيڪو گھر ۾ هن وٽ آهي ان لاءِ به ٻڌائين ته اهو به نشي جو سخت عادي ٿي چڪو آهي.... وغيره.

پڙهندڙ پاڻ اندازو لڳائيسگھن ٿا ته اسان وٽ ڪھڙو ماحول آهي! اسان وٽ چا دنيا جي ٻين ملڪن ۾ به اهي پراڻا اخلاق ۽ قدر نه رهيا آهن. ٻار جتي به رهن ٿا هوا ج جي خطرناڪ ماحول ۾ exposed رهن ٿا جنهن لاءِ والدين ڪي- خاص ڪري ماءُ ڪي monitoring ڪرڻ ڪپي جيئن هو خراب سنگت ۾ نه ڦاسن ۽ بقول ملائيشيا ۽ جپان وارن جي، ٻاتم لائين اهائي هئڻ ڪپي ته ٻارن کي اڪيلو گھر کان ٻاهر هرگز نه ڪڍجي. گھر ۾ به جي هنن جي هٿن ۾ سمارٽ فون، لئپ ٽاپ يا آءِ پئڊ جھڙي شيءِ آهي ته ماءُ يا پيءُ کي هنن جي پرسان وھڻ کپي جو آڳرين جي معمولي چرپر هنن کي اهڙين ويب سائيٽن تي پھچائي سگھي ٿي جيڪي هنن جي اخلاق لاءِ هاڃيڪار ثابت ٿي سگھن ٿيون.

ساموندي سفر

هر جهاز هر روٽ تي پنهنجي زندگي آهي

ساموندي زندگي بہ عجيب آهي، بلڪ جهازن جي نوڪري بہ عجيب آهي! ڪناري تي ويهي ڪو ان زندگيءَ بابت سوچي نٿو سگهي. ڏهہ ٻارنهن سالن کان مٿي ڏينهن رات مختلف جهازن تي Sailڪرڻ بعد اڄ ٿو سوچيان تہ هر جهاز تي مختلف زندگي هئي... جهاز مالبردار هو يا ڪنٽينر کڻڻ وارو، نئون هو يا پراڻو.. هر جهاز تي پنهنجا مسئلا، پنهنجيون پريشانيون، پنهنجيون خوشيون ۽ پنهنجا Charms هئا، اهڙي طرح هر سمنڊ جو پنهنجو مزاج، پنهنجي پريشاني پنهنجو سڪون ۽ پنهنجي سانت هئي ۽ هر موسم ۾ پنهنجا مزا ۽ پنهنجيون سختيون هيون. اهڙي طرح مختلفroutes جون پنهنجيون ڳالهيون هيون.

اسان جي پاڪستان جي جهازران ڪمپنيءَ وٽ پنجهتر کن جهاز هئا. ڪي ڏور اوڀر (Far East) واري روٽ تي هليا ٿي تہ ڪي UK_Continent (انگلينڊ_ يورپ) واريءَ تي. ڪي آمريڪا ڪئناڊا روٽ تيهئا تہ ڪي آسٽريليا پاسي ويا ٿي. ڪي آفريڪا جي ملڪن ڏيہ ويا ٿي. ڏور اوڀر واري روٽ تي پراڻا جهاز هليا ٿي. جهازران ڪمپنيءَ جي انتظاميا شايد اهو سوچي ان پاسي پراڻا جهاز رکيا هئا جو ان پاسي مختلف ملڪن جا بندرگاهہ هڪ ٻئي سان مليا پيا آهن. ڪو جهاز پڙ ڪيڏي بيهي ٿي رهيو تہ ڪنهن ويجهي بندرگاهہ ڏي ڇڪي وڃڻ آسان هو. ڪراچيءَ کان جپان ڏي نڪربو هو تہ ٻن اڍائي ڏينهن ۾ سري لنڪا جو بندرگاهہ ڪولمبو اچي ويندو هو پر ضرورت پوڻ تي ممبئي بہ ترسي سگهياسين ٿي، جيڪو اڌ فاصلي تي هو. هڪ دفعي منهنجو جهاز مالابار ڪوسٽ وٽ خراب ٿي پيو هو. بيحد پراڻو جهاز هو ڇڪي تاڻي مڙيئي ممبئي تائين آندوسين. انڊيا سان تعلقات سخت خراب هئا پر

ايمرجنسيءَ ۾ اسرائيل وارا بہ ڪنهن کي منع نٿا ڪري سگهن. ورڪ شاپ هيلپ جي ضرورت هئي جيڪا ممبئي پورٽ طرفان ملي پر اسان کي جهاز تان لهي ممبئي گهمڻ جي اجازت نہ ڏني وئي.

ڪولمبو کان اڳتي هل تہ ٽن ڏينهن ۾ چٽگانگ اچي ٿو پر ايمرجنسيءَ ۾ انڊيا جي نڪوبار ۽ انڊامان ٻيٽن تي بہ جهاز جي رپيئر ٿي سگهي ٿي- جيڪي ٻيٽ ڪولمبو ۽ ڪلڪتي/چٽگانگ جي اڌ رستي تي آهن. ڪو زمانو هو اهي ٻيٽ ڪاري پاڻيءَ جي نالي سان مشهور هئا. برٽش راڄ جي دور حڪومت ۾ ننڍي ڪنڊ جا وڏا ڏاڍيل ۽ باغي سياستدان هنن ٻيٽن جي جيلن ۾ رکيا ويا ٿي. هاڻ تہ هنن ٻيٽن کي انڊيا حڪومت اهڙو تہ سهڻو بڻائي ڇڏيو آهي جو هڪ طرف دنيا جي ٽوئرسٽن جي ڏم رهي ٿي تہ ٻئي طرف پاڻيءَ جي جهازن جي مرمت جون سهولتون مهيا ڪرڻ ڪري هتان لنگهندڙ جهاز ايمرجنسي رپيئر ۽ نارمل ڊراءِ ڊاڪنگ لاءِ هتي اچن ٿا. ٽوئرزم ڪري هنن ٻيٽن جي غريب عوام جي زندگي خوشحال بڻجي وئي آهي. دادو ضلعي جو ڏتڙيل ۽ بيروزگار عوام اجا وينو انتظار ڪري تہ اجهو ٿي گورک هل ٿهي مڪمل ٿئي ۽ ملائيشيا جي "گنتنگ هاءِ لئنڊس" وانگر هتي بہ ڏينهن رات ٽوئرسٽ اچن، جن جي ڪاڏي پيتي، گهمڻ ڦرڻ ۽ خريداريءَ ۾ مقامي ماڻهو ڪمائين.

اڄ وارو بنگلاديش 1971ع کان اڳ تائين پاڪستان جو حصو هجڻ ڪري اسانجي جهازران ڪمپنيءَ جا ڪجهہ جهاز هر وقت ان پاڪستان جي حصي (مشرقي پاڪستان) جي بندرگاهن چٽگانگ ۽ چالنا ۾ ايندا ويندا رهيا ٿي. پاڪستان جي ٻين جهازران ڪمپنين جا ڪجهہ مسافر جهاز- خاص ڪري ايم وي رستم ۽ ايم وي اوشن انرجي تہ مقرر ئي هن روٽ تي هئا. اهي هر مهيني ڪراچيءَ کان سٽن ڏينهن جي سفر بعد چٽگانگ پهتا ٿي، هفتو ڪن چٽگانگ ۾ ترسي اتان مسافر کڻي ڪراچيءَ لاءِ نڪتا ٿي. ڪراچي پهچي هفتو ڪن آرام ڪري وري چٽگانگ لاءِ روانا ٿيا ٿي. وات تي ڪجهہ ڪلاڪ ڪولمبو ۾ ترسي اتان جهاز لاءِ تيل ۽ ماڻهن لاءِ راشن پاڻي ورتو ٿي. انهن ڏينهن

۾ هن پسگردائيءَ ۾ عدن، ڪولمبو ۽ سنگاپور ڊيوٽي فري بندرگاهه هئا. يعني جهاز وارن کي تيل توڙي مشروبات (ڪوڪا ڪولا، سيون اپ کان بيئر وسڪي)، چاڪليٽ، عطر ۽ ٻيون شيون فئڪٽري جي اگهه تي مليون ٿي، جيڪي مسافر توڙي جهاز هلائڻ وارو عملو سمنڊ تي استعمال ڪري سگهيو ٿي پر چٽگانگ يا ڪراچيءَ ۾ ٻاهر ڪڍڻ تي ٽئڪس ڏيڻو پيو ٿي.

هن روٽ تي خاص ڪري پئسنجر جهازن تي نوڪري ڪرڻ وارن مان ڪي خوش هئا ـ خاص ڪري اهي جونئر آفيسر: ٿرڊ انجنيئر، فورٿ انجنيئر، فورٿ آفيسر، ٿرڊ آفيسر وغيره، جن لاءِ وڏيڪ بين الاقوامي امتحان ڏئي ڪئپٽن يا چيف انجنيئر ٿيڻ ناممڪن هو اهي هر مهيني هفتو کن ڪراچي يا چٽگانگ ۾ جتي هنن جي فئملي هئي، گذاري سگهيا ٿي ۽ سال ۾ هڪ يا ٻه دفعا سندن فئملي کي هنن مسافر جهازن تي Sail ڪرڻ جي اجازت ملي وئي ٿي. باقي ڪارگو جهازن تي ڪئبنن جو تعداد گهٽ هجڻ ڪري ۽ بوٽ ڪئپيسٽي لميٽيڊ هجڻ ڪري فقط ڪئپٽن، چيف ميٽ، چيف انجنيئر، سيڪنڊ انجنيئر ۽ ريڊيو آفيسر کي فئملي (زال ۽ ٻن ٻارن) سان Sail ڪرڻ جي اجازت هوندي هئي. پئسنجر جهازن تي جيتوڻيڪ پگهار وڏيڪ ٿو ملي پر گهٽي ياڳي جهاز هلائيندڙ آفيسر ”پئسينجر جهازن“ کي پسند نٿا ڪن جو اهي جهاز بندرگاهه ۾ گهٽ عرصو بيهن ٿا ۽ سڄي سفر ۾ هنن جا فقط ٻه يا ٽي بندرگاهه مقرر ٿين ٿا جن ۾ هو ڏينهن اڌ مس ترسن ٿا. دنيا گهمڻ واري ڳالهه ختم ٿيو وڃي ۽ ڪراچي چٽگانگ روٽ تي سال جو وڏو عرصو اسان وارو عربي سمنڊ مچريل رهي ٿو ۽ هوڏانهن خليج بنگال ۾ سياري ۾ به طوفان ۽ Cyclones اچيو وڃن ۽ خليج بنگال وارا ـ يعني ڪولمبو کان چٽگانگ وارا ٽي چار ڏينهن آنڌي جي مريض وانگر تڙپندي گذاربو هو. سخت Sea Sickness ٿيندي هئي ۽ خالي پيٽ تي به ابڙاڪ ۽ الٽيون ايندڀون رهيون ٿي. سخت مايوسيءَ جي حالت ۾ خليج بنگال لتاڙبو هو. آئون ڪڏهن ڪراچي چٽگانگ روٽ تي نه رهيس پر بنگلاديش ٿيڻ کان اڳ ۽ هڪ به دفعو پوءِ به منهنجو چٽگانگ ۽ چالنا (جيڪو هاڻ ”مونگلا“ سڏجي ٿو) بندرگاهن ۾

وڃڻ ٿيو. جڇان ويندي رستي تان چٽگانگ مان سٽي ڪنئي هئيسين. هڪ دفعي يورپ ويندي بيلجيم جي بندرگاهه انٽورپ لاءِ چالنا (Mongla) مان ڏيڏر ڪنيا هئاسين. چالنا جي آس پاس ندين ۾ ڏيڏر جام ٿين ٿا جيڪي يورپ ۾ وڏي اگهه تي وڪامن ٿا- خاص ڪري بيلجيم ۾ ته اهو خاص ڊش سمجهيو وڃي ٿو جيئن اسان وٽ سمجهو ته تتر آهن. هڪ دفعو ته بنگلاديش ٺهڻ بعد جيئن پاڪستان ۽ بنگلاديش جا تعلقات نارمل ٿيا ته ڪراچيءَ کان چٽگانگ لاءِ ريل گاڏيءَ جون بوگيون ڪٽي ويا هئاسين جيڪي پنجاب ۾ نهيون هيون يا شايد ٻئي ملڪ جون ٺهيل هجن جتان جو جهاز ڪراچيءَ لاهي ويو هجي ۽ وڏيڪ منزل تائين پهچائڻ جو ڪم اسان کي سونپيو ويو هو. بهرحال چٽگانگ ۽ چالنا (مونگلا) ۾ ايندي مونکي خوشي ٿي ٿي. هڪ ته ڪڏهن ڪڏهن اچڻ ٿيو ٿي پيو ته آئون چٽگانگ ۾ پڙهيو هوس ۽ ڪيترائي ماڻهو ۽ ڪلاس ميٽن جون فئمليون سڃاڻيون هيون. شادي بعد فئملي کي به نئديڻ جي ڏينهن جون جايون، گهٽيون ۽ اوسي پاسي جا ڳوٺ ڏيکاريندو هوس. چٽگانگ جو بندرگاهه سمنڊ جي ڪناري تي نه پر ڳپل پنڌ اندر ڪرنا ڦلي نديءَ ۾ آهي جيئن سمجهو ته ڪوٽڙي آهي جتي پهچڻ لاءِ ڏارين ملڪن جا جهاز سمنڊ لتاڙي سنڌو نديءَ ۾ اندر داخل ٿيا ٿي يا جيئن آمريڪا جي بندرگاهه نيو اورلينس ۾ پهچڻ لاءِ جهاز کي مسي سپي نديءَ ۾ ڪافي اندر وڃڻو پوي ٿو. ندين وارن بندرگاهن ۾ پهچڻ وارو نظارو بيحد خوبصورت ٿئي ٿو- جيئن پاناما يا سئيز ڪئنال اڪرڻ وارو نظارو ٿئي ٿو- پاسي کان روڊ رستا، ڳاڏيون گهر، ٻنيون کيت- جهڙوڪر ريل گاڏيءَ ۾ پيو سفر ڪجي.

چٽگانگ ڏکڻ اوڀر ايشيا جو جهونو بندرگاهه

چٽگانگ صدين کان هن پاسي جو مشغول بندرگاهه رهيو آهي ۽ هن بندرگاهه جو رڪارڊ چوٿين صدي قبل مسيح کان آهي- يعني حضرت عيسيٰ ع جي جنم کان به 400 سال اڳ جو رڪارڊ آهي ته چٽگانگ هڪ اهم بندرگاهه هو. ٻي صدي عيسوي سن ۾ يوناني حسابدان، ائسٽرانامر، جاگرافر، علم نجوم جي واقف ڪار ۽ شاعر بطليموس (Claudius Ptolemy) جيڪو نقشو ناهيو ان ۾ چٽگانگ ڏيکاريل آهي ۽ ان لاءِ هو لکي ٿو ته مشرقي دنيا جو هڪ ناهوڪو بندرگاهه آهي. پٽولمي (بطليموس) عيسوي سن 100 ۾ ڄائو هو ۽ 170ع ۾ وفات ڪيائين.

عرب سوداگران جو هن بندرگاهه ۾ نائين صديءَ کان اچڻ شروع ٿيو. 1154ع ۾ عرب جاگرافر الادريسي پنهنجي ڪتاب ۾ لکيو آهي ته بغداد ۽ بصري جا مسلمان واپاري چٽگانگ ايندا رهيا ٿي جن هن طرف اسلام پکيڙڻ ۾ اهم ڪردار ادا ڪيو. هي عرب جاگرافر (سڄو نالو ابو عبدالله محمد الادريس يالقرطبي) نقشا ناهڻ جو به ماهر هو ۽ مغربي دنيا ۾ هو Egyptologist مشهور آهي- يعني هن کي مصر جي جاگرافي، تاريخ ۽ ٻين ڳالهين جي وڏي ڄاڻ هئي. الادريسي سن 1100ع ۾ سُوتا (Ceuta) شهر ۾ ڄائو. سِسلي (اٽلي) جي شهر پالرمو (Palermo) ۾ ”ڪنگ راجر ٻئي“ جي درٻار ۾ ڪم ڪيو ۽ 1165 ۾ وفات ڪيائين. هن جوانيءَ جو وڏو عرصو اتر آفريڪا جي ملڪن ۽ الاندلس (ان وقت جي مسلمانن جي اسپين) جو سير ڪيو. سورهن ورهن جي ڄمار ۾ هن ترڪي، يونان، شام ۽ عراق پاسي جو سير ڪيو ۽ اسپين جي شهر قرطبه (Cordoba) ۾ تعليم حاصل ڪئي، جنهن

بندرگاهه واري شهر سُوتا ۾ الادريسيءَ جنم ورتو ان خوبصورت بندرگاهه ۾ اسان جي اڪثر هر جهاز جبرالٽر وٽ ائٽلانٽڪ سمنڊ کان پوئنچ سمنڊ ۾ ايندي يا نڪرندي، ڏينهن اڌ لاءِ ترسي جهاز لاءِ تيل ۽ راشن پاڻي خريد ڪيو ٿي جو اهو بندرگاهه پڻ ڊيوٽي فري رهيو آهي. نقشي ۾ ڏسندائو ته جبرالٽر وٽ آفريڪا کنڊ جو ملڪ موراڪو ۽ يورپ کنڊ جو ملڪ اسپين چڻ مليا پيا آهن. هڪ سوڙهو Passage آهي جنهن مان لنگهي جهاز ائٽلانٽڪ سمنڊ يا ميڊيٽرينين سمنڊ ڏي وڃن ٿا. سُوتا هڪ ننڍڙو شهر آهي ـ اٽڪل 18 چورس ڪلو ميٽر (7 چورس ميل) جيڪو جيتوڻيڪ موراڪو ملڪ جي پيچڙيءَ وٽ آهي پر آهي اسپين جي حوالي. هن وقت هن شهر جي آدمشماري نوي هزار آهي جن ۾ وڏو تعداد عيسائي ۽ مسلمانن جو آهي ۽ ڪجهه يهودي پڻ رهن ٿا. حيرت جي اها ڳالهه ته 1968ع يا 1969ع ۾ جڏهن منهنجو جهازرستي پهريون دفعو سُوتا اچڻ ٿيو ان وقت (۽ اج به) سنڌي هندن جو وڏو تعداد هن شهر ۾ رهيو ٿي. ان وقت ته اهي سپ واپار سان لڳل هئا پر هاڻ سنگاپور، هانگ ڪانگ ۽ جبرالٽر جي سنڌي هندن وانگر سُوتا جا سنڌي هندو سرڪاري نوڪرين ۾ پڻ آهن. سُوتا ۾ شروع کان هسپانوي ۽ عربي ٻوليون ڳالهايون وڃن ٿيون. هن شهر کي عرب سبته (Sabtah) سڏين ٿا. ان ڪري الادريسيءَ پاڻ کي "السبتي" به سڏايو ٿي ۽ اهل بيت هجڻ ڪري هن جي نالي ۾ "الحسني" به شامل آهي.

بهرحال هن سُوتا شهر جي ڄائي جاگرافر الادريسي پنهنجي Notes ۾ چٽگانگ بابت لکيو آهي. اهڙي طرح سير سپاٽو ڪندڙ (Explorers & travelers) چين جي شوان زنگ (Xuanzang) ڄم جو سال 602ع، وفات 664ع ۽ ماخوا (Ma Huan) ڄم 1380ع، وفات 1460ع، پڻ پنهنجن سفر نامن ۾ چٽگانگ جو ذڪر ڪيو آهي. هتي اهو به لکندو هلان ته اهو "چٽگانگ" نالو انگريزن رکيو، مڪاني ماڻهو يعني بنگالي "چٽروگرام" چون

ٿا ۽ ننڍي ڪنڊ جا ٻيون ٻوليون ڳالهائڻ وارا “چاٽگام” سڏين ٿا. هتي اهو ٻه لکندو هلان ته موراڪو (مراقش) جو ابنِ بطوطا (1304_1368) ۽ وينس (اٽلي) جو نيڪولو دي ڪونتي (1395_1469) چوڏهين ۽ پندرهين صديءَ ۾ هتي آيا ۽ پنهنجن سفر نامن ۾ هن بندرگاهه جو احوال لکيو اٿن. سورهين ۽ سترهين صديءَ جو ڪجهه حصو پورچوگالين جو هن بندرگاهه تي قبضو رهيو پر پوءِ انهن کي هتان ڊوڙايو ويو ۽ هو گوا تائين محدود رهيا، ۽ چٽگانگ مغل سلطنت جي قبضي ۾ اچي ويو ۽ سندس نالو اسلام آباد رکيو ويو. انهن ڏينهن ۾ چٽگانگ سٺي ترقي ڪئي- خاص ڪري جهاز سازيءَ ۾. مغل سلطنت ۽ ترڪيءَ جي سلطنت عثمانيه جون ٻيڙيون هتي ٺهڻ لڳيون پر سگهو ئي انگريزن جي بنگال ۾ طاقت وڌڻ لڳي ۽ پلاسيءَ جي لڙائيءَ بعد بنگال جي نواب هن بندرگاهه جو قبضو 1760ع ۾ ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ حوالي ڪيو جن هن بندرگاهه جو نالو چٽگانگ رکيو. 1947ع ۾ انگريزن ٽپڙ ٻڌا ڪراچي ۽ چٽگانگ وغيره پاڪستان جا بندرگاهه ٿيا. 1971ع ۾ هن پاسي وارو مشرقي پاڪستان بنگلاديش ٿيو. تڏهن به ۽ اڄ به چٽگانگ هن پاسي جو مشغول بندرگاهه آهي. جن ڏينهن ۾- يعني 1963ع کان اسان جڏهن چٽگانگ جي مئرين اڪيڊمي ۾ پڙهندا هئاسين ته هفتي جو هڪ ڏينهن پرئڪٽيڪل ڪلاسز لاءِ چٽگانگ بندرگاهه ۾ ايندا هئاسين. تن ڏينهن ۾ اڃا ڪنٽينر سروس ايجاد نه ٿي هئي. هر شيءِ- ڪار هجي يا اناج جون ڳوٽيون کليل حالت ۾ رسي جي ڄارين ذريعي جهاز تي چاڙهيون ۽ لاٿيون وينديون ٿي. اهڙي طرح هڪ دفعي اسان جهاز تان هاٿيءَ کي لهندو ڏٺو جيڪو شايد بئنڪاڪ يا سري لنڪا کان چٽگانگ جي چڙيا گهر (Zoo) لاءِ گهرايو ويو هو.

جهاز جڏهن بندرگاهه ڇڏي ٿو ته ڪلاڪ ٻن بعد اهو کليءَ سمنڊ ۾ پهچيو وڃي. بندرگاهه جون عمارتون آهستي آهستي ٿي ڌنڌليون ٿيو وڃن ۽ پوءِ چوڌاري رڳو سمنڊ ئي سمنڊ آهي- حدِ نظر تائين سمنڊ ئي نظر اچي ٿو.

جهاز جي مٿئين ڊيڪ تي بيهي چوڌاري نظر ڦيرائبي تہ سمنڊ پاڻيءَ سان ڀريل هڪ ٿالهہ وانگر نظر ايندو جنهن جي وچ ۾ اسان جو جهاز ٿئي ٿو. رکي رکي ڪڏهن ڏينهن ۾ هڪ ٻہ دفعا پري ڪان ڪو جهاز ڪاٻي ڪان ساڄي ويندي نظر اچي ٿو يا سامهون ڪان اسان ڏي ايندو نظر اچي ٿو. مثال طور ڪراچيءَ ڪان ممباسا ويندي اٺن ڪان نو ڏينهن لڳيو وڃن. اها ٻي ڳالهہ آهي تہ اهڙي خاموش ۾ ساڳي هڪ جهڙي نظاري جو بہ مزو اچي ٿو ۽ پوءِ جڏهن منزل تي پهچجي ٿو۔ يعني بندرگاهہ جي ويجهو پهچڻ تي وڌيڪ مزو اچيو وڃي. هيترن ڏينهن جي ساڳي سمنڊ واري نظاري بعد ڪناري جون عمارتون، جبل، ڪارخانن جون چمنيون ۽ انهن مان نڪرندڙ دونهون، اڏامندڙ پکي، چوڌاري هيڏانهن هوڏانهن ويندڙ ٻتيلا، ٻارجون، ٻيڙيون ۽ لانچون ڏسي دل ٻهار ٻهار ٿيو وڃي تہ هاڻ گهٽ ۾ گهٽ اڄ رات سمهڻ بعد سياڻي اک ڪلندي تہ جهاز هڪ هنڌ تي بيٺل هوندو ۽ ڪنهن طوفان يا ڇتي سمنڊ جي منهن ۾ نہ هونداسين.

سامونڊيءَ دريائي بندرگاهه

مٿي لکي آيو آهيان ته اهڙا بندرگاهه جيڪي ندين اندر آهن جيئن ڪٽي چٽجي ته اسان جو ڪوٽڙي يا بئنڪاڪ، نيو اورلينس وغيره انهن ۾ پهچڻ يا واپس سمنڊ ڏي موٽڻ جو نظارو مزيدار ٿئي ٿو. سمنڊ ۾ جڏهن جهاز هلي ٿو ته چوڌاري سمنڊ هجڻ ڪري ڊيڪ تان يا پنهنجي ڪمري جي دريءَ مان پري پري تائين سمنڊ جون ڇوليون ئي ڇوليون نظر اچن ٿيون پر ڪنهن درياهه يا ڪنهن ڪئنال مان لنگهندي جهاز جي ٻنهي پاسي درين مان پاڻيءَ بدران زمين ۽ ان تي ٺهيل گهر، ڪارخانا، ٻنيون ٻارا، اسڪول يونيورسٽيون، روڊ رستا ۽ انهن تي هلندڙ لاريون موٽرون ۽ ريل گاڏيون نظر اچن ٿيون. جهاز جي لنگهڻ وقت رستن تان هلندر چلندڙ ماڻهو ۽ ٻار ٻچا هڪ هنڌ بيهي جهاز کي ڏسندا آهن ۽ اسين کين ڏسندا ۽ هٿ لوڏيندا آهيون. درياهه مان جهاز لنگهڻ وارو نظارو نه فقط اسان جهاز تي موجود ماڻهن لاءِ دل لڀائيندڙ ٿئي ٿو پر درياهه جي ڪناري تي رهندڙ ماڻهن لاءِ پڻ.

اسان جي سنڌو ندي گهٽو اڳ تائين قابلِ آمدرفت هئي يعني Navigable هئي. دنيا جا جهاز سمنڊ لتاڙي سنڌو ندي جي ڊيلٽا وٽ پهچندا هئا، پوءِ سنڌو ندي اندر ملتان تائين هليا ويندا هئا. سنڌونديءَ تي بئراجن ۽ پلين جي اڏجڻ ڪري جهازن جي آمدرفت بند ٿي وئي ۽ هاڻ درياءَ جي کوٽائي (Dredging) ئي نٿي ٿئي. جهازن جي سائيز به وڏي ٿي وئي آهي ۽ سنڌو نديءَ جي پوڇڙ واري حصي ۾ ايترو پاڻي نه رهيو آهي جنهن ۾ جهاز تري سگهي. ڪوٽڙي بئراج بعد هيٺ سمنڊ ڏي ته درياهه جهڙو سڪو پيو آهي ۽ سياري ۾ ته ننڍڙيون ٻيڙيون به نظر نٿيون اچن پر جي سنڌو نديءَ مٿان ڪا پل يا بئراج نه هجي ها، پاڻي جام هجي ها ته اڄ به هن مان جهاز هلي ڪوٽڙي، سکر ۽ ملتان تائين پهچن ها. ذرا تصور ڪريو ته توهان ڪوٽڙي، هالا پراڻا،

محرابپور، سکر يا ان کان مٿي درياهہ جي ڪناري تي ڪنهن شهر ۾ واڪ ڪري رهيا هجو تہ هڪ آفت جيڏو جهاز اچي لنگهي! توهان کي اهو ڏسي ضرور حيرت ۽ خوشي ٿيندي. آمريڪا جي ڪنساس بندرگاهہ يا نيو اورلينس بندرگاهہ ۾ پهچڻ لاءِ جڏهن جهاز مسوري يا مسي سپي ندين مان هلي ٿو يا بئنڪاڪ ۾ پهچڻ لاءِ چائوفريا درياهہ مان لنگهي ٿو تہ آئون ڪوشش ڪري اهو وقت ڪناري جا نظارا ڏسڻ لاءِ جهاز جي ڊيڪ تي اچي ويهندو هوس يا پنهنجي ڪئبن جي دري کولي ويٺو هوندو هوس. نہ رڳو مون کي پر جهاز جي هر هڪ ماڻهوءَ کي درياهہ مان هلڻ وارو نظارو وڻي ٿو. بئنڪاڪ، چٽگانگ، نيو اورلينس جهڙا بندرگاهہ ان لحاظ کان اسان جي ماڻهن لاءِ دلپسند بندرگاهہ آهن. هونءَ بہ درياءَ يا سئيز، پاناما ۽ ڪِيل (Kiel) ڪئنالن مان لنگهڻ وارو سفر پُرسڪون ٿئي ٿو- خاص ڪري جهاز هلائڻ وارن لاءِ، ڇو جو اهڙن سوڙهن رستن تي نہ طوفان لڳن ٿا ۽ نہ سمنڊ مچرجي ٿو. اهي سامونڊي مصيبتون جن ڪري اسان جهاز وارن کي سي سڪنيس ٿئي ٿي- يعني الٽيون ۽ زندگيءَ مان سخت مايوسي (ڊپريشن) ۽ جهاز کي لوڏا اچڻ ڪري جهاز جي باڊيءَ ۽ انجڻ کي نقصان رسي ٿو- سڀ ڪلئي سمنڊ جا مسئلا آهن- جتي پڃي لڪڻ جي بہ ڪا واهہ نٿي ملي. ٻي ڳالهہ تہ اهڙين سوڙهين گهٽين (Passages) مان لنگهڻ وقت جهاز کي پاڻ هلائڻ بدران مقامي پائلٽ ڪٺو پوي ٿو. دنيا جي ڪنهن عام بندرگاهہ ۾ گهڙڻ لاءِ بہ پائلٽ ڪٺو پوي ٿو. پائلٽ تجربيڪار جهاز جا ڪئپٽن ٿين ٿا جن کي هر بندرگاهہ وارا پاڻ وٽ رکن ٿا ۽ کين ان بندرگاهہ جي چڱي طرح چاڻ ڏين ٿا تہ بندرگاهہ ڪٿي ۽ ڪيترو سوڙهو ۽ ويڪرو آهي، ڪٿي ڪيترو اونهو آهي، هر قسم جي جهاز کي جيٽيءَ سان ڪيئن لڳائجي ۽ جهاز جي وزن ۽ سائيز مطابق ان کي ڪهڙي رفتار سان بندرگاهہ ۾ هلائجي وغيره.

اسان جو جهاز پنهنجي ملڪ جي بندرگاهہ ڪراچيءَ يا پورٽ قاسم ۾ پهچي يا ڪنهن ڌارئين ملڪ جي بندرگاهہ ڪولمبو، ممباسا، عدن، مدراس يا نيويارڪ پهچي- اسان جو ڪم جهاز کي فقط ڪراچيءَ کان هلائي منزل واري بندرگاهہ جي ٻاهران کلئي سمنڊ ۾ لنگر ڪيرائي پورٽ اٿارٽيز کي اطلاع ڪرڻ آهي،

پوءِ انهن جو ڪم آهي تہ هو اسان کي ان ئي وقت گهرائين يا ڏينهن ٻن بعد. دراصل بندرگاهہ وارا بہ جائزو ٿا وٺن تہ جيڪو جهاز آيو آهي ان جي سائيز ڇا آهي ۽ ان سائيز جي جيتري خالي آهي يا نہ ۽ جيڪو سامان کڻي آيو آهي ان کي ٻاهر ڪيڍڻ واريون خاص ڪرينون وانديون آهن يا نہ. يا جنهن سامان کي کڻڻ آيو آهي اهو سامان بندرگاهہ تي موجود آهي يا نہ. هڪ دفعي اسان جو جهاز آفريڪا جي ملڪ موزمبق جي بندرگاهہ لارينزو مارڪس (جيڪو هاڻ موپوتو سڏجي ٿو) ۾ لوهي پٿر (Iron Ore) کڻڻ لاءِ پهتو. هيءَ 1970ع جي شروعات وارن سالن جي ڳالهہ آهي. هڪ ٻن ڏينهن بعد اسان جي جهاز جي سائيز جي جيئن ئي جيتري خالي ٿي ۽ مالبردار ريل گاڏيون بندرگاهہ ۾ داخل ٿيون تہ اسان جي جهاز کي ٻاهران وٺي اچي بندرگاهہ ۾ ان جيتي وٽ بيهاريو جنهن جي پرسان ريل جا پٽا هئا جن تي پهرين مال گاڏي ڪنهن ڏورانهين شهر ۾ موجود جبل تان جابلو پٿر (Iron Ore) کڻي پهچي وئي هئي. اهي پٿر پنجن ڪان ويهہ سيرن جا ٿيندا. انهن پٿرن سان پنهنجو ويهہ هزار ٽن مال کڻڻ واري جهازکي پرائي آمريڪا جي بندرگاهہ هوسٽن پهچڻو هو جتي جي ڪنهن اسٽيل مل يا ڪنهن ٻئي ڪارخاني، جنهن جو آرڊر هو انهن کي اهو پٿرڳاري لوهہ ٺاهڻو هو.

بهرحال جهازن جا هئچ ڪور (ڍَڪَ)کولياويا. جهاز جي گدام کي هئچ (Hatch) سڏجي ٿو. ان جهاز ۾ پنج هئچ هئا. يعني هر هئچ ۾ چار هزار ڪن ٽن (4000000 ڪلو) سامان اچي سگهيو ٿي. هاڻ جڏهن لوڊنگ جو ڪم شروع ٿيو تہ خبر پئي تہ ريل گاڏي جن بوگين ۾ پٿر کڻي آئي هئي، اهي هيڪانديون وڏي سائيز جون هيون جن کي بندرگاهہ واري ڪرين کڻي نٿي سگهي. دراصل هر سامان چاڙهائڻ جو پنهنجو طريقو ٿئي ٿو جيڪڏهن بوگين ۾ اناج آهي تہ اهو پمپن ذريعي بوگين مان ڪڍي جهاز جي گدامن ۾ ڦٽو ڪري سگهجي ٿو. جيڪڏهن رڍون يا ٻڪريون آهن تہ تختا اڇا ڪري انهن مٿان انهن کي واڪ ڪرائي جهاز تي پهچائي سگهجي ٿو. پٿرن جهڙي سامان لاءِ ڪرين هڪ هڪ ڪري ڊبو (بوگي) مٿي کڻي هئچ (گدام) جي ڪليل منهن

مٿان جهلي اوندهو ڪري ٿي. ڪو زمانو هو- يعني 200 سال ڪن اڳ جڏهن اجا ڪِلَ جا جهاز (آگبوٽ) ايجاد نـ ٿيا هئا تـ ڪلڪتي، چٽگانگ يا عدن جهڙن بندرگاهن مان اهڙو سامان لاهڻ ۽ چاڙهڻ لاءِ چار پنج سئو مزور قطار ڪري بيهندا هئا ۽ پٽ يا ڪوئلي جهڙو ڪارگو هڪ ٻئي کي ڏيندا ويندا هئا.

ٿي ڏينهن انتظار ڪرڻ بعد ٻي وڏي ڪرين بندرگاهـ ۾ پهتي، هڪ ٻئي پويان ريل گاڏيون بـ اچڻ شروع ٿيون ۽ سامان سان جهاز کي مَس مَس ڀريو ويو. ڪنهن کي نقصان ٿيو ڪنهن کي فائدو؟ اسان جهاز هلائڻ وارا اهڙين حالتن ۾ خوش ٿيندا آهيون جو اسان کي ڪجهـ ڏينهن وڌيڪ ڪناري جا گهمڻ ڦرڻ لاءِ ملي ويندا آهن. ڪناري جا ڏينهن اسان لاءِ آرام جا ڏينهن هوندا آهن .... نـ طوفان، نـ ساموندي ڇتيون ڇوليون ۽ نـ پيرن تي بيهي 4 ڪلاڪ ڏينهن جو 4 ڪلاڪ رات جو جهاز هلائڻ جي ڊيوٽي. بندرگاهـ وارن جي اهڙين حالتن ۾ بي عزتي ۽ بدنامي ٿئي ٿي جو ان قسم جون خبرون پڙهي جهازن جا مالڪ ۽ مال گهرائڻ وارا واپاري اهڙي بندرگاهـ مان مال گهرائڻ يا موڪلڻ کان ٽوبنهن ڪن ٿا- نتيجي ۾ بندرگاهـ وارن جي ڪمائي گهٽجيو وڃي جيڪا هو ڪرينن ۽ جيٽي تي جهاز بيهارڻ جي روز جي لکين رپيا مسواڙ مان حاصل ڪن ٿا. وٺن ٿا. ان کان علاوه پائلٽ ۽ ٽگ بوٽ مهيا ڪرڻ جي بندرگاهـ وارا الڳ في وٺن ٿا. جهاز جي مالڪن جو وڏو نقصان ٿئي ٿو جو هنن کي فالتو ڏينهن جي مسواڙ ڏيڻي پوي ٿي پلس جهاز جي عملي جا پگهار کاڌا پيتا ۽ ٻين سهولتن پنيان خرچ، اهڙين حالتن ۾ جهازن جا مالڪ ڪمائڻ بدران ڪڏهن نقصان ۾ هليا وڃن ٿا.

ٿائلنڊ جي چائو فريا نديءَ مان لنگهڻ وقت

سو جهاز جڏهن کلئي سمنڊ ۾ آهي تہ اسان جهاز هلائڻ وارن لاءِ ساهہ مٺ ۾ آهي. هڪ تہ ڏينهن رات جي ڏکي ڊيوٽي ٻيو هر وقت طوفانن ۽ سمنڊ بگڙڻ جو خوف. باقي جهاز بندرگاهہ ۾ آهي يا ڪنهن سوڙهي سمنڊ (درياهہ، ندي، ڪئنال، يوگنڊا جي وڪٽوريا ڍنڍ ۾ يا ڪئناڊا جي ڪنهن Lake ڍنڍ) ۾ پيو هلي تہ اسان لاءِ آرام آهي- نديءَ مان هلڻ وقت تہ ڄڻ مفت ۾ بس يا ٽرين جو سفر پيا ڪريون. پاڻيءَ جي جهازن جي هونءَ ئي رفتار گهٽ ٿئي ٿي- ويهن ڪان پنجويهن ميلن تائين ۽ جڏهن سوڙهن رستن (دريائن ۽ ڪئنالن) مان هلي ٿو تہ اجا بہ گهٽائي ڏهہ ٻارهن ميل رکڻي پوي ٿي ۽ بئنڪاڪ لاءِ سمنڊ لتاڙي پوءِ چائو فريا (Chaophrya) نديءَ جي منهن وٽ ٿو اچجي يعني جتي ٿائلينڊ جي هيءَ ندي چائوفريا سمنڊ ۾ چوڙ ٿي ڪري. ان چوڙ وٽ فراچولا چومڪلائو Phra Chulachomklaoنالي هڪ آڳاٽو قلعو آهي، ان هنڌ ڪان بئنڪاڪ ٻاءِ روڊ ڪو 35 ڪلو ميٽر مس آهي ۽ پبلڪ بس يا ٽئڪسي ڪلاڪ اندر بئنڪاڪ پهچائي ٿي پر جهاز رستي ٻيڻ ڪان بہ وڌو پنڌ آهي جو بئنڪاڪ تائين هن چائوفريا نديءَ ۾ وڏا وڙ وڪڙ آهن. ايتريقدر جو هڪ هنڌ تہ گهڙيال جي انگ 2 ڪان 10 تائين گولائي ڪائي وري سڌي ٿئي ٿي ۽ هونءَ بہ درياهہ ۾ هلڻ مهل جهاز جي رفتار تمام Slowرکڻي پوي ٿي. ان ڪري درياهہ جي چوڙ ڪان بئنڪاڪ شهر تائين پهچندي ڇهہ ست ڪلاڪ لڳيو وڃن، پر هن نديءَ جو سفر مسي سپي ۽ مسوري ندين ڪان وڌيڪ دلچسپ رهي ٿو جو ٿائلينڊ ۾ ماڻهن جا گهر درياهہ جي ڪناري تي ٿين، سندن گهرن جا رڌڻا، باٿ روم ۽ دڪيون درياهہ پاسي ٿين جو هنن جي هاروير ۽ گٽر جو پاڻي چائوفريا نديءَ ۾ وڃي ٿو. ٿائلينڊ جو وڏو شهر بئنڪاڪ درياهہ جي ڪناري تي هجڻ ڪري هتي جا ماڻهو سستي ۽ تڪڙي سواريءَ لاءِ ٻيڙي استعمال ڪن ٿا. هنن

ڪي هڪ هنڌ ڪان ٻئي هنڌ وڃڻ لاءِ پوئين در (يعني درياهہ پاسي واري در) ڪان "ٽئڪسي بوٽ" سولي مليو وڃي. ميوي، ڀاڄي ڀتيءَ لاءِ بہ هنن کي مارڪيٽ وڃڻ جي ضرورت نٿي پوي. توهان کي هر قسم جا دڪان ٻيڙين ۾ ملندا ۽ اهڙيون دڪانن واريون سوين ٻيڙيون صبح کان رات جو دير تائين "چائوفريا" ندي ۽ ان مان نڪتل ڪئنالن ۽ شاخن ۾ پيون هلن. گهر جي پويان واريون ڏاڪيون هتي جي ماڻهن جون اوطاقون بہ آهن جتي مردن جي نوڪرين ۽ پورهئي تي وڃڻ بعد عورتون ويهي ڪچهريون بہ ڪن تہ ٻارن کي ٽج بہ پيارين يا هڪ ٻئي جون جوئون بہ ڪڍن. هاڻ ويهن ڪان مٿي سال ٿي ويا آهن جو منهنجو چائوفريا درياهہ مان لنگهڻ نہ ٿيو آهي. اڄ جي دور جون نوجوان ٿائي عورتون ۽ ڇوڪريون پڪ موبائيل ۽ آءِ پئڊ کڻي ويهنديون هونديون ۽ فيس بڪ ۽ يو ٽيوب ذريعي وقت پاس ڪنديون هونديون باقي سندن ڏاڏيون نانيون جيڪي مري کپي ويون يا اسان وانگر اڃا هن دنيا ۾ ٽڳن پيون، اهي جڏهن جوان ۽ ٻاهوڪيون هيون تہ پنهنجي سونهن وڌائڻ لاءِ پنهنجي منهن کي اٽي يا ميٽ جو ليپ ڏيڻ ۾ وقت گذاريندڙيون هيون يا جيئن مٿي لکي آيو آهيان تہ قطار ۾ ويهي هڪ ٻئي جي مٿي مان جوئون ڪڍنديون هيون. گهر جي پٺئين در جي ڏاڪڻ ۽ ڏکڻين ڏاڪين تي ويهي ڪچهري ڪرڻ ڪان علاوه درياهہ مان ٻالٽيون ڀري وهنجڻ هتي جي ماڻهن جو- خاص ڪري ٿائي عورتن جو خاص مشغلو آهي. هاڻ ڪا اها پرئڪٽس بہ ختم ڪئي هجين ۽ گهر اندر ٽوائليٽ سان گڏ وهنجڻ جاءِ ٺهرائي نلڪي هيٺان وهنجڻ سکيو هجين نہ تہ پندرهن ڪن سال جيڪي آئون جهاز رستي هن درياهہ مان لنگهيس عورتن کي اڌ ڇاتيءَ ڪان سَٿرن تائين پوتڙو، ٽوال يا سرونگ (گوڏ) ويڙهي گهر جي ٻاهران وهنجندي ڏٺم. جهاز جي هيٺئين ڊيڪ تي بيٺل خلاصي جيڪي سمجهو تہ هنن جي گهرن جي زمين واري ليول تي ٿي آيا، هنن تي پيا سيٽيون وڄائيندا هئا، رمارڪ ڏيندا هئا پر هنن کي ڪا پرواهہ نہ هوندي هئي بلڪ ڪي ڪي عورتون تہ خوش مزاجيءَ جو اظهار ڪندي اڏامندڙ چميون ڏينديون هيون. اشارا ڪري چونديون هيون تہ "جهاز بندرگاهہ ۾ ٻڌجي وڃي تہ سڏا اسان وٽ

اڇجو.” بعد ۾ اسان کان اڳ آيل جهازين کان معلوم ٿيو تہ اهي مخصوص گهر ڇڪلا آهن, جن جا اشتهاري بورڊ انهن گهرن جي اڳين روڊ پاسي وارن درن تي لڳل آهن جتي پوءِ هو شام جو ميڪ اپ ڪري شيشن جي گهرن ۾ ويهن ٿيون.

ٿائيلينڊ جي هن ندي چائوفريا مان جهاز رستي بئنڪاڪ ويندي, درياءَ جي ٻنهي ڪنارن تي نہ فقط گهر, آفيسون, ڇڪلا نظر اچن ٿا پر مندر ۽ پگوڊا, اسڪول ۽ ٽيوشن سينٽر, دڪان ۽ شاپنگ سينٽر ۽ ڪٿي تہ وري پارڪ ۽ گهاٽا ٻيلا پڻ آهن.

سنڌو نديءَ مٿان جي پليون ۽ بئراجون نہ هجن ها ۽ چوڙ تائين گهٽو پاڻي هجي ها يعني جهازن جي آمدرفت لاءِ Navigable هجي ها ۽ اسان کي عربي سمنڊ ۾ ان جي چوڙ وٽ پهچي پوءِ ڪوٽڙي, سکر روهڙي تائين جهاز کي وٺي اچڻو پوي ها تہ اسان جي رستي جو وڏو حصو ٻنهي پاسي فقط وڻ ئي نظر اچن ها ڇو جو سنڌو نديءَ جي ٻنهي پاسي ڪچي جو علائقو هجڻ ڪري ٻيلا آهن سو جهاز جي ڊيڪ تي بيٺل همراهن کي جهاز جي ٻنهي پاسي وٽڪار, ٻوڻاٽن جون جهوپڙيون ۽ چوپايو مال ۽ انهن جي چوڌاري ديوي (ڪنڊن وارن وڻن) جا لوڙها نظر اچن ها.

چوڌاري جي وڻ وٽڪار ڏسڻي آهي تہ دنيا جو هڪ اهڙو بندرگاهہ آهي جنهن تائين پهچڻ لاءِ دنيا جي گهاٽي ٻيلي مان گذرڻو پوي ٿو. اهو آهي بنگلاديش جو بندرگاهہ مونگلا۔ جيڪو ڪنهن زماني ۾۔ يعني جڏهن آئون چٽگانگ ۾ پڙهندو هوس يا بعد ۾ جيستائين مون جهاز هلايا, هي بندرگاهہ “چالنا” سڏبو هو. هن بندرگاهہ ۾ پهچڻ لاءِ دنيا جي وڏي ۾ وڏي ٻيلي سندربن مان لنگهڻو پوي ٿو. ڇا تہ وڏو ٻيلو آهي, جيڪو ڪيترين ئي ندين جي چوڙ (Delta) ۾ آهي. هن گهاٽي ٻيلي ۾ پنج ڇهہ ڪلاڪ هلڻ بعد مونگلا بندرگاهہ اچي ٿو. جهاز کي سمنڊ کان بندرگاهہ تائين وٺي اچڻ ۾ هن بندرگاهہ مونگلا جي پائليٽن کي شاباس هجي جن کي اهي رستا ياد رهن ٿا ۽ اسان جي يا ڪنهن ڌارئين ملڪ جي جهاز کي سندربن ٻيلي مان ڦيرايو گيرايو اچيو منزل تي پُچائين ٿا. بنگلاديش ٺهڻ تائين چالنا بندرگاهہ ۾ مقيم پائليٽن مان

هڪ پائليٽ اسان جي ڳوٺ جو رهاڪو ڪمانڊر قربان علي ارباب به هو. قربان صاحب اسان جي ڳوٺ هالا جو پهريون ماڻهو هو جيڪو فوج ۾ ويو- بلڪ اهو چوڻ غلط نه ٿيندو ته پهريون سنڌي هو جنهن نيوي Join ڪئي ۽ تڏهن ڪئي جڏهن برٽش راڄ هو. انڊيا جو سنڌي هندو ايڊمرل راڌا ڪرشن هري رام تهلياني (1930-2015) قربان علي ارباب کان 7 سال ڪن ننڍو هو ۽ هن هندستان جي ورهاڱي بعد انڊين نيوي Join ڪئي ۽ انڊيا جو نيول چيف آف اسٽاف به ٿيو. ڪمانڊر ارباب به هڪ دلير، قابل ۽ ذهين نيول آفيسر هو پر دل جي بيماريءَ ڪري هن کي وقت کان اڳ نيوي ڇڏڻي پئي. نيويگيشن جو ڄاڻو هجڻ ڪري رٽائرمينٽ بعد هن کي چالنا بندرگاهه (Mongla) ۾ پائليٽ طور رکيو ويو. آئون جڏهن 1963ع ۾ چٽگانگ جي مئرين اڪيڊمي ۾ تعليم لاءِ آيس تڏهن به هو چالنا ۾ هو ۽ 1971ع ۾ ايسٽ پاڪستان بنگلا ديش ٿيڻ تائين هو اتي ئي رهيو. جهاز هلائڻ وارن ڏينهن ۾ منهنجو جهاز جڏهن به چالنا ائنڪريج (يعني کلئي سمنڊ) تي پهچندو هو ته آئون کين اطلاع ڪندو هوس ۽ بئي ڪنهن پائليٽ کي موڪلڻ بدران هو هميشه پاڻ اسان جي جهاز کي بندرگاهه تائين وٺي ايندو هو. سندربن ٻيلي جي اندر وارو لنگهه اسان ڳوٺ جون خبرون ڪندي گذاريندا هئاسين. سندن وڏو ڀاءُ حسين علي ارباب منهنجي والد جو همعمر ۽ دوست هو. اربابن جي فئملي اسان جي ڳوٺ جي پڙهيل ڳڙهيل فيملي آهي. مون سندن والد صاحب حاجي عبدالغني ارباب (جنهن کي سندس ڀالڪپٽي جي نالي محمد پريل سان سڏيو ويو ٿي) کي ننڍي هوندي ڏٺو.هو شهر جو مثالي ماڻهو مڃيو ويو ٿي جنهن گهٽ پگهار واري نوڪري (پرائمري اسڪول جي ماستر هجڻ) جي باوجود پنهنجي اٺن ئي پٽن کي پڙهايو. قربان صاحب بعد ننڍو ڀاءُ ماستر ظفر منهنجو هالا جي اسڪول ۾ ٽيچر رهيو. آئون پنجين ڪلاس ۾ هوس ته سندن ڀائر مسعود ۽ منور مئٽرڪ ۽ انين ڪلاس ۾ هئا. مسعود سنڌ جي ايريگيشن کاتي ۾ چيف انجنيئر ٿيو ۽ منور يو بي ايل بئنڪ جو صدر ٿيو. ڪائنن هڪ وڏو ڀاءُ اختر علي ارباب پڻ نيويءَ ۾ ڪمانڊر رهيو. ظفر ارباب جو وڏو پٽ الطاف آرمي ۾ رهيو ۽ ڪرنل يا

برگيڊيئر جي پوسٽ تان رٽائرڊ ٿيو. ننڍي ڀاءُ اعجاز جو پٽ ڊاڪٽر نويد اڪين جو مشهور ڊاڪٽر آهي.

چالنا بندرگاهه ۽ سمنڊ (خليج بنگال) جي وچ ۾ دنيا جو هي وڏي ۾ وڏو ٻيلو سندربن آهي جنهن مان 62 ڪلو ميٽرن جو سفر ڪرڻ بعد جهاز چالنا بندرگاهه ۾ پهچي ٿو. جنهن هنڌ تي هي چالنا (مونگلا) بندرگاهه آهي اتي بنگلاديش جون ٻه نديون مونگلا ۽ پُسر چوڙ ڪن ٿيون. دراصل سڄو سندربن ٻيلو مختلف ندين جو ڊيلٽا آهي. مٿين ندين کان علاوه پدما، ميگهنا، برهمپترا، هوگلي ۽ گنگا ندي هتي چوڙ ڪن ٿيون. ان کان علاوه ڪجهه ننڍيون نديون جهڙوڪ مڌومتي، بالاسوار ۽ تيتوليا (Tetulia) نديون ٻه هتي چوڙ ڪن ٿيون. اسان جي ملڪ جي قومي جهاز ران ڪمپني جڏهن 1964ع ڌاري NSC جي نالي سان شروع ٿي ته هن جي شروعاتي جهازن جا نالا مشرقي ۽ مغربي پاڪستان جي ندين تان رکيا ويا جيئن ته چناب، راوي، جهلم، ستلج، پدما، مڌومتي، پُسر ۽ هڪ ننڍي جهاز جو نالو تيتوليا به هو.

چالنا (مونگلا) بندرگاهه ۾ جهاز ۾ ايندي وقت هر هڪ کي سندربن ٻيلي جو ديدار نصيب ٿئي ٿو بلڪ دنيا جي ٽوئرسٽن کي هي ٻيلو ڏيکارڻ لاءِ مختلف ملڪن کان ڪروزر (مسافر بردار جهاز) مونگلا اچن ٿا ۽ هي ٻيلو ڪيڏو گهاٽو ۽ وڏو آهي اهو ڏسڻ وارو ئي محسوس ڪري سگهي ٿو. ان ڪري سندربن قدرت جو عجوبو ليکيو وڃي ٿو. هن ٻيلي جي پکيڙ 1330 چورس ڪلو ميٽر يعني 510 چورس ميل آهي.

سندربن لفظ بنگاليءَ جو آهي. سندر معنيٰ سهڻو ۽ بن معنيٰ جنگل، پر ڪي چون ٿا ته هي نالو هن ٻيلي ۾ ٿيندڙ مئنگرووَ (تمر وڻن) جي هڪ جنس سُندري تان آهي جنهن جو سائنسي نالو(Heritiera Fomes) آهي. 1971ع واري لڙائيءَ دوران اسانجو جهاز ۽ ڪجهه ٻيا جهاز چٽگانگ بندرگاهه مان نڪري ويا ۽ ڪراچيءَ سلامتي سان پهچي وياسين. ڪجهه جهاز چٽگانگ بندرگاهه ۾ اندر ۽ آسپاس ۾ ڦاسي پيا. انڊين ايئر فورس وارن چٽگانگ بندرگاهه کي تباهه ڪرڻ لاءِ چٽگانگ بندرگاهه ۾ اندر بيٺل جهازن مٿان بم

هٽي بندرگاهہ ۾ اچ وڃ جو رستو بلاڪ ڪرڻ تي چاهيو پر مقامي ماڻهن وڏو احتجاج ڪيو. اهو ٻڌڻ ۾ آيو تہ انڊيا وارن بنگلاديش جي ايڪانامي تباهہ ڪرڻ لاءِ ائين ڪيو ٿي جيئن چٽگانگ جو بندرگاهہ تباهہ ٿيڻ بعد هو هر امپورٽ ايڪسپورٽ لاءِ ڪلڪتي جي بندرگاهہ تي Dependڪن. چٽگانگ، چالنا ۽ ڪلڪتي جو آئوٽر ائنڪريج ائين ساڳيو آهي جيئن راولپنڊي ۽ اسلام آباد جو هڪ ئي ايئرپورٽ آهي. اسان جڏهن خليج بنگال لتاڙي چٽگانگ يا چالنا جي آئوٽر ائنڪريج تي اچي لنگر ڪيرايون ٿا تہ سمجهو تہ اهو ئي ائنڪريج ڪلڪتي بندرگاهہ جو بہ آهي. گهڙيال جي ڪانٽن کي ڏسبو تہ جتي منٽن ۽ ڪلاڪن جو ڪانٽو وڃ تي مليل آهي اهو سمجهو تہ آئوٽر ائنڪريج (بندرگاهہ ۾ اندر اچڻ کان اڳ جو انتظار گاهہ) آهي ۽ جيڪڏهن وقت ٻارهن لڳي پنج منٽ آهي تہ سمجهو تہ ٻارهن وارو انگ ڪلڪتو ٿيو تہ ٻارهن جو انگ چالنا (مونگلا بندرگاهہ) تہ هڪ جو انگ چٽگانگ بندرگاهہ ٿيو. يعني گهڙيال جي وچ کان ڪا ماڪوڙي ٻارهن، ٻارهن يا هڪ انگ ڏي ويندي تہ هڪ ئي فاصلو ٿيندو. اهو ئي حساب جهاز جو سمجهو. چٽگانگ واري ائنڪريج تي بيٺل جهازن مان ڪا خبر نہ پوندي آهي تہ هو اسان سان گڏ چٽگانگ هلندا يا ڪلڪتي وڃڻ جي انتظار ۾ آهن.

هڪ ٻي ڳالهہ تہ ڪراچي يا ممبئي جهڙا بندرگاهہ جيڪي بلڪل سمنڊ جي ڪناري تي آهن انهن ۾ گهڙڻ لاءِ بہ اسان کي انتظار ڪرڻو ٿو پوي تہ انهن بندرگاهن جو پائليٽ اچي اسان جي جهاز کي هلائي بندرگاهہ ۾ جيتيءَ سان جهاز کي ٻڌرائي. اتي هي مٿيان ٽئي بندرگاهہ تہ بيحد ڏکيا آهن، جن تائين پهچڻ لاءِ ڪرناڦلي ندي سندربن ٻيلي ۽ هوگليءَ نديءَ ۾ هلڻو پوي ٿو.

هونءَ اڄڪلهہ ڪلڪتو چٽگانگ کان تمام وڏو شهر آهي پر ڪلڪتي جي مقابلي ۾ چٽگانگ تمام آڳاٽو بندرگاهہ آهي. ڪلڪتو ۽ ممبئي تہ انگريزن برٽش راڄ ۾ نهرايا نہ تہ ان کان اڳ، وبندي حج لاءِ ماڻهو چٽگانگ بندرگاهہ کان روانا ٿيا ٿي ۽ هوڏانهن گجرات ۽ مهاراشٽرا پاسي سورت جو بندرگاهہ استعمال ٿيو ٿي ۽ حجاز پاسي جدي کان اڳ ينبو بندرگاهہ

استعمال ٿيو ٿي جيڪو مديني جي پرسان آهي. سمنڊ رستي آيل حاجي مديني مان ٿي پوءِ مڪي آيا ٿي پر هاڻ جدي ۾ لهڻ وارا پهرين مڪي پهچن ٿا جو جدي کان مڪو اڌ ڪلاڪ جي پنڌ تي آهي.

غلاميءَ تي پابنديءَ جو نتيجو

1833 ۾ غلاميءَ تي پابندي لڳڻ بعد ڪلڪتو وڏيڪ مشهور ٿيو. ان کان اڳ آفريڪا جا شيدي جهلي انهن کي غلام بنائي آمريڪا، يورپ ۽ ٻين هنڌن تي اتي جي ٻنين ٻارن ۽ ڪارخانن ۾ انهن کان سخت پورهيو ورتو ويو ٿي، پر پوءِ بين الاقوامي طور غلاميءَ تي پابندي لڳڻ تي پورهيتن جي ڊماند وڌڻ لڳي. ان مسئلي کي حل ڪرڻ لاءِ انگريزن "انڊينچر سسٽم" ايجاد ڪيو جنهن ذريعي هندستان جي غريب ۽ بي روزگار پورهيتن کي ٽن، پنجن يا ڏهن سالن لاءِ ماريشس، گائنا، سرينام، فِجي، ٻلز ۽ ڪئريبين سمنڊ جي ٻيٽن ٽرنيڊاڊ، ٽباگو جئميڪا وغيره ڏي پگهار تي رکيو ويو. مقاطعي (Contract) جو مدو پورو ٿيڻ تي هو ٻيو مدو ڪري سگهيا ٿي، موٽي وطن اچي سگهيا ٿي يا اتي زمين خريد ڪري پنهنجو ڪاروبار بہ شروع ڪري سگهيا ٿي. 1838ع کان 1917ع تائين انڊيا جي انگريز حڪومت اٽڪل پنج لک هندستاني- خاص ڪري ڏکڻ هندستان جا تامل، بنگالي، ڀوجپوري ۽ سِک ۽ پنجابي ڪلڪتي بندرگاهہ مان مختلف ملڪن ڏي موڪليا. اڄ فِجي ۽ ماريشس جهڙن ٻيٽن تي يا ڏکڻ آمريڪا جي ملڪن ۽ ٻيٽن تي جيڪي انڊين ڏسو ٿا، اهي ان وقت جي انڊينچر ذريعي ويل پورهيتن جو اولاد آهن. ماٺهن جي هن وڏي اٿل پٿل ڪري ڪلڪتو بندرگاهہ بيحد مشهور ۽ مشغول بندرگاهہ ٿي ويو.

سندربن ٻيلو بنگلاديش جي ٽن ضلعن (ڪلنا، سَتَ خيرا ۽ باگرهٽ) ۽ انڊيا جي بنگال رياست جي ٻن ضلعن ۾ اچي ٿو. آئون جن بہ جهازن تي رهيس انهن مان ڪو بہ "ڪراچي- چٽگانگ" روٽ تي مقرر نہ هو پر بنگلاديش ٿيڻ کان اڳ ۽ پوءِ ب،ہ بہ ٽي دفعا اتفاق اهڙو ٿيو جو جپان کان يا يورپ کان ايندي رستي تي، ڪنهن بندرگاهہ مان چالنا (مونگلا) يا چٽگانگ لاءِ سامان ملي ويو ٿي جيڪو رستي تي انهن بندرگاهن ۾ لاهڻ تي اسان جي جهاز ران ڪمپنيءَ کي مفت ۾ ياڙو ملي ويو ٿي. مفت ۾ ان ڪري جو اسان جي جهاز جو خليج

بنگال مان هوندءَ ئي لنگهه ٿيو ٿي. اتر طرف هڪ ڏيڍ ڏينهن جي فالتو پنڌ تي اسان انهن بندرگاهن ۾ پهچي وياسين ٿي. هڪ دفعي تہ برما جي بندرگاهہ ينگون مان بہ سامان کڻڻ وياسين. هي ست واري ڏهاڪي جي آخري سالن جي ڳالهہ آهي. 1968 يا 1969ع جي جڏهن ينگون اچا انگريزن جي رکيل نالي رنگون سان سڏبو هو. اسان جو جهاز ننڍڙو هو- "پنجند" يا "مڪران" نالي. مڪران نالي اهو جهاز بعد ۾ جلدي Scrape ٿي ويو. بيو جيڪو مڪران جهاز ورتو ويو اهو ٽئنڪر ۽ تمام وڏو هو. برما (ميانمار) جو هي بندرگاهہ (رنگون) هتي جي تاريخي ندي اراوادي ۾ اندر آهي. جتي مرتبان ۽ اراوادي نديون سمنڊ ۾ ڇوڙ ڪن ٿيون, اهو سمنڊ جو حصو "خليج مرتبان" سڏجي ٿو. خليج مرتبان ۾ پهچي پوءِ وڏيڪ اندر هلڻ لاءِ پائليٽ جو انتظار ڪيوسين, جيڪو اسان کي ينگون (رنگون) بندرگاهہ ۾ پهچائڻ لاءِ نديءَ اندر 30 ڪن ڪلو ميٽر وٺي آيو. نديءَ جو ڊيلٽا (ڇوڙ وارو علائقو) ۽ اندر نديءَ ۾ کوٽائي (Dredging) نہ ٿيڻ ڪري وڏن جهازن لاءِ ينگون پهچڻ مسئلو ٿئي ٿو. ڪجهہ رستي تائين ڪافي اونهائي آهي. وڏن جهازن کي ان جي ڇيڙي وٽ بيهاري سامان جو وڏو حصو بارجن ذريعي لاهي, جهازن کي هلڪو ڪيو وڃي ٿو. يعني بار لاهڻ ڪري جهاز مٿي کڄي ٿو اچي ۽ جهاز جو ڊرافٽ (سندس سمنڊ هيٺ اونهائي) گهٽجيو وڃي ۽ پوءِ ان کي تانگهي پاڻيءَ مان اندرين بندرگاهہ ۾ آندو وڃي ٿو.

ٿائلنڊ جي "چائوفريا" ندي کٽي برما جي "اراوادي" نديءَ کان اونهي آهي پر اهڙي بہ اونهي ناهي جو هر سائيز جو جهاز بي خوف ايندو ويندو رهي. هڪ دفعي بئنڪاڪ مان سڄو جهاز کنڊ سان ڀرائي چين جي اتراهين بندرگاهہ دائرين ۾ پچائڻو هو. بئنڪاڪ جي بندرگاهہ ۾ ڪرينن رستي ٻن ٽن ڏينهن اندر اڌ کن جهاز کي کنڊ سان ڀريو ويو ان بعد نديءَ جي ڇوڙ وٽ هڪ ٻيٽ تي اسان

کي لنگر ڪيرائي ٻيهڻو پيو. پوءِ ٻارجن ذريعي ٻئنڪاڪ کان ڪنڌ کي آندو ويو ۽ جهاز جي ڊيرڪن ذريعي جهاز کي پريو ويو.

جن ملڪن جا بندرگاهه درياهه اندر ٿين ٿا انهن کي هر وقت اهو فڪر رهي ٿو ته جهاز جو ڊرافٽ گهڻو ته نه آهي يعني جهاز جو پاڻيءَ ۾ اندر حصو گهڻو ته نه آهي، ڇو جو جهاز جو ترو درياهه جي ڇيڪي مٽي واري تري سا ٿورو به رڳڙبو ته سُڪَ ٿي ويندو. پوءِ نه اڳيان ڇري سگهندو نه پٺيان. ماڳهين هن سوڙهي رستي کي ٻين جهازن جي اچڻ وڃڻ لاءِ بلاڪ ڪري رکندو ۽ پوءِ جهاز کي ڇورڻ لاءِ هن تان وچ درياهه مان سامان لاهي هلڪو ڪرڻ جو ڪم ڪرڻو پوي ٿو جيڪو وڏو ٽائيم وٺي ٿو ۽ وڏي خرچ وارو آهي. ان بعد جهاز کي يڪدم خشڪ گودي (Dry Dock) ۾ پهچائي ان جي هيٺين تري جي انسپيڪشن ڪرائڻي پوي ٿي. اهڙن گرائونڊ ٿي وڃڻ وارن حادثن ۾ جهاز جي تري کي وڏو نقصان رسي ٿو ۽ جهاز جي ٻڏڻ جو خطرو رهي ٿو. ان کان علاوه انجڻ کي به وڏو نقصان رسي ٿو. مطلب ته جهاز جي مالڪ ۽ پورٽ اٿارٽيز جي واسطيدار عملدار جي هارٽ اٽئڪ جا قوي چانس ٿين ٿا. مالڪ کي وڏي خرچ ڪري ۽ بندرگاهه وارن کي ان ڪري ته هنن جهاز کي نديءَ ۾ آڻڻ کان اڳ چڱي طرح چيڪ ڇو نه ڪيو ته ان جو ڊرافٽ ڇا هوءِ پائليٽ وچ سير وٺي ان کي ڇو نه هلايو.

خليج بنگال وارو سمنڊ طوفانن، سائڪلونن- ويندي سونامين کان مشهور آهي. هڪ دفعي ريڊيو آفيسر موسم جي رپورٽ صحيح نه ڏني ۽ اسان جو جهاز خليج بنگال ۾ طوفان جي اک ۾ اچي ويو- يعني طوفان جي وچ ۾ جتي هوائن جو تمام گهڻو زور هو. انهن ڏينهن ۾ اڄ وارا اوزار اجا ايجاد نه ٿيا هئا جيڪي لمحي لمحي جي خبر ڏين ٿا. انهن ڏينهن ۾ جهاز تي هڪ ريڊيو آفيسر هوندو هو جنهن جو ڪم ڪناري جي موسم کاتي وارن کان ايندڙ طوفانن جي ڄاڻ وٺڻ هوندي هئي ـــ جيڪا هو ڪڏهن ڪڏهن صحيح نه وٺي سگهندو هو. اسان اندامان سمنڊ ۾ هئاسين. جهاز ۽ پاڻ کي بچائڻ لاءِ اسان

چاهيو تہ ينگون جو رخ ڪريون پر ينگون بندرگاهہ وارن اسان کي اندر اچڻ لاءِ آڏر ڀاءُ ڪرڻ بدران سمنڊ جي ان حصي”گلف آف مرتبان“ ۾ بہ بيهڻ نہ ڏنو. اصل چون تہ “پچي پاسو ڪريو جي جهاز ٻڏندا نو تہ ماڳهين اسان جو بندرگاهہ بلاڪ ٿي ويندو“. دراصل وچ سمنڊ اونهو هجڻ ڪري جهاز اتي ٻڏي ٿو تہ سمنڊ جو ترو اونهو هجڻ ڪري ٻڏل جهاز مٿان ٻيا جهاز لنگهيو وڃن. پر ڪناري جي ڀر وارو سمنڊ- خاص ڪري ندين جي ڇوڙ وارو حصو ايترو اونهو نٿو ٿئي. جهاز ٻڏڻ تي جيسين ان جي پوزيشن نقشن ۾ اچي ۽ سيني جهازن کي اطلاع ٿئي تيسين ڀُل ۾ ان ٻڏل جهاز سان ٽڪرائي ٻيا بہ ڪيترائي جهاز ٻڏيو وڃن.

هتي پڙهندڙن جو اهو مونجهارو بہ دور ڪرڻ چاهيان ٿو تہ خليج بنگال، خليج مرتبان، اندامان سمنڊ ڪهڙا آهن. دراصل خليج بنگال هندي وڏي سمنڊ جو هڪ حصو آهي جيئن اسان وارو ڪراچي وارو عربي سمنڊ بہ ان هندي وڏي سمنڊ جو حصو آهي. اندامان سمنڊ وري خليج بنگال واري سمنڊ جي اوپر جو حصو آهي جيڪو برما ۽ اندامان ٻيٽن جي وچ ۾ آهي ۽ خليج مرتبان وارو سمنڊ اندمان سمنڊ جو اهو ننڍڙو حصو آهي جنهن ۾ برما جي اراوادي ندي ڇوڙ ڪري ٿي ۽ ڊيلٽا (ٽڪور) ٺاهي ٿي. انگريز شاعر رڊيارڊ ڪپلنگ جي مشهور شعر بعد برما جي هيءَ اراوادي ندي “دي روڊ ٽُ منڊالي” بہ سڏجي ٿي. منڊالي، ڀامو ۽ Myitkgina اراوادي ندي جا ڪجهہ مشهور شهر آهن جيئن اسان وٽ ڪوٽڙي، سن، سکر، روهڙي سنڌو نديءَ جا شهر آهن. اراوادي ندي 2210 ڪلو ميٽر (1373 ميل) ڊگهي آهي.

هڪ ٻيو دفعو بہ خليج بنگال ۾ اندامان ٻيٽن وٽان لنگهندي اسان جو جهاز رف سمنڊ ۽ طوفان جي حوالي ٿي ويو. سڄي رات سامونڊي ڇوليون جهاز کي سَٽيندي رهيون- جڻ ڪنهن نازڪ ڪار کي متر ڪن سان ڪٽيو وڃي. اسان جهاز هلائڻ وارن جي بہ حالت خراب ٿي وئي. سمجهہ ۾ نہ اچي تہ جهاز کي ڪهڙي پاسي ڪجي ۽ اها بہ خبر نہ تہ هيءَ مصيبت ڪيترا ڏينهن اسان

سان گڏ رهندي. جهاز تي چڙهيل ڪارگو جيڪو بندرگاهه ڇڏڻ کان اڳ چڱي طرح ٻڌو وجي ٿو اهو به مختلف هنڌن تان ڪلڻ ڪري جهاز جي Stability (بئلنس) خراب ٿيڻ لڳو. اهڙي حالت ۾ اڳيان يا پويان موٽڻ بدران ڪنهن ڪنڊ پاسي ۾ پناهه وٺڻ ضروري ٿيو پوي. چوڌاري سمنڊ ئي سمنڊ بس انڊامان ٻيٽ ئي پر ۾ هئا. پڇي ڏڪي اچي ڏکڻ انڊامان ٻيٽ کان نڪتاسين جتي هن تڙ جو وڏو بندرگاهه "پورٽ بليئر" آهي. ايمرجنسيءَ ۾ دشمن ملڪ جي بندرگاهه ۾ به اچي سگهجي ٿو ۽ سمنڊ ۾ ٻڏندڙ کي بچائڻ هر جهاز جو فرض آهي. اهي بين الاقوامي قانون آهن جيڪي دنيا جي هر ملڪ سان لاڳو آهن.

ڪاري پاڻيءَ وارو بندرگاهه - پورٽ بليئر

انڊامان جي بندرگاهه پورٽ بليئر وارن اسان کي يڪدم ته اندر نه ڪيو جيسين ٻن ڏينهن بعد ساموندي طوفان (Cyclone) جهڪو ٿيو پر اهو آهي ته بندرگاهه جي ويجهو هجڻ ڪري اسان جو جهاز فقط لڏندو رهيو. اسان جهاز تي سوار عملو فقط الٽيون ڪندا رهياسين ـــــ نيٺ جهاز ٻڏڻ کان ۽ اسان مرڻ کان بچي وياسين. جهاز جي باڊي (Hull) ۽ انجڻ جي ڪجهه حصن جي اهڙي حالت ٿي وئي جو اسان نه چاهيندي به ڪجهه مرمت ڪرائڻ ضروري سمجهي- جنهن بنا جهاز کي جپان تائين ڇڪي وڃڻ جوکم جو ڪم لڳو. معمولي مرمت ۾ به ٽي چار ڏينهن لڳي ويا پر اهو آهي ته اها ٿي وئي. هتي اهڙو بندوبست ضرور هو جيڪو آئون نٿو سمجهان ته اوس پاس جي ٻين بندرگاهن: رنگون (ينگون) چٽگانگ يا چالنا ۾ ان جي اميد رکي سگهجي ٿي. خليج بنگال (Bay of Bengal) واري سمنڊ ۾ هن قسم جا طوفان، واچوڙا، سائڪلون ۽ سوناميون اڄ جي ڳالهه ناهي پر صدين کان هي سلسلو هلندو اچي. انڊيا تي انگريز راڄ دوران انگريزن هن سمنڊ ۾ مينهن ۽ طوفانن کان پنهنجن ٻيڙن کي بچائڻ لاءِ هي بندرگاهه پورٽ بليئر ڊيولپ ڪيو. هونءَ ڏٺو وڃي ته هي بندرگاهه پورٽ بليئر يا ويندي هي ٻيٽ انڊامان، هندستان جي سرحد کان گهڻو پري آهن. برما جي وڌيڪ ويجهو هجڻ ڪري اهي برما جا هجڻ کپن پر برما يا سلون- ويندي ملايا (اڄ وارو مغربي ملائيشيا) به ته انگريز راڄ ۾ هو. ڪهڙو ٻيٽ يا بندرگاهه ڪنهن جي ويجهو يا ڪنهن جو حصو هجڻ کپي، ان سان انگريزن کي سروڪار نه هو. هنن جو ڪم هو پنهنجن علائقن کي صحيح طرح ڪنٽرول ۾ رکڻ. ائين ته سنگاپور ٻيٽ جيڪو انگريزن ملئي سلطانن کان 1819 ۾ خريد ڪيو ان جو ڪنٽرول ملايا مان هلائڻ بدران هنن

ان کي مدراس پريزيڊنسيءَ ۾ شامل ڪيو جيئن سنڌ ۽ يمن جي بندرگاهه عدن کي بامبي (ممبئي) پريزيڊنسي ۾ شامل ڪيو.

انگريز راڄ ۾ خليج بنگال واري سمنڊ جا هي ٻيٽ اندامان ۽ نڪوبار خوف جي نشاني سمجهيا ويا ٿي ۽ هي ٻيٽ "ڪارو پاڻي" سڏيا ويا ٿي، جتي ننڍي ڪنڊ جا خطرناڪ ڌوهاري ۽ انگريز حڪومت خلاف بغاوت ڪندڙ قومپرست ۽ سياستدان قيدي بنائي موڪليا ويا ٿي. انهن کي پورٽ بليئر ۾ ٺهيل جيل ۾ رکيو ويو ٿي. هن جيل مان ڀڄي نڪرڻ هڪ ته آسان ڪم نه هو ٻي ڳالهه ته ڪنهن ڀڄڻ جي ڪئي ٿي ته هو چوڌاري گهاٽي جهنگل ۾ رهندڙ خونخوار جانورن ۽ آدم خور قبيلن جي ماڻهن جي ور چڙهي ويو ٿي جيڪي هتي جا اصلي رهاڪو هئا. اڄ به هنن قبيلن جا ڪجهه ماڻهو گهاٽن جهنگلن ۾ آگهاڙا هلندا وتن ٿا. مطلب ته هن طرف "ڪاري پاڻي" ڏي، جيڪو موڪليو ويو ٿي اهو وري موٽي نٿي آيو. دبئي، دوحا، سريلنڪا يا ايران کان ته پئي ٻيڙيون هليون جو بندرگاهه ويجها ويجها هئا پر هنن ٻيٽن جي چوڌاري اٿاهه سمنڊ هجڻ ڪري ڪا به آمدرفت نه هئي. مهيني ڏيڍ بعد ڪو انگريزن جو سڙهن وارو يا ٻاڦ انجڻ وارو جهاز برما، بنگال يا ڪلڪتي ۽ مدراس (چنائي) کان انگريز آفيسر يا هندستاني قيدي ڪٺي آيو ٿي. اڄڪلهه هنن ٻيٽن کي ماڊرن ۽ ٽوئرسٽن جي لاءِ اهڙو سهولت وارو بڻايو ويو آهي جو دنيا جا ٽوئرسٽ (گهمڻ جا شوقين) باءِ ايئر ۽ باءِ سي روزانو پورٽ بليئر پهچن ٿا. انڊيا جي ڪيترن بندرگاهن: مدراس، ڪولڪتا، ويشاکاپتنام کان انڊين ۽ ڌاريان ٽوئرسٽ ڪٽي "مسافر جهاز" پورٽ بليئر پهچن ٿا. هندستان جي سرزمين کان پورٽ بليئر تائين چئن ڏينهن جو ساموندي سفر آهي. ڪي مسافر ينگون کان به اچن ٿا جيڪي ڏيڍ ڏينهن ۾ پهچيو وڃن. ان کان علاوه دهلي، حيدرآباد دکن، ممبئي، چنائي (مدراس)، ڪولڪتا، ڀوبنيشور جهڙن شهرن کان ريگيولر هوائي اڏامون آهن جيڪي مسافرن کي "وير سوارڪار" انٽرنيشنل هوائي اڏي تي لاهين ٿيون. دنيا جا ٽوئرسٽ هتي جي سٺي موسم، گل گلڪاريون، پکي پکڻ ۽ جانور ڏسڻ ۽ آرام ڪرڻ کان علاوه خاص هتي جو جيل ڏسڻ اچن ٿا جتي

ڪئين وڏن سياستدانن ۽ اهم ماڻهن کي قيد رکيو ويو- يعني ڪاري پاڻيءَ جي سزا ڏني وئي.

پڙهندڙ شايد پڇن تہ اندامان ۽ نڪوبار ٻيٽ جيڪي اتي جي سخت قسم جي جيل ڪري "ڪاري پاڻي" وارا ٻيٽ بہ سڏجن ٿا- اهي ڪٿي آهن؟ انهن ٻيٽن جي پوزيشن معلوم ڪرڻ لاءِ ايشيا جو نقشو سامهون رکڻ ضروري آهي جنهن ۾ انڊيا بنگلاديش ڪان علاوه ڏکڻ اوڀر جي ايشيائي ملڪن جو نظر اچڻ ضروري آهي. ان نقشي ۾ انڊيا جي ساڄي پاسي وارين رياستن بنگال ۽ بهار، ان سان گڏ بنگلاديش جي هيٺين حصي وارو سمنڊ خليج بنگال سڏجي ٿو ۽ انڊيا جي ٻئي پاسي گجرات، مهاراشترا، ڪڇ ۽ سنڌ جي هيٺان وارو سمنڊ عربي سمنڊ سڏجي ٿو. عربي سمنڊ توڙي خليج بنگال هندي وڏي سمنڊ جا حصا آهن. خليج بنگال سريلنڪا ڪان سمجهو تہ ملائيشيا جي پينانگ تائين پکڙيل آهي. هن خليج بنگال واري سمنڊ ۾ برما جي رنگون (ينگون) ۽ ٿائلينڊ جي پکيٽ جي سامهون هي ٻيٽ اندامان ۽ نڪوبار آهن. ٻين اکرن ۾ هنن ٻيٽن ڪان پينانگ تائين وارو سمنڊ اندامان (Andaman) سمنڊ سڏجي ٿو. ايتري قدر جو ملائيشيا جو ٻيٽ لنگڪوي ـــ جنهن ڪان اسان جا اهي پاڪستاني ٽوئرسٽ جيڪي ملائيشيا گهمڻ وڃن ٿا، چڱي طرح واقف آهن ۽ هو لنگڪوي ٻيٽ جي ساموندي ڪناري تي بہ ڏينهن ڪن گذارين ٿا- انهن جي معلومات لاءِ لکندو هلان تہ لنگڪوي ٻيٽ بہ اندمان سمنڊ ۾ اچي ٿو ۽ ان سمنڊ جو پاڻي لنگڪوي ٻيٽ جي ڪنارن کي ڇهي ٿو.

اندامان ۽ نڪوبار هڪ نه پر انيڪ ٻيٽ آهن

پڙهندڙن جي معلومات لاءِ اهو به لکندو هلان ته جڏهن اسان اندامان يا نڪوبار ٻيٽن جو نالو ونون ٿا ته اهي ڪي اڪيلا ٻيٽ ناهن. اهي برمودا، فلپين، مالديپ ٻيٽن وانگر "ٻيٽن جا جهڳٽا" آهن. اندامان هڪ نه پر 324 ٻيٽن جو جهڳٽو آهي. اها ٻي ڳالهه آهي ته انهن ۾ فقط 24 اهڙا ٻيٽ آهن، جيڪي آباد آهن- ٻيا ويران آهن... انهن تي گهاٽا جنگل آهن .... يا تمام ننڍا آهن.... ڏينهن ۾ به دفعا وير چڙهڻ تي 24 ڪلاڪن ۾ به دفعا ٻڏيو وڃن .... سو اهڙن ٻيٽن تي ڪهڙو انسان يا جانور رهي سگهندو.

اندامان ٻيٽن جي ان جهڳٽي هيٺان، ڏکڻ ۾ ٻيٽن جو هڪ ٻيو جهڳٽو آهي جيڪو نڪوبار ٻيٽ سڏجن ٿا. اهي به ننڍا وڏا 28 ٻيٽ آهن جن مان 12 آباد آهن. اندامان ٻيٽن جي جملي ايراضي 6400 چورس ڪلو ميٽر آهي ۽ نڪوبار ٻيٽن جي 1840 چورس ڪلو ميٽر آهي. هن قسم جي ٻيٽن جو مثال ائون پنهنجن شاگردن توڙي پڙهندڙن کي ان جڳ يا شيشي جي ٿانوَ جو ڏيندو آهيان جنهن کي مٿان کان فرش تي هٽجي ته ان جا ننڍا وڏا انيڪ ٽڪرا ٿي وڃن. دنيا جا ڪيترا ملڪ ٻيٽن جا جهڳٽا آهن ۽ اهي اڪيلا نه پر شيشي جي پڳل جڳ وانگر آهن.

برمودا ٻيٽ دنيا جي ڪنهن نقشي ۾ ڏيکاريو وڃي ٿو ته ڪنهن ۾ نه. جنهن ۾ ڏيکاريو وڃي ٿو ان ۾ هڪ ٽٻڪي (Dot) برابر ڏيکاريو ويندو. ظاهر آهي هيڏي وڏي دنيا ۾ يا هيڏي وڏي ائٽلانٽڪ سمنڊ ۾ برمودا يا ڪيپ وردي ٻيٽ جي حيثيت يا ايراضي ئي ڇا آهي، پر اسان جو جهاز جڏهن برمودا ٻيٽ جي ان ٻڙيءَ ڏي وڌندو وڃي ٿو ته اها ٻڙي وڏي ٿي عمارتون، جبل، بندرگاهه ۽ ان ۾ بيٺل خوب صورت جهاز نظر اچڻ لڳن ٿا. وڏيڪ ويجهو ٿيڻ تي خبر پوي ٿي

تہ هي هڪ ٻيءِ هڪ ٻئي پرسان ۽ اڳيان پويان ڪيترائي ٻيٽ ائين آهن جيئن تسبيءَ جو ڌاڳو ٽٽڻ تي ان جا داڻا يا هار جا موتي ڇڙو ڇڙ ٿي وڃن. برمودا بہ هڪ يا ٻن ٻيٽن جو نالو ناهي پر 181 ٻيٽن جو نالو آهي، جن مان 8 ٻيٽ تہ پُلين ذريعي ڳنڍيل آهن... ڪي سرنگهن (Tunnels) ذريعي ڳنڍيل آهن، ڪن ۾ ٻيڙين ذريعي پهچي سگهجي ٿو... ڪي وري ويجها هجڻ ڪري انهن جي پاسن واري سمنڊ کي هٿرادو طرح مٽيءَ سان لٽي، انهن ٻيٽن کي هڪ ٻئي سان ملايو ويو آهي. ممبئي وارا ٻيٽ 1534 ۾ پورچوگالين انگريزن کي ڏيج ۾ ڏنا تہ اهي ست جدا جدا ٻيٽ هئا جن ۾ هڪ ٿورو وڏيرو ٻيٽ بامبي سڏيو ويو ٿي ۽ ٻيا پر وارا ڇهہ هئا: ڪولابا، ماهيم، پاريل، وورلي، مئزگائون ۽ لِٽل ڪولابا. پوءِ وقت سان گڏ هن علائقي جي اهميت وڌڻ ۽ زمين جا اگهہ ٽيڻ تي انهن ٻيٽن جي پاسن وارو سمنڊ مٽيءَ سان پِري يڪو هڪ چَڪُ ٺاهيو ويو جيڪو اڄ ممبئي جي نالي سان سڏجي ٿو. اها ٻي ڳالهہ آهي تہ اهي سڀ وڏا ٻيٽ هئا ۽ هڪ ٻئي جي ويجهو هجڻ ڪري سولائيءَ سان هڪ ٻئي سان ملي ويا نہ تہ انهن ٻيٽن کان علاوه ڪجهہ ٻيا بہ ٻيٽ آهن جيڪي سائيز ۾ ننڍا ۽ ڏور هجڻ ڪري اڄ بہ ان ئي حالت ۾ آهن. گهمڻ لاءِ ٽوئرسٽ ٻيڙين ذريعي ممبئيءَ جي بندرگاهہ کان اتي پهچن ٿا. انهن مان ڪجهہ جا نالا آهن: ايليفنٽا ٻيٽ، بُچر ٻيٽ، اويسٽر راڪ ٻيٽ، ڪراس ٻيٽ، مڊل گرائونڊ ٻيٽ وغيره وغيره جيئن اسان وٽ منهوڙي ٻيٽ پرسان بابا ڀٽ ٻيٽ، شمس پير ٻيٽ، چرنا ٻيٽ، بنڊل ٻيٽ، ٻڊو ٻيٽ وغيره آهي. ممبئي جي مٿين اهم ستن ٻيٽن جي ٽوٽل پکيڙ 603 چورس ڪلو ميٽر آهي ۽ هوڏانهن برمودا جيڪو يونائيٽيڊ نئشنس ۾ هڪ مڪمل ملڪ جي حيثيت رکي ٿو ان جي 181 ٻيٽن جي پکيڙ جوڙ ڪئي وڃي تہ فقط 53 چورس ڪلو ميٽر ٿئي ٿي. يعني فقط ڪلفٽن يا سنڌ يونيورسٽي جي ڪئمپس جي پکيڙ بہ ان کان يعني برمودا ملڪ کان گهٽي ٿئي ٿي. اها ٻي ڳالهہ آهي تہ پئسي ڏوڪڙ ۾ اسانجي سڄي ملڪ کان وڌيڪ ڪمائي اٿس. برمودا جي آدمشماري هاڻ وڃي ستر هزار ٿي آهي نہ تہ 1960ع ۽ 1970ع واري ڏهي ۾ جڏهن منهنجو جهاز ڪي برمودا وٺي وڃڻ ٿيندو هو

برمودا ٻيٽ جي جملي آدمشماري هالا پراڻا کان بہ گهٽ – يعني ويهہ هزار ماڻهو بہ نہ هئي.

برمودا جهڙن ٻيٽن وارن ملڪن لاءِ آئون هر وقت اهو ئي لکندو آيو آهيان تہ ڍل اوڳاڙيندي/ٽئڪس جو حساب ڪرڻ ۾ ٽپيدارن جو سر ويندو هوندو. وري بہ برمودا جهڙا ٻيٽ هڪ ٻئي جي ويجهو ۽ ٿوري سامونڊي ايراضي ۾ آهن. سڀ کان خراب مثال مالديپ ملڪ جو آهي. مالديپ هندي وڏي سمنڊ ۾ سريلنڪا ٻيٽ جي اولهہ ۾ آهي. برمودا جا پوٽا بہ سئو کن ٻيٽ تہ وري بہ هڪ ئي هنڌ هڪ چلي ۾ پُوتل موتين وانگر آهن پر مالديپ ملڪ جا 1200 کن ٻيٽ اهڙن 26 چلن/مالهائن ۾ آهن ۽ هڪ طرف هڪ هڪ ٻيٽ ٻئي کان پري آهي تہ ٻي پاسي هر ڪا ٻيٽن جي مالها ٻيءَ کان پري آهي ۽ هي ٻيٽ هندي وڏي سمنڊ ۾ 90000 چورس ڪلو ميٽرن جي ايراضيءَ ۾ پکڙيل آهن. ڏٺو وڃي تہ مالديپ ملڪ جي سيني ٻيٽن جي ايراضي تہ فقط 300 چورس ڪلو ميٽر مس آهي پر انهن جو حساب ڪتاب رکڻ لاءِ سال کپن جو ان لاءِ 90000 چورس ڪلو ميٽر سمنڊ جهاڳڻو پوي ٿو. ان ڪري تہ مالديپ لاءِ چوندا آهن تہ اهو ايشيا جو پکيڙ ۽ پاپوليشن جي خيال کان ننڍو ملڪ آهي پر دنيا جو سڀ کان گهڻو ڦهليل ملڪ آهي. مالديپ جي اڄڪلهہ پنج لک آدمشماري آهي. هن ملڪ جو نالو ڏکڻ هندستان جي ٻولي مليالم جو آهي جنهن ۾ مالا معنيٰ هار ۽ دَوِيپو (Dweepu) معنيٰ ٻيٽ آهي. هنن ٻيٽن مٿان اڏامندڙ هوائي جهاز مان ڏسبو تہ هي ٻيٽ مالهائن جي شڪل ۾ نظر اچن ٿا جن جو تعداد 26 آهي.

ڏٺو وڃي تہ ٻيٽن جي تعداد ۾ فلپين ملڪ سڀ کان مٿاهون آهي جنهن کي 7000 کان مٿي ٻيٽ آهن. ائين تہ هندستان جو هڪ ضلعو لک ٻيٽن جو (لکديپ) آهي پر اهي ٻيٽ فقط نالي ۾ لک آهن پر ڳڻڻ ۾ 39 آهن. لکديپ ٻيٽ ڪٿي آهن؟ نقشي ۾ جيئن هندستان جي ساڄي پاسي خليج بنگال ۾ اندامان ٻيٽ آهن تيئن کاٻي پاسي عربي سمنڊ ۾ لکديپ ٻيٽ آهن جن کي "لڪشا دويپ" پڻ سڏجي ٿو ۽ جن کي انگريز راڄ ۾ "لڪديو" سڏبو هو. هي ٻيٽ انڊيا جي ڪيرالا رياست ۾ اچن ٿا جتي هندي ۽ مليالم ٻوليون ڳالهايون وڃن ٿيون.

لڪديپ جي 39 ٻيٽن مان فقط ڏهه اهڙا ٻيٽ آهن جن ۾ آبادي آهي. انڊامان ٻيٽن وانگر، هندستان جي سرڪار هنن لڪديپ ٻيٽن کي به خوب ماڊرن ڪري ڇڏيو آهي. قدرتي سونهن ۾ ته هونءَ ئي مالا مال هئا. دنيا جا سياح هوائي جهازن ۽ مسافر جهازن ۾ هتي اچن ٿا ۽ انڊيا ٽوئرزم مان خوب ڪمائي ٿي. اهڙي طرح سياح انڊامان ٻيٽ پڻ گهمڻ لاءِ اچن ٿا.

انڊامان ٻيٽن جو سڀ کان وڏو ٻيٽ انڊامان ئي سڏجي ٿو جيئن برمودا جي 181 ٻيٽن مان وڏو ۽ اهم جنهن تي گاديءَ جو شهر هئملٽن آهي، اهو ٻيٽ برمودا سڏجي ٿو باقي ٻين ننڍن وڏن ٻيٽن جا مختلف نالا آهن پر اتي جي هر ننڍي وڏي ٻيٽ جو رهاڪو پاڻ کي برمودي ٿو سڏائي. ائين ئي جيئن ڪلفٽن، صدر يا ليمارڪيٽ (پراڻي ڪراچي) جو رهاڪو ته پاڻ کي ڪراچيءَ جو ٿو سڏائي پر ملير، لانڍي، ماريپور، منهوڙي، سرجاني ڳوٺ ۽ سهراب ڳوٺ جو ماڻهو به پاڻ کي ڪراچيءَ وارو ٿو سڏائي.

انڊامان ٻيٽن ۾ سڀ کان وڏو ٻيٽ جنهن ۾ هتي جو وڏو شهر ۽ اهم بندرگاهه "پورٽ بليئر" آهي مين انڊامان ٻيٽ آهي جيڪو ڪافي وڏو آهي، سندس ڊيگهه سمجهو ته حيدرآباد کان لاڙڪاڻي کان به 15 ڪلو ميٽر وڌيڪ آهي.... حيدرآباد کان لاڙڪاڻو 230 ڪلو ميٽر آهي. اهڙي طرح هن جي ويڪر 60 ڪلو ميٽر آهي. انڊامان نالي سان ٻيا به چار پنج ننڍا وڏا ٻيٽ آهن. جيئن ته سائوٿ انڊامان، لِٽل انڊامان، نارٿ انڊامان، مِڊل انڊامان وغيره. انهن کان علاوه هن جهڳٽي ۾ ڪجهه ٻيا اهم ٻيٽ آهن: جان لارينس ٻيٽ، رٽ لئنڊ ٻيٽ، نيل ٻيٽ، باراتنگ ٻيٽ، ٻئرن ٻيٽ، سينٽينل ٻيٽ، هئولاڪ ٻيٽ... وغيره... جيڪي سڀ انگريزي نالن وارا آهن يا اهم انگريز ماڻهن سان منسوب ٿيل آهن. ظاهر آهي هنن ٻيٽن تي صحيح طرح قبضو انگريزن جي ايسٽ انڊيا ڪمپنيءَ جو رهيو. هنن خليج بنگال ۾ لڳندڙ هر وقت جي طوفانن کان پنهنجا ڪاناٽا جهاز بچائڻ لاءِ هيءَ پناهگاهه ڳولي ۽ ڊيولپ ڪرڻ جي ڪوشش ڪئي پر بيمارين ۽ مڇرن کان موت سبب ڇهه ست سالن بعد 1796 ۾ هنن ٻيٽن تي خرچ ڪرڻ ۽ سار سنڀال لهڻ ڇڏي ڏني. خطرناڪ قسم جي

قيدين کي هو هيڏانهن ڪن ٻيٽن تي اچي ڇڏيندا هئا جيئن بيمارين وگهي يا جانورن جي حملن ۾ مري وڃن. هڪ ٻيٽ "وائيپر آئليند" تي ته هنن ڦاهي گهاٽ به ٺاهي ڇڏيا هئا جتي ڏوهارين کي ڦاهيون ڏنيون وينديون هيون. 1857 واري بلوي بعد هنن محسوس ڪيو ته انداماڻ ٻيٽ تي وڏو جيل ٺاهيو وڃي جتي وڏن ڏوهارين ۽ سندن (انگريزن) خلاف بغاوت ڪندڙ قومپرستن کي قيد رکيو وڃي. ان خيال کان پوءِ بليئر بندرگاهه ۾ 698 ڪمرن وارو هڪ جيل ٺاهيو ويو جيڪو 1910 ۾ نهي راس ٿيو. هن جيل جي ڪمرن ۾ قيدين کي اڪيلو رکيو ويو ٿي جتان هنن ڪجهه به ڏسي نٿي سگهيو. هر ڪمري جي ماپ 15 فٽ باءِ 9 فٽ رکي وئي ۽ هوا جي لاءِ فقط هڪ سر جيڏي ننڍي دري پٽ کان 10 فوٽ مٿي ڇڏي وئي. هن جيل ۾ ڪيترائي اهم ماڻهو خاص ڪري سياستدان ۽ هندستان جي آزاديءَ لاءِ جاکوڙيندڙ رکيا ويا. انهن ۾ هڪ "وير ساورڪار" (سچو نالو Vinayak Damodar Savarkar) به هو جنهن نالي هاڻ پورٽ بليئر شهر جو هوائي اڏو آهي. هنن قيدين ۾ هڪ شير علي نالي پٺاڻ به هو جنهن 1872 ۾ انڊيا جي وائسراءِ رچرڊ سائوٿ ويل جي وزٽ تي هن کي قتل ڪيو هو.

حر تحريڪ ۾ ڪاري پاڻي جي سزا جي سوچ

ٻي جنگ عظيم دوران جپاني (فوجي)ملائيشيا، سنگاپور وغيره مان انگريزن کي ڀڄائي برما اچي پهتا هئا. هنن اجان انڊيا فتح نہ ڪئي هُئي پر انڊامان ٻيٽن تي قبضو ڪري ورتو هو. هنن 1943 ۾ فري انڊيا (عرضِ حڪومت آزاد هند) نالي عارضي حڪومت جو سنگاپور ۾ اعلان ڪيو جنهن کي نازي جرمني ۽ سوشل ريپبلڪ اٽلي وارن بہ تسليم ڪيو. ان رياست "آزاد هند" جو سربراهہ وزيراعظم سڀاش چندر بوش مقرر ڪيو ويو. بعد ۾ جپانين جي هار بعد جپاني پورٽ بليئر جي هن جيل (ڪاري پاڻي) جو رڪارڊ بہ ساڙي ويا. ان ڪري چڱي طرح خبر نٿي پئجي سگهي تہ هن جيل ۾ ڪهڙا ڪهڙا ماڻهو رهيا. سڄي هندستان مان هزارين ماڻهو ڪاري پاڻي پهتا ٿي جن کي اتي پهچڻ سان ماريو ويو ٿي يا قيد ۾ رکيو ويو ٿي. اهو پڻ انومان آهي تہ سنڌ جا بہ ڪيترائي ماڻهو هوندا جو اها ڳالهہ رڪارڊ تي آهي تہ 1868 ۾ هڪ جهاز ڪراچيءَ کان 733 ماڻهو کڻي پورٽ بليئر پهتو هو. ڪيترن جو خيال آهي تہ انگريزن جڏهن پير پاڳارو جي خلاف سنڌ ۾ مارشل لا لڳائي حرن جو قتل عام ڪيو ان دوران ڪيترن ئي حرن کي ڪاري پاڻيءَ جي سزا پڻ ڏني هئي، پر ان بابت پروفيسر محمد عمر چنڊ- جنهن ڪي سال ان تي ريسرچ ڪئي آهي تنهن ٻڌايو تہ ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ انگريز سرڪار 1945ع کان پوءِ حرن سان جهاز ڀري انڊامان ٻيٽ (ڪاري پاڻي) ڏي موڪلڻ چاهيو ٿي پر انهي دوران ٻي جنگ عظيم شروع ٿي وئي ۽ ڪاري پاڻي وارن ٻيٽن تي جپانين جو قبضو ٿي ويو جن پورٽ بليئر واري جيل مان انڊين کي آزاد ڪري ماڳهين اتي موجود انگريزن کي ان جيل جي ڪال ڪوٺڙين ۾ ڪٺي بند ڪيو.

هونءَ هن جيل ۾ – جيڪو ڪاري پاڻيءَ کان علاوه Cellular Jail جي نالي سان بہ مشهور آهي، ان ۾ گهڻي ڀاڱي قيدي هندستان کي

انگريزن کان آزاد ڪرائڻ جا متوالا هئا. انهن مان ڪجه مشهور قيدي هئا: ديوان سنگه ڪيلپاني، فضل الحق خير آبادي، يوگيندرا شوڪلا، مولوي لياقت علي، سچيندرا ناٿ سنيال، ورمن راءِ جوشي، ڀائي پرمانند، سوهن سنگه، نند گوپال، مولوي عبدالرحيم صادقرهي ٿيوري.

1947 ۾ انگريزن جي وڃڻ بعد انڊيا حڪومت هن جيل جا ڪجه حصا ڊاهي ڇڏيا. هن جي هڪ حصي ۾ 1963 ۾ گووند بالڀ اسپتال کولي وئي جنهن ۾ 500 بسترا آهن ۽ 40 ڊاڪٽر مقامي ماڻهن جي خدمت ڪن ٿا.

منهنجي خيال ۾ انگريزن کي جيڪو ٿف ٽائيم حر تحريڪ (پير صاحب پاڳاري ۽ اُنهن جي مريدن) ڏنو اهو ڪنهن به نه ڏنو هوندو. انگريزن سنڌ ۾ مارشل لا هنيو. پير صاحب جي هزارين مريدن کي ماريو ويو. ويندي قانون پاس ڪيو ويو ته پير پاڳاري جو مريد نظر اچڻ تي هن کي شوٽ ڪيو وڃي. 20 مارچ 1943 تي هاٽوڪي "انين پير پاڳاري" جي ڏاڏي "ڇهين پير پاڳاري" سيد صبغت الله شاه (شهيد سورهيه بادشاهه) کي حيدرآباد جيل ۾ ڦاهي ڏني وئي، حرن جي هزارين اڳواڻن کي ٻارن ٻچن سميت Concentration ڪئمپن ۾ رکيو ويو. پر ان هوندي به هنن آڻ نه مڃي. انگريز ڪين بندوقن ۽ ڦاهين ذريعي ماري ماري ٿڪجي پيا. ان بعد انگريز سرڪار حرن کي سون جي تعداد ۾ نه پر هزارن جي تعداد ۾ ڪاري پاڻي موڪلڻ چاهيو ٿي. ان سلسلي ۾ انگريز حڪومت واسطيدار عملدارن سان خط و ڪتابت ڪندا رهيا. اها ٻي ڳالهه آهي ته ان دوران ٻي جنگ عظيم به شروع ٿي وئي ۽ ڪاري پاڻي وارا ٻيٽ انگريزن جي هٿن مان نڪري جپانين حوالي ٿي ويا جن انهن جيلن ۾ بند هندستان جي آزاديءَ متوالن کي آزاد ڪري ماڳهين انڊامان ٻيٽن تي موجود انگريز آفيسرن سان گڏ سنگاپور جي انگريز قيدين کي به ان ڪاري پاڻيءَ جي جيلن ۾ ڪٽي بند ڪيو. هوڏانهن اسان ڏي آزادي جي تحريڪ به زورن تي پهچي وئي ۽ انگريزن هاڻ ننڍي کنڊ ۾ رهڻ ۾ عافيت نٿي سمجهي ۽ هنن کي سامهون تڏا ويڙهه ٿي نظر اچي رهي هئي. سورهيه بادشاهه جي ڦاهيءَ بعد هُن جي ٻن پٽن: پير شاه مردان شاه ۽ نادر علي شاهه کي انگلينڊ موڪليو ويو.

انهن ڏينهن ۾ سنڌ جو گورنر هيو ڊو (Hugh Dow) هو. جنهن جي نالي ڊو ميڊيڪل ڪاليج ڪليو ۽ هن جي قابل سيڪريٽري لئمبرڪ حالتون ناسازگار ڏسي، حرن کي ڪاري پاڻي موڪلڻ جي خط و ڪتابت وارا فائيل ڪٽي انگلينڊ پهچي ويو. اسان جي همعمر ۽ دوست انگريزيءَ جي پروفيسر محمد عمر چنڊ ٻڌايو تہ اهي سئو ڪن فائيل آهن جيڪي لنڊن ۾ انڊيا هائوس يا اتي جي ميوزيم ۾ رکيل آهن. عمر صاحب ان تي ڪافي ڪم ڪيو آهي ۽ هن ويجهڙائيءَ ۾ مون کي ٻڌايو تہ هن انهن فائيلن مان ٿيهن فائلنجون ڪاپيون ڪرائڻ چاهيون ٿي پر هڪ هڪ صفحي جي في ٻہ ادائي ڪن پائونڊ هجڻ ڪري جملي خرچ 30 هزار پائونڊ ٿيو ٿي، ان ڪري اُهي فائيل گهرائي نہ سگهيو پوءِ انهن ڏينهن ۾، 2003ع ۾ هن کي ڊاڪٽر نبي بخش بلوچ کان خبر پئي تہ انهن ڪاغذن جو وڏو حصو فوٽو اسٽيٽ جي شڪل ۾ اسلام آباد ۾ موجود آهي. پروفيسر عمر پوءِ ڏيڍ مهينواسلام آباد ۾ رهي ان تي ڪم ڪندو رهيو ۽ هن ٻڌايو تہ فائيل نمبر 80 اهو آهي جنهن ۾ حرن کي ڪاري پاڻي موڪلڻ بابت اهم خط و ڪتابت آهي ۽ ان فائيل جو نالو ئي آهي Andaman Planning عمر ٻڌايو تہ ان ۾ ان وقت جي ٽنڊو الهيار جي ڊي ايس پي پوليس آفيسر محمد حسين پاتوليءَ جا بہ رمارڪ آهن. انهن ئي ڏينهن ۾- يعني انگريز دور ۾ اسان جي ناني محمد حسن سومرو جو پيٽويو ۽ مشهور مزاحيہ اديب حليم بروهيءَ جو والد صاحب ايس پي عبدالعزيز بروهي صاحب بہ پوليس جو آفيسر هو. انگريز وڏيڪ ڪجھ ڪري نہ سگهيا جو هڪ طرف جپانين ۽ ٻئي طرف جرمنن هنن کي في الحال ٽوٽا چباڙائي ڇڏيا هئا. پروفيسر عمر چنڊ جيڪو ڪافي عرصي کان نيوزيلينڊ ۾ مقيم آهي، هن وٽ ان سلسلي ۾ انگريزن جي ڪيترن ئي فائيلن جا اميج ڪمپيوٽر ۾ موجود آهن ۽ ان بابت ريسرچ ڪرڻ واري جي هو هر قسم جي مدد ڪري سگهي ٿو. هتي پنهنجي هن نيڪ، محنتي، قابل استاد ۽ پائرن جهڙي سٺي دوست پروفيسر عمر چنڊ جي تعارف لاءِ ڪجھ سٽون لکڻ ضروري سمجهان ٿو جنهن جو تعليم ۽ نوڪري جي معاملي ۾ منهنجي ڳوٺ هالا ۽ برونائي ۽ ملائيشيا سان پڻ واسطو رهيو آهي.

پروفيسر محمد عمر چَندَ جي ڪهاڻي

پروفيسر محمد عمر چند جي ڪهاڻي هڪ محنت ۽ جفاڪشيءَ جي ڪهاڻي آهي، علم کي حاصل ڪرڻ جي جستجو ۽ ايمانداريءَ سان نوڪري ڪري پنهنجو ۽ پنهنجي ملڪ جو نالو مٿاهون ڪرڻ جي ڪهاڻي آهي، هر هڪ جو ڀلو سوچڻ ۽ مدد ڪرڻ جي ڪهاڻي آهي. محمد عمر هڪ غريب پيءُ حاجي محمد چَندَ جو پٽ هو جنهن سڄي عمر هارپو ڪري پنهنجن ٻارن کي پڙهايو. محمد عمر جو ڏاڏو حاجي احمد چند توڙي نانو محمد عثمان چند پڻ، انگريزي تعليم کان اڻ واقف هئا. ها البت اهو آهي ته اهي ٻئي بزرگ ديني تعليم ۾ مالا مال هئا جيڪا هنن مدرسن مان حاصل ڪئي. محمد عثمان پنهنجي ٽن پٽن (يعني محمد عمر جي مامن) جان محمد، علي اڪبر، ۽ عبدالرئوفکي ضرور پڙهايو.انهن مان علي اڪبراڳتي هلي غربت سارو پنهنجن پاٽيجن: عمر۽ احمد کي تعليم حاصل ڪرڻ لاءِ اتساهيو. ايگريڪلچر يونيورسٽي ٽنڊو ڄام جا گريجوئيٽ پروفيسر علي اڪبر چند کان چڱي طرح واقف هوندا جيڪو اتي پلانٽپٿالاجي ۽ مائڪالاجي جو پروفيسر هو.

مائڪالاجي (Mycology) ڪنڀين(Fungi) جي سائنس آهي جنهن جي هڪ برانچ فائٽو پيٿولاجي(Phytopathology) ٻوٽن جي بيماري جو علم آهي.

محمد عمر 1944 ۾ سنجهوري تعلقي ان وقت جي نواب شاه ضلعيجي هڪڙي ننڍڙي ڳوٺ "نئون آباد" ۾ ڄائو. مئٽرڪ ٽنڊو ڄام مان ڪرڻ بعد هن انٽر ۽ بي اي هالا جي سروري اسلاميهڪاليج مان ڪئي. تعليم دوران معاشي حالتن کي منهن ڏيڻ لاءِ هن ساڳي ڪاليج ۾ ڪلرڪ ٿي به ڪم ڪيو. هن کي ڍاڪا يونيورسٽي ايسٽ پاڪستان (هاڻ بنگلا ديش) ۾ پڙهڻ لاءِ اسڪالر شپ پڻ ملي. ان بعد هو هالا جي ڪاليج ۾ ليڪچرار ٿي رهيو. هالا مان آئون وڏيڪ نه پڙهيس پر ڪئڊٽ ڪاليج مان ان بعد چٽگانگ مان يا جهازن تي

نوڪري وارن ڏينهن ۾ جڏهن موڪل تي ڳوٺ ايندو هوس ته محمد عمر چنڊ جي تعريف ڪاليج جي شاگردن ۽ ليڪچرارن کان علاوه مخدوم محمد زمان طالب المولىٰ ۽ پنهنجي والد گل محمد شيخ کان به ٻڌندو هوس. منهنجي پيءُ سان سندن دوست ۽ ننڍپڻ جو ڪلاس ميٽ ڊاڪٽر نبي بخس خان بلوچ محمد عمر جي تعريف ڪندو هو. ڊاڪٽر صاحب محمد عمر کي ڏسندو رهيو ٿي ته هو حر تحريڪ تي ريسرچ ڪرڻ ۾ ڪيڏي محنت ڪري ٿو. ان کان علاوه هالا جا شاگرد محمد عمر چنڊ جي تعريف ڪندا هئا ته هو انگريزيءَ جو ماهر ٽيچر آهي ۽ هو وڏي پيار ۽ devotion سان پڙهائي ٿو.

محمد عمر 1972ع ۾ سنڌ يونيورسٽي سان وابسته رهيو ۽ 1973ع ۾ ايم اي ۽ پي ايچ ڊي لاءِ هن کي آمريڪا جي الينواءِ(Illinois)يونيورسٽيءَ اسڪالر تي گهرايو. تعليم بعد آمريڪا وارن محمد عمر کي ايران جي شهر اصفهان ۾ ايرانين کي انگريزي پڙهائڻ لاءِ مقرر ڪيو. هي شهنشاهه ايران جو زمانو هو جنهن جي آمريڪن سان دوستي هئي ۽ هو فوجي سازو سامان به آمريڪا کان گهرائيندو هو. محمد عمر چنڊ اصفهان ۾ آرمي بيس سان وابسته رهيو. انقلاب ۽ امام خميني جي اچڻ تي آمريڪن جو هي پروجيڪٽ 1979ع ۾ بند ٿي ويو. ان بعد 1980ع کان 1982ع تائين پروفيسر محمد عمر عراق جي موصل يونيورسٽي ۾ پڙهايو ۽ پوءِ هو 1982 ۾ واپس سنڌ يونيورسٽي آيو جن هن کي Lien تي ٽنڊو ڄام جي ايگريڪلچر ڪاليج ۾ رکيو جتي هن 1985ع تائين پڙهايو. هي اهي ڏينهن هئا جڏهن آئون ملائيشيا جي مئرين اڪيڊمي ۾ پڙهائي رهيو هوس جتي برونائي کان اسان وٽ گهمڻ لاءِ آيل ڪجهه دوستن عبدالشڪور منگي، تاج محمد بلوچ ۽ علي رضا شاهه (لڪي غلام شاهه واري) ٻڌايو ته اسان جي شهر هالا جي سروري ڪاليج جو هڪ پروفيسر محمد عمر چنڊ برونائيءَ ۾ اچي رهيو آهي.

پروفيسر محمد عمر برونائيءَ ۾ وڏو عرصو پڙهايو. هو 1985ع ۾ برونائيءَ آيو هو ۽ 13 سال 1998ع تائين برونائي جي نوجوانن کي برونائيءَ جي گادي واري شهر بندر سري بيگوان ۾ پڙهايو. منهنجي خيال ۾ اڄ برونائي

جي هر آفيس ۾ سڻي انگريزي ڳالهائڻ وارو برونائيءَ جو باشندو پروفيسر عمر چند کي سڃاڻندو هوندو ۽ 80 سيڪڙو هن جا شاگرد رهيا هوندا باقي پروفيسر پٺان مزنا جا شاگرد هوندا. عمر چند سان گڏ ٻي اهم شخصيت جنهن برونائي ۾ انگريزي پڙهائي ٿي اها ڪوالالمپور جي ملئي خاتون پروفيسر پٺان مزنا هئي- جيڪا هاڻ پروفيسر عمر جي سيڻ بہ ٿئي.

پروفيسر عمر چند کي 1995ع ۾ نيوزيليند ۾ پرمننٽ ريزيڊنس ملي، ان ڪري هو 1998ع ۾ فئملي سان اوڏانهن هليو ويو- جيڪو هن جو صحيح قدم هو. ملائيشيا، برونائي، سعودي عرب، دبئي جهڙن ملڪن ۾ نوڪريون ڪندڙن کي آئون هميشہ اها ئي صلاح ڏيندو آهيان تہ نيوزيليند، آسٽريليا يا ڪئناڊا جهڙن ملڪن ۾ پلي گهٽ پگهار واري نوڪري ملي تہ بہ ان کي ترجيح ڏجي جو انهن ملڪن ۾ هميشہ لاءِ رهڻ جي شهريت مليو وڃي ۽ ٻارن جو مستقبل بہ سلامت رهي ٿو. انهن ملڪن ۾ ٿڌ ڪٽي آهي پر عرب ملڪن جهڙي ناانصافي ۽ بي قدري تہ ناهي.

بهرحال عمر کي هاڻ نيوزيليند جي شهريت اختيار ڪندي بہ وڏو عرصو ٿي ويو آهي. هو ۽ هن جي فئملي آڪلنڊ شهر ۾ رهن ٿا. ڪيس تي پٽ آهن جيڪي انفارميشن ٽيڪنالاجي ۽ بزنس ائڊمنسٽريشن جهڙن سبجيڪٽن ۾ تعليم حاصل ڪرڻ بعد هاڻ نيوزيليند ۾ ئي نوڪري ڪن ٿا. وڏي پٽ ايرج مرتضيٰ گهٽو اڳ پنهنجي چاچي حاجي احمد جي گهران شادي ڪئي. حاجي احمد جنهن تي پروفيسر عمر جن جي ڏاڏي جو نالو آهي ان اسلامي ڪلچر ۾ ماسترس ڪئي هئي ۽ سنڌ ۾ ايڊيوڪيشن ڊپارٽمينٽ سان وابستہ رهيو. ڪيس هڪ ئي نياڻي ٻار آهي جيڪا شاديءَ بعد نيوزيليند ۾ مڙس سان گڏ رهي ٿي. پروفيسر محمد عمر چند جي ٻئي پٽ جو نالو منيب مصطفيٰ آهي، جنهن پنهنجي مامي جي ماٽن قريشين مان شادي ڪئي، ۽ ٽئي جو نالو عثمان مجتبيٰ آهي جنهن جي شادي گذريل مهيني (فبروري 2018) ڪئالالمپور ۾ پروفيسر پٺان مزنا ۽ اخبار جي ايڊيٽر ٽئان ابوبڪر جي ڌيءَ شيناز سان ٿي. اُن خوشيءَ ۾ ٿنڊو قيصر جي ڊاڪٽر شفيع نظاماڻي، اسان جي

ڳوٺ جي ڊاڪٽر ابڙو ۽ ميرپور خاص جي ڊاڪٽر مير عطا محمد ٽالپر بہ عمر سان شراڪت ڪئي. عمر چنڊ ڪلنڊي مون کي چيو تہ “الطاف، شيناز جو دراصل نالو شهناز هجڻ ڪپي ۾ اسان بہ کيس شهناز سڏينداسين پر جيئن توکي خبر آهي تہ ملائيشيا جي ڳوٺن ۾ پار جمڻ تي رجسٽريشن ڪرڻ وارو ڪلارڪ جيڪا هڪ دفعو اسپيلنگ لکي ٿو اها سچي عمر هلندي هلي”. عمر ٻڌايو تہ برونائيءَ ۾ ڪنواريتا سندس ئي پاڙي ۾ رهيا ٿي. ننڍي هوندي جڏهن شهناز چوندي هئي تہ منهنجو نالو شِيناز (She Naz) آهي تہ آئون چوندو هوس تہ منهنجو نالو (He Naz) آهي. شيناز جي والده ۽ پروفيسر عمر ڪو عرصو هڪ ئي اداري ۾ بہ انگريزي پڙهائي.

پروفيسر محمد عمر چنڊ ڪاليج جي ڏينهن کان وٺي سنڌي ۽ انگريزيءَ ۾ تمام گهڻو لکيو آهي ۽ اڄ ڏينهن تائين لکندو اچي. پر هن جو گهڻو ڪم ريسرچ ورڪ تي آهي. هن کي آئون هر وقت ان ڳاله تي آماده ڪندو رهان ٿو تہ هو پنهنجي آتم ڪٿا لکي تہ هڪ ڳوناٺو ٻار ٿي ڪري هن ڪيئن مشڪلاتن کي منهن ڏئي تعليم حاصل ڪئي ۽ ايمانداريءَ سان نوڪري ڪري پنهنجو ۽ پنهنجي ملڪ جو نالو روشن ڪيو. “عمرا! هاڻ جڏهن تون اچي پوڙهو ٿيو آهين ۽ جڏهن نيوزيلينڊ جي ٿڌ ۾ ڪلاڪن جا ڪلاڪ واڪ بہ نٿو ڪري سگهين تہ پوءِ پنهنجي گهر جي گرم ڪمري ۾ ويهي گذريل مُني صديءَ جون ڳالهيون لک تہ تو ڪيئن نئون آباد، ٽنڊو جام ۽ هالاجهڙنننڍڙن ڳوٺن ۾ ننڍپڻ گذاريو .... هالا، ڍاڪا ۽ حيدرآباد۾ ڪيئن وقت گذاريو.... آمريڪا ۾ تعليم دوران ڪيئن ڏينهن گذريا. ايران جي خوبصورت شهر اصفهان ۽ عراق جي تاريخي شهر موصل ۾ زندگيءَ جا ڇهہ سال ڪيئن گذريا.... برونائي جي بندرگاهہ ۽ گادي واري شهر “بندر سري بيگوان” ۾ 13 سالن جو تجربو ڪيئن رهيو ۽ هاڻ 20 سالن کان نيوزيلينڊ ۾ ڪيئن پيو وقت گذري...” سچ پچ تہ عمر چنڊ جي آتم ڪٿا هڪ بيحد معلوماتي، دلچسپ ۽ رهنمائي جوڳي بايو گرافي ثابت ٿيندي.

ويرساورڪر جو احوال

پاڻ وري اچون پنهنجي اصلي ڳالهه يعني ڪاري پاڻي وارن اندامان ٻيٽن تي. انگريزن جتي چڱا ڪم ڪيا اتي هين تي حڪومتون ڪرڻ ۽ هين جي ڌرتيءَ تي قبضا ڪرڻ لاءِ هنن تڳڙم بازيون ۽ ظلم به ظلم ڪيا! 1857ع واري جنگ آزادي هجي يا حرن جو قتلِ عام... هنن جي ڪيل ڪوس ۽ ظلم جو ڪو ڪاٿو ئي ناهي. اج اسان هر روز هنن کي گاريون ۽ پٽون پاراتا ڏيون ها پر افسوس جو انگريزن جي وڃڻ بعد اسان جي پنهنجن ڪارن حاڪمن جيڪي ظلم ڪيا جيڪو ملڪ کي لٽيو، جيڪو غريب کي وڌيڪ مسڪين ڪيو جنهن نموني سان تعليم ۽ صحت جي ستياناس ڪئي ۽ ناانصافيءَ جو راڄ هلايو ان کي ڏسي اسان جي ماڻهن کان انگريزن جا ڏک وسريو وڃن آهن ۽ چاهي اسان جو ملڪ هجي يا ڪينيا، يوگنڊا ـــ عوام اهو ئي چوي ٿو ته اڄ جي حاڪمن کان ته انگريز بهتر هئا! ۽ اهو به سوچيو ته جڏهن اڄ اسان کي پنهنجي چونڊيل ظالم حاڪم کي تيڙ ٻڌائڻ لاءِ ڪيترا ڌرڻا، ڪيترا جلسا جلوس ڪيترا جيل پرڻا ٿا پون اتي اسان جي ڏاڏن پڙ ڏاڏن انگريزن کي ڀڄائڻ لاءِ ڇا ڇا نه ظلم سٺا هوندا... جيڪي اسان جا اسان مان چونڊيل نمائندا نه پر اسان جا حاڪم هئا... هنن اسان کي غلام سمجهيو ٿي... ۽ Shoot to Kill جهڙا ست ڏوهه به هنن لاءِ معاف هئا. پورٽ بليئر وارو جيل (ڪاري پاڻي وارو قيد) اهڙن آزادي جي متوالن سان ڀريل رهيو ٿي. لاڙڪاڻي جي ربينا ابڙو يا هالا جي عبدالفتاح ابڙي جي جڏهن بيروت، شام ۽ ڪشمير جي ظلمن بابت شاعري پڙهندو اهيان ته دل چوندي آهي ته هو هتي پورٽ بليئر جي هن ڪاري پاڻي واري جيل کي ڏسي اسان جي آزادي لاءِ جدوجهد ڪندڙ هندو، مسلمان ۽ سکن جو به احوال لکن جن کي ڦٽڪا لڳڻ تي هي ٻيٽ آهن ۽ دانهن سان گونججي ويو ٿي، جن کي پنهنجي وطن کي ڌارين کان آزاد ڪرائڻ جي شوق ۾

ڦاهيون ڏنيون ويون ٿي، جن کي انڊامان جي قيد خاني ۾ خالي ڪوليون نہ هجڻ ڪري شوٽ ڪري هنن جي لاشن کي سرٽن ۽ ڳجهن حوالي ڪيو ويو ٿي... انهن ۾ ڪهڙا ڪهڙا تہ قابل ۽ پڙهيل ڳڙهيل اسان جا ننڍي کنڊ جا ماڻهو هئا... ڪهڙا ڪهڙا قابل وڪيل ۽ عالم دين هئا، ڪهڙا ڪهڙا دلير سک، مرهٽا ۽ پٺاڻ هئا. انهن مان ٿي هڪ وير ساورڪر (سڄو نالو Vinayak Damodar Savarkar) هو جنهن جي نالي سان پورٽ بليئر ايئرپورٽ منسوب آهي. شهر ۾ توڙي سياحن جي عبرت لاءِ ڇڏيل پورٽ بليئر جيل اندر وير ساورڪر جي قد آدم لوهي مجسمي (Statue) اڳيان فوٽو ڪيرائيندي سندس زندگيءَ جو احوال اکين اڳيان ڦري ٿو. اها بہ ڳالهہ آهي تہ ڪجهہ متنازع (Controversial) ڳالهين ڪري هن کي ڪجهہ هيرو تصور ڪن ٿا تہ ڪي ـــ خاص ڪري مسلمان ۽ عيسائي هن کي ان ليول جو ماڻهو نٿا سمجهن جو هو مسلمانن ۽ عيسائين جي سخت خلاف هو. چوندو هو تہ انهن کي پوليس ۽ فوج ۾ تہ هرگز نہ رکيو وڃي. هنن کي ڪپي تہ هو عرب ملڪن ڏي هلياوڃن جتي هنن جون پاڪ جايون آهن. هندستان هندن لاءِ هجڻ کپي ۽ سک، ٻوڌي، جين سڀ پاڻ کي هندو سڏائين ۽ جيڪي هندو عيسائي ۽ مسلمان ٿيا آهن اهي واپس پنهنجي هندو ڌرم ۾ اچن. ڪن ڳالهين ۾ هندو ۽ ڪانگريس جماعت جو بہ وير سوارڪار سان اختلاف رهيو ٿي. مهاتما گانڌيءَ جي قتل جي ڏوهہ ۾ وير سوارڪار بہ گرفتار ڪيو ويو هو پر پوءِ ڪورٽ ڪيس بري (acquit) ڪري ڇڏيو. وير نہ فقط هڪ سياستدان، هندستان جي آزاديءَ جو متوالو/ جاڪوڙي هو پر سٺو وڪيل، شاعر، اديب ۽ ڊراما نويس پڻ هو. پاڻ مهاراشٽرا رياست جي ناشڪ ضلعي جي هڪ ننڍڙي ڳوٺ ڀاڳوڙ ۾ ڄائو. ناشڪ شهر ممبئي کان 150 ڪلو ميٽر پري آهي جنهن بابت آئون پنهنجي انڊيا واري سفر نامي ۾ لکي چڪو آهيان تہ اسان ڪار ذريعي ٽن ڪلاڪن ۾ پهچي ويا هئاسين. ممبئي هڪ ٻيٽ جيان آهي جتان پل ٽپي نئين (نوي) ممبئي اچجي ٿو. ان بعد ٿاني شهر آهي ۽ ناشڪ پهچڻ کان اڳ ڪجهہ ننڍن وڏن شهرن مان گذرڻو پوي ٿو جيئن تہ آسان گائون، واسند، ڪاردي، اگاتپوري،

گهوٽي بردرڪ، گوندي دومالا، ولهولي وغيره. ناشڪ کان ڀاڳوڙ 22 ڪلو ميٽرن جي فاصلي تي آهي ۽ ڀاڳوڙ جي اڄ بہ هڪ ننڍڙي ڳوٺ جي حيثيت آهي ۽ اهو وير جي ڄمڻ کان ئي مشهور آهي.

پوني جي فرگوسن ڪاليج مان ڊگري حاصل ڪرڻ بعد وير سوارڪر لا (قانون) جي تعليم حاصل ڪرڻ لاءِ انگلينڊ روانو ٿيو ۽ لنڊن جي "گريِ اِن لا ڪاليج" ۾ داخلا ورتي. تعليم دوران لنڊن ۾ وير سوارڪر "انڊيا هائوس" ۾ رهيو جتي هن جو ٻين بہ ڪيترن قومپرستن سان واسطو پيو جن انڊيا کي انگريزن کان آزاد ڪرائڻ ٿي چاهيو. ان دوران هن ماڻهن کي پڙڪائڻ لاءِ "The History of the war of Indian Independence" لکيو جيڪو ڪتاب انگريزن انهن ملڪن ۾ بئن ڪري ڇڏيو جن ۾ هنن جو راڄ هو. باقي فرانس، جرمني، هالينڊ ۽ يورپ جي ٻين ملڪن ۾ تمام گهڻو وڪرو ٿيو جتان سمگل ٿي انڊيا ۽ انگلينڊ ۾ بہ آيو پئي.

وير سوارڪر پنهنجين لکڻين ۽ تقريرن ذريعي انڊيا جي ماڻهن کي اهو ئي چوندو رهيو تہ اسان کي 1857ع جهڙو انقلاب آڻڻو پوندو. انگريزن کي اها ڳالهہ نہ وڻي. هنن وير سوارڪر کي فرانس مان وٺي گرفتار ڪيو ۽ ڪيس بہ جنم ٽيپن جي سزا ڏئي ڪاري پاڻيءَ موڪليو. وير سوارڪر گرفتاريءَ کان بچڻ جي ڏاڍي ڪوشش ڪئي. هو پئرس ۾ هڪ گهر ۾ وڃي لڪي ويٺو جتان هن کي سوگهو ڪري S.S Morea نالي هڪ پاڻيءَ جي جهاز ذريعي ممبئي پئي موڪليو ويو. هن ان جهاز تان ڀڄڻ جي پنهنجن دوستن سان پلاننگ ٺاهي ۽ جيئن جهاز مرسليس ۾ لنگر انداز ٿيو تہ هن درياءَ مان ٽپ ڏيئي ڀڄڻ جي ڪئي پر هن جو دوست جنهن کي اتي ڪار ۾ پهچي وير کي ڀڄائي وڃڻو هو ان کي اتي پهچڻ ۾ دير ٿي وئي ۽ وير سوارڪر جهلجي پيو. ڪيس وري ساڳي جهاز ۾ سوار ڪيو ويو ۽ ممبئي ۾ لاٿو ويو. جتان ڪيس پوني جي يَروِيدا سينٽرل جيل ۾ رکي ڪيس هلايو ويو. ان وقت وير سوارڪر جي عمر 28 سال هئي، ڪيس 50 سالن جي ٽيپ اچي وئي ۽ سزا ڪاٽڻ لاءِ ڪاري پاڻي انڊامان ٻيٽ

موڪليو ويو جتي هن 1910ع کان 1921ع تائين سزا ڪاٽي ان بعد هن کي پوني واري جيل ۾ موڪليو ويو جتي وڌيڪ چار سال جيل ڪاٽيائين.

وير سوارڪار لاءِ چيو وڃي ٿو ته هن تمام گهڻو لکيو ـ خاص ڪري پنهنجي مادري ٻولي مراٺيءَ ۾ لکيو جنهن مان پوءِ ڪيترو ئي مواد انگريزيءَ ۾ به ترجمو ٿيو. انهن ڪتابن مان ڪجهه آهن: ڪملا، مازي جنم ٺيپ (My life Sentence) ڪالي پاني (Life Sentence) ۽ هڪ تاريخي ڪتاب "سها سونيري پني" (Six Golden Pages) وغيره. هن جو هڪ مراٺي شاعريءَ جو ڪتاب "ساگارا پران تلمالالا" جيڪو انگريزي ۾ "Oh Great Sea, My Heart Aches for Motherland" نالي آهي. وير سوارڪر جا ٻيا به ڪتاب آهن، هڪ ته آزادي جي تعريف ۾ مراٺي زبان ۾ Jayostuteنالي شاعريءَ جو ڪتاب آهي. هن ڪتاب ۾ ڏنل اهي شعر آهن جيڪي وير سوارڪر انڊامان ٻيٽ واري جيل جي ڪوٺيءَ جي ڀتين تي ڪنڊن ۽ پٿرن سان لکيا ـــ ڇو جو جيل ۾ ڪنهن به قيديءَ کي پنو پين رکڻ جي اجازت نه هئي. 1966 ۾ وير سوارڪر بک هڙتال جي حالت ۾ گذاري ويو.

1996ع ۾ مليالم ٻوليءَ ۾ ڪالا پاني نالي هڪ فلم ٺهي جنهن ۾ هندي اداڪار انوڪپور "وير سوارڪر" جو ڪردار ادا ڪيو. هن فلم جا ٻيا مشهور اداڪار جن کي اسان هندي فلمن ذريعي سڃاڻون ٿا، آهن: امريش پوري، تَبو ۽ ٽينو آنند. هيءَ فلم جيڪا اصل ۾ ته مليالم ٻوليءَ ۾ ٺهي هئي پر پوءِ اميتاڀ بچن هن کي هندي/اڙدو ۾ ڊب ڪرايو ۽ ان جو نالو رکيو "سزائي ڪالا پاني" اهڙي طرح هيءَ فلم ڏکڻ هندستان جي باقي ٻن ٻولين: تامل ۽ تيلگو ۾ به ڊَب ڪئي وئي ۽ سري لنڪا، ملائيشيا ۽ سنگاپور پاسي ڏاڍي هلي هئي. انڊامان يعني ڪاري پاڻي جي هنن ٻيٽن جي ظلمن جا داستان ۽ انگريزن جون ڪهاڻيون اينديون آهن جو سڄو ڪتاب انهن سان ڀرجي وڃي، پر هتي اسان انهن ڪهاڻين بدران پنهنجي ساموندي سفرن جو احوال بيان ڪري رهيا آهيون ته ڪيئن اسان کي ڪراچي ڇڏڻ بعد مختلف بندرگاهن ۾ ساهه پٽڻو پوي ٿو.

سودو ڪن جي سون جو

يورپين سائنس ۽ ٽيڪنالاجي مان فائدو وٺي پنهنجو پاڻ کي ۽ پنهنجن ملڪن کي امير بڻائي ڇڏيو. بهتر جهاز ۽ نيويگيشن جا طريقا ايجاد ڪري هنن ڏورانهان ملڪ ۾ ٻيڙ ڳوليا. انهن تي قبضو ڪرڻ لاءِ مڪاني ماڻهن کي ڊيڄارڻ ۽ مارڻ ڪٽڻ لاءِ بهتر بندوقون، بم ۽ بارود ايجاد ڪيا. جن سان مڪاني ماڻهو پنهنجن خنجرن، ڇُرن، نيزن، ڀالن ۽ ردي قسم جي پراڻين بندوقن سان مقابلا ڪري نہ سگهيا. مصالحي، مختلف ڌاتن، ڪاٺي خوراڪ جي شين جي ڄاڻ هجڻ ڪري هو ڪٿان ڪٿان جيئن تہ انڊيا ڪناري، جاوا جڪارتا کان پنهنجا جهاز مصالحن سان ڀري يورپ پهتا ٿي تہ برازيل، ٻهاما، وينزوئلا پاسي کان مختلف ڌاتو سون چانديءَ کان پتل ٽامو ۽ مختلف ڪاٺي جون شيون- ڪافي، چاڪليٽ ڪان کنڊ تائين يورپ پهچايا ٿي ۽ انهن جي پوک لاءِ پورهئي خاطر هنن آفريڪا کنڊ مان شيدي غلام سوگها ڪري آمريڪا آندا ٿي. ڪيترين شين جي فائدي يا ڄاڻ جي تہ اتي جي مڪاني ماڻهن کي بہ خبر نہ هئي تہ انهن جو بہ ڪو ڪارج ٿي سگهي ٿو.

نميبيا جي بندرگاهہ والوس بي (Walvis Bay) ۾ مون اها ڳالهہ اتي جي يونيورسٽي آف نَميبيا جي هڪ مڪاني شيدي پروفيسر ڪينٽ متينگو سان ڪئي تہ هن ٺهڪ ڏيندي مون سان ان ڳالهہ جي حاميءَ تي تاڙي ملائي. "سچ ٿو چوين، چيف صاحب! هنن گورن اسان جي ڌرتيءَ تي قبضو ڪري ان تي موجود سون، چاندي تہ ڪٽي ويا پر گئانو (Guano) کي بہ نہ ڇڏيائون. جهاز ڀري لنڊن، لسبان، بارسلونا ۽ بريمن ڪٽي ويا."

"واقعي،" مون وراڻيومانس، "اسان کي تہ پنهنجي گئانو جي ئي خبر ڪٿي هئي."

منهنجي واتان اهو لفظ ٻُڌي پروفيسر کي حيرت ٿي ۽ چيو: "So, you know what is guano!"

“برازيل، وينزوئلا، ارجنٽائين (يعني سائوٿ آمريڪا) وڃي وڃي هسپانوي ٻوليءَ جو اهو لفظ ياد ٿي ويو آهي.” مون وراڻيو مانس.

دنيا ۾ ڪي ڪي لفظ اهڙا ته عام ٿي ويا آهن جيڪي ڪٽي ڪهڙي به زبان جا هجن پر مختلف ملڪن ۾ عام طرح سمجهيا وڃن ٿا، خاص ڪري جهازي دنيا ۾. مثال طور جڏهن سامان کي جهاز تي چاڙهبو آهي ته ان کي رسن ذريعي ڪرين جي ڪنڍي (Hook) ۾ ڦاسائي پوءِ ڪرين آپريٽر کي چئبو آهي “اويس” ـ معنيٰ مٿي چڪ. پوءِ ان سامان کي جهاز جي گدام (Hatch) جي منهن مٿان آڻڻ تي هن کي جهاز جي ڊيڪ تي بيٺل همراهه “آريا” چوندو آهي يعني ڪرين جي رسي کي ڍرو ڪر ته اهو سامان هيٺ اچي جهاز جي گدام ۾ پوي. هي لفظ ـ آريا ۽ اَويس نه فقط ڪرين وارو سمجهي ٿو پر اسان جهاز جا انجنيئر به انجن جو ڪو ڳرو پرزو مٿي ڪڻندا آهيون ته اَويس ۽ هيٺ لاهڻ لاءِ آريا چوندا آهيون. هي به لفظ نه فقط اسان پاڪستاني پاڪستان ۾ استعمال ڪريون ٿا پر اهي لفظ انڊيا، سري لنڪا، بنگلاديش، ملائيشيا، چين، ويندي آفريڪا جي بندرگاهن ۽ يورپ جي به ڪيترن ملڪن، خاص ڪري انگلينڊ جي بندرگاهن ۾ استعمال ٿين ٿا ۽ سالن کان ٿيندا اچن. 1960ع واري ڏهاڪي کان ـ جڏهن کان مون جهاز جي نوڪري شروع ڪئي، آئون ٻڌندو اچان ۽ انهن لفظن کان ايراني، مدراسي، عرب، ترڪ، يوناني، ملئي چيني واقف آهن. مزي جي ڳالهه ته اهي لفظ بنگالي ٻوليءَ جا آهن ۽ مون کي لڳي ٿو ته اهي لفظ انگريزن جي انڊيا اچڻ کان استعمال ٿي رهيا آهن جو انگريزن جي ڏينهن ۾ جهازن تي ڪم ڪرڻ وارا اوئلي بنگالي هئا. پورچوگالين جي جهازن تي به انهن جو تعداد گهڻو هو. ٿي سگهي ٿو سورهين صديءَ جي شروعات ۾ پورچو گالين جي انڊيا پهچڻ کان به اڳ اهي لفظ استعمال ۾ اچڻ شروع ٿيا هجن

جڏهن هندي وڏي سمنڊ تي عربن ۽ ايرانين جي جهازن جي آمدرفت هئي ۽ محنت مزوري جهڙن ڪمن لاءِ هنن اڪثر بنگالين کي جهاز تي رکيو ٿي.

اهڙي طرح ساموندي دنيا ۾، خاص ڪري سنگاپور کان سري لنڪا تائين، ممبئي کان ممباسا تائين هڪ ٻيو لفظ جيڪو عام آهي، اهو آهي: ناڪئو. اهو ٿوري گهٽي ڦيرڦار سان ناڪو ناڪئو اچاريو وڃي ٿو. اهو فارسي لفظ ”نائو خدا“ جي ڪار آهي. معنيٰ ٻيڙيءَ جو مالڪ يا جهاز هلائيندڙ. نيويگيٽر.

هيسپانوي لفظ جيڪو سڄي ڏکڻ ۽ وچ آمريڪا ويندي USA جي ٽيڪساز ۽ لوزيانا جهڙين رياستن ۾ (جتي اسپيني ٻولي ڳالهائي وڃي ٿي) ۽ پورچوگال ۽ اسپين جي بندرگاهن سان گڏ آفريڪا جي بندرگاهن ۾ (خاص ڪري آفريڪا کنڊ جي اولهه واري ڪناري جي بندرگاهن ۾) عام استعمال ۾ اچي ٿو اهو آهي گئانو (Guano) جنهن جي لفظي معنيٰ ته ”تورو“ يا ٽِيڪَ (Shit) آهي پر هتي پروفيسر صاحب جڏهن سمنڊ جي ڪناري ڏي هٿ ڦيري گئانو جي ڳالهه ڪئي ته آئون سمجهي ويس ته هو نَميبيا جي انهن ننڍن ننڍن ٻيٽن جي ڳالهه ڪري ٿو جن تي صدين کان ساموندي پکي رهن ٿا ۽ جيڪي ٻيٽ اڄ به دنيا جي 1200 مقرر ڪيل IBA (ساموندي پکين جي واڌاري ۽ ويڄهاري لاءِ بچاءَ ڪيل جايون) يعني Important Breeding Areas مان آهن. جن تي پکين جو گڏ ٿيل گئانو- يعني وِٺيون ڪنهن زماني ۾ ”سفيد سون“ سمجهيو ويو ٿي ۽ يورپي ملڪن جا جهازي پنهنجا جهاز هن وکر سان ڀري پنهنجن ملڪن ڏي روانا ٿيا ٿي جتي هنن پکين جي وِٺين جا مڻ بارود ناهڻ ۾ يا ڀاڻ طور استعمال ڪيا ٿي.

پکين جي هن قسم جي ويڄهه Breeding ۽ رهائش جا ننڍڙا ننڍڙا ٻيٽ توهان کي ڪيترن ئي ملڪن ۾ ملندا جن مان ڪجهه جو ذڪر آئون پنهنجي اسڪينڊينيوين سفرنامن مان ڪنهن ۾ ”جت برف پوي ٿي جام“ يا

شايد “يورپ جا ڏينهن يورپ جون راتيون” ۾ ڪري چڪو آهيان ته ناروي جي ڪنهن ڏورانهين ٻيٽ جي شپ يارڊ ۾ ٺهندڙ هڪ ٻيڙيءَ جي انسپيڪشن لاءِ فيريءَ ۾ وڃي رهيو هوس ته رستي تي ٻه هڪڙا مختصر ٻيٽ نظر آيا جن تي موجود ٽڪريءَ جي چوڌاري هزارين پکي ڇهتيل هئا. دراصل ان ٽڪريءَ جي چوٽيءَ کان قدمن تائين پکين پنهنجي رهائش ۾ ٻيضا ڏيڻ لاءِ سوراخ ڪري ڇڏيا هئا جن اندر ماديون پنهنجن آنن تي آري تي هيون ۽ نَر حضرات ان سوراخ (آکيري) جي ٻاهران ڇهتي چوڪيداري ڪري رهيا هئا. جيئن ئي اسان جي فيري (مسافر بردار جهاز) ان ٻيٽ جي ويجهو لنگهيو ته طوطن جهڙن رنگين پکين ڦڙڪو ڏئي، اهو ٻيٽ اها ٽڪري ڇڏي هڪ ئي گروپ ۾ هوا ۾ اڏامڻ لڳا جيئن اسان اڪثر ڪبوترن يا جهرڪين کي جهڳٽي ۾ اڏامندو ڏسندا آهيون. اسان جي فيري جيئن ئي ٻيٽ کان ٿورو پري پهتي ته هو سڀ پنهنجن پنهنجن ٻرن ۾ موٽي آيا. مون حيرت جو اظهار ڪري پنهنجي ڪليگ نارويجن انجنيئر کي چيو ته شاباش هجي هنن نر پکين کي جو پنهنجي پنهنجي مادي ۽ پنهنجي پنهنجي آکيري کي سڃاڻن ٿا جيتوڻيڪ هو سڀ هڪ جهڙا لڳن ٿا. وڏ ۾ وڏ نر ڪٽي مادين کان قد بت ۾ وڏا هجن پر هو پنهنجو پاڻ ۾ ته هڪ جهڙا آهن. ائين به ته ناهي ته انسانن وانگر سندن مادين مان ڪنهن کي ساڙهي پاتل آهي، ڪنهن کي چولو ڪنهن جي ڪپڙن جو ڳاڙهو رنگ آهي ته ڪنهنجو ڪارو. ڪنهن جا وار ڪليل آهن ته ڪنهن جون ٻه چوٽيون.... سڀ ماديون توڙي نر هڪ ئي رنگ جا هئا. ٻي ڳالهه ته ائين به ناهي ته ڪي ٽي چار نر هئا جيڪي اڏامي وري واپس پنهنجي مادين وٽ پهتا. هي ايڏو وڏو تعداد پکين جو هو جو هزارين به آئون ٿو چوان. پڪ هڪ لک جي لڳ ڀڳ هوندا جو هو جڏهن ٻيٽ ڇڏي آسمان ڏي اڏاميا ته اسان جي مٿان ائين جهڙ ٿي ويو جڻ ڪو ڪارو ڪڪر مٿان اچي ويو هجي.

بهرحال مٿين ڳالهه مان منهنجو مطلب آهي تہ اهڙن بيٽن تي پکين جو وڏو تعداد ٿئي ٿو. اسان وٽ زمين وارا پکي تتر، ڪانگ، ڪٻرون تہ مختلف وڻن جي ٽارين تي آکيرا ٺاهي پيٽ قوت لاءِ وڻن تي ڦٽل ميوو يا ڦريون کائيندا رهن ٿا يا هٽان هُتان داڻو چڳندا رهن ٿا پر ساموندي پکي جن جو ڪاڄ مڇي يا سمنڊ جا ساهوارا آهن انهن لاءِ سمنڊ جي پر ۾ ئي رهائش لاءِ ڪو ٺاهر ٺڪاڻو ڳولڻو پوي ٿو. هو پيلي سڄو ڏينهن سمنڊ مٿان اڏامندا رهن، سمنڊ تي ترندا رهن پر رات گذارڻ لاءِ، آنا لاهڻ ۽ انهن جو ڦوٽاڙو ڪرڻ لاءِ هنن لاءِ ڌرتيءَ جو ٽڪرو ضروري آهي، پوءِ اهي پيلي ننڍي سائيز جا اُڏامندڙ پکي هجن يا ڪميون ۽ پينگئن.

آفريڪا جو هي ملڪ "نميبيا" آفريڪا جي نقشي ۾ ڪابي پاسي بلڪل هيٺ آهي. يعني ڪراچيءَ کان آفريڪا کنڊ جو جي ڦيرو ڪجي تہ آفريڪا کنڊ جي بلڪل تري ۾ سائوٿ آفريڪا ملڪ آهي جنهن جي ساڄي پاسي يعني آفريڪا کنڊ جي اوڀر ڪناري پاسي "موزمبق" آهي ۽ ڪابي پاسي يعني آفريڪا کنڊ جي اولهہ ڪناري پاسي هي ملڪ "نميبيا" آهي. مزي جي اها ڳالهه تہ ٻنهي ملڪن تي پورچوگال جو قبضو هو جيئن اسان جي ننڍي کنڊ، ملائيشيا، سنگاپور وغيره تي انگريزن جو هو. موزمبيق تي پورچوگالين جو قبضو 1498ع کان رهيو جڏهن واسڪو ڊاگاما ڪيپ آف گڊ هوپ جو سمنڊ ڪراس ڪري هندي وڏي سمنڊ ۾ موزمبق جي سر زمين تي پهتو. موزمبق کي آزادي 1975ع ۾ اسان جي اکيان ملي جڏهن اسان جا جهاز موزمبق جي بندرگاهن لارينزو مارڪس (جيڪو هاڻ موپوتو ٿو سڏجي) ۽ بيرا جهڙن بندرگاهن ۾ ويندا رهيا ٿي. هوڏانهن نميبيا کي پورچوگالين ڪافي دير سان 1990ع ۾ آزادي ڏني. نميبيا تي پورچوگالين جو موزمبيق کان ٻہ گهٽو اڳ 1448ع کان اچڻ وڃڻ شروع ٿيو پر هڪ تہ نميبيا گهٽي پاڳي رڻ پٽ هو سو پورچوگالين ان ۾ ڪا خاص دلچسپي نہ رکي ۽ پورچوگالين بعد انگريز،

فرينچ ۽ ٻيا يورپي ٻہ ايندا رهيا. ايتري قدر جو 1884ع ۾ نميبيا جرمن ڪالوني جي حيثيت ۾ ٻہ رهيو.

آفريڪا جي هنن ملڪن ۾ اڄ ڪلهہ جي جهازن جي مالڪن جي ڪا خاص دلچسپي نہ رهي آهي. اهڙي طرح اسان جي جهازران ڪمپنيءَ بہ پنهنجا جهاز آفريڪا جي بندرگاهن ۾ نٿي موڪلڻ چاهيا پر 1960ع وار ڏهاڪي جي آخري سالن ۾ ۽ 1970ع واري ڏهاڪي جي شروع وارن سالن ۾ سئيز ڪئنال بند هجڻ ڪري اسان جي جهازن کي ڪراچيءَ کان لنڊن لور پول، بريمن هئمبرگ، بارسلونا، لسبن يا يورپ جي ٻين بندرگاهن ۾ پهچڻ لاءِ سڄي آفريڪا ڪنڌ جو ڦيرو ڪرڻو پيو ٿي پوءِ مجبوريءَ جي حالت ۾ رستي تي ممباسا، زنجبار، موبوتو والوس بي، عابد جان، ڊڪار جهڙن آفريڪي بندرگاهن ۾ جهاز جي ٻارڻ لاءِ تيل ۽ جهاز هلائيندڙن لاءِ راشن پاڻي خريد ڪرڻ لاءِ داخل ٿيڻو پيو ٿي. ڪڏهن تہ- بلڪ ڪيترائي دفعا انهن مٿين يا ٻين آفريڪي بندرگاهن لاءِ ڪارگو ملي ويو ٿي. هاڻ مڙيئي آفريڪا جا بندرگاهہ ماڊرن ٿي ويا آهن نہ تہ انهن ڏينهن ۾ يعني اڄ کان 50 سال اڳ انهن جي حالت خراب هئي ۽ سامان جي لاهڻ ۽ چاڙهڻ ۾ سخت سستيءَ کان ڪم ورتو ويو ٿي. ويندي "جدي" ۽ "پورٽ سوڊان" جي بہ اها حالت هئي. جهاز کي مهينو مهينو بہ بندرگاهہ ۾ ترسڻو پيو ٿي.اسان جهاز هلائڻ وارا خوش هوندا هئاسين جو جهاز هلائڻ وارن جو اهو ئي خواب هوندو آهي تہ هنن جو جهاز بندرگاهہ ۾ پهچي تہ مزورن جي هڙتال هجي. يعني جهاز بندرگاهہ ۾ ئي بيٺو رهي، سمنڊ جو رخ نہ ڪري. پر مالڪن لاءِ وڏو نقصان آهي تہ جهاز بندرگاهہ ۾ ئي بيٺو رهي.

نميبيا جي بندرگاهہ Walvis Bay ۾ هڪ دفعو اسان جو جهاز پهچڻ تي خالي جيٽي نہ هجڻ ڪري اسان جي جهاز کي بندرگاهہ جي ٻاهران کليئي سمنڊ ۾ (جيڪو آئوٽر ائنڪريج ٿو سڏجي) لنگر ڪيرائي هفتو کن انتظار ڪرڻو پيو. بندرگاهہ جي مڪاني ايجنٽ اسان جهاز وارن لاءِ هڪ موٽر بوٽ

جو بندوبست ڪيو هو جيئن ان ذريعي اسان بندرگاهہ ۾ گهمڻ ڦرڻ لاءِ اچي سگهون ۽ جهاز جي بور زندگيءَ مان نجات حاصل ڪري سگهون. هڪ دفعي لانچ وارو اسان کي اوسي پاسي جي سير تي به وٺي هليو جيئن ڪو ڪراچي جي سامهون پنهنجي جهاز مان لانچ ذريعي پورٽ قاسم يا گوادر پاسي جو سير ڪندو رهي. ان سير دوران اسان ننڍين ننڍين ٻيٽن وٽان به لنگهياسين جن ۾ سامونڊي پکين آنا لاٽا ٽي ۽ رهائش اختيار ڪئي ٿي، انهن ۾ هڪ اچابوئي Ichaboe ٻيٽ به هو جنهن لاءِ مڪاني ماڻهن ٻڌايو ته ارڙهين صديءَ جي آخري سالن ۽ اوڻهين صديءَ جي شروع وارن سالن ۾ ٻيٽ تي گڏ ٿيل پکين جي "وِٺين" جي ڍير مان ڳوٽيون ۽ دٻا ڀرڻ تان يورپي جهازران پاڻ ۾ وڙهي پوندا هئا. انهن ڏينهن ۾ اجا ڪيميڪل فرٽيلائيزر ايجاد نه ٿيو هو سو پکين جون وِٺيون فصل لاءِ يا بارود ٺاهڻ لاءِ سون برابر سمجهيون ويون ٿي. 1800ع ۾ لنڊن ۾ انهن وِٺين يعني پکين جي ٽوري (Guano) جي هڪ ٽَنَ جو اگهہ 10 پائونڊن کان به مٿي هو. هي اهي ڏينهن هئا جڏهن سون جو تولو هڪ پائونڊ کان به گهٽ هو. ان بابت قصا ٽا پڙهجن ته حيرت ٿي ٿئي ته گئانو (پکين جي وِٺين) کي حاصل ڪرڻ لاءِ يورپ جي ملڪن جي واپارين ۽ جهاز رانن جي رش ايڏي ته وڌي وئي جو هن اچابوئي (Ichaboe) ٻيٽ جي چوڌاري 600 کن جهاز (يعني ان وقت جون سڙهن واريون ٻيڙيون) لنگر انداز رهيون ٿي ۽ ٻين کان گوءِ کٽڻ ۽ پنهنجا جهاز اڳواٽ ڀري يورپ روانو ٿيڻ لاءِ هنن جا هڪ ٻئي سان جهيڙا ٿيا ۽ آزاداڻي طور گارين، ٺونشن، لتن ويندي خنجر ۽ ٻيلچن جو استعمال ٿيو ٿي. پکين جا لاٽل آنا ته ڪٽي هڪ ٻئي کي هنيائون ٿي پر آفريڪي پينگئن (جيڪي هنن ٻيٽن تي صدين کان بي خوف ٿي هليون) کي ڳچي کان جهلي هڪ ٻئي کي هنيائون ٿي. گهڻي پئسي جي ڪمائڻ جي حرص ۾ هنن کي سڄو سڄو ڏينهن ڊوڙ ۾ ٻيهي وِٺين سان ڇٻيون ڀرڻ ۾ به ڪوفت نٿي ٿي.

يورپين سمجهيو ٿي تہ گئانو (Guano) خاص ڪري پکين جون وِٺيون ۽ چمڙن جون پولڙيون ڪمائتي شيءِ آهي. هيءَ شيءِ نہ فقط بارود ٺاهڻ لاءِ فائدي واري آهي پر فصل لاءِ سٺو ياڻ بہ آهي جو هن ۾ يعني پکين جي ٺوري (وٺين وغيره) ۾ نائٽروجن، فاسفيٽ ۽ پوٽيشيم جو مقدار تمام گهڻو ٿو ٿئي جيڪي شيون ٻوٽن جي واڌاري لاءِ ضروري آهن. اهڙي طرح پکين جون وِٺيون انهن ڏينهن ۾ گن پائوڊر ۽ بم بارود (Explosive Material) ٺاهڻ ۾ پڻ ڪم آيون ٿي. ٿي سگهي ٿو تہ اسان وٽ ڌرتي تي جيڪي پکي آهن: ڪانگ، ڪٻرون باز سرٽيون ۽ چٽون چيها ـ انهن جون وِٺيون بہ ڪارآمد هجن پر اهي وڏي مقدار ۾ گڏ ڪرڻ ڏکيو ڪم آهي جو اسان وٽ پکي هڪ هنڌ ويهڻ بدران الڳ الڳ وڻن جي ٽارين تي آکيرا ٺاهي رهن ٿا پر سمنڊ سان واسطو رکندڙ رات جي وقت هڪ ئي هنڌ تي، خاص ڪري ڪنهن ننڍڙي ويران ٻيٽ تي گڏ ٿي رهن ٿا جن جو تعداد هزارن بلڪ لکن ۾ بہ ٿئي ٿو جو هوائي جهاز يا هيليڪاپٽر مان ڏسبو تہ اهو ٻيٽ اڇن سي گل (Sea Gull) يا ڪارين پينگئن سان اڇويا ڪارو ٿيو پيو هوندو.

پکين جي ڪالونين ڪان مشهور نميبيا ملڪ جو هي ٻيٽ اِچابوئي ڏٺو وڃي تہ ايراضيءَ ۾ هڪ چورس ڪلوميٽر بہ نہ آهي اهو فقط 0.065 چورس ڪلوميٽر آهي، يعني ساڍا ڇهہ هيڪٽر ٿيو. هڪ هيڪٽر 100 چورس ميٽرن برابر ٿئي ٿو يعني زمين جو چورس ٽڪرو جنهن جو هر پاسو 100 ميٽر آهي تہ اهو هڪ هيڪٽر ٿيو. هڪ چورس ڪلوميٽر ۾ 100 هيڪٽر ٿين ٿا. جي ايڪڙن جو حساب لڳائجي تہ هڪ هيڪٽر ۾ اڍائي کن ايڪڙ ٿيا. سو سمجهو تہ نميبيا جو هي پکين جي رهائش وارو ٻيٽ اِچابوئي (Ichaboe) جيڪو دنيا جي 1200 آءِ بي اي (Important Bird Areas) مان هڪ آهي، سائيز ۾ اٽڪل 15 ايڪڙ آهي. صدين کان هن ٻيٽ تي سامونڊي پکي بنا خوف خطري جي رهندا آيا ٿي ۽ ٻيٽ جا اهي سورهن ايڪڙ سندن وٺين سان ڀربا رهيا ٿي.

سمنڊ ۾ اٿل پٿل اچڻ تي ائٽلانٽڪ سمنڊ جي لهرن هنن جي گئانو جو ڪجهه حصو صاف ڪيو ٿي پر پوءِ ڪجهه هفتن بعد وِنين جا وري تالاب ٺهي ويا ٿي. 1800ع ڌاري جڏهن هتي پهريان انسان پهتا ته وِنين جو تالاب 5 ميٽر کن هو جنهن ۾ عام ماڻهوءَ جي قد کان ٻيڻو ڊگهو ماڻهو به ٻُڏي وڃي. سائوٿ آفريڪا توڙي هن پر واري ملڪ ۾ اونهاري ۾ ئي چڱي ٿڌڪار ٿي رهي، سياري ۾ ته سخت سيءُ ۽ ڏنڌ ٿو رهي. ايڏو ڏنڌ جو وِنين سان ڳوٺيون، ڳوٽريون، ڇپيون ۽ دٻا پرڻ وارا پنهنجي سامهون بيٺل ٻي مزور کي به ڏسي نٿي سگهيا. ائٽلانٽڪ سمنڊ جي ٿڌين هوائن جسم کي ٿي چيريو. هن ٻيٽ تي ڪم ڪرڻ وارن جي ڪائڻ پيئڻ لاءِ به ڪي هوٽلون نه هيون. مزورن ان ٻيٽ تي هلنڌڙ پينگئن جهلي، پڄائي ڪاڌا ٿي. هر يورپي ملڪ جي ماڻهن کي اهائي لوڙ هئي ته هن وکر (گئانو) سان جلدي جلدي پنهنجا جهاز ڀري يورپ جي مارڪيٽ ۾ وڪرو ڪري ناڻو ڪمائجي.

سامونڊي پکين جي وِنين جو هي واپار ڪيترائي سال هلندو رهيو.اهو تڏهن جهڪو ٿيو جڏهن بم ۽ بارود ناهڻ لاءِ ٻيا طريقا ايجاد ٿيا. فصلن جي بهتري لاءِ ڪيميڪل ڀاڻ تيار ٿيا. اج ايڪهين صديءَ ۾ به نميبيا جي هن ٻيٽ ”اِڇابوئي“ ڏي ماڻهو ايندا رهن ٿا پر گئانو (پکين جون وِنيون) گڏ ڪرڻ لاءِ نه پر پکين جي ديدار لاءِ، انهن جا فوٽو ڪيڻ لاءِ. نميبيا جي بندرگاهه وال وس Walvis Bay ۾ هوائي جهاز ۾ پهچي پوءِ لانچن ۽ فيرين ذريعي هن ٻيٽ Ichaboe جي چوڌاري چڪر هڻن ٿا. پکين جا هن قسم جا ٻيٽ پکين جي شوقينن لاءِ ڪشش رکن ٿا. مور، طوطا، ڪانگ ڪبرون ته هو پنهنجن ڳوٺن ۾ به ڏسي سگهن ٿا پر مختلف سامونڊي سي گل، نيرڳ، آرڪٽڪ ٽرن، بدڪون، پيليڪان، ڪاز ٽڙندا (Tuffed Ducks) چيڪلا (Teal)، لنج (Grelag goose)، هنجر (Spotbill)، انڪاٽرن، ڊگوش (Pintail Northern)،

سينڊر پينگئن، ڪورمورنٽ، Sacred Ibis، ڪِنگ فشر، Herons، پلوور جهڙا هزارن جي تعداد ۾ پکي هھڙن ٻيٽن تي ئي ڏسي سگهجن ٿا.

هتي اهو بہ لکندو هلان تہ مٿئين اِچابوئي ٻيٽ بابت ڪيترا سال يورپين کي خبر نہ پئي هئي. ٿورن گهڻن انگريزن ۽ پورچو گالين وٽين سان جهاز ٻري انهن جو يورپ ۾ وڪرو پئي ڪيو. پوءِ ڪئپٽن بينجمن موريل جنهن لڏڙن (Seals) جو شڪار تي ڪيو اهو 1830ع ڌاري هن ٻيٽ تي آيو ۽ پوءِ 1832ع ڌاري هن جو A Narrative of Four Voyages نالي يادگيرين جو ڪتاب ڇپيو جنهن ۾ هن اِچابوئي ٻيٽ تي گئانو جي انبارن جو ذڪر ڪيو.ان ۾ هن لکيو تہ "پکين جي هنن وِٺين ۾ وڏي ڪمائي آهي. جيڪڏهن ڪو 30000 ڊالر هن واپار ۾ لڳائي تہ هو آرام سان ٻن سالن اندر 10 ڪان 1500 پرسينٽ نفعو ڪمائي سگهي ٿو. هن ڪتاب بعد يورپ جي ڪيترن ئي ملڪن جا ماڻهو جهاز خريد ڪري هن وکر کي حاصل ڪرڻ لاءِ نميبيا ڏي ڀڳا. سڀ ڪان گهٽا جهاز 400 ڪان 500 تائين سال 1841ع ۽ سال 1843ع ڪان 1845ع جي وچ ۾ هن ٻيٽ جي چوڌاري نظر آيا جن تي لک ٽن ڪن گئانو يورپ پهچايو. ان تان منهنجو ڪليگ چيف انجنير مرحوم اڪبر غازي ياد ٿو اچي جنهن سان گڏ مون ڪيترن ئي جهازن تي سفر ڪيو. ڪجهہ عرصو Sailing بعد اسان جي دوست ۽ مئرين اڪيڊمي چٽگانگ ۾ مون کان هڪ سال سينئر اڪبر غازيءَ ساموندي نوڪريءَ کي خيرباد چئي اسان جي ڳوٺائي ڪئپٽن رشيد ابڙو ڪناري تي رهي وانگر بزنيس شروع ڪيو. ڪئپٽن رشيد جهاز چارٽر ڪري،يعني مسواڙ تي حاصل ڪري ڪنهن ملڪ مان سيمنٽ سان تہ ڪنهن ملڪ مان چانورن سان ڀري انهن ملڪن ڏي موڪليندو هو جتي ان وکر جي ضرورت ۽ اگهہ هجي پر اسان جي دوست اڪبر غازيءَ هڪ ئي شيءِ هڪ ئي ملڪ دبئيءَ ۾ موڪلڻ لڳو. اهو وکر پڻ گئانو هو پر پکين جون وِٺيون نہ پر مينهن جو ڇيڻو. گوبر! اڄ ڪان ٽيهارو ڪن

سال اڳ دبئي جي حڪومت دبئيءَ ڪي هڪ رڻ پٽ مان ڪڍي سبز ۽ ساوڪ وارو بڻائڻ ٿي چاهيو جنهن لاءِ هن کي چيٽي جي وڏي مقدار جي ضرورت هئي. اها کوٽ پوري ڪرڻ لاءِ اسان جي ڪليگ حامي ڀري ۽ ڪيترائي سال پاڪستان مان چيٽي سان جهاز ڀري موڪليندو رهيو. بعد ۾ اسان جهازن وارا دبئي جي ساوڪ ڏسي دل ئي دل ۾ پنهنجي دوست ۽ سينئر ڪليگ چيف انجنير اڪبر غازيءَ جي عقل، همٿ ۽ انتظام کي داد ڏيڻ لڳاسين.

ولايت ۾ رهندڙ اسان جي ماڻهن لاءِ مشورو

اج ڪلهه جو دور اهڙو آهي جو سڄي دنيا هڪ ”گلوبل وليج“ بڻجي وئي آهي. هوائي جهازن ۽ واٽس ائپ، اسڪائپي، ميسينجر جهڙن ٽيليفون سسٽمن دنيا جي هڪ ڪنڊ کي ٻي ڪنڊ سان ملائي ڇڏيو آهي. فقط ستر سال اڳ اسان جي سنڌي مسلمانن نوڪري لاءِ پر واري ڳوٺ ۾ وڃڻ کان به ڪيٻايو ٿي. (سنڌي هندو ته صدين کان ٻاهر پئي ويا). بهرحال هاڻ گذريل ويهه ٽيهه سالن کان سيناريو مختلف ٿي ويو آهي. اج ڪلهه اسان جي شهرن جا ته ڇا پر ڳوٺن جا شاگرد ۽ شاگردياڻيون به تعليم توڙي نوڪريءَ لاءِ ملائيشيا، چين، سعودي عرب ۽ دبئي ته ڇا پر جپان، ايسٽونيا، روس، ويندي اسڪينڊي نيويا جي ڏورانهن ملڪن: ناروي، ڊئنمارڪ، سئيڊن ۽ فنلئنڊ جي يونيورسٽين ۾ پڙهي رهيا آهن ۽ يورپ ۽ آمريڪا جي ملڪن ۾ نوڪريون ڪري رهيا آهن. منهنجي ٻاهر پڙهندڙن توڙي نوڪري ڪندڙن کي اها ئي نصيحت هوندي آهي ته هنن کي جيڪڏهن ڪنهن ملڪ ۾ گهٽ ۾ گهٽ ٽي سال رهڻو پوي ٿو ته پوءِ هنن لاءِ بهتر آهي ته هو ان ملڪ ۾ وڃڻ سان ڏينهن رات محنت ڪري اتي جي مڪاني ٻولي ملئي - يا ڪا ٻي ٿائي، عربي، جپاني، جيڪا به ان ملڪ جي هجي يڪدم سکي وٺڻ کپي. ان سان هنن کي ان ملڪ ۾ رهڻ ۾ آساني ۽ مزو ايندو ۽ هنن کي محسوس ٿيندو ته ان ملڪ جا ماڻهو هنن کي پنهنجي ٻولي ڳالهائيندو ڏسي پسند ڪن ٿا ۽ هنن کي پنهنجو سمجهي وڌيڪ مدد ڪندا.

مون کي جپان، ملائيشيا ۽ چين پاسي پنهنجي ملڪ جا ڪيترائي اهڙا مليا جن کي اتي جي ٻولي اچڻ ڪري تعليم مڪمل ڪرڻ تي يڪدم نوڪري ملي وئي. اهڙي هڪ هالا جي ڊاڪٽرياڻيءَ بابت پڻ لکيو اٿم جنهن سان اسان جي عوامي آواز اخبار جي ايڊيٽر ڊاڪٽر ايوب شيخ جي گهر واري ڊاڪٽر حضوران شيخ دبئي ۾ ملايو هو. هن سعودي عرب ۾ رهڻ دوران عربي

تمام سٺي سکي ورتي هئي ۽ هاڻ هن کي دبئيءَ ۾ هڪ وڏي نوڪري عربي اچڻ ڪري ملي رهي هئي. اهو ئي سبب آهي جو ”عرب دنيا“ ۾ مصري ۽ سوڊاني اسان ڪان وڌيڪ ڪامياب رهن ٿا.اسان کي عربي نٿي اچي پر هو ان ڪان چڱي طرح واقف آهن.

اهڙي طرح مون ملائيشيا ۾ ڏٺو آهي ته اسان جي ملڪ جي مسلمان ڊاڪٽرن يا انجنيئرن ڪان وڌيڪ انڊيا جي پروفيشنلس جو وڌيڪ قدر آهي توڙي هو ڪٽي مسلمان نه آهن پر هو پنهنجي فيلڊ (ڊاڪٽري، انجنيئري وغيره) ۾ ماهر هجڻ سان گڏ مڪاني ٻولي به سٺي ڳالهائين ٿا. ان سان گڏ ڪيترا ته ڪمپيوٽر ۽ انٽرنيٽ جي ڪمن ۾ به اسان ڪان ماهر آهن. ملائيشيا ۾ انڊيا جو بزنيس مئن ته اها ڳالهه چڱي طرح سمجهي ٿو ته هن جا گراهڪ هن وٽ تڏهن ايندا جڏهن هو ملئي سان گڏ چيني ۽ تامل ٻوليون به ڳالهائي سگهندو. جيڪي ٻوليون پڻ ملائيشيا ۽ سنگاپور ۾ عام آهن. اهو ئي حال جپان ۾ آهي. اتي به اهو ڌاريون ڪامياب وڃي ٿو ۽ وڌيڪ سک جي زندگي گذاري ٿو جيڪو ان ملڪ جي ٻوليءَ ڪان واقف ڪار آهي.

ڌارين ملڪن ۾ انڊيا جي مقابلي ۾ اسان جي ملڪ جي ماڻهن جو تعداد تمام گهٽ آهي. جپان، ملائيشيا ۽ ٿائليند جهڙا ملڪ ته ڇڏيو پر سعودي عرب ۾ به مڪي ۽ مديني ڪان علاوه ٻين شهرن ۾ انڊيا جي هندن توڙي اتي جي مسلمانن جو تعداد وڌيڪ آهي. هو عربن وانگر فرفر عربي ڳالهائيندي نظر ايندا.... دبئي، دوحه، ڪويت توڙي ايران، ترڪي ۽ وچ ايشيا جي ملڪن ۾ به انڊين واپاري توڙي نوڪري پيشه ڪامياب نظر ايندا ۽ هواتي جي عربي، فارسي يا ترڪي چڱي طرح ڳالهائين ٿا. ڪنهن زماني ۾ اسان جي حيدرآباد جي سنڌورڪي هندو واپارين لاءِ مشهور هو ته هو جنهن ملڪ ۾ ڏنڌو جمائين ٿا ان جي ٻولي ڳالهائين ٿا ۽ دنيا جي مختلف ملڪن ۾ رهڻ ڪري حيدرآباد جا سنڌي دنيا جي انيڪ ٻولين ڪان واقف آهن.

اسان جا به هاڻ ڪيترائي شاگرد. خاص ڪري اُهي جيڪي تعليم بعد انهن ئي ملڪن ۾ نوڪري ڪري رهيا آهن. مڪاني ٻوليءَ کان چڱي ريت واقفيت رکن ٿا. بلڪ ڪيترن ته ان نوڪري ملڻ جو سبب اتي جي ٻولي جي ڄاڻ ٻڌايو. اهڙا ڪيترائي شاگرد. پروفيسر. ڊاڪٽر. انجنيئر ۽ واپاري مون کي جپان، چين، ملائيشيا ۽ اسڪئنڊي نيوين ملڪن ۾ به مليا جتي منهنجو گهڻو وڃڻ ٿئي ٿو. انهن مان ڪجهه نوجوانن جو احوال لکيو به اٿم ۽ ڪاوش اخبار ۾ ايندو رهي ٿو- جيئن اهو پڙهي ٻين ۾ اتساهه پيدا ٿئي. انهن ۾ گهڻيون ڇوڪريون آهن سي به ڳوٺن جون! هو انهن ملڪن جون مڪاني ٻوليون صاف ۽ سٺي طرح ڳالهائين ٿيون.

آئون پاڻ کي ٿو ڏسان ته جهاز جي نوڪري دوران 15 سال کن ملائيشيا جي بندرگاهن ۾ به ايندو رهيس پر ملئي سکڻ جي ضرورت محسوس نه ڪيم جو هر دفعي اسان جو جهاز وڌ ۾ وڌ هفتو کن بندرگاهه ۾ رهي پوءِ ٻيو واري ملڪ ٿائيلينڊ . انڊونيشيا، هانگ ڪانگ، چين ۽ جپان جي بندرگاهن ڏي هليو ويو ٿي. پر پوءِ 1982ع ڌاري جڏهن سامونڊي نوڪري ڇڏي ملائيشيا جي شهر ملاڪا ۾ ڪناري جي نوڪريءَ جو ٽن سالن جو ڪانٽريڪٽ ڪيم ۽ ملائيشيا جي ماحول، مينهوڳي جي موسم ۽ ماڻهن جي بهتر مزاج کي ڏيان ۾ رکي ارادو ڪيم ته هتي هڪ ٻيو به ٽي ڪانٽريڪٽ به ڪري سگهجن ٿا ۽ وڏو عرصو رهڻ جو سوچي، نوڪري جي پهرين ڏينهن کان وٺي مڪاني ٻولي “ملئي” پڻ سکڻ شروع ڪيم ۽ ٽن مهينن اندر مون کي پاڻ تي ايترو اعتماد پيدا ٿي ويو جو ڏورانهن ڳوٺن، ٻهراڙين ۽ جهنگلن ۾ اڪيلو سير ڪندي فڪر نه ٿيندو هو جو رستو ڀلجڻ تي يا ڪنهن شيءِ جي ضرورت محسوس ڪرڻ تي آئون اتي جي انگريزي کان اڻ واقف ڳوٺاڻن سان سندن ٻوليءَ ۾ خبر چار ڪري سگهيس ٿي ۽ پنهنجي ڪم جي ڳالهه پڇي سگهيس ٿي.

سو توهان به جيڪڏهن ٻاهر رهو ٿا ته اتي جي ٻولي سکڻ سان توهان جي زندگي آسان ٿي پوندي، توهان پرديس ۾ رهڻ Enjoy ڪري سگهندائو.

توهان اتي جي ماڻهن جي خوشين، غمين، چرچن، پوڳن، خوابن، سوچن، اميدن آسرن، رسمن رواجن ۽ حالتن کي وڌيڪ بهتر انداز ۾ ۽ ويجهڙائيءَ کان ڏسي ۽ پسي سگهندائو. اها ٻي ڳالهہ آهي تہ توهان جنهن يونيورسٽي ۾ پڙهو ٿا اتي ميڊيم آف انسٽرڪشن پلي انگريزي هجي، يا جنهن اسپتال، انجنيئرنگ فرم ۾ توهان ڪم ڪريو ٿا اتي سيني کي انگريزي ڳالهائڻي پوي پر تنهن هوندي بہ ان ملڪ جي ملئي، جپاني، نارويجين يا چيني ٻولي سکڻ ۾ مزو ئي ٻيو آهي. سچ ڳالهہ اها آهي تہ ڌارئين ملڪ جي ٻولي سکڻ شرط ان جا محاورا، چوڻيون ۽ پهاڪا وغيره سمجهڻ جي پڻ ڪوشش ڪجي. ان سان توهان کي ان ملڪ جي ماڻهن جي ڪلچر ۽ سوچ جي خبر پئجي سگهندي ۽ توهان هنن کي بهتر نموني سمجهي سگهندائو.

بلاشڪ ٻولي هڪ اها منفرد ۽ انوکي شيءِ آهي جيڪا ان ملڪ جي ماڻهن يا قوم جي ڪلچر جي عڪاسي ڪري ٿي جيڪا اهي استعمال ڪن ٿا. ڪيترا ماڻهو اهو ئي سمجهن ٿا تہ ڌارئين ٻولي فرفر ڳالهائڻ سان توهان ان جا ماهر ٿي ويائو پر ائين ناهي. سحر امداد، ادل سومرو يا اياز گُل جهڙي ڪنهن ادب جي پروفيسر کان پڇندائو تہ هو توهان کي پڪ اهو ئي چوندو تہ "ٻولي فقط لفظن جو مجموعو ۽ گرامر ناهي. ڌارئين ٻوليءَ جو ماهر ٿيڻ لاءِ دراصل لفظن جي اصل معنيٰ سمجهڻ ضروري آهي ۽ ڳالهايل جملن ۽ احساسن پٺيان رکيل مطلب سمجهڻ پڻ ضروري آهي." بقول هڪ انگريز اديب جي:

To understand the inner expressions, one needs to learn the language frills such as idiomatic expression and colloquial forms.

ڇو جو هر ٻوليءَ ۾ ڪيترا اهڙا جملا ٿين ٿا جيڪي هڪ ڌاريون جيڪو ان ملڪ ۽ قوم جي ڪلچر، ثقافت ۽ ماحول کان اڻ واقف آهي، صحيح طرح سمجهي نہ سگهندو. هو انهن جملن ۾ ڪتب آيل فقط لفظن جي معنيٰ مان صحيح مطلب ڪڍي نہ سگهندو. جيئن انگريز چوندا آهن تہ Like

house on fire. هنن جو اهو چوڻ جو مطلب اهو هوندو آهي: ”ڪنهن شيءِ جو جهٽ پٽ ٿيڻ.“ هڪ ٻئي جو جلدي دوست ٿيڻ، هڪ ٻئي جون ساڳيون دلچسپيون هجڻ... پر مٿين جملي جي لفظن جي معنيٰ معلوم ڪبي ته اها مختلف ٿيندي.

هڪ دفعي جهنگل وارو پراڻو رستو وٺي آئون ملاڪا کان سريمبان وڃي رهيو هوس. هڪ هنڌ سامهون کان ايندر ٽئڪسيءَ کي ڪراس ڪرڻ وقت اسان ٻنهي جي ڪارن جون پاسي واريون آرسيون هڪ ٻئي سان ٽڪرائجي ٽٽي پيون. اسان گاڏيون بيهاري ڪارن مان لهي پنهنجي پنهنجي نقصان کي ڏٺو ۽ پوءِ هڪ ٻئي جي ويجهو آياسين. جيئن اهو ئي چئي سگهون جيڪو اهڙن موقعن تي هڪ ٻئي کي چئبو آهي ته ”تنهنجو ڏوهه آهي.“

منهنجي ته سخت غم ۽ غصي واري حالت هئي جو منهنجي نئين ڪار هئي جيڪا ٽي چار مهينا اڳ ملائيشيا پهچڻ شرط ورتي هيم. آئون ته پنهنجن ئي خيالن ۾ سوچن ۾ وڃي رهيو هوس ته هن اوچتي ٽڪر تي هوش جاءِ آيا. مون سمجهيو ته هتي گهاٽي جهنگل ۾ پوليس وغيره جو نه هجڻ ڪري ٽئڪسي هلائڻ وارو ڪو ٻار هوندو جيڪو بنا ليسن جي هٿ سڌو ڪري رهيو هوندو. جيئن ڪراچي جي ڊفينس جي علائقي ۾ امير مائٽن يا سرڪاري ڪامورن جا ڪريل ٻار مائٽن جي گاڏي لڪچوريءَ ۾ ڪٽي پرئڪٽس ڪندا وتندا آهن ۽ اڪثر حادثا ڪري ويهندا آهن. پر هي ته پنجاهه سٺ سالن جي وچ جو تجربيڪار ڊرائيور هو. (آئون انهن ڏينهن ۾ 38 سالن جو هوس). بهرحال جيسين آئون ملئي ٻوليءَ ۾ جملو ٺاهيان ته ”تنهنجو ڏوهه آهي... تو هي ڇا ڪيو؟!“ تيسين ڏسان ته هو ٻن لفظن کي دهرائي رهيو آهي. مون کي اهو ٻڌائڻ بدران ته ان ۾ منهنجو ڏوهه آهي هو مون کي ”مَڪن جالان، مَڪن جالان“ چئي رهيو هو. هو جيڪي لفظ چئي رهيو هو اهي منهنجا ٻڌل سڃاتل هئا پر سندن مطلب سمجهه ۾ نه پئي آيو. ملائيشيا ۾ رهي ڪير آهي جيڪو پهرين ڏينهن ئي ”مڪن“ لفظ نه ٻڌي. ملئي ٻوليءَ ۾ لفظ Makkan (مڪن) جي

معنيٰ ڪائڻ آهي. اهڙي طرح منيوم جي معنيٰ پيئڻ آهي. ڪاڏي جي اسٽالن وٽان لنگهبو تہ ڪاڏي پيتي جون شيون وڪڻڻ وارن جي رڙ لڳي پئي هوندي: مڪن ايام گورينگ (فراءِ مرغي ڪائو)، مڪن آئرباتو چمپور (گولا ڳنڍيا ڪائو)، منيوم آئر تيبو (ڪمند جو رس پيو). وغيره جالان بہ اهو لفظ آهي جيڪو ڏاريون ماڻهو پهرين ڏينهن ئي ٻڌي ٿو: "سلامت جالان" معنيٰ رستي جي سلامتي. ملئي ماڻهو موڪلائڻ وقت سلامت جالان چون جيئن اسان "خدا حافظ" يا "في امان الله" چئون ٿا. ملئي ٻوليءَ ۾ جالان معنيٰ هلڻ بہ تہ رستو روڊ، شاهراه بہ. توهان کي هر رستي جي ڪناري تي لڳل بورڊ تي ان روڊ جي لکيل نالي اڳيان جالان لکيل ملندو. جالان تن رزاق (شاهراهہ تن رزاق)، جالان بنگسا، جالان چوڪِٽ، جالان مها راجا ليلا... وغيره.

ان وقت نئين گاڏيءَ جي آرسي چڪنا چور ڪرائڻ مهل سمجهہ ۾ نہ پئي آيو تہ اڳلو مون تي ڏوهہ ٿاڦڻ بدران چوي ڇا پيو؟ هو تہ مون کي ڪجهہ ڪائڻ (مڪن) لاءِ چئي رهيو هو پر ڪوالالمپور ۽ ملاڪا شهر جي فوڊ اسٽريٽن تي ڪاڏي جي اسٽالن وارن جي مڪن سان گڏ لفظ: ايام (ڪڪڙ)، اِڪان (مڇي)، اُڏانگ (گانگٽ)، ڪئيح (منائي) يا ناناس (اناناس) بدران ڪجهہ ٻي شيءِ لاءِ چئي رهيو آهي... جالان... ۽ مون تہ اهو ئي ٻڌو آهي تہ جالان معنيٰ هلڻ يا رستو! رستي (Jalan) کي ڪائڻ جو آئون پهريون دفعو ٻڌي رهيو هوس. بهرحال ٽئڪسيءَ ۾ وينل همراهن اسان ٻنهي کي سرچائي پنهنجي پنهنجي منزل ڏي روانو ڪيو.

ڪجهہ ڪلوميٽر هلڻ ۽ ٿڏو ٿيڻ تي مون کي هن جي ڳالهہ سمجهہ ۾ آئي ۽ مون جائزو ورتو تہ ان ۾ سئو سيڪڙو ڏوهہ منهنجو هو. آئون ڪار هلائڻ دوران اهو وساري وينو هوس تہ آئون هاءِ وي بدران جهنگل جي ڏاٻيجي، گهارو، گجو ٺٽو وارو پراڻو سوڙهو رستو وٺي پئي ويس جنهن تان فقط هڪ ڪار هلي سگهي. سامهون ايندڙ ڪار کي ڪراس ڪرڻ مهل ٻنهي کي اڌ رستو خالي ڪرڻ لاءِ ڪچي تي لهي وڃڻ کپي. حق جي ڳالهہ ڪبي مون پنهنجي ڪار کي ڪچي

تي لاٿو ضرور پر ايترو نہ جيترو لاهڻ کپي. ٽئڪسي ڊرائيور پنهنجي ڪار کي پنهنجي حصي کان وڌيڪ ڪچي ۾ لاٿو پر تنهن هوندي بہ اسان جون آرسيون ٽڪرائجي ويون. حق تي هو مون کي ڏوهاري ٺهرائڻ لاءِ فضيلت سان "مڪن جالان" (رستو ڪاڏو) چئي رهيو هو. يعني هن جي حصي واري رستي تي مون قبضو ڪري گاڏي هلائي.

سو اها ڳالهہ ٻڌائڻ مان منهنجو مطلب آهي تہ ڪٿي ڪٿي جملي جي لفظن جي ڊڪشنري واري معنيٰ معلوم ڪرڻ بدران محاوراتي اصطلاح (Idom) يا پهاڪي کي سمجهڻ ضروري آهي. جيئن اسان وٽ ڪو "پڳ لاهڻ" تارا ڳڻڻ يا "مُٺ گرم ڪرڻ" جهڙو Idom (اصطلاح) استعمال ٿو ڪري تہ ان جي لفظي معنيٰ بدران اصل مطلب سمجهڻ کپي. بي عزتي ڪرڻ، ننڊ جو نہ اچڻ ۽ رشوت جي گهر ڪرڻ.

ملئي ٻولي ادبي لحاظ کان فارسي يا عربيءَ وانگر ڪا اهڙي امير ناهي. اسان جي اڙدو سنڌيءَ وانگر ٻين ٻولين جي لفظن سان ڀريل آهي. اها ٻي ڳالهہ آهي تہ هر هڪ کي پنهنجي مادري ٻولي پياري لڳي ٿي پر حالت اها آهي جو اسان جي قومي تراني ۾ بہ صرف هڪ لفظ "ڪا" سو اردو جو آهي باقي سڀ لفظ فارسي جا آهن. اسان جون ٻوليون سنڌي اردو وغيره ڏنو وڃي تہ عربي، فارسي، سنسڪرت ۽ انگريزي لفظن سان ڀريون پيون آهن. ملئي ٻولي تہ ان کان بہ چٽ آهي جنهن لاءِ خود ملئي جا "ڪرس ماس" جهڙا اديب اعتراف ڪندا آهن. پر اهو آهي تہ هر ٻوليءَ وانگر ملئيءَ ۾ بہ پهاڪا، چوڻيون، محاورا، اصطلاح جام آهن جيڪي شيون هر ٻوليءَ کي دلچسپ بڻائين ٿا ۽ ٻوليءَ جو اهم حصو سمجهيا وڃن ٿا. غير رسمي ڳالهہ ٻولهہ توڙي ادبي لکڻين ۾ اهي ٻوليءَ کي خوبصورت بڻائين ٿا ۽ ٻئي کي پنهنجو مقصد سمجهائڻ ۾ آساني پيدا ڪن ٿا. محاورا، اصطلاح، قول، نقطا (Idioms) ۽ پهاڪا (Proverbs) هر ٻوليءَ ۾ ٿين ٿا پر انهن کي سمجهڻ لاءِ ان قوم يا ملڪ جو ڪلچر ۽ تاريخ سمجهڻ ضروري ٿئي ٿي. اصطلاح (Idom) هڪ کان وڌيڪ لفظن جو جملو

ٿئي ٿو جنهن جي پنهنجي مقرر معنيٰ رهي ٿي. ان جو ان جملي ۾ موجود لفظن جي معنيٰ سان ڪو مطلب نٿو رهي.

بقول آمريڪن ناول نويس راڊمن (Rodman Philbrick) جي:

"Idioms are fixed phrases, consisting of more than one word which have meanings that cannot be inferred by knowing the meaning of the individual words."

ملئي ٻولي بلڪ هر ٻولي- اها ڪٽي اوڏڪي هجي يا ڍاتڪي، پهاڪن ۽ اصطلاحن (Idioms) جي خيال کان دلچسپ ٿئي ٿي. پوءِ اها ٻي ڳالهه آهي ته اسان ان ٻولي ڳالهائيندڙ قوم يا ملڪ جي ماڻهن جي ڪلچر ۽ تاريخ کان اڻ واقف هجڻ ڪري اسان کي انهن جا ڪيترا پهاڪا يا چرچا سمجهه ۾ نه اچن. ڪڏهن ته ائين به ٿيندو آهي ته وقت سان گڏ حالتون بدلجڻ سان اهي شيون يا ڳالهيون غائب ٿي وينديون آهن جن بابت اهي محاورا، اصطلاح يا پهاڪا هوندا آهن. مثال طور اڄ ڪلهه اسان وٽ شهرن ۾ ڪٿي آهي اٺن پالڻ يا اٺن تي سواريءَ جوڪم. ڳوٺن جا ماڻهو به پنهنجي موٽر سائيڪل رکن ٿا يا چنگچي تي سفر ڪن ٿا. ويندي ٽانگا به غائب ٿي چڪا هوندا. هالا جي بس اسٽاپ تي بس مان لهي ٽانگي ۾ چڙهي گهر اچبو هو. 1952ع ۾ آئون 8 سالن جو هوس ته پنهنجي ڏاڏيءَ جي ياءُ سان اٺ تي چڙهي هالا کان پٽ شاهه ميلو گهمڻ ويو هوس جيڪو هالا کان ٽي ڪلوميٽر مس ٿيندو. هاڻ ته اٺ ورلي ڪو نظر ٿو اچي. جيتوڻيڪ اسان جو صوبو نيم بيابان (Semi Desert) آهي. ملائيشيا ۽ جپان جهڙا ملڪ جتي ٻارهوئي مينهن لڳو پيو آهي ۽ جابلو علائقو آهي. اتي ڪٿي ٿو اٺ رهي سگهي. هنن وٽ اٺ جهڙو جانور ٿئي ئي ڪونه. اهي اٺ بابت ڪو محاورو يا پهاڪو ڇا سمجهي سگهندا جڏهن ته حالت اها آهي جو اسان جي اڄ جي ماڻهن لاءِ- خاص ڪري نوجوان ٽهيءَ لاءِ ئي ان قسم جون اٺ بابت چوڻيون ۽ پهاڪا سمجهڻ ڏکيو ڪم ٿيندو وڃي. مثال طور اٺ

بابت هيئين پهاڪن مان ڪو ڏاريون تہ ڇا اسانجا ٻار بہ ڇا سمجهي سگهندا جن نہ اٿ ڏٺو آهي ۽ نہ ان جي خصلتن ۽ عادتن کان واقف آهن.

* پوڙهو اٺ بہ ڪنوات لهي.
* اٺ پوڙهو ٿيو تہ بہ مُتڻ نہ سکيو.
* اٺن تڏهن ٿي رنو جڏهن ٻورا ٿي سبيا.
* پري اُٺ تان وِڄٽي لٿي تہ بہ چڳي
* اٺ جي چوري پکي ۾ ڇا لڪندي؟
* جيڏو اٺ تيڏا لوڏا.
* اٺ جي وات ۾ جِيري جي لپ
* اٺ پنهنجي مُٺ ۾ ٺي ترڪيو پوي، وغيره.

ملائيشيا جي ملاڪا رياست جتي مون ڏهہ سال کن گذاريا اتي جي وزيراعليٰ ملاڪا جي چڙيا گهر (Zoo) ۾ اٺ رکڻ ٿي چاهيو جيئن اتي جا ماڻهو هن رڻ پٽ بيابان جي آفت جيڏي جانور کي ڏسي سگهن. مون کي چيائين تہ هاٿيءَ وانگر اٺ تي بہ ٽڪيٽ رکي ماڻهن کي شهر جي سواري ڪرائبي. مون چيومانس تہ اهو توهان جي ملڪ ۾ ناممڪن آهي جتي تقريبن هر وقت بارش ۽ رستن تي چڪڙ لڳي پئي آهي.

”پوءِ ڇا ٿي پيو. ماڻهن جي وهڻ لاءِ ڇت واري پالڪني ٺاهبي. هاٿي بہ تہ هلندو رهي ٿو.“

چيومانس تہ هي غريب هاٿيءَ وانگر گپ ۽ مينهن ۾ هلي نہ سگهندو. مون ڪيس اٺ بابت مٿين چوٽي ”اٺ پنهنجي مُٺَ ۾ ٺي ترڪيو پوي“ ٻڌائيمانس جنهن تي ڏاڍو کليو.

محاوري/ اصطلاح (Idiom) کي ملئي ٻوليءَ ۾ ”سمپولان بَهاسا“ (Simpulan Bahasa) سڏجي ٿو جيئن پهاڪن کي پري بَهاسا (Prebahasa) سڏجي ٿو. ”سمپولان“ لفظ جي معنيٰ آهي ”ڳنڍ“ ۽ بَهاسا جي معنيٰ آهي ٻولي، زبان. ملئي لفظ بَهاسا جيڪو برونائي ۽ انڊونيشيا ۾ بہ

استعمال ٿئي ٿو دراصل سنسڪرت لفظ ”ڀاشا“ مان جڙيو آهي. لفظ ”سمپلان ٻهاسا“ ٻن لفظن جي ڳنڍ آهي جيڪا هڪ نئون جملو (Phrase) ٺاهي ٿي. ان لفظن جي ڳنڍ يا ڳانڍاپي کي جدا ڪرڻ سان ان جا لفظ اها معنيٰ رکن ٿا جيڪا انهن لفظن لاءِ ڊڪشنريءَ ۾ آهي. جيئن مٿي سنڌي اصطلاحن جا مثال ڏئي چڪو آهيان ته تارا ڳڻڻ، پڳ لاهڻ، وغيره. ڪي ڪي ملئي اصطلاح ٽن يا چئن لفظن جا به ٿين ٿا. وقت سان گڏ جيئن جيئن ماڻهو وڏيڪ نيون شيون ڏسي ٿو تيئن تيئن وڏيڪ تجربو حاصل ڪري ٿو ته ته محاورا ۽ اصطلاح (Idioms) به نئون نئون روپ اختيار ڪن ٿا.

شروع وارن ڏينهن ۾ ملئي ماڻهو ڪڙمي هئا يا وري مهاڻا ماڇي. ويندي 1960ع واري ڏهاڪي ۾ به جڏهن منهنجو پهريون دفعو ملائيشيا اچڻ ٿيو ته ملئي ماڻهن کي ڳوٺن ۾ اهي ڪم ڪندي ڏٺو. هنن وٽ چوٽيون ۽ پهاڪا به ان موجب هئا يعني انهن شين جا جيڪي هنن کيتي ٻاڙي يا درياهه ۾ ٻيڙي هلائي مڇيون مارڻ دوران ڏٺيون ٿي، يا انهن ڪمن سان وابسته هئا. مثال طور مڇيون ڦاسائڻ دوران سخت طوفان ۾ اچڻ تي ملئي مهاڻا اهو ئي چوندا هئا ته ”گيلوراهاتي“ معنيٰ هو سخت مصيبت ۾ ڦاسي پيا... جيتوڻيڪ ان جي لفظي معنيٰ ٿيندي... Gelora معنيٰ طوفان ۽ Hati معنيٰ دل، جگر. اهڙي طرح ملئي مهاڻن ۽ ساٿين کان هي محاورو اڪثر ٻڌبو آهي: ڪينا پانچنگ جنهن مان هنن جو مقصد آهي نڳجي وڃڻ، ٻئي جي ڳالهين ۾ اچي ڦاسي وڃڻ. پر ڏٺو وڃي ته انهن ٻن لفظن جي ڊڪشنريءَ ۾ معنيٰ مختلف ٿيندي. Kena معنيٰ اٽڪڻ، اچڻ وغيره... ۽ Pancing معنيٰ ڪنڍيءَ (Hook) ۾. يعني مڇي ڦاسائڻ واري ڪنڍيءَ ۾ مڇيءَ جو ڦاسڻ. ملائيشيا ويندڙ ۽ ملئي ٻوليءَ سان دلچسپي رکڻ وارن اسان جي هم وطنين لاءِ لکندو هلان ته ملئي ٻولي ڪنهن زماني ۾ اسان جي سنڌي، اڙدو وانگر عربي رسم الخط ۾ لکي وئي ٿي جنهن کي Jawi (جوي) سڏجي ٿو. اڄ به ملئي جا ڪيترائي مذهبي ڪتاب جوي ۾ ڇپيل ٿين ٿا. پر هاڻ اڌ صديءَ کان ملائيشيا، انڊونيشيا، برونائيءَ وارن پنهنجي زبان

کي رومن الفابيٽ ۾ ڪري ڇڏيو آهي، يعني اي، بي، سي ڊي ۾. اسان وٽ "ش" لکڻ لاءِ "Sh" لکون ٿا ۽ "چ" لکڻ لاءِ "Ch". پر ملئي ٻولي رومن۾ لکڻ لاءِ "ش" جي اچار لاءِ "Sy" ۽ "چ" جي اُچار لاءِ فقط "C" لکيو وڃي ٿو. سو ملئي لفظ جويءَ ۾ پانچنگ، رومن ۾ Pancing لکيو وڃي ٿو. بهرحال منهنجو جپان ۽ ملائيشيا ۾ تمام گهڻو رهڻ ٿيو آهي، سو ظاهر آهي آئون انهن ملڪن ۽ انهن جي ٻولين بابت ئي ڪجهه لکي سگهان ٿو.

ملئي ٻوليءَ بابت هڪ ٻي ڳالهه جنهن کان اتي رهندڙ اسان جا ماڻهو واقف هوندا پر اهي شاگرد ۽ نوڪري ڪرڻ وارا جيڪي هاڻ ملائيشيا، انڊونيشيا يا برونائي وڃڻ جو ارادو رکن ٿا، انهن جي دلچسپيءَ لاءِ لکندو هلان ته انهن ملڪن جي ساڳي زبان آهي جيڪا "ملئي" سڏجي ٿي پر مٿين ملڪن مان هر هڪ ان کي پنهنجي ملڪ جي نالي سان ٻهاسا ملائيشيا، ٻهاسا انڊونيشيا وغيره سڏي ٿو. باقي ڳالهائڻ ۽ لکڻ ۾ ساڳي آهي البت ڪجهه ڪجهه لفظن ۽ انهن جي اسپيلنگ ۾ معمولي فرق ضرور آهي جيئن سنڌ ۾ ڪي چانهين چون ته ڪي هنداٽو ڪي آچار چون ته ڪي سانڊاٽو. يا اتر سنڌ جا ڪي ماڻهو ڪتن کي ڪتان، ٽنگن کي ٽنگان وغيره چون ٿا... يا لاڙڪاڻي جا ماڻهو "چو" کي "شو" چون ٿا.

ملئي نه فقط مٿين ملڪن ۾ پر ٿائيلنڊ ۽ فلپين جي ڏاکڻ حصن ۾ به ڳالهائي وڃي ٿي ۽ اتي جي ماڻهن جو وڏو سيڪڙو مسلمان آهن. اتي به اهي ساڳيا پهاڪا، پروليون، چوڻيون، محاورا (Idioms) استعمال ٿين ٿا ۽ وقت سان گڏ انهن منجهه تبديلي به ايندي رهي ٿي. هاڻ هو ڳوناڻي زندگيءَ مان نڪري شهري زندگيءَ ۾ اچي رهيا آهن يا ماڊرن ٿيندا وڃن ته ان سان گڏ سندن چوڻين ۽ محاورن ۾ به تبديلي اچي رهي آهي. نه ته ڪو زمانو هو جو شهرن ۾ چيني ماڻهو ضرور هئا پر ملئي ماڻهن جي زندگي ڳوٺن تائين محدود هئي ۽ سندن روزگار درياهه جي ڪناري تي رهي مڇيون مارڻ ۽ هارپو ڪرڻ هو. ڳوٺن ۾ ملئي ماڻهو ٻار لاءِ چوندا آهن Setahun Jagung جنهن جي

لفظي معنيٰ آهي "هڪ سال جو مڪئي جو سنگ." جگنگ معنيٰ مڪئيءَ جو سنگ. سي تاهون لفظ دراصل ٻن لفظن جو شارٽ فارم آهي. Satu Tahun معنيٰ هڪ سال. اهو اصطلاح ان لاءِ به استعمال ڪن ٿا جيڪو ڪنهن ڪم تي نئون لڳل هجي... سيڪڙاٽ هجي.

ملئيءَ ۾ ٻن لفظن جو هڪ محاورو اڪثر استعمال ٿو ٿئي: Beras Basah جيڪو ڪنهن بيڪار شيءِ يا ماڻهوءَ لاءِ استعمال ٿئي ٿو جنهن جي جيتوڻيڪ لفظي معنيٰ آهي "آلا ٿي ويل چانور". اهو محاورو ملائيشيا ۾ رهندڙ اڪثر ملئي ماڻهن لاءِ استعمال ٿيو ٿي جو هنن فقط ڪيتي ٻاڙي ڪئي ٿي، ٻي ڪنهن ڪم لاءِ بيڪار هئا. پر اها ڳالهه ماضيءَ جي هئي. ويندي 1960ع ۽ 1970ع وارن ڏهاڪن ۾ ائين نظر آيو ٿي. هاڻ نه رڳو ملائيشيا جو ملڪ يورپ وانگر ماڊرن ٿي ويو آهي پر اتي جي ملئي قوم ۾ به تبديلي اچي وئي آهي. هو اڄ ڪلهه هر فيلڊ ۽ ٽيڪنالاجيءَ ۾ ڪم ڪن ٿا. هتي جا چيني ماڻهو ته هونءَ به تيز ۽ ذهين هئا. هٿ جي هنر کان تعليم جي هر فيلڊ ۾ اڳيان اڳيان هئا. سو "بيراس بساح" جهڙا اصطلاح هاڻ ڪنهن ملئي ماڻهوءَ لاءِ استعمال ڪري نٿا سگهون.

جيئن ڪٽي چئجي ته اسان وٽ ڪنهن زماني ۾ فارسيءَ کي وڏو مان هو. انگريزن کان اڳ مغل سلطنت ۾ فارسي ٻولي جي ڄاڻو کي سٺي نوڪري ٿي ملي. ويندي سنڌ ۾ ميرن جي حڪومت ۾ به فارسيءَ جو مٿاهون مانُ هو. ان وقت جي چوڻي آهي ته "پڙهي فارسي وڪڻي تيل" معنيٰ اها تعجب جي ڳالهه سمجهي وئي ٿي ته فارسي ڄاڻڻ کان پوءِ به هو بيروزگار آهي... هن کي نوڪري ناهي ۽ هو پڪوڙا پيو وڪڻي! انگريزن جي راڄ بعد ان محاوري جي ڪا حيثيت نه رهي جو انگريز راڄ ۾ هنن انگريزيءَ جو استعمال ڪرايو. نوڪريون ۽ اهم عهدا به انهن کي ملڻ لڳا جنانگريزي سکي ٿي. ايتري قدر جو اسان جا مسلمان انگريزيءَ کي ڪافرن جي ٻولي چئي ان کي نه پڙهيا. ساڳي وقت سنڌي هندو انگريزي پڙهي اڳيان نڪري ويا. ڏٺو وڃي ته فارسيءَ ۾ به هندو اڳيان اڳيان هئا. ان ڪري ميرن يا مغل حاڪمن به هنن کي سٺيون نوڪريون

ڏنيون ٿي. تڏهن تہ ان وقت اها چوڻي عام هوندي هئي تہ ”فارسي گهوڙي چاڙهسي.“ يعني فارسي ڄاڻڻ واري عزت ماڻي ٿي... ۽ فارس يعني پرشن راڄ اڄ واري ايران تائين تہ محدود نہ هو.. هن ۾ اڄ جي ايران کان علاوه افغانستان، پاڪستان جا اتراهان حصا، وچ ايشيا جا ملڪ ۽ ڪئسپين سمنڊ جي ڪناري وارا علائقا ۽ ترڪي ۽ عراق جو ڪجهہ حصو اچي ويو ٿي. بابر ۽ اڪبر وٽ تہ ڇا پر هلاڪو خان ۽ قبلائي خان وٽ بہ فارسي ڳالهائڻ وارا وڏن عهدن تي دربار ۾ رهيا ٿي. پر هاڻ اهي سڀ ماضيءَ جون ڳالهيون رهجي ويون آهن. اڄ توهان جو اهو اصطلاح (Idiom) ”پڙهي فارسي وڪڻي تيل“ ڪنهن کي حيرت ۾ وجهي نٿو سگهي. اڄ جي دور ۾ تہ اسان جي ملڪ مان ڊاڪٽري انجنيئري پڙهيل بہ آمريڪا جي سب وي اسٽيشنن ۾ سئنڊوچون ۽ چپس جا پاڪيٽ پيا وڪڻن يا سپر اسٽورن ۾ گوشت (بار) ڍوئڻ جهڙي مزوري پيا ڪن. اسان جو ڊاڪٽر يا انجنيئر اتي پنهنجي پروفيشنل فيلڊ ۾ فقط تڏهن نوڪري حاصل ڪري سگهي ٿو جڏهن هو آمريڪا وارن جامقررڪيل انگريزيءَ جا خاص ٽيسٽ پاس ڪري ٿو.

ملائيشيا جا ملئي مسلمان ٻوٽن ۾ رهڻ ۽ ڪڪڙيون بدڪون پالڻ جا اڄ بہ شوقين آهن. ان ڪري ڪيترن ئي ملئي محاورن/ اصطلاحن جو تعلق ڪڪڙين، بدڪن، بيضن وغيره سان بہ آهي. ملئيءَ ۾ هڪ چوڻي آهي: Tidur Ayam جنهن جو مطلب آهي ٿوري ننڊ ڪرڻ وارو يا نيم خوابيءَ جو مريض. جيتوڻيڪ لفظي معنيٰ ڏني وڃي تہ تيدور معنيٰ ننڊ ۽ ايام معنيٰ ڪڪڙ. ملئيءَ ۾ هڪ ٻيو مشهور اصطلاح (Idiom) آهي. Ajak Ajak Ayam ڪنهن کي ٻي دليءَ سان دعوت ڏيڻ کي اجاڪ اجاڪ ايام سڏجي ٿو. هونءَ لفظي معني ٿي ”مرغيءَ کي دعوت ڏيڻ.“

سو منهنجو مطلب اهو آهي تہ ڪنهن ملڪ جي ٻولي سکڻ سٺي ڳالهہ آهي پر ان ٻوليءَ جا محاورا، اصطلاح ۽ پهاڪا وغيره ڄاڻڻ سان اڃا بہ مزو اچي ٿو جو انهن مان ان قوم جي ڪلچر ۽ ماحول جي بہ خبر پوي ٿي، جيئن مٿي

لکي آيو آهيان تہ شروع ۾ ملئي ماڻهو گهڻو ڪري مهاڻا ماچي ۽ هاري ناري هئا تہ هنن جا پهاڪا ۽ چوڻيون بہ ان نموني جون هيون جن مان ڪجهہ مٿي لکي چڪو آهيان. ۽ پڙهندڙن جي دلچسپي لاءِ ڪجهہ بيون بہ لکان ٿو. پيرين اگهاڙو هلندڙ ٻار کي ملئي ماڻهو ”ڪاڪِي ايام“ چئي ٽوڪيندا آهن جنهن جي لفظي معنيٰ Kaki معنيٰ پير ۽ Ayam معنيٰ ڪڪڙ- يعني ڪڪڙ جا پير آهي. ان ٿان هڪ دلچسپ ڳالهہ ياد آئي جنهن مان پڙهندڙ پڻ اسان وانگر حيرت ڪائيندا جڏهن اسان ملائيشيا جي اداري ۾ نوڪري شروع ڪئي. ملائيشيا ۾ هر هڪ کي پنهنجي قميص جي کيسي تي پنهنجي نالي جو پلاسٽڪ مان ٺهيل ٽئگ هڻڻو پوي ٿو تہ هن کي سڏڻ وارو نالو ڇا آهي ۽ هن جي اداري ۾ پوزيشن ڇا آهي. هو باس (ڪمانڊنٽ) آهي، اسٽاف آهي يا خلاصي (ڪم وارو). ملئي ٻوليءَ ۾ ٽنگن کي تہ Kaki سڏجي ٿو ۽ هٿن لاءِ ملئي لفظ آهي ٽنگان (Tangan). مون ڏٺو تہ اسان کي جيڪو ٽئگ مليو هوان تي اسان جي نالي يعني ”الطاف“ جي هيٺيان، اسان جي پوسٽ (عهدي) جي جاءِ تي لکيل هو (Kakitangan)ملئي ٻوليءَ کان ٿوري گهڻي واقفيت هجڻ ڪري مون پنهنجن ڌارين ملڪن کان آيل ساٿي جهازران آفيسرن کي بہ ٻڌايو تہ هي ڇا لکيو اٿن. هٿ پير- بلڪ ”ٽنگون هٿ“. پوءِ هڪ ملئي آفيسر کان پڇيوسين تہ هن ٻڌايو تہ ان يڪي ٻٽي لفظ جي ڌار ڌار معنيٰ اها ضرور آهي پر يڪي هڪ لفظ ڪاڪيتنگان جي معنيٰ آهي اسٽاف ميمبر. يعني آفيسر. منهنجي خيال ۾ اهو ايئن آهي جيئن ڪو پوڙهو پيءُ پنهنجي نوجوان پٽن لاءِ چوي تہ هي منهنجا ٻانهون ۽ پير آهن.

ملائيشيا ۾ رنڊي باز قسم جي ماڻهو (Swindler) کي واڳون (Buaya) سڏين ٿا. اجابہ جي واضح ڪرڻو آهي تہ اهو واڳون درياهہ وارو واڳون نہ پر زمين تي هلندڙ چلندڙ انسان آهي تہ ان لاءِ Buaya Drat اصطلاح استعمال ڪيو وڃي ٿو يعني خشڪي تي هلندڙ واڳون.

ملئي ٻوليءَ ۾ هڪ ٻيو اصطلاح آهي يعني ملائيشيا، برونائي، انڊونيشيا پاسي عام آهي تہ Ganti Tukur جنهن جي لفظي معنيٰ تہ تڏو بدلائڻ آهي پر اهو اصطلاح ان ماڻهوءَ لاءِ استعمال ڪيو ويجي ٿو جيڪو زال جي مرڻ تي ان جي ڀيڻ يعني ساليءَ سان شادي ڪري ٿو.

ٿلهي کل واري يعني بيشرم ماڻهوءَ لاءِ اسان وٽ ”نڪ جو پڪو“ اصطلاح استعمال ٿئي ٿو پر ملئي ماڻهو Muka Papan چون. جنهن جي لفظي معنيٰ مُڪا معنيٰ مک، چهرو. منهن ۽ پاپان معنيٰ ڪاٺ جو تختو بورڊ آهي.

جيئن اسان وٽ بيوقوف جهڙي ماڻهوءَ لاءِ چوندا آهيون تہ هن جو دماغ گڏهہ جو آهي تيئن اهڙي قسم جي ماڻهوءَ لاءِ ملئي ماڻهو Otak Lembu چون. ”اوتاڪ“ معنيٰ دماغ، مغز، ميجالو ۽ ”ليمبو“ معنيٰ ڍڳو. اهڙي طرح هڪ ملئي Idom آهي ”ڪمبنگ حطام“. جنهن جو مطلب اهو ئي آهي جيڪو اسان وٽ ”ڪاري رڍ“ چوڻ سان آهي. ملئي لفظ Kambing معنيٰ ٻڪري ۽ Hitam معنيٰ ڪارو. اهڙي طرح مڪن تناح (Makkan Tanah) معنيٰ غريب ٿي وڃڻ آهي پر لفظي معنيٰ مَڪن معنيٰ کائڻ ۽ تناح معنيٰ مِٽي يا ڌوڙ.

اسان وٽ ڊڄڻي ماڻهوءَ لاءِ فارسي جو لفظ بزدل استعمال ٿئي ٿو. يعني بُز + دل (ٻڪري جي دل وارو) يعني ڪمزور دل، ڊڄڻو. اهڙي طرح ملئي ماڻهو اهڙي ڊڄڻي ماڻهوءَ لاءِ Hati Tikus اصطلاح استعمال ڪن ٿا. هاتي معنيٰ دل ۽ تڪوس معنيٰ ڪوئو. يعني ڪوئي جي دل وارو. ڪنهن معمولي ڳالهہ ڪارڻ پاڻ کي مارڻ واري لاءِ ملئي محاورو Mati Katak آهي، يعني ڏيڏر جو موت مرڻ وارو. ڪنهن بيڪار ڪم پنيان اجائي هڻ هڻان يعني جدوجهد ڪرڻ لاءِ ملئي اصطلاح Tangkap Angin آهي جنهن جي لفظي معنيٰ آهي هوا کي ڦاسائڻ. هوا کي ڪير ڄار ۾ جهلي سگهيو آهي. معنيٰ وقت برباد ڪرڻ.

پنهنجي واپار يا ڌنڌي جي پڄاڻي ڪرڻ لاءِ يا ختم ڪرڻ لاءِ اسان ”تڏا ويڙهہ“ جو اصطلاح ڪتب آڻيون ٿا. ملئي بہ اهو ئي محاورو يعني Gulang Tikar استعمال ڪن ٿا. تڪار معنيٰ تڏو يا تونئري. اهڙي طرح ٻن ڌرين مان

ڪنهن هڪ جو پاسو نہ ڪٽڻ واري کي ملئي ٻوليءَ ۾ Atas Pagar معنيٰ ٻَني تي وهڻ وارو چون ٿا جيڪو اسان وٽ بہ عام آهي.

اهڙي طرح ڏنو وڃي تہ ملئي پهاڪا آهن جن جو واسطو بہ انهن جانورن، پکين ۽ ڪم ڪارين سان آهن جيڪي ملئي ماڻهن جي اردگرد آهن ۽ جن جو مطلب سمجهڻ سان اسان جهڙو ڌاريون ماڻهو مڪاني ماڻهن جي خبر چار ۽ ڪچهريءَ مان لطف اندوز ٿي سگهي ٿو. نموني خاطر ڪجهہ دلچسپ پهاڪا (جن کي ملئي ٻوليءَ ۾ پِري ٻهاسا سڏجي ٿو) پڻ لکي رهيو آهيان جيڪي مون پنهنجي پهاڪن واري ڪتاب "رني آهي گهوٽ سان" تان ورتا آهن.

* هر گانگٽ جي پنهنجي لذت، هر ماڻهوءَ جي پنهنجي سوچ.

ملائيشيا درياهن ۽ بارشن جو ملڪ آهي. چوڌاري سمنڊ اٿس جنهن جي ڪناري تي موجود ڳوٺ مهاڻن جا ڳوٺ سڏجن ٿا ۽ پاڻي جي ساهوارن: مڇي، گانگٽ کان ڪيڪڙا ۽ سپون ڦاسايون وڃن ٿيون. مڇي (Ikan) ۽ ڪيڪڙي (Ketan) بابت تہ ڪيترائي پهاڪا ۽ اصطلاح آهن... ويندي ڪيترن ڳوٺن جي نالن ۾ اِڪان (مڇي) ۽ اڊنگ (گانگٽ) اچي ٿو. ملاڪا رياست جتي آئون رهندو هوس اُن جي هڪ پر واري ڳوٺ جو نالو سُنگائي اُڊانگ هو.

بهرحال اهو ڳوٺ تہ تڏهن هو هاڻ وڏو شهر ٿي ويو آهي. سنگائي اڊانگ معنيٰ گانگٽن وارو درياهہ. هن پاسي گانگٽ تمام گهڻا ٿين ٿا ۽ ننڍڙن گانگٽن جا پڪوڙا مشهور آهن، جيڪي اُڊانگ چُوچُو (Udang Cucu) سڏجن ٿا_ معنيٰ گانگٽن جا پوٽا. ان کان علاوه انهن کان بہ ننڍين گانگٽن (Shrimps) ۽ مرچن مان خاص چٽني ناهي وڃي ٿي جيڪا بيلاچان (Belacan)سڏجي ٿي. اسان جي نصرپور جي ڪيرپُڙن ۽ هالا جي پڪوڙن وانگر ملاڪا جو "بيلاچان" سڄي ملائيشيا ۾ مشهور آهي.

* ننڍين مڇين جا ٽونگا ڪائي مرڻ کان بهتر آهي واڳونءَ جي وات ۾ وڃڻ.

* اهڙو ڇتو جهڙو بانس ۾ ڏينيو.

* ڪيڪڙو ٻچن کي سڏو هلڻ ڇا سيکاريندو؟
* جهاز جي تباهي، شارڪ جي مهماني.
* منهن ۾ ماکي، پُڇ ۾ ڏنگ.
* جتي ڪو پکي ناهي اتي اَڪ مڪڙ به عقاب سڏائي.
* ڪانگ پاڻ نٿو رڳائي، هو جمي ئي ڪارو ٿو.
* ڪريل وڻ تي ته ڪيون به چڙهي سگهي ٿو.
* ڪڪڙ هلي وئي، وِٽ رهجي وئي.
گانگٽ مڇيءَ کي ٿو گڪو چوي.
* مڇر مارڻ سان خارش ختم نه ٿيندي...

اهڙي طرح ڪيترا اسان جا پهاڪا به ملئي ماڻهن کي دلچسپ لڳندا، پر ڪي اهڙا به آهن جيڪي هو اسان جي حالتن کان اڻ واقف هجڻ ڪري، سمجهي نه سگهندا. جيئن ته اسان وٽ چوڻي عام آهي ته ”ٻني اها راڻي جنهن جي مٿان پاڻي.“ ظاهر آهي سنڌ ۾ پاڻيءَ جي اڻاٺ آهي. جن خوش نصيبن کي پاڻي ملي ٿو اهي به پنهنجي زمين جو ٽيون حصو پوک ڪري سگهن ٿا. ڪنهن سال پاڻيءَ جي کوٽ ٿئي ٿي يا وقت تي نٿو ملي ته سڄي فصل جو نقصان ٿيو وڃي، سو اها چوڻي اسان لاءِ ته صحيح آهي پر ملائيشيا يا انڊونيشيا جهڙن ملڪن جي ماڻهن کي اها سندن زبان ۾ ترجمو ڪري ٻڌائبي ته هن جو ته دماغ چڪرائجي ويندو ته اسان هي ڇا چئي رهيا آهيون. اهو ان ڪري جو ملائيشيا، انڊونيشيا، ڪمبوڊيا، ويتنام اهي ملڪ آهن جتي ٻارهوئي مينهن لڳا پيا آهن ۽ هر هڪ جي اها ڪوشش هوندي آهي ته مينهن جو پاڻي سندن ٻنيءَ مان جلدي نڪري وڃي، ڇو جو ان جي بيهڻ يا گهڻا ڏينهن مينهن هلڻ تي فصل سڙي وڃي ٿو يا لڙهي وڃي ٿو. اسان وٽ درياهن جو پاڻي ٻنين ۾ اچي ٿو. هيڏانهن ملائيشيا ڏي هر وقت وسندڙ مينهن جو پاڻي ٻنين مان نڪري درياهه ناهي، سمنڊ ۾ ڇوڙ ڪري ٿو. اهو ئي سبب آهي جو اسان وٽ ڪوٽڙيءَ بعد درياهه آهي ئي ڪونه ۽ ڇوڙ وٽ خشڪي لڳي پئي آهي ۽ سمنڊ جو کارو پاڻي

اندر پيو ڏوڪي پر ملائيشيا جهڙن ملڪن جي درياهن جي ڇوڙن وٽ ٻوڙ ٻوڙان هوندي ۽ ندين جو پاڻي سمنڊ جي ڪافي حصي تائين ڏوڪي اچي ٿو ايتري قدر جو سمنڊ جي ان حصي جو پاڻي ڪاري بدران منو هوندو آهي. سو ملائيشيا جهڙن ملڪن ۾ بني اها راڻي جنهن مٿان ناهي پاڻي.

اسان وٽ پهاڪو آهي ته "ٻُچيءَ ڪي ڏاڙهيءَ جو قبر تائين آسرو." بلڪل صحيح آهي.اها ڳالهه اسان وٽ ته ضرور ٿي سگهي ٿي جو اسان وٽ هر هڪ جي چاپئين يعني گهاٽي ڏاڙهي ٿئي ٿي. ڪنهن ڪي شروع جي ڏينهن ۾ ڇڊي ڏاڙهي ٿيندي آهي ته اڳتي هلي ڪجهه سالن بعد اها به گهاٽي ٿي ويندي آهي. سو اسان وٽ ورلي ڪو ٻُچي نظر ايندو. ٻچي ڏاڙهي وارو اسان وٽ بنگالي يا ٻئي ملڪ جو ئي ٿي سگهي ٿو. مڪاني ماڻهو سنڌي، پنجابي، بلوچ وغيره ڇڊي ڏاڙهي سان يعني ٻچي هوندو ته هن کي مرڻ تائين آسرو رهندو ته اجها ٿي سندس ڏاڙهي گهاٽي ٿئي. پر ملائيشيا پاسي ائين هرگز ناهي. ملائيشيا پاسي چيني قوم ته ٻُچي ڏاڙهي واري آهي پر ملئي پڻ. هنن کي ڪنهن به قسم جو آسرو يا اميد نٿي رهي ته چاڙهه ته سندس ڏاڙهي گهاٽي ٿي.

يا اهو پهاڪو به اسان وٽ ڪارآمد ٿي سگهي ٿو ته "مولا مينهن وساءِ ته ڪانئر ڇُتن ڪم ڪان." اهو ان ڪري جو اسان وٽ مينهن ڪڏهن ڪڏهن وسي ٿو ۽ روڊ رستا ۽ ملڪ جو نظام اهڙو آهي جو ڪلاڪ ڪن مينهن وسي ٿو ته ٻوڙ ٻوڙان ٿيو وڃي. ويندي بجلي به هليو وڃي ۽ سڄو ڪاروبارِ زندگي رڪجيو وڃي، پر ملائيشيا هڪ جابلو ملڪ آهي جنهن جا رستا مضبوط ۽ بهترين آهن. پلي سڄو ڏينهن پيو مينهن وسي ـمجال آهي جو پاڻي روڊ تي ترسي ۽ ٽرئفڪ ۾ ڪا رنڊڪ اچي. روز مره جو ڪاروبار بنا ڪنهن رخني جي هلندو رهي ٿو ۽ ڪا به آفيس يا ڪو به ڪم بند نٿو ٿئي. پنهنجي ملائيشيا جي ڪنهن شروعاتي سفرنامي ۾ لکي چڪو آهيان ته هڪ دفعي ملاڪا کان پينانگ 9 ڪلاڪن جي سفر ۾ لڳاتار تيز مينهن وسندو رهيو ۽ کنوڻ جا چمڪاٽ ۽ گوڙ جا ڪڙڪاٽ الڳ هئا پر رستي تان سمورو وقت ٽرئفڪ

جاري هئي. جنهن ميٽنگ ۾ حصو وٺڻ لاءِ آئون پينانگ وڃي رهيو هوس، هوٽل تي پهچي ڏٺم ته پوري مقرر وقت تي شروع ٿي ۽ نه فقط آئون ٻئي شهر کان آيو هوس پر ٻيا به ڪيترائي وقت تي پهچي ويا جيڪي اپوح، ڪوالالمپور، ڪوالا ڪنگسار، شاهه عالم کان آيا هئا. سو اهڙي ملڪ ۽ ڪلچر ۾ “مولا! مينهن وساءِ ته ڪانئر ڇُٽن ڪم ڪان.” قسم جي چوڻي سمجهه کان ٻاهر ثابت ٿئي ٿي. ملائيشيا جي ماڻهن کي اها ڳا سمجهه ۾ ايندي جتي ڪهڙي به سخت مينهن ۾ ڪم بند ٿئي ئي ڪونه.

عراق ۽ ايران جي زائرين لاءِ هڪ بهترين رهنما

دنيا جا مسلمان، حج جي فرض هجڻ ڪري مڪي ۽ مديني يعني حجاز (جنهن کي گذريل صديءَ کان سعودي عرب سڏيو وڃي ٿو) ڏي وڃن ٿا. حج کان علاوه سڄو سال عمري لاءِ پڻ وڃن ٿا. ان کان علاوه اسان جا ماڻهو ايران، عراق ۽ شام پڻ وڃن ٿا جتي پڻ زيارت لاءِ ڪيتريون ئي جايون آهن. ڏٺو وڃي ته جيترا ماڻهو انهن پاڪ جاين ڏي وڃن ٿا اوترا سفرناما يا گائيڊ بڪ نه آهن. خاص ڪري ايران، عراق ۽ شام بابت. ايران جي سفر بعد مون هڪ سفر نامو ”ايران ڏي اڏام“ لکيو هو پر اهو ايڏو وڏو هو جو هڪ مسافر لاءِ گائيڊ بڪ طور کڻي هلڻ بدران هڪ اڪيڊمڪ ٽائيپ ڪتاب ٿي پيو هو جنهن ۾ تاريخي، سياسي ۽ سماجي احوال به سمائجي ويو هو. جهاز جي عراق وڃڻ ڪري عراق جي ڪيترن شهرن ۽ اتي جي ندين دجله ۽ فرات بابت ڳالهيون ۽ قصا پنهنجن ڪيترن سفرنامن ”دنيا رنگ رنگيلي“، ”جيءَ اندر جهاتي“ وغيره ۾ لکي چڪو آهيان. پر اهي سڀ ڳالهيون ان لاءِ ڪارآمد آهن جيڪو اتي جي تاريخ کان واقف آهي ۽ جنرل ٽوئرسٽ آهي. ايران جي سفرنامي بعد ڪيترا دوست خاص ڪري اهل شيعه ۽ ٽريول ايجنٽ مون کي صلاح ڏيندا رهيا، بلڪ ڪيترا ته سڄو خرچ برداشت ڪرڻ لاءِ هام پري رهيا هئا ته آئون هڪ دفعو زائرين جي قافلي سان عراق ۽ شام وڃان ۽ اهڙو احوال لکان جو اهو سفرنامو اتي جي پاڪ جاين ڏي ويندڙ ماڻهن لاءِ ڪارآمد ثابت ٿئي. هن عمر ۾ مون پاڻ ۾ سفر جي همت نٿي ساري پر اها ضرور خواهش رکي ٿي ته اسان ماڻهن مان ڪنهن کي ان قسم جو سفرنامو ضرور لکڻ کپي.

گذريل هفتي راز پيٽو نالي ڪنهن صاحب ٽيليفون ڪري مون کي سندس لکيل ايران ۽ عراق جي سفرنامي لاءِ پيش لفظ لکڻ لاءِ چيو. آئون به

ڪنهن اهڙي موڙ ۾ هوس جو ”ها“ ڪري وينس. يعني Commitment ڪري وينس، جيتوڻيڪ پوءِ ڏاڍو پڇتايم ته پنهنجن لکيل مضمونن جا پروف ڏسڻ لاءِ مون ڪي وقت نٿو ملي سو ٻئي جو سڄو ڪتاب پڙهڻ جي ڪٿان آئي همت! ان سوچ ۾ ئي هوس ته ٻن ٽن ڏينهن بعد ان صاحب جو لکيل مسودو پوسٽ ذريعي ملي ويو. دل ۾ چيم ته هي ڪم ته منهنجي لاءِ ڏاڍو ڏکيو ٿيپوندو جو مواد ڪمپوز ٿيل هجي ها ۽ اي ميل ڪيو وجي ها ته آئون پنهنجي مرضي مطابق ان کي وڏي فونٽ ۾ پرنٽ ڪري آرام سان پڙهي سگهان ها. پر پوءِ صفحن جو تعداد وغيره جانچڻ لاءِ عينڪ لڳايم ته واهه جا اکر نظر آيا، جن کي عام زبان ۾ موتي داڻا چئبو آهي. منهنجي دوستن ۾ قمر شهباز هوندو هو جنهن جي سنڌي صورتخطي اهڙي سٺي هوندي هئي ۽ ٻيو شايد بشير مورياڻي جي. ٻئي چوندا هئا ته هو ماستر ٿي رهيا آهن ان ڪري هنن جي هئنڊ رائيٽنگ سٺي آهي.

بي خياليءَ ۾ وچ وچ مان پڙهڻ لڳس ته ڇڏڻ تي دل ئي نه چوي. واهه جو روان سفرنامو لڳو. واهه جا مثال، چوٽيون ۽ نيٽ لفظ نظر آيا. مون هن همراهه کان پڇيو به نه ته عمر ڇا اٿس، نوڪري ڪهڙي ٿو ڪري وغيره. پر مون کي پڪ ٿي ته هي ٽيچر ماڻهو آهي يا قمر شهباز ۽ بشير مورياڻيءَ وانگر نوڪريءَ جي شروعات ماستري سان ڪئي هوندائين. اهو پڻ سوچيم ته اهو ٿي نٿو سگهي ته راز پٺو صاحب جي هيءَ پهرين لکڻي هجي. هونءَ ته ڪيترن اديبن جي پهرين لکڻي يعني پهريون ڪتاب وڌيڪ دلچسپ هوندو آهي پر هن سائينءَ جي لکڻيءَ ۾ پختگي ٿي لڳي.

ٻئي ڏينهن راز پٺو صاحب کي سندس مواد ملڻ جي اطلاع ڪرڻ سان گڏ سندس زندگيءَ جو احوال ورتم ته خبر پئي ته هو درس تدريس جي ڪم سان وابسته رهڻ بدران بئنڪنگ ۾ رهيو آهي. ٻيو ته سندس هيءَ پهرين لکڻي ناهي. هو هڪ مشهور اديب ۽ شاعر آهي، جنهن جا ڪالم ڪيترن ئي سالن کان سنڌ جي مختلف اخبارن ۾ ايندا رهن ٿا. ان کان علاوه سندس شاعريءَ جا ٻه ڪتاب ڇپجي چڪا آهن، هڪ ”دين جي دولت“ ۽ ٻيو مجموعو: ”اڻ ڏٺو عشق“. شاعريءَ جو شوق مون کي ناهي، ڪالم مون نه پڙهيا هئا باقي علي گل

پٽو (تخلص راز) جو هي سفرنامو پڙهي آئون نہ فقط سندس لکت پر لکڻيءَ مان بہ بيحد متاثر ٿيو آهيان. جنهن دلچسپ انداز ۾ هن جيڪو هي ايران ۽ عراق جو سفرنامو لکيو آهي اهو پڙهي مون تہ کيس صلاح ڏني آهي تہ سيگهہ ڪر شام هليو وڃ جيئن موٽڻ تي هڪ عدد شام جي پاڪ جاين تي بہ لکي وٺين ۽ اوڏانهن ويندڙ مسافرن کي اتي جي جاين جي معلومات ۽ سفر جي ڄاڻ ٿي سگهي. يلا شام جون اڄ ڪلهہ حالتون صحيح نہ آهن تہ ڪنهن ويجهي هنڌ ڪولمبو ۽ ڪئنڊي (سريلنڪا) ڏي هفتو کن هليو وڃ. مون کي پڪ آهي تہ تون جيڏانهن ويندين، اها جاءِ ڪٿي ڪيڏو بہ بور هجي پر تنهنجو سفرنامو پڙهندڙن کي دلچسپ لڳندو.

راز صاحب پنهنجي هن ايران ۽ عراق جي سفرنامي جو نالو "نواڙو کان نيشاپور" بہ واهہ جو رکيو آهي. هن پنهنجي ڳوٺ "نواڙو" کي ايران جي مشهور صوبي خراسان جي هڪ ڳوٺ "نيشاپور" سان ملايو آهي. بهرحال ڳوٺ تہ هاڻ نہ نواڙو رهيو آهي نہ نيشاپور- انهن کي شهر ئي سڏجڻ کپي نہ تہ اتي جا ماڻهو دل ۾ ڪندا. جيئن اسان جو ڳوٺ هالا جيڪو اڄ کان 60 سال اڳ واقعي ڳوٺ هو ۽ 1958ع ۾ ڪئڊٽ ڪاليج ۾ وڃڻ وقت اسان ڳوٺن کان آيل ٻارن ۾ شمار ٿيندا هئاسين ۽ اڄ بہ آئون هالا کي ڳوٺ چئي مخاطب ٿيان ٿو يا لکان ٿو تہ ڪيترا پڙهندڙ ان تي اعتراض ڪن ٿا. بهرحال يلا ياڳ نواڙو ۽ اتي جي رهاڪن جا جن جي نواڙو کي سندن ڳوٺ جي ليکڪ راز پٽو (علي گل) نيشاپور سان ملائي امر ڪري ڇڏيو آهي. پل سنڌ جي ماڻهن نواڙو جو نالو نہ ٻڌو هجي پر مشهد (ايران) جي نيشاپور کان ڪير نہ واقف هوندو خاص ڪري خيرپور، روهڙي، سکر پاسي جا ماڻهو جيڪي سنڌ مان سڀ کان گهڻو ايران وڃن ٿا. نيشاپور- جيڪو شهر آتش پرست ساساني سلطنت جي بادشاهہ شاهپور اول پنهنجي پيءُ اردشير اول جي وفات بعد 240ع کان 270ع تائين ايران تي حڪومت ڪرڻ دوران ٻڌرايو. ساساني سلطنت جيڪا آخري ايراني شهنشاهہ يزد گرد سوم جي سال 651ع ۾ مرڻ تائين رهي. طاهري گهراڻي (طاهريان) جي دورِ حڪومت (821ع کان 873ع) تائين نيشاپور گاديءَ جو

شهر رهيو. هن سلطنت جو باني طاهر ابن حسين هو جيڪو عباسي خليفي المامون وٽ فوجي جنرل هو. بعد ۾ هن جي پٽ عبدالله طاهر پنهنجي حڪومت ۾ 830ع ۾ نيشاپور کي خوب ٺاهيو جوڙيو. طاهريان بعد 1037ع ۾ هي شهر سلجوقن جي قبضي ۾ آيو. سلجوق گهراڻي جي باني نغرل بيگ نيشاپور کي پنهنجي حڪومت جو گاديءَ جو شهر ٺاهيو. 1153ع ۾ هن شهر کي نہ فقط اوغوز ترڪن ڦيليو پر زلزلن بہ ستياناس ڪئي پر ان هوندي بہ نيشاپور پنهنجي بقا قائم رکي ۽ هڪ مرڪزي شهر جي حيثيت ۾ رهيو. ساماني سلطنت (سامانين) جي دور حڪومت (جيڪو 819ع کان 919ع تائين رهيو) ۾ بہ نيشاپور انتظاميا ۽ واپاري لحاظ کان اهم شهر رهيو.

عباسي گهراڻي کان وٺي منگولن جي حملن تائين نيشاپور اسلامي دنيا جو اهم ڪلچرل، ڪمرشل ۽ عالمن جو شهر رهيو ان وقت جي خراسان ۾ نہ فقط اڄ واري ايران جو "رضوي خراسان" آيو ٿي پر ايران جا ٻيا حصا، افغانستان، ازبڪستان وغيره جا بہ وڏا حصا اچي ويا ٿي- جنهن خراسان جي چئن وڏن شهرن مان نيشاپور هڪ هو ۽ باقي ٽي شهر هئا: مَرو (Merv)، هرات ۽ بلخ.

نيشاپور ۾ ڪيترنئي مذهبن جا عالم ۽ ٻوليون ڳالهائڻ وارا رهيا ٿي ۽ نيشاپور وچ ايشيا جي ملڪن ۽ چين، عراق ۽ مصر واري واپاري لنگهہ (Route) تي هڪ خوشحال شهر هو- تان جو 1221ع ۾ چنگيز خان جي منگولن نہ رڳو هن شهر جون عمارتون ۽ باغ بستان تباهہ ڪيا پر خدا جي مخلوق جو عام ڪوس ڪري شهر جون گهٽيون ۽ چوڪ رت سان ڳاڙها ڪري ڇڏيا، بازاريون ۽ مارڪيٽون ويران ڪري ڇڏيون. ان مٿان قدرت جو قهر زلزلن جي شڪل ۾ نازل ٿيو. ايتري قدر جو هتي جي ڪاشيءَ جا ڪارخانا تہ هميشہ لاءِ ختم ٿي ويا، جنهن هنر کان نيشاپور دنيا ۾ مشهور هو. ڪاشيءَ جو هي هنر هن شهر نيشاپور کان اسان جي شهر هالا، نصرپور ۽ ملتان ڏي آيو. آئون تہ اهو سمجهندو هوس تہ "ڪاشي" نج سنڌي لفظ آهي ۽ اها اسان جي ڳوٺ جي ايجاد آهي. پر مشهد کان نيشاپور ڏي سفر ڪندي رستي تي ڪارخانن جي ٻاهران "صنعت ڪده ڪاشي" جهڙا لفظ پڙهي نہ فقط اها ڄاڻ ٿي تہ اسان وٽ

اهو لفظ ۽ هنر (ڪاشي) ايران مان آيو جيئن جپان ۾ ڪيتريون ئي شيون چين کان آيون. بهرحال ان روڊ تي اهي ايڪڙ ٻيڪڙ ڪارخانا ڏسي هن شهر جي ماضيءَ کي ساريم جنهن جو تفصيلي احوال پنهنجي ايران واري سفرنامي "ايران ڏي اڏام" ۾ لکيو اٿم. اڄ بہ ڪنهن کي ان وقت جي نيشاپور جي "ڪاشي" ڏسڻي آهي تہ هو ان جا نمونا تهران ۽ مشهد جي ميٽرو پوليٽن ميوزيم آف آرٽ ۾ ڏسي سگهي ٿو.

نيشاپور اهو شهر آهي جتي فريد الدين عطار جهڙو صوفي شاعر رهيو جنهن جو "منطق الطير" جهڙو ڪتاب (The Conference of Birds) دنيا ۾ مشهور آهي. نيشاپور اهو شهر آهي، جتي محمد غفاري (ڪمال الملڪ) جهڙو پينٽر رهيو جنهن تي ايران وارن 1984ع ۾ فلم پڻ ٺاهي. مطلب اهو تہ اسان جي ليکڪ راز پٽو صاحب جنهن شهر جو ذڪر پنهنجي سفرنامي ۾ ڪيو آهي ۽ جنهن جي نالي کي هن پنهنجي سفر نامي جي عنوان ۾ هنيو آهي، ان ۾ اهم شخصيتن جنم ورتو جن جي ڪري دنيا نيشاپور کي صدين کان سڃاڻي ٿي. راز پٽو صاحب پنهنجي هن سفرنامي جي عنوان ۾ نيشاپور سان گڏ پنهنجي جنم ڀومي يعني ڳوٺ نواڙو کي عزت بخشي آهي، مشهوري ڏني آهي .... ڏيڻ بہ کپي. هاڻ هي ڪتاب پڙهڻ وارن کي گمبٽ، راڻيپور يا خيرپور ويندي،راز (علي گل) پٽو ۽ ان جو ڳوٺ نواڙو ضرور ياد ايندو جن شهرن کان نواڙو ٻارهن تيرهن ڪلوميٽرن کان 45 ڪن ڪلوميٽرن جي فاصلي تي آهي.

سچ تہ اهو آهي تہ هڪ دفعو آئون نواڙو کان سڌ پنڌ تي رهيل هوس پر نواڙو جو نالو نہ ٻڌم. اڄ کان 60 سال کن اڳ جڏهن آئون ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو ۾ انٽر ڪري رهيو هوس تہ اونهاري جي موڪلن ۾ پنهنجي خيرپور جي ڪلاس ميٽ شوڪت جماڻيءَ سان گڏ هفتو کن سندس چٽري واري چوڪ واري گهر ۾ اچي رهيو هوس ۽ پوءِ اسان ڊاڪٽر تنوير عباسي سان گڏ سوڀو ديرو آيا هئاسين جيڪو ڳوٺ اسان جي مرحوم شاعر تنوير عباسي ۽ هن جي ڀائر انجنيئرن اي اين جي عباسي، اعجاز عباسي، مشهور ليکڪ الطاف عباسي ۽ پڻ تاجل بيوس کي سڃاتو ٿي. سوڀو ديرو کان نواڙو فقط 4 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي

آهي ۽ ايتري ئي فاصلي تي نواڙو سڳيون شهر ڪان آهي. يعني ڪياماڙي ڪان ٽاور تائين بہ گهٽ و رستو ٿيو.

نيشاپور پهچڻ تي اوهان کي ڪيترين ئي ماضيءَ جون شخصيتون ياد اچن ٿيون. انهن مان اسان لاءِ سڀ کان اهم شخصيت مسلم بن الحجاج آهي، جنهن کان هر مسلمان واقف آهي. ايران ۾ هو مسلم نيشاپوري جي نالي سان مشهور آهي. هو 815ع ۾ نيشاپور ۾ ڄائو ۽ 875ع ۾ وفات ڪيائين. توهان سڃاڻو ٿا تہ هي بزرگ ڪير هو؟ هي آهي محدث امام مسلم جنهن جي گڏ ڪيل حديثن جو ڪتاب "صحيح مسلم" سڏجي ٿو. جيئن حديثن جو هڪ ٻيو ڪتاب "صحيح بخاري" سڏجي ٿو.

اهڙي طرح هن شهر نيشاپور جو "ابو العباس ايران شهري" نائين صديءَ جو هڪ مشهور فيلسوف حسابدان، سائنسدان، مذهب جي تاريخ جو ڄاڻو ماهر فلڪيات (Astronomer) ۽ ليکڪ ٿي گذريو آهي، جنهن جي ٽرگناميٽري ۽ تارن جي چرپر جي ڄاڻ مان اڄ بہ اسان جا جهاز هلائيندڙ پائر لاڀ حاصل ڪن ٿا. 1048ع ۾ هن شهر نيشاپور ۾ جنم وٺندڙ ۽ 1131ع ۾ وفات ڪندڙ اسان جي اسڪول جي ڏينهن جي دلپسند شاعر عمر خيام جو مقبرو پڻ هن شهر ۾ آهي، جنهن جي خوبصورت تصوير توهان يوسف سنڌي جي ايران جي سفرنامي "ايران ۾ اڌ مهينو" جي پٺئين ٽائيٽل تي ڏسي سگهو ٿا.

اڄ ڪلهہ جي خبر نہ اٿم جو اڄ ڪلهہ سرڪاري طرح ملڪ ۾ جڏهن شراب تي ئي بندش آهي سو اسان جي درسي ڪتاب ۾ عمر خيام جو انگريزي ۾ ترجمو ٿيل رباعيون ڪيئن ٿيون رکيون وڃن جن ۾ اڌ کان وڌيڪ عمر خيام جي شراب جي شوق بابت ۽ ساقي ۽ جوٽ تي ليٽايل محبوبا بابت هونديون هيون ۽ اسان کي اهي خوب ياد ڪرڻيون پونديون هيون. بلو نيري رنگ جي ڪاشيءَ جي سرن مان ٺهيل عمر خيام جي مقبري تي چوڌاري سنڌس ڪيترين ئي اصل ٻولي يعني فارسيءَ ۾ رباعيون لکيل آهن. فارسي کان آئون اڻ واقف آهيان پر ڪي ڪي لفظ پڙهي سمجهي سگهان ٿو تہ هيءَ رباعي اها آهي جيڪا اسان انگريزي ترجمي ۾ پڙهي، جيئن تہ

Whether at Naishapur of Babylon,
Whether the Cup with Sweet of bitter run,
The wine of Life keeps oozing drop by drop,
The Leaves of Life keep falling one by one.

شايد ائين بہ هجي، جو مقبرو امام خمينيءَ جي انقلاب کان اڳ جو ٺهيل آهي جڏهن ايران ۾ بہ شراب هليو ٿي ۽ خوب هليو ٿي.

چندان بخورم شراب کاين بوي شراب
آيد ز تراب چون روم زير تراب
گر بر سر خاک من رسد مخموري
از بوي شراب من شود مست و خراب

Drinking wine is my travail
Till my body is dead and stale
At my grave site all shall hail
Odor of wine shall prevail.

سٺ سال وڏو عرصو آهي جڏهن آئون سوپو ديرو، نوازو، سڀيون جهڙن سنڌجي ڳوٺن مان ٿي ويو هوس، ان عرصي بعد تہ هاڻ ملائيشيا ۽ ٿائيلينڊ جا ڳوٺ تہ الائي ڇا پر ڪمبوڊيا، ويٽنام جهڙن ملڪن جا ڳوٺ بہ ڪارخانن ۽ فئڪٽرين کان، اسڪولن ڪاليجن کان، پارڪن ۽ اسپتالن کان، مانچسٽر، سنگاپور ۽ پينانگ جو ڏيک ڏيندا. رڳو سکر واري پاسي کان بارڊر ٽپ تہ انڊيا جي گجرات ۽ راجستان رياست جا ڳوٺ بہ بيڪانير ٿيندا وڃن ۽ بيڪانير تہ يورپ ٿو لڳي. سو نيشاپور بابت لکڻ بعد نوازو تي لکڻ لاءِ راز پيتو صاحب کان جڏهن سندس ڳوٺ جي اهم ماڻهن بابت پڇيم تہ ڪيترن مختلف سبجيڪٽن ۾ ڊاڪٽوريٽ ڪئي آهي، ڳوٺ جي ماڻهن جي روزگار لاءِ ڪهڙا ڪهڙا ڪارخانا آهن... وغيره وغيره... پر افسوس تہ سندس پنهنجي ڳوٺ جي ترقيءَ بابت اهو ئي جواب هو جيڪو سنڌ جي گهڻن ٽڻن ڳوٺن جو آهي تہ "سائين! اتي ئي آهيون جتي اوهان ڇڏيو." نهيو! اهو بہ شڪر جو راز صاحب

هي سفرنامو لکيو جنهن جي عنوان سندس ڳوٺ کي ناليرو بڻايو آهي. ڇا ڪجي هرڪو پنهنجي ڳوٺ کي پڌائڻ ٿو چاهي پوءِ ڀلا ڀي ڪا شيءِ نظر نٿي اچي ته ان کي ڪنهن ٻئي شهر يا ملڪ سان لاڳاپي ماڪوڙيءَ وارو ڪم ڪرڻو پوي ٿو. چرچو مشهور آهي ته ٻئنڪاڪ مان وهندڙ چائو فريا درياهه جو ڪو ڪئنال هڪ هاٿيءَ کي ٽپائي رهيا هئا. ڪاٺ جي نهيل پُل بيحد پراڻي ۽ اُڏوهي کاڌل هئي جنهن تان هاٿيءَ جي پيلبان هاٿيءَ کي آهستي آهستي ڪري درياهه ٽپائي ٻئي پاسي وٺي آيو. هاٿيءَ سان گڏ پنيان پنيان ڪا ماڪوڙي به اها پل ٽپي رهي هئي. پل ٽپڻ بعد ماڪوڙيءَ آسمان ڏي نهاري چيو ته شڪر آهي جواسان ٻنهي (يعني هاٿي ۽ سندس) وزن سان پل ٽٽي ناهي. سو ڪڏهن ڪڏهن اسان اديبن کي به ماڪوڙي ٿيڻو پوي ٿو ۽ سفر نامن جا نالا مڪليءَ کان ملاڪا، ڳوٺ جروار کان جپان، نيو هالا کان نيو يارڪ رکڻا پون ٿا. جيتوڻيڪ اها ٻي ڳالهه آهي ته 1960ع واري ڏهاڪي ۾ جڏهن مون ساموندي سفر شروع ڪيا ته ملاڪا کان مڪلي ۽ نيويارڪ شهر جي گهٽ ۾ گهٽ هڪ حصي هارلم کان اسان جو هالا تمام گهڻو سهڻو ۽ صاف سٿرو هو.

بهرحال اهو ضرور چوندس ته راز صاحب جو هي جيتوڻيڪ پهريون سفرنامو آهي پر هن زائرين جي ڄاڻ ۽ رهنمائي لاءِ بيحد ڪم جي شيون لکيون آهن. هڪ ٽوئرسٽ جنهن کي ايران جي مذهبي جاين کان علاوه ٻين شهرن ۾ به جي وڃڻو آهي ۽ هن کي جي وقت ۽ دلچسپي آهي ته پوءِ هو ڀلي اسان جهڙن– يعني يوسف سنڌي يا منهنجو لکيل ايران جو سفرنامو پڙهي. پر ڪنهن کي ايران ۽ خاص ڪري عراق جي فقط پاڪ جاين: مشهد، نيشاپور، قم، ڪربلا، نجف وغيره جي زيارت لاءِ وڃڻو آهي ته پوءِ آئون اها ئي صلاح ڏيندس ته هو راز صاحب جو هي سفرنامو "نوازڙو کان نيشاپور" نه فقط گهران پڙهي نڪري پر سفر ۾ به پاڻ سان گڏ رکي ۽ راز صاحب کي سفر ۾ آيل ڏاکڻن، مونجهارن، مشاهدن ۽ تجربن مان رهنمائي حاصل ڪري.

اسان جي ليکڪ جي هن سفر جي شروعات پاڙيسري ملڪ ايران (جيڪو اسان کي ويجهو آهي) بدران عراق کان شروع ٿئي ٿي. جيئن ڪنهن

زماني ۾ جڏهن جدي جو بندرگاهه ايڏو ماڊرن نه ٿيو هو ته ساموندي سفر وارا حاجي سعودي عرب جي ينبوع بندرگاهه ۾ لهندا هئا جيڪو پڻ بحر احمر (Red Sea) ۾ آهي پر جده کان 300 ڪن ڪلوميٽر وڌيڪ پري ۽ مديني جي پرسان آهي. مسافر ينبوع بندرگاهه ۾ لهي پهرين مديني ايندا هئا, ان بعد باءِ روڊ اُتان ذريعي مڪي ايندا هئا. بعد ۾ پاڻيءَ جا جهاز ماڊرن ۽ وڏا ٿيا ۽ جدو بندرگاهه وڌيڪ جديد ٿيو ته اسان جي پاسي جا ڳَلَ جا جهاز (Steam Ships) جدي لنگرانداز ٿيڻ لڳا جيئن بمبئي جي بندرگاهه جديد ٿيڻ تي گجرات پاسي جي پراڻي بندرگاهه سورت جي اها اهميت نه رهي. ينبوع اڃ به سعودي عرب جو مشغول بندرگاهه آهي پر ان بندرگاهه تي هاڻ فقط مصر ۽ سوڊان پاسي جا جهاز لنگر انداز ٿين ٿا جن ملڪن کي ينبوع ويجهو آهي. يعني مصر ۽ سوڊان يا ويندي يورپ پاسي کان بحر احمر ۾ داخل ٿيندي ينبوع پهرين اچي ٿو ۽ جدو بعد ۾. اسان جي ملڪن: پاڪستان, انڊيا, بنگلاديش, سريلنڪا يا ايران ملائيشيا کان بحر احمر ۾ داخل ٿيڻ تي جدو پهرين اچي ٿو جنهن کان مڪو اڌ ڪلاڪ جي پنڌ تي مس آهي, ان ڪري اسان جي ملڪن جا مسافر پاڻيءَ جي جهاز ۾ حجاز وڃڻ لڳا ته جدي لهي پهرين مڪي ويندا هئا پر پوءِ جڏهن کان هوائي جهاز عام ٿيا ۽ پاڻيءَ جي مسافر بردار جهازن جو اچڻ وڃڻ تقريبن نه برابر وڃي رهيو ته پوءِ هوائي جهاز رستي ڪراچي کان مڪي يا ڪراچي کان مديني وڃڻ واري رستي ۾ ڪو خاص فرق نٿو پوي ۽ حاجي يا عمري لاءِ ويندڙ پنهنجي سهولت موجب پهرين مديني وڃن ٿا پوءِ مڪي, يا مڪي وڃي پوءِ باءِ روڊ مديني پهچن ٿا.

اهڙي طرح ايران وڃڻ وارا به هوائي جهاز ۾ تهران پهچي پوءِ پهرين قم وڃن ٿا يا پهرين مشهد ۽ پوءِ بين شهرن ۾ وڃن ٿا. اسان وٽ ايڏي ايئر سروس ناهي نه ته جيڪڏهن اسان وٽ پشاور جو هوائي اڏو بين الاقوامي اڏامن لاءِ ٿي پوي ته پشاور کان مشهد ته جڻ سڏ پنڌ تي آهي ۽ گهٽ ۾ گهٽ ڪي پي ڪي جا ماڻهو ته پهرين مشهد وڃن پر اها هوائي سروس نه هجڻ ڪري هنن کي سڄو ملڪ لتاڙي ڪراچي اچڻو پوي ٿو جتان پوءِ ايئر ايران جي هوائي جهاز ۾ سڄو

ايران لتاڙي مشهد پهچڻو پوي ٿو. جيئن سنڌ جي ماڻهن کي، خاص ڪري عمر ڪوٽ، مِٺي، ميرپورخاص جي ماڻهن کي کوکرا پار واري ٽرين نہ هلڻ ڪري پهرين لاهور وڃڻو پوي ٿو جتان واگها باردر وٽان ٽپي انڊيا جي شهر امرتسر ۾ پهچي پوءِ دهلي ۽ اڳتي ڏکڻ طرف احمد آباد بڙودا وڃڻو پوي ٿو.

بهرحال پهرين ائين ٿيندو هو جو هرڪو پهرين ايران ويندو هو پوءِ ان جي پر واري ملڪ عراق روانو ٿيندو هو ۽ پوءِ اڳتي شام جي زيارتن لاءِ ويندو هو. پر هاڻ ايڏي تہ هوائي سروس ٿي وئي آهي ۽ ٽڪيٽن جا اگهہ ۽ سهولتون ايڏو مختلف ٿي ويون آهن جو هر هڪ پنهنجي حساب ۽ سستائيءَ کي نظر ۾ رکي ان Sequence ۾ سفر ڪري ٿو.

اسان جي مسافر راز گل جو هي سفر ڪجهہ هن ريت رهيو. هي ڪراچيءَ کان پهرين دبئي پهتو. دبئيءَ ان ڪري جو هن کي اتي ڪي زيارتون ڪرڻيون نہ هيون پر دبئي وارن جا هوائي جهاز (Air Emirates) جپان، شام، عراق، ملائيشيا وغيره کان اڳ اوسي پاسي جي شهرن کان مسافر ڪٺي پهرين دبئي پهچن ٿا جتان گڏ ٿيل مسافر ملي هڪ وڏي جهاز ۾ منزل واري ملڪ ڏي وڃن ٿا. اسان جو مسافر دبئيءَ ۾ ڪجهہ ڪلاڪن جي انتظار بعد عراق جي شهر نجف روانو ٿيو جيڪا هن جي پهرين منزل هئي. ڪيترا زائرين عراق ۾ پهرين ڪربلا ۾ اچن ٿا يا عراق جي گادي واري شهر بغداد ۾. ان بعد هو باءِ روڊ ٻين شهرن ڏي وڃن ٿا. اهو مدار مسافر يا ان قافلي جي سهولت تي آهي جنهن ۾ هو شامل ٿي وڃي. عراق ۾ تہ ڪافي سالن کان جنگي حالتون يا امن امان ۾ رخنو هجڻ ڪري زائرين کي سوچي سمجهي پروگرام ناهڻو پوي ٿو ۽ پاڻ کي انهن محدود جاين تائين رکڻو پوي ٿو جتي حالتون سلامتيءَ واريون هجن.

اسان جو ليکڪ راز پڻو پهرين نجف شهر ۾ اچي ٿو جتي هو چار ڏينهن گذاري ٿو. هي شهر حضرت علي ابن ابي طالب جي مزار ۽ امام علي مسجد کان مشهور آهي. بغداد کان 160 ڪلوميٽر ڏکڻ ۾ فرات نديءَ جي پرسان آهي. سمجهو تہ ڪراچي کان حيدرآباد جيتري فاصلي تي آهي، بغداد عراق جي ٻي مشهور ندي دجلہ جي ڪناري تي آهي، جيڪا انگريزيءَ ۾ Tigris سڏجي ٿي.

هي شهر نجف شريف جيڪو النجف ۽ النجف الاشرف ڪان علاوه بانيقيا (Baniqia) بہ سڏجي ٿو مڪي ۽ مديني بعد بيحد احترام وارو شهر سڏجي ٿو. سندس آدمشماري ڪٽي 10 لک ٽيندي پر محرم ۽ چاليهي جي ڏينهن ۾ زائرين جي وڏي تعداد پهچڻ ڪري ٽيٽي چئوٽي ٿيو وڃي. هي شهر صدين تائين تعليمي ادارن ۽ لئبررين ڪان پڻ مشهور رهيو آهي. 1964ع ڪان 1978ع تائين امام خمينيءَ هن شهر ۾ ليڪچر ڏنا. 1970ع واري ڏهاڪي ۾ جيڪي عراق، ايران ۽ لبنان جهڙن ملڪن ۾ اسلامي تحريڪون هليون انهن جي سربراهن هن شهر نجف، مان تعليم ۽ تربيت حاصل ڪئي. هتي اهو بہ لکندو هلان تہ دنيا جو آڳاٽو شهر بابل (Babylon) جتي سڪندر اعظم وفات ڪئي، ان جي لوڪيشن نجف ڪان 30 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي آهي. هن النجف لاءِ چيو وڃي ٿو تہ عباسي خليفي هارون رشيد 791ع ۾ اڏرايو.

سورهين صديءَ ۾ نجف تي ترڪيءَ جي سلطنتِ عثمانيہ وارن جو قبضو ٿيو. سلطنت عثمانيہ جي ڏينهن ۾ هن شهر تي سختيون آيون. هڪ طرف عربن جا قبيلا تہ ٻئي طرف ايراني فوجون نجف تي حملا ۽ ڦرلٽ ڪنديون رهيون. مڪاني ماڻهن جي ايذي لڏ پلاڻ ٿي جو هي شهر ويران ٿي ويو. ان تباهيءَ جو وڏو سبب فرات نديءَ جي وهڪري جي تبديلي پڻ چون ٿا. ماڻهو پاڻيءَ لاءِ سِڪي ويا. پورچوگالي سياح پيڊرو ٽيڪسيرا جيڪو 1604ع ۾ هن شهر ۾ آيو اهو پنهنجي سفر نامي ۾ لکي ٿو تہ نجف شهر هن ڪي ويران ۽ ڪنڊهرن جي حالت ۾ نظر آيو جتي ڪي 500 ماڻهو بہ مس ٿي رهيا.

فرات نديءَ جي وهڪري بدلجڻ ڪري نجف ۽ ڪوفي جا باغ بستان ۽ زرعي زمينون خشڪ حاليءَ جو شڪار ٿي ويون. نجف ۾ هڪ دفعو وري خوش حالي تڏهن آئي جڏهن 1803ع ڌاري فرات نديءَ هن شهر وٽان وري وهڻ لڳي.

1915ع ۾ سلطنتِ عثمانيہ جو نجف تي قبضو ختم ڪرايو ويو ۽ شهر جون واڳون برطانيا سلطنت حوالي ٿيون. 1918ع ۾ نجف جي عالمن انگريزن خلاف بلوو ڪيو پر ڪامياب نہ ٿيا. انگريزن هنن جي وڏي تعداد کي نجف مان

ايران ڏي پڇائي ڪيو جن اتي اچي “قم” شهر ۾ درس تدريس جو ڪم شروع ڪيو.

ڪربلا نجف شهر کان 80 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي آهي. چاليهي کان هفتو اڳ نجف ۾ گڏ ٿيل زائرين مان هزارين پيرين پنڌ هي فاصلو طي ڪري ڪربلا پهچن ٿا. رستي تي مڪاني ماڻهن طرفان هنن لاءِ کاڌي پيتي ۽ رهائش جو بندوبست اڪثر مفت ۾ ڪيو وڃي ٿو. ڪربلا اهو شهر آهي جتي حضرت امام حسين کي شهيد ڪيو ويو ۽ سندن روضو مبارڪ آهي. ڪربلا جو هي قضيو 10 محرم سال 61 هجري (10 آڪٽوبر 680ع) ۾ پيش آيو جيڪو عاشوري جو ڏينهن سڏيو وڃي ٿو. هن حق ۽ باطل جي لڙائيءَ ۾ امام حسين ع سان گڏ سندن 72 ساٿي شهيد ٿي ويا جن ۾ ڇهه امام حسين جا پائر (عباس ع سميت جن جو روضو مبارڪ پڻ ڪربلا ۾ ئي آهي). ٻه فرزند، ٽي امام حسن جا فرزند، ٽي حضرت جعفر ابن ابي طالب جا فرزند ۽ عقيل ابن ابي طالب جا ٽي فرزند ۽ ٽي پوٽا به شامل هئا. مڪي، مديني ۽ يروشلم وانگر ڪربلا پڻ مسلمانن لاءِ پاڪ جاءِ سمجهي وڃي ٿي جتي جي زيارت لاءِ دنيا جا مسلمان پارهوئي ايندا رهن ٿا. عاشوري ۽ چاليهي وارن ڏينهن ۾ ته زائرين جو تعداد ڪروڙ تائين پهچيو وڃي.

هن سفرنامي (نواڙو کان نيشاپور) جو ليکڪ راز پتو پنهنجي ڪٽنب سان گڏ نجف ۾ چار ڏينهن رهڻ بعد ٻاءِ روڊ ڪربلا پهتو جتي هنن پنج ڏينهن گذارڻ بعد ٻاءِ روڊ هڪ ڏينهن سامراءِ (Samarra) ۾ ۽ هڪ ڏينهن بغداد ۽ ڪاظمين ۾ گذاريو. سامراءِ شهر بغداد جي اتر ۾ 125 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي دجله نديءَ جي اوپر واري ڪپ تي آهي. عباسي خلافت جي ڏينهن ۾ هي شهر گاديءَ جو شهر پڻ رهيو. هي شهر پڻ شيعن لاءِ مقدس آهي، جتي العسڪري مسجد ۽ شيعن جي ڏهين امام علي الهادي ۽ يارهين امام حسن العسڪريءَ جو مقبرو آهي. هي شهر “جنگ سامراءَ” کان به مشهور آهي، جيڪا عثمانيه ۽ ايرانين جي وچ ۾ 1730ع کان 1735ع تائين هلي جنهن ۾ اڏ لک ترڪ ۽ ايراني مارجي ويا يا سخت زخمي ٿيا جنهن بعد عراق سلطنت

عثمانيہ جي قبضي ۾ رهڻ جو فيصلو ٿيو. هن شهر جي مشهور مسجد العسڪري 944ع جي ٺهيل آهي. يعني هن ڪي ڏهن ڪان بہ وڌيڪ صديون گذري چڪيون آهن.

اسان جي ليکڪ پنهنجي سفرنامي ۾ هڪ ڏينهن بغداد ۾ ڪاظمين شهرن ۾ رهڻ جو لکيو آهي. ڪاظمين دراصل بغداد جو اتراهون حصو ٿي سمجهڻ کپي جيئن ملير، ماڙيپور يا منگهو پير ڪراچيءَ جا حصا آهن. ڪاظمين بغداد شهر جي مرڪز ڪان ڪو 5 ڪلوميٽر بہ مس آهي. ڪاظمين شريف ٻن شيعا امامن جي مقبرن ڪري مشهور آهي جن جي زيارت لاءِ اسان جا زائرين بغداد وڃن ٿا- يعني بغداد جي هن حصي ڪاظمين ۾ وڃن ٿا. انهن مان هڪ امام موسيٰ الڪاظم جو آهي ۽ ٻيو هن جو پڙپوٽو امام محمد الجواد ابن علي الرضا جو. امام موسيٰ الڪاظم شيعن جو ستون امام هو. پاڻ ڇهين امام امام جعفر الصادق جا فرزند هئا. سندن جم جو سال 744ع هو ۽ سندن ڏينهن ۾ عباسي سلطنت جا المنصور ۽ هارون الرشيد خليفا هئا. جن هن امام تي مديني ۾ رهڻ دوران ڪيترين ئي پابنديون مڙهي رکيون هيون. زندگي جي آخري ڏينهن ۾ هن کي بغداد جي قيد ۾ رکيو ويو جتي 799ع ۾ وفات ڪيائون. هن امام بعد، وقت جي خليفن، ٻين امامن کي بہ مديني ۾ رهڻ بدران پنهنجي ويجهو بغداد يا سامراءَ ۾ رهڻ لاءِ مجبور ڪيو ٿي.

ڪاظمين شريف ۾ مٿين ستين امام موسيٰ الڪاظم کان علاوه ٻيو مقبرو هن جي پوٽي يعني اٺين امام علي الرضا جي فرزند نائين امام محمدالجواد جو آهي. پاڻ 809ع ۾ ولادت حاصل ڪئي. ڪين ان وقت جي خليفي المامون پنهنجي ڌيءَ سان شادي ڪرائي پاڻ وٽ بغداد ۾ چاهيو پر المامون جي حڪومت جي خاتمي تائين مديني ۾ ئي رهڻ ۾ ڪامياب رهيو. پوءِ جيئن ئي المتعصم نئون خليفو ٿيو تہ هن امام محمد الجواد کي واپس بغداد گهرائي ورتو جتي 809ع ۾ سندن وفات ٿي ۽ ڪاظمين ۾ دفنايو ويو.

عراق جي ٻن مشهور ندين: فرات ۽ دجلہ مان دجلہ ندي بغداد شهر جي وچ مان لنگهي ٿي جيئن چاٺو فرا بئنڪاڪ شهر مان ۽ ٿيمس ندي لنڊن مان.

دجلہ نديءَ جي ڪري بغداد شهر ٻن حصن ۾ ورهايل آهي. هڪ الرصافہ (Al_ Rusafa) دجلہ نديءَ جي اوڀر واري ڪناري پاسي تہ ٻيو الڪرخ (Al_ Karkh) اولهہ ڪناري پاسي! بغداد جي آدمشماري ڪراچيءَ جي اڌ جيتري ٿيندي يعني اسي نوي لک ڪن جنهن مان 23 سيڪڙو سُني آهن. بغداد نہ فقط شيعن ۽ سُنين جو شهر سڏيو وڃي ٿو پر ٻنهي فرقن جي مسلمانن ۾ شاديون پڻ عام ٿين ٿيون. ان کان علاوه بغداد ۾ يهودين ۽ بَهائين جو بہ وڏو تعداد رهي ٿو ۽ دنيا جا سِک ياتري بہ سجو سال بغداد ايندا رهن ٿا جو هتي گرونانڪ جو هڪ آڳاٽو گوردوارو آهي جيڪو پهرين جنگ عظيم دوران سک سپاهين کي بغداد مان لنگهندي نظر آيو جيڪو ٻي جنگ عظيم دوران مرمت ڪيو ويو. چون ٿا تہ گرونانڪ سورهين صديءَ ۾ اٽڪل 1511ع ڌاري دنيا جي سير دوران مسلمانن جي پاڪ جاين جو ديدار ڪندي هتي بغداد ۾ بہ آيو ۽ هي گوردوارو ٺهرايو.

عباسي خليفن جي دور حڪومت ۾ ـ اٽڪل 762ع ڌاري هي شهر "بغداد" گاديءَ جو شهر مقرر ڪيو ويو ۽ ايندڙ 500 سالن تائين هي شهر نہ فقط عرب تهذيب جو پر سجي دنيا جو شاندار شهر مڃڻ ۾ آيو. 1258ع ۾ منگول چنگيز خان جي پوٽي هلاڪو خان هن خوشحال شهر بغداد تي حملو ڪري لٽيو ڦريو ۽ نہ رڳو عام ماڻهن جو ڪوس ڪيو پر وقت جي عباسي خليفي المستعصم کي بہ گهوڙن جي سنبن سان لتاڙي ماري ڇڏيو. ان سان گڏ عباسي سلطنت جو خاتمو ٿي ويو.

بغداد هڪ دفعو وري ڌارين طرفان سخت تباهيءَ جو شڪار بڻيو. 1401ع ۾ تيمور لنگ بغداد تي حملو ڪري شهر جي تباهي آندي ۽ عوام جو قتل عام ڪرايو. ايتري قدر جو هن پنهنجي فوجين کي حڪم ڏنو تہ هر سپاهي بغداد جي ٻن ماڻهن جو قتل ڪري هنن جي سسين سان حاضر ٿئي ـجن جو ڍير ڪري احرام ناهيو ويو. بغداد جو اهوئي حال 1258ع ۾ هلاڪو خان ڪيو هو. انهن ڏينهن تائين بغداد دنيا ۾ قلمي ڪتابن جي لئبريرين جو شهر هو. چون ٿا تہ بغداد جي لئبررين ۾ ايترا تہ ڪتاب (قلمي نسخا) هئا جو هلاڪو خان جڏهن بغداد جي تباهيءَ وقت اهي ڪتاب دجلہ نديءَ ۾ ڦٽا ڪرايا تہ انهن

جي مس ڪري دجلہ جو پاڻي ڪارو ٿي ويو. ان بعد جڏهن ٿي ڏينهن ماڻهن جو ڪوس جاري رکيائين تہ دجلا جي پاڻيءَ جو رنگ ڳاڙهو ٿي ويو.

1534ع ۾ بغداد تي سلطنت عثمانيہ جي ترڪن جو قبضو ٿيو. بغداد کي پليگ (وبا) ۽ ڪالرا بہ وڏو نقصان رسايو. بغداد هڪ ٻئي پويان سال 1689ع، 1690ع، 1772ع، 1773ع ۽ 1831ع ۾ وبا پکڙي ۽ اٽڪل پنج لک ماڻهو مري ويا. فقط 1831ع واري پليگ ۾ بغداد جي 60 سيڪڙو آدمشماري ختم ٿي وئي. اهڙو ئي حال 1821ع ۾ ڪالرا ڪري بغداد ۽ بصري جو ٿيو هو.

1917ع تائين بغداد سلطنتِ عثمانيہ جي ئي قبضي ۾ رهيو. 1970ع واري ڏهاڪي ۾ پيٽرول جي نڪرڻ ڪري عراق ۾ خوب پئسو آيو ۽ بغداد وڏي ترقي ڪئي پر 1980ع ۾ ايران ۽ عراق جي جنگ ۾ عراق تي ڏکيا ڏينهن اچي ويا جو ملڪ جي حاڪم صدام حسين ملڪ جي دولت فوج تي خرچ ڪرڻ شروع ڪئي يا پنهنجي ذات تي. صدام جي تهران تي بمباري ڪرڻ جي بدلي ۾ ايران بغداد شهر تي ميزائيل هنيا جنهن ۾ بغداد کي وڏو نقصان رسيو. ان بعد 1991ع ۽ 2003ع ۾ گلف جي لڙائي ۽ ان بعد عراق تي آمريڪا جي حملي ڪري بغداد شهر جو ٽرانسپورٽ سسٽم، روڊ رستا، گٽر سسٽم، اليڪٽرڪ سٽي ۽ ٻين سهولتن جو ستياناس ٿي ويو.

هونءَ تہ بغداد وڏو شهر آهي، تاريخي ۽ آڳاٽو شهر آهي، جيڪو اڃا تائين قائم دائم آهي. هڪ ٽوئرسٽ کي هي شهر گهمڻ لاءِ ڪيترائي ڏينهن کپن پر مذهبي جاين جي زيارت ڪرڻ وارا زائرين وقت جي قلت ڪري بغداد جي فقط هڪ حصي الڪاظمين ۾ اچن ٿا جتي ٻن امامن جون مزارون آهن. هو بغداد ۾ فقط هڪ يا ٻہ ڏينهن گذارين ٿا جيئن هن سفرنامي "نواڙو ڪان نيشاپور" جي ليکڪ بہ بغداد ۾ 24 ڪلاڪ ڪن رهڻ بعد اڳتي جي سفر جو سانباهو ڪيو آهي. هتي اهو بہ لکندو هلان تہ بغداد جي هن علائقي الڪاظمين واري زمين دراصل عباسي خليفي هارون الرشيد پنهنجي عرب يعني قريش خاندان جي ماڻهن جي قبرستان لاءِ وقف ڪئي هئي. 1258ع ۾ هلاڪو خان منگول

جي بغداد تي ڪيل حملي ۾ الڪاظمين واري علائقي ۾ موجود شيعا امامن جي مزارن کي بہ نقصان رسايو ويو. بعد ۾ سلطنت عثمانيہ جي ڏينهن ۾ جڏهن ”مدحت پاشا“ جي حڪومت هئي تہ بغداد کان ڪاظميہ تائين ٽرام هلائي وئي جيئن زائرين هن سواريءَ ذريعي سُک سان امامن جي مزارن تائين پهچي سگهن. 1938ع تائين هي ٽرام وي قائم رهيو. ان بعد بس سروس قائم ٿي وئي. مدحت پاشا (ڄم جو سال 1822ع) بغداد جو 1876ع کان، وفات 1883ع تائين، گورنر ۽ وڏي وزير جهڙن عهدن تي رهيو. انهن ڏينهن ۾ سلطنت عثمانيہ جو 72_هون سلطان عبدالعزيز ترڪيءَ جو حاڪم هو جنهن جي حڪومت ۾ عراق ۽ سعودي عرب بہ اچي ويا ٿي. اسان جا ٽوئرسٽ يا شاگرد جيڪي ترڪي ۾ رهن ٿا اهي مدحت پاشا کان ضرور واقف هوندا جو هن جو انقره ۽ استنبول جي وچ ۾ هڪ هڪ وڏو مجسمو لڳل آهي، جن تي انهن شهرن جو چڪر هڻندي هر وقت نظر پوي ٿي.

درياهہ دجلہ بغداد جي وچ مان وهي ٿو جنهن جي هڪ ڪناري تي بغداد جو هي علائقو ڪاظميہ (الڪاظمين) آهي. درياهہ ٽپڻ لاءِ مختلف هنڌن تي پليون آهن جن مان هڪ الائمہ پل ڪاظميہ وٽ بہ آهي جنهن تي سال 2005ع ۾ زائرين جي پيچ ۽ڌڪ ۾ هو چيچجي ۽ چيپاٽجي پيا ۽ اٽڪل هڪ هزار ماڻهو اجل جو شڪار ٿيا هئا. هن علائقي ڪاظمين تان اها خبر بہ ڏيان ۾ اچي رهي آهي تہ هتي آمريڪن طرفان قيدين جي سهولت لاءِ Camp Justice آهي جتي عراقي آفيسرن صدام حسين کي قيد رکي مٿس ڪيس هلايو هو. ان کان علاوه ڪاظمين ويندڙ زائرين جي چاڻ لاءِ اهو بہ لکندو هلان تہ هي علائقو هو جيڪو پهرين جنگ عظيم بعد عراقين جو انگريزن خلاف انقلاب آڻڻ جو مرڪز ثابت ٿيو. هتي ڪاظمين جي مسجد ۽ امامن جي مزار بابت اهو پڻ لکندو هلان تہ 1534ع ۾ جڏهن سلطنتِ عثمانيہ جي ترڪ حاڪم سلطان سليمان (جنهن کي انگريز The

Magnificentبہ سڏين ٿا) بغداد فتح ڪيو تہ ان جي چڱي طرح مرمت ڪرائي ۽ خوبصورت بڻايو جن کي اڄ تائين بهتر کان بهتر حالت ۾ رکيو پيو وڃي.

عراق جي مٿين شهرن کان علاوه ڪيترائي زائرين ڪوفي ۽ موصل ۾ بہ ڪجهہ ڏينهن گذارين ٿا. ڪوفو يا ڪوفا شهر نجف شهر جي پرسان فرات نديءَ جي ڪناري تي آهي -نجف سان جڙيو مليو پيو آهي، جيئن حيدرآباد ۽ ڪوٽڙي آهي يا راڻيپور ۽ گمبٽ آهي. سامراءِ، ڪربلا، ڪاظميہ ۽ نجف سان گڏ ڪوفو انهن پنجن شهرن مان آهي جن جي شيعن وٽ خاص اهميت آهي. هي شهر ڪوفا خلفاءِ راشدين جي آخري خليفي حضرت علي ابن ابي طالب جي ڏينهن ۾ دارلخلافہ (گاديءَ جو شهر) هو. هي شهر ٻئي خليفي حضرت عمر رضہ 639ع ۾ قائم ڪيو. هتي جي جامع مسجد ۾ نماز پڙهڻ دوران حضرت علي رضہ کي شهيد ڪيو ويو هو.

عراق جو هڪ ٻيو مشهور شهر جتي دنيا جا ٽوئرسٽ وڃن ٿا موصل آهي جيڪو بغداد کان 400 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي اتر ۾ دجلہ نديءَ جي ڪناري تي آهي. سندس سامهون آڳاٽو شهر نينوي (Nineveh) آهي. موصل موسم جي لحاظ کان ٿوري تاريخي جاين ۽ مسجدن ۽ گرجا گهرن کان بہ مشهور آهي ۽ آڳاٽي وقت کان اڄ تائين دنيا جا سياح هتي ايندا رهن ٿا. ڪنهن زماني ۾ ابن بطوطا بہ هتي رهي ويو جنهن جو احوال هن پنهنجي ڪتاب ۾ لکيو آهي. انگريزي جي مشهور ناول نگارا اگاٿاڪرسٽي پڻ هتي موصل ۾ وڏو عرصو رهي آهي جو سندس انجنيئر مڙس هتي جي ڪنهن آرڪيالاجي جي کوٽائي لاءِ مقرر ڪيو ويو هو. اهڙي طرح عراق ۾ ٻيا بہ ڪيترا شهر گهمڻ جهڙا آهن جن لاءِ وقت جو هجڻ ضروري آهي ۽ اهڙي شوقين سياح کي آئون اها ئي صلاح ڏيندس تہ هو هڪ وقت تي هڪ ملڪ عراق، شام، ترڪي يا ايران گهمڻ لاءِ نڪري تہ هن لاءِ وڌيڪ بهتر ثابت ٿيندو.

عراق بعد ايران وڃڻ لاءِ ڪجهه زائرين باءِ روڊ وڃن ٿا جيڪا سواري سستي به آهي ته رستي تي ڏسڻ لاءِ گهڻو ڪجهه ملي ٿو پر مشغول ماڻهو بغداد يا موصل کان ايران پهچڻ لاءِ هوائي جهاز جي سواري پسند ڪن ٿا. اسان جو ليڪ راز پٿو باءِ روڊ ايران اچي ٿو. هتي اها ڳالهه واضح ڪري ڇڏيان ته عراق کان باءِ روڊ ايران اچڻ وارن کان جڏهن توهان پڇندائو ته "ايران ڪيئن آيائو؟" ته هو اڪثر اهو چوندا آهن ته "اسان مهران واري روڊ کان ايران آياسين يا اسان مهران شهر کان آياسين." وغيره ۽ اسان جا ماڻهو هڪ ته مهران جو نالو جيڪو اسان سمجهون ٿا ته اسان جو نيٺ سنڌي لفظ آهي، ٻڌي منجهي پوندا آهن ته اهو ڪهڙو شهر آهي ۽ ڪٿي آهي. هتي ان مونجهاري کي Clear ڪرڻ لاءِ ڪجهه سٽون لکڻ ضروري سمجهان ٿو جيئن نون زائرين يا ٽورسٽن لاءِ آساني رهي.

مهران دراصل ايران جو شهر آهي جيڪو ايران جي مغربي صوبي ايلام ۾ آهي جيئن اسان جو بلوچستان صوبو ايران جي بارڊر تي آهي، تيئن ايران جو صوبو ايلام عراق جي بارڊر تي آهي. صوبي يعني Province کي فارسي ٻوليءَ ۾ استان سڏين ٿا. 1950ع تائين ايران ٻارهن صوبن (استانن) ۾ ورهايل هو جيئن ته اردلان، فارس، گيلان (جتان جا ماڻهو عرب دنيا ۾ جيلاني، جو عربي ٻولي ۾ گ اکر ناهي پر اسان وٽ گيلاني سڏجن ٿا)، بلوچستان (ايران ۾ به بلوچستان نالي صوبو آهي جيڪو اسان جي بلوچستان جي پير ۾ آهي). آذر بائيجان (الڳ ملڪ به آهي ته ايران جي صوبي جو نالو به. ٻئي هڪ ٻئي پرسان آهن)، خراسان، خزيستان، ڪرمان، لارستان، لورستان، مزندران وغيره. وقت سان گڏ انهن صوبن ۾ واڌارو ٿيندو رهيو آهي. آذربائيجان صوبي مان هاڻ به صوبا ٺاهيا ويا آهن: اوڀر آذربائيجان ۽ اولهه آذربائيجان. خراسان صوبي جا ٽي حصا ڪيا ويا آهن: اتر خراسان، ڏکڻ خراسان ۽ جنهن ۾ مشهد، طوس ۽ نيشاپور جهڙا شهر آهن، اهو "رضوي خراسان" سڏجي ٿو بلوچستان صوبي کي ڪجهه وڌو ڪري "سيستان" ۽ بلوچستان هڪ صوبو بڻايو ويو آهي. ان کان

علاوه تهران، قم، يزد، زنجان، سيمنان وغيره. جملي 31 صوبا هن وقت ايران ۾ آهن. ايلام صوبو عراق سان 425 ڪلوميٽر جو بارڊر ناهي ٿو. يعني 425 ڪلوميٽرن تائين هڪ پاسي عراق آهي تہ ٻئي طرف ايران جو هي صوبو ايلام. صوبي جو وڏو حصو جابلو آهي يا وارياسو. ان ڪري ايران ۾ سڀ کان گهٽ آدمشماري (6 لک کن) هن صوبي جي آهي جيتوڻيڪ ايراضي ۾ خيرپور ضلعي کان ڪجهہ وڏو (19000 چورس ڪلوميٽر) آهي. خيرپور ضلعي جي پکيڙ 16000 چورس ڪلوميٽر آهي. زگروس (Zagros) جبلن جي قطار جيڪا ترڪيءَ کان شروع ٿي عراق ۽ ايران ۾ اچي ٿي ان جا جبل ايران جي هن صوبي ايلام کي چڱي طرح گهيرين ٿا. ان ڪري هن صوبي ايلام کي پيار مان ”عروس زاگروس“ يعني زاگروس جبلن جي ڪنوار سڏين ٿا. جيئن مٿي لکي آيو آهيان تہ سڄي ايلام صوبي جي آدمشماري 6 لک کن مس آهي پر پڙهندڙ ايران ۾ تعليمي نظام جي بهتريءَ جو ان مانانداز و لڳائي سگهن ٿا تہ فقط ايلام صوبي ۾ چار تہ وڏيون يونيورسٽيون آهن.

* ايلام يونيورسٽي آف ميڊيڪل سائينسز
* يونيورسٽي ايلام
* اسلامڪ آزاد يونيورسٽي آف ايلام
* پيامِ نور يونيورسٽي آف ايلام...

مهران ايران جي هن صوبي ايلام جو هڪ ننڍڙو پر خوش حال شهر آهي جيڪو عراق جي بارڊر تي آهي جنهن جي آدمشامري 15000 مس آهي، جنهن ۾ بہ گهڻائي ڪردن جي آهي. سڄي ايران ۾ فارسي هلي ٿي پر ڪن ڪن صوبن ۾ مختلف قومن جا رهندڙ ماڻهو پنهنجي پنهنجي ٻولي بہ ڳالهائين ٿا جيئن هن صوبي جا ڪرد ڪلهوري ۽ فيلي (Feyli) ٻوليون ڳالهائين ٿا ۽ بارڊر جي ٻئي پاسي عراق جي بہ ڪجهہ حصي ۾ اهي ٻوليون ڳالهائيون وڃن

ٿيون. جيئن اسان جي ٿر پاسي ۽ بارڊر جي ٻئي پاسي انڊيا جي ڪڇ، گجرات ۽ راجستان جي بارڊر وارن علائقن ۾ ساڳيون ٻوليون ڳالهايون وڃن ٿيون.

ايران جي هن مهران شهر وٽان ايران جو هاءِ وي نمبر 64 گذري عراق ۾ داخل ٿئي ٿو جتان هي هاءِ وي نمبر 15 سڏجي ٿو جيڪو ڪجهه ڪلوميٽرن بعد عراق جي شهر بدره (Badra Spend) وٽان لنگهندڙ هاءِ وي 13 سان ملي ٿو جيڪو عراق جي مختلف شهرن بغداد، ڪربلا ـ ويندي موصل تائين، پهچائي ٿو. هتان مهران وٽان فقط ايران جا هر سال هڪ لک کان مٿي مسافر ڪارن، ٽئڪسين ۽ بسين ذريعي عراق وڃن ٿا. ان کان علاوه دنيا جا ٻيا زائرين جيڪي ايران کان عراق يا عراق کان ايران موٽن ٿا اهي هتان لنگهن ٿا. هن پاسي عراق توڙي ايران ۾ بهترين رستا ۽ آرامده ۽ تيز رفتار بسون آهن ۽ مهران کان بغداد ٻن ڪلاڪن ۾ پهچائين ٿيون. ان ڪري اسان جهڙن ملڪن جا زائرين توڙي سياح عراق توڙي ايران جي وچ ۾ هوائي جهاز بدران باءِ روڊ سفر ڪن ٿا. افسوس جو پاڪستان کان ايران باءِ روڊ ويندي ايران پاسي ته روڊ، رستا ۽ بسون بهترين آهن پر اسان واري پاسي حال ناهي ۽ وڏي عمر جي مسافرن لاءِ ڪوئيٽا کان پاڪستان جي آخري بارڊر واري شهر تفتان تائين 500 ڪلوميٽرن جو سفر سخت شڪست وارو ٿئي ٿو.

ڪوئيٽا کان تفتان تائين ريلوي لائين به آهي جيڪا انگريزن مليٽري جي چرپر لاءِ پنهنجي دور حڪومت ۾ 1905ع ۾ برٽش راج (اڄ واري پاڪستان) ۽ پرشيا (اڄ واري ايران) جي وچ ۾ ڳنڍي جيڪا پوءِ 1922ع ۾ زاهدان سان ملائي وئي. انهن ڏينهن ۾ زاهدان جو نالو دزداپ (Duzdap) هو. "تفتان" پاڪستان طرف وارو شهر آهي ۽ ايران پاسي "مير جاوا"(Mirjawa). اهڙي طرح انڊيا پاڪستان بارڊر وٽ لاهور کان امرتسر ويندي واگها (Wagah) پاڪستان جو آخري شهر آهي، ان بعد بارڊر ڪراس ڪرڻ بعد ٽن ڪلوميٽرن جي فاصلي تي انڊيا جي بارڊر وارو شهر اٽاري آهي.

واگها کان لاهور 24 ڪلوميٽر آهي ۽ اٽاريءَ کان امرتسر 25 ڪلوميٽر جي فاصلي تي آهي. مهاراجا رنجيت سنگهه جي فوج جو هڪ مشهور جنرل سردار شام سنگهه اٽاري وارو هن ڳوٺ اٽاري جو هو.

بهرحال هتي پاڻ راز پٿو جي سفرنامي "نواڻو کان نيشاپور" جو ذڪر ڪري رهيا آهيون ته پاڻ زيارتن جي سلسلي ۾ پهرين عراق ويو جتان پوءِ هو باءِ روڊ مهران شهر وٽان بارڊر ڪراس ڪري ايران آيو. ايران ۾ پاڪ جايون ڏسڻ جي خيال کان اسان جي زائرين لاءِ به جايون: مشهد ۽ قم وڃڻ ته ضروري آهي. وقت ملڻ تي هو اوسي پاسي جي شهرن طوس، نيشاپور، قدمگاهه به وڃن ٿا جتي ڪيترن امامزادن جون مزارون آهن. ڪراچي کان ايران وڃڻ لاءِ جيئن ته فلائيٽ تهران ۾ لاهي ٿي، ان ڪري ويندي يا موٽندي وقت هو تهران- خاص ڪري ري (Rey) شهر- جيڪو هاڻ تهران جو ئي حصو آهي اتي ڪن پاڪ هنڌن تي به وڃن ٿا .... جيئن ته بيبي شهربانو جو روضو، شاهه عبدالعظيم جو مقبرو، جنهن جي پرسان شيعن جي چوٿين امام سجاد جي فرزند امامزاده طاهر جو ۽ انين امام علي رضا جي ڀاءُ امامزاده حمزه جي ڀاءُ جي مزار آهي، وغيره.

ايران جون به جايون: مشهد ۽ قم جيڪي بيحد ضروري آهن انهن جي زيارت لاءِ اسان جا زائرين گهڻو ڪري پهرين مشهد ۾ اچن ٿا پوءِ قم ۾. پر ڪي ڪي سهولت موجب پهرين قم ۾ اچن ٿا. جيئن اسان جو ليکڪ راز پٿو عراق کان اچڻ ڪري هن کي پهرين قم وٽان لنگهڻو پيو، ان ڪري هو پهرين قم ۾ تي ڏينهن رهي پيو، ان کان پوءِ تهران مان ٿيندو مشهد پهتو. نقشي ۾ به توهان ڏسندائو ته ايران جي ايلام صوبي بعد قم صوبو شروع ٿئي ٿو ۽ وچ ۾ فقط ٻه ننڍڙا صوبا: لوريستان (Lorestan) ۽ مرڪزي (Markazi) آهن. جتي مهران شهر کان زاهدان 1800 ڪلوميٽر آهي يا مهران کان مشهد 1500 ڪلوميٽر آهي اتي مهران کان قم شهر ته بلڪل ويجهو ٿيو جيڪو فقط 450 ڪلوميٽر آهي ۽ قم صوبو ۽ تهران صوبو ائين مليا پيا آهن جيئن خيرپور ۽ سکر. قم

شهر کان تهران شهر تائين فاصلو فقط 144 ڪلوميٽر آهي. سو اسان جو مسافر شهرن جي اهميت موجب نہ پر شهرن جي ويجهڙائي مطابق ايران ۾ داخل ٿيڻ وقت مهران شهر کان پهرين قم پوءِ تهران. ان بعد مشهد ۽ ان جي پر واري شهر نيشاپور ۾ زيارتن لاءِ اچي ٿو. هونءَ ڏٺو وڃي تہ ايران اهو تاريخي، سهڻو ۽ ٽوئرسٽ فرينڊلي ملڪ آهي جوان جا شهر گهمڻ لاءِ گهٽ ۾ گهٽ مهينو کپي. هفتو کن تہ قم ۽ مشهد ۽ ان جي آسپاس جون جايون ڏسڻ ۾ ئي گذريو وڃي. بلڪ انهن ٻن شهرن ۾ پسگردائي لاءِ بہ هفتو ڪجھ ناهي ۽ اسان جا ماڻهو هفتي کان هڪ يا ٻہ ڏينهن وڌيڪ نٿا رهيو سگهن. ان ڪري نہ تہ ڪو ويزا هڪ هفتي جي ٿي ملي پران ڪري جو ڪراچيءَ لاءِ اڏام فقط هفتي ۾ هڪ دفعو اربع ڏينهن آهي. هڪ ڏينهن بہ وڌيڪ رهڻ معنيٰ وري سڄو هفتو ترسي اربع جو انتظار ڪرڻ. سو پڙهندڙن مان ڪو ايران جي مذهبي جاين کان علاوه ٻيا شهر بہ گهمڻ چاهي ٿو ۽ گهمڻ کپن جو اصفهان جهڙا شهر تہ نہ رڳو اڳ ۾ پر هاڻ بہ ”نصف جهان“ آهن تہ هو گهٽ ۾ گهٽ ايران ۾ ٻن هفتن لاءِ ٽِڪي پوي. هونءَ بہ ايران اهو ملڪ آهي جتي اسان جهڙي ملڪ جو غريب ماڻهو سُک سان رهي سگهي ٿو. رهائش سستي آهي، کاڌو پيتو سستو آهي، لوڪل ماڻهو غريب توڙي امير ٽوئرسٽ جي عزت ڪن ٿا، امن امان ۽ انصاف آهي. امن امان تہ سعودي عرب ۽ ڪويت ۾ بہ آهي پر اتي انصاف فقط مقامي عربن لاءِ آهي. اسان ڌارين کي ڪو عرب گار گند ڪري وڃي تہ بہ ڏوھ اسان جو ڳڻيو ويندو. ان ڪري تہ مٿي لکي آيو آهيان تہ ايران ٽوئرسٽ فرينڊلي آهي. ايتري قدر جو اسان جي پاسي جون عورتون بہ ايران ۾ اڪيلي سر بنا ڪنهن ڊپ ڊاءُ جي گهمي سگهن ٿيون. سڀ کان وڏي ڳالھ تہ ملڪي ماڻهو يعني ايراني توهان جي رهنمائي ۽ مدد ڪن ٿا، توهان جي عزت ڪن ٿا. توهان هتي جي اعليٰ آفيسر يا ملان مولويءَ سان فري ٿي ڳالهائي سگهو ٿا. دڪاندار توهان جي مجبوريءَ جو فائدو وٺي ڦرين نٿا بلڪ توهان کي فائدو رسائين ٿا. پوليس توهان جي

ڪڍ نٿي لڳي ۽ نہ بار بار توهان جو پاسپورٽ چيڪ ڪري تنگ ڪري ٿي. ان ڪري ايران اهو ملڪ آهي جتي اسان سُک سان گهمي ڦري سگهون ٿا ۽ ٿوري بجيٽ ۾ اسان گهڻو ڪجهہ ڏسي سگهون ٿا.

اسان جي ليڪ جو قم ۾ ٽي ڏينهن ڪن رهڻ ٿيو. آئون بہ جڏهن پهريون دفعو ايران قافلي سان گڏ ويو هوس تہ هنن طرفان قم ۾ ٽي ڏينهن رهڻ جو پروگرام ٿيو هو جنهن ۾ ڪجهہ جايون قافلي وارن ڏيکاريون جنهن لاءِ هنن پاڙي تي بس ڪئي هئي ۽ ڪي جايون خاص ڪري قم ۽ اوسي پاسي جا مدرسا وچ وچ ۾ وقت ملڻ تي آئون پاڻ مرادو ٽئڪسي ڪري نڪري پيس ٿي. ڪٿي تہ ٻين سان شيئر ڪرڻ واري ٽئڪسي ۾ سواري ڪيم ٿي. انڊيا وانگر ايران ۾ بہ هر سواري سستي آهي. ان جي مقابلي ۾ ڪراچيءَ ۾ ٽئڪسي جو سفر ڏاڍو مهانگو آهي ۽ مدي خارج منڊين ٽنڊين بسين جو سفر نهايت خطرناڪ آهي.

قم بيبي فاطمہ جي روضي ڪري ايران جو هڪ اهم ۽ مقدس شهر سمجهيو وڃي ٿو. بيبي فاطمہ بنت موسيٰ رضا جيڪا عام طرح فاطمہ معصومہ سڏجي ٿي، امام موسيٰ ڪاظم جي ڌيءَ ۽ اٺين امام علي رضا جي ڀيڻ آهي. قم شهر مدرسن ۽ تعليمي درسگاهن ڪان بہ مشهور آهي جيڪا حيثيت ڪنهن زماني ۾ بغداد کي هئي. هونءَ قم سوهن حلوي ڪان بہ مشهور آهي. جتي ڪٿي سوهن حلوو وڪڻڻ وارن جا مٺائي جا دڪان آهن. چون ٿا تہ قم ۾ بہ ڪان اڍائي هزار اهڙا دڪان آهن.

قم ايران جو ستون نمبر وڏو شهر ۽ قم صوبي جي گاديءَ جو شهر آهي. قم جي 13 لک کن آدمشماري آهي ۽ هي شهر قم ندي (رودِ قم) جي ڪناري تي آهي جيڪا زگروس جبلن ۽ نمڪ ڍنڍ مان نڪري ٿي ۽ ايران جي ڊگهي ۾ ڊگهي ندي آهي، جنهن جي ڊيگهہ 400 ڪلوميٽر ٿيندي. هن نديءَ کي ٽپڻ لاءِ بيبي فاطمہ معصومہ جي مقبري جي ڀاهران بہ هڪ پل آهي. قم شهر ۾ رهائش

جون گهٽيون ٽٽيون هوٽلون درياهہ جي ٻي پار هجڻ ڪري اسان جو هر وقت هن پل تان اچڻ وڃڻ ٿيو ٿي ۽ ان جي اردگرد دنيا جي مختلف ملڪن کان آيل زائرين کي سندن قومي لباس ۾ ڏسي بين الاقوامي ميلي ۾ هجڻ جو احساس ٿئي ٿو. هن پل تان قم نديءَ جو ۽ سج لهڻ جو نظارو پڻ ڏسڻ وٽان آهي.

بيبي فاطمہ معصومہ جي مزار کان علاوه قم اوسي پاسي جي جاين کان پڻ مشهور آهي ـ خاص ڪري جمعڪران مسجد کان. هن مسجد کان علاوه قم جون ٻيون بہ ڪيتريون ئي مسجدون مشهور ۽ ڏسڻ وٽان آهن جيئن تہ مسجد امام حسن العسڪري، مسجد القادر، مسجد اعظم، مسجد عتيق وغيره.

قم کان مشهد ويندي تهران 144 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي آهي، جتي هن سفرنامي جو ليکڪ هڪ ڏينهن رهڻ بعد ريل گاڏيءَ ذريعي مشهد روانو ٿئي ٿو. تهران کان مشهد وڃڻ لاءِ هوائي جهاز جي سواري بہ آسانيءَ سان ۽ سستي اگهہ تي مليو وڃي ٿي. ڪيترا زائرين تهران کان مشهد وڏو فاصلو (اٽڪل 900 ڪلوميٽر) هجڻ ڪري هوائي جهاز کي ترجيح ڏين ٿا پر آئون پڙهندڙن کي اها ئي صلاح ڏيندس تہ هو راز پٽو وانگر ريل جي سفر جي چونڊ ڪن يا بس جي. ايران ۾ هر هنڌ روڊ رستا بهترين آهن ۽ اهڙي ئي هنن جي ٽرين سروس ۽ آرامده بسون آهن. جيڪا فرحت ۽ مزو باءِ روڊ تهران کان مشهد پهچڻ ۾ آهي ان جو جواب ناهي ـ خاص ڪري اسان نيم بيابان (Semi Desert) سنڌ جا رهاڪو تهران کان مشهد، ڪوالالمپور کان پينانگ يا ڍاڪا کان چٽگانگ ٽرين ۾ سفر دوران ٻاهر جا هرا ڀرا کيت، گل گلڪاريون ۽ نالا نديون ڏسي وائڙا ٿيو وڃون. توهان کي هن قسم جا باءِ روڊ سفر هميشہ ياد رهندا.

ايران جو شهر مشهد شاهراهہ ريشم (Silk Route) تي هجڻ ڪري شروع کان اهم شهر رهيو آهي. اڄ جي ايران ۾ مشهد تهران بعد ٻئي نمبر تي وڏو شهر آهي. اڄ جي ايران سان منهنجو مطلب آهي هاڻوڪو ايران جنهن تي 1935ع ۾ نوروز (نئين سال) واري ڏينهن جي موقعي تي وقت جي حاڪم رضا

شاهه پهلويءَ دعوت ۾ موجود سيني فارين ڊپلومئٽ اڳيان اعلان ڪيو تہ هن ملڪ لاءِ "ايران" نالو استعمال ڪيو وڃي ـ نہ تہ ڇهين صدي قبل مسيح کان دنيا هن ملڪ کي "پرشيا" جي نالي سان سڃاتو ٿي، جيئن ڪراچي صدر ۾ ايران جي هڪ جهوني بيڪريءَ جو نالو "پرشين بيڪري" آهي. ايران جو اهو نالو پرشيا 6 صدي ق. م کان يعني ڪوروش اعظم (Cyrus the Great) جنهن هخامنشي سلطنت جو بنياد رکيو، هلندو آيو جيڪو پوءِ ساسانين، صفوي، افشار ۽ آخر ۾ قاجار دورِ حڪومت تائين هلندو رهيو. ان وقت جي پرشيا اڄ جي ايران تائين محدود نہ هئي پر هڪ وقت اهڙو بہ هو جڏهن پرشيا جون بلقان ۽ اوڀر يورپ کان سنڌو ماٿري تائين حدون هيون. هن ۾ اڄ وارو افغانستان، ترڪمنستان، پاڪستان جو اتراهون حصو، ازبڪستان ۽ مصر بہ اچي ويو ٿي. انهن ڏينهن ۾ تهران تہ فقط ان جي هڪ حصي ري (Rey) تائين هو. اڄ جي ايراني شهرن: شيراز، تبريز، نيشاپور، مشهد، اصفهان کان علاوه بابل (Babylon) بغداد (مصر)، بخارا ۽ ثمرقند (ازبڪستان)، هرات (افغانستان)، نِسا (ترڪمنستان) وغيره جهڙا تاريخي شهر پرشيا ۾ آيا ٿي.

ائين تہ ڪو وقت هو جو اصفهان دنيا جو خوبصورت شهر هو جنهن جا روڊ رستا ۽ باغ بستان ڏسڻ لاءِ انگلينڊ جا حاڪم آيا ٿي. بهرحال اڄ جي دور ۾ تهران ايران جي گاديءَ جو شهر ۽ وڏي ۾ وڏو شهر آهي ۽ ٻئي نمبر تي مشهد آهي. مشهد جي لفظي معنيٰ "شهيدن جي جاءِ" آهن. مشهد شيعن جي ائين امام علي رضا جي روضي شريف کان مشهور آهي. امام علي رضا جو جتي مقبرو آهي اهو "حرم رضوي" سڏجي ٿو جيڪو سمجهو تہ شهر جي وچ ۾ آهي ۽ ڇهہ لک چورس ميٽرن تي مشتمل آهي. هونءَ فقط هي ڪامپليڪس گهمڻ لاءِ هڪ ٻن ڏينهن کان وڌيڪ کپي جو منجهس ڪيترائي ميوزيم آهن جن ۾ پوسٽ جي ٽڪلين کان وٺي غاليچن جي Collection نظر اچي ٿي.

هونءَ مشهد ۾ جيڪڏهن توهان ڪافي ڏينهن رهو ٿا تہ پوءِ امام رضا جي روضي جي زيارت کان علاوه ٻيون بہ ڪيترين ئي شيون گهمي سگهو ٿا جيئن تہ ڪوه سانگيپارڪ، مشهد بازار –جتي توهان کي بهتر اگهہ تي بهترين زعفران ملي سگهي ٿي. اهڙي هاءِ ڪلاس زعفران دنيا ۾ ايران کان علاوه فقط اسپين ۾ ٿئي ٿي. توهان مشهد جي ٻهراڙيءَ ۾ وڃي ان جا پوکيل گل بہ ڏسي سگهو ٿا. خاص ڪري مشهد کان نيشاپور يا قد مگاهہ ڏي ويندي. مشهد کان 6 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي هتي جو مشهور قبرستان/ مزار Boqeh Khajeh Rabi Mausoleum آهي جنهن جي ديوارين ۽ گنبذ تي ڪاشيءَ جو ڪم ڏسڻ وٽان آهي.

سڀ کان وڌيڪ ۽ مزار امام رضا جي ويجهو ڏسڻ جهڙي شيءِ مسجد گوهر شاد آهي جيڪا تيموريا سلطنت جي بادشاهہ شاهہ رخ جي راڻي گوهر شاد 1395ع ۾ ٺهرائي. 2003ع ۾ ڪابل ۾ جيڪا عورتن جي يونيورسٽي ٺهي اها هن راڻي گوهر شاد نالي آهي.مشهد جي هن گوهرشاد مسجد جي ويجهڙائيءَ ۾ ئي نادر شاهہ افشار جو مقبرو آهي. سندس اصل سائيز کان وڌو ڏاتوءَ جو گهوڙي تي سوار مجسمو پري کان نظر اچي ٿو. هن دهليءَ کي ساڙيو ٻاريو ۽ ماڻهن جو قتل عام ڪيو. هو اسان وٽ ننڊي کنڊ ۾ وڏو ظالم سمجهيو وڃي ٿو پر ايران ۾ تہ هو هيرو ليکيو وڃي ٿو جو هو هِتان هُتان ڦرلٽ ڪري دولت ايران کڻي آيو ٿي. مشهد شهر ۾ اندر کان علاوه ٻاهر آس پاس ۾ بہ ڪيترين ئي جايون آهن. جيئن طوس ۾ فردوسيءَ جو مقبرو. مشهد کان 40 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي طوس شهر آهي جتي ايران جي قومي شاعر فردوسي (سچو نالو: ابوالقاسم فردوسي طوسي) جو مقبرو آهي. فردوسي 940ع ۾ طوس ۾ ڄائو ۽ 1020ع ۾ اتي ئي وفات ڪيائين. فردوسي دنيا جي ڊگهي ترين نظم "شاهنامہ" (يعني بادشاهن جي ڪهاڻي) لکڻ کان مشهور آهي. سندس هي ڪتاب ادب جي تاريخ ۾، خاص ڪري فارسي ادب جي تاريخ ۾ وڏي اهميت رکي ٿو. شعرن جي هن مجموعي ۾ اٽڪل سٺ هزار شعر شامل آهن. هي شاعريءَ جو ڪتاب

اصل ٻولي فارسيءَ ۾ پڙهڻ جي تہ ڳالهہ ئي ٻي آهي پر فارسي نہ اچڻ ڪري انگريزيءَ ۾ بہ پڙهي سگهجي ٿو. عمر خيام جي رباعين وانگر فردوسيءَ جي هن ڊگهي نظم شاهنامي جا بہ ڪيترائي انگريزي ترجما آهن. اسان جي سفرنامي “نواڙو ڪان نيشاپور” جو ليکڪ راز پتو مشهد ۾ ٿي ڏينهن ڪن هجڻ دوران مشهد جي پر واري شهر نيشاپور پڻ ويو ۽ هر مشهد ايندڙ ڪي نيشاپور ضرور اچڻ ڪپي جو هي شهر پرشيا جي شروعاتي سلطنتن ۾ اوئلي گاديءَ جو شهر رهي چڪو آهي ۽ 1221ع ۾ منگولن (چنگيز خان) جي حملي ۾ تباهي آڻڻ تائين هي شهر دنيا جو ٻلي ٻلي شهر هو. جنهن لاءِ فردوسيءَ لکيو آهي تہ:

اي پايتخت اول ايراني من
اي آسمانت فرصتِ باراني من
فيروزه ات نقش نگين مهرباني
انديشہ هاي مردمانت آسماني

O my Iranian first capital
O your sky my rainy time
Your Turquoise , Pattern of kindness ring
Your People's thoughts Heavenly

هن شهر لاءِ لکي چڪو آهيان تہ هن شهر ۾ ايران جي مشهور صوفي شاعر عطار ۽ ڪمال الملڪ کان علاوه عمر خيام جو بہ مقبرو آهي. عمر خيام ٻارهين صديءَ جو مشهور شاعر ۽ ماهر فلڪيات (Astronomer) ٿي گذريو آهي جنهن جي سندس فارسي رباعين ڪري دنيا ۾ مشهوري ملي. هن جون رباعيون (چار سٽا) ڪيترين ئي ٻولين ۾ ترجمو ٿيل آهن. انگريزيءَ ۾ بہ ٿي ترجما آهن جن مان ايڊورڊ فٽزگرڊ جو سڀ کان مشهور آهي جيڪو اسان جي ڏينهن ۾ مئٽرڪ يا فرسٽ ايئر جي انگريزي ڪتاب ۾ پڙهايو ويو ٿي. عمر خيام جو هي مقبرو 1963ع ۾ ٺهيو.

منهنجي خيال ۾ مهاڳ يا پيش لفظ جي خيال کان منهنجو هي مضمون ڪجهہ ڊگهو ٿي ويو آهي.

آخري سٽ اها ئي آهي تہ ايران يا عراق تي نڪرندڙ زائرين لاءِ ضروري آهي تہ معلومات ۽ رهنمائي لاءِ هو راز پيٽو جو لکيل هي سفرنامو "نواڙو کان نيشاپور" ضرور پڙهي نڪرن. بلڪ سفر ۾ پاڻ سان رکن تہ هنن جي فائدي جي ڳالهہ آهي. نواڙو ليڪ جي ڇم جو ڳوٺ آهي جتي هن پهرين مارچ 1955ع تي اک پٽي. هن پرائمري تعليم پير واري ڳوٺ سوپو ديرو مان حاصل ڪئي ۽ بي اي ۽ ايم اي سچل سرمست ڪاليج راڻيپور ۽ شاهہ لطيف يونيورسٽي خيرپور مان حاصل ڪئي. هن جو سبجيڪٽ انٽرنيشنل رليشن هو. ماسٽرس بعد هن قانون جي ڊگري .LL.B حاصل ڪئي ۽ نوڪري حبيب بئنڪ ۾ ڪئي. 2015ع ۾ رٽائرڊ ٿيڻ وقت هو سب سينٽر سکر ۾ "انچارج لٽيگيشن" هو. کيس پنج ٻار آهن: عابده راز جنهن انگريزيءَ ۾ ماسٽرس ڪئي ۽ سندس گهر وارو ڊاڪٽر عبدالستار پيٽي اسلام آباد جي پولي ڪلينڪ ۾ آهي. ان بعد عابد حسين راز آهي جيڪو پاڪستان ايئر فورس ۾ اسڪاڊرن ليڊر آهي ۽ ميانواليءَ ۾ پوسٽنگ اٿس. ان بعد ساجده راز آهي جيڪا خيرپور ميرس جي مهراڻ يونيورسٽي ۾ ڪمپيوٽر سسٽم جي اسسٽنٽ پروفيسر آهي. سندن چوٿين ٻار جو نالو ساجد راز آهي جنهن قائدِ عوام يونيورسٽي نوابشاهہ مان ڪمپيوٽر سسٽم ۾ BE ڪئي آهي ۽ ننڍي شاهده راز آهي جنهن M.A ڪئي آهي ۽ شاهہ لطيف يونيورسٽي خيرپور جي انٽرنيشنل رليشن ڊپارٽمينٽ ۾ آهي.

راز پيٽو صاحب جي هن عراق ۽ ايران واري سفر ۾ اسڪاڊرن ليڊر عابد حسين راز کان علاوه سڀ ٻار گڏ هئا. يعني راز پيٽو جو هي سفر فئملي سان گڏ هو. اميد آهي هاڻ هو هڪ سفر شام ملڪ جو يا ڪنهن ٻئي جو، پنهنجي گمبٽ، راڻيپور، خيرپور جي دوستن سان ڪري ان بابت پڻ سفرنامو لکندو.

جھاز ھلائڻ واري چاٻي ڪٿي آھي؟

ڪافي عرصي کان سوچي رھيو ھوس تہ پڙھندڙن جي ڄاڻ لاءِ اھو لکان تہ پاڻيءَ جو جھاز ڪيئن ٿو ھلي. جھاز ھلائڻ وارن ڏينھن ۾ مختلف بندرگاھن ۾ اسڪولن جا ٻار توڙي وڏا جھاز گھمڻ ايندا ھئا تہ ھو اھو ئي سوال ڪندا ھئا. اڄ ڪلھ جي دھشتگردي ۽ بمن بارودن جي عام استعمال ڪري ڪنھن بہ بندرگاھ ۾ ڪو ڌاريون ماڻھو جھاز تي چڙھي نٿو سگھي. بلڪ اسان جھڙن ملڪن ۾ تہ بندرگاھ اندر داخل ٿيڻ جي بہ اجازت ناھي. پر 1980ع تائين ڪو بہ بندرگاھ ۾ داخل ٿي سگھيو ٿي ۽ بندرگاھ ۾ بيٺل انيڪ جھازن مان ڪنھن جي بہ ڏاڪڻ چڙھي سگھيو ٿي، جي ھن جوان جھاز تي ڪو سڃاڻو آھي تہ. بعد ۾ ڪراچي بندرگاھ ۾ داخل ٿيڻ جي KPT وارن ھڪ روپيو ٽڪيٽ رکي ھئي.

بھرحال جن ڏينھن ۾ آئون جھاز تي رھيس، انھن ڏينھن ۾ ڪنھن بہ ڌارئين کي بندرگاھ ۾ داخل ٿيڻ تي ڪا جھل پل نہ ھوندي ھئي. ڪراچي جي مختلف اسڪولن ۽ ڪاليجن جا شاگرد گروپن جي شڪل ۾ جھاز گھمڻ ايندا ھئا تہ اسان مان جيڪو بہ ڊيوٽيءَ تي ھوندو ھو اھو جھاز گھمائيندي خوشي محسوس ڪندو ھو. ڪراچي جي Stay ۾ آئون تہ جڏھن بہ شھر جا ڪم لاھي جھاز تي موٽندو ھوس تہ رستي تي ڊوميڊيڪل يا NED ڪاليج جي واندن کي پاڻ سان ڪار ۾ ڪٺي ايندو ھوس ۽ کين جھاز تي ماني ٽڪي بہ ڪارائيندو ھوس تہ جھاز بہ گھمائيندو ھوس. سنڌ جي ڏورانھن ڳوٺن جي رھاڪو ھنن شاگردن کي جھاز گھمائڻ ۾ خوشي ٿيندي ھيم تہ سنو آھي جو منھنجي ڪري ھي اڄ جا (يعني ان وقت جا) ماڊرن جھاز ڏسي سگھن ٿا. مھمانن لاءِ جھاز تي ماني ھونءَ ئي مفت ٿئي ٿي. سو مون کي فقط زباني خرچ ڪرڻو پيو ٿي.

جهاز گهمڻ جو اهو سلسلو ٻاهرن ملڪن ۾ به لڳو رهيو ٿي- چاهي راٽرڊم هجي يا هئمبرگ، بريمن هجي يا ڪوپن هيگن. ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته يورپ جا ٻار اسان جي ايشيائي يا آفريڪي ٻارن کان هوشيار لڳا ٿي ۽ هنن جي پڇيل سوالن مان هنن جي ذهني ليول جي مٿاهين هجڻ جو ثبوت مليو ٿي پر هو به ان ڳالهه کان ناواقف هوندا هئا ته پاڻيءَ جو جهاز ڪئين ٿو هلي- توڙي وڏن جو به اڄ ڏينهن تائين اهو حال آهي! ظاهر آهي جهاز کي به پيٽرول يا ڊيزل انجڻ ٿي هلائي جيئناسان جي ڪارن، موٽرن، ٽرڪن، ٽرئڪٽرن وغيره کي. انهن کي يا ويندي موٽر سائيڪل کي هلائڻ لاءِ ان جو مالڪ يا ڊرائيور کيسي مان چاٻي ڪڍي، مقرر سوراخ (Slot) ۾ وجهي گهمائي ٿو ۽ انجڻ اسٽارٽ ٿئي ٿي. گيئر ۾ وجهڻ سان، ڪلچ تان پير ڪڍڻ تي اها سواري هلي ٿي.

شايد مٿين ڳالهه ڌيان ۾ رکي جهاز گهمڻ وقتٻار توڙي وڏا اڪثر اهو ئي سوال ڪن ٿا ته جهاز هلائڻ واري چاٻي ڪٿي آهي؟ هو اهو ٻڌي مايوس ٿيو وڃن ته جهاز کي هلائڻ لاءِ ڪا چاٻي نه ٿيندي آهي ۽ نه جهاز-يعني اسان وارو پاڻيءَ جو جهاز، ڪار وانگر هلي ٿو جنهن کي چاٻي گهمائڻ سان جنهن وقت وٽي هلائي سگهجي. مزي جي ڳالهه اها ته ڪيترن مڪينيڪل ۽ اليڪٽريڪل انجنيئرن کي به ان فرق جي خبر نه آهي ته عام ڊيزل انجڻين ۽ مئرين جي ڊيزل انجڻين ۾ ڪهڙو فرق آهي. ۽ جهاز هلائڻ لاءِ مئرين انجنيئرن جو هجڻ ضروري ڇو آهي.

هتي ٻارڻ عام ماڻهن (توڙي زمين تي ڪم ڪندڙ انجنيئرن ۽ ٻين پڙهندڙن) جي عام معلومات لاءِ اهو ذڪر ڪنداسين ته عام مڪينيڪل انجڻين (جن انجڻين ذريعي ڪارون، بسون، ٽرئڪٽر وغيره هلن ٿا) ۽ مئرين انجڻين (جيڪي جهاز هلائين ٿيون) ڪهڙو فرق آهي ۽ جهاز جي انجڻ جيڪا جهاز جو پکو (Propeller) هلائي ٿي ڪيئن اسٽارٽ ڪئي وڃي ٿي. ان کان سواءِ جهاز کي هلائڻ لاءِ ٻين ڪهڙين ڪهڙين شين يا اوزارن (Instruments) جي ضرورت ٿئي ٿي.

ڦهرين ڳالهه اها آهي تہ خشڪي تي هلندڙ موٽر ڪارن، بسين ۽ سمنڊ تي هلندڙ جهازن ۾ ڪهڙو فرق آهي جنهن ڪري انهن ڪي هلائڻ وارين انجڻين ۾ فرق رکيو ويجي ٿو؟ جيتوڻيڪ اهي انجڻيون- چاهي ڊيزل انجڻيون هجن يا اسٽيم انجڻيون، ساڳي اصول تي ڪم ڪن ٿيون. اهو اصول ڪهڙو آهي؟ عام ماڻهوءَ جي ڄاڻ لاءِ لکندو هلان تہ پيٽرول يا ڊيزل انجڻ ۾ هڪ، ٻہ يا وڌيڪ پسٽن ٿين ٿا. پوءِ سواريءَ جي سائيز مطابق- مثال طور موٽر سائيڪل آهي تہ هڪ ئي پسٽن ڪافي آهي پر جي وڏي سواري آهي- يعني ڪار يا ٽرڪ تہ گهٽ ۾ گهٽو پاور حاصل ڪرڻ لاءِ چار پسٽن بہ ٿين ٿا. اهي پسٽن سلينڊر ۾ هيٺ مٿي ٿين ٿا. اهي پسٽن ڦهرين بيٽريءَ ذريعي تي چار دفعا هيٺ مٿي ڪيا وڃن ٿا. ڪار ۾ چابي وجهي ان کي جڏهن گهمايون ٿا معنيٰ اسان جي بيٽريءَ مان اليڪٽرڪ ڪرنٽ موٽر ڏي منتقل ڪيون ٿا. اليڪٽرڪ موٽر پسٽنن کي جهٽڪي سان هيٺ مٿي ڪري ٿي. پسٽن جيئن ئي هيٺ مٿي ٿين ٿا تہ انهن ۾ ٻارڻ جو تيل- پيٽرول يا ڊيزل وغيره اچڻ شروع ٿيو وڃي، جنهن جي سڙڻ - بلڪ ڦاٽڻ سان سلينڊر اندر ٿيندڙ ڌماڪن (پريشر) ڪان پسٽن لڳاتار هيٺ مٿي ٿيڻ شروع ٿيو وڃن. اسان ڪار جو ائڪسلريٽر دٻائي تيل جي داخلا وڌايون ٿا تہ پسٽن اجا بہ تکو تکو هيٺ مٿي ٿين ٿا. تيل گهٽائڻ سان انهن جي رفتار گهٽجي ٿي ۽ ان سان گڏ ڪار يا جهاز جي هلڻ جي رفتار گهٽجي ٿي.

انجڻ جا هي پسٽن جيڪي هيٺ مٿي ٿين ٿا اهي هيٺين پاسين ڪرئنڪ شافٽ سان سوگها ٿيل آهن. تيل سڙڻ تي پسٽن هيٺ مٿي ٿين ۽ ڪرئنڪ شافٽ جي شيپ اهڙي آهي جو انهن پسٽنن جو هيٺ مٿي ٿيڻ وارو (Reciprocating)عمل ڪرئنڪ شئفٽ کي گول گهمائي ٿو- يعني Rotary Motion ۾ تبديل ڪري ٿو. هن ڪرئنڪ شئفٽ جي ڇيڙي تي پروپيلر (پکو) لڳل آهي جيڪو ڪرئنڪ شئفٽ سان گڏ گول گهمڻ تي جهاز کي اڳيان ڌڪي ٿو. ڪارن ۽ بسين وغيره ۾ ڪرئنڪ شئفٽ ٽاءِ راڊ ذريعي ڦيٽن سان ڳنڍيل آهي ۽ ڦيٿا هلن ٿا تہ ڪار هلي ٿي. توهان چاهيو تہ ان گول هلندڙ ڪرئنڪ شئفٽ سان اٽي پيهڻ لاءِ جنڊ بہ هٽي سگهو ٿا تہ ڪتر ڪرڻ

لاءِ گول ڪات بہ هٽي سگهو ٿا جيڪو ڪرئنڪ شئفٽ سان گڏ گول گهمندو رهي. ڪار جي ڦيٿن، جهاز جي پکي، جنڊ يا ڪُتر ڪرڻ واري گول گهمندڙ ڪاتن کي ابتو هلائڻ لاءِ گيئرن کي اڳيان پويان ڪري سگهجي ٿو. يعني ڪرئنڪ شئفٽ هڪ ئي طرف پئي گهمي پر گيئرن ذريعي ڳنڍيل ڦيٿن ۽ پکي (Propeller) وغيره کي گيئرن کي بدلائي ابتو هلائي سگهجي ٿو. ننڍين جهازن جو پکو ابتو گهمائڻ لاءِ گيئرون ضرور آهن پر گذريل صديءَ کان وڏا جهاز بنا گيئرن جي آهن. يعني هن جو پروپيلر ڪرئنڪ شئفٽ سان بنا گيئر جي ڊئريڪٽ ڳنڍيل آهي. اسان جڏهن جهاز کي پنيان (Reverse) ۾ هلايون ٿا- يعني جڏهن پروپيلر کي ابتو هلايون ٿا تہ ان لاءِ اسان کي پهرين انجڻ بند ڪرڻي پوي ٿي ان بعد ان کي ابتو هلايون ٿا ۽ ڪرئنڪ شفٽ جي ابتو Anti_clockwise هلڻ تي ان سان ڳنڍيل پکو ابتو هلي ٿو.

بهرحال هر انجڻ ۾، چاهي ڪار جي ڊيزل انجڻ هجي يا پاٽيءَ جي جهاز جي، انهن ۾ پسٽن، سلينڊر ۽ ڪرئنڪ شئفٽ اهم شيون آهن. هن مضمون سان گڏ اخبار يا رسالي وارا خبر ناهي انهن شين جون تصويرون ڏيندا يا نہ. توهان پنهنجو Concept صحيح ڪرڻ لاءِ نيٽ تي ڏسي سگهو ٿا يا ڪنهن آٽو مستريءَ جي گئريج وٺان لنگهندي ان وٽ کليل ڪنهن ڪار يا موٽر سائيڪل جي ڪرئنڪ شئفٽ ۽ پسٽن سلينڊر ڏسي سگهو ٿا.

هاڻ توهان جڏهن ڪار ۾ سفر ڪريو ٿا تہ لڳاتار ڪلاڪ بہ يا ڪٽي ٽي چار ڪلاڪ گاڏي هلائي پوءِ توهان بہ آرام ڪريو ٿا تہ گاڏيءَ کي بہ فرحت ڏياريو ٿا. جو ان جي انجڻ گرم ٿيو وڃي. ظاهر آهي انجڻ جا ٻيا اوزار ڪٽي گرم ٿين يا نہ پر انجڻ جا لوهي پسٽن جيڪي لوهي سلينڊرن ۾ هيٺ مٿي ٿيندا رهن ٿا اهي تہ گرم ٿيو پون-پلي ڪٽي ڪيڏي بہ تيز هوا پئي لڳي، ٽيمپريچر (گرمائش) وڌيو وڃي.

ڳالهہ اها آهي تہ خشڪيءَ تي سفر دوران ڪجهہ ڪلاڪن بعد ڪنهن بس اسٽاپ تي ڪار بيهاري ان کي بہ فرحت وٺرايو ٿا تہ توهان پاڻ بہ پناڻ جي هوٽل تي چانهہ پي تازا توانا ٿيو ٿا. سمنڊ تي اسان ائين ڪري نٿا

سگهون جو سمنڊ تي جهاز بيهارڻ معنيٰ جهاز کي سامونڊي لهرن ۽ لڳندڙ هوائن بلي ڪري ڇڏڻ- يعني جهاز بتال (Drag) ٿي ڪنهن بيٽ تي چڙهي سگهي ٿو. ڪنهن ٻئي جهاز سان ٽڪرائي سگهي ٿو... يعني انجڻ بند ڪرڻ تي توهان هِتان هُتان ايندڙ جهازن کان ڪيئن بچاءُ ڪري سگهو ٿا. ڪيئن گس بدلائي سگهو ٿا؟ سڀ کان وڏي ڳالهه تہ سمنڊ تي هر وقت سڪون تہ نہ لڳو پيو آهي. طوفان، واچوڙا، سامونڊي لهرون ۽ ڪُن لڳا رهن ٿا. انجڻ جي هلڻ ڪري وري بہ ڪجهہ بچاءُ ٿيو وڃي. انجڻ جي بند ٿيڻ تي اهڙن طوفانن ۾ آفت جيڏو وڏو جهاز بہ ڇوڏي وانگر هوندو آهي ۽ سمنڊ جون ڇوليون هن کي اهڙو ڪُڏائين ٿيون جو جهونن خلاصين(Seafarers)کي بہ پگهر اچيو وڃن -سِي سِڪنيس ٿيو پوي.

ڪڏهن ڪڏهن خراب سمنڊ تي انجڻ بيهي رهندي آهي تہ ان کي ٺيڪ ڪرڻ عذاب ٿي پوندو آهي. جهاز جي لڏڻ ڪري پاڻ کي سنڀالڻ مشڪل ٿي پوندو آهي. اسان جهاز وارن جي ها بہ ٻڌ لڪ چئي سگهو ٿا تہ جهاز گهڻو ڪري خراب ئي تڏهن ٿيندو آهي جڏهن سمنڊ خراب ٿيندو آهي. جهاز جي کاٻي ساڄي لڏڻ ڪري ۽ جهاز تي موجود سامان جا رسا ٽٽڻ ڪري اهو سامان پاسن ڏي گِهرڪڻ ڪري جهاز جي Stability بہ خراب ٿي سگهي ٿي ۽ جهاز اونڌو ٿي ٻڏي بہ سگهي ٿو. اهو ئي سبب آهي جو ڪوشش ڪري جهاز جي انجڻ کي اصول مطابق نہ رڳو وقت تي صحيح ڪندو رهجي پر سندس ڪنهن بہ پرزي ۾ خرابي يا گاٽِ (Wear & Tear)اچي تہ ان کي تبديل ڪري ڇڏجي.

ڪڏهن ڪڏهن ڪو ائين ٿئي ٿو جو هڪ ڏينهن يا چند ڪلاڪن ۾ هڪ بندرگاهہ کان ٻئي ۾ پهچيو وڃجي نہ تہ جهاز ڪئين ڏينهن بلڪ هفتا پيو هلي. نوڪريءَ جي شروع وارن سالن ۾ مون کي هڪ تہ پراڻا جهاز مليا ۽ ٻيو تہ اهي ڊگهين Routesتي هئا. مٿان وري اها مصيبت هئي جو انهن سالن ۾ سئيز ڪئنال بہ بند هو. سو يورپ وڃڻو پيو ٿي يا آمريڪا تهسئيز ڪئنال ذريعي جلدي ميڊيٽرينين ۾ پهچڻ بدران سڄي آفريڪا کنڊ کي ڦيرو ڪرڻو

پيو ٿي ۽ ڪراچيءَ کان ڪيوبا يا ٽرنيڊاڊ پهچڻ ۾ لڳاتار ٽيهارو کن ڏينهن راتيون جهاز هلائڻو پيو ٿي، ڪراچيءَ کان ڪئناڊا، يا هانگ ڪانگ، ٽوڪيو کان لاس اينجلس، وئنڪوٽر چاليهه چاليهه ڏينهن به لڳي ويا ٿي.

سو پاڻيءَ جي جهاز جي انجڻين (مئرين انجڻين) ۾ اهو فرق آهي ته اهي ڏينهن رات هلي سگهن ٿيون ۽ ڪا به انجڻ ڏينهن رات تڏهن هلي سگهندي جڏهن اها گرم نه ٿئي. يعني مهينو مهينو يا چاليهه چاليهه ڏينهن هلڻ دوران هن جي هر عضوي (Part) جو ٽيمپريچر مقرر رينج ۾ رهي- خاص ڪري پسٽنن ۽ سلينڊرن جو جيڪي هڪ ٻئي سان گهڪي گرم ٿين ٿا، انهن کي لڳاتار ٿڌو رکيو وڃي ٿو. ٿوري ئي بي خياليءَ ڪري اهي ايڏو گرم ٿي سگهن ٿا جو انهن جو Seizure ٿي سگهي ٿو. يعني گرمائش ڪري پسٽن ڦولجي سلينڊر ۾ ڇمبڙي سگهي ٿو- معنيٰ ڳالهه ئي ختم. وري هنن جو ڏار ٿيڻ سمنڊ تي ناممڪن ڳالهه آهي- يعني انجڻ بچاءُ کان نڪري وئي باقي جهاز سامان ۽ ماڻهن کي بچائڻ لاءِ S.O.S ڪري ڪنهن اوسي پاسي جي جهاز کي گهرائڻو پوي ٿو جيڪو بيٺل انجڻ واري جهاز کي ڇڪي (Tow ڪري) پر واري بندرگاهه تائين پهچائي. ۽ جهاز کي Tow ڪرائڻ ڪا سستي ڳالهه ناهي. جهاز ۽ ان ۾ موجود ڪارگو جي اڌ کان به وڌيڪ قيمت ادا ڪرڻي پوي ٿي. ساڳي وقت جهاز هلائيندڙن- خاص ڪري چيف انجنيئر لاءِ ٻڏي مرڻ جو مقام سمجهيو وڃي ٿو جو سڄي دنيا کي خبر پئجيو وڃي ته ڪهڙي چيف انجنيئر ڪري اهو حادثو پيش آيو. جهاز جي مالڪ کي ته انشورنس ڪمپني نقصان پورو ڪري ڏئي ٿي پر جهاز هلائڻ وارو چيف انجنيئر يا ڪئپٽن ڪورٽن کي منهن ڏيندو رهي ٿو ۽ غلطي ثابت ٿيڻ تي هو جهاز هلائڻ وارو بين الاقوامي سرٽيفڪيٽ وڃائي وِهي ٿو- يعني نوڪريءَ کان هٿ ڌوئڻا پونس ٿا.

هاڻ سوال آهي ته مئرين انجڻين کي ڪيئن ٺاهيو وڃي ٿو جو اهي گرم نٿيون ٿين ۽ جهاز ڏينهن رات لڳاتار هلندو رهي. انجڻ جا پارٽ جيڪي هڪ ٻئي سان گهڪڻ (Rub ٿيڻ) سان گرم ٿين ٿا، اهي آهن پسٽن ۽ سلينڊر. مئرين انجڻين ۾- يعني اهي ڊيزل انجڻيون جيڪي جهاز هلائين ٿيون، انهن

جي پسٽنن ۽ سلينڊرن کي گرم ٿيڻ کان بچائڻ لاءِ انهن جي چوڌاري پاڻيءَ کي Circulate ڪيو ويجي ٿو. اهو پاڻي انهن جي چوڌاري ڦري، پاڻ سان انهن جي گرمائش کڻي ڪولر مان پاس ٿئي ٿو. ڪولر ۾ سئو کن پتل يا ٽامي جا ٽيوب ٿين ٿا جن مان هر وقت پمپ ذريعي سمنڊ جو پاڻي لنگهائڻو پوي ٿو. پسٽنن ۽ سلينڊرن کان ايندڙ گرم پاڻي (فريش واٽر) جڏهن ڪولر مان ٽيوبن جي چوڌاري گذري ٿو ته ٿڌو ٿيو پوي جيڪو وري پسٽنن ۽ سلينڊرن کي ٿڌو ڪرڻ لاءِ موڪليو ويجي ٿو. ان پاڻيءَ جي وچڻ ۽ موٽڻ واري ٽيمپريچر تي ڊيوٽي واري انجنيئر جي هر وقت اک رهي ٿي جيئن اهو نہ وڌ ۽ نہ گهٽجي. دراصل سمنڊ جو پاڻي ڪڏهن ٿڌو ٿئي ٿو تہ ڪڏهن ڪڏهن (يا دنيا جي ڪن هنڌن تي) گرم رهي ٿو. بي خياليءَ ۾ مقرر حد کان وڌيڪ ٿڌو پاڻي وچڻ تي ڪو پسٽن يا سلينڊر ٽڙڪيو پوي.

پڙهندڙن جي ڄاڻ لاءِ هتي اهو بہ لکندو هلان تہ جهاز جي انجڻ وڏي سائيز جي ٿئي ٿي. توهان موٽر سائيڪل يا ڪار جو پسٽن ڏسو. وڏ ۾ وڏ انب يا اناناس جيڏو ٿيندو جيڪو دڪيءَ جي منهن جيڏي سلينڊر ۾ هيٺ مٿي ٿئي ٿو. ان جي مقابلي ۾ جهاز جي انجڻ جو سلينڊر ماڻهوءَ جي قد کان بہ ڊگهو ٿئي ٿو ۽ سندس گهير ايڏو وڏو ٿئي ٿو جو ان ۾ اندر تي ماڻهو اُپا ويهي سگهن ٿا. مون جيڪي جهاز هلايا انهن مان آخري جهازن کي سلرز ڪمپنيءَ جي مئرين انجڻ هلايو تي جيڪا 50 هزار کن هارس پاور جي طاقتور انجڻ هئي. هڪ وڏي موٽر سائيڪل هڪ هارس پاور جي ٿئي ٿي. ان مان اندازو لڳايو تہ جهاز کي هلائڻ واري انجڻ ڪيڏي طاقتور ٿئي ٿي. وڏي سفر مڪمل ڪرڻ تي- يعني ڪراچيءَ کان نيويارڪ پهچڻ تي اسان انجڻ جي اڪثر واري وتيءَ تي هڪ يا ٻن سلينڊرن جي ماپ وٺندا آهيون تہ ان ۾ ڪيتري گاٺ آئي آهي ڇو جو سلينڊرن ۽ پسٽنن جي چوڙين (Rings)۾ گاٺ اچڻ ڪري سٺي Compression نٿي ٿئي ۽ تيل صحيح طرح نٿو سڙي. نتيجي ۾ اڻ ٻريل تيل ڪاري دونهين جي شڪل ۾ نہ فقط هڪ طرف ماحول جي گندگي پيدا ڪري ٿو تہ ٻئي طرف انجڻ مقرر هارس پاور کان گهٽ طاقت مهيا ڪري ٿي. ڪنهن

ٻه سلينڊر جي گاٽ جي ماپ وٺڻ لاءِ ان جي پسٽ کي ٻاهر ڪڍي پوءِ ڊاڪڻ ذريعي هڪ يا ٻه مئرين انجنيئر سلينڊر ۾ وڃي ان جي مختلف هنڌن تان ماپ وٺن ٿا. هتي اهو به لکندو هلان ته جهاز هلائڻ وارين هنن انجڻين ۾ سلينڊرن اندر هڪ مزيد سلينڊر ٿئي ٿو جنهن کي لائينر سڏيون ٿا. انجڻ جا پسٽن دراصل هنن لائينرن ۾ هيٺ مٿي ٿين ٿا ۽ هي لائينر ئي گسن ٿا- جن جي وقت به وقت اسين (مئرين انجنير) ماپ وٺندا رهون ٿا. مقرر حد کان وڌيڪ گسڻ وارو لائينر ڪڍي جهاز تي موجود اسپيئر لائينر فٽ ڪريون ٿا. هر جهاز تي انجڻ جا ان قسم جا پارٽ گهٽ ۾ گهٽ هڪ يا ٻه اسپيئر ٿين ٿا. سمنڊ تي جيئن ئي انجڻ جو پارٽ استعمال ٿئي ٿو ته بندرگاهه ۾ پهچي ان جو پورائو ڪرڻو پوي ٿو.

پاڻيءَ جي جهاز جي انجڻ اسٽارٽ ڪرڻ لاءِ ڪا ننڍي يا وڏي چاٻي نٿي ٿئي. مٿي لکي آيو آهيان ته ڊيزل انجڻ کي اسٽارٽ ڪرڻ لاءِ بيٽريءَ ذريعي موٽر اسٽارٽ ڪري ان سان پسٽنن کي ٻه چار دفعا هيٺ مٿي ڪري ڊيزل اندر داخل ڪيو وڃي ٿو ان بعد اهي هيٺ مٿي ٿيندا رهن ٿا ۽ ڊيزل انهن ۾ داخل ٿيندو رهي ٿو. بيٽري ڊائون هجڻ جي صورت ۾ اسان ڪار کي ڌڪو ڏيئي، گيئر ۾ وجهون ٿا. يا اڳ دور ۾ ته هر ڪار ۽ لاري توڙي ٽرڪ ۾ هڪ هئنڊل هوندو جنهن کي انجڻ اسٽارٽ ڪرڻ لاءِ گهمايو ويو ٿي- مطلب اهو ئي هوندو هو ته پسٽنن کي ٻه چار دفعا ڪنهن طريقي سان- اليڪٽرڪ موٽر ڌڪي يا هئنڊل سان هيٺ مٿي ڪيو وڃي جيئن پوءِ اهي پيٽرول يا ڊيزل تي پاڻي هلڻ شروع ٿين.

ڪار، لاري، ٽرڪ جي مقابلي ۾ پاڻيءَ جي جهاز جي انجڻ ايڏي وڏي ۽ طاقتور ٿئي ٿي جو ان جي پسٽنن کي هيٺ مٿي ڪرڻ لاءِ وڏو فورس کپي ۽ اهو فورس نه ڪا اليڪٽرڪ موٽر مهيا ڪري سگهي ٿي (جنهن جي ڪٽي چاٻي گهمائجي) ۽ نه ڪو هئنڊل ڪنهن هڪ پسٽن کي ٻه گهمائي سگهي ٿو- ڀلي ڏهه ماڻهو زور لڳائين. جهاز جي انجڻ جو پسٽن هيٺ مٿي هوا جي پريشر ذريعي ڪري سگهجي ٿو. اهو پريشر ايترو ته گهڻو هئڻ کپي جو ٽڪرو ٽڪرو هڪ

پسٽن هيٺ وڃي ته ان سان لاڳاپيل ڪرئنڪ شئفٽ ۾ اٽڪيل ٻيو پسٽن ڪمپريشن پيدا ڪري سگهي جنهن ڪمپريشن جي گرمائش تيل کي ڦٽاڪي وانگر يڪدم ساڙي رکي ۽ پيدا ٿيندڙ ڌماڪو انجڻ جي ٽئين سلينڊر کي ڪمپريشن ۾ آڻي سگهي. جھازن جي انجڻ اسٽارٽ ڪرڻ لاءِ 25 کان 42 بار پريشر جي ڪمپريسڊ هوا کپي ٿي. پريشر يعني هوا جو دٻاءُ بار (Bar)يا پاسڪل (Pascal) ۾ ماپيو وڃي ٿو. پاسڪل معنيٰ هڪ چورس ميٽر تي هڪ نيوٽن فورس. هڪ بار هڪ لک پاسڪل برابر ٿئي ٿو. بهرحال جھاز جي انجڻ کي اسٽارٽ ڪرڻ وارو پريشر, گهٽ ۾ گهٽ 25 بار هجڻ ضروري آهي جيڪو ڏنو وڃي ته تمام گهٽو ٿئي ٿو. اها ڪمپريسڊ هوا پيدا ڪرڻ ۽ اسٽور ڪرڻ لاءِ هر جھاز تي ٻه وڏا اليڪٽرڪ ڪمپريسر ٿين ٿا جيڪي ان پريشر واري هوا کي ٻن وڏن سلينڊرن ۾ جمع ڪن ٿا. انهن سلينڊرن جي ڊيگهه سمجهو ته ڏهه فوٽ کن ۽ ڊاياميٽر چار فوٽ ٿئي ٿو. اهي سلينڊر مضبوط لوهه مان چڱيءَ طرح ويلڊ ڪري ٺاهيا وڃن ٿا. جھاز تي انهن سلينڊرن کي ايئرباٽلز يا ايئر رسيورس سڏجي ٿو. قانون مطابق جھاز هلائڻ وقت هرهڪ سلينڊر ۾ ايتري هوا هجڻ کپي جو ان سانڍهه دفعا انجڻ اسٽارٽ ڪري سگهجي. ڪڏهن ڪڏهن بندرگاهه ۾ داخل ٿيڻ يا نڪرڻ مهل ايڏي ٽرئفڪ ٿئي ٿي, يا پائلٽ ايڏو گهٽ تجربيڪار ٿئي ٿو جو ڏڪاڏڪ هڪ ٻئي پويان انجڻ بند ۽ اسٽارٽ ڪرڻ لاءِ چوندو رهي ٿو. پائليٽ اهو ڪئپٽن ٿئي ٿو جيڪو بندرگاهه طرفان جھاز تي اچي جھاز کي بندرگاهه کان ٻاهر يا بندرگاهه ۾ اندر وٺي اچڻ ۾ جھاز جي ڪئپٽن جي مدد ڪري ٿو.

پڙهندڙن جي ڌيان تي اها ٻه ڳالهه هجڻ کپي ته پاڻيءَ جي جھاز کي بريڪ ڪانه ٿئي. جھاز کي بيهارڻ لاءِ انجڻ بند ڪرڻي پوي ٿي. انجڻ بند ٿيڻ تي جھاز ڪجهه اڳيان هلي پنهنجو Momentum ختم ڪري ٿو. پر جيڪڏهن ايمرجنسي آهي ۽ جھاز جو ڪنهن ٻئي جھاز يا جيٽيءَ سان ٽڪرائڻ جو خطرو آهي ۽ اسان چاهيون ٿا ته جھاز يڪدم بيهي رهي ته ان جو اهوئي طريقو آهي ته هن جو مومينٽم يڪدم ضايع ڪيو وڃي جنهن لاءِ انجڻ

کي بند ڪري ان کي ابتي ڊئريڪشن ۾ اسٽارٽ ڪرڻو پوي ٿو. جهاز جيئن ئي هڪ هنڌ بيهي وڃي تہ انجڻ بند ڪجي. هونءَ جهاز جي حفاظت خاطر بندرگاهہ ۾ هر جهاز سان گڏ ٻہ يا ٽي ٽگ جهاز(Tug) بہ گڏ رهن ٿا جيئن اهي خطري جي پيش نظر جهاز کي روڪي سگهن. جهاز کي جيٽيءَ سان لڳائي بيهارڻ لاءِ پڻ ٽگ جهاز مدد ڪن ٿا. هو جهاز کي پاسن کان ٽونا هڻي جيٽي (ڊڪي) سان لڳائين ٿا. سئيز ڪئنال جهڙن سوڙهن رستن تان هلڻ مهل بہ ٻہ يا ٽي ٽگ هر جهاز سان گڏ هلن ٿا جيئن جهاز ڊرفٽ (ٻتال) نہ ٿئي. ٻي صورت ۾ جهاز ڪئنال جي ڪنهن ڪناري سان پاڻ هڻي گرائونڊ ٿي سگهي ٿو- يعني مٽيءَ ۾ ڦاسي سگهي ٿو ۽ باقي ٽرئفڪ ۽ ڪئنال وارن لاءِ مسئلو پيدا ڪري سگهي ٿو.

هتي اهو بہ لکندو هلان تہ جهاز جيMain انجڻ جيڪا جهاز جو پکو (Propeller) هلائي ٿي ۽ جهاز اڳتي ڌڪجي ٿو وڏي ۽ طاقتور هجڻ ڪري تيل تمام گهڻو کائي ٿي ۽ جهاز جي مالڪن جي اها ئي ڪوشش هوندي آهي تہ سستي کان سستو تيل استعمال ڪيو وڃي. ان ڪري هن انجڻ کي جنهن تيل تي هلائجي ٿو اهو بلڪل اهڙو هوندو آهي جهڙو ڏامر. ڇڻ تہ زمين مان نڪتل هجي. ان تيل کي اسان "هيوي فيول آئل" (HFO) يا ريزيڊيوئل آئل سڏيون ٿا.اهو ڪافي سستو ملي ٿو پر ان کي استعمال ڪرڻ لاءِ انجڻ روم جي هڪ ڪمري ۾ مختلف قسم جون تيل صاف ڪرڻ جون مشينون ۽ هيٽر ٿين ٿا. اهي مشينون پيوريفائر ۽ سيپريٽر سڏجن ٿيون جيڪي تيل مان نہ فقط گند ڪچرو (Sludge) ڪڍن ٿيون پر ڏاتوءَ جهڙيون شيون پڻ. هيٽر ان تيل کي پتڙو ڪن ٿا جيئن پمپن ۽ سوڙهن پائپن ذريعي انجڻ جي سلينڊر تائين پهچي پوءِ اهو تيل گرم حالت ۾ فيول انجيڪٽر ذريعي سلينڊرن اندر اسپري ٿي سڙي ٿو.

سلينڊر تہ هڪ هنڌ بيٺل ٿين ٿا جن جي ۽ لائينرن جي وچ مان پاڻيءَ کي گهمائي ٽيمپريچر گهٽائڻ اهڙو ڪو ڏکيو ڪم ناهي. پر پسٽنن کي ٿڌو رکڻ لاءِ انهن جي چوڌاري پاڻيءَ کي Circulate ڪرڻ ڪافي ڏکيو ڪم آهي ۽ هر وقت ڏيان ڏيڻ ضروري رهي ٿو. اهو ان ڪري جو پسٽن هر وقت هيٺ

مٿي ٽيندو رهي ٿو. مئرين انجڻ جي ايڏي رفتار ڪٽي نٿي ٿئي، پر جي 120 آرپي ايم (Revolution Per Minute) آهي تہ بہ سمجهو تہ هر پسٽن هڪ سيڪنڊ ۾ بہ دفعا هيٺ ۽ بہ دفعا مٿي ٿئي ٿو ۽ ان مختصر وقت ۾ بہ دفعا هن جي اندر پاڻي داخل ڪرڻ ۽ ٻاهر ڪيڻ ڪو سولو ڪم ناهي. ان ڪم ڪي سر انجام ڏيڻ لاءِ انجڻ لاءِ انجڻ ناهڻ وارن ڪيترائي اوزار ايجاد ڪيا آهن پر انهن جي نگهباني ۽ Maintenance قائم رکڻ تہ هڪ مئرين انجنير جي ئي مٿي جو سور رهي ٿو ۽ اسان ڪي رات واري توڙي ڏينهن واري چئن ڪلاڪن جي ڊيوٽي سخت پورهئي ۽ خبرداريءَ ۾ گذارڻي پوي ٿي.

مٿي لکي آيو آهيان تہ انجڻ کي گرم ٿيڻ کان بچائڻ لاءِ، جيئن جهاز ڏينهن رات لڳاتار هلندورهي، جهاز جي انجڻ جي هر هڪ سلينڊر ۽ پسٽن جي چوڌاري پاڻيءَ کي گهمايو (Circulate) ڪيو وڃي ٿو جيڪو انهن مان گرمائش ڪڍي گهربل ٽيمپريچر قائم رکي ٿو. ڪجهہ انجڻين ۾ تہ انهن جي فيول انجيڪٽرن کي بہ ٿڌو رکڻ لاءِ انهن جي چوڌاري تيل کي گهمايو وڃي ٿو. فيول انجيڪٽر يا فيول والو ائين آهي جيئن موٽر ڪار جي پيٽرول انجڻ ۾ اسپارڪ پلگ. ڪار جي هر سلينڊر جو هي پلگ يا ڊيزل انجڻ واري ڪار جو انجيڪٽر هٿ جي اڌ جيترو بہ نٿو ٿئي جيڪو سلينڊر ۾ چٽنگون (Spark) پيدا ڪري ٿو يا ڊيزل تيل جي پچڪاري (ڦوهارو) هڻي ٿو پر جهاز جي انجڻ جي انجيڪٽر جي وڏي هجڻ جو اندازو ان مان لڳايو تہ اهو ڪٽ جي پائي جيڏو ٿئي ٿو جنهن کي ڪو جوان مرد ئي ٻن هٿن ۾ کڻي سگهي ٿو.

انجڻ جي فيول انجيڪٽرن کي ۽ ڪِن مئرين انجڻين جي پسٽنن کي پاڻيءَ بدران تيل سان ٿڌو رکيو وڃي ٿو. اهو ان ڪري تہ متان ڪو پسٽن يا انجيڪٽر ڦاٽي پوي تہ ان کي ٿڌو رکندڙ پاڻي ڪرئنڪ ڪيس ۾ ڪري اتي موجود تيل کي خراب نہ ڪري. هي ڪرئنڪ ڪيس وارو تيل اسان جي ڪارن، لارين جي انجڻين ۾ بہ استعمال ٿئي ٿو. روزانو صبح جو ڪار اسٽارٽ ڪرڻ کان اڳ اسان جيڪو Dip Stick ذريعي تيل جي ليول چيڪ ڪريون ٿا، يا مهيني ڏيڍ بعد ڪار جي سروس وقت ان جو تيل بدلرايون ٿا اهو

ڪرئنڪ ڪيس جو تيل آهي جنهن ۾ ڪرئنڪ شئفٽ گهمندي رهي ٿي ۽ جنهن جا ڇنڊا پسٽن راڊن ۽ سليندڊرن جي هيٺئين حصي کي ٿڌو ڪن ٿا. اهو تيل ڪار جي سائيز مطابق گئلن ڏيڍ بدلايو وڃي ٿو پر جهاز جي انجڻ جي ڪرئنڪ ڪيس ۾ لکا روپين جو تيل وجهڻو پوي ٿو ۽ پسٽن يا فيول انجيڪٽر جي ڦاٽڻ تي جيڪڏهن ان کي پاڻي ٿڌو ٿو رکي ته اهو پاڻي ڪرئنڪ ڪيس جي تيل ۾ ڪري سڄي تيل کي ضايع ڪري سگهي ٿو. ان ڪري پسٽنن ۽ فيول انجيڪٽرن کي ٿڌو رکڻ لاءِ تيل استعمال ڪيو وڃي ٿو جيئن ان جي ٽٽڻ تي ان کي ٿڌو رکندڙ تيل هيٺئين تيل سان ملي تيل ئي رهي.

جهاز جي مين انجڻ جيڪا جهاز جو پروپيلر (پکو) هلائي ٿي ان کان سواءِ جهاز جي جنريٽرن جي انجڻ کي به ٿڌو رکيو وڃي ٿو. بلڪ جنريٽر ته ڏينهن رات هلندا رهن ٿا. بندرگاهه ۾ جهاز هڪ هنڌ بيٺو آهي ته به جنريٽر هلندا رهن ٿا جو جهاز هڪ شهر مثال آهي جنهن ۾ بجلي، ايئرڪنڊيشن، پاڻيءَ جي پمپن، سامان لاهڻ چاڙهڻ وارين ڊيرڪن کي هلائڻ، رڌ پچاءَ لاءِ هيٽرن (چلهن) ۽ ٻين ڪمن لاءِ اليڪٽرسٽي جي ضرورت پوي ٿي. مال بردار (ڪارگو) جهازن تي گهٽ ۾ گهٽ ڪري ٽي جنريٽر ٿين ٿا. سمنڊ تي ته هڪ جنريٽر مان به ڪم هليو وڃي پر بندرگاهه ۾ ٻن جنريٽرن جي ضرورت پوي ٿي ۽ ٽيون جنريٽر اسٽئنڊ باءِ هوندو آهي ته جيئن ڪو خراب ٿي پوي ته اسٽئنڊ باءِ جنتريٽر هلائي ان خراب ٿي ويل جنريٽر جي جلدي جلدي مرمت ڪري وٺجي. اهو ڪم پڻ جهاز تي موجود اسان مئرين انجنيرن جو هوندو آهي. اهو ئي سبب آهي جو مئرين انجنير کي نه فقط ٿيوري ۾ هوشيار هجڻ کپي پر پرئڪٽيڪل ۾ پڻ پڪو مستري هجڻ کپي. سمنڊن تي هلندڙ جهازن لاءِ تصور ڪري سگهو ٿا ته انهن ۾ موجود مئرين انجنيرن مان ڪي ڏينهن رات چار چار ڪلاڪ جهاز هلائڻ جي ڊيوٽي، يعني واچ ڪندا رهن ٿا ته ٻيا Maintenance_يعني مرمت جو ڪم ڪندا رهن ٿا. جهاز هلائڻ واري مين انجڻ ۽ جنريٽرن کان سواءِ ٻيون به انيڪ مشينون آهن جن جي سار سنڀال لهڻ مئرين انجنيرن جو ڪم آهي. اهو ئي سبب آهي ته انهن جي امتحانن جو

معيار بي حد ڏکيو رکيو وڃي ٿو ۽ چيف انجنير ٿيڻ تائين هو هرفن مولا هئڻ کپي... ڇو جو وچ سمنڊ تي جي جهاز خراب ٿي پوي ته مئرين انجنيرن کي ئي صحيح ڪرڻو پوي ٿو ۽ آخر ۾ چيف انجنير کي ئي منهن ڏيڻو پوي ٿو ۽ جهاز کي ٺيڪ ڪري بندرگاهه تائين پهچائڻ ان جي ئي ذميواري آهي. وچ سمنڊ تي کهڙو ورڪ شاپ اچي سگهي ٿو؟ اهو ئي سبب آهي جو انجڻ جا ڪيترائي مهانگا پرزا به Spare طور جهاز تي رهن ٿا. بي صورت ۾ مئرين انجنيرن کي ان لڳل پرزي کي ٺاهي استعمال ڪرڻو پوي ٿو. اهو ئي سبب آهي جو هر مئرين انجنير لاءِ ويلڊنگ، گئس ڪٽنگ ۽ ليٿ مشين تي ڪم ڪرڻ جهڙيون شيون اچڻ پڻ ضروري آهن. جهاز تي نوڪري حاصل ڪرڻ کان اڳ هن کي ڪنهن تسليم شده شپ يارڊ ۾ به ڪن سال جهازن جي مشينري جي مرمت جو ڪم پڻ ڪرڻ لازمي هوندو آهي. اسان جي ڏينهن ۾ ته اهو مدو ٽن سالن جو هو.

جهاز تي موجود جنريٽرن بابت لکندو هلان ته جهاز جي مين انجڻ (جيڪا جهاز جو پکو هلائي ٿي) ان بعد جنريٽر اهم آهن. هڪ ته جهاز جي انجڻ روم ۽ ڊيڪ تي انيڪ مشينون آهن جيڪي اليڪٽرسٽيءَ تي هلن ٿيون. ان کان سواءِ جهاز جي سڄي رهائش سينٽرلي ايئر ڪنڊيشن رهي ٿي ۽ جي جهاز اترا هن سمنڊن ۾ آهي جتي تمام گهٽي ٿڌ ٿي رهي ته اتي جهاز جو هر ڪمرو -ويندي ان جون گهٽيون، سينٽرلي هيٽيڊ رکيون وڃن ٿيون. ان لاءِ اليڪٽرسٽي ئي کپي ٿي. مون جيڪي 15 سال ڪن جهاز هلايا انهن جي ٽن جنريٽرن مان هرهڪ 200 ڪلو واٽ جو هوندو هو. بعد وارن جهازن تي ٽي چار سئو ڪلو واٽن واران جنريٽر به آيا. هڪ جهاز "مڪران" جا جنريٽر ته 600 ڪي وي (ڪلو واٽ) جا هئا جيڪي سمجهو ته 800 هارس پاور جا ٿيا. اهڙو هڪڙو جنريٽر سڄي ڳوٺ لاءِ ڪافي آهي ۽ ٽي جنريٽر ته وڏي ڳالهه ٿي. اسان جيڪو فقط بجلي ۽ پنکن لاءِ گهر ۾ جنريٽر رکون ٿا اهو ٻن ڪي وي کان به گهٽ جو ٿئي ٿو. پنجن واري جنريٽر تي ته توهان به ڪن ايئرڪنڊيشن به هلائي سگهو ٿا سو جهاز تي موجود ٽن جنريٽرن مان هرهڪ 600 ڪلو واٽ جو جنريٽر ڪيڏي نه طاقتور شيءِ هوندو! هر جهاز سمجهو ته سيڪاٽ، ڏوڪري

يا مديجي جهڙو شهر ٿيو جتي ڏينهن رات بنا لوڊشيڊنگ جي اليڪٽرسٽي پئي استعمال ٿئي. ڪو ڪمري ۾ موجود نہ آهي تہ بہ ان جو اي سي سسٽم فل تي پيو هلي. مون کي تہ حيرت ٿيندي آهي تہ شپ يارڊ ۾ نئون جهاز نهي اسان جي حوالي ٿيندو آهي ۽ انجڻ روم يا جهاز جي گهٽين جون ٽيوب لائيٽ آن ڪندا آهيون تہ وري اهي بند نہ ڪيون ويندريون آهن. ڏينهن رات آن هونديون آهن. فقط فيوز ٿيڻ تي بدلائي ٻي هڻجي ٿي ۽ ان ئي وقت ان کي بہ آن رکجي ٿو. اهو سلسليو هلندو رهي ٿو جيسين ويهہ ٽيهہ سالن بعد جهاز کي ٽڪرا ٽڪرا (Scrape) ڪرڻ لاءِ گڏاني جهڙي بيچ تي آندو وڃي ٿو ۽ جنريٽر بند ٿيو وڃن ۽ هميشہ لاءِ اونداهہ ٿيو وڃي ۽ پوءِ جهاز جي مشينري ۽ پارٽس سان گڏ جهاز ۾ استعمال ٿيندڙ ٽيوب لائيٽون بہ ڪراچيءَ جي شير شاهہ بازار ۾ وڪامندي نظر اچن ٿيون.

جهاز جا جنريٽر بہ ڪافي وڏا ٿين ٿا جن جا پسٽن ۽ فيول انجيڪٽر تہ ڪٽي نہ باقي سلينڊرن کي پاڻيءَ سان ائين ٿڌو ڪيو ويندو آهي جيئن مين انجڻ جي سلينڊرن کي.

جهاز جي جنريٽرن ۾ ٻارڻ لاءِ جيڪو تيل استعمال ٿئي ٿو اهو مين انجڻ جي تيل (فيول) کان گهڻو بهتر ٿئي ٿو جنهن کي بنا گرم ڪرڻ جي استعمال ڪيو وڃي ٿو. اهو مئرين ڊيزل آئل (MDO) سڏجي ٿو. جهاز جي انهن ٽن جنريٽرن کان سواءِ هڪ ننڍو ڊيزل جنريٽر بہ ٿئي ٿو جيڪو ايمرجنسي جنريٽر سڏجي ٿو. هن جنريٽر ۾ جيڪو ٻارڻ (فيول) استعمال ٿئي ٿو اهو ڊيزل آئل آهي جنهن تي اسان وٽ خشڪيءَ تي ٽرڪون يا ٽرئڪٽر هلن ٿا. ايمرجنسي جنريٽر انجڻ روم جي مٿاهين حصي تي يا انجڻ روم کان ٻاهر رکيو وڃي ٿو جيئن انجڻ روم کي باهہ لڳي يا سمنڊ جو پاڻي پيٽ ڦاڙي انجڻ روم ۾ ڊوڪي اچي ۽ بليئڪ آئوٽ ٿي وڃي تہ اليڪٽرڪ پاور ڪٿان تہ حاصل ڪري سگهجي جيئنبڊندڙ جهاز مان ٻيڙيون يا لائيف رئفٽ هيٺ لاهي سگهجن يا فائر پمپ هلائي سمنڊ جي پاڻيءَ سان باهہ وسائي سگهجي. هڪ دفعي اسان جي جهاز کي ڪراچيءَ کان ممباسا ويندي ان قسم جو حادثو پيش

اچيويو جنهن ۾ سمنڊ جو پاڻي انجڻ روم ۾ ايڏي رفتار سان ڏوڪي آيو جو اهڙين حالتن لاءِ موجود بلج پمپ سان گڏ ٻہ بالاسٽ پمپ بہ هلاياسين پر پاڻيءَ جي ليول گهٽجڻ بدران مٿي ٿيندي وئي. ايتري قدر جو هلندڙ ٻن جنريٽرن جا فلاءِ وهيل پاڻيءَ ۾ اندر اچي ويا ۽ ٻئي بند ٿي ويا. جنريٽرن جي بند ٿيڻ تي اليڪٽرسٽي ختم ٿي وئي ۽ مين انجڻ کي ليوب آئل سپلاءِ ڪرڻ وارا پمپ بند ٿي ويا ۽ انجڻ جي Lubrication بند ٿيڻ تي آٽوميٽيڪلي مين انجڻ بہ بند ٿي وئي ۽ جهاز لهرن حوالي ٿي ويو. پاڻيءَ جو واڌاءُ هڪ طرف ٿيڻ ڪري ٻڏڻ لاءِ جهاز هڪ طرف ويو جهڪندو. خوش قسمتي سان اسان جي ڪمپنيءَ جو ٻيو جهاز اتان اچي لنگهيو جنهن سيني ماڻهن کي انجهاز تي ٽرانسفر ڪيو ۽ اسان جي جهاز کي ٽلهن رسن ذريعي Tow ڪري ڪراچي وٺي آيا.

جهاز جي انجڻ روم ۾ باهہ لڳڻ ڪري جنريٽر بند ٿيو وڃن جو سڄو انجڻ روم دونهن سان ڀرجيو وڃي ۽ جڏهن جنريٽرن يا مين انجڻ جي اهڙي حالت ۾ سلينڊرن ۾ فريش ايئر (صاف هوا) نہ ويندي تہ انهن ۾ فيول ڪيئن Igniteٿي (ٻري) سگهندو؟ مين انجڻ ۽ سڀ جنريٽر بند ٿيو وڃن.

انجڻ روم جي باهہ پاڻيءَ سان وسائڻ بہ آسان ناهي جو ان ۾ موجود تيل ٿو ٻري. اوهان ڏٺو هوندو تہ چلهہ تي رکيل ڪڙهيءَ ۾جڏهن گرم تيل ٻري ٿو تہ پاڻيءَ جا ڇنڊا هڻڻ سان اها باهہ وسامڻبدران ويتروڌيڪ ڀڙڪي ٿي. انجڻ روم جي ان قسم جي وڏي باهہ وسائڻ لاءِ هر جهاز تي ان جي انجڻ روم جي سائيز مطابق ڪاربن ڊاءِ آڪسائيڊ جا ڍهہ کان ٽيهہ کن وڏا، ماڻهوءَ جي قد جيڏا سلينڊر ٽين ٽا جيڪي انجڻ روم کان ٻاهر ڪنهن هنڌ سوگها رکيل هوندا آهن. هن قسم جي باهہ جي حالت ۾ انجڻ روم جا سڀ دروازا ۽ دريون بند ڪري انهن سيني سلينڊررن جي CO2 گئس هڪ ئي وقت Release ڪئي ويندي آهي. اهي سڀ سلينڊر هڪ ئي پائيپ ذريعي ڳنڍيل هوندا آهن جنهن تي لڳل ليور کي هڪ ئي جهٽڪي سان اڳيان ڪرڻ تي سموري گئس هڪ ڪامنپائيپ ذريعي انجڻ روم ۾ داخل ٿي ويندي آهي. ڪاربن ڊاءِ آڪسائيڊ جي ٽڏاڻ ۽ Inert هجڻ جي خاصيت باهہ کي وسايو ڇڏي.

ڪار ۾ اسان ٻن قسمن جا تيل استعمال ڪريون ٿا. مثال طور مون وٽ ننڍي ڪار سوزوڪي آهي جنهن جي ٽئنڪ ۾ 30 ليٽر پيٽرول اچي ٿو جيڪو ڪار هلڻ مهل ٻري ٿو- يعني اهو ٻارڻ جي ڪم اچي ٿو- فيول طور. ڪنهن جي ڪار جي ڊيزل انجڻ آهي ته اهو ٻارڻ لاءِ پيٽرول بدران ڊيزل استعمال ڪري ٿو. ٻارڻ (Fuel) کان سواءِ ڪار ۾هڪ ٻيو تيل انجڻ جي چرپر ڪندڙ عضون (Parts) کي چڪنو رکڻ لاءِ استعمال ڪجي ٿو جنهن کي ليوب آئل- يعني Lubricating Oil سڏجي ٿو . چڪني رکڻ وارو اهو تيل_ انجڻ جي ڪرئنڪ ڪيس ۾ رهي ٿو. مقرر ميل (ڪلوميٽر) يا عرصو هلڻ بعد اهو تيل ڪارو ٿيڻ لڳي ٿو ان مان چڪني رکڻ جون خاصيتون گهٽجڻ لڳن ٿيون ان ڪري ان سجي تيل کي ڪڍي نئون تيل وڌو وڃي ٿو. اهو تيل پلاسٽڪ جي بوتلن ۾ اچي ٿو. روزانو ان تيل جي ڊِپ اِسٽڪ ذريعي ليول چيڪ ڪرڻ کپي. جڏهن به اها گهٽ محسوس ٿئي ته ڪوپ ڏيڍ تيل جو وجهي ڇڏجي. ان تيل جي ننڍي بوتل ڪار جي ڊڪي (بوٽ) ۾ يا گهر ۾ پڻ رکڻ کپي جيئن ضرورت وقت استعمال ڪري سگهجي.

اهڙيءَ طرح جهاز تي ٽن قسمن جو ٻارڻ جو تيل (Fuel) استعمال ٿئي ٿو. هڪ ايمرجنسي جنريٽر لاءِ ڪناري وارن پيٽرول پمپن تان ملندڙ ڊيزل آئل جنهن کي اسين “هاءِ اسپيڊ ڊيزل آئل” سڏيون ٿا استعمال ٿئي ٿو. اهو فيول تمام نہ برابر استعمالٿئي ٿو جو ايمرجنسي جنريٽر ڪڏهن ڪڏهن هلايو وڃي ٿو. ساڳي طرح ان فيول جو استعمال لائيف بوٽن ۾ بہ ٿئي ٿو. اهي بہ تڏهن هلن ٿيون جڏهن جهاز ٻڏي ٿو. يا ڪڏهن ڪڏهن ڪنهن بندرگاهہ ۾ شوق خاطر يا ايڪسرسائيز خاطر هلايون وڃن ٿيون. جيئن ٿائلنڊ واري سفرنامي ۾لکيو اٿم تہ اتي بئنڪاڪ جي بندرگاهہ ۾ اسان جو دربيلي وارو ڪئپٽن احمد حسين مخدوم لائيف بوٽ کي لاهي اتي جي چائو فرائو درياهہ ۾ هلائيندو هو. هو انهن ڏينهن ۾ سيڪنڊ آفيسر هو- يعني جهاز جي ڪئپٽن کان بہ رئنڪون هيٺ. ٿائلنڊ جو گاديءَ وارو شهر ۽ وڏو بندرگاهہ بئنڪاڪ اتي جي چائو فرايا درياهہ ۾ ائين آهي جيئن اسان وٽ ڪوٽڙي يا سکر سنڌو درياهہ ۾.

جهاز جي انهن بچاءَ وارين ٻيڙين (Life Boats) ۾ ايمرجنسي جنريٽر جي ٽانڪي ڊيزل آئل سان ڀريل رهي ٿي. ان کان سواءِ فالتو رکڻ لاءِ هڪ ڊرم ان تيل (هاءِ اسپيڊ ڊيزل آئل) سان ڀريل رکڻ ڪافي آهي. ٻارڻ جو ٻيو تيل جهاز جي جنريٽرن لاءِ ونڻو پوي ٿو جيڪو مئرين ڊيزل آئل سڏجي ٿو. اهو ايمرجنسي جنريٽر يا اسان جي ٽرڪن ٽرئڪٽرن ۾ استعمال ٿيندڙ ڊيزل آئل جهڙو صاف شفاف نٿو ٿئي. اهو آهي ته چڱو ٿڌو ۽ گرم ڪرڻ بنا جنريٽرن ۾ ساڙيو وڃي ٿو پر ڪافي سادو ٿئي ٿو. جنريٽر ڪافي طاقتور انجڻ جا ٿين ٿا ۽ خاص ڪري بندرگاهه ۾ به هلن ٿا ته روزانو ڊيزل آئل چڱو خاصو سڙي ٿو ۽ جهازن جي مالڪن جي اک هميشه جنريٽرن ۾ هوندي آهي ته ضرورت نه هجي ته ٻيو نه هلايو-جيئن خرچ گهٽ اچي. هڪ ٽيهه هزار ڪن ٽن واري مالبردار جهاز تي جيڪو 300 ڪي وي يعني 400 هارس پاور وارو جنريٽر ٿئي ٿو ان ۾ روزانو به ٽن ڪن ڊيزل آئل ٻري ٿو. به ٽن معنيٰ 2000 لِٽر ۽ هڪ لِٽر هڪ سئو روپين جو لڳايو وڃي ته به هڪ جنريٽر جو هڪ ڏينهن ۾ به لک رپيا فقطڊيزل آئل تي خرچ اچي ٿو.

هاءِ اسپيڊ ڊيزل آئل ۽ مئرين ڊيزل آئل کان سواءِ جهاز جي ”مين انجڻ“ هلائڻ لاءِ هيوي فيول آئل (HFO) جي ضرورت پوي ٿي جيڪو سڀ کان گهڻو ٻري ٿو. هڪ اڌ لک ٽن وزني جهاز تي هوس، جيڪو 210 ميٽر (يعني سوا ڇهه سئو ڪن فوٽ) ڊگهو ۽ 29 ميٽر ويڪرو هو. ان جي انجڻ 32000KW يعني 43000 هارس پاور طاقت جي هئي. ان جي انجڻ روزانو 40 کان 45 ٽن تيل ساڙيو ٿي. هي تيل سڀ ۾ سستو ٿئي ٿو تنهن هوندي به منهنجي ڏينهن ۾ في ٽن تيل 300 ڊالرن جو مليو ٿي. يعني انجڻ روزانو 40 ضربيان 300 ، ٻارهن هزار ڊالرن جو تيل ساڙيو ٿي ... جيڪي اڄ ڪلهه جي حساب سان 18 لک روپيا ٿيا، جي في ڊالر 150 روپيا به لڳايو وڃي!

اگر ۾ تيل رکڻ جو سٺو بندوبست نه هوءِ هر ڇهين ستين ڏينهن ڪنهن بندرگاهه مان خريد ڪبو هو پر هاڻ هر جهاز تي تيل ۽ پاڻيءَ کي رکڻ لاءِ وڏيون ٽانڪيون آهن، جن ۾ ايترو تيل اچيو وڃي جو ٽوڪيو کان نيويارڪ بنا ڪٿي

بيهڻ جي مهينو کن ڏينهن رات جهاز هلي سگهي ٿو. فقط تيل يا پاڻي خريد ڪرڻ لاءِ ڪنهن بندرگاهه ۾ وڃڻ بہ جهاز جي مالڪن کي مهانگو ٿو پوي جو بندرگاهه ۾ داخل ٿيڻ ۾ جهاز کي لنگر انداز ڪرڻ لاءِ ان ملڪ جي پورٽ اٿارٽيءَ کي ڪيتريون ئي فيون ڏيڻيون پون ٿيون.

مين انجڻ- يعني اها انجڻ جيڪا جهاز جو پروپيلر (پکو) هلائي ٿي، ان ۾ استعمال ٿيندڙ هن تيل HFO (هيوي فيول آئل) لاءِ لکي چڪو آهيان تہ بلڪل سادي قسم جو ڏامر جهڙو گهاٽو ٿئي ٿو جنهن کي انجڻ روم ۾ موجود پيوريفائر ميشنن ۾ صاف ڪري پوءِ انجڻ ۾ ساڙيو وڃي ٿو.هي تيل جن ٽانڪين ۾ رکيو وڃي ٿو ان ۾ ٽيوبن جي ڄار ٿئي ٿي جن مان هر وقت ٻاڦ کي گذاريو وڃي ٿو تہ تيل گرم رهي ۽ ايترو سو پتڙو رهي جو ضرورت وقت ان کي پمپن ذريعي چڪي ونجي. هي تيل خريد ڪرڻ وقت وڏو خيال رکڻو پوي ٿو جو هي تيل هوڻ ئي سادو ٿئي ٿو پر ڪن بندرگاهن ۾ اهڙو گندو ملي ٿو جنهن ۾ ٻئي گند ڪچري کان سواءِ سلفر جهڙيون شيون بہ موجود ٿين ٿيون جيڪي انجڻ جي پارٽن ۾ ڪاٽ (Corrosion) پيدا ڪن ٿيون. هر قسم جي تيلن جو حساب ڪتاب ڪرڻ جهاز جي چيف انجنير جو ڪم ٿئي ٿو ۽ جهاز جي مالڪن کي هر روز جي خرچ جو احوال موڪليو وڃي ٿو- جيئن تيل جي ختم ٿيڻ کان اڳ هو وڏيڪ تيل خريد ڪرڻ جو بندوبست ڪري اطلاع ڪن تہ تيل خريد ڪرڻ لاءِ رستي تي ڪهڙي بندرگاهه ۾ ترسڻو آهي؟

خشڪيءَ تي هلندڙ ڪار، لاري، ٽرڪ يا ٽرئڪٽر جي انجڻ کي چڪنو رکڻ لاءِ فقط هڪ ئي قسم جو ليوب آئل استعمال ٿئي ٿو- پوءِ اهو چاهي شيل ڪمپنيءَ جو هجي يا ڪاليٽيڪس، پي ايس او يا ڪنهن ٻي ڪمپنيءَ جو. پر پاڻيءَ جي جهاز جي انجڻ جي مختلف حصن لاءِ مختلف قسم (خاصيتن) جا ليوب آئل استعمال ڪيا وڃن ٿا. ڳالهہ اها آهي تہ خشڪيءَ جي آمدرفت هڪ ئي موسم ۽ ماحول ۾ هلي ٿي پر سمنڊ تي مختلف حالتون رهن ٿيون جن کي ڌيان ۾ رکي جهاز ۾ انجڻيون ناهيون وڃن ٿيون. جهاز تي ڪم ڪندڙ مئرين انجنير انهن کي انهن حالتن مطابق مرمت ڪن ٿا

۾ هلائين ٿا. مثال طور هڪ وقت تي سمنڊ مانو آهي ته ٻئي ڏينهن يا ڪجهه ڪلاڪن بعد اهو رف به ٿي سگهي ٿو طوفان به اچي سگهن ٿا. جهاز ڪڏهن آفريڪا پرسان خط استوائي علائقن ۾ پيو هلي جتي جيڪب آباد جهڙي جون جولاءِ واري گرمي آهي ته ڪڏهن اهو اتراهن سمنڊن ۾ سئيڊن ۽ ناروي پاسي پيو هلي جتي هوا ۽ سمنڊ جي پاڻيءَ جو ٽيمپريچر زيرو به رهي ٿو. سو ان قسم جون ڪيترين ئي ڳالهيون جهاز ناهڻ توڙي هلائڻ وارن کي ڌيان ۾ رکڻيون پون ٿيون.

جهاز تي اسان ڪيترن ئي قسمن جون ليوب آئل استعمال ڪريون ٿا. ڪي تيل ڊرمن ۾ ته ڪي لوهه جي ننڍين ٽانڪين ۾ رکيا وڃن ٿا. پڙهندڙن جي دلچسپيءَ لاءِ هتي ڪجهه تيلن جو احوال لکان ٿو جيئن هو سمجهي سگهن ته مختلف تيل ڇو ٿا استعمال ڪيا وڃن. هڪ ليوب آئل ته اهو ئي آهي جيڪو اسين ڪار ۾ وجهون ٿا. اهو "ڪرئنڪ ڪيس آئل" سڏجي ٿو ۽ جهاز جي مين انجڻ (جيڪا پکو هلائي ٿي) ۽ جنريٽرن جي انجڻ جي ڪرئينڪ ڪيس ۾ اهو تيل وڌو وڃي ٿو. اها ٻي ڳالهه آهي ته مختلف تيل ڪمپنين انهن جا پنهنجا پنهنجا نالا رکيا آهن جيئن آخري جهاز تي آئون شيل ڪمپنيءَ جا تيل استعمال ڪندو هوس. انهن پنهنجي ان تيل جو ڪمرشلنالو "مَلينا" رکيو آهي.

جهاز جي مين انجڻ جي سلينڊرن ۽ پسٽنن بابت لکي چڪو آهيان ته تمام وڏا ٿين ٿا. پسٽن جڏهن سلينڊرن اندر گسن ٿا ته سخت گرمائش پيدا ڪن ٿا. ان ڪري مين انجڻ جي پسٽنن ۽ سلينڊر جي وچ ۾ به هڪ قسم جو ليوب آئل Inject ڪيو وڃي ٿو جيڪو "سلينڊر آئل" سڏجي ٿو جنهن جو شيل ڪمپنيءَ اليگزيا Alexia نالو رکيو آهي. سلينڊر آئل وڌيڪ گهاٽو ٿئي ٿو ڇو ته ڪرئنڪ ڪيس آئل وانگر ڇڊو هوندو ته سلينڊر ۾ پچڪاريءَ مان نڪتل تيل گرمائش ڪري وڌيڪ ڇڊو ٿي ويندو ۽ سلينڊر تي پکڙڻ بدران هيٺ وهي ويندو. تيل جي هڪ خاصيت پکڙڻ (Spreadability) ٿئي ٿي.

سلينڊر آئل ۾ اها هجڻ ضروري آهي جيئن اهو تيل سلينڊر جي گهٽي کان گهٽي حصي تي ڦهلجي.

مين انجڻ ۽ جهاز جي هنن وڏن جنريٽرن ۾ ٽربو چارجر ٿين ٿا جن مان Exhaust گئس گذري جهاز جي چمنيءَ مان نڪري ٿي. ان جو ٽيمپريچر تمامگهڻو ٿئي ٿو- اٽڪل 360 ڊگريون. ان ڪري هنن ٽربوچارجرن ۾ جيڪو ليوب آئل استعمال ڪجي ٿو اهو ٽربو آئل سڏجي ٿو ۽ ان ۾ گرمائش سَهڻ جي وڏي قوت ٿئي ٿي. اهڙي طرح ايئرڪمپريسرن لاءِ الڳ قسم جو ليوب آئل ٿئي ٿو. هڪ خاص قسم جو ليوب آئل جهاز جي اسٽيئرنگ انجڻ ۾ وڌو وڃي ٿو. هن تيل ۾ اها خاصيت هجڻ ضروري آهي تہ اهو گهٽي کان گهٽي ٿڌ ۾ بہ ڄمي نٿو. اسٽيئرنگ انجڻ باقي جهاز جي انجڻين ۽ رهائش گاهہ کان پري جهاز جي پڇ ۾ ٿئي ٿي جنهن جي هيٺان رڊر (Rudder) ٿئيٿو جنهن جي ڦيرائڻ سان جهاز ساڄي يا کاٻي رخ ڪري ٿو. اهو رڊر هئڊرالڪ پريشر ذريعي موڙيو وڃي ٿو. جهاز جي برج (ڪنٽرول روم) مان جڏهن جهاز جو اسٽيئرنگ وهيل گهمائجي ٿو تہ ٽيوب ذريعي تيل جو دٻاءُ اسٽيئرنگ انجڻ تائين پهچي ٿو. اهي ٽيوبَ جهاز جي ڊيڪ تان لنگهي اسٽيئرنگ انجڻ تائين پهچن ٿا ۽ اسپين ۽ پورچوگال کان اڳتي مٿي اتر طرف اونهاري ۾ بہ ٿڌ ٿئي ٿي. سياري ۾ تہ هيڪاندي گهڻي ٿڌ ٿئي ٿي. سو انهن ٽيوبن ۾ جي ان خاص تيل بدران ڪو بيو تيل وجهو تہ ٿڌ ۾ڄمي ويندو ۽ اسٽيرنگ وهيل کي گهمائڻ سان هئڊرالڪ پريشر پيدا ٿي نہ سگهندو. سو ٻين ڳالهين سان گڏ جهاز ۾ استعمال ٿيڻ جي مختلف ٻارڻ وارن (Fuels) ۽ چڪنائي وارن (Lube oils) تيلن جو وڏو خيال رکڻو پوي ٿو. مٿي Shellڪمپنيءَ جي ٻن ليوب آئلن جا نالا: مَلينا ۽ اليگزيا لکيا اٿم. ان کان سواءِ ڪجهہ ٻيا تيل جن جو مٿي ذڪر ڪيو اٿم. انهن جا نالا آهن: روٽيلا، مائسيلا، گادينيا، آرگينا ۽ ريموا وغيره. هتي ليوب آئل (L.O) بابت ڪجهہ وڌيڪ ستون لکان ٿو جيڪي هڪ عام پڙهندڙ کي شايد گهٽ سمجهہ ۾ اچن پر انجنيرنگ، ميڊيڪل يا سائنس جي شاگردن لاءِ نہ فقط دلچسپي جوڳيون آهن پر معلوماتي پڻ. ليوب آئل (Lubricating

(Oil) مشينريءَ ۾ اهم ڪردار ادا ڪري ٿو پوءِ اها مشين ڪار جي انجڻ هجي، سلائيءَ جي مشين هجي يا ڏاڙهي ڪوڙڻ جو اليڪٽرڪ شيور. ليوب آئل مشين کي گرم ٿيڻ کان بچائڻ کان سواءِ ٻن پارٽن کي رهڙڻ (Friction) کان بچائي ٿو جيئن اهي گسي نه وڃن. مشين جي ليوبريڪيٽنگ ايڏي ضروري آهي جو توهان جي ڪار يا جهاز ۾ ليوب آئل ختم ٿي وڃي يا گهٽجي وڃڻ جي ڳاڙهي بتي ٻري ته ڪار کي يڪدم سلو ڪري بيهاري ڇڏجي، جهاز ۾ ان قسم جي مسئلي تي انجڻ آٽوميٽيڪلي يڪدم ايڏو وڏي سگهي ٿي جو پسٽن سلينڊر ۾ Seize ٿي (ڄمي) ويندا ۽ پوءِ انجڻ جي ٿڌي ٿيڻ تي به اهي الڳ ڪري نه سگهبا.

هڪ مدي ڪانپوءِ ليوب آئل خراب ٿيو وڃي. سندس ڪاري رنگ ۽ ساٽس مليل ڪاربن ۽ ڪچري ڪري ان کي بدلايو وڃي ٿو. جهاز تي به اهو ڪرٽو پوي ٿو پر ڪوشش ڪري ان ۾ مختلف ڪيميڪل وجهي، ان کي صاف رکڻ جي ڪوشش ڪريون ٿا. ان کان سواءِ تيل کي اسان وڌيڪ Alkaline رکون ٿا. جهاز تي جيڪو فيول ٻاريون ٿا اهو سادي قسم جو هجڻ ڪري هن جي دونهين (Exhaust) ۾ سلفيورڪ ائسڊ ٿئي ٿو جيڪو انجڻ جي مختلف حصن ۾ Corrosion (ڪاٽ) پيدا ڪري ٿو ان ڪري ليوب آئل جو الڪلائين هجڻ ضروري آهي جيئن اهو Corrosion Acidic کي ختم ڪري سگهي. انجڻ ۾ هر وقت هوا موجود رهي ٿي جيڪا گرم ليوبآئل سان ملي Oxidation پيدا ڪري ٿي. ان کي روڪڻ لاءِ هڪ ته اسان تيل ۾ ڪيميڪل (Additives) ملائيندا رهون ٿا، ان سان گڏ گرم ٿيل تيل کي ڪولر مان گذاري هن جي گرمائش گهٽايون ٿا.

ان کان سواءِ جهاز تي ليوب آئل ۾ اسان مختلف ڊٽرجنٽ وجهون ٿا جيئن گرم تيل پسٽن سلينڊر يا مشين جي ٻين حصن تي سخت Deposits نه ناهي. ان کان سواءِ ليوبآئل کي اسان پيورفائر مشينن ذريعي ان مان پاڻي ۽ ڪچرو به ڪيندا رهون ٿا جيڪو انجڻ کي چڪنو ڪرڻ دوران ان ۾ مليو وڃي. بهرحال اهي سڀ ڪم مئرين انجنيرن جا آهن- خاص ڪري چيف انجنير جا جيڪو تيل سان

واسطو رکندڙ هر شيءِ جو ذميوار رهي ٿو. هي سپ شيون مئرين انجيرن کي "Fuel & Fuel Technology" سبجيڪٽ هيٺ پڙهايون وڃن ٿيون. ملائيشيا توڙي پاڪستان جي مئرين اڪيڊميءَ ۾ 25 سال کن جيڪي سبجيڪٽ مون پڙهايا انهن مان هڪ "فيول ۽ فيول ٽيڪنالاجي" به هو.

هاڻ اچون ٿا جهاز تي—جهاز جي مين انجڻ اسٽارٽ ڪرڻ تي. جهاز جڏهن بندرگاهه ۾ سامان لاهي رهيو آهي يا مسافر چاڙهي رهيو آهي ۽ هن جي انجڻ ٻن ٽن ڏينهن کان بند آهي ته ان کي ڪو به يڪدم ائين اسٽارٽ نٿو ڪري سگهي جيئن ڪار کي چاٻي هڻي اسٽارٽ ڪيو وڃي ٿو. مثال جي ڳالهه ان کي ائين جي اسٽارٽ ڪيو وڃي ته فيول جي ٻرڻ (Firing) جي گرمائش ۾ اڳ جا ٿڌا ٿيل سلينڊر ۽ پسٽن ڪرئڪ ٿي (تڙڪي) پون. جهاز هلائڻ- يعني ان جي انجڻ اسٽارٽ ڪرڻ جو هڪ پروسيجر ٿئي ٿو جنهن مطابق دنيا جي هر جهاز تي عمل ٿئي ٿو. جن ڳالهين تي عمل ڪيو وڃي ٿو انهن مان ڪجهه سمجهه جوڳيون ڳالهيون (Checks) پڙهندڙن جي دلچسپي ۽ ڄاڻ لاءِ لکان ٿو.

جهاز کي بندرگاهه مان ڪيڍڻ – يعني ان کي هلائڻ لاءِ انجڻ اسٽارٽ ڪرڻ جو اطلاع جهاز جي انجنيرن ۽ نيويگيٽرن (ڊيڪ آفيسرن) کي جهاز جي ڪمپني يا بندرگاهه طرفان گهٽ ۾ گهٽ 12 ڪلاڪ اڳ لکت ۾ ڏنو وڃي ٿو. ان مهلت ۾ انجڻ جو ڪو پرزو ڪليل آهي ته ان کي بند ڪيو وڃي ٿو. مين انجڻ جيڪا ڪجهه ڏينهن کان بند رهي آهي اها روم ٽيمپريچر تي آهي ۽ جيڪڏهن جهاز ناروي، سئيڊن، فنلنڊ يا ڪئناڊا جهڙي ملڪ ۾ آهي ۽ ويٽر سياري جي موسم ۾ ته اها اهڙي ته ٿڌي ٿيو وڃي جو لوهه جي مشين کي هٿ لاهڻ سان ڏڪڻي وٺي ٿي. ان "مين انجڻ" کي ڪجهه گرم ڪرڻ ضروري آهي. ان جا به طريقا آهن. هڪ ته ان مان جيڪو پاڻي ٿو گذري ان کي اليڪٽرڪ ذريعي گرم ڪيو وڃي ۽ ٻيو سپ ۾ سستو طريقو اهو آهي ته جنريٽر مان جيڪو پاڻي گذري پيو جنهن جو ٽيمپريچر 65 کن ڊگريون ٿئي ٿو اهو مين انجڻ مان پاس ڪيو وڃي. ان لاءِ هڪ Valve ٿئي ٿو اهو کوليو وڃي ٿو.

جنريٽر اهڙي شيءِ آهي جيڪو هر وقت هلندو رهي ٿو. جهاز چاهي سمنڊ ۾ هلندو رهي يا بندرگاهه ۾ لنگر انداز هجي- گهٽ ۾ گهٽ هڪ جنريٽر تي هلندو ئي رهي ٿو. ٻين هنڌن تي، خاص ڪري رهائش وارن ڪمرن جي ته ڪٽي بتي بند ٿيندي هجي پر انجڻ روم ۾ ته ڏينهن رات لائيٽ ٻرندي رهي ٿي. ڪڏهن ڪڏهن انجڻ روم جي ٽيوب لائيٽن کي ڏسي مون کي حيرت ٿيندي آهي ته جنهن ڏينهن کان جهاز تيار ٿي سمنڊ تي لهي ٿو ته هي بتيون فقط هڪ دفعو آن ڪيون وڃن ٿيون ته هميشه لاءِ آن رهن ٿيون- اهي ٻرنديون رهن ٿيون. لڳاتار ڪي مهينا ٻرڻ بعد ڪا فيوز ٿئي ٿي ته اتي جو اتي پراڻو ٽيوب ڪڍي نئون وڌو وڃي ٿو. بهرحال جنريٽر اها شيءِ آهي جيڪو هلندو رهي ٿو. جنريٽر جي سلينڊرن ۾ پسٽنن جو ٽيمپريچر نارمل رکڻ لاءِ ان جي ٻاهران لڳاتار فريش واٽر سرڪيوليٽ ڪيو وڃي ٿو ۽ ان فريش واٽر کي ٿڌو رکڻ لاءِ ان کي سي واٽر ڪولر مان پاس ڪيو وڃي ٿو جتي گذرندڙ سمنڊ جو پاڻي ان فريش واٽر مان تپش ڪڍيو وڃي.

جهاز هلڻ جو نوٽيس ملڻ تي انجڻ روم ۾ موجود ڪو جونئر انجنير جنريٽر مان ايندڙ هن گرم پاڻيءَ کي سي واٽر ڪولر مان پاس ڪرڻ بدران مين انجڻ ۾ Circulate ڪري ٿو جيئن ان جي باڊي آهستي آهستي ٿي ڪجهه ڪلاڪن ۾ گرم ٿي وڃي. انهيءَ دوران انجڻ روم طرفان ڊيڪ سائيڊ وارن کي انجڻ گهمائڻ جواطلاع ڪيو وڃي ٿو جيئن هو ڪنهن خلاصيءَ کي هيٺ موڪلي معلوم ڪن ته جهاز جي پروپيلر وٽ ڪا ٻيڙي ته نه بيٺي آهي يا ان سان جهاز جا يا ڪنهن ٻيڙيءَ جا رسا يا ڪو ٻيو سامان اٽڪيو ته نه پيو آهي. هر شيءِ ڪليئر ڪرائڻ بعد انجڻ روم ۾ Clearance جو نياپو لکت ۾ ڏنو وڃي ٿو ۽ ڊيوٽي انجنير ٽرننگ گيئر ذريعي جهاز جي پروپيلر شئفٽ کي اليڪٽرڪ موٽر سان ڳنڍي ان موٽر کي آن ڪري ٿي. هن عمل سان جهاز جي شئفٽ آهستي آهستي گهمي ٿي جنهن سان انجڻ روم ۾ مين انجڻ جا پسٽن هيٺ مٿي ٿين ٿا ۽ ٻاهر سمنڊ ۾ پروپيلر گهمي اها خاطري ڏين ٿا ته انجڻ جا پسٽن توڙي پروپيلر بنا رنڊڪ جي هلي رهيا آهن. ان دوران جهاز جي انجڻ

جي سيني سلينڊرن جا Indicator Cock کولي رکيا وڃن ٿا. ان بعد هوا جي هڪ ڪِڪَ ڏني وڃي ٿي (يعني هوا کي هڪ جهٽڪي لاءِ سلينڊرن اندر داخل ڪيو وڃي ٿو) جنهن سان سلينڊرن ۾ پسٽن هيٺ مٿي ٿين ٿا ۽ هوا ڪمپريس ٿيڻ بدران ”انڊيڪيٽر ڪاڪس“ مان نڪريو وڃي.

جهاز هلڻ مهل انجڻ روم توڙي برج تي هڪ ڪان وڏيڪ مئرين انجنيئر ۽ ڊيڪ آفيسرس (Navigators) رهن ٿا. اڄ ڪلهه ته انجڻ جي رفتار برج تان به ڪنٽرول ٿي سگهي ٿي پر جهاز جي هلڻ مهل- يعني بندرگاهه مان نڪرڻ مهل ڪيترين ئي شيون Manual رکيون وڃن ٿيون جيسين ٻن ٽن ڪلاڪن بعد جهاز کلئي سمنڊ ۾ اچي ۽ هر شيءِ نارمل ٿي وڃي. جهاز جي برج جهاز جو اهو مٿاهون حصو آهي جتان نيويگيٽر سامهون جي ٽرئفڪ تي نظر رکن ٿا ۽ ان موجب جهاز جي رفتار وڌائڻ يا گهٽائڻ لاءِ انجڻ روم ۾ مئرين انجنيئرن کي اطلاع ڪن ٿا. برج ۽ جهاز جي انجڻ روم جي وچ ۾ هڪ ٻئي سان ڳالهائڻ (Communication) لاءِ ٽيليفون، واڪي ٽاڪي ۽ الارم سسٽم به آهي پر رفتار گهٽائڻ، وڌائڻ يا جهاز کي بيهارڻ ۽ اسٽارٽ ڪرڻ لاءِ هر جهاز تي سالن کان ٽيليگرام سسٽم هلندو اچي جنهن ذريعي اطلاع ڪيو وڃي ٿو.

جهاز ۾ بريڪ نه هوندي آهي. جهاز کي بيهارڻ جو طريقو اهو ئي آهي ته انجڻ بند ڪئي وڃي جنهن لاءِ برج تان Stopجو ٽيليگرام ڏنو ويندو آهي پر جي امرجنسيءِ ۾ جهاز کي يڪدم بيهارڻ ضروري هوندو آهي ته اسٽاپ جو ٽيليگرام ڏئي يڪدم Dead Slow Astern يا Slow Astern جو ٽيليگرام ڏنو وڃي ٿو. ڇو جو جهاز ايڏو ڳرو ٿئي ٿو جو سندس ٿوري رفتار به وڏو Momentum پيدا ڪري ٿو ۽ جهاز جي انجڻ بند ڪرڻ بعد به جهاز گهٽ ۾ گهٽ ٽي ميل اڳتي ڏڪجي وڃي ٿو. ان ڪري سمنڊ ۾ سامهون ايندڙ يا پاسي کان لنگهڻ وارن جهازن جو اڳواٽ حساب ڪري پاسو ڪرڻو پوي ٿو. جهاز جي اوزار رڊار جي اسڪرين تي ٻين جهازن جي چرپر، رفتار ۽ سائيز ڏسڻ کان سواءِ هڪ ڄڻو Look out لاءِ به بيهاريو وڃي ٿو جنهن جو ڪم لڳاتار اکين سان يا بائناڪيولر سان ڏسڻ ضروري آهي جيئن ڊبل چيڪ رهي. سمنڊ تي خشڪي

وارا ٽرئفڪ جا قانون نہ آهن تہ هر هڪ پنهنجي ڪاهي پاسي هلي. سمنڊ تي مختلف قانون آهن جن موجب هلٽو پوي ٿو. ٻيو تہ خشڪيءَ تي تہ ڪارون آمهون سامهون هلنديون رهن ٿيون. سمنڊ تي تہ ڪو جهاز ڪٿان پيو اچي تہ ڪو ڪٿان ۽ هر هڪ جي رفتار پنهنجي آهي. ان جو حساب سيني کي ڪرڻو پوي ٿو جيئن هن جي جهاز جو ٻئي جهاز سان ٽڪر نہ ٿئي. بهرحال جهاز کي اسٽارٽ ڪرڻ کان اڳ برج ۽ انجڻ روم جو ٽيليگرام چيڪ ڪيو وڃي ٿو.

جهاز جي پُڇ ۾ هيٺ پاڻيءَ اندر توهان کي ٻہ شيون نظر اينديون: هڪ پروپيلر (پنکو) جيڪو جهاز کي اڳيان يا پنيان ڌڪي ٿو ۽ ٻيو رڊر (Rudder) جنهن کياسان جي ٽَرَ جا ماڻهو (يعني بنگالي، تامل، مڪراني، ڪوڪني وغيرهہ)"سُکانُ" سڏين ٿا. جهاز کي ساڄي يا کاٻي موڙڻ لاءِ سکاڻ کي ان طرف ڪجهہ ڊگريون موڙيو وڃي ٿو. ان سُکاڻ (Rudder) کي موڙڻ لاءِ ان مٿان تمام ڳري انجڻ ٿئي ٿي جيڪا اسٽيرنگ انجڻ سڏجي ٿي. اڄ ڪلهہ جهاز جي برج يعني ڪنٽرول روم ۾ جيڪو اسٽيرنگ ويل ٿئي ٿو ان کي ساڄي يا کاٻي موڙڻ سان هئڊرالڪ يا اليڪٽرانڪ ذريعي سان اسٽيرنگ انجن ڏي نياپو ڪيو وڃي ٿو جيڪا رڊر کي نياپي مطابق اوترين ڊگريون ساڄي يا کاٻي طرف ڪري ٿي. اڳئين زماني جي سڙهن وارن ڪاٺ جي جهازن ۾ (يا اڄ ڪلهہ جي ننڍين ٻيڙين ۾) سُکان رسين ذريعي اسٽيرنگ وهيل سان ڳنڍيووڃيٿو يا ان سکان جو مٿيون حصو هڪ ڪاٺيءَ سان ڳنڍيل هو جنهن کي هڪ هڪ خلاصي چار چار ڪلاڪ جهلي بيٺو ٿي. اهو خلاصي"سکاڻي" سڏجي ٿو. پراڻي زماني ۾ طوفانن ۽ وڏين چولين ۾ ان سکاڻيءَ کان سکان سڌو جهلڻ مشڪل ٿي پوندو هو ۽ ٿوري غفلت ڪري جهاز تِوائي ٿي ويندو هو يعني اصل راهہ کان هٽي ويندو هو.هي اهو ئي سکاڻ آهي جنهن لاءِ شاهہ لطيف سر سريراڳ ۾ چوي ٿو تہ :

سامُونڊِيا! تو سَنبَهِين، ساڃو جَهلِ سُکانُ؛
لَڳي واءُ وَڏاندَرو، مُنجهائي مَهرانُ؛
جِنِين پانيو پاڻُ، ڪري تَوائِي تِنِ کي.

“ساڃو جهل” معنا پختو جهل، مضبوط جهل. ٻي صورت ۾ جهاز بتال (توائي) ٿي سگهي ٿو. اڄ ڪلهه جتي جهاز وڏا ٿي ويا آهن اتي انهن کي موڙڻ وارا هي سُڪانَ يعني رَڊَرَ (Rudders) به آفتن جيڏا آهن جن کي جيڪي مشينون (Steering Engines) موڙين ٿيون اهي به تمام پيچيده ٿي ويون آهن. ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته اسٽيرنگ وهيل کي ڦيرائڻ ۾ دقت نٿي ٿئي اهي تمام ننڍا ۽ هلڪا آهن پر هڪ مئرين انجنير کي اسٽيرنگ انجڻ کي صحيح حالت ۾ رکڻ لاءِ وڌو خبردار رهڻو پوي ٿو جو جهاز جي گهٽي ياڳي سلامتيءَ جو مدار Steering Engine تي رهي ٿو. نيويگيٽر جي غلط حساب ڪتاب ڪري جڏهن جهاز جو ٻئي جهاز يا سمنڊ اندر موجود ڪنهن پهاڙيءَ سان ٽڪر ٿئي ٿو ته هن جي ڪوشش اها ئي رهي ٿي ته هو ڪورٽ ۾ اهو ثابت ڪري ته ان ۾ غلطي سندس نه پر اسٽيرنگ انجڻ جي هئي جو اها صحيح طرح Response ڪري نه سگهي - يعني اهو ڏوهه مئرين انجنير ڏي ٽرانسفر ڪيو وڃي ٿو. ان ڪري اهڙي صورت ۾، يعني ان قسم جي حادثن ۾ جهاز جو چيف انجنير يڪدم انشورنس ڪمپنيءَ جو سرويئر گهرائي ان کي اسٽيرنگ انجڻ ڏيکاري ٿو ته اها صحيح آهي. اسٽيرنگ انجڻ کي نه فقط برج تان اسٽيئرنگ وهيل ذريعي چيڪ ڪيو وڃي ٿو پر Locally پڻ يعني اسٽيئرنگ انجڻ واري ڪمري مان پڻ. جهاز کي بندرگاهه مان ڪيڍڻ مهل جهاز جي اسٽيئرنگ انجڻ کي برج جي اسٽيئرنگ وهيل ذريعي ۽ مقامي طرح چيڪ ڪرڻ ضروري هوندو آهي جيئن ٻنهي ڌرين (مئرين انجنيرن ۽ نيويگيٽرن) کي خاطري هجي ته اها صحيح آهي.

هتي اهو به لکندو هلان ته رڊر ۽ رڊار مختلف شيون آهن. رڊر (Rudder) جهاز جو سُڪان آهي رڊار RADAR جهازرانيءَ جو اليڪٽرانڪ اوزار ٿئي ٿو جنهن جي اسڪرين تي 40 ميلن ڪن جون شيون- جهاز، ٻيٽ، ڪنارو وغيره ڏسي سگهجي ٿو جيڪو ڌنڌ ۽ ڪوهيڙي سبب اکين سان ڏسڻ ناممڪن رهي ٿو. ڪن ڪن سمنڊن ۽ موسمن ۾ سامهون جو ڏيک (Visibility) ميل ٻه ته ڇا چند فوٽ به ڪو مس وڃي ٿيندو آهي. ايتري قدر

جو جهاز جي وچ تي ٺهيل ڪنٽرول روم (برج) تان جهاز جو اڳيون يا پويون حصو بہ نظر نہ ايندو آهي. اهڙين حالتن ۾ رڊار جهازرانيءَ ۾ وڏي سهوليت پيدا ڪئي آهي. پر جهاز هلائڻ وارا اج بہ رڊار ۽ ٻين اهڙن سهوليت پيدا ڪندڙ اوزارن جي باوجود پراڻي طريقي Look out کي بہ نظر انداز نٿا ڪن ۽ هنن کي هڪ ماڻهو ڪئڊٽ يا خلاصي "لڪ آئوٽ" لاءِ ٻيهارڻو پوي ٿو جنهن جو ڪم سامهون يا پاسن کان گذرندڙ جهازن کي جاچڻ ۽ ڊيوٽي آفيسر OOW (آفيسر آف واچ) کي اطلاع ڪرڻ ٿئي ٿو جيئن هو اڳواٽ ڪو قدم کڻي وٺي. رڊار جيڪو تمام مددگار اوزار آهي پر ڪڏهن ڪڏهن پاسي کان لنگهندڙ ڪا ننڍي ٻيڙي هن جي اسڪرين تي نٿي اچي ۽ ان کي Look out وارو ئي ڏسي سگهي ٿو. ان ڪري اهو صحيح چيو وڃي ٿو تہ باوجود نيويگيشن جي اوزارن جي، جهاز رانيءَ جي سلامتيءَ لاءِ انساني Look Out ضروري آهي.

On the high seas, the captain saw a small yacht in the immediate vicinity of the bow of his ship from his cabin. He ran to the bridge, turned on manual control, and avoided a collision. In his case, the officer in charge of the watch did not notice the yacht as he was steering only with radar and the target was not detected due to its size. During this time, the Officer Of the Watch (OOW) was changing course to avoid a collision with another ship that was seen on radar.

In this case, if the OOW had carefully looked out the bridge window the situation could have been avoided. A trained human eye can pick up a lot of information, and the brain can process it faster than a complex algorithm spits it out onto the radar monitor screen. Thus, a proper visual look-out is a key for the safety of navigation.

جهاز هلائڻ يعني انجڻ اسٽارٽ ڪرڻ کان اڳ جهاز جي ڪرئنڪ ڪيس جو تيل بہ چيڪ ڪيو وڃي ٿو. ليول گهٽ هجڻ جي صورت ۾ اسٽور ٽئنڪ مان تيل وڌو وڃي ٿو ۽ ٻاڦ ذريعي ان تيل کي گرم ڪيو وڃي ٿو جيئن ان جي گهاٽاڻ (Viscosity) نارمل ٿئي ۽ پمپ ذريعي انجڻ ۾ Circulate ٿي سگهي.

ليوب آئل ۽ ٻارڻ جي تيل "هيوي فيول آئل" جي ٽانڪين ۾ پائيپن جو جار ٿئي ٿو جن مان ٻاڦ گذارڻ سان تيل گرم ٿئي ٿو ۽ ان گرمائش کي هڪ حد تائين رکڻ لاءِ ٻاڦ جي گذر تي ڪنٽرول ڪيو وڃي ٿو. ٻاڦ لاءِ بائلر ٻاريو وڃي ٿو. جي بئالر اڳوات هلي رهيو آهي تہ ان ۾ ٻارڻ جو تيل وڌايو وڃي ٿو جيئن ضرورت موجب ٻاڦ پيدا ٿئي ۽ استعمال ڪري سگهجي.

هر جهاز تي تيل تي ٻارڻ واري هڪ يا ٻن بئالرن کان سواءِ Exhaust گئس بئالر بہ رکيو وڃي ٿو. هي بئالر بنا تيل ٻارڻ جي، ان وقت ٻاڦ پيدا ڪري ٿو جڏهن جهاز هلي ٿو. هي بئالر جهاز جي چمني يعني Funnel ۾ فِٽ ٿئي ٿو جنهن مان مين انجڻ جو Exhaust (گرم گئسون) گذرن ٿيون اهي بائلر ۾ موجود پاڻيءَ کي گرم ڪري ٻاڦ تيار ڪن ٿيون. جهازجيئن ئي کلئي سمنڊ (Open sea) ۾ پهچي فل رفتار اختيار ڪري ٿو تهاسان آهستي آهستي تيل ٻرندڙ Oil Fired بئالر بند ڪريو ڇڏيون جيئن جهاز جي مالڪ کي تيل جي بچت ٿئي. سفر پورو ڪرڻ بعد جهاز جو مالڪ جتي ٻين شين جو جائزو وٺي ٿو اتي اهو لاگ بڪ ذريعي ان جي بہ چڪاس ڪري ٿو تہ جهاز آٿو تي اچڻ سان، يعني فل رفتار تي پهچڻ سان تيل وارو بئالر بند ڪيو ويو يا نہ. اهڙي طرح هو ٻيون بہ شيون ڏسي ٿو تہ بندرگاهہ مان نڪرڻ بعد ۽ کلئي سمنڊ ۾ Full Away ٽيليگرام بعد جهاز جو ڊيزل آئل تي هلڻ بند ڪري هيوي فيول تي آندو ويو يا نہ.

در اصل بندرگاهہ ۾ داخل ٿيڻ يا بندرگاهہ مان نڪرڻ مهل جهاز جي مين انجڻ (جيڪا جهاز جو پروپيلر تي هلائي) کي بہ ان ساڳي فيول يعني مئرين ڊيزل آئل سان هلايو وڃي ٿو جنهن سان جهاز جا جنريٽر هلن ٿا. جهاز

جا جنريٽر تہ ٿيا ننڍي سائيز جا پر مين انجڻ تہ تمام گهڻو تيل ساڙي ٿي ۽ ڊيزل آئل هيوي آئل کان تمام گهڻو مهانگو ٿئي ٿو پر جيسين جهاز مڪمل طرح کلئي سمنڊ ۾ نہ اچي ان کي ڊيزل آئل تي ئي هلائڻو پوي ٿو جو ڊيزل آئل تي انجڻ سنو Respond ڏئي ٿي ۽ اسٽارٽ ڪرڻ سان يڪدم اسٽارٽ ٿيو وڃي. هيوي فيول آئل ۾ ڪڏهن ٿڌاڻ يا ڪچرو اچڻ ڪري انجڻ اسٽارٽ ٿيڻ ۾ دير بہ ڪري ٿي تيسين خطرو آهي تہ جهاز بندرگاهہ ۾ ڪنهن ٻئي جهاز کي نہ وڃي لڳي يا جيٽي (ڊڪي) کي لڳي بندرگاهہ جي جيٽي ڊاهي رکي ۽ ساڳي وقت جهاز کي بہ ڊينٽ لڳي سگهي ٿو. ان ڪري اهڙن هنڌن تي يا جتي جهاز کي آٽو بدران مئنيوئل تي هلائڻو پوي ٿو تہ اتي مين انجڻ ۾ ڊيزل آئل استعمال ڪيو وڃي ٿو. پوءِ جيئن ئي جهاز کلئي سمنڊ ۾ داخل ٿئي ٿو ۽ برج تان نيويگيٽرن طرفان "فل اَوَي" جو ٽيليگرام ملي ٿو تہ اسان آهستي آهستي ڪري هيوي فيول آئل ٽئنڪ جو والو (Valve) کولڻ شروع ڪندا آهيون ۽ ڊيزل آئل جو والو بند ڪري ڇڏيندا آهيون. هڪ ڪلاڪ اندر اهو عمل مڪمل ٿي ويندو آهي ۽ انجڻ روم جي لاگ بڪ ۾ لکي ڇڏيندا آهيون تہ هن وقت، رات جو چار لڳي پنڌرهن منٽن تي Full Away جو ٽيليگرام مليو ۽ پنج لڳي پنڌرهن يا ويهہ منٽن تي جهاز جي مين انجڻ کي هيوي فيول آئل سسٽم سان ڳنڍيو ويو.

لاگ بڪ (Log Book) اهو ڪتاب ٿئي ٿو جنهن ۾جهاز جي هر شيءِ لکي وڃي ٿي. انجڻ روم لاءِ الڳ لاگ بڪ ٿئي ٿو تہ برج لاءِ الڳ. هنن لاگ بڪ ڪتابن کي ئي ڏسي جهاز جو مالڪ يا ڪمپني وارا جهاز ۽ اسان جهاز تي ڪم ڪرڻ وارن جي ڪارڪردگي جو اندازو لڳائين ٿا. جهاز تي هر آفيسر (مئرين انجنير توڙي ڊيڪ آفيسر يعني Navigator) جي چار ڪلاڪ ڏينهن جو ۽ چار ڪلاڪ رات جو ڊيوٽي ٿئي ٿي جنهن کي واچ سڏجي ٿو. پنهنجي واچ مڪمل ڪري نئين اينڊڙ حوالي ڪرڻ وقت لاگ بڪ ۾ اهو بہ لکڻو پوي ٿو تہ منهنجي چئن ڪلاڪن ۾ هيترو ڊيزل آئل جنريٽر ۾ سڙيو ۽ هيترو هيوي فيول آئل مين انجڻ ۾ ۽ چئن ڪلاڪن ۾ 103 يا وڌيڪ

يا گهٽ RPM جي حساب سان انجڻ هلي. يعني جهاز جو پروپيلر هڪ منٽ ۾ اوترا چڪر هنيا ۽ چئن ڪلاڪن ۾ 24700 چڪر يعني هيترا ناٽيڪل ميل انجڻ هلي. يعني انجڻ هلي! ضروري ناهي ته جهاز به ايترا ميل وڌيو يا نه. اهو سمنڊ ۽ موسم تي مدار رکي ٿو. سامهون جي هوا ۽ ڇوليون آهن ته جهاز انجڻ کان گهٽ وڌي ٿو. پر جي پٺيان جو سمنڊ ۽ ڇوليون آهن ته اهو انجڻ کان به وڌيڪ اڳتي رهي ٿو. اهو حساب برج وارا ـ يعني ڊيڪ آفيسر سيڪسٽنٽ يا سيٽلائيٽ نيويگيٽر ذريعي ڪري لکندا آهن. ۽ هو هر چئن ڪلاڪن جي موسم ۽ سمنڊ جي حالت جو به لاگ بڪ ۾ لکندا آهن جيئن مالڪ کي اهو لاگ بڪ ڏسي آئيڊيا ٿئي ته هڪ ڏينهن جهاز چوويهن ڪلاڪن ۾ 450 ناٽيڪل ميل سفر ڪيو ته ٻئي ڏينهن فقط 340 ناٽيڪل ميل ڇو؟ ۽ 450 ميلن تي به 30 ٽن تيل ٻريو ته 340 تي به اوترو ئي! هي ائين آهي جيئن ڪراچي کان حيدرآباد پٺيان جي هوا ڪري گهٽ پيٽرول خرچ ٿيندو آهي ۽ واپسيءَ تي هوا جو رخ سامهون هجڻ ڪري وڌيڪ ٿئي ٿو.

لاگ بڪ ۾ موسم ۽ سمنڊ جو احوال پڙهي جهاز جو مالڪ اندازو لڳائي سگهي ٿو ته ڇو هن جو جهاز منزل تي دير سان پهتو ۽ ڇو هن جي جهاز جي انجڻ وڌيڪ تيل ساڙيو.

ڪنهن زماني ۾ ـ ويندي 1960ع واري ڏهاڪي ۾ جڏهن مون جهاز جي نوڪري شروع ڪئي ته به جهاز ۾ تيل ۽ پيئڻ جي پاڻيءَ جون ٽانڪيون ننڍيون هونديون هيون. رستي تي سامانلاهڻو يا چاڙهڻو نه هوندو هو ته به جهاز کي هفتي سوا بعد ڪنهن بندرگاهه ۾ تيل ۽ پاڻي خريد ڪرڻ لاءِ بيهارڻو پيو ٿي ۽ جهاز جي مالڪ کي تيل ۽ پاڻيءَ جي خرچ کان سواءِ جهاز جي بندرگاهه ۾ داخل ٿيڻ ۽ بيهارڻ جون ڳريون فيون الڳ ڏيڻيون پيون ٿي. پر پوءِ سگهو ئي اهڙا جهاز ٺهڻ لڳا جنهن ۾ ٻارڻ جي تيل جون وڏيون ٽانڪيون ٺاهيون ويون جيئن جهاز ڪراچيءَ کان نيويارڪ، ٽوڪيو کان وئنڪوئر تائين، بنا تيل خريد ڪرڻ جي سڌو پهچي وڃي. سمنڊ جي کاري پاڻيءَ مان منو ناهڻ لاءِ هر

جهاز تي فريش واٽر ايووپريٽر لڳائڻ ضروري ٿي پيو جيڪو هر روز 15 کان 20 ٽن پاڻي ٺاهيوَ ٿي. هڪ ٽن ۾ 1000 لٽر پاڻي ٿئي ٿو.

جهاز تي سڀ کان گهٽو تيل مين انجڻ ساڙي ٿي جنهن لاءِ اسان هيوي فيول آئل استعمال ڪريون ٿا جيڪو ڏامر جهڙو ڪارو ۽ سادو ٿئي ٿو. اهو ٺي سڀ ۾ سستو ٿئي ٿو. ان کي جهاز تي اسان گرم ڪري پوءِ "سينٽري فيوگل" ۽ "ڪلئريفائير" مشينن ذريعي صاف ڪري، يعني انهن مان ڪچرو، چارو، Sludge، پاڻي ۽ ٻيون غير ضروري شيون نيڪال ڪري باقي تيل جي گهاٽاڻ (viscosity) صحيح حد تائين آڻي پوءِ انجڻ ۾ ٻارڻ لاءِ استعمال ڪريون ٿا.

جهاز جي نوڪري دوران آئون هميشه سوچيندو هوس ته جهاز جي انجڻ ۾ جيڪڏهن ان هيوي فيول آئل بدران جنريٽرن وارو مئرين ڊيزل آئل استعمال ٿئي ته اسان جي ساموندي زندگي گهٽي آسان ٿي پوي ڇو جو هيوي فيول آئل جي استعمال ڪري هڪ ته انجڻ جي پرزن جي صفائي ۽ ٻيو تيل جي گرمائش ۽ Vapoursانجڻ روم ۾ ڪم ڪرڻ وارن لاءِ مشڪل پيدا ڪن ٿا. اهو تيل انجڻ جي هر پارٽ کي گندو ڪري رکي ٿو جنهن لاءِ اسان کي هر وقت Maintenance جو ڪم جاري رکڻو پوي ٿو.

هيوي فيول آئل کي اسٽور ڪرڻ لاءِ چار کن وڏيون ٽانڪيون جهاز جي تري ۾ ٽين ٽيون جيڪي ڊبل باٽم ٽئنڪون سڏجن ٿيون. ٻه جهاز جي ڪاٻي پاسي ته ٻه ساڄي پاسي. ان کان سواءِ جهاز جي انجڻ روم ۾ هرپاسي هڪ سائيڊ، هڪ سيٽلنگ ۽ هڪ سروس ٽئنڪ ٿئي ٿي. ڊبل باٽم مان پمپ ذريعي تيل Side ٽئنڪن ۾ پريو وڃي ٿو جن مان Settling ٽئنڪن ۾ جتي گهٽ ۾ گهٽ 24 ڪلاڪ ڇڏيو وڃي ٿو ته جيئن تيل ۾ پاڻي هجي ته اهو وڃي تر وٺي جتان ان پاڻيءَ کي ڊرين ڪري ونجي. ان بعد ٻئي ڏينهن اهو هيٽر ۽ پيوريفائر ذريعي Service ٽئنڪ ۾ ٽرانسفر ڪيو وڃي ٿو جتان فيول پمپ ذريعي پريشر سان جهاز جي مين انجڻ کي سپلاءِ ڪيو وڃي ٿو.

جهاز جي تري ۾ چار کن هيوي فيول آئل ٽانڪين کان سواءِ ٻه مٺي پاڻيءَ جون ڊبل باٽم ٽانڪيون به هونديون آهن ۽ اهڙيون چار کن بالاسٽ

ٽانڪيون هونديون آهن. جهاز تي سامان نہ هجڻ مهل اهي بالاسٽ ٽئنڪون (Ballast Tanks)سمنڊ جي کاري پاڻيءَ سان ڀريون وينديون آهن جيئن جهاز ڪجهہ هيٺ ٻڏل رهي ۽ ساڳئي وقت هوائن تي هلڻ وارا ٻيڙا هئا تہ خالي حالت ۾ انهن تي وڏا پٿر يا مٽيءَ جون ڳوڻيون رکيونيبنديون هيون ۽ پوءِ سامان چاڙهڻ مهل ان وزن (Ballast) کي سمنڊ ۾ اڇلائبو هو. پر هاڻ تہ انجڻ ۽ اليڪٽرسٽي ڪري سمنڊ جي کاري پاڻيءَ کي Ballast طور استعمال ڪيو ويجي ٿو ۽ چند ڪلاڪن ۾جهاز جي ٻنهي پاسن جون بالاسٽ ٽانڪيون ڀرجيو وڃن. اهڙي طرح اليڪٽرڪ پمپن ذريعي اهي خالي ڪيون وڃن ٿيون.

بندرگاهہ ڇڏڻ کان اڳ اهو بہ ڏٺو ويجي ٿو تہ جهاز سڌو بيٺل آهي يا نہ... ان کي Even Keel تي بيٺل سڏيو ويجي ٿو. جهاز جي ڪڏهن ڪاٻي يا ساڄي لڙيل آهي معنيٰ اهو List ٿيل (جهڪيل) آهي. جهاز هلڻ مهل ان جو سڌو هجڻ ضروري آهي، ڪنهن هڪ طرف جهڪيل نہ هجڻ کپي. جهڪيل هجڻ واري صورت ۾ طوفانن يا خراب سمنڊ ۾ ان جو ان طرف ٻڏڻ جو گهڻو چانس رهي ٿو. ان کان سواءِ جهاز جي مشينريءَ تي بہ خراب اثر پوي ٿو۔ خاص ڪري مين انجڻ جا سلينڊر ان طرف وڌيڪ گسن ٿا ۽ انهن جي حالت Ovality ڏي وڌيڪ رهي ٿي. ان ڪري جهاز کي سڌو رکڻ ضروري آهي. بندرگاهہ ۾ ڪڏهن ڪڏهن هڪ پاسي جو وڌيڪ سامان (ڪارگو) لهڻ ڪري بہ جهاز ٻئي پاسي جهڪيو ويجي. پوءِ ان جو علاج اهو آهي تہ جهاز جي تري وارين تيل جي ڊبل باٽم ٽئنڪن مان هڪ جو تيل ٻئي پاسي جي ٽئنڪ ۾ ٽرانسفر ڪرڻ کپي. جيڪڏهن تيل يا مٺي پاڻيءَ جي ٻنهي پاسن جون ٽئنڪون فل آهن تہ پوءِ خالي بالاسٽ ٽئنڪ ۾ سمنڊ جو پاڻي ڀري ليول صحيح ڪئي ويجي ٿي. جهاز جو جهڪاءُ معلوم ڪرڻ لاءِ انجڻ روم توڙي برج تي ڪلينوميٽر (Clinometer) اوزار لڳل رهي ٿو جيڪو گهڙيال وانگر ٿئي ٿو جنهن ۾ مٿي 12 واري انگ وٽ لوهي تير لڙڪندو رهي ٿو. جهاز صحيح ليول تي هجڻ تي هو سڌو هيٺ 0 (زيرو) انگ ڏي رهي ٿو ٻي صورت ۾ اهو ساڄي يا ڪاٻي طرف

جهڪيل رهي ٿو جنهن مان اندازو لڳائي سگهجي ٿو تہ جهاز ڪيتري Angle of Heel تي جهڪيل آهي. جهاز جي جهڪاءُ جي چاڻ جهاز جي گهٽين مان هلڻ وقت بہ ٿي سگهي ٿي. ڊائننگ هال ۾ رکيل پاڻيءَ جي گلاس يا چانهہ جي ڪوپ ڪي ڏسي بہ لڳائي سگهجي ٿو. پاڻي يا چانہ جو مٿاڇرو Surface پاسيرو هوندو.

جهاز جي سلامتيءَ لاءِ ضروري آهي تہ ان جي CG (سينٽر آف گِرئوِٽي) وچ تي هجي ۽ جيترو هيٺ هجي اوترو بهتر. اهو جهاز وڏن لوڏن ۾ بہ بچي سگهي ٿو. CG کي هيٺ رکڻ جو اهو ئي طريقو آهي تہ ڳري سامان کي هيٺ رکجي ۽ هلڪي کي مٿي. تصور ڪريو تہ ڪنهن ٽرڪ ۾ هيٺ گاهہ يا ٻهہ رکجي ۽ ان جي مٿان لوهي شيون تہ نتيجي ۾ اها ڪٿي بہ موڙو ڪائڻ مهل اٿلي پوندي. جهاز تي سامان رکڻ بہ هڪ سائنس ۽ آرٽ آهي جيڪو ڊيڪ آفيسر تعليم دوران “ڪارگو ورڪ” سبجيڪٽ ۾ پڙهن ٿا. هن سبجيڪٽ جو ماهر آفيسر اهڙي طرح مختلف بندرگاهن ۾ سامان رکرائي ٿو جو هڪ تہ جهاز جي CG بہ بهتر رهي- يعني جهاز جي سلامتي بہ رهي تہ گهٽو سامان ڪٽڻ ڪري مالڪ جي ڪمائي بہ ٿئي ۽ بندرگاهہ ۾ گهٽو وقت بيهڻ ڪان بہ جهاز بچيو وڃي. هو اهڙي طرح سان مختلف بندرگاهن مان سامان مختلف هئچن (جهازن جي گدامن) ۾ رکرائي ٿو جيئن لاهڻ وقت هر ايندڙ بندرگاهہ ۾ سامان مٿان لهي سگهي.

جهاز کي بندرگاهہ مان ڪيڻ لاءِ ان بندرگاهہ طرفان مقرر ڪئپٽن اچي ٿو جيڪو پائلٽ سڏجي ٿو. ان سان گڏ هڪ ٽگ (Tug) بہ اچي ٿو. ڪن صورتن ۾ ٻن يا ٽن ٽنگ جي بہ ضرورت پوي ٿي- جيڪڏهن بندرگاهہ سوڙهي چئنل ۾ آهي يا جهاز جي سائيز وڏي آهي، وغيره. ٽگ بوٽ سائيز ۾ ننڍو جهاز ٿئي ٿو پر اهو وڏي طاقت وارو ٿئي ٿو.اهو جهاز کي جيٽيءَ تان ڇڪي وچ چئنل ۾ آڻي ٿو ان بعد جهاز پنهنجي انجڻ سان اڳيان يا پويان هلي ٿو. ياد رهي تہ جهاز فقط اڳيان هلي ٿو يا پنيان، ڪار وانگر پٽرلل پارڪنگ نٿو ڪري سگهي. ان لاءِ ان کي ٽگ ٽونا هٽي بندرگاهہ جي ڊڪي (جيٽيءَ) سان لڳائي ٿو يا رسن ذريعي جهاز کي ڇڪي اندر يا ٻاهر ڪيڏي ٿو.

انجڻ هلائڻ لاءِ پائليٽ ٽيليگرام ذريعي انجڻ روم ۾ نياپو ڪري ٿو ۽ انجڻ روم ۾ موجود سينئر مئرين انجنير ٽيليگرام موجب ڪمپريسرڊ هوا سلينڊرن ڏي موڪلي ٿو ۽ انجڻ اسٽارٽ ٿئي ٿي. پائليٽ جھاز کي بندرگاهہ مان ٻاهر ڪڍي ڪلئي سمنڊ وٽ پهچي جھاز کي، جھاز وارن حوالي ڪري ٿو. ڪلاڪ کن ڪلئي سمنڊ ۾ جھاز هلائڻ بعد انجڻ روم ۾ Full Away(لڳاتار هلڻ) جو ٽيليگرام ڏنو وڃي ٿو- يعني جھاز کي هاڻ Auto تي رکي سگھجي ٿو. جھاز جي انجڻ ۾ ڊيزل آئل جي سپلاءِ بند ڪري ان کي هيوي فيول آئل تي ڪيو وڃي ٿو. برج توڙي انجڻ روم ۾ مدد لاءِ آيل فالتو آفيسر پنهنجي پنهنجي ڪئبن ۾ موٽي وڃن ٿا سواءِ هڪ هڪ ڄڻي جي، جنهن جي برج ۽ انجن روم ۾ ڊيوٽي آهي يعني جيڪو OOW (آفيسر آف دي واچ) آهي. هو اڪيلي سر برج يا انجن روم ۾ درپيش ايندڙ مسئلن کي منهن ڏيندو رهي ٿو. 12 ٽيڻ تي (يا 4 ٽيڻ تي) واچ لاءِ نوان آفيسر اچن ٿا. دنيا جي هرجھاز تي 12 کان 4 بجي تائين گھٽو ڪري جھاز جي ٿرڊ انجنير جي واچ ٿئي ٿي، 4 کان 8 تائين ڏينهن جو توڙي رات جو سيڪنڊ انجنير کي ڊيوٽي ڪرڻي پوي ٿي ۽ اهڙي طرح 8 کان 12 تائين ڏينهن جو توڙي رات جو فورٿ انجنير جي واچ (ڊيوٽي) هوندي آهي جنهن ۾ جھاز جو چيف انجنير بہ هوندو آهي. هونءَ تہ چيف انجنير جي 24 ئي ڪلاڪ جوابداري رهي ٿي جيئن ڪئپٽن جي برج تي. جھاز تي بہ يا ٽي ففٿ انجنير بہ ٿين ٿا جيڪي فورٿ، ٿرڊ ۽ سيڪنڊ انجنيرن کي انهن جي واچ ۾ چار چار ڪلاڪ مدد ڪن ٿا نہ تہ جھاز تي هلندڙ Maintenance work(ضرورت وارو مرمتي ڪم) لاءِ ففٿ انجنيرن کان صبح جو 8 کان شام جو 4 تائين لڳاتار ڪم ڪرايو وڃي ٿو جنهن کي "ڊي ورڪ" سڏجي ٿو.

دنيا جي هر جھاز تي صبح جو ستين کان انين تائين نيرن ٿئي ٿي، ٻارهين کان هڪ تائين منجھند جي ماني ۽ رات جي ماني ستين کان انين تائين ٿئي ٿي. 12 کان 4 تائين ڊيوٽي ڪرڻ وارن لاءِ ڊيوٽي ميس ۾ ساڍي يارهين کان ٻارهين لنچ جو بندوبست ٿئي ٿو جيئن هو لنچ ڪري پوري ٻارهين وڳي ڊيوٽي تي هليا وڃن. رات جو ڊيوٽي ڪرڻ وارن لاءِ جھاز جو پينٽري مئن-

يعني ڪچن جو انچارج سئنڊوچون ۽ چانھ ۽ ڪافيءَ جو سامان برج تي ۽ انجڻ روم ۾ موڪلي ڏيندو آهي. ان ڪان سواءِ انجڻ روم ۾ ڊيوٽي وارو تيل وارو (Oil_man) ۽ برج تي سڪاٽي ضرورت موجب چانھ يا ڪافي ٺاهيندو رهي ٿو. ناروي، جرمني، سئيڊن يا چلي، نيوزيلنڊ جهڙن ٿڌن ملڪن وارن سمنڊن تي چانھ يا ڪافي واھ جو مزو ڏئي ٿي. هر وقت چانھ جو انتظار رهي ٿو تہ تيل وارو ٺاهي اچي تہ تيل وارن هٿن ۾ چانھ جو ڪوپ جهلي تيل ۽ گريز جي مليل ذَپَ سان گرم چانھ يا ڪافيءَ جو مزو وٺجي. پر شل نہ سمنڊ خراب ٿئي. سِي سِڪنيس (Sea_sickness)ڪري دل ڳچي ۾ اُبڙاڪن ۾ چانھ يا ڪنهن بہ پاڻيٺ واري شيءِ(fluid) جو نالو ٻڌندي بہ اُلٽي ايندي آهي. بس مون ڏٺو ٿي تہ اهڙي موسم ۾ بہ اسان جي جهازن تي ڪم ڪندڙ بنگالي خلاصي وڏي مزي سان چانھ پيا پيئندا هئا ۽ ڊيڪ تي ويهي پنهنجي وطن جي ندين ۽ ٻيڙين کي ياد ڪندا هئا:

او نودي ري... او نودي ري...
ايڪٽي ڪوٿا شوڌائي شُودو توماري
بولو ڪوٿائي تومار ديش
تومارنيئڪي چولار شيش
او نودي ري....

ও নদীরে, ... ও নদীরে,.....
একটি কথা শুধাই শুধু তোমারে
বলো কোথায় তোমার দেশে
তোমার নেই কি চলার শেষে!
ও নদীরে . ...

ميڊيڪل جو سفر

پراڻا ڏينهن ياد اچي رهيا آهن. هن وقت! پراڻا ڏينهن معنيٰ اڄ کان پنج اٺ سال اڳ جا نه پر گهٽ ۾ گهٽ اڌ صدي اڳ جا. جي سال ٿا پڇو ته 1961ع جا آخري ڏينهن هئا. يعني 58 سال اڳ جي ڳالهه آهي. اسان يارهون ڪلاس پاس ڪري هاڻ ٻارهين ۾ پهتا هئاسين. انهن ڏينهن ۾ سيڪنڊري بورڊ آف ايڊيوڪيشن جو ٻڌي رهيا هئاسين ته سرڪار طرفان اهو ڪليو آهي جيڪو هاڻ انٽر جو امتحان وٺندو. مئٽرڪ تائين وجود ۾ نه آيو هو ان ڪري اسان وٽ مئٽرڪ جو سرٽيفڪيٽ سنڌ يونيورسٽيءَ جو آهي.

مئٽرڪ ۾ اچڻ کان سال ڏيڍ اڳ، اکين جي چيڪ اپ ڪرائي هيم. اسٽيشن روڊ تي، جتي سري گهاٽ وارو رستو ملي ٿو اتي هڪ عينڪن جو دڪان هو جتي ڊاڪٽر جي پرچي ڏئي چشمي لاءِ چيوسين جيڪو ٽن ڏينهن بعد تيار ٿيڻ تي کڻڻ آياسين ته منهنجي مامي امان الله سومري، جنهن سان گڏ آيو آيو هوس، پر واري دڪان تان واچ ورتيهئي. دڪان جي قداور نوجوان مالڪ لاءِ مامي ٻڌايو ته هن جو دوست آهي (يا شايد ڪلاس ميٽ رهيو هو). هڪ ٻه دفعا مامي فردوس سئنيما ۾ فلم ڏيکاري هئي ته سندس اهو دوست ۽ هڪ ٻيو جنهن جو حيدر چوڪ وٽ دوائن جو دڪان هو، اهي ٻه هن سان گڏ هئا. پهريون وارو مصطفيٰ قريشي هو جنهن پوءِ فلمن ۾ ڪم ڪيو ۽ سنڌ جي مشهور ڳائڻي ربينا سان شادي ڪئي ۽ ٻيو منهنجي ڪلاس ميٽ مصباح الحق ميمڻ جو پاءُ انعام الحق هو- شرجيل ميمڻ جو والد. بهرحال ڳالهه عينڪ جي پئي ڪيم جيڪا سال کن بعد پڄي پئي نيٺ هڪ ڏينهن اسان جي انگريز پرنسپال کي خبر پئي ته مونکي ڪاليج جي روزانو حيدرآباد ويندڙ وئن ۾ سول اسپتال موڪليو. وئن جي ڊرائيور مونکي نور محمد هاءِ اسڪول وٽ اچي لاٿو. رسيس جو ٽائيم هو اسڪول جا شاگرد ٻاهر نڪري مختلف گاڏن تي رکيل شيون خريد ڪري رهيا

هئا. رستن تان رنگ برنگي ڪارون، بسون، ٽانگا لنگهي رهيا هئا. (حيدرآباد ۾ اجان رڪشا وجود ۾ نہ آئي هئي)، هڪ ٽانگي تي نئين آيل فلم جو بورڊ رکيل هو ۽ لڳل لائوڊ اسپيڪر تان گانو وڄي رهيو هو ۽ فلم جا اشتهاري پنا ٽانگي ۾ ويٺل همراهہ ورهائي رهيو هو. آئون ڪا دير چيلهہ تي هٿ رکي هڪ هڪ شيءِ کي غور سان ڏسندو رهيس. ڏاڍو مزو اچي رهيو هو. مونکي پهريون دفعو احساس ٿيو تہ دنيا تہ آزاد آهي. هڪ اسان ئي ڪئڊٽ ڪاليج جي قيد خاني ۾ آهيون جتي ڪا رنگيني ناهي. ڪو ساڻو وڻ بہ نظر نٿو اچي. چوڌاري پٿر ئي پٿر ۽ خشڪ نظارو آهي. پيٽارو ۾ شفٽ ٿئي بہ سال کن ٿيا هئا. پوکيل چند وڻ اجان اسان جي قد جيڏا بہ نہ ٿيا هئا. پاڻيءَ جو بہ مسئلو هو. اسان انسانن جون ئي ضرورتون پوريون نٿي ٿيون- وڻ ۽ چِهر تہ ٿي پوءِ جي ڳالهہ.

آئون روڊ ٽپي سول اسپتال ۾ آيس. هِن هُن کان پڇا ڪرايم تہ اکيون چڪاس ڪرائيڻيون اٿم. هڪ پاڻ جيڏو ڇوڪرو ملي ويو. هن ٻڌايو تہ هو شهدادڪوٽ جو آهي ۽ ٻئي سال جو ميڊيڪل شاگرد آهي. هو شايد ڪلاس اٽينڊ ڪرڻ پئي ويو پر مونکي مونجهاري ۾ ڏسي هن مونکي ساڻس گڏ هلڻ لاءِ چيو ۽ سڌو اکين جي ڊاڪٽر وٽ وٺي آيو. اکين جي ڊاڪٽر جي پڪ نہ اٿم تہ ڪهڙو هو. شايد ڊاڪٽر ايم ايم حسن نالو هوس. هن منهنجي ٻنهي اکين ۾ دوا جا ڦڙا وجهي پوءِ ڪجهہ دير ترسائي اکين کي تارچ سان ڏٺو ۽ پوءِ ڪاري پيتي کولي ان ۾ رکيل شيشا فريم تي چاڙهي مونکان سامهون پٽ تي لڳل چارٽ تي لکيل اکر پڙهائيندو رهيو. آئون هن اکين جي ڊاڪٽر ۽ سندس واحد ملڪيت شيشن (Lenses) جي پيتيءَ مان ڏاڍو متاثر ٿيس تہ هن ڪيئن تہ منهنجي اکين جو نمبر ڳولي ورتو ۽ مونکي نمبر لکي ڏنو.

مونکي اکين جي ڊاڪٽر وٽ وٺي ايندڙ شهدادڪوٽ جي همراهہ کان موڪلايم ۽ سندس ٿورا مڃيم تہ هن منهنجي ڪيڏي مدد ۽ رهنمائي ڪئي. هن سان اڄ تائين سلام دعا آهي ۽ آئون سڄي زندگي ڏسندو اچان تہ هن شخص نہ فقط منهنجي پر سڄي زندگي ماڻهن جي مدد ڪندو آيو آهي. هو

ايمانداريءَ سان ۽ بنا لالچ جي مريضن جي خدمت ڪندو آيو آهي. قدرت به سندس هٿ ۾ شفا ڏني آهي. وڏي عمر ڪري هاڻ اسپتال ۾ نٿو ويهي ته مريض سندس گهر جو به اچيو دروازو کڙڪائين. سڄي زندگي هن ڳوٺ ۾ رهي ماڻهن جي خدمت ڪئي. هاڻ ڪراچيءَ ۾ اچي رهيو آهي ته اتفاق سان منهنجي ئي پاڙي ۾ آيو آهي ۽ اڪثر ساڳي مسجد ۾ ملاقات ٿئي ٿي. سندس نالو آهي ڊاڪٽر محمد صالح شيخ.

هتي اهو لکندو هلان ته منهنجي پيٽارو وارن ڏينهن ۾ لياقت ميڊيڪل ڪاليج ۾ مٿيون اکين جو ڊاڪٽر ايم ايم حسن ۽ هڪ ٻيو ڊاڪٽر عقيل بن عبدالقادر ٽاپ جا آءِ اسپيشلسٽ هئا. ڊاڪٽر عقيل لاءِ بعد ۾ ٻڌوسين ته قادياني هجڻ ڪري هن جو ڪنهن قتل ڪيو. ساڳي طرح اسان جي پيٽارو جي ڪلاس ميٽ محمد سميع جادران جي والد جو پڻ ان بنياد تي قتل ڪيو ويو ته هو قادياني هو. سميع جي فئمليءَ جو تعلق قاضي احمد سان هو. والد جي قتل بعد هو آمريڪا لڏي ويا. هتي اهو به لکندو هلان ته منهنجي هن ڪلاس ميٽ پنجابي سيٽلر هجڻ جي باوجود نه فقط سنڌي ڳالهائي ٿي پر هن سنڌ ۾ هجڻ دوران ۽ ان بعد آمريڪا ۾ به جيتري سنڌين جي مدد ڪئي اوتري پنهنجن به نه ڪئي هوندي. پاڻ ٽي سال کن اڳ 72 سالن جي ڄمار ۾ ورجينيا (USA) ۾ گذاري ويو.

مٿين اکين جي ڊاڪٽرن بعد سنڌ ۾ ڊاڪٽر صالح ميمڻ وڏو نالو پيدا ڪيو آهي. پاڻ اڃان حيات آهي. هو وڏو عرصو سعودي عرب ۾ به رهيو. ڪراچيءَ ۾ هُو آصف زرداريءَ جو پاڙيسري ٿي رهيو پر شايد ڪيس اتي رهڻ نه ڏنو ويو. هو پنهنجي فيلڊ ۾ بيحد قابل، ايماندار ۽ نيڪ انسان مڃيو وڃي ٿو. گهٽ گهٽ پوءِ ڊاڪٽر مجاهد صديقي به ان فيلڊ ۾ نالو پيدا ڪيو ۽ اڃان تائين مريضن جي هن وٽ رش رهي ٿي. مجاهد ڊاڪٽر اسان جي عمر جو آهي. اسان انهن پوڙهن ڊاڪٽرن جي ڳالهه ڪري رهيا هئاسين جيڪي LMC ۾ شروع وارن سالن ۾ هئا ۽ اسان مئٽرڪ انٽر ۾ هئاسين. يعني 1960ع جي ڳالهه

ڪري رهيا آهيون. انٽر بعد 1963ع ۾ مئرين انجنيئرنگ پڙهڻ لاءِ آئون مشرقي پاڪستان (هاڻ بنگلاديش) جي شهر چٽگانگ ۾ ويس. چٽگانگ پيٽارو جي بلڪل ابتڙ شهر لڳو. پيٽارو ۾ رڳو نوڙها جبل, سياري ۾ سخت سيءُ, اونهاري ۾ گرمي هئي پر رات جو ٿڌيون ۽ تيز هوائون ٿي لڳيون. گهٽ ۾ گهٽ انهن ڏينهن ۾ مڇر نہ هئا ۽ اسان وراندي ۾ ڪٿون ڪيدي سمهندا هئاسين. مينهن جي ڦڙي بہ سانوڻيءَ جي موسم ۾ ڪڏهن پئي ٿي. چٽگانگ ۾ ڏينهن جو بہ گرمي تہ رات جو بہ رُگهہ. سياري ۾ بہ سيءُ نہ برابر. ٻارهو ئي مينهن جا وسڪارا, گهم (Humidity) تمام گهڻي, چوڏاري وڻ وٽڪار ۽ گاهہ ايترو جو جوراٻن مان بہ پار ٿي چيندو هو. مونکي بارش ۽ ساوڪ ڏاڍي وڻي ٿي پر گهم جي ڪري سخت مٿي ۾ سور رهيو ٿي, پر ڪو ڊاڪٽر سمجهي نہ پئي سگهيو تہ ڇو ٿو رهي. سال جي ختم ٿيڻ تي ڳوٺ آيس. ڪنهن چيو اکين جي تڪليف ڪري آهي. ڪراچيءَ ۾ اکين جي ڊاڪٽر رضوي وٽ ويس. هن عينڪ جا بہ دفعا لينس بدليا ڪجهہ فرق نہ ٿيو. ان بعد دماغ جي ڊاڪٽر جمعي وٽ ويس. هو ڪراچيءَ جو مشهور پارسي ڊاڪٽر هو. دوائون لکي ڏنائين پر ڏکي ٿي, ڪو فرق نہ پيو. بہ مهينا موڪلون ختم ٿيڻ تي پهچي ويون. نڪ بند رهيو ٿي, ڪنهن چيو حيدرآباد ۾ ENT جي ڊاڪٽر جعفريءَ کي ڏيکار. تنهن يڪدم چيو تہ گهم جي ڪري Nasal Congestion ٿي آهي- نڪ جي اندرين هڏي وڌيل لڳي ٿي, ان ڪري اهو مسئلو آهي. ان ڪري هڏيءَ کي ٿورو ڪٽڻو پوندو. مون حامي ڀري, صدر ۾ ڊاڪٽر فهميده وارن جي بيل ايئر (Belair) اسپتال ۾ هن آپريشن ڪئي بہ ڏينهن رهڻ بعد ڊسچارج ٿيڻ تي هالا آيس ۽ ٽي ڏينهن ٻيا رکي چٽگانگ روانو ٿيس.

چٽگانگ ۾ هاڻ فرحت محسوس ڪرڻ لڳس. ڊوڙڻ ڊڪڻ, Sailing, Rowing ۾ ٿڪاوٽ ۽ مٿي ۾ سور نہ ٿيڻ لڳو. دل ۾ چيم ڊاڪٽر جعفري واهہ جو ڊاڪٽر نڪتو. ڪجهہ سالن بعد صدر ڪراچي ۾, انڪلسريا اسپتال جي سامهون مون سندس نالي جو بورڊ ڏٺو. وڃي مليومانس. ڪجهہ سالن بعد

پنهنجي ياڻتي عبدالودود جي ٽانسلز جي آپريشن لاءِ ان جي ڪلينڪ ۾ پهتس تہ خبر پئي تہ ڊاڪٽر جعفري گذاري ويو آهي. هاڻ سندس پٽ ENT جو سرجن آهي جنهن عبدالودود جي آپريشن ڪئي. پيءُ وانگر مونکي پٽ بہ قابل لڳو. سندن تعريفون اڄ بہ سندن شاگرد ڪن ٿا.

مٿين ڊاڪٽرن کان علاوه انهن ڏينهن ۾ قابل آرٿو پيڊڪ سرجن علي محمد انصاري بہ هو جنهن پڙهايو ٿي. سندس ٽڪر جو آرٿو سرجن گهٽو گهٽو پوءِ ڊاڪٽر جوکيو ٿيو جنهن کي سعودي عرب جو شاهي خاندان بہ گهرائيندو رهي ٿو. منهنجو جيتوڻيڪ ميڊيڪل سان واسطو ناهي پر ٻن ٽين ڊاڪٽرن/پروفيسرن جي بہ ايڏي هاڪ هئي جو انهن جي نالن کان سنڌ جا ماڻهو واقف هئا. هڪ گائني جو پروفيسر ڊاڪٽر سالار عزيز ۽ ٻيو جنرل فزيشن ڏيپلي جو ڊاڪٽر صالح ميمڻ. ڊاڪٽر صالح اديب پڻ هو. هن کي نہ فقط ادب سان چاهہ هو پر هو ڪيترن سنڌي رسالن جي مالي مدد پڻ ڪندو هو. منهنجي هن سان آمريڪا جي بندرگاهہ بالٽيمور ۾ تفصيلي ملاقات ٿي هئي جتي هو ڪا ميڊيڪل ڪانفرنس اٽينڊ ڪرڻ آيو هو ۽ آئون جنهن جهاز تي انجنيئر هوس، اهو اتي هفتي ٻن لاءِ لنگر انداز هو.

1960ع واري ڏهاڪي جا شروعاتي سال اڄ جي سالن سان ٿا ڀيٽجن تہ ان وقت تائين دنيا ميڊيڪل سائنس ۾ ترقي ضرور ڪئي هئي پر اڄ جيتري هرگز نہ. هالا ۽ مٽياريءَ جهڙن شهرن ۾ اڄان بہ ٻارن کي ٽڪر جي پاٽ تي ويهاري ڳوٺ جي حجام ڦُهر ڪيو ٿي.

هالا جي هڪ همراهہ جو ٻڌوسين تہ هو پنهنجي ٻار جو ڦُهر حيدرآباد جي سول اسپتال مان ڪرائي آيو آهي. ان ڳالهہ اسان جي ڳوٺ جي ماڻهن کي حيرت ۾ وجهي ڇڏيو. ڪي ڏينهن تيڪا ٽپڻي پئي هلي تہ آيا ڊاڪٽر بہ ڦهر ڪري سگهن ٿا ڇا؟ خبر ناهي ڪيئن ٿا ڪن. پاٽ تي تہ نہ ويهاريندا هوندا. خبر ناهي پنهنجي آفيس جي ٽيبل تي ڦهر ڪن ٿا يا آپريشن ٿيٽر ۾ بيڊ تي. ضرور بيهوشيءَ جي سئي هڻي ڦهر ڪندا هوندا ۽ ڪيترا ڊبيل ڊبيل لفظن ۾

اهو سوال بہ اٿارڻ جي ڪوشش ڪري رهيا هئا تہ ڊاڪٽر وارو طهر حجام جي طهر وانگي اسلامي ٿيو يا حرام... پر سنڌ ٿيو جو انگريزي پڙهڻ کي ڪفر يا ڳوٺ ۾ پهريون دفعو بجلي لاءِ لڳل Poles کي ڪفر چئي بند ڪرائڻ لاءِ ڪنهن مولويءَ فتوا نہ ڏني ۽ هڪ ٻئي پويان طهر لاءِ حيدرآباد سول اسپتال وڃڻ بعد يڪدم ماڻهو سمجهي ويا تہ هي ڪم تہ بيحد اعليٰ ۽ آسان آهي. طهر بعد حجام جيڪو ٻڪ ڦلهير جو ٿو ڇٽي ۽ ڪڏهن ڪڏهن زخم ڇٽي نٿو ان کان ڊاڪٽر طرفان ائنٽي سيپٽڪ طور استعمال ڪيل دوا جو مڪ بهتر آهي.

بهرحال پاڻ انهن ڏينهن- يعني 1960ع وارن ڏينهن جي مشهور اکين جي ڊاڪٽرن، علاج ۽ ميڊيڪل ٽيڪنالاجيءَ جي جديدپٽي جي ڳالهہ ٿي ڪئي. اکين جي ڊاڪٽر لينسز (Lenses) جي پيتي ٿي کولي تہ مريض Impress ٿي ويو ٿي، ڇو جو عام طرح فٽ پاٿ تي وڪٽنڊڙ عينڪن واري کان ضرورتمندن ڏڪي تي عينڪ وٺي گذر ٿي ڪيو. انهن ڏينهن ۾ اسان جي پاڙي جو هڪ همراهہ Cataract جي آپريشن ڪرائي هئي. سٺ پنجهٺ سالن جي هن همراهہ ٻڌايو تہ هن آپريشن ۾ ڪيڏي تڪليف اچي ٿي. اکين جو ڊاڪٽر ڇريءَ سان ٿورو ڇيهڪ ڏئي پوءِ چمٽي سان اک جو مٿيون پڙدو ڇڪي ٻاهر ڪڍي ٿو ڇو جو وڏي عمر ۾ اهو پڪو ۽ ڏنڊلو ٿيو وڃي ۽ نظر گهٽجيو وڃي. هيءَ آپريشن ڪرائڻ ۾ دير ڪرڻ سان ماڻهو انڌو بہ ٿي سگهي ٿو. بهرحال اها هئي روداد جيڪا مريض پنهنجي سمجهہ مطابق ٻڌائي. اصل ۾ ان وقت اها آپريشن ڪيئن ٿيندي هئي، اهو تہ هڪ ڊاڪٽر ئي ٻڌائي سگهي ٿو. ان ۾ لوڪل طرح بيهوش ڪيو ويو ٿي يعني فقط ان عضوي کي يا سڄي ماڻهوءَ کي. آئون نٿو سمجهان تہ اها ان دور ۾ بہ ڪا ميجر آپريشن چئي وئي ٿي جو ان ۾ ڪو حياتي وڃڻ جو خطرو نٿو چئي سگهجي، پر اسان جي پاڙي جي همراهہ جي ٻڌايل هن ڪٿا سان اسان ٻار جيڪي نائين ڏهين ڪلاس ۾ هئاسين، ٻڏي گهبرائجي وياسين. ٻي ڳالهہ اها تہ انهن ڏينهن ۾ جيڪو اها آپريشن ڪرائيندو هو اهو مهينو کن اونداهي ڪمري ۾ ويهندو هو. ان ڪري

چيو ويندو هو تہ اکين جي آپريشن سياري ۾ ڪرائجي جو گرميءَ ۾ ڦٽ اٿلي پوي ٿو يعني Infection ٿي سگهي ٿو. آپريشن واري همراهہ کي مهينو کن اونداهي ڪمري ۾ رهڻ کان علاوه مڇي، پلو آچار، ڇانهين جهڙين شين کائڻ کان پرهيز ڪرڻي پئي ٿي.

مون تي نَنڍپڻ ۾ ان آپريشن جو اهڙو تہ خوفائتو اثر وينو جو اهو هر وقت منهنجي مٿان سوار رهڻ لڳو تہ وڏي عمر ۾ بچڻ مشڪل آهي. هر وقت اکين جو ڊاڪٽر ٽاڙيندو وتندو هوس. اسان جو ننڍپڻ جو دوست شهدادڪوٽ قمبر جو ڊاڪٽر صالح شيخ ڪراچي ايندو هو تہ ڪڏهن ڪڏهن اسان جي پيٽوئي (مٽيارن جي فضل صديق شيخ) جي گهر هن سان ملاقات ٿي ويندي هئي جنهن سان هن جي دوستي مون کان بہ اڳ جي هئي جڏهن هو حيدرآباد جي ڦليلي واري ڪاليج ۾ پڙهندا هئا. هڪ دفعي پيڻ جي گهر ويس تہ ڊاڪٽر صالح فئمليءَ سان آيل هو. هن پنهنجي پٽ کي ملائيندي چيو تہ هن کي مون سان گڏ فوٽو ڪيرائڻ جو شوق آهي. ان ئي دفعي صالح کي چيم تہ آرمي ۾ وڃڻ يا جنرل فزيشن ٿيڻ بدران اکين جو ماهر ڊاڪٽر ٿين ها تہ اسان تو جهڙي نيڪ ماڻهوءَ کان آپريشن ڪرائيندي سڪون محسوس ڪريون ها.

ڊاڪٽر صالح کلندي چيو تہ هاڻ اسان پوڙها ٿي وياسين منهنجو هي پٽ طارق انشاءَ الله آءِ اسپيشلسٽ ٿيندو. ان وقتطارق سليم ٿرڊ ييئر ۾ هو. طارق کي لڳي ٿو تہ فوٽو ڪيرائڻ جو تہ شوق هو (ءِ اڄ ڏينهن تائين اٿس) پر محنت ڪرڻ جو بہ. هن پنهنجي ڪاليج چانڊڪا مان ٽاپ ڪيو. هائوس جاب ڪرڻ بعد اعليٰ تعليم لاءِ کيس انگلينڊ جي اسڪالرشپ ملي ۽ هو اکين جو ماهر ڊاڪٽر ٿي موٽيو. کيسانگلينڊ وارن بہ نٿي ڇڏيو پر هو هميشہ پنهنجي ملڪ ۾ نوڪري ڪرڻ کي ترجيح ڏئي ٿو. هڪ ڏينهن آئون بہ هن وٽ اکيون ڏيکارڻ ويس. سندس اسٽائيل، چاڻ ۽ پراعتماد نموني مان ڏاڍو متاثر ٿيس. عينڪ جو نئون نمبر ڏئي چيائين تہ اکين جو موتيو اڃان پڪو ناهي- سال کن تہ گذار ان بعد چڪاس ڪندس. ائين سال سال ڪندو ڪم ڇهن

ڇهن مهينن تي پهتو. ان دوران منهنجي ڪيترن، مونکان ننڍن، ڊاڪٽر طارق کان آپريشن ڪرائي. مون اهو ئي پئي سوچيو تہ ٿي سگهي ٿو منهنجو موتيو پچي ئي نہ ۽ آئون ائين صاف ڏسندو رهان، پر نہ هڪ سال جڏهن آئون 73 سالن جو ٿيس تہ تيزيءَ سان نظر جهڪو ٿيڻ لڳو. ڊاڪٽر طارق کي اڪيون ڏيکارڻ تي هن ۽ ان وقت بينل ڊاڪٽر صالح ميمڻ جي نائي ڊاڪٽر فتاح ميمڻ جيڪو اک جي پٺئين حصي جي آپريشن جو ماهر آهي، تنهن بہ ڏسي چيو تہ بهتر ٿيندو هاڻ آپريشن ڪرائي ڇڏيو.

هفتو کن رکي مقرر ڏينهن تي آپريشن واري اک ۾ ڊاڪٽر طرفان ڀڏايل Eye Drops وجهي اڇي وينس. ڊاڪٽر جيتوٽيڪ نفسياتي طور اهو چئي مونکي تيار ڪري ڇڏيو هو تہ آپريشن ۾ ڪي بہ چار منٽ بہ مس ٿا لڳن ۽ ڪا تڪليف نٿي ٿئي. رڳو قدرتي خراب ٿي ويل Lens (شيشو- جنهن کي عربي، فارسي ۽ اڙدو ۾ "عدسہ" ٿو سڏجي) جيڪو Bio_Convex شڪل جو ٿو ٿئي- يعني جنهن جا ٻئي پاسا اپاميل پيٽ جهڙا ٿين ٿا، ڪيڍي پلاسٽڪ جو جڙتو لينس ان جاءِ تي رکٹو اٿم. پر سچي ڳالهہ اها آهي تہ جڏهن آپريشن لاءِ وينل ٻين ٻن ٽن پوڙهن سان گڏ اڇي وينس تہ آپريشن لفظ جو خوف اهڙو آهي جنهن کان آئون بہ پاڻ کي بچائي نہ سگهيس ۽ جيئن جيئن منهنجو نمبر ويجهو ٿيڻ لڳو آپريشن جو ڊپ مون تي وڌيڪ طاري ٿيڻ لڳو ۽ دل ۾ سوچيم تہ غلطي ڪيم. ڊاڪٽر جي ڏسيل Eye Drops سان گڏ هڪ اڌ وٺليم ياليڪستونل جي گوري بہ ڦڪي اچان ها تہ منهنجي لاءِ بهتر هو. دماغ ۾ ڊيجوڙو پئدا ڪرڻ وارين ڳالهين مون تي حاوي نہ ٿين ها جيئن تہ ڊاڪٽر سور کان بچائڻ لاءِ لوڪل بيهوشيءَ لاءِ خبر ناهي اک جي اندر سئي هٽندو يا پاسي کان، جيئن ڊاڪٽر ڏند ڪيڻ مهل ڏند جي پرسان مهاڙن ۾ هٽندو آهي. اک مان پراڻو ڏنڌ لڳل قدرتي لينس خبر ناهي ڇيهڪ ڏئي چمٽي سان ڪيندو يا ڏند جي فلنگ ڪرڻ وانگر اهو لينس ڊرل ذريعي پور پور ڪري ڪيندو... بهرحال ڊجندي ڊجندي آپريشن ٿي وئي. واقعي آپريشن تي بہ چار

منٽ مس لڳا باقي فالتو منٽ آپريشن ٿيٽر وارو چوغو ۽ چمپل پائڻ ۾. پر اهي چند منٽ سخت ڇڪاءَ (Tension) ۾ رهيس. طارق (ڊاڪٽر) پڇيو ته ڪيئن لڳو؟ چيومانس ته ”اج اها جاڙ تي اٿم ته ائٽلانٽڪ سمنڊ تي طوفاني راتين ۾ جهاز هلائڻ کان علاوه زندگيءَ ۾ ٻيا به ڪي خوف آهن.“ طايق ٿهڪ ڏيندو رهيو. هفتي کن بعد ٻي اک جي به آپريشن ٿي. منهنجو جهان روشن ٿي ويو. جڻ قدرت هڪ دفعو وري اکين جو تحفو ڏئي ڇڏيو. آپريشن کان اڳ نور اهڙو ڏنڌلو ٿي ويو هو جو امت، جنگ، ڪاوش اخبار ته ڇا پر وڏن اکرن واري عبرت اخبار به چشمي سان به پڙهي نٿي سگهيس ۽ مونکي لڳو پئي ته هاڻ جيڪي لکيم سو لکيم. پر يارو ماڊرن سائنس اهڙا ته جڙتو لينس (Intraocular Lens) ايجاد ڪيا آهن جو چنجهي لالٽين جي روشنيءَ بدران هر ڪمرو ائين روشن نظر لڳو جيئن سفيد ٽيوب لائيٽ جي روشنيءَ ۾ هجي، ۽ لکڻ لاءِ هڪ دفعو وري اتساهه پيدا ٿي پيو. هفتي ڏيڍ کان پوءِ اکين جي چيڪ اپ لاءِ ويس ته ڊاڪٽر طارق کي چيم ته هاڻ وري لکڻ شروع ڪيو اٿم ۽ هاڻ جيڪي لکندس اهو تو طرفان به گفٽ سمجهندس جيتوڻيڪ آپريشن کان اڳ مون سوچيو به نه هو ته آئون وري ساڳي دنيا ۾ اچي ويندس. خوف کان منهنجي حالت خراب هئي. ڊاڪٽر طارق کلي چيو ”خبر اٿئي مون هزارين آپريشنون ڪيون آهن پر هڪ توهانجي ۽ هڪ پنهنجي والد (ڊاڪٽر صالح شيخ) جي آپريشن مهل ٽينشن ۾ رهيس. سڄي رات ٽيليفون جي گهنٽي وڄڻ تي مونکي ڊپ ٿيو ٿي ته الله خير ڪري الطاف جو فون نه هجي- ڇو جو هر سرجن پنهنجن جي آپريشن ڪرڻ مهل ٿورو گهڻو ضرور نروس ٿيو وڃي، پر شڪر آهي جو توکي به ڪا شڪايت نه رهي، نه ته پنهنجاٿپ ۾ گلا ٿي پوي ها.“

ها، مونکي البت ڊاڪٽر طارق اها شڪايت ضرور رهي ۽ مون لاءِ حيرت جي ڳالهه هئي ته آپريشن بعد هن منهنجي اک مٿان ڪو ڪوپو نه چاڙهيو جيڪو مون ضروري ٿي سمجهيو ته هيڏي وڏي ڪم بعد آخر ماڻهن کي ته خبر پوي ته اک جي آپريشن ڪرائي اٿم. مون اجان ويجهڙائيءَ ۾ ڪنهن کي اک

مٿان ٽيپ سان چنبڙيل ڪوپو ڏنو هو ۽ هن ٻڌايو هو ته هن هڪ ڏينهن اڳ آپريشن ڪرائي آهي. مون ڊاڪٽر کان هڪ دفعو وري ان بابت پڇيو ته ڇا اک کي بند نه رکان؟

”نه نه- بلڪل نه سائين. هنهي اکين سان پيا ڏسو. هي اهو زمانو ئي نه آهي جنهن ۾ اک تي ڏينهن ٻڌي ڇڏبي هئي“ دل ۾ چيو ته مون ته اهو دور به ڏٺو جنهن ۾ مريض موتئي جي آپريشن- جيڪا هينئر هڪ معمولي ڳالهه سمجهي وڃي ٿي، جي ڪرائڻ بعد هفتو کن سور جون دانهون ڪندو هو ۽ مهينو کن اونداهي ڪوٺيءَ ۾ ويهندو هو.

هاڻ ته سائين ماڊرن ٽيڪنالاجي، مشينن ۽ جاڻ رکندڙ ڊاڪٽرن ذريعي اک جي موتئي (Cataracts) جي آپريشن نه فقط آسان ۽ بنا تڪليف جي ٿي پئي آهي پر IOL لينس لڳائڻ سان پهرين جي لڳل عينڪ مان به جان ڇٽيو وڃي. لوڪل Anaesthesia (يعني اک جو اهو حصو ڪيرو ڪرڻ لاءِ سئي هڻڻ جي به ضرورت ناهي. آپريشن کان اڳ به يا ٽي دفعا اهي خاص قسم جا Eye Drops وجهڻ سان اک جو اهو حصو ڪيرو ٿيو پوي ۽ مريض کي آپريشن دوران ڪو سور محسوس نٿو ٿئي. اک ۾ خراب ٿي ويل سڪل لينس کي پور پور ڪري ڪيڻ لاءِ به ڪنهن قسم جي ڊرل مشين جي ضرورت نٿي پوي. اجڪلهه هاءِ فريڪئنسي الٽرا سائونڊ device ذريعي خراب ٿي ويل لينس کي پور پور ڪيو وڃي ٿو جيڪي پور (پُرڪٽ) آرام سان ”سڪشن“ ذريعي اک مان ٻاهر ڪڍيا وڃن ٿا. هن طريقي سان پراڻي لينس کي ٽڪرا ڪري ڪيڻ کي Phacoemulsificotion يا فقط Phaco سڏين ٿا جنهن لاءِ فقط ننڍڙي چير ڏيڻ جي ضرورت پوي ٿي جنهن جو معمولي زخم جلد ڇٽيو وڃي ”نه ته پراڻي نموني جي سرجريءَ ۾“ ڊاڪٽر طارق ٻڌايو ته ”خرابيون پيد اٿي سگهيون ٿي خاص ڪري Retinal Detachment جهڙي تڪليف“.

بهرحال اڄ جي اکين جي ڊاڪٽر جي ڪلينڪ تي ڏسجي ته هڪ کان هڪ ماڊرن اوزار ۽ طريقا نظر اچن ٿا. اکين جي تپاس (Check up) کان

سرجري لاءِ. اهو زمانو ڪڏهن کو گذري ويو جڏهن اکين جي ڊاڪٽر وٽ مريض جي اکين جي چڪاس لاءِ مختلف لينسن جي پيتي ۽ ٽارچ ڪل ملڪيت هوندي هئي. هاڻ انهن شين بدران Auto Refractor استعمال ڪيو وڃي ٿو جيئن مريض جي اکين جو Refractor Error جانچيو وڃي. مريض جي اکين جو دٻاءُ (Pressure) جانچڻ لاءِ جيئن هن کي Glaucoma جهڙي بيماريءَ جي جاڻ اڳواٽ پئجي سگهي ٽونو ميٽر استعمال ڪيو وڃي ٿو. ڪيراٽو ميٽر (يا اوفٿلمو ميٽر) جهڙي اوزار ذريعي Cornea جي Anterior Surface جو ڪرويچر ماپي سگهجي ٿو. هڪ ڪمري ۾ او سي ٽي (Optical Coherence Tomography) جهڙي مهانگي ۽ ماڊرن مشينري ڏيکاريندي ڊاڪٽر طارق سليم ٻڌايو "هن مشين ذريعي ميڊيڪل تصويرون (Medical Imaging) حاصل ڪري سگهجن ٿيون. دراصل ان قسم جا ايڪسري ۽ OCT اسان وٽ انڊسٽري ۾ به استعمال ٿين ٿا ۽ Non Destructive ٽيسٽ ۾ شامل ٿين ٿا. يعني ڪنهن به پرزي جي ساخت ۽ طاقت جانچڻ لاءِ ان جو زيان نٿو ڪيو وڃي. بقول ڊاڪٽر طارق جي:

"OCT is imaging method used to generate a picture of the back of the eye (Retina)."

هن مشين ذريعي گلوڪوما جي مريضن جي اکين جون تصويرون ورتيون وڃن ٿيون.

ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته اڄڪلهه جي ماڊرن دور ۾ جڏهن ڊاڪٽر ماهر ۽ مشينون بيحد جديد ٿي پيون آهن. موتئي Cataract surgery جنهن کي لينس بدلائڻ جي آپريشن به چئي سگهون ٿا، چو جو هن ۾ اک جو قدرتي لينس جيڪو Crystalline Lens سڏجي ٿو جيڪو وقت سان- خاص ڪري پيريءَ ۾ ڏنڌلو ٿيو پوي ۽ جيڪو ان تي ڄارو، ڪچرو يا سوٽائي ڄمي ٿي پوي سمجهو ته اها ڪئٽرئڪٽ آهي ۽ پوءِ ان قدرتي شيشي (لينس) مان چٽو نظر نه اچڻ ڪري، ڊاڪٽر ان بيڪار ٿي ويل لينس کي ڪڍي جڙتو لينس هٽي ٿو

جيڪو “انٽرا اوڪيولر” لينس سڏجي ٿو. هي مصنوعي لينس مختلف ملڪن جا ٺهيل ٿين ٿا جن جون مختلف قيمتون آهن.

ٻي ڳالهه ته هيءَ آپريشن، اڄ جي دور ۾ بيحد آسان ۽ سمجهو ته نه برابر تڪليف واري آهي. ڊاڪٽر آپريشن بعد اهو ئي چوي ٿو ته وڃي گهمو ڦرو... ظاهر آهي هيءَ آپريشن تڏهن ٿئي ٿي جڏهن ماڻهو سٺ ورهين جي آسپاس ۾ ٿئي ٿو ۽ ڊاڪٽر سمجهي ٿو ته هن عمر ۾ هو آپريشن بعد ڏينهن ٽتي جو ميدان تي ڪرڪيٽ نه وڃي کيڏندو. آسان ۽ ننڍي آپريشن پنهنجي جاءِ تي پر ڊاڪٽر توهان کي جيڪا پرهيز چوي ان تي ضرور عمل ڪجي. هڪ ته ٻن قسمن جا eye drops ڏينهن ۾ ٽي چار دفعا گهٽ ۾ گهٽ هفتي ٻن لاءِ وجهڻ لاءِ چوندو. اهي جراثيم ڪش (Infection کان بچڻ) ۽ سوڄ لاهڻ لاءِ آهن.

* ڊاڪٽر ٻڌايو ته گهٽي ياڳي مريض آپريشن بعد چند ڪلاڪن ۾ چٽو ڏسڻ لڳن ٿا پر هر ماڻهوءَ جي صحتياب ٿيڻ جي پنهنجي طاقت آهي ۽ ڪيترن ماڻهن کي بلڪل چٽو ڏسڻ ۾ هفتو ٻه به لڳيو وڃي. ان ڪري فڪر نه ڪجي ۽ ڊاڪٽر سان ملڻ تي هن سان احوال ڪجي، خاص ڪري جي اکين ۾ تڪليف محسوس ٿئي يا لڳاتار ڏنڌلو ڏيک هلندو رهي.

* پهرين ڏينهن ئي ڪار نه هلائجي جو ان ۾ اکين تي ڪافي زور (Stress) ٿو اچي.

* ڪجهه هفتن لاءِ ڪا به ڳري شيءِ نه کڻجي ۽ نه ڪا اهڙي ورزش ڪجي.

* آپريشن بعد ڏينهن ٻن لاءِ هيٺ جهڪڻ کان به پرهيز ڪجي، جو ان سان اکين تي پريشر ٿو پوي.

* ڇڪ اچڻ يا الٽيءَ کان به ممڪن تي سگهي ته هڪ يا ٻه ڏينهن پاڻ بچائجي.

* ڊاڪٽر پڻ ڏينهن کن وهنجڻ کان به جهلي ٿو جيئن اکين ۾ پاڻي نه وڃي ۽ تالاب ۾ ترڻ کان ته مهيني لاءِ روڪي ٿو جو سئمنگ پول جي پاڻيءَ ۾ جراثيم هجڻ جا وڌيڪ چانس آهن.

* مٽي، ڌوڙ يا تکي هوا ۾ هلڻ کان به مهينو کن پرهيز ڪجي.

* آپريشن بعد اکين کي مهينو کن نه مهٽجي جيڪا دراصل هوندءَ به ڪا سٺي عادت ناهي ۽ بنا آپريشن واري کي به اکين جي گهڻي مهٽ مهٽان نه ڪرڻ کپي.

* جي توهان کي ٻنهي اکين جي آپريشن ڪرائڻي آهي ته ڊاڪٽر هڪ جي ڪري ٻيءَ جي هفتي کن کان پوءِ ڪندو جيئن تيستائين پهرينءَ جو زخم بهتر حالت ۾ ٿي وڃي.

هوندءَ ڪي اهڙيون بيماريون آهن جيڪي بيحد عام هجڻ جي باوجود ميڊيڪل سائنس جا ماهر سڃاڻي نه سگهيا. ڏنو وڃي ته مليريا جهڙي بيماريءَ لاءِ ڪوئنن جهڙيون گوريون به ميرن جي ڏينهن ۾ انگريزن ايجاد ڪيون. ان بعد به اهي ايتريون عام نه ٿيون جو سندن انگريز رئفلس جنهن سنگاپور کي خريد ڪيو ۽ ٺاهيو مليريا وگهي مري ويو. ڊائبٽڪس جي خبر 1920ع ۾ پئي آهي، ان بعد ان جي علاج لاءِ سوچيو ويو ۽ خبر پئي ته Pancreas جي ڪمزور يا ختم ٿيڻ تي رت ۾ شگر جو مقدار وڌيو وڃي وغيره. پر حيرت آهي ته اک جي موتئي (Cataract) جي ڄاڻ ۽ ان جي آپريشن جو طريقو سئو به سال اڳ نه پر عيسوي سن کان به اڳ معلوم ٿي چڪو هو. ڊاڪٽر طارق سليم سان گڏ ڪم ڪندڙ اکين جي ماهر ٻڌايو ته اهو قديم يونانين کان به اڳ هندستان جي ماهرن قبل مسيح ٿي صديءَ ۾ ايجاد ڪري ورتو هو. يعني هي اهي ڏينهن هئا جڏهن سڪندر اعظم دنيا فتح ڪرڻ لاءِ نڪتو هو. اکين جي خراب لينس کي ڪيڻ جي ان خطرناڪ طريقي کي اڄڪلهه ميڊيڪل جي دنيا ۾ ڪائوچنگ (Couching) سڏين ٿا. ان ۾ سئيءَ ذريعي لينس ۽ ان جي ارد گرد لڳ Phlegm کي اندر دٻايو ويو ٿي جيڪو پوءِ ڦوڪ ڏئي نڪ ذريعي ٻاهر ڪيڍيو

ويو ٿي. ان بعد اڪ جي چوڏاري مکڻ ٻڌو ويو ٿي. ان آپريشن ۾ اڏ ڪان ٻہ گهٽ ڪاميابي ٿي ٿي. اهو طريقو بعد ۾ انڊيا جي فزيشن ”ششرتا“ ٻين ملڪن ۾ بہ متعارف ڪرايو جنهن جو ذڪر هن پنهنجي ڪتاب Compendium of Sushruta ۾ سترهين چئپٽر ۾ ڪيو آهي. اهو ڪتاب اصل ۾ هن سنسڪرت ۾ لکيو هو جيڪو پوءِ ٻين زبانن ۾ ترجمو ٿيو.

ڊاڪٽر فتاح ٻڌايو تہ اڄ بہ آفريڪا جي ڪجهہ ملڪن ۾ ڪي اهڙا قبيلا آهن جتي موتئي جي آپريشن ڪائوچنگ واري طريقي سان ڪئي وڃي ٿي.

”چو پلا؟“ مون پڇيو. ڊاڪٽر فتاح سال ۾ ٻہ يا ٽي دفعا ٻن ٽن هفتن لاءِ اکين جي پوئين حصي جي ميجر آپريشن ڪرڻ لاءِ نائيجيريا ۽ ٻين آفريڪي ملڪن ڏي ويندو رهي ٿو. هن ٻڌايو تہ ”سحارا رڻ پٽ جي هيٺين حصي واري آفريڪي کنڊ ۾ ڪي اهڙيون قومون آهن جيڪي ان قسم جي آپريشن ڪنهن سرجن کان ڪرائڻ بدران پنهنجن پوپن ۽ ”ڏائڻ ڊاڪٽرن“ کان ڪرائين ٿا جيئن اسان وٽ اڄا بہ ڪن ڳوٺن ۾ ماڻهو پنهنجن ٻارن جو طُهر حجام کان ڪرائين ٿا. ويندي سوناري يا ڊاڪٽرياڻي کان ماڊرن اوزار ذريعي نڪ ٽوپائڻ بدران ڳوٺ جي حجامڻ (استيءَ) کان زنگ لڳل سئيءَ سان نڪ يا ڪن ٽوپائين ٿيون...“

لڳي ٿو تہ ميڊيڪل جون ڪجهہ وڌيڪ ئي ڳالهيون لکي وينو آهيان، جيتوڻيڪ منهنجو ميڊيڪل سان نہ پر انجنيئرنگ سان واسطو آهي.ها! انجنيئرنگ جون ڪجهہ برانچون آهن جيئن تہ Instrumentation ۽ آٽوميشن وغيره جن جو ميڊيڪل سائنس سان بہ واسطو آهي. هنن ڪي مريضن ۽ سرجنن جي مسئلن ۽ ضرورتن مطابق اوزار ۽ مشينون ناهيون پون ٿيون، انهن کي صحيح رکڻ ۽ مرمت ڪرڻ جا نت نوان طريقا سکڻا پون ٿا ۽ آئون هميشہ نوجوان شاگردن کي چوندو آهيان تہ بابا رڳو سول، مڪينيڪل ۽ اليڪٽريڪل انجنيئرنگ نہ اٿانوَ- انهن کان علاوه پيٽروليم، ڪيميڪل، آٽوميشن، انسٽرو

مينٽيشن جهڙين انجنيئرنگ برانچن جون ڪيٽريون ٿي اهم شاخون آهن توهان انهن مان ڪا اهڙي چونڊي ان ۾ ماسٽرس ۽ پي ايچ ڊي ڪريو جنهن جي اڄڪلهه ضرورت آهي يا ايندڙ وقتن ۾ ضرورت ٿي سگهي ٿي.

An Interview with Altaf Shaikh

A renowned travelogue writer, marine engineer, shutterbug and protector of Sindhi Language

(We have made an effort to get answers and viewpoint of Mr. Altaf Shaikh in an interview, which will be the source material for researchers and students for their future planning of lifestyle as well as their career. Maria MunawarAbro)

Maria: ***Please comment on the role of the people belonging to Hala in preserving and promoting cultural heritage.***

Altaf: Like Mashhad of Iran and Kyoto of Japan our town Hala is famous for "Kaashi" (Glazed Pottery) and "Soosi" (Hand woven cloth). 60 years ago in my school days I used to see hundreds of Autaqs where Soosi (and later on Khaadhi& more fine cloth) was woven on hand looms besides Ajraks, Jandi (colourful woodwork) etc were made. But I feel sad now when I see these of our home made cultural things are dying away. During my recent visit to Iran I had to travel from Mashhad (Shrine of Imam Raza) to Tuscity (where famous poet Omar Khayyam is buried). I was surprised to see more and more shops of Kashi have opened up and one can see refined and modernized Kaashi of beautiful colours. So is the case of Handmade cloth made in Kyoto. I think our youngsters can also become prosperous by reviving our cultural crafts.

Maria: You are a marine engineer, writer, and a teacher. Which field do you like the most and why?

Altaf: I like teaching most. Right from primary school days I have remained very much impressed from my teachers and I always cherished to be one. Kind, hardworking, learned and devoted teachers change the fate of nation.... They are always remembered by students. I still remember my great teachers of Primary School: Saeen Bachal Qureshi, SaeenYar Mohammad Memon (Toorpio), Master Jam Wariyal (father of Dr Abid Memon), Saeen Abdul Hadi Shaikh (Uncle of ex-Head Master Fateh Mohammad Shaikh), and also High school teachers: Saeen Abdul Rahim Arbab& Zafar Arbab, Saeen Faiz Muhammed Memon (Duggo), Saeen Abdul Rauf Abro & his brother Abdul Rahim Abro (Uncles of your today's lecturers Nadia & Maria Abro), Saeen Abdul Latif & his brother Ahmed Khan Memon (Moddar), Saeen Ghulam Raza Bhutto & Saeen Mahmood Abrejo (father of banker RiazAbrejo).

Maria: From where did you get inspiration to write travelogues?

Altaf: I think it was not the inspiration but the need I felt which forced me to write travelogues. I wanted youngsters of Sindh to join sea life and also to acquire knowledge about far-away places.For alluring them I started writing only fascinating things about sea voyages and censored catastrophes at early stages.

Maria: What is the best thing about a travelogue writing?

Altaf: The best thing about the travelogue writing is that one should start writing travelogue immediately

after the trip. You can delay novel or short story writing but in matter of travelogue, delay can distort the memories of travel. The other important thing for a travelogue writing is that a traveler must know in advance the geography, history and culture of the places & people he intends to visit. Only then he can enjoy the trip and write good and interesting travelogue.

Maria: Please tell us the best and worst experience of traveling?

Altaf: People say "travel makes one wiser"but in my opinion it makes you penniless. Traveling is only good when someone else pay for you.... ie you get scholarship to study abroad or get job in some foreign country. So those students who wish to see the world must study hard at this stage so that they can get the opportunities when they graduate with top grades. I pity those who spend their parent's money to go abroad for enjoyment sake only and acquire nothing.

Maria: Can you please tell the readers, your choice of writers, whether national or international?

Altaf: During school days as well as at sea I read lot of Urdu, Sindhi and specially English books but I shall advisestudents to give more time to Academic Booksie your class subjects. Only in free time do read novels, story books, etc. No doubt reading is a good hobby. I will also suggest students to read more and more English books to improve English. I feel sad when during job interviews in Malaysia and Singapore I used to see our doctors/engineers etc

failing due to lack of knowledge of English. Sindhi and Urdu we speak from our childhood but we should master English which is an International language. Indians, Sri Lankans, Bangladeshis, even Phillippinos get successful in jobs and scholarships abroad due to their fluent English.
Some of my favourite writers used to be Somerset Maugham, Ernest Hemingway, Oscar Wilde, Virginia Woolf, VladamirNobokov, Graham Greene, John Updike, Alberto Como, V.S. Naipal, etc

Maria: Can you name a few books that you think every one must read?

Altaf: During school and college days we read lot of English novels. I can still feel the beautiful literary aroma of some of the books such as: Good Earth (Perlis S. Buck), Wuthering Heights (Emily Bronte), Dr. Zhovogo (Boris Pasternak), Great Expectations (Charles Dickens), Moby Dick (Herman Melville), Bhowani Junction (John Masters), Pride and Prejudice (Jean Austin), A Passage to India (E.M Foster) … etc. Some of the English translations of Japanese novels are also marvelous and I shall suggest students to read them for improving English and getting knowledge of Japanese culture. "The Temple of the Golden Pavilion"(*Kinkaku-ji)* and "The Sailor who Fell from Grace with the Sea"(*Gogo no Eikō)* by Mishima Yukio, "I am a Cat" (*WagahaiwaNekodearu) and also "Heart" (Kokoro) by* NatsumeSōseki are worth reading.

Maria: How can we uplift the sinking ship of Sindh education?

Altaf: Very difficult question! For years I have been fighting solo wars with my friends and Petarian-colleague politicians, bureaucrats, feudal lords and ministers to give attention to education system of our province. But it is sad to see more and more ghost schools and teachers in our province. But now I have given up discussing with them. Instead, when I meet parents or students I beg them to study and achieve greater knowledge in their subjects for successful life. Life is getting more & more competitive and complicated every day, and only those can success who struggle and acquire higher academic education and vocational training. Our girls should also learn sewing, cooking, computer programming in free time. I have seen many young ladies of remote villages of Sindh in Japan, U.K, USA etcdoing doctorates in different subjects as well as earning additional income fromaboveskills.

Maria: If you were to stay in any location forever, which one it be?

Altaf: For me best place to live is where I can carry out my literary activities such as reading and writing without disturbances. I always avoid unnecessary "katchahries" and noisy gatherings where time is wasted and due to loose talk and back biting friendly relations are blemished. I want to give more and more time to writing. I feel there are many things which I have to write yet.

Maria: Which book is your favorite one from your own publications?

Altaf: For an author his/ her books are like children to mother. No mother dislikes any of her baby. She loves even deformative kids .... So is the case with authors. How can an author, who toils for months, even years to write a book can dislike it? For me too, all of my books are my favourites.

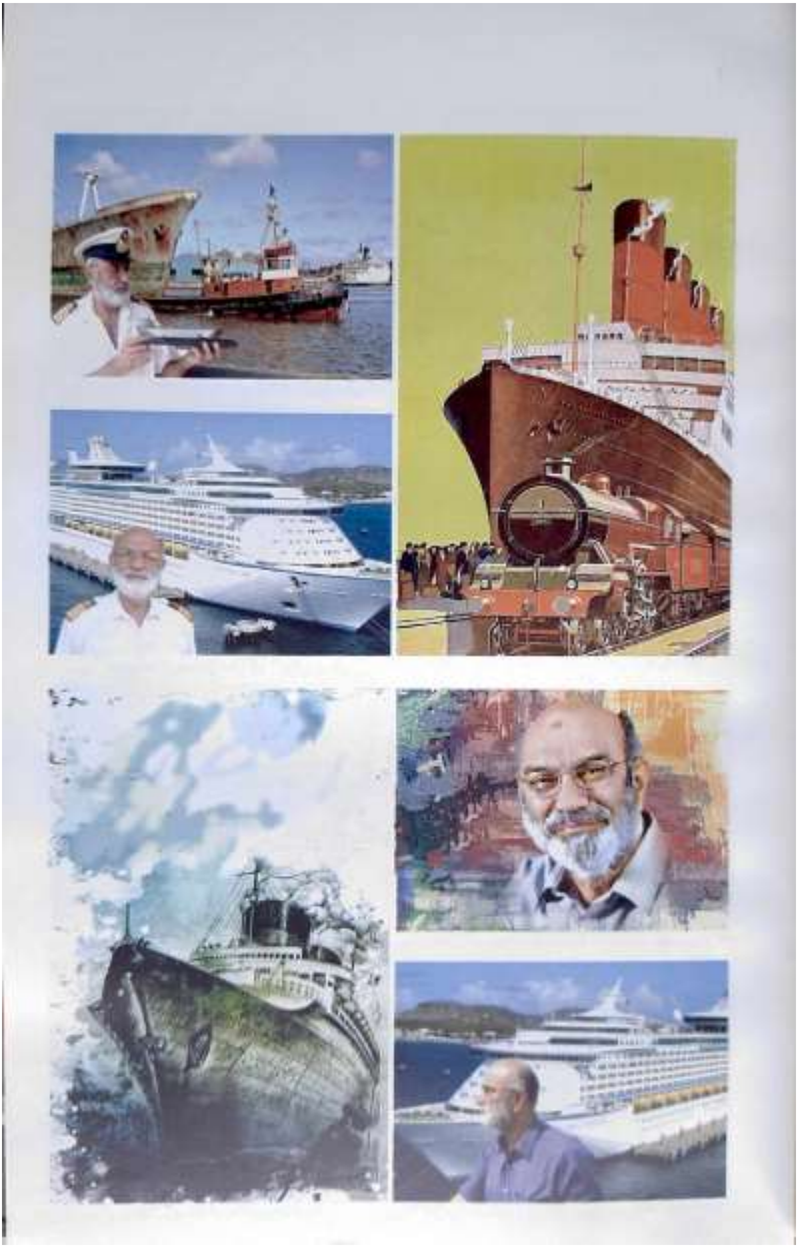
Maria: It is a matter of honor that you have visited a lot of countries and had highlighted their standard of living. Which country/port fascinates you the most?

Altaf: Any port or country where 'law and order' situation is better, justice is equal and for all ... is the best for living. In this matter Scandinavian countries (Sweden, Norway, Denmarketc) are the best. And the second best are Japan, USA, Canada & European countries (UK, Spain, Germany, Holland, France, Germany etc). Although There is better 'law & order' situation in many Muslim and Arab countries such as Saudi Arabia, Kuwait, Iran, Dubai, Malaysia etc but I don't think there is equal justice for all. The local people (Arabs, Iranians, Malay Bumiputras) are always considered more superiors and sometimes above the law. The outsiders specially Asians and Africans of poorer countries are looked down and disrespected.

Maria: Any message for the youth?

Altaf: My message rather advice to students is to concentrate on studies and do not waste time. Try to inculcate reading habit .... It is a good hobby and helpful when you are lonely or depressed. Try to

keep yourself busy in cooking, sewing and learning computer programming and typing. When I go to Mumbai University for lectures, I see most of the girl students expert in those skills. Avoid wasting time on net-chatting, telephone talks, unnecessary Kachaharies and functions. In Japan and now even in Malaysia and Singapore you will never find children roaming here and there. After school they remain in their homes and keep themselves self-occupied. They never showoff with their branded clothes nor boast their family status. They try to do something great themselves so that their family & nation can be proud of them.



بھترين آرٽسٽ منظور مدگي الطاف شيخ سان گڏ

ٻار اکين جا ماهر ڊاڪٽر صالح ميمڻ صاحب
۽ شهدادڪوٽ جو طارق شيخ

اکين جي هڪ ٻئي ماهر سرجن
عبدالفتاح ميمڻ سان گڏ الطاف شيخ

منظور کوسو ۽ سنڌس دوست عبدالودود شيخ

1869ع ۾ چٽگانگ جو ڪاليج

1963ع ۾ چٽگانگ ۾ تعليم دوران الطاف شيخ (ساڄي پاسي کان)
پنهنجي ڪلاس ميٽن سيف الرحمان، اڪمل حسين ...

اڄ کان 60 سال کن اڳ 1963ع ۾ چٽگانگ
۾ جهاز تي سامان چاڙهڻ جو طريقو

ڪالاپاڻي جيل اکيان وتياعظ دمودار سوارڪر جو مجسمو

خليج بنگال سمنڊ جي نقشي ۾ ڏيکاريل انڊامان ۽ نڪوبار ٻيٽ

ائٽلانٽڪ سمنڊ جي ڪناري تي نميبيا ملڪ جو خليج والوس، جتان پکين جون ولرون ڪٺيون ٿين ٿيون

نقشي ۾ ڏيکاريل ٿائليند ملڪ ۽ ان جا شهر

آفريڪا کنڊ جو نقشو

انڊامان ٻيٽن جو نقشو

نميبيا جي هڪ عورت جو خوبصورت پورٽريٽ

انڊامان ۽ نڪوبار ٻيٽن جو ”ڪالا پاڻي“ جيل

ٿائلنڊ جي مسجد "مسجد دارالسند"

ٿائلنڊ جي هڪ ٻي مسجد ممبغ ساتول

بئنڪاڪ ۾ ٻيڙين تي ليچي ۽ ٻئي ميوي جو وڪرو

سوٽون مڇي ۽ جو قسم ٻاربي ڪيو ٿيندي

هر قسم جو ٻوڙ پڻ ٻيڙين تي وڪرو ٿئي ٿو

بنگال جي سندرين ٻيلي جي هڪ ڳوٺ ۾ ٻيڙيءَ ۾ سفر

ٿائلنڊ ۾ ٻيڙين ۾ هلندڙ هوٽلن جو ڪاروبار

ٿائلنڊ ۾ هلندڙ ٽئڪسين جو نمونو ۽ رنگ

سنڌ سلامت

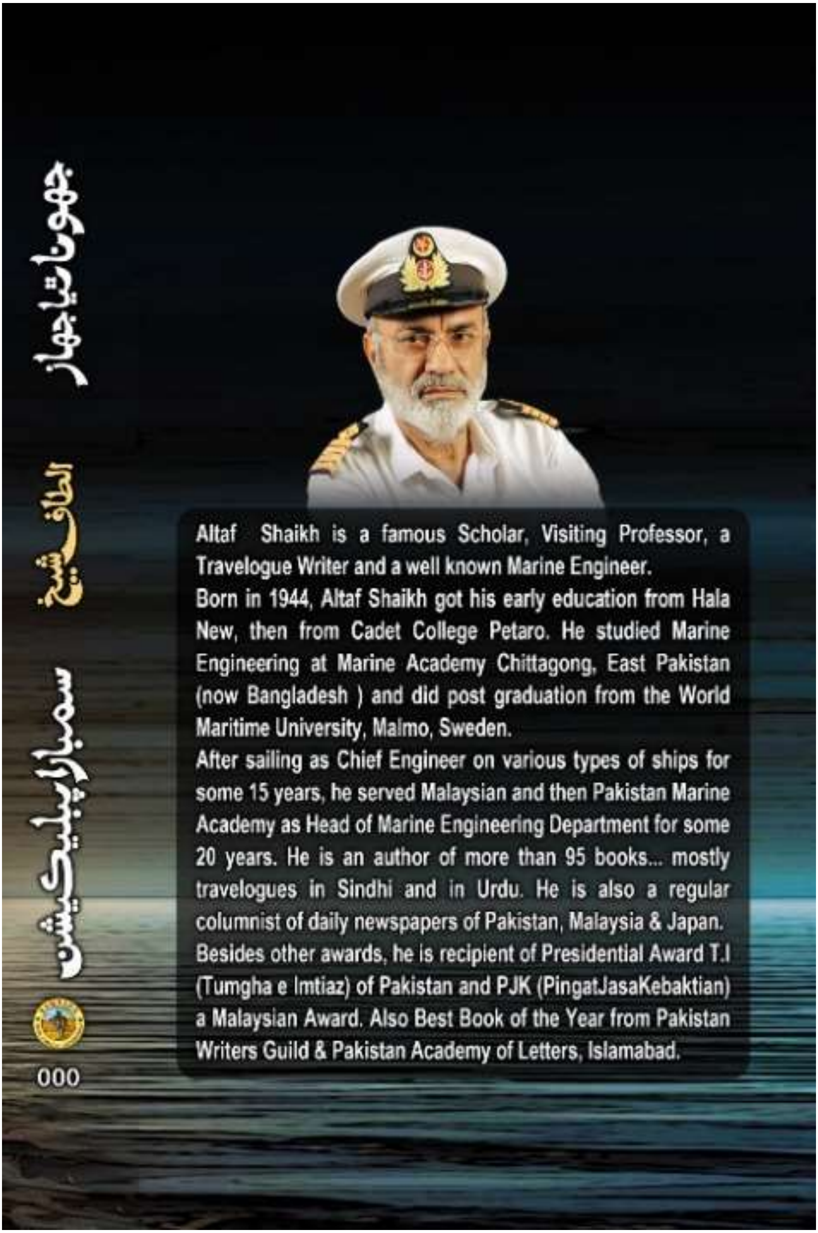
www.sindhsalamat.com

سنڌ سلامت جو مشن ۽ مقصد سنڌي ٻوليءَ جي ڊجيٽلائيزيشن ۽ پکيڙ کي وسيع ڪرڻ آهي ۽ پڻ دنيا سان گڏ سندس رفتار سان هلڻ جو سانباهو آهي، ڇو ته تاريخ هميشه انهن قومن جو احترام ڪيو آهي جن پنهنجي علمي سرمائي جي حفاظت ڪئي آهي. سنڌ سلامت پڻ پنهنجي ٻوليءَ جي بقاء خاطر سنڌي ٻوليءَ ۾ لکيل قيمتي ۽ ناياب ورثي کي ضايع ٿيڻ کان بچائڻ ۽ ان کي نه رڳو محفوظ رکڻ پر پنهنجي اديبن، ليکڪن، محققن ۽ شاعرن جي علم، هنر ۽ تخليقن کي ڊيجيٽلائيز ڪندي دنيا جي ڪنڊ ڪڙڇ ۾ موجود سنڌين تائين مفت ۾ آسانيءَ سان پهچائڻ جو عزم ڪيو آهي.
اسان جي خواهش هئي ته سنڌي مواد تي مشتمل هڪ اهڙو ڪتاب گهر قائم ڪجي جتي هر موضوع تي مشتمل ڪتاب موجود ملن. ڪتابن کي ڳولڻ ۽ ڊائونلوڊ ڪرڻ آسان هجي ۽ اينڊرائيڊ سميت آئي فون يا ونڊوز آپريٽنگ سسٽم سميت هر قسم جي ڊوائيس تي آساني سان آن لائين پڻ پڙهي سگهجي.
۽ اهو سڀ ”سنڌ سلامت ڪتاب گهر“ ذريعي ئي ممڪن ٿي سگهيو. اميد ته سنڌ سلامت ڪتاب گهر ذريعي سموري دنيا ۾ موجود سنڌي نه صرف ڀرپور لاڀ حاصل ڪندا پر سنڌ سلامت ڪتاب گهر کي وڌيڪ فائديمند بنائڻ لاءِ پنهنجو ڀورو ساٿ نڀائيندا.

books.sindhsalamat.com

سنڌ سلامت ڪتاب گهر جي اينڊرائيڊ اپليڪيشن پلي اسٽور جي هن لنڪ تان ڊائونلوڊ ڪريو:

https://play.google.com/store/apps/details?id=com.sindhsalamat.book


جهونا ٿيا جهاز
الطاف شيخ
سمبارا پبليڪيشن
000
Altaf Shaikh is a famous Scholar, Visiting Professor, a Travelogue Writer and a well known Marine Engineer.
Born in 1944, Altaf Shaikh got his early education from Hala New, then from Cadet College Petaro. He studied Marine Engineering at Marine Academy Chittagong, East Pakistan (now Bangladesh) and did post graduation from the World Maritime University, Malmo, Sweden.
After sailing as Chief Engineer on various types of ships for some 15 years, he served Malaysian and then Pakistan Marine Academy as Head of Marine Engineering Department for some 20 years. He is an author of more than 95 books... mostly travelogues in Sindhi and in Urdu. He is also a regular columnist of daily newspapers of Pakistan, Malaysia & Japan. Besides other awards, he is recipient of Presidential Award T.I (Tumgha e Imtiaz) of Pakistan and PJK (PingatJasaKebaktian) a Malaysian Award. Also Best Book of the Year from Pakistan Writers Guild & Pakistan Academy of Letters, Islamabad.