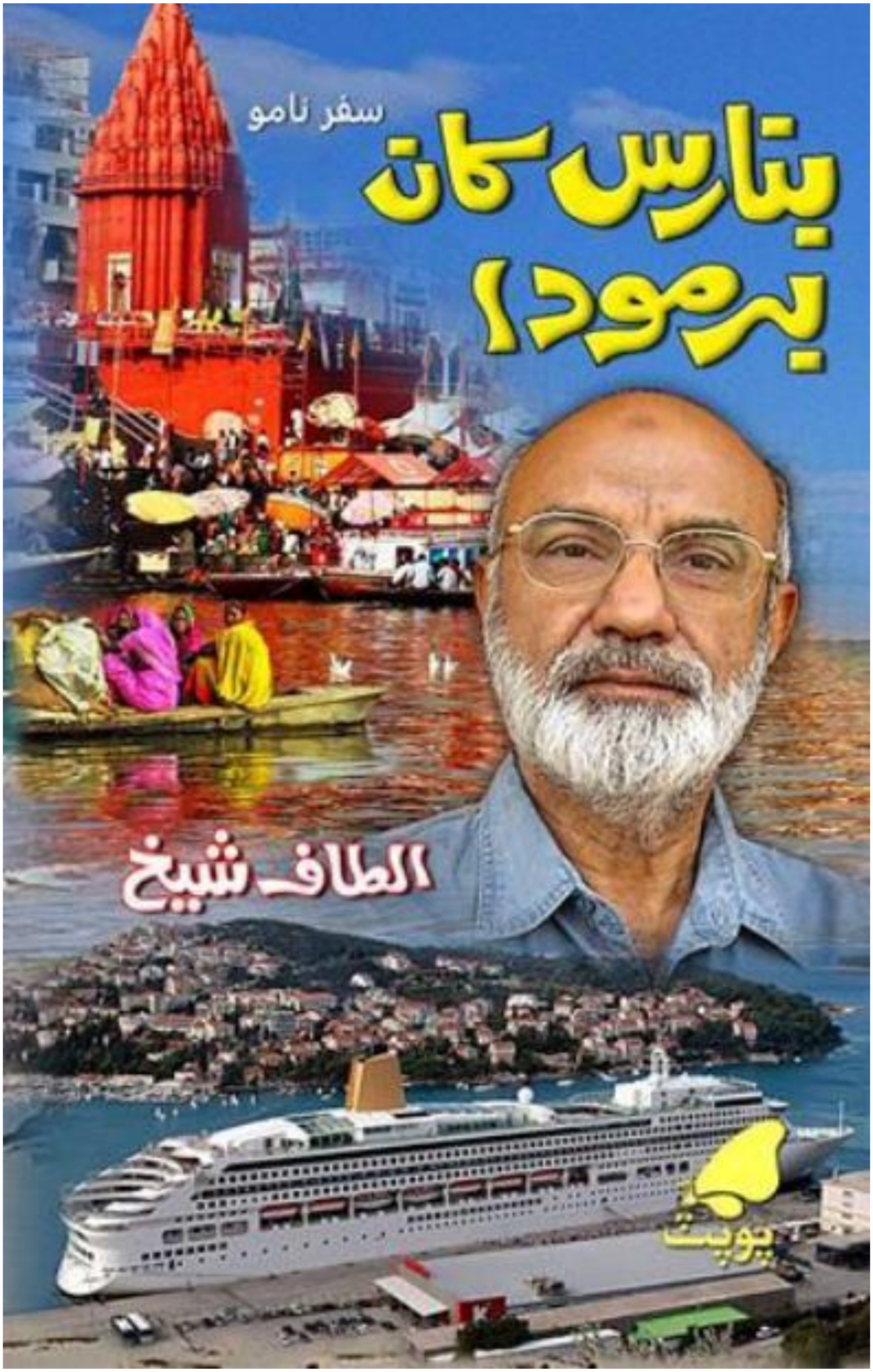
سفر نامو
بنارس کان برمودا
الطاف شيخ
پوپٽ

بنارس کان برمودا

(سفرنامو)

الطاف شيخ

پوپٽ پبلشنگ هائوس، خيرپور ـ سنڌ
2016ع

ڊجيٽل ايڊيشن:

سنڌ سلامت ڪتاب گهر

POPAT BOOK NO. 80

بنارس کان برمودا

(سفرنامو)

سفرنامہ نِگار: **الطاف شيخ**

ڇاپو پهريون: 2016ع

تعداد: هڪ هزار

ٽائيٽل ڊزائين: سعيد منگي

ڪمپوزنگ ۽ لي آئوٽ: آصف نظاماڻي

ڇپيندڙ: پوپٽ پرنٽنگ پريس، خيرپور، فون:0243-552913

ڇپائيندڙ: پوپٽ پبلشنگ هائوس مال روڊ خيرپور – سنڌ.

ملھہ: **500/-** روپيہ

BANARAS KHAN BARMUDA

(Travelogue)

By: **Altaf Shaikh**

First Edition: 2016

Quantity: 1000 Copies

Title Design: Saeed Mangi

Composing & Lay'out: Asif Nizamani

Printed by: Popat Printing Press, Khairpur Ph: 0243-552913

Published by: Popat Publishing House, Mall Road, Khairpur – Sindh.

Price: **Rs. 500/-**

انتساب

ماما وليءَ جي نالي.

پنهنجي پڦيءَ جي پٽ مرحوم ولي محمد شيخ جي نالي،

جيڪو اسانجي سڄي شهر هالا ۾ ”ماما ولي“ سڏيو ويو ٿي ۽ هر هڪ

جي ڪم اچڻ وارو انسان هو. رب پاڪ کيس جنت الفردوس ۾ اعليٰ مقام نصيب ڪري. آمين.

تاريخ ڄمر: 27 مارچ 1936ع

تاريخ وفات: 21 مئي 2015ع

ـ الطاف شيخ

سنڌ سلامت پاران :

سنڌ سلامت **ڊجيٽل بوڪ ايڊيشن** سلسلي جو ڪتاب نمبر (240) اوهان اڳيان پيش ڪجي ٿو. هي سفرنامو ”**بنارس کان برمودا**“ ناميارِي ليکڪ ۽ سفرناما نگار **الطاف شيخ** جو لکيل آهي.

”بنارس“ جي قديم ۽ شاهوڪار تاريخ ۽ ثقافت جا رنگ ۽ صدين کان سموري دُنيا لاءِ انتهائي حيرت جو سبب بڻيل ”برمودا ٽڪنڊو“ ۽ ان سان لاڳاپيل تجسس ۽ حيرتناڪيءَ جا رَنگ، اوهان کي، الطاف صاحب جي لکڻ جي مَنَ موهيندڙ پيرائي ۾، هِنَ ڪِتابَ ۾ ملندا.

هي ڪتاب 2016ع ۾ پوپٽ پبلشنگ هائوس خيرپور پاران ڇپايو ويو آهي. ٿورائتا آهيون سائين الطاف شيخ جا جنهن ڪتاب جي سافٽ ڪاپي موڪلي سنڌ سلامت ڪتاب گهر ۾ پيش ڪرڻ جي اجازت ڏني.

اوهان سڀني دوستن، پائرن، سڄڻن، بزرگن ۽ ساٿين وندن جي قيمتي مشورن، راين، صلاحن ۽ رهنمائي جو منتظر.

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

سِٽاءُ

- پبلشر نوٽ: قربان منگي 8
- الطاف شيخَ جا سفرناما: نظير احمد قاسمي 9
- اِيءُ گٽِ غَواصَن (پيش لفظ): پروفيسر محمد هنگورجو 13
- سائين الطاف شيخ سان ٿيل هڪ ملاقات : رضوان گل 16

- ڪبير پڳت جي ڳوٺ ۾ 20
- منهنجي بنارس ڏي روانگي 27
- بنارس هڪ آڳاٽو جاڳندڙ شهر 31
- بنارس، ورانسي ۽ ڪاشي هڪ ئي شهر آهي 35
- لو گنگا مان! تمهين اپنا پتا ديتا هون 40
- اي آب رود گنگا 45
- ڪجهه بنارس هندو يونيورسٽي بابت 51
- بنارس هندو يونيورسٽي جو مندر 55
- اسان جي ۽ ٻين حاڪمن ۾ فرق 59
- بنارس جو پان ۽ پڙهائي 64
- مٽيءَ جو من ۽ مستيءَ جو تن 68
- بنارس جا اشنان ۽ شمشان گهاٽ 72
- ڇا گهمي سگهندؤ....... 81
- هم هين بنارس ڪي ٻيا 85
- بنارس تي لکيل انيڪ ڪِتابَ..... 89
- "سِٽي آف بنارس" جهاز جو حادثو 93
- بنارس شهر جي ملير لانڍي ڏي..... 98
- بنارس کان ٻاهر...... 102
- ٻُڌن جا پوتر شهر....... 106
- تاريخَ جو مشهور مهاراجا..... 110
- انڊيا جي مشغول ترين اسٽيشن 114
- ڊفرن پل، GT روڊ ۽ رڊيارڊ ڪپلنگ 118
- سياسي ليڊر ئي ملڪ ناهين ٿا 122
- ننڍي ڪنڌَ ۾ ريلَ جي شروعات 126

- حڪومت اسانجي هئي پر حال هيڻا هئا..... 130
- انڊيا جون ڪجھ خاص ريل گاڏيون 135
- انڊيا جي ريل گاڏين بابت ڪجھ دلچسپ ڳالهيون 139
- ريل گاڏين جو فلمن ۾ ڪمال 143
- بنارس مسجدن جو به شهر آهي 149
- بادشاهه سلامت ٽوپيون پري گذر سفر ڪندو هو! 158
- زوريءَ مسلمان بنائڻ جو وهنوار 158
- رنجيت سنگھ جا ظلم ۽ سومرن جون زالون 163
- وڏو خرچ ٿي ويو رن جي چڪر ۾ 169
- لنڊن جي پهرين مسجد ... شاهجهان مسجد 177
- ڀوپال ۽ ان جا نواب 180
- ڀوپال رياست جون بيگمات 183
- پاڪستان ٺهڻ بعد ڀوپال رياست 187
- بينظير بعد پاڪستان ۾ مشهور ترين عورت 189
- برمُودا ٽِڪنڊو ـ نيٺو يا سَيٺو 192
- برمودا ٻيٽ ۽ برمودا ٽڪنڊو 198
- برمُودا ٽِڪُنڊي جا ڳُجهه ۽ ڳُجهارتون 208
- برمودا ٽڪنڊي ۾ درپيش آيل ڪجھ حيرت انگيز حادثا 212
- برمودا ٽڪنڊي ۾ حادثن جا سببَ 220
- برمودا ٽڪنڊي تي ڪتاب ۽ فلمون 227
- برمودا ٽڪنڊي بابت جهونن ڪئپٽنن جي راءِ 230
- برمودا ٻيٽ گهمڻ لاءِ ڪيئن رهندو 238
- برمودا سان وابسته يادون 242

پبلشر نوٽ

سائين الطاف شيخ سِنڌُ جو اهو سفرنامہ نِگار آهي، جنهن جا لکيل سفرناما، سنڌُ واسين لاءِ دُنيا ڏانهن کلندڙ دريءَ جي حيثيت رکن ٿا. الطاف شيخ صاحب پنهنجي عُمر جو پَلُ پَلُ سَجايو گَندي، سنڌ واسين لاءِ جيڪي بي بَها ڪِتابَ/سفرناما لکيا آهن، انهن سنڌ جي ڪيترن ئي نسلن جي علمي ۽ شعوري اڏاوت بہ ڪئي آهي تہ هزارين، لکين نوجوانن ۾ سموري دُنيا کي ڏسڻ، اعليٰ تعليمَ ۽ روزگار حاصل ڪرڻ جي امنگ ۽ جستجو بہ پيدا ڪئي آهي.

”پوپٽ“ پاران هِنَ کان اڳ ۾ الطاف صاحب جا ٻہ سفرنامہ ”بندر ديسان ديس“ (ٽيون ڇاپو) ۽ ”مونکي موهيو ملائيشيا“ شاندار انداز ۾ شايع ٿي ۽ هَٿو هَٿِ وِڪامي چُڪا آهن. اوهان جي هٿن ۾ موجود هِنَ نِڪور سَفرنامي ”بنارس کان برمودا“ کي شايع ڪرڻ جو اعزاز بہ اسان کي ئي مليو آهي، جيڪا ڳالهہ اسان لاءِ خوشي ۽ اعزازَ جو سبب بڻي آهي.

”بنارس“ جي قديم ۽ شاهوڪار تاريخَ ۽ ثقافت جا رنگ ۽ صدين کان سموري دُنيا لاءِ انتهائي حيرت جو سبب بڻيل ”برمودا ٽڪنڊو“ ۽ ان سان لاڳاپيل تجسس ۽ حيرتناڪيءَ جا رَنگ، اوهان کي، الطاف صاحب جي لکڻ جي مَنَ موهيندڙ پيرائي ۾، هِنَ ڪِتابَ ۾ ملندا.

الطاف شيخ صاحب تمام گهڻي محنت، تحقيق ۽ ساڳي ئي وقت تمام گهڻي مشاهدي ۽ محبت جي جذبي سان سرشار ٿي هي ڪِتابُ تحرير ڪيو آهي، جنهن جو صفحو صفحو چاهَ جي ڪاڙ بڻجي، اوهان جي آڏو ايندو. يقيناً هي هِڪُ سانڍڻ جهڙو ڪِتابُ آهي ۽ اسان کي يقين آهي تہ سِنڌُ جي هِنَ عظيم جهازران ۽ سندس ڪِتابن سان محبت ڪندڙ هِنَ ڪِتابَ جي پيارَ سان آجيان ڪندا.

اسان سائين الطاف شيخ جي وڏي ڄمار ۽ مڪمل صحت لاءِ دعا ڪندي، اها بہ دعا ٿا ڪريون تہ شالَ هُو ائين ئي لکندو رهي ۽ سِنڌُ واسين کي اجان بہ سوين ڪِتابَ ارپيندو رهي.

اوهان پڙهندڙن جي مانائِتي موٽَ جو اوسيئڙو رهندو.

قربان منگي

چيئرمين

پوپٽ پبلشنگ هائوس، خيرپور — سِنڌُ

الطاف شيخَ جا سفرناما

اڄڪلهه جي جديد دؤر ۾ جڏهن ڪمپيوٽر ۽ ٻين سائنسي وسيلن جو استعمال وڌي ويو آهي ۽ ان جي نتيجي ۾ نوجوان ڪتابن ڪان پري ٿي ويو آهي، تنهن جي باوجود الطاف شيخ صاحب جا سفرناما نهايت شوق سان پڙهيا وڃن ٿا.

الطاف شيخ صاحب سان ڪتابي ويجهڙائي، منهنجي اسڪول واري دؤر ڪان ٿي. نئون سفرنامو نه ملندو هو ته سندس پڙهيل سفرناما ورائي ورائي پيا پڙهبا هئا. جڏهن ڪو ڪتاب خريد ڪري نه سگهبو هو ته ٻين يارن دوستن يا وري لائبررين مان وٺي پڙهبا هئا. اُن دؤر ۾ حيدرآباد جي ”پاڪستان نيشنل سينٽر“ واري لائبريءَ مان استفادو ڪبو هو. جِتي ٻين ڪتابن سان گڏ سنڌي ڪتاب وڏي انگ ۾ موجود هوندا هئا ۽ اها لائبرري پنهنجي سولي جاءِ تي هُجڻ سبب اڪثر پريل نظر ايندي هُئي. افسوس! جو نه رهي اُها لائبرري ۽ نه ئي اُهو ماحول.

الطاف شيخ جي سفرنامن ڪي پڙهڻ ڪانپوءِ ساڻن ملڻ جي خواهش جو پيدا ٿيڻ قُدرتي ڳالهه آهي. ريڊيو حيدرآباد سان وڏي عرصي کان لاڳاپيل هُجڻ سبب اهو تجسس پڻ پنهنجي جاءِ تي موجود رهيو ته هِن شخصيت، جنهن تقريباً سموري دُنيا ڪي ڀَسيو آهي، تنهنجي شخصيت ۽ آواز ڪيئن هوندو؟ آواز ٻڌڻ واري خواهش تقريباً 40 ورهين ڪانپوءِ پوري ٿي.

اسان وٽ سنڌي ڪتاب هڪڙو ته ڇپجن گهٽ ۽ جيڪڏهن ڇپجن ته ڳاڻيٽي ۾ گهٽ. پوءِ وري وڪامجن گهٽ ۽ دوست احباب اهو چاهين ته ڪتاب مفت ۾ ملي يا وري ڪنهن کان وٺي پڙهجي. پر هيڏانهن الطاف صاحب جا سفرناما، ڳاڻيٽي ۾ ڇپجن به هزارن ۾ ۽ مٿان وري ان جا هڪبئي پُٺيان ايڊيشن. جيئن ڪتاب ”منهنجو ساگر منهنجو ساحل“ جيڪو عربي سمنڊ، خليج بنگال، ڪولمبو، چٽاگانگ، روس ۽ سندس پرپاسي وارن ملڪن بابت آهي. هي ڪتاب الطاف شيخ صاحب جي شروعاتي سفرنامن مان هڪ آهي، تنهنجو ڇاپو پنجون منهنجي هٿن ۾ آهي ۽ ڳاڻيٽي ۾ ڇپيو آهي هڪ هزار ۽ وري مُلهه به نهايت ئي مناسب رکيو 250 روپيا.

هي آهي سندس سفرنامن جي مقبوليت!

”هالا“ سان منهنجي دلي قربت جو هڪ سبب منهنجي ناناڻي خاندان جي هالا جي معروف پنيري ڳوٺ سان وابستگي آهي. ان ساڳي هالا شهر جو هڪ ٻارنهن ورهين جو ٻار، پهريون پيرو

پنهنجي شهر مان اڪيلو ڪيڊٽ ڪاليج پيٽارو ڇا پهتس تنهن ڪان پوءِ تہ هن جي سفر جو جڻ تہ هڪ سلسلو شروع ٿي ويو. سنڌي، هڪُ تہ پنهنجن ٻارن کي شهر کان ٻاهر ڪيڻ لاءِ تيار نہ ٿين، ٻيو جيڪڏهن ڪو ارادو ڪري تہ اُنَ جو اندر پنهنجين ڳالهين ۽ وِسوسن سان ڪمزور ڪريو ڇڏين.

گهر ۽ شهر مان ٻاهر نڪرڻ، تعليم حاصل ڪرڻ جو اٽل فيصلو تہ ننڍڙي الطاف پاڻ ڪيو پر ان ۾ مددگار سندس والد محترم ۽ گهر ڀاتي ٿيا، جن اُهو منظرنامو پيش ٿيڻ ئي نہ ڏنو جيڪو اسانجين سنڌي فيمليز ۾ اڄ بہ ورجائبو رهبو آهي تہ ٻچو اڪيلو پيو وڃي پرديس، ڪيئن رهندو اڪيلو ڇا ڪائيندو وغيره.

پر هيڏانهن، هن ننڍڙي الطاف آڏو رونڻ تہ ڇڏيو پر ڪيس پُنيان ڪنهن سڏ بہ نہ ڏنو. گهر کان ڪيڊٽ ڪاليج پيٽارو، اُتان وري چٽاگانگ ۽ پوءِ وري مالمو(سئيڊن) ۽ پوءِ ڊِڪا ٿاٻا کائي پڙُ ٿي ملازمت ٻهاني، سامونڊي جهاز وسيلي دُنيا جي سير سفر وارو سلسلو شروع ٿي ويو. جيتوڻيڪ ملازمت تہ پوري ٿي، پر سير سفر وارو سلسلو اڃا تائين هلندڙ آهي، هاڻ فرق اهو تہ سندس سفر گهڻي ڀاڱي هوائي جهاز وسيلي ٿين ٿا.

جيڪڏهن، هو گهر کان ٻاهر نڪرڻ وارو فيصلو نہ ڪري ها تہ هن خطي جي اڪثريت جنهن سندس سفرناما پڙهي، هڪ طريقي سان مختلف مُلڪ، شهر ۽ تاريخي جايون ڀسيون آهن، سا تہ بِلڪل اڻ واقف هجي ها!

رڳو هندستان تي ئي مختلف شخصيتن جا ڪيترائي سفرناما پڙهيا اٿم، پر جيڪو لُطف، الطاف شيخ جي سفرنامن "دهليءَ جو درشن"، "بمبئي منهنجي پاڪر ۾" ۽ "هلي ڏسجي هندستان" ڏنو اوترو ٻين نہ ڏنو. جيتوڻيڪ هندستان وڃڻ نہ ٿيو اٿم پر ائين پيو ڀايان تہ جيڪي ماڳ مڪان الطاف صاحب ڏنا آهن سي جهڙوڪر مون ساڻس گڏ ڏنا آهن. ويجهڙ ۾ پياري دوست موهن مدهوش جو سفرنامو "پونا ايڪسپريس" مختلف انداز ۾ لکي پاڻ ملهايو آهي، جنهن کي پڙهي بہ الطاف شيخ کي ياد ڪري سگهجي ٿو.

شيخ صاحب، ٻُڌل ٻُڌايل ڳالهين يا موجود لٽريچر تي ڀاڙڻ بدران پاڻ اُهي ماڳ مڪان وزٽ ٿو ڪري ۽ پنهنجي راءِ قائم ڪرڻ سان گڏ ٻين لاءِ سمجهاڻي پڻ ڏي ٿو تہ اُتي وڃڻ لاءِ ڪهڙي واٽ وٺڻ گهرجي، ڪهڙا احتياط ڪرڻ گهرجن وغيره. مطلب تہ هو هڪ "رهبر" وارو رول بہ ادا ٿو ڪري.

حيدرآباد ۾ "سنڌ ٿياسافيڪل سوسائٽي" پاران پهرين آڪٽوبر 1917 تي سنڌ نيشنل ڪاليج جو قيام ٿيو. جيڪو پوءِ سنڌ نيشنل آرٽس ڪاليج، وري ڏيارام گدو مل نيشنل ڪاليج ۽ قيامِ پاڪستان ڪانپوءِ گورنمينٽ ڪاليج "ڦليلي" حيدرآباد بڻيو. اِن ڪاليج جي بورڊ (حيدرآباد سنڌ

نيشنل ڪاليجيئيٽ بورڊ) ۽ ان جي ناميارن شاگردن مان هڪ لعل ڪرشن آڏواڻي بابت احوال بہ "هلي ڏسجي هندوستان" مان مليو جيڪو اسان ڪاليج سان لاڳاپيل فردن ۽ ڪاليج جي تاريخ لاءِ نهايت ڪارائتو آهي ۽ اها ڄاڻ گورنمينٽ ڪاليج جي سؤ سالہ سووينيئر جي زينت بڻبي. انشاءَالله. ساڳئي ڪتاب وسيلي ئي ساڌو تي ايل واسواڻي ۽ ميران ہائي بابت ڀرپور ڄاڻ ملي آهي. الطاف سائين، سفرنامي جي ڏس ۾ وڏي منزل ماڻي آهي، پر هاڻ سفرنامن ۾ هو جيڪي تصويرون شامل ڪري ٿو سي بہ نهايت اعليٰ آهن. اِن ڏس ۾ بہ هُن پنهنجو پاڻ کي هڪ ماهر فوٽوگرافر بہ ثابت ڪيو آهي. ان ڏس ۾ ريتا شهاڻي ڪيڏي نہ وڻندڙ ڳالهہ ڪئي آهي تہ "مون کي ٻڌايو ويو تہ هر روز صبح جو هو ڪئميرا ڳلي ۾ لٽڪائي، آٽو رڪشا ۾ چڙهي الائي ڪٿي ڪُم تي ويندو هو. الائي ڪهڙين گهٽين جي خاڪ ڇاڻيندو هو ۽ پنهنجي جُتي خاڪ آلود ڪري موٽندو هو. ٽِپ ٽِپ تي هوندي هئي سندس ڪئميرا جي ڪِلڪ ڪِلڪ. مان سمجهان ٿي تہ هڪ هفتي جي دوران هن هزارين فوٽا ڪڍي ورتا هئا. هُن نہ رڳو منهنجا فوٽا ڪڍيا، ڪلب جي عمارت جا فوٽا ڪڍيا پر اُتي جي ويٽرس جا بہ ڪڍندو ويو. منهنجي ڊرائيور جو بہ فوٽو ڪڍي ورتائين. هو سفرناما لکڻ ۾ تہ ماهر آهي ئي مگر هو تہ هاڻي بهترين فوٽوگرافر بہ بڻجي پيو آهي."

جن بہ الطاف شيخ جا سفرناما پڙهيا هوندا، سي آغا سليم ۽ قاضي خادم صاحب جيِ اِن راءِ سان سهمت هوندا تہ عشق/رومانس جي معاملي ۾ الطاف خُشڪ ثابت ٿيو آهي.

بقول آغا سليم جي، "عشق جي معاملي ۾ الطاف نهايت خشڪ ثابت ٿيو آهي، ايستائين جو خيالي حسينائن سان رومانس جا خيالي مزا بہ وٺي نہ ڄاڻي..." ۽ وري قاضي خادم هيئن ٿو لکي تہ "هن جي سفرن ۾ شراب ۽ شباب کي ڪا اهميت ڪونهي. نہ هو ڪنهن جوانڙيءَ کي ڏسي هڪدم مفتون ٿيو آهي...."

الطاف شيخ جي دِل، سنڌ، سنڌ واسين ۽ خاص طور سان نوجوانن لاءِ ڌڙڪي ٿي. هُن هر سفرنامي يا آرٽيڪل ۾ نوجوانن کي همٿايو آهي ۽ صحيح واٽ ڏيکاري آهي. تنهنڪري نوجوان، الطاف صاحب کي ڏسڻ، ٻڌڻ ۽ سڌو سنئون گفتگو ڪرڻ گهري ٿو ۽ اِن جا سندس ليڪچر آهن، جيڪي هُن مختلف ادارن ۾ ڏنا آهن ۽ تازو ئي سنڌ يونيورسٽيءَ ۾ سندس مانُ ۾ ڀرپور آجياڻو ۽ يادگار ليڪچر تقريب آهي، جنهن جو ذِڪر اخبارن توڙي، ٽيلي ميڊيا ۽ سوشل ميڊيا تي ڀرپور انداز ۾ ٿيو آهي. اِن ليڪچر ۾ سندس تجربن ۽ نصيحتن کي نہ رڳو ڏيان سان ٻُڌو ويو بلڪ ڪانئس وڌيڪ رهنمائي لاءِ سوال پڻ ڪيا ويا.

هو نوجوانن ۾ سُجاڳي ۽ شعُور پيدا ٿيڻ تي خوشي محسوس ڪري ٿو ۽ ان ڳالهه تي وڌيڪ سرهو ٿئي ٿو ته غريب ٻارن سان گڏوگڏ پنتي پيل غير مسلم قوميتن جهڙوڪر ڀيلن، ميگهواڙن ۽ اوڏن جا نوجوان نه رڳو تعليم وٺي رهيا آهن بلڪه انهن مان ڪِن ته "پي ايڇ.ڊي" جون ڊگريون پڻ ماڻيون آهن.

هو لکي ٿو ته "ولايت توڙي پنهنجي مُلڪ ۾ اڄ انهن غريب اوڏن، ڀيلن ۽ ميگهواڙن جي ٻارن جي زندگي ٿو ڏسان ته هنن جي زندگي اسان جي ميرن، پيرن، وڏيرن، سردارن، پوتارن جي ٻارن کان تمام بهتر، آسودي، مطمئن ۽ سڪون ڀري آهي. هنن نندپڻ ۾ جيڪا محنت ڪئي، هاڻ هو نه رڳو پاڻ خوشحال آهن، پر پنهنجن ٻارن جي به صحيح رهنمائي ڪري رهيا آهن."

الطاف شيخ جا سفرناما، پڙهندڙن جي اها گڏيل راءِ آهي ته هو پنهنجي پڙهندڙن کي بنا ڪنهن خرچ جي اُهي ماڳ مڪان ته ڏيکاري ٿو پر گڏوگڏ اهڙين ڳالهين کان به روشناس ڪرائي ٿو جيڪي عام ماڻهوءَ کي شايد پاڻ سفر ڪرڻ سان به معلوم نه ٿي سگهن. اهو ڪمال آهي الطاف صاحب جي پسڻ واري نهايت حساس اک ۽ ڪشاده دل و دماغ ۽ دلچسپ قلم جو.

هو هاڻ به نهايت مُتحرڪ آهي ۽ سندس قلم وڌيڪ تِکو نظر اچي ٿو. شلَ سندس نظر، ذهني، جسماني سگهه ۽ قلم کي نظر نه لڳي، بلاشُبه هو سنڌي سفرنامن جو "بادشاهه" آهي.

نظير احمد قاسمي

ايسوسيئيٽ پروفيسر

گورنمينٽ ڪاليج "قليلي"

حيدرآباد

اِيءُ گَتِ غَواصَن.....

اسان جا نهايت ئي محترم ۽ مايہ ناز ليکڪ، شاهڪار سفر ناما لکندڙ سائين الطاف شيخ صاحب جن ڪنهن تعارف جا محتاج ڪونہ آهن، نہ رڳو ملڪي سطح تي بلڪ عالمي ليول تي پُڻ هڪڙي عظيم شخصيت طور سڃاتا وڃن ٿا، پنهنجن دلپذير تحريرن سان، هر پيشي ۽ هر طبقہ فڪر جي ماڻهن، خاص ڪري سنڌي ماڻهن کي مسلسل وڏي ڄاڻ مهيا ڪندا پيا اچن، دنيا جي ڪيترن ئي ملڪن جو سفر ڪري پنهنجين خدا داد صلاحيتن باعث اتان جي هر شيءِ کي پَرکي پروڙي پيش ڪندا رهيا آهن، مختلف ملڪن ۾ رائج نظامن، عجيب وَ غريب رازن، ريتن رسمن، ماحول، موسمن، سياسي سماجي ۽ معاشي حالتن توڙي ترقيءَ جي طريقن وغيره کان اسان کي بخوبي آگاهہ ڪندا رهيا آهن. قدرت کين ڪيترين ئي خوبين ۽ نعمتن سان نوازيو آهي، رڳو سندن سدا بهار شخصيت تي اچبو خلوص ۽ خيرخواهي، قرب محبت ۽ وڙائتي ورتاءُ کي ڏسبو تہ سندن ذات انسانيت وارن اهڙن اعليٰ گڻن جو مجسمو معلوم ٿيندي، منهنجي ساڻن ملاقات پڻ سندن اهڙي شفقت واري سلوڪ سان ئي عمل ۾ آئي.

سندم فرزند ڊاڪٽر محمد متارو لياقت ميڊيڪل يونيورسٽي ڄامشوري ۾ پڙهندو هو ان دوران سنڌ ۽ سنڌ جي تعليم کي درپيش مسئلن بابت عالمي سنڌي توڙي علمي فورمن تي اِي ميل لکندو رهندو هو انهن تحريرن کي پسند ڪرڻ، همٿائڻ ۽ مزيد اصلاح ڪرڻ وارن مهربانن مان سائين الطاف شيخ صاحب جن پڻ هڪڙا هُئا. ڊاڪٽر متارو سراسر سندن ذڪر خير ڪندو رهندو هو تہ هيڏي وڏي ۽ نامور شخصيت هوندي بہ سائين جن غرور ۽ تڪبر کان بنهہ پري رهندڙ سنڌي قوم لاءِ وڏو درد رکندڙ خير چاهيندڙ انتهائي سادا ۽ سچا انسان آهن. ڊاڪٽر متاري منهنجي ڪتاب ”کيرون کاهوڙين جون“ مان ڪجهہ شاعري انٽر نيٽ ذريعي کين پهچائي، جنهن کي پسند ڪيائون، ڪتاب موڪلڻ ۽ راقم الحروف سان ملاقات لاءِ چيائون.

”سڄڻن جو آشان، نہ تہ آئون ڪو لهان ايترو“ ڪتاب تہ کين ملي ويو مگر ملاقات لاءِ ڊاڪٽر کي وري بہ چوندا رهيا. هوڏانهن رڻ ڪڇ باربر جي رهواسي مون جهڙي معمولي ماڻهوءَ جي هن عظيم عالمي سيلانيءَ تائين پهچ ۽ ملاقات مشڪل هئي.

اپريل 2009ع ۾ هڪڙي دل جي مريض مائٽ جي باءِ پاس آپريشن لاءِ ڪيس وٺي اچي نيشنل ميڊيڪل سينٽر ڪراچي ۾ داخل ڪرايوسين. خوش قسمتيءَ سان سائين الطاف شيخ صاحب جن بہ

ڪراچي ۾ موجود هئا. ڊاڪٽر متاري ڪين منهنجي ڪراچيءَ ۾ هئڻ واري ڳالهه ٻڌائي. چيائون ته مون کي صرف ايڊريس ڏي، باقي آئون پاڻ وڃي ٿو پهچان. شام جو فون ڪري مريض بابت پڇيائون (جيڪو آپريشن بعد آءِ سي يو ۾ داخل هو) ۽ چيائون ته صبحاڻي اٺين (8) وڳي کان اڳ ۾ اوهان وٽ پهچي ويندس. صبح ٺيڪ ساڍين ستين وڳي ڏاري فون ڪيائون، آئون اچان پيو. منهنجي هن نمبر ۽ هن رنگ واري ڪار آهي. اسين سينٽر جي ٻاهران اچي بيٺاسين، صبح سوير هئي، روڊ تي ٽريفڪ گهٽ هئي. اسان پري کان ڪار جي رنگ ۽ نمبر سڃاڻڻ کان اڳ ۾ ڪين ڪار ۾ اڳيان ويٺل ڏسي سڃاڻي ورتو جو اخبارن، رسالن، ڪتابن، ٽوڙي ٽي وي ۾ سندن تصويرون سدائين ڏسندا رهيا آهيون. ڪار آڻي اسان جي اڳيان اچي بيهاريائون.

يلا پانيان پنهنجا نهايت نصيب
کهي اچ قريب، آيا لک احساس ٿيا

(هـ م)

اسين وڏي ساڻن ملياسين، مون وارو ڪتاب ”ڪيرون ڪاهوڙين جون“ هٿ ۾ هُئن، ملڻ جو انداز اهڙو جڻ ڪا قصابن جي واقفيت ۽ ويجهي واسطيداري هُئي، منهنجي ذهن ۾ سندن وڏي شخصيت هئڻ واري سوچ باعث جيڪا احساس ڪمتري واري ڪيفيت هئي سان ڪن پل ۾ ڪافور ٿي وئي. ڊرائيور کي ڪئميرا ڏيئي فوٽو ڪڍڻ لاءِ چيائون، مختلف زاوين سان فوٽو نڪرندا رهيا، خوش عافيت، تعارف، سنڌي ادب، شاعري ۽ ٿر بابت گفتگو هلندي رهي. اسان ڪين ويٽنگ روم ۾ ويهڻ ۽ چانهه وغيره پيئڻ لاءِ زور پريو پر ايئن اجايو وقت وڃائڻ واري مختصر ۽ معقول ڳالهه چئي اسان کي ماٺ ڪرائي ڇڏيائون. هڪ وڏو ٿيلهو جيڪو ڪتابن ۽ ٻئي مختلف سامان سان پريل هو سو ڊاڪٽر متاري کي پهچائڻ لاءِ ڏنائون ۽ پوءِ جلد ايئرپورٽ تي پهچڻ لاءِ روانا ٿي ويا.

هڪڙي گمنام ماڻهوءَ سان ايئن ملاقات مان سندن اعليٰ ظرفي عيان ۽ بنهه بي مثال چئبي. سچ پچ ته مون کي اُن مختصر ملاقات مان وڏو حوصلو مليو.

حبيبن هيڪار، منجهان مهر سڏ ڪيو
سومون سپ چمار، اورڻ اُهو ئي ٿيو.
(شاهه رح)

ان کان پوءِ بہ ملاقاتون ٿينديون رهيون آهن، هر پيري وڏا وڙ قرب، ڪتاب ۽ قيمتي تحفا! ايئن سراسر رابطو رهندو اچي. وڏا قرب ڪري اڪثر پاڻ فون ڪندا، حال پڇندا، هدايتون ڏيندا ۽ حوصلہ افزائي ڪندا رهيا آهن.

جڏهن پڪين تي پنهنجو هڪ مثالي ڪتاب ”پڪي اُڏاٽا پنهنجي ديس“ ڇپائي رهيا هُئا تہ فون ڪري مون کان پڪين بابت (شاعريءَ ۾) مواد گهرايائون. جيڪو مون سندن ڏنل پي تي سي ايل فون نمبر تي پڙهي ٻڌايو. پسند ڪري مختصر پروفائيل سان گڏ پنهنجي اُن شاهڪار ڪتاب ۾ شايع ڪري ڇڏيائون.

آئون پاڻ کي خوش قسمت ٿو سمجهان، جو هر موڙ تي مون کي سندن شفقت حاصل رهي ۽ اڄ آئون ان عظيم هستيءَ تي بہ اکر لکي رهيو آهيان. هتي صرف پاڻ تي واضح ٿيل هڪڙي مختصر جهلڪ پيش ڪري رهيو آهيان. سندن شخصيت تي وڌيڪ روشني اسان جا عالم اڪابر ئي وجهي سگهندا. جيستائين تحريرن جو تعلق آهي تہ، قدرت کين اهڙي تہ ڏات ۽ اُن کي اظهارڻ جو اهڙوئي ڏانءُ ڏنو آهي، جو پاڻک پاڻ کي سفر ۾ شامل مشاهدا ماڻيندي محسوس ڪري ٿو.

دراصل سائين الطاف شيخ صاحب جن سڄي قوم ۽ اُن جي ايندڙ نسلن جا محسن ۽ استاد آهن. هن عُمر ۾ بہ پاڻ سنڌي قوم جي بهتر تعليم، تربيت ۽ ترقيءَ لاءِ جاکوڙيندي دنيا جهان مان موتي ميڙي وڏي پيار ۽ پاٻوهہ سان پيش ڪري رهيا آهن.

اِيءَ گت غواصن، جيئن سمونڊ سوجهيائون
پيهي منجهہ پاتال جي، ماڻڪ ميڙيائون
آڻي ڏنائون، هيرا لعل هٿن سين

(شاهہ رحہ)

پروفيسر محمد هنگورجو

مٺي

سائين الطاف شيخ سان ٽيل
هڪ ملاقات

دنيا جا مختلف ملڪ، انهن جي تهذيب، تاريخي آثار، ريتون رسمون ۽ رهڻي ڪهڻي ڏسڻ جو شوق تہ هر ماڻهوءَ جي اندر ۾ هجي ٿو پر ان شوق جي پورائي لاءِ هر ماڻهوءَ ڪي سندس حالتون اجازت نہ ٿيون ڏئي سگهن. خاص طور تي اسان جهڙي سماج ۾ تہ دنيا گهمڻ وارو شوق خواب ئي لڳي ٿو. اهڙو خواب جنهن جي ساپيان جو سوچيندي سوچيندي عمر جي ڏاڪڻ ختم ٿي وڃي ٿي. اهڙي صورتحال ۾ اسان پنهنجي اهڙي شوق جي پورائي لاءِ مختلف ملڪن جا سفرنامہ پڙهون ٿا، اهي سفرنامہ جن ۾ نہ صرف واقعہ ڪنهن رپورٽ واري انداز ۾ درج ٿيل آهن پر انهن خطن جي جاگرافيائي، معاشي، معاشرتي ۽ تهذيبي تاريخ پڻ بيان ٿيل آهي. اهڙا سفرنامہ لکي جنهن شخص اسان کي پاڻ سان گڏ ڪٺي دنيا گهمائي آهي، اهو جڳ مشهور سفرنامہ نگار مانوارو سائين الطاف شيخ صاحب آهي.

الطاف شيخ صاحب جهڙن پيارن ماڻهن لاءِ ئي پٺائي صاحب چيو هو تہ:

وينئي جنين وٽ ڏکندو ڏور ٿئي
تن تنين سان ڪٺ، ويجها جي وصال کي

مون جڏهن سائين الطاف شيخ سان سندس ڪراچي واري رهائش گاهہ تي تفصيلي ملاقات ڪئي هئي تہ اڪثر وڏن ليکڪن جي باري ۾ ٺهيل خاڪو ئي ذهن ۾ ڪٺي ويو هوس. اهي وڏا اديب جيڪي شهرتن سبب مغرور ٿي ويندا آهن، اهي اديب جيڪي عام ماڻهن کي گهٽ پڙهيل ۽ بيوقوف سمجهڻ لڳندا آهن، اهي اديب جيڪي چوٽيءَ وارا اديب هوندا آهن. انهن جون چوٽيون تہ مون ڪڏهن بہ ناهن ڏٺيون پر انهن جا رويا ضرور ڏٺا آهن جيڪي اڪثر سندن لکڻين کان بنهہ مختلف نظر آيا آهن. سندن لکڻين ۾ پيار، محبت، ڀائيچاري ۽ ٻين ڪيترن ئي هاڪاري روين جون ڳالهيون پڙهي انهن بابت پاڻ وٽ هڪ تمام سني راءِ جڙندي آهي جيڪا راءِ سندن ملاقات ٿيڻ بعد تبديل ڪرڻي پوندي آهي. پر مان جڏهن سائين الطاف شيخ صاحب سان ملاقات ڪرڻ لاءِ سندس گهر پهتس تہ هن بنگلي جي گيٽ تي ئي اسان کي ڀاڪرن ۾ ڀري آڌرڀاءُ ڪيو. ڊرائنگ روم ۾ ويهارڻ بعد خوش خير عافيت ٿي، جنهن ڪانپوءِ ڪچهري جو آغاز ٿيو. مان حيران هوس تہ هيڏو وڏو ليکڪ، هيڏو

وڏو ماڻهو پر ڪابہ هٺ وڏائي نظر ئي نہ پئي آئي، تڏهن مونکي احساس ٿيو تہ الطاف شيخ نہ صرف وڏو ليکڪ آهي پر هو تمام وڏو ماڻهو بہ آهي.

ڪجھہ گھڙين بعد سائين اسان لاءِ پنهنجي هٿن سان چانهہ ٺاهي ڪٺي آيو. مونسان گڏ پيارو دوست محمد سليمان وساڻ بہ هو. سائينءَ ڪچهريءَ دوران ٻڌايو تہ مان وقت جي پابنديءَ جو قائل آهيان، جنهن ڪي ٽائيم ڏيندو آهيان، چاهيندو آهيان اهو بہ وقت تي پهچي وڃي، جيئن ٽائيم ضايع نہ ٿئي. سائين ساموندي زندگيءَ جي ڪيترين ئي دلچسپ ڳالهين جي حوالي سان اهو بہ ٻڌايو تہ مان بحري جهاز ۾ موجود اڪثر آفيسرن کان بنهہ مختلف رهيو آهيان. مون پنهنجي زندگي خاص ڊسيپلين تحت گذاري آهي ۽ ان تي اڄ تائين بہ سختي سان عمل ڪندو رهان ٿو.

ڪچهري دوران مون سوال ڪيو هو تہ: سائين امر جليل اوهان جي ويجهن دوستن مان آهي، ساڻس ڪچهريون تہ جام ٿينديون هونديون؟

سائين کلي جواب ۾ وراڻيو هو ها! بلڪل امر جليل منهنجو ويجهو دوست آهي پر سندس ٽائيم ٽيبل ۽ منهنجي ٽائيم ٽيبل ۾ گهڻو فرق آهي، جو مان رات جو سوير ئي سمهي پوندو آهيان ۽ امر جليل رات جو دير تائين جاڳندو آهي، مان صبح جو فجر جي نماز لاءِ اٿندو آهيان تہ هو ڪجھہ وقت اڳ سمهيو هوندو آهي. مان منجهند جو آرام ضرور ڪندو آهيان.

اسان اتي ئي ويٺا هئا سين تہ سائينءَ ڪي موبائيل تي هڪ وزيرَ دعوت ڏني. ان حوالي سان سائينءَ اسان کي ٻڌايو تہ يار! مان اتي وڃڻ گهٽ پسند ڪندو آهيان جتي چند وي آءِ پيز هجن. پر جيڪڏهن ان جي پيٽ ۾ مونکي اهڙي هنڌ جي دعوت ايندي آهي جتي هڪ ئي وقت ڪيترن ئي عام ماڻهن سان ملاقات ٿي وڃي تہ مان اتي وڃڻ کي اوليت ڏيندو آهيان. منهنجا ڪيترائي پيٽارين دوست آهن پر مان انهن سان هڪ هڪ تي ملڻ بجاءِ ڪڏهن سچل ڳوٺ جي اسڪولي ٻارن سان ملڻ لاءِ نڪري ويندو آهيان تہ ڪڏهن ڪنهن اهڙي تقريب ۾ هليو ويندو آهيان جتي هڪ ئي وقت گهڻن ماڻهن سان ميل جول ٿي سگهي.

سائين الطاف شيخ ٻڌايو هو تہ: "جڏهن بہ منهنجي لکڻ جو موڊ ٿيندو آهي تہ اڪثر اسلام آباد هليو ويندو آهيان جتي منهنجا پراڻا پيٽارين فوجي جنرل رهن ٿا. انهن مونکي هاسٽل ۾ هڪ ڪمرو ڏئي ڇڏيو آهي جتي مان اڪيلائپ ۾ ويهي لکندو رهندو آهيان ۽ هڪ ئي وقت پاڪستان جي اردو، سنڌي اخبارن ۽ ملائشيا جي انگريزي اخبارن ۾ بہ منهنجا ڪالم شايع ٿيندا رهن ٿا". اتي ئي ويٺل هئاسين تہ منهنجي هڪ دوست ولي رحمان جي فون آئي، جنهن سائين الطاف شيخ لاءِ سلام چيا، مون

سائين کي ٻڌايو تہ اوهان کي دوست سلام چيا آهن ۽ هو بہ توهان جو پيٽارين آهي. هڪدم سائين مون کان پڇيو: ”ڇا ڪندو آهي اوهان جو دوست“؟

مون چيو سندس بزنس آهي، سائينءَ وراڻيو: ”يار! جڏهن ڪنهن ڪيڊٽ ڪاليج ۾ پڙهيل لاءِ مان ٻڌندو آهيان تہ هو بزنس ٿو ڪري، سياست ٿو ڪري يا ڪنهن ڪاليج جو ايم ايس وغيره آهي تہ مونکي سچ پڇو تہ ايتري خوشي ناهي ٿيندي. مان چوندو آهيان تہ ڪيڊٽ ڪاليج مان پڙهڻ واري هر سنڌيءَ کي فوج ۾ هئڻ گهرجي، هو ڪرنل هجي ها، برگيڊيئر هجي ها تہ مونکي وڏيڪ خوشي ٿئي ها.“

ڪيتري ئي وقت تائين اسان سائينءَ جي ڪچهريءَ مان محظوظ ٿيندا رهيا سين. وقت ڪيئن گذري ويو هو پتو ئي نہ پيو.

منهنجي اها خوش نصيبي آهي جو مون تي سائينءَ جي شفقت رهي آهي، منهنجي ڪتاب ”ساهت ڏيهہ جا سرجڻهار“ تي سائين الطاف شيخ صاحب مهاڳ لکيو هو جنهن ۾ سائينءَ پنهنجي لکڻ واري ڪرت ۽ جاگرافيءَ جي ڄاڻ واري شوق جي هڪ جهڙائيءَ بابت لکيو هو تہ: ” رضوان گل سان انهيءَ ڪري بہ منهنجي اُنسيت جو ناتو اجا بہ وڌيڪ پختو ٿيڻ لڳو آهي جو هو جاگرافيءَ واري مضمون جو استاد آهي ۽ دنيا جي جاگرافيءَ بابت ڪافي ڄاڻ رکي ٿو ۽ منهنجو بہ جهازران هجڻ جي ناتي جاگرافي دلچسپ سبجيڪٽ رهيو آهي. اڄ جي سنڌي نوجوانن جو اهو الميو آهي تہ هو هن اهم سبجيڪٽ کان عاري آهن ۽ نتيجي طور دنيا جي طبعي رازن ۽ رمزن جي ڄاڻ کان بہ محروم رهجي وڃن ٿا. اهڙي صورتحال ۾ لاڙڪاڻي جي هن نوجوان اديب جو ادب، تاريخ، تحقيق ۽ شاعريءَ سان گڏو گڏ جاگرافيائي علم سان سلهاڙجڻ بہ سٺي ڳالهہ آهي.

رضوان گل هڪ استاد آهي ۽ هڪ استاد کي لکڻ پڙهڻ لاءِ ڪافي وقت مليو وڃي. لکڻ پڙهڻ جي شوق جي پورائي لاءِ مون بہ جهاز هلائڻ ڇڏي ماستريءَ جي ڪم کي ترجيح ڏني، ۽ جڏهن ملائيشيا جي شهر ملاڪا ۾ موجود نيول اڪيڊمي ۾ پهتس، تہ اتي مون جهڙا ٻيا بہ ڪيترائي جهاز جا چيف انجنيئر ۽ ڪئپٽن مليا، جيڪي سامونڊي زندگيءَ کي گڊ باءِ چئي ڪناري جي نوڪريءَ ۾ داخل ٿيا هئا. ڪئپٽن تاجپال سنگهہ نالي هڪ انڊين ليڪچرار آڏرياءُ ڪندي چيو: ”آئون سمجهان ٿو تہ تو لکڻ پڙهڻ جي شوق ڪري جهاز ڇڏيو آهي، لکڻ پڙهڻ آهي ئي اهڙو نشو.“

خوش ٿي چيومانس: ”سردارجِي، اوهان جهڙن اديبن سان ملي خوشي ٿي.“

”معاف ڪجو.“ هن نهہ پهہ وراڻيو ”آئون تو وانگر ليکڪ نہ آهيان ۽ نہ لکڻ پڙهڻ جي عادت اٿم.“

”تہ پوءِ توهان جهاز کي ڇڏي ھيءَ گھٽ پگھار واري ماستري ڇو اختيار ڪئي آهي؟“ مون پڇيو.

”جهاز اٺ ڪلاڪ هلائڻو هجي تہ سڄي عمر جهاز نہ ڇڏيان ها“، ڪئپٽن تاجپال چيو. ”چوويھہ ئي ڪلاڪ هلائڻ ۽ هفتي جا ست ئي ڏينهن تہ پوءِ ٻين ڪمن لاءِ ڪھڙو وقت مليو؟ نہ سڪون سان پِي سگهيس ٿي، نہ جُوا کيڏي سگهيس ٿي. مون شراب ۽ جُوا خاطر جهاز ڇڏيو.“ ۽ پوءِ منهنجي ويجهو ٿي آهستي چيائين، ”شراب ۽ جُوا جھڙو نشو ئي ناهي.“

خوشي جي ڳالھہ آهي تہ اسان جي نوجوان ليڪڪ ۽ ٽيچر رضوان گل کي لکڻ پڙهڻ جو نشو آهي.“

اسان پرپور ڪچهري ڪانپوءِ سائينءَ کان اجازت ورتي، ان وچ ۾ سائين اسان سان گڏ کيترين تصويرون بہ کڍرايون جيڪي، ان وقت ئي سي ڊي تي ڪاپي ڪري اسان جي حوالي ڪيائين. موڪلائڻ وقت مختلف ملڪن مان خريد ڪيل ڪيترين ئي شيون اسان کي تحفي طور ڏنائين ۽ دروازي تائين اچي اسان کي الوداع ڪيو.

الطاف شيخ صاحب سان ٿيل ان ڪچهريءَ جو اثر اجا بہ تازو آهي. هڪ ليکڪ کي عملي طور ڪيئن هئڻ گھرجي. سندس ڪردار ڪيئن هئڻ گھرجي ان جو سھڻو مثال آهي جڳ مشهور سفرنامہ نگار سائين الطاف شيخ. هن وٽ انسان دوستي ۽ سچائيءَ وارا گڻ ڪثرت سان نظر آيا. هن اسان کي خلوص جا خزانا ارپي اهڙيون محبتون ڏنيون جيڪي عمر ڀر ذهن جي ڦرهيءَ تان ميسارجي نہ سگهنديون.

رضوان گل

ڪبير ڀڳت جي ڳوٺ ۾

بنارس آئي مونکي چار ڏينهن ٿي ويا هئا. اڄ ”لاهورابير“ روڊ جي مشهور ڪيفي ”سروچي“ تان چانهہ پي ٻاهر نڪتس. ارادو هو تہ اتان ٽئڪسي وٺي گنگا نديءَ جي ڪناري تي ڪجهہ گهاٽ ڏسان. پر ريسٽورنٽ کان ٻاهر نڪتس تہ جهڙالي موسم ڏسي ڪجهہ دير واڪ ڪرڻ لاءِ چيو. دل ۾ سوچيم تہ انڊيا ۾ اهو ئي تہ سک آهي تہ جِتان ڪٿان ٽئڪسي يا آٽو رڪشا مليو وڃي... ويندي بس جو سفر بہ ڪو تڪليف وارو ناهي. شهر جي هڪ ڪنڊ کان ٻيءَ تائين مختلف قسم جون پرائيويٽ ۽ سرڪاري بسون هلن ٿيون جن ۾ ٻار توڙي پوڙها بہ آرام سان چڙهي ۽ لهي سگهن ٿا. رش اور کان علاوه باقي تائيم هر هڪ کي ويهڻ لاءِ سيٽ مليو وڃي.

آئون اهو روڊ وٺي چوراهي طرف هلڻ لڳس جِتي ٻين طرفن کان بہ روڊ اچيو ٿا ملن ۽ ڪنڊَ تي ڪئنس ڪاليج ۽ ونيتا پبلڪ اسڪول آهي ، جِتي هڪ ڏينهن اڳ اچي چڪو هوس. اهي اسٽيشن روڊ تي آهن، جيڪو چوراهي کان ڪاٻي پاسي هن شهر بنارس جي اسٽيشن ڏي وڃي ٿو. اڄ مونکي چوراهي تي پهچي ساڄي پاسي وارو روڊ وٺڻو هو جنهن روڊ لاءِ مونکي هِتي جي ماڻهن ٻڌايو تہ سڌو گنگا نديءَ جي ڪناري تائين هليو وڃي ٿو، جِتي پيروي گهاٽ، ڊگپتيا گهاٽ، ڪشميشور گهاٽ، هنومان گهاٽ ۽ اڳيان چيت سنگهہ جو قلعو آهي.

چوراهي تي پهچڻ کان اڳ مارڪو گيسٽ هائوس نظر آيو ۽ پوءِ چوراهي وٽان ساڄي پاسي وهندڙ روڊ ڏي رخ ڪيو. اجان ٿڪو نہ هوس سو جلدي ڪنهن رڪشا ۾ ويهڻ بدران واڪ ڪندو رهيس ۽ چوڌاري عمارتن ۽ ماڻهن جون تصويرون ڪڍندو رهيس. سامهون هڪ اسپتال هئي جنهن تي ”ڪبير چُورا اسپتال“ لکيل هو ۽ ان جي ئي آس پاس هن روڊ جو نالو ”سنت ڪبير“ روڊ لکيل هو. ٿي سگهي ٿو اهو نالو ”سينٽ ڪبير“ هجي جو جو ”سنت“ يا ”سينٽ“ بدران فقط ”ST“ لکيل هو. مونکي هڪدم ڀڳت ڪبير ياد اچي ويو... سورنهن آنا پڪ هُجي روڊ اسانجي دلپسند شاعر ڪبير ڀڳت سان ئي منسوب ٿيل آهي ۽ هن جي نالي وارو روڊ ننڍي ڪنڊ جي ٻي ڪنهن شهر ۾ هجي يا نہ پر هن شهر بنارس ۾ ضرور هجڻ کپي، جو ڀڳت ڪبير جو واسطو ساڻن جي هن شهر بنارس سان تہ هو.

تن اجلا من ميلا سادھو نام انيک
ہم سے تو کالا کوا بھلا جو اندر باہر ايک

واهہ ڙي واهہ ڀڳت ڪبير! ڪنهن سنڌي شاعر جو شعر ڳولي رهيو آهيان، جيڪو هن پنهنجي ڳوٺ جي پيرن، سيدن يا وڏيرن بابت ائين لکيو هجي. ڪبير حق ۽ پيار جي ئي ڳالهہ ڪندو رهيو:

کبیرا ایسی پریت کرو جیسے کرے کپاس
جیتے جی تو تن ڈھکے مرتے نہ چھوڑے ساتھ

آئون بنارس جي هن روڊ کي وڏي اکير ۽ پيار سان ڏسان ٿو ۽ روڊ جي پاسي تي لڳل نالي واري بورڊ وٽ ائين بيهي فوٽو ڪڍرايان ٿو جيئن اسان جي پياري دوست ۽ شاعر انور پيرزادي جي ڳوٺ ٻلهڙيجي ڏي ويندڙ رستي تي لڳل سندس نالي واري بورڊ جي پرسان بيهي ڪڍرايو هوم. پنهنجو پاڻ تي حيرت ٿو کاوان تہ ڪبير ڀڳت جي شهر ۾ آئي مونکي تي ڏينهن ٿي ويا آهن پر مونکي اج_ هن روڊ تي پهچي ياد آيو آهي تہ ڪبير جو بنارس سان ائين واسطو هو جيئن شاهہ لطيف جو ڀٽ شاهہ سان.

ڪبير کي هندستان جي اهم انقلابي مذهبي پيشوائن ۾ شمار ڪيو وڃي ٿو. هن پنهنجي دور جي ناموزون ۽ فرسوده اعتقادن، ريتن رسمن، سماجي لحاظ کان نقصان پهچائيندڙ طور طريقن کي سخت لفظن ۾ ننڌڻ جي ڀرپور ڪوشش ڪئي. هن اها ڪوشش ڪئي تہ معاشري ۾ رائج غلط طبقاتي نظام ۽ فرسوده مذهبي رسمن کي ترڪ ڪري هڪ روحانيت سان ڀرپور سڌريل معاشرو قائم ڪجي. هن مذهبي حوالي سان ڪوڙي رک رکاءُ، رياء، ڪاوڙ، تڪبر، فريب، ٻيائيءَ، شرڪ، منافقت، مذهبي ننڍ وڏائيءَ ۽ ٻئي کي گهٽ سمجهڻ کي سخت لفظن ۾ ننديو آهي.

ڪبير انسانيت جو قائل هو. هن هندو توڙي مسلمانن جي اندر جي اصلاح جي ڪوشش ڪئي ۽ انسان جي اندر اجارڻ جي ڳالهہ ڪئي.

اول اللہ نور اپائیا، قدرت کے سب بندے
ایک نور تے سب جگ اپجیا، کون بھلے، کون مندے

مطلب تہ، الله سڀ کان اڳ ۾ نور پيدا ڪيو. اسين سڀ ڌڻيءَ جا بندا آهيون، اسان سڀ هڪ ئي نور مان پيدا ٿيا آهيون تنهن ڪري ڪو بہ خراب يا ڀلو نہ آهي.

کبیرا کھڑا بازار میں، سب کی مانگے خیر
نا کسی سی دوستی، نا کسی سے بیر

مطلب تہ مان سڀ جو خير ٻيڻو گهران، منهنجي نظر ۾ سڀ انسان هڪ جهڙا آهن، منهنجي تہ ڪنهن سان نہ دوستي آهي ۽ نہ ئي دشمني.

مالا میری لکڑ کی، دھاگے میں دئے پروئے
من میں کھاپ کے گھنڈی ہو، رام جپے کیا ہوئے

مطلب تہ تسبيح منهنجيءَ جا مڻيا ڏاڳي ۾ پوتل آهن، منهنجو زور مڻين ڦيرائڻ تي آهي، پر اهو ڪهڙي ڪم جو؟ ڇو تہ منهنجي من اندر ۾ ٻيائي آهي، گهنڊي آهي پوءِ رام رام چوڻ ڪهڙي ڪم جو؟ ٻئي هنڌ ڪبير فرمائي ٿو:

تن اجلو من میلو، بگلے جئسا بھیس
ای بگلے سے کاگا بھلا، باہر بھیتر ایک

(رياڪاريءَ کان بچو پنهنجي اندر کي اجاريو "ٻاهر هڪ تہ اندر ٻي" واري ٻيائيءَ کان بچو. ٻگهي وانگر نہ ٿيو بلڪ ڪانءُ ٿيو جنهن جو اندر ٻاهر هڪ آهي).

ڪبير جي ڄم جي تاريخ ۾ ڪجھ اختلاف آهي پر تازو ڇپيل ڪِتاب "هندستان ڪي عظيم لوگ" مطابق هو 1440ع ۾ ڄائو ۽ 1518ع ۾ وفات ڪيائين. هن پنهنجو پاڻ کي ذات پات جي چڪر کان آجو رکيو. مذهب جي جڙتو ٺيڪيدارن جي رياڪارين ۽ چالبازين جو مخالف هو. هن ان خدا تي يقين رکيو ٿي جيڪو سيني جو پالڻهار آهي. هن جي پيروڪارن جو چوڻ آهي تہ هو مرڻ کان ٿورو اڳ "ڪاشي" (يعني هي شهر بنارس جنهن کي اڄ ورانسي سڏجي ٿو) ڇڏي مگهر هليو ويو جتي سندس وفات ٿي. تنهن دور جي هندن جو (توڙي اڄ بہ هِتي جي ماڻهن جو) اهو عقيدو آهي تہ هي شهر بنارس (ڪاشي) مذهبي اعتبار کان هڪ مقدس جڳھ آهي ۽ ڇون ٿا تہ هن مندرن جي شهر ۾ جيڪو مرندو اهو سڌو سرڳ (جنت) ۾ ويندو. پر ڪبير اهڙين ڳالهين کي هرگز نٿي مڃيو. هن رب کي هر هنڌ موجود ٿي سمجهيو. تنهن ڪري هو مرڻ کان ٿورو اڳ هي شهر ڪاشي ڇڏي مگهر هليو ويو. پاڻ هڪ هنڌ فرمايو اٿس:

کیا کاشی، کیا اوسر مگھر، رام ہر دے بس مورا،
جو کاشی تن تجے کبیرا ، رامی کون نھورا

ڪبير ” عشق الاهيءَ کي ئي سڀ ڪجهه سمجهي ٿو. سندس نظر ۾ ويد، شاستر، مالا (تسبيح)، مندر، مسجد، اوتار، نبي، پير، پيغمبر سيني کان وڏيڪ الله تعاليٰ جو عشق ئي آهي. هو سيني مذهبي ڏيکائن ۽ تيرٿ ياترائن کي نا منظور ڪري ٿو ۽ صرف هڪ لافاني خدا جي محبت ۽ عشق کي اهميت ڏئي ٿو۽ ان کي ئي پنهنجي حيات جو مقصد سمجهي ٿو. پاڻ فرمائي ٿو:

ٹھاکر پتھر، مالا لکڑ، تیرتھ ہیں سب پانی کے
لکھو مرئے، کرشن مرئے، مرئے رامام بھائی رے
کہے کبیرا اس کو کیوں نہ پوجے، جس پہ موت نہ آئی ہو

ڪبير ڀڳت پنهنجي شاعريءَ ۾ رامانند کي خوبصورت اندازَ ۾ ڳايو آهي ۽ گرو ڀڳتي (مرشد جي وسيلي حق ماڻڻ) جي پرچار ڪئي آهي. ڪبير ڀڳت چوي ٿو ته حق جي تلاش ۾ عقل تي ڀروسو نه ڪرڻ گهرجي. ڪبير جي ڪوتا (دوهن) ۾ اپنشندن ۽ گيتا جي گيان جي اپٽار ملي ٿي. ”ايڪم ستہ دويتو ناسي“ (ڏٺي هڪ آهي ٻيو موجود نه آهي، بيمثال آهي)، ايڪم اوديتم (وحده لاشريڪ لهہ). ”برهم ستتيم جگم مٿيا“ (ڏٺي حق آهي ۽ ڪائنات هڪ ناپائيدار ڏيکاءُ آهي) شيخ اياز لطيف وانگر ڪبير مان وڏو اتساهه ورتو آهي، نثر توڙي نظم ۾ ڪبير کي tribute پيش ڪري ٿو..... ”اي ڪبير! اڄا تائين منهنجي پرسان چرخو ڳتي رهيو آهين ۽ مان تنهنجي پرسان تنهنجو الجهيل سٽ سلجهايان پيو“. (جر ڏيئا جهمڪن).

هِتي اهو لکندو هلان ته ڪبير هڪ ڪوري خاندان ۾ پرورش پاتي جيڪو بعد ۾ مسلمان ٿيو هو. سندس پرورش نيرو ۽ نيما نالي هڪ ڪوريءَ ڪئي. شيخ اياز هڪ ٻئي هنڌ تي ”ٽڪرا ٽٽل صليب جا“ ۾ لکي ٿو ته....... ”منهنجي شاعري..... هي ڪبير جو چرخو آهي، جنهن جي تاڃي پيٽي ۾، ساري ديس جو امن اڻجي هڪ ٿي ويو آهي. ”پن ڇڻ پڇاڙان“ جي صفحي نمبر 176 تي شيخ اياز فرمايو آهي:

جلدي جاڳ ضمير
راکي ٻڌڻ لاءِ ڪو
ڏاڳو ڪٽ ڪبير
”اڀر چنڊ پس پرين“ ۾ شيخ اياز لکيو آهي ته......

ڇا صدين ۾ هي هيا، تنهنجي جڳ تي جيت

دوها چار ڪبير جا ۽ ميران جا گيت
هيءَ شڪتي سنگيت، منهنجي تون ڪٿ ٿو رکين؟

ڪبير اسان وٽ سنڌ ۾ شاهه، سچل، ساميءَ جيان وجداني انداز ۾ ڳايو وڃي ٿو موهن ڀڳت ”الوميان“ جي آلاپ ۾ ڀٽائي جي ٻولن: ”ساتي سڏ ڪندي ويا....،“ سان گڏ ڪبير جي وائي: ”من ڀولا ڦري ري جگت ۾ ڪيسا ناتا ري“ ڳائيندو هو ته سڄي سنڌُ گيڙو ويس ٻڌجي ويندي هئي...... سنڌ جو ڪبير سان پيار جو ناتو آهي ۽ ان ناتي جي ڌاڳي جي وچ ۾ ڪٿي ڳنڍ نه آئي آهي.

رحمن دھاگا پریم کا، جن توڑو چٹکا جائے
ٹوٹے سے جڑے نہیں، بیچ گانٹھ پڑجائے

ڪبير ڀڳت بيحد سادگي واري زندگي گذاري. پاڻ ڪورڪو پيشو ڪندا هئا. ڪپڙو اٽي بازار ۾ وڪرو ڪري گذر سفر ڪندا هئا. راما نند صاحب جا مريد هئا. ذڪر فڪر به ڪندا هئا ته دنيا داريءَ سان به نباهيائون. ڪبير ڀڳت مرشد، گرو، رهبر جا تمام گهڻو قائل هئا. پاڻ فرمايائين ٿا ته:

کبیر سنگت سادہ کے، جو کے بھوسے کھائے
کھیر، کھانڈ، بھوجن ملے، ساکت سنگت نہ جائے

(جَون جي ٻي مزه ماني کائي به وقت گذاريو پر مرشد ڪامل جي صحبت کي نه ڇڏيو. پر جي ٻي هنڌ سنا سنا طعام کائڻ لاءِ ملن تڏهن به اوڏانهن هرگز نه وڃو).

ان ئي ڏينهن، بنارس جي شهر جي هن ”ڪبير روڊ“ تي هريش چندرا انٽر ڪاليج جي پرنسپال سان ڪبير ڀڳت جي ڳالهه نڪتي. هو به ڪبير جي دوهن مان ڪافي متاثر ٿي لڳو. هن ڪبير ڀڳت جو هڪ دوهو ٻڌايو، جيڪو مون لاءِ نئون هو........ يا شايد پهرين به ڪٿي پڙهيو هجيم:

چلتی چکی دیکھ کر، دیا کبیرا رویا
دوئی پاٹن کے بیچ میں، ثابت بچا نا کوئی

(هلندڙ چڪي ڏسي ڪبير روئي ڏنو.... جنڊ جي ٻن پُڙن جي وچ ۾ ڪو صحيح سلامت نه بچيو آهي)

مٿين ڪاليج جي پرنسپال ٻڌايو تہ اها حقيقت آهي تہ جنڊ جڏهن هلايو ويجي ٿو تہ جنڊ جي ٻن وڏن پڙن (پاٽن) جي وچ ۾ جيڪو اناج جو داڻو اچي ٿو اهو پيسجي وڃي ٿو.... پر گرو ڪبير داس جي چيلي ڪمال ان دوهي جو جواب هن ريت ڏنو هو.

چلتی چکی کے ہنسا کمالا تھا تھا
کھلن سے جو لگا رہا کبھی زوال نہ آیا

(ڪمال جنڊ جي پڙن کي پيهندو ڏسي کلي ڏنو. جنهن بہ پنهنجو پاڻ کي وچ (ڪلي) سان قابو رکيو اهو برباد نہ ٿيو).

هن جي پڇڻ تي مون کيس ٻڌايو تہ منهنجي اسڪول جي ڏينهن کان وٺي ڀڳت ڪبير جي دوهن سان دلچسپي رهي آهي. آئون جڏهن مئٽرڪ ۾ هوس تہ ڪبير جو مون جيڪو پهريون شعر ٻڌو هو، اهو هو:

رنگی کو کہے نارنگی، کہڑی کو کھویا
چلتی کو گاڑی، دیکھ کر کبیرا رویا

ان بعد سگهوئي ئي هڪ ٻيو شعر ٻڌم جيڪو پڻ اوتروئي مشهور آهي

لکڑی جل کر کوئلہ بھئی، کوئلہ جل کر راکھ
میں ابھاگن ایسی جلی، کوئلہ بنی نہ راکھ

ڪبير ڀڳت جي شاعريءَ تي اڄ ڪلهہ نہ فقط ڪيترن ئي زبانن ۾ ڪِتاب اچي چڪا آهن پر اها Internet تي بہ اچي چڪي آهي. انهن شعرن جون مختلف زبانن ۾، خاص ڪري انگريزي، اڙدو ۽ هندي ۾ معنائون ۽ تشريحون نظر اچن ٿيون. گذريل سال ڪبير جي دوهن جو هڪ ڪِتاب سنڌي ۾ نظر آيو .... مصنف پروفيسر عطا الله ابڙو صاحب هن ڪِتاب لکڻ تي وڏي محنت ڪئي آهي. هن صاحب نہ فقط ڪبير جي شعرن جي سنڌي ۾ معنيٰ لکي آهي پر هوبهو انهن جو سنڌي ۾ منظوم ترجمو ڪيو آهي. نموني خاطر هِتي بہ ٽي شعر لکان ٿو:

وهنجڻ ڌوئڻ ڪهڙي ڪم جو وڃي نہ مَن جو مير
مڇي سدا رهي پاڻيءَ ۾ ڌپ نہ ڇڏي مور

ڪبير لڄا لوڪ ڪان تو نہ ڳالهايو سچ
ڄاٽي واٽي سون ڇڏي، ڇو تو جهليو ڪچ

ڪبير بيٺو بازار ۾ سڀ جو گهري خير
نہ ڪنهن سان دوستي ۽ نہ ڪنهن سان وير

ڪبيرا ڇو ٿو ڏڇين، تو سِرِ سرجٽهار
هاٿيءَ چڙهي ڏج نہ تون، پلي ڪتابهن هزار

ڇوي ڪبير ڪمال ڪي، هي ٻہ ڳالهيون لک
مالڪ جي ڪر بندگي ۽ بکئي لاءِ ماني رک

ڪبير ستو ڇا ڪرين، اٿي عملن تي رَو
جنهن جو نڪاٽو مٽيءَ ۾، سکيو سمهي نہ سو

منهنجي بنارس ڏي روانگي

هندستان جي شهر بنارس جو نالو اسان ننڍي هوندي کان ٻڌو. جيئن اسان مسلمان مڪي ۽ مديني وڃڻ لاءِ سڪندا رهون ٿا ۽ حج ڪرڻ بعد ”حاجي“ سڏايون ٿا، يا ايران جي شهر قم ۽ مشهد مان ٿي پاڻ کي ”زوار“ سڏائيندي فخر محسوس ڪريون ٿا، تيئن ننڍي لاڪون اسانجي ڳوٺ جي هندو ٻارن ۽ وڏن کان هندستان جي شهر بنارس، هردوار ۽ مترا جهڙن شهرن جا نالا ٻڌبا هئا جن جي زيارت ڪرڻ هرهندوءَ جي زندگيءَ جو مقصد رهيو آهي. بنارس جو نالو ته اسان جهڙن جي ڏيان تي هڪ انڊين فلم جي گاني ڪري به رهيو آهي جيڪو شايد اميتاڀ بچن ڳايو آهي.

کھا کے پان بنارس والا
کھل جائے بند عقل کا تالا

۽ هاڻ دهليءَ جي هڪ هوٽل ۾ هفتو کن گذارڻ بعد منهنجي دل ۾ بنارس وڃڻ جو ارادو ٿيو. ويزا ته مون وٽ هئي ان ڪري هي موقعو وڃائڻ نٿي چاهيم. دهلي هيڏو وڏو شهر آهي ته به جنهن کان ڪٽي پيچ ته هن کي بنارس وڃڻ جي تمنا محسوس ٿئي ٿي. ظاهر آهي بنارس هندو مت جي ماڻهن لاءِ هڪ پوتر شهر آهي جِتان وهندڙ گنگا ۾ ٽٻي هڻڻ سان هن جا سمورا پاپَ ڌوپجيو وڃن. هندو عقيدي موجب جنهن جو بنارس ۾ ديهانت ٿئي ٿو اهو سڌو سرڳ ۾ وڃي ٿو. بنارس اسان جهڙن ٽوئرسٽن لاءِ به دلپسند شهر آهي، جِتي يانت يانت جا ماڻهو نظر اچن ٿا. آڳاٽا مندر ۽ مسجدون، ميلا ملاڪڙا، مختلف قسمن جي کاڌن ۽ انهن مان نڪرندڙ نرالين خوشبوئن واريون ريسٽورنٽون آهن. هڪ اندازي مطابق بنارس ۾ روزانو 60 هزار کن ماڻهو اچن ٿا جن ۾ ڏهه سيڪڙو کان مٿي اسان جهڙا غير هندو ٽوئرسٽ به آهن.

مون دهلي ۾ پنهنجي ميزبان فئملي ۽ ٻين اوڙي پاڙي جي ماڻهن کان بنارس وڃڻ جي صلاح ورتي ته هنن منهنجي ڏاڍي همت افزائي ڪئي ته مون جهڙي سفرناما لکندڙ کي بنارس ضرور ڏسڻ کپي. گنگا جي ڪناري تي مختلف گهاٽ ۽ اتي سنان ڪندڙ انيڪ ماڻهو ۽ صبح جو سج ايرڻ مهل آرتي جو نظارو ۽ چوڏاري مندر ڏسڻ وٽان آهن.

”آئون سمجهي ويس ته هردوار وانگر بنارس به آهي. ڪجهه سال اڳ مون هڪسجو ڏينهن هردوار ۾ گذاريو هو.“ مون چيومان.

”بلڪل صحيح ٿا چئو“ مونکي دهليءَ وارن چيو.“ پر بنارس هردوار کان به وڏيڪ اٿانو.“

مون ان ڏينهن دهليءَ جي هڪ هوٽل ۾ بنارس گهمي آيل يورپي ٽوئرسٽن کان ٻه پڇيو: ”سو سوا!“. هنن وراڻيو: ”بنارس ڏسڻ ڪپي. اسان فوٽو ٻه ڪڍيا آهن جن ۾ بنارس جا نظارا بيحد ليائينڊڙ آهن پر روزانو هيڏي عوام جي اچڻ ڪري نه فقط ماڻهن جي پيهه پيهان آهي پر جِتي ڪٿي مُٽ جي ڏپ ۽ گهٽين ۾ ڍڳين جا ڇيڻا ۽ ماڻهن جي ڪرفتي نظر اچي ٿي.“

هڪ خيال کان هنن ڪوڙ نتي ڳالهايو. فلمن ۽ فوٽن ۾ واقعي انڊيا رنگين ۽ سهڻو نظر اچي ٿو پر گهڻي آدم شماري ۽ Sanitary جو برابر بندوبست نه هجڻ ڪري، جِتي ڪٿي گندگي ۽ پيشاب سڙاند نڪ جي ناسن جي ستيا ناس ٿي ڪري. پر ان هوندي به هڪ ڳالهه قابلِ داد آهي ته انڊيا جي حڪومت اهڙين ڳالهين تي تمام تيزيءَ سان سڌارو آڻي رهي آهي. ڪيترن ئي اهم رستن، بس اسٽاپن ۽ پارڪن ۾ Toilet کلندا وڃن. اهي هنڌ جتي سالن کان گند جا ڍيرَ گڏ ٿيندا رهيا ٿي، هر شهر جي ميونسپالٽي انهن جي صفائي ڪرائڻ ۾ رڌل نظر اچي ٿي ... ۽ شهر جي انتظاميا نه فقط انهن هنڌن تي پارڪ ٺهرائي رهي آهي پر انهن کي maintain به رکندي اَچي، جيئن ٽوئرسٽن تي سٺو اميج پوي.

يورپي ٽوئرسٽن بنارس شهر ۾ بس جي سفر جي به شڪايت ڪئي. هو پنهنجي مغربي معيار کان صحيح هئا جِتي جون بسون بيحد اعليٰ قسم جون آهن. هندستان ۾ اجا اهو معيار نه آيو آهي پر حق جي ڳالهه ڪبي ته هو اسان کان گهڻو گهڻو اڳتي آهن..... گهٽ ۾ گهٽ هر هنڌ مقرر وقت ۽ مقرر بس اسٽاپ تي بس اچي بيهي ٿي ۽ سواءِ رش اَور جي باقي ٽائيمن تي توهان کي ويهڻ جي سيٽَ به مليو وڃي ۽ جِتي توهان کي لهڻو آهي اتي صحيح اسٽاپ تي بس فُٽ پاٿ سان لڳي بيهي ٿي ۽ اسان کان وڏيڪَ پوڙها به هتي جي بس ۾ آرام سان سفر ڪري سگهن ٿا ۽ ساڳي وقت ڇا ته معمولي ٽڪيٽ آهي. اسان وٽ جيتوڻيڪ نه رڳو بسون (جن جي ته ڇتين تي به ماڻهو ويهن ٿا) پر ساڳي وقت اسانجي PIA جي به هر فلائيٽ مسافرن سان ٽٻ رواني ٿئي ٿي... ان هوندي به هر هڪ نقصان ۾ آهي ۽ اسانجون بسون توڙي هوائي جهاز ڏٺل مقام لڳن ٿا.

ڏينهون ڏينهن اسان جي بسن، ريل گاڏين ۽ هوائي جهازن جي ستيا ناس ٿيندي وڃي ۽ سچ ٻڌايو ته اسان جي وڏي شهر ڪراچي جي بسن ۾ ڪو فارينر ويهي سگهندو؟ ۽ اهي جن دنيا ڏٺي آهي، انهن، دنيا جي ڪنهن شهر ۾ ڪراچي جهڙيون ڀڳل ۽ خطرناڪ بسون ۽ انهن ۾ جنهن خطرناڪ طريقي سان مجبور مسافر سفر ڪن ٿا. اهڙو عالم ڪنهن هنڌ ڏٺو هوندو؟ آفريڪا ۽ ڏکڻ آمريڪا جي ملڪن ۾ به ائين ناهي. آفريڪا جا ڪينيا، گهانا، نائيجيريا، سينيگال جهڙا ملڪ ته يورپ جو مقابلو ٿا ڪن، پر گني بسائو، گئمبيا ۽ گبان جهڙن آفريڪن ملڪن ۾ اڄ کان 40 سال اڳ به اهڙو حال نه هو. مون ان وقت جي سفرنامن ۾ اتي جي ڪنارو بسين جو ذڪر ضرور ڪيو آهي پر ان وقت به

اتي جي بسين جو اهو حال نہ هو جيڪو اڄ ڪراچيءَ جهڙي بين الاقوامي شهر ۾ بسن جو آهي .... جن جي ويندي ڇتين تي بيوس مسافرن کي وهاريو ويجي ٿو. هنن کي مجبور ڪيو وڃي ٿو تہ پولڙن وانگر هنن بسين جي ڇتين تي چڙهي وڃن ۽ اهي بسون بس اسٽاپن تي فل اسٽاپ ۾ ويهڻ بدران وچ روڊ تي ٿوري دير Slow ۾ هلي مسافرن کي ٽپ ڏيئي لهڻ جو موقعو ڏيڻ کي ڇڻ تہ هنن تي ٿورو ٿيون سمجهن.

انڊيا جي ماڻهن کي شڪايت آهي تہ هنن جون ٽرينون وقت جي پابندي نٿيون ڪن. اسان جو ماڻهو اها ڳالهہ ٻڌي سوچيندو هوندو تہ اتي جون ريل گاڏيون بہ اسان وانگر ڏهہ ڏهہ پندرهن پندرنهن ڪلاڪَ دير سان پهچن ٿيون.... پر نہ انڊيا ۾ مسافرن کي ڪٽڻ لاهڻ لاءِ روزانو انيڪ ٽرينون هلن ٿيون ۽ اهي واقعي ڪڏهن ڪڏهن مقرر وقت کان دير سان اچن ٿيون... پر فقط پنج ڇهہ منٽ!... اسان وانگر نہ تہ اهي سڄو ڏينهن غائب رهن ٿيون!

”پوءِ پلا بنارس ڪيئن وڃان؟“ مون پنهنجي دهلي جي واقفڪارن کان پڇيو.

”سائين! جيئن توهان کي بهتر لڳي. چوويهہ ئي ڪلاڪ ريل گاڏيون ۽ بسون هلنديون رهن ٿيون. چاهيو تہ اڪيلي ٽئڪسي يا حصي پتي واري ٽئڪسيءَ ۾ بہ وڃي سگهو ٿا.“

هنن بلڪل صحيح چيو. انڊيا جي هونءَ بہ هڪ شهر کان ٻئي شهر وڃڻ لاءِ هر وقت هر قسم جي سواري موجود آهي... سروس بہ سٺي آهي... ڀاڙو بہ ڪو خاص ناهي... امن امان جي بہ ڪافي حد تائين بهتر حالت آهي.... تڏهن تہ دنيا جي امير توڙي غريب ملڪن جا ٽوئرسٽ انڊيا جي شهرن ۾ ڏينهن رات پيا هلن... ننڍن ننڍن ڳوٺن جي بس اسٽاپن جي هوٽلن تي بہ ٻوڙن ۽ چانهين جا هنڊا چڙهيا پيا آهن ...۽ اهي سڄي سڄي رات کليون پيون آهن. ڌاريا ٽوئرسٽ مرد توڙي عورتون، حجابن ۾ روءِ سرين ۾ عرب عورتون توڙي ايراني ڇوڪريون..... يا اسڪرٽن ۾ يورپي مهلائون دهلي توڙي ٻڙودا جهڙن شهرن ۾ ٿهڪ ڏيندي نظر اچن ٿيون.... سي بہ هڪ بہ نہ پر سون جي انگ ۾.... ۽ اسان وٽ موهن جو دڙو کي ڏسڻ لاءِ بہ ڪو ورلي نظر اچي ٿو.. بقول اتي جي هڪ سرڪاري ڪلارڪ جي ”سائين! هجي حفاظت ۽ سلامتي تہ ڪواچي... نہ نر کي ٿو ڇڏيو وڃي نہ ناريءَ کي....“

باءِ روڊ دهليءَ کان بنارس 816 ڪلوميٽر آهي. هِتي جون بسون يارهن ڪلاڪ ڪن وٺن ٿيون باقي ٽرينن جي مختلف رفتار ۽ مختلف اسٽيشنن تي بيهڻ ڪري مختلف ٽائيم لڳي ٿو. مثال طور رات وارين گاڏين ۾ هڪ نيو دهلي کان روزانو شامَ جو ساڍي ڇهين بجي ڇٽي ٿي تہ ٻئي ڏينهن صبح جو ساڍي ستين بجي بنارس پهچي ٿي. هڪ ٻي ريل گاڏي جنهن ۾ وڃڻ لاءِ مونکي چيو ويو اها شامَ جو نائين بجي ڌاري نيو دهلي مان نڪتي ۽ ورانسي (بنارس) جنڪشن تي صبح جو نائين بجي اچي ڇڏيائين. انهن کان علاوه نيو دهليءَ کان راڄ ڌاني ايڪسپريس، شِوِ گنگا ۽ ٻيون ٽرينون پڻ بنارس

روانيون ٿين ٿيون. فرسٽ ڪلاس جو ڀاڙو گهڻو آهي يعني 2400 انڊين رپيا جيڪي ڏهاڪو سال اڳ تائين تہ اسان جي ئي رپين برابر هئا پر هاڻ انڊيا جو رپيو اسان جي ٻن رپين برابر وڃي ٿيو آهي. باقي هيٺين ڪلاس جو ڀاڙو گهٽ آهي. ٻن Tiers يعني هڪ ٻئي مٿان ٻن ٻن سيٽن واري دٻي جو ڀاڙو 1300 رپيا آهن ۽ ٽن Tiers (سيٽن/بسترن) واري دٻي جو 900 رپيا آهي. ياد رهي تہ رات وارين گاڏين ۾ هر مسافر کي سڄي سيٽ بلانڪيٽ ۽ وهاڻي سميت ڏني وڃي ٿي جيئن هو ڊگهو ٿي سمهي رهي.

دهليءَ کان بنارس ويندي ڪيترائي مشهور شهر اچن ٿا جن جا نالا ننڍي هوندي کان ٻڌندا اچون ۽ اهڙن شهرن جا نالا ٻڌي دل اچلون ٿي کاڌيون تہ انهن تي لهي اهي بہ ڏسجن جيڪي تمام گهڻي تاريخي نوعيت پڻ رکن ٿا. ان وقت هر شهر جي نالي ٻڌڻ وقت ان شهر سان وابستہ ڪيترريون ئي ڳالهيون ياد اچي ٿي ويون.... اهڙن ڪجهہ شهرن جا نالا جيڪي هن وقت ياد اچي رهيا آهن: نيو دهلي کان پوءِ فريد آباد، مٿرا، آگره، فيروزآباد، ڪانپور..... ٿورو پري لکنو بہ آهي.... فتح پور، الهہ آباد، مرزا پور ۽ پوءِ بنارس جنهن کي اڄ ڪلهہ ”ورانسي“ سڏين ٿا. جيئن ڪراچي شهر ۾ ريلوي اسٽيشنون آهن: ڪراچي ڪئنٽ ۽ ڪراچي سٽيءَ تيئن بنارس شهر ۾ پهچڻ لاءِ بہ بہ وڏيون اسٽيشنون آهن: هڪ ورانسي جنڪشن جيڪا شهر جي وچ ۾ آهي ۽ ٻي مغل سراءِ جنڪشن جيڪا وچ شهر کان 15 ڪلوميٽر پري گنگا ندي جي ٻي ڪناري تي اوير ۾ آهي.

هِتي اهو بہ لکندو هلان تہ بسن جو ڀاڙو بہ ڪو گهڻو ناهي. واپسيءَ تي جنهن بس ۾ بنارس کان دهلي آيس ان جو ڀاڙو 500 رپيا هو. رستي تي جنهن جنهن بس اسٽاپ تي بيٺي ٿي اتي ديسي ۽ ولائتي هوٽلون ۽ انهن جا بهترين باٿ روم هئا. هوٽلن ۾ کاڌي پيتي جا اگهہ بہ اهي ئي نارمل هئا جيڪي عام طرح شهرن ۾ ٿين.

بنارس هڪ آڳاٽو جاڳندڙ شهر

گذريل مضمون ڪان آئون هندستان جي هن آڳاٽي ۽ مشهور شهر جو سفرنامو لکي رهيو آهيان جيڪو مندرن جو شهر آهي ۽ هندو هن کي بيحد پلارو ۽ متبرڪ شهر سمجهن ٿا. هن شهر جي لاءِ مان هر وقت بنارس نالو استعمال ڪري رهيو آهيان... جيتوڻيڪ توهان کي هن شهر جي ريلوي اسٽيشنن، بس اسٽاپن ۽ ٻين هنڌن تي هن شهر جو نالو انگريزي توڙي هندي ۽ ڪٿي ڪٿي اڙدو ۾ ورانسي (VARANASI) لکيل نظر ايندو ۽ اڄ جي هر نوجوان جي زبان تي اهو ئي نالو آهي جيڪو نالو انگريزن جي وڃڻ بعد آزاد هند سرڪار هن شهر جو رکيو نه ته اسان ننڍي لاڪون بنارس ٻڌو. پاڪستان جي شهر لائل پور ۽ منٽگمري وانگر جيڪي هاڻ فيصل آباد ۽ ساهيوال سڏجن ٿا، انڊيا به پنهنجن ڪيترن شهرن جا نالا پنهنجي مرضي مطابق نوان رکيا يا وري اهي ساڳيا رکيا جيڪي انگريزن جي 200 کن سالن جي حڪومت کان اڳ هئا. اها ٻي ڳالهه آهي ته اسان جهڙا پوڙها اڌ صدي کان اهي انگريزن وارا نالا جيڪي نه فقط عام طرح ٻڌا پر انگريزن جي لکيل ناولن ۾ پڙهيا سو هاڻ پيريءَ ۾ اهي نالا وسارڻ ڏکيو ڪم ٿي پيو آهي. جيئن گذريل سال ممبئيءَ ۾ رهائش دوران مونکي ”ممبئي“ اچارڻ ڏکيو، عجيب ۽ اوپرو لڳو ٿي ۽ آئون هر وقت پراڻو نالو ”بمبئي“ چوندو رهيس جنهن سان سالن کان زبان هريل هئي. اهڙي طرح ”پوني“ بدران پراڻو نالو ”پونا“ استعمال ڪندو رهيس، جيڪو اڄان سال ٻن جو هوس ته پنهنجي مرحوم ڏاڏيءَ کان ٻڌو هوم جيڪا هر ڳالهه ۾ پونا شهر جو ذڪر ڪندي هئي، جِتان سندس اڪيلو ۽ سڪيلڌو پٽ (منهنجو والد گل محمدشيخ) سنئي پوزيشن سان ائگريڪلچر سائنس ۾ ڊگري حاصل ڪري آيو هو. پر اڄ اهو چوڻ بدران ته ”پونا Poona سنو شهر آهي“، هرڪو چوي ٿو ته ”پوني Pune سنو شهر آهي“.

هونءَ هڪ ڳالهه آهي ته انڊيا جي شهرن تي رکيل انگريزي نالا ڪجهه آسان ئي آهن. بلڪ انگريزن کي اچارڻ ۾ ڏکيا لڳا تڏهن ته هنن آسان ڪيا. مثال طور ”ودودرا“ شهر جو نالو ”بڙودا“ رکيائون، جيڪو هاڻ وري انڊيا حڪومت ساڳيو ”ودودرا“ ڪيو آهي ... جيڪو هاڻ آئون صحيح طرح اچاري سگهان ٿو نه ته ڪجهه سال اڳ پنهنجي پيتارين دوست نول راءِ اوڏ جي پٽ جي شادي جي سلسلي ۾ جڏهن هفتو کن بڙودا وڃي رهيا هئاسين ته اسان ٻئي پوڙها (نول ۽ آئون) بڙودا بڙودا ڪندا رهياسين ... ظاهر آهي اسڪول جي ڏينهن کان وني، جڏهن اسان جي ملڪ ۾ ٽي وي اڃان شروع نه ٿي هئي ته جنهن ريڊيو اسٽيشن تان سنڌ جا ماڻهو سنڌي راڳ ٻڌنداهئا اها احمد آباد بڙودا هئي. اهڙي

طرح اڄ بہ منهنجي زبان تي ”ورانسي“ کان ”بنارس“ لفظ وڌيڪ آسانيءَ سان اچي ٿو. 40 سال گذرڻ بعد اڄ بہ ڪراچيءَ جي آءِ آءِ چندريگر روڊ کي ڪيترا ماڻهو ”مئڪلوڊ روڊ“ سڏين ٿا ۽ مولوي تميز الدين خان روڊ کي پڻ پراڻي نالي ”ڪئينس روڊ“ سان سڃاڻن ٿا. اڄ بہ هن شهر ورانسي جي هڪ چاهڻ واري پنهنجي شعر ۾ لکيو آهي:

هر اک کو بھاتی ہے دل سی فضا بنارس کی
وہ مندروں میں گجر دم پجاریوں کا ہجوم

بهرحال هونءَ بہ اسان ڪراچيءَ وارن کي بنارس هر وقت ياد ايندو رهندو جو اسان جو هر وقت ڪراچي جي بنارس ڪالونيءَ مان لنگهہ ٿيندو رهي ٿو.

انگريزن جا شهرن تي رکيل نالا جيتوڻيڪ سولا هئا پر مڪاني ماڻهن کي سندن نالا وڌيڪ سولا لڳن ٿا. جيئن ڪلڪتا انگريزن توڙي اسان غير بنگالين لاءِ اچارڻ سولو آهي پر ڪلڪتي شهر يا بنگال صوبي جي ماڻهن لاءِ تہ هن شهر جو رکيل هاڻوڪو نالو ”ڪولڪتا“ وڌيڪ آسان آهي. ڇو جو بنگالي زبان ۾ ورلي ڪو اکر اڪيلو اچاريو وڃي ٿو نہ تہ هر اکر پويان او هجڻ ضروري آهي. جيئن بنگالي ”ملڪ“ کي ”مولوڪ“ سڏين ٿا. ”ڪيترو اگهہ آهي“ جو بنگالي جملو ٿيندو ”ڪوتو دام ڇهي“ يا هن بنگالي جملي کي ڏسو: ”ڪوتو بورو گوروا“ هڪ بنگالي ڇوڪريءَ پهريون دفعو اٺ کي ڏسي چيو ”مارا ڪيڏي تہ وڏي ڳئون آهي“. ياد رهي بنگال ۾ اٺ نہ ٿئي.... ايڏي گهڻي بارش ۽ گپ ۾ بنگال يا ملائيشيا جهڙن ملڪن ۾ اُٺ جهڙو جانور پلا ڪيئن ٿو هلي سگهي جيڪو غريب پنهنجي مُٺَ ۾ ترڪيو پوي!

گجرات جو هڪ مشهور بندرگاهہ آهي ڪئمبي (Cambay) پر اسان سنڌي مسلمان توڙي هندن لاءِ ان جو هاڻوڪو نالو ”ڪمبات“ وڌيڪ پنهنجائپ وارو آهي. جيڪو هن شهر جو پهرين بہ اهو نالو هو ۽ اسين هن بندرگاهہ کان شاهہ جي بيتن ذريعي واقف ٿياسين. پر سائين ڪي نالا تہ انگريزن جا رکيل بہ ڏکيا لڳا ٿي. جيئن اڄ کان اڌ صدي اڳ 1963ع ۾ چٽاگانگ جي مئرين اڪيڊمي ۾ انڊيا جي هڪ بندرگاهہ ”تري وندرم“ (Trivandrum) بابت پڙهندا هئاسين جيڪو ان وقت ڪافي ڏکيو لڳو ٿي. بهرحال ڪيرالا رياست جي سرڪار هن پنهنجي بندرگاهہ جو جيڪو نئون نالو رکيو آهي. اهو تہ اهڙو ڏکيو آهي جو هن جي مقابلي ۾ پهريون وارو وڌيڪ آسان لڳي ٿو. منهنجي خيالَ ۾ دنيا جو شايد ئي ڪو اهڙو شهر/بندرگاهہ هجي جنهن جو ايڏو وڏو نالو هجي جيڪو انڊيا جي هن بندرگاهہ جو ”تيرووانان ٿاپورام“ (Thiruvananthapuram) آهي. هي نالو پڪ تامل، مليالم، تيلگو يا ڪنهڙ

(ڏکڻ هندستاني زبانن) مان هڪ جو هوندو. اهڙائي ڏکيا نالا منهنجي تامل شاگردن جا هوندا هئا جيڪي ملائيشيا جي نيول اڪيڊمي ۾ مون وٽ پڙهندا هئا.

انڊيا جو ڏاکڻو ڇيڙو ڇِتان سري لنڪا جو بيٽ شروع ٿئي ٿو اتي انڊيا جي ساحلي شهر جو نالو ”ڪيپ ڪومورن“ (Cape Comorin) هوندو هو. بلڪ 1980ع تائين به ان بندرگاهه جو اهوئي نالو اسان جي نيويگيشن وارن نقشن ۾ هو. ان جو هاڻ نئون نالو ”ڪنيا ڪماري“ رکيو ويو آهي. هن رومانوي نالي وانگر انڊيا جو هي ڪياماڙي وانگر آخري ڇيڙي وارو بندرگاهه به بيحد خوبصورت آهي جنهن بابت آئون انڊيا جي پهرين سفرنامي ”دهليءَ جو درشن“ ۾ لکي چڪو آهيان ۽ ڪيترين ئي خوبصورت تصويرون مون گوگل ۽ فلڪر ۾ به اپ لوڊ ڪري ڇڏيون آهن.

انڊيا جو اترانچل هاڻ ”اترکنڊ“ سڏجي ٿو. الهه آباد جو نئون نالو ”پرياگ“ ٿي ويو آهي. مدراس هاڻ ”چنائي“ سڏجي ٿو. ٽيپو سلطان وارو ميسور هاڻ ”ڪرناٽڪا“ آهي.

بهرحال بنارس شهر (Banaras) جيڪو بيناريس (Benares) به سڏجي ٿو ته ورانسي ۽ ڪاشي به سڏجي ٿو.... الهه آباد شهر وانگر گنگا ندي جي ڪناري تي اتر پرديش (UP) رياست ۾ آهي. يوپي جي گادي واري شهر لکنو کان 320 ڪلوميٽر (200 کن ميل) ڏکڻ اوڀر ۾. يعني لکنو کان ايترو پري آهي جيترو ڪراچي کان نواب شاهه. ڪيترن هندن جي عقيدي مطابق بنارس شِو ديوتا اڏرايو. چون ٿا ته مهاڀارت جا هيرو پانڊوا پنهنجا ڏوهه برهمڻ هتيا ۽ ڀائرن کي مارڻ جا پاپ بخشائڻ لاءِ شِو ديوتا جي ڳولا ۾ هن شهر بنارس ۾ آيا هئا. ياد رهي ته پانڊون اهي ڪم ڪروڪشترا واري لڙائيءَ ۾ ڪيا... جيڪا ڪروڪشترا شهر وٽ لڳي جنهن شهر جو ذڪر پڻ مٿين سفرنامي ”دهليءَ جو درشن“ ۾ ڪري چڪو آهيان.

بنارس لاءِ چيو وڃي ٿو ته اهو هڪ آڳاٽو شهر آهي. ائين ته دنيا ۾ انيڪ جهونا شهر ٿي گذريا آهن. ويندي موهن جو دڙو به پراڻو شهر آهي پر اهي يا پنيور ديبل ۽ الوڙ جهڙا شهر هاڻ کنڊر آهن جتي ڪا آبادي ناهي. پر بنارس اهو شهر آهي جيڪو اڃان آباد آهي جنهن لاءِ انگريزي ۾ چيو ويندو آهي ته ”Oldest continuously inhabited city“ آهي. بنارس جهڙن آڳاٽن ۽ اڃان تائين آباد ڪجهه شهرن جا نالا هن وقت ڏيان ۾ اچي رهيا آهن: دمشق (شام)، بيروت (لبنان)، ايٿينس (يونان)، روم ۽ نيپلس (اٽلي)، بيجنگ (چين)، لڪسر (مصر) وغيره. انهن شهرن مان ڪجهه جو احوال پنهنجي مختلف سفرنامن ۾ لکي چڪو آهيان ۽ ڪجهه جو اڳتي هلي لکندس.

بنا شڪ جي بنارس ويدن جي ڏينهن جو شهر آهي. رگ ويد ۾ بنارس کي ڪاشي سڏيو ويو آهي يعني روشنين وارو..... بنارس علم، ادب، آرٽ ۽ ڪلچر جو مرڪز هلندو اچي. ڪاشي کنڊ هن

شهر جو شان شوڪت پنڌرهن هزار شعرن ۾ ”سڪندا پران“ ۾ بيان ڪيو آهي، جن مان هڪ شعر ۾ شِو ديوتا چوي ٿو تہ ”تي دنيائون گڏجي منهنجو هڪ شهر ٺاهين ٿيون جنهن ۾ ڪاشي (بنارس) منهنجي رهائش جو محل آهي.“

آرڪيالاجي جي کاتي جي کوجنائن مان خبر پوي ٿي تہ هن شهر ۾ ماڻهن جو رهڻ ڪهڻ عيسوي صديءَ کان بہ يارهن ٻارهن صديون اڳ ٿيو. هي شهر ٽيويهين جين پنڊت پارشوا جو بہ گهر رهيو... هيءَ اٺين صدي قبل مسيح جي ڳالهہ آهي. بنارس (ڪاشي/ورانسي) ڪارخانن جو مرڪز بہ هو ۽ مُسلن، سلڪ، عطر، عاج جي شين ۽ اسڪلپچر کان بہ مشهور هو. گوتم ٻڌ (ڄم جو سال 567 ق م) جي ڏينهن ۾ هي شهر ”ڪاشي سلطنت“ جي گاديءَ جو هنڌ هو. گوتم ٻڌ لاءِ چيو وڃي ٿو تہ هن ٻڌ ڌرم جي شروعات 528ع ۾ هتي ليڪچر ڏئي شروع ڪئي.

چيني مشهور ڀڪشو ۽ سفر جو شوقين زئان زنگ (Hsuan Tsang) پڻ هن شهر بنارس ۾ سن 635ع ۾ گهمڻ لاءِ آيو هو. هو پنهنجي سفر جي احوال ۾ بنارس لاءِ لکي ٿو تہ هي شهر مذهبي ۽ هنرن ۽ آرٽ جي دنيا جو مرڪز آهي. هي شهر گنگا جي ڪناري تي پنجن ڪلوميٽرن تي پکڙيل آهي. ”زئان زنگ“ جيڪو ”چين هوئي“ جي نالي سان بہ مشهور آهي هڪ قابل اسڪالر ۽ مترجم پڻ هو. هن سترهن سال انڊيا ۾ گذاريا جنهن جو احوال مختلف زبانن ۾ ڇپجي چڪو آهي. انگريزيءَ ۾ هي ڪتاب "The Great Tang Records" نالي سان مشهور آهي. هن ڪِتاب مان متاثر ٿي هڪ ٻئي چيني ليکڪ وُو چينگ "Journey to the west" نالي ڪلاسيڪل ناول لکيو.

هڪ ٻئي مشهور چيني سياح ”هيييني سيانگ“ ستين صديءَ ۾ بنارس جو دورو ڪيو. هن بنارس کي ”پولو نسي“ نالي سان سڏيو آهي ۽ هن شهر لاءِ لکيو آهي تہ هن شهر ۾ 30 مندر هئا جن ۾ 30 کن ٻاوا هئا.

بنارس، ورانسي ۽ ڪاشي هڪ ئي شهر آهي

هندستان جا جيڪي ست پاڪ پوتر شهر سمجهيا وڃن ٿا انهن ۾ سڀ کان ٽاپ تي بنارس آهي. هن شهر تي هي نالو انگريزن جي 200 سالہ حڪومت دوران رهيو نہ تہ ان کان اڳ ۽ هاڻ وري هن شهر کي "ورانسي" سڏيو وڃي ٿو جنهن کي اسان جا سنڌي ماڻهو "وراڻسي" پڻ سڏين ٿا. جيئن "پوني" کي "پوڻي" چون ٿا. هن شهر جو اهو نالو ورانسي شايد هن شهر مان لنگهندڙ ٻن ندين تان پيو هجي..... ورونا (Varuna) ندي جيڪا اڄا هن شهر ورانسي مان وهندي رهي ٿي ۽ ٻي ندي اسي (Assi) آهي. جيڪا هاڻ اسانجي هاڪڙو وانگر نظر نٿي اچي. جيتوڻيڪ اسي گهاٽ وٽ هڪ وهندڙ نالي (Stream) لاءِ هتي جي هڪ پنڊت ٻڌايو تہ هِتي جا ماڻهو ان نالي کي اسي ندي سمجهن ٿا. بهرحال اهي ٻئي ننڍيون نديون (Tributaries) آهن جيڪي گنگا نديءَ سان وڃيو ملن.

مٿي هندن جي ستن پيارن شهرن جو ذڪر ڪيو اٿم جيڪي "سپتا پوري" پڻ سڏجن ٿا. سنسڪرت زبان ۾ "پور" يا "پوري" شهر يا ٽائون کي سڏين ٿا. جيئن شڪارپور، ميرپور، خيرپور وغيره ان جي اڳيان "سپتا" معنيٰ "ست" هٽڻ سان ٿيو "ست شهر". اهي شهر هن ريت آهن: آيوڌيا، مٿرا، هريدوار، ورانسي (بنارس يا ڪاشي)، ڪانچيپورم، اوانتي (جيڪو هاڻ اجين ٿو سڏجي) ۽ گجرات جو شهر دوارڪا. اهي شهر تيرٿ ڌام بہ سڏجن ٿا. هِتي جي هڪ پروفيسر ٻڌايو تہ تيرٿ سنسڪرت جو لفظ آهي جيڪو تري مان نڪتو آهي جنهن جي معنيٰ آهي "سيني گناهن کان ڇوٽڪارو حاصل ڪرڻ". اهي سپتاپوري يعني ست پاڪ شهر هندن جي لاءِ مذهبي خيال کان وڏي اهميت رکن ٿا يا جِتي سندن ديوتائن اووتار جي شڪل ۾ جنم ورتو. جيئن مثال طور ايوڌيا لاءِ چيو وڃي ٿو تہ اتي رام جنم ورتو. ڪانچيپورم جيڪو اتي جي "ڪامڪشي امان مندر" ڪري پيارو سمجهيو وڃي ٿو. اهو مندر ماتا ديوي کي منسوب ٿيل آهي... دوارڪا وري ان ڪري پاڳن وارو ۽ پوتر سمجهيو وڃي ٿو جو هن شهر ۾ هندن جو ڪرشن ڀڳوان 100 سالَ رَهيو... اهڙي طرح مٿرا آهي جِتي دوارڪا وڃڻ کان اڳ ڪرشن رهيو ٿي. هردوار ۾ شِوِ ۽ وشنو ديوتائن جون Shrines آهن ۽ گنگا ندي جابلو علائقو ٽپي جيئن ئي ميداني پٽن ۾ داخل ٿئي ٿي تہ پهرين هردوار مان لنگهي ٿي. اجين شهر جيڪو سندس آڳاٽي شهر اوانتي Avanti سان بہ سڏجي ٿو ۾ ٻارهن جيوتي لنگن مان هڪ لنگ "مهاڪليشور مندر" ۾ آهي. جيوتي لنگ "شو ڀڳوان" جي نشاني سمجهي وڃي ٿي. انهن مان هڪ سومنات مندر ۾ بہ آهي. انهن ڌرمي شين کان علاوه هي شهر ميلن ۽ گڏجاڻين کان بہ مشهور آهي. اجئين ۽ هردوار تہ

ڪمڀ ميلي ڪان بہ مشهور آهي جيڪو ٻارهن مهينن ۾ هڪ دفعو ٿئي ٿو ۽ انهن ڏينهن ۾ نہ فقط انڊيا ڪان پر ٻاهرين ملڪن ڪان بہ ڪيترائي هندو اچيو ڳڏ ٿين.

ملائيشيا ۾ هوندو هوس تہ اتي رهندڙ انڊين، خاص ڪري اسان جا سنڌي هندو هر سال ڪمڀ ميلي ۾ شريڪ ٿيندا هئا. جنهن کي هو وڏي سعادت سمجهن ٿا. بهرحال انهن مٿين ستن شهرن مان ورانسي (بنارس) اهم ۽ پيارو شهر سمجهيو وڃي ٿو ۽ هندو ڌرم سان تعلق رکندڙ ماڻهن جو ان ۾ اعتقاد آهي تہ بنارس مان لنگهندڙ گنگا ندي ۾ وهنجڻ سان سڀ گناهہ ڇٽيو پون ۽ وري جنهن جو هن شهر ۾ ساهہ نڪري ٿو ان کي نرواڻ مليو وڃي ۽ هو سڌو سرڳ ۾ پهچيو وڃي. ان ڪري ڪيترن هندن جي اها خواهش هوندي آهي تہ ورانسي ۾ پهچڻ بعد هنن جو دم ڏٽيءَ حوالي ٿي وڃي. اها ئي ڳالهہ آهي تہ اسانجو دلپسند ڪوي ڀڳت ڪبير، سڄي زندگي ورانسي ۾ گذارڻ بعد جڏهن مرڻ جي ويجهو ٿيو تہ هي شهر ڇڏي ويو.

دراصل هندو ڌرم ۾ گنگا ندي بہ اهم سمجهي وڃي ٿي جنهن ۾ وهنجڻ لاءِ ماڻهو بنارس يا هردوار جهڙن شهرن ۾ پهچن ٿا جتي ڪيترائي گهاٽ آهن جن جون ڏاڪيون گنگا جي ڪناري تائين پهچائين ٿيون. هونءَ تہ گنگا ندي جِتان جِتان لنگهي ٿي تہ اتي جو انچ انچ هندو ڌرم سان تعلق رکڻ وارن لاءِ پيارو ۽ پاڪ وارو آهي پر ڪي ڪي هنڌ اهڙا آهن جِتي ديوتائن جو جنم ٿيو يا اتي اهم مندرن جي هجڻ ڪري اهي هنڌ هنن لاءِ هيڪاندي گهڻي اهميت رکن ٿا، جهڙوڪ بنارس، هردوار وغيره. جيئن سنڌ جا ماڻهو ڌرتي ۽ ان تان وهندڙ ندي سنڌوءَ کي ماءُ جو درجو ڏين ٿا تيئن هندو گنگا نديءَ کي ماتا پڻ سڏين ٿا ۽ گنگا نديءَ بدران گنگا ماتا چون جيئن جپاني فيوجيءَ کي فيوجي ياما (فيوجي جبل) چوڻ بدران عزت ۽ پيار مان فيوجي سانَ (فيوجي محترم) سڏين ٿا. دنيا جي هن نديءَ جيتري ٻي ڪنهن بہ نديءَ جي ڪنهن بہ مذهب ۾ ايتري اهميت ناهي، جنهن بابت ڪجھ سٽون الڳ مضمون ۾ پڻ لکڻ ضروري سمجهان ٿو.

ورانسي جي اسٽيشن روڊ تي نهيل ڪئينس ڪاليج ۾ هڪ ڏينهن ويس، ڪئنٽين ۾ ويٺل ڇوڪرين مان هڪ پڇيو: ”سر! توهان هيڏو پاڻي ڏسڻ بعد هاڻ خشڪي جا نظارا ڪرڻ چاهيو ٿا؟“ هن جو مطلب هو تہ آئون دنيا جا بندرگاهہ ڏسڻ بعد هاڻ هن جو هي شهر ورانسي (بنارس) ڏسڻ آيو آهيان جيڪو بندرگاهہ نہ آهي پر افغانستان وانگر Land Locked آهي. مون کلندي وراڻيس تہ: ”آئون هِتي بہ پاڻي ڏسڻ آيو آهيان... سمنڊ جو کارو پاڻي نہ پر گنگا جو مٺو پاڻي.“

هُن گنگا لاءِ پنهنجي عقيدت جو اظهار هڪ هندي شعر ذريعي ڪيو جيڪو منهنجي چوڻ تي هن سڄو رومن انگريزي ۾ لکي ڏنو. ظاهر آهي هندي ۽ اڙدو اهي زبانون آهن جيڪي ڳالهائڻ ۾ هڪ

آهن پر ٻنهي جي لکڻي جدا جدا آهي. سو ٻڌڻ مهل تہ آئون اهو شعر سمجهي ويس پر جي هندي ۾ لکي ڏئي ها تہ آئون پڙهي نہ سگهان ها. اڙدو کان وري هوءَ اڻواقف هئي. هونءَ انڊيا جي کيترن ئي شهرن جهڙوڪ دهلي، لکنو، حيدرآباد دکن، الهہ آباد وغيره جي ڪجهہ اسڪولن ۾ اردو سبجيڪٽ بہ آهي پر بنارس جي هن انگلش ميڊيم ڪاليج ۾ انگلش کان علاوه فقط ٿوري ٿوري هندي پڙهائي وڃي ٿي.
هن شعر جو عنوان آهي:

"گنگا تو بهتي جائي گي"------- يعني "گنگا تہ وهندي رهندي"... شالَ اسان جي سنڌو ندي ۽ پاڪستان جا ٻيا درياهہ بہ ٻارهوئي وهندا رهن.

گنگا تو بہتی جائے گی
خود میں سب کو سمائے گی
کرتے ہیں پاپ جو دن رات
ان کے لیئے بھی مکتی لائے گی
گنگا تو بہتی جائے

گنگا سبھ کچھ جانتی ہے
پاپی کے لیئے بھی رو لیتی ہے
دل اس کا بہت مہان ہے
سب کے پاپ دھو دیتی ہے
وہ دل شو – شو کہلائے گی
گنگا تو بہتی جائے گی

پاپ یا ہو آستان کسی کے
ہر چیز بھالی جاتی ہے
گنگا جل پاون ہی اتنا
جسے چھوئے اسے بہا جاتی ہے

ہر دل میں جگہ بنائے گی
گنگا تو بہتی جائے گی
گنگا تو بہتی جائے گی

ورانسي جي سوامي وويڪانند روڊ تي هڪ سنڌي ريسٽورنٽ جي پرسان جامع شلافيا مسجد ۾ هڪ مسلمان دڪاندار سيٺ کي چيم تہ هي شروع کان مندرن جو شهر هلندو اچي. انگريزن جي حڪومت کان پهريان ٽي صديون مسلمانن جي حڪومت رهي.... انهن جو هندو ڌرم يا هن شهر سان ڪهڙو رويو رهيو.... يا ڪٽي چئجي تہ هندو ڌرم جي ماڻهن جو مسلمان حاڪمن لاءِ ڇا سوچ آهي؟

هن پڙهيل ڳڙهيل سيٺ ٻڌايو تہ آڳاٽي زماني ۾ موريا گهراڻي جي راڄ دوران هي شهر پاڪستان واري ٽئڪسلا کان پٽاليپٽرا تائين روڊ ذريعي ڳنڍيل هو. 1194ع ڌاري هي شهر قطب الدين ايبڪ ذريعي مسلمانن جي حڪومت هيٺ آيو. قطب الدين ٻيا چڱا ڪم ڪيا يا نہ پر هُنَ هِنَ شهر ورانسي (بنارس) جا هزارين مندر ڊهرائي ڇڏيا. مسلمانن جي ٽي صديون حڪومت ۾ هي شهر ختم ٿيندو ويو. جيتوڻيڪ تيرهين صدي ۾ افغانين جي حملي بعد ڪجهہ نوان مندر بہ ٺهندا رهيا. ان بعد فيروز شاهہ 1376ع ۾ هن شهر جي مندرن جي وري ڊاهڻ جا حڪم ڏنا ۽ سڪندر لوڌيءَ 1496ع ۾ هندو ڌرم ۽ انهن جي مندرن کي وڌڻ کان روڪيو.

مسلمانن جي حڪومت باوجود هي شهر ڏاهن ۽ ڌرمي عالمن جو مرڪز رهيو.. ان سان گڏ ڪلچر، ثقافت ۽ تعليم ۾ اڳيرو رهيو. هن شهر ۾ ڪيترائي ڀڳتي تحريڪ جا اهم ماڻهو پيدا ٿيا..... چوڏهين صديءَ ۾ ڪبير ڀڳت تہ پندرهينءَ ۾ روي داس جهڙو درويش، شاعر، Socio- Religious Reformer ۽ سياح، هن شهر کي ڏسڻ آيا جن مان گرو نانڪ بہ هڪ آهي. جيڪو 1507ع ۾ شِو راتڙي لاءِ ورانسي (بنارس) آيو هو ۽ هن ياترا سک ڌرم شروع ڪرڻ ۾ اهم رول ادا ڪيو.

جتي هندستان جي مسلمان حاڪمن هندن سان انياءُ ڪيو ۽ بنارس کي ڊاهڻ جي ڪئي اتي اڪبر جهڙي مغل شهنشاهہ هن شهر کي سونهن بخشي ۽ وڌايو. اڪبر مون واري ڄم جي تاريخ يعني 14 نومبر تي، 1542ع ۾ ڄائو ۽ هن وڏو عرصو اٽڪل 49 سالَ 1556ع کان 1605ع تائين حڪومت ڪئي. هن پاڻ کي مسلمانن توڙي هندن ۾ پاڻ کي پاپيولر رکڻ جي ڪوشش ڪئي. هن بنارس ۾ بہ تمام وڏا مندر ٺهرايا جن مان هڪ "شِو ديوتا" ۽ هڪ "وشنو ديوتا" کي منسوب ڪيا. ان کان علاوه هن شهر جو اناپورن مندر ۽ 200 ميٽرن جي اڪبري پُل بہ ان دور جي ٺهيل آهي. هن دور کان هن شهر ۾ ڌارين سياحن (Tourist) جو اچڻ شروع ٿيو. شير شاهہ سوريءَ واري ٺهرايل ڪلڪتي کان پشاور

تائين واري رستي کي پڻ بهتر بڻايو ويو جيڪو پوءِ انگريزن جي ڏينهن کان "Grand Trunk Road" سڏجڻ ۾ آيو ۽ اڄ بہ اهو "جي ٽي روڊ" سڏجي ٿو.

اڪبر بعد جهانگير 1605ع کان 1627ع تائين حڪومت ڪئي ان بعد شاهجهان 1627ع کان 1658ع تائين حڪومت ڪئي. جنهن بعد اٽڪل اڌ صدي 1658ع کان 1707ع تائين اورنگزيب شهنشاهہ ٿي رهيو. هن شخص بنارس ۾ مندرن جي پيچ ڊاهہ ڪرائي جنهن ڪري هن شهر کي ڪافي ڌڪ رسيو. اورنگزيب جي وفات بعد راجپوت ۽ مرهٽا بادشاهن هن شهر کي ترقي وٺرائي. اڄ جي ماڊرن ورانسي جو وڏو حصو ارڙهين صدي جو جڙيل آهي. برٽش راڄ 1775ع کان 1947ع ۾ بہ راجا مهاراجائن، خاص ڪري بنارس جي راجا جيڪو "ڪاشي نريش" سڏيو ويو ٿي هن شهر جو مانُ مٽانهون ڪيو.

1791ع ۾ جڏهن برطانيہ جي گورنر جرنل وارين هيسٽنگس جي حڪومت هئي، بنارس ۾ سنسڪرت ڪاليج کوليو ويو. 1867ع ۾ ورانسي ميونسپل بورڊ ٺهڻ بعد شهر اجان بہ وڌيڪ تَرقي ڪئي. 1897ع ۾ مارڪ ٽوين ورانسي نالي چيو:

"Benares is older than history, older than tradition, older even than legend, and looks twice as old as all of them put together"

لو گنگا مان! تمهين اپنا پِتا ديتا هون

ورانسي يعني بنارس شهر ۾ پهريان ٻه ڏينهن کن هوٽل ورونا (Varuna) ۾ رهيس. ورونا هن شهر مان وهندڙ نديءَ جو نالو آهي. جيئن لنڊن شهر مان ٿيمس ندي وهي ٿي ۽ ملاڪا شهر مان ملاڪا ندي.... يا ڪٽي چئجي ته بنارس جي ورونا ندي ائين آهي جيئن لاڙڪاڻي ضلعي جي باڊهه شهر مان رائيس ڪئنال وهي ٿو جنهن جي اهميت پنهنجي جاءِ تي آهي پر ٿورو پرتي وهندڙ سنڌو نديءَ جي ڀيٽ ۾ ته ڪا ڳالهه ئي ناهي. سو هِتي ورانسي ۾ ورونا ندي رائيس ڪئنال آهي. اهم شيءِ گنگا ندي آهي جنهن جي ڪناري تي هي شهر بنارس ويدن جي ڏينهن کان آباد آهي. گنگا ندي هندستان جي ڏکڻي ۾ ڏکڻي ۽ پوتر ندي آهي. هندن جي ڌرمي ڪِتابن ويدن مان پهرين ڪِتاب رگ ويد ۾ فقط سنڌو ۽ سراسوتي جو ذڪر اهم پيارين ندين طور آيل آهي ۽ ان ۾ گنگا جو نالو بلڪل ناهي... هيءَ ڳالهه آئون سنڌوءَ جو رهاڪو ٿي ڪري پنهنجي طرفان ناهي نه پيو ڪريان پر هِتي جي ڪيترن ئي پنڊتن ۽ پڙهيل ڳڙهيل ماڻهن ٻڌائي... گنگا ندي جو ذڪر ان بعد وارن ويدن... يجر ويد، سما ويد ۽ اٿر ويد ۾ ضرور آهي... بلڪ چون ٿا ته تمام گهڻو آهي.

بهرحال مون هوٽل ورونا جي ڳالهه ٿي ڪئي ته اها ورانسي جنڪشن ريلوي اسٽيشن کان ميل کن جي پنڌ تي آهي. پرسان ئي فرلانگ ٻن جي پنڌ تي پارت ماتا مندر آهي. هن شهر ۾ ايندڙ ماڻهن جو جيئن ته اهم مقصد گنگا نديءَ ۾ وهنجي پاڻ کي پاڪ ڪرڻ آهي ۽ ويندي غير هندو به جن جو ان عقيدي سان ڪو واسطو ناهي اهي به گنگا ندي جي ڪناري تي ٺهيل اشنان گهاٽن جي ويجهو رهڻ پسند ڪن ٿا جيئن گهڻي کان گهڻي رونق ڏسي سگهن ڇو جو سڄو ميلو گنگا ندي جي ڪناري تي متل رهي ٿو. هونءَ مون کي هن شهر جي اشنان گهاٽن کان علاوه هِتي جا تعليمي ادارا، اسپتالون، مندر ۽ مسجدون پڻ ڏسڻ ۾ دلچسپي هئي.

بهرحال اسان واري هوٽل ورونا جيڪا گنگا ندي جي ڪناري تي ٺهيل گهاٽن مان هڪ مشهور گهاٽ مانيڪرنيڪا کان ٻن ميلن جي فاصلي تي آهي ۽ آٽو واري 20 رپيا ٿي ورتا. هِتي جي ٿري اسٽار هوٽل سڏي وڃي ٿي، جنهن جي مسواڙ هڪ هزار رپيا هڪ ڏينهن جا آهن پر انهن ڏينهن ۾ بنارس جون مڙيئي هوٽلون ڊسڪائونٽ ڏئي رهيون هيون ان ڪري هن هوٽل وارن به مونکان فقط 750 رپيا ٿي ورتا جيڪي اسان جي ڪرنسي ۾ به ايترائي هجڻ کپن پر گذريل ست اٺ سالن کان اسان جي

رپئي جي ساک ڪرڻ ڪري انهن ڏينهن ۾ انڊين رپيو اسانجي ڏيڍ رپئي برابر هجڻ ڪري منهنجو سمجهو تہ يارنهن سؤ رپيا خرچ ٿيو ٿي... پر هڪ ڳالهہ مون نوٽ ڪئي تہ هوٽل ڪٽي ٿري اسٽال سڏي وئي ٿي پر ڇا تہ صاف سٿري ۽ هر سهولت سان ڀرپور هئي. آئون نٿو سمجهان تہ حيدرآباد جي ڪا وڏي هوٽل بہ ان جو مقابلو ڪري سگهندي. آئون 1980ع ۾ حيدرآباد جي فاران هوٽل ۾ رهيو هوس انهن ڏينهن ۾ ان هوٽل جي مسواڙ 300 روپيا هئي. انهن ئي ڏينهن ۾ ملائيشيا جي شهر ملاڪا جي هوٽل "ملاڪا اسٽرئٽ" ۾ اچي رهيس جنهن جي مسواڙ اڌ جيتري مس هئي ۽ مونکي مسواڙ ئي ڏيڻي پئي... نہ ڪو ٽئڪس نہ ڪا ٽِپ. اهوئي حال هِتي جي هوٽلن جو آهي. ڪيترين ئي هوٽلون ان کان بہ سستيون آهن جن ۾ پڻ سموريون بنيادي سهولتون موجود آهن... ۽ جيئن تہ هِتي يا ملائيشيا ۽ ايران ۾ جِتي امن امان جي حالت بهتر آهي ۽ موسم بہ سٺي آهي اتي آئون ٽوئرسٽن کي اها ئي صلاح ڏيندس تہ اجان بہ سستي هوٽل ۾ رهن جيئن يورپي سياح ڳن ٿا .... آخرڪار سياري جي موسم ۾ ايئر ڪنڊيشنڊ هوٽل جي ڪهڙي ضرورت آهي جڏهن ڪمري ۾ پنکو بہ آهي تہ دريءَ مان بہ هوا پئي اچي. ٻن ڏينهن بعد منهنجو گوتم هوٽل ۾ رهائش جو بندوبست ڪيو ويو. جنهن جي مسواڙ اجا بہ گهٽ 800 رپيا هئي ۽ ڊسڪائونٽ موجب مونکي هڪ رات جا يعني 24 ڪلاڪن جا 650 رپيا ڏيڻا پيا ٿي. منهنجي ميزبان موجب هنن مونکي گنگا ندي جي اجان بہ ويجهو رکڻ ٿي چاهيو جيڪا اتان ميل سوا جي فاصلي تي هئي. ۽ هن هوٽل جي ڀرسان ورانسي ڪئنٽ ريلوي اسٽيشن ميل کن جي پنڌ تي هئي ۽ بس اسٽاپ تہ اتي ئي هو جِتان لکنئو، ڪانپور، فتح پور، الهہ آباد ۽ ٻين شهرن ڏي بسون وڃون ٿي.

بهرحال جيئن ايران جي مشهد شهر ۾ هر ڪو امام رضا جي روضي جي ويجهو واري هوٽل کي ترجيح ڏئي ٿو تيئن هِتي بنارس (ورانسي) ۾ هر هڪ گنگا نديءَ جي ويجهو رهڻ چاهي ٿو. جنهن کي هِتي جا ماڻهو عزت ۽ پيار مان 'گنگا ماتا' سڏين ٿا. "گوتم هوٽل" جي رسيپشن تي وينل گجراتي ڇوڪريءَ سان خبر چار ڪندي پڇيومانس ڪو پسنديده شعر يا گانو ٻڌاءِ تہ يڪدم گنگا ماتا تي نظم ائين ٻڌايائين جيئن اسان وٽ ٻار "پئسو لڌم پٽ تان....." يا "جو ڪير پيئي سو ويرُ ٿئي..." زباني پڙهي ويندا آهن. هن جو گنگا جي عقيدت ۾ ٻڌايل نظم هن ريت هو:

The River Ganga

O my Holy deity
O my Ganga Mata
You rise from the Himalayas
The Gangotri Glacier
And drains one fourth of

India's territory
You are flowing through
The most fertile and
Densely populated regions
Your basin support
Hundreds of millions of people
The Gangetic plain
Cradle of successive civilization
You are traveling
Two thousand five hundred ten km
And empty yourself
In to the Bay of Bengal
O my deity, save me, save me.

گنگا ندي هندستان جي ڊگهي ۾ ڊگهي ندي (اٽڪل 1570 ميل (2530 ڪلوميٽر) آهي. هيءَ ندي اتر کنڊ (Uttarakhand) رياست جي هماليا جبلن مان شروع ٿئي ٿي. هيءَ ندي ان هنڌ ڪيلاش پربت جي مانسرور ڍنڍ جي مور منهن (Peacock) مان نڪري ٿي. هندو ڌرم جي ماڻهن جو عقيدو آهي تہ ڪيلاش پربت تي شِو مهاديو رهي ٿو ۽ گنگا ان جي چڃائن (وارن) مان وهي اچي هيٺ پهچي ٿي. هن کي آسمان جي ندي بہ چئجي ٿو. هن نديءَ جو ڄڃتان ڄڃتان بہ وهڪرو ٿئي ٿو اتي ڪيترا اشنان گهاٽ جوڙيا ويا آهن ڄڃتي لکن جي تعداد ۾ هندو اچي شنان ڪري پنهنجا پاپ ڌوئين ٿا. آئون هريدئار (Haridwar) ۽ الهہ آباد بہ ويو آهيان پر منهنجي خيال ۾ هن شهر ورانسي (بنارس) ۾ سڀ کان گهڻا اشنان گهاٽ آهن.

هِتي اهو بہ لکندو هلان تہ شِو ديوتا يا شِو مهاديو جنهن جي مندر جو هِتي بنارس ۾ يا هندن جي ٻين ڌرمي شهرن ۾ نالو ٻڌجي ٿو... جيئن مغل شهنشاهہ بہ بنارس ۾ ٺهرايل ٻن مندرن مان هڪ شِو ديوتا کي منسوب ڪيو اهو ديوتا هندن جو خاص ڪري کشترين جو ديوتا چيو وڃي ٿو. شو ديوتا لاءِ اهو بہ چيو وڃي ٿو تہ اهو بنيادي طور تي غير آريائي خدا آهي. جنهن جي اڄ آريا پوڄا ڪندا هئا. هندن جي عقيدت موجب ٽن ُمک ديوتائن مان (جيڪي ٽمورتي يا ٽريمورتي بہ سڏجن ٿا) شِو مهاديو هڪ آهي... اهي ٽي ديوتا هن ريت آهن:

1. برهما ـ تخليق ڪندڙ
2. شِوـ تباهہ ڪندڙ ۽
3. وشنوـ حفاظت ڪندڙ.

واديءَ سنڌ جي قديم آثارن مان شِو جي علامت ڏِگو پڻ ڏيکاريل آهي. هندستان ۾ شِو جي پوڄا لڳ ڀڳ ٽي سؤ سال قبل مسيح ۾ ملي ٿي. سندس اڪيلي طور پوڄا جو رواج تمام گهٽ هو. عام طور ان جي عبادت لنگ يا لنگم جي صورت ۾ ۽ ان جي زالَ جي پوڄا يوني جي صورت ۾ ٿيندي هئي. يوني عورتاڻي توانائي جي علامت آهي. شِو جي مٿي تي نانگ ۽ ڳچيءَ ۾ کوپڙين جي هارَ جي موجودگي سندس تشدد واري صفت کي ظاهر ڪن ٿا. شِو جي خاصيتن ۾ گهڻو شراب پيئڻ ۽ پنهنجي زال پاروتي ديويءَ سان گڏ نچڻ پڻ شامل آهي. شِو ديوتا جا ڪيترائي نالا آهن جيئن ته مهاديو، مهيشور، ايشور، شنڪر، شمڀو، مهاڪال وغيره. شِو جو رنگ اڇو ۽ ڳچي نيري يا ڪاري ڏيکاريل هوندي آهي. هن جون پنج مُنڍيون، چار ٻانهون ۽ ٽي اکيون آهن. سندس ٽين اک نرڙ تي آهي. شِو جو ٺڪاڻو هماليائي سلسلو ڪيلاش پربت آهي. هندو روايتن مطابق اتي گنگا ندي آسمان مان لٿي هئي. شِو ديوتا جو مقام اوچو ۽ پالڻهار وارو ٿيو وڃي ٿو. هو گنگا هٿان ايندڙ تباهيءَ کي روڪڻ سان گڏ انسان جي اَنَ اُپاج لاءِ آسانيون پيدا ڪري ٿو.

گنگا انڊيا جي اترئين رياست اترکنڊ کان شروع ٿئي ٿي ته پوءِ هيٺ ٽورو ڏکڻ ڏي وهي ان بعد اتر طرف انڊيا واري بنگال رياست مان ٿيندي بنگلاديش هلي وڃي ٿي، جِتي اها چٽگانگ ۽ چالنا وٽ خليج بنگال واري سمنڊ ۾ وڃيو چوڙ ڪري. منهنجي خيالَ ۾ دنيا جي ٻي ڪا اهڙي ندي ناهي جنهن جي اردگرد ايترا ماڻهو رهندا هجن.... اٽڪل 400 ملين ماڻهو رهن ٿا ۽ انهن جي گپاگيهه يعني Density ڏني وڃي ته هڪ چورس ميل تي 1000 ماڻهو ٿين ٿا يا ڪٽي چئجي ته هڪ چورس ڪلوميٽر تي 400 ماڻهو ٿيا.

سڄي هندستان ۾ ڪيترين ئي ندين آهن پر هندن لاءِ گنگا ندي بيحد پاڪ ۽ مقدس ندي آهي جيڪا هن جي ڪناري تي رهندڙ لکين ماڻهن لاءِ Life Line (جياپي جي تند) آهي.... جيڪا هنن جون روزمره جون گهُرجون ... پيئڻ ۽ وهنجڻ کان رڌ پچاءَ ۽ ڪپڙا ڌوئڻ تائين پوريون ڪري ٿي. توهان گنگا جي ڪناري تي وڃي ويهندئو ته ڪو ان ۾ شنان ڪري پنهنجا پاپ پيو ڌوئيندو ته ڪو ٻڪ ۾ پاڻي کڻي ان کي واپس نديءَ ۾ ناري پنهنجي وڏن ۽ ديوتائن کي مانُ ۽ پنهنجي تابعداري جو اظهار پيو ڪندو.... ڪو نديءَ کي گل ۽ پتيون پيو پيش ڪندو ته ڪو ٽڪر جي ننڍڙين ڪٽورين ۾ تيل جي ڪپهه ۾ ٻوڙيل وٽ کي ٻاري درياهه حوالي پيو ڪندو ۽ گنگا جي ديدار بعد پنهنجي گهر وارن لاءِ گنگا جي پاڻي (گنگا جل) سان بوتلون يا دٻا پيو ڀريندو ۽ جڏهن ڪو ڪنهن جو پيارو وفات ڪري ٿو ته هن کي ساڙڻ بعد هن جي رَک/خاڪ (Ashes) کي پڻ گنگا حوالي اڇيو ڪري.

ياد رهي تہ هندو مري ويل جي لاش کي زمين ۾ دفن ڪرڻ بدران هن کي ساڙين ٿا ۽ پوءِ ان جي خاڪ کي گنگا ندي جي پاڻي حوالي ڪن ٿا..... بنارس ۾ رهائش دوران ڪنهن کان ان بابت واهہ جو هندي شعر ٻڌم.....

پہلے آگ اب پانی کے چِتا دیتا ہوں
لو گنگا ماں! تمہیں اپنا پِتا دیتا ہوں

مجھے کیا معلوم بندہ کیا کرے
یہ لیں دیں کا دھندہ کیا کرے
میں کیا جانوں وید پران کی باتیں
ہر اور سی ناقص بندہ کیا کرے
جو رسم ہے تیری وہ نبھا دیتا ہوں
لو گنگا ماں! تمہیں اپنا پِتا دیتا ہوں

اپنی بَہو کا بابل تھا
میری کاں کا سہاگ تھا
دن رات جو جلتا ہی رہتا
ہمارے لیئے وہ چراغ تھا
تیرے پانی میں اب بجھا دیتا ہوں
لو گنگا ماں تمہیں اپنا پتا دیتا ہوں

جواهر لعل نعرو جهڙو ماڻهو جيڪو "Iconoclast" سڏبو هو يعني هن کي روايتن، رسم رواجن..... خاص ڪري مذهبي عقيدت ۾ ڪو گهڻو ڀروسو يا لڳاءُ نہ هو ان بہ گنگا کي عزت ۽ ڏهڪاءَ سان ڏٺو ۽ محسوس ڪيو ٿي تڏهن تہ هن پنهنجي چتا جي ڪجهہ رک گنگا حوالي ڪرڻ چاهي ٿي. هن پنهنجي وصيت ۾ لکيو هو تہ:

"The Ganga, is the river of India, beloved of her people, round which are intertwined her racial memories, her hopes and fears, her songs of triumph, her victories and her defeats. She has been a symbol of India's age-long culture and civilization, ever-changing, ever-flowing, and yet ever the same Ganga…".

اي آب رود گنگا

بنارس (ورانسي)، هردوار يا الهه آباد جهڙن شهرن جو ماڻ گنگا ندي جي ڪري آهي، جنهن ڪي هندو ڌرم جا ماڻهو پوڄا جي حد تائين پيار ڪن ٿا ۽ عزت ڏين ٿا. هن شهر بنارس کي ته هندو ڌرم جي گاديءَ جو شهر سمجهيو وڃي ٿو. هندن جي لاءِ بنارس هڪ متبرڪ شهر آهي. هِتي هڪ سؤ کان مٿي مندر آهن ۽ هر سال لکين ياتري هِتي گنگا جي پاڻيءَ ۾ اشنان ڪرڻ يا ٽٻي هڻڻ لاءِ اچن ٿا ۽ گهڻي ڀاڱي هندن جي اها ئي خواهش هوندي آهي ته هنن جو موت هن شهر ۾ ٿئي ۽ هتي ئي سندن چِتا کي ساڙي رک گنگا ماتا حوالي ڪيو وڃي.

سنڌي اديب رام سچانند جوهراڻي جي ڪتاب ”سنڌي سرويچ“ جي مهاڳ ۾ ايل ڪي آڏواڻي لکي ٿو ته: ”ورهاڱي وقت يعني لڏ پلاڻ وقت منهنجي ڏاڏي 80 سالن جي هئي. ڪراچيءَ جو بندرگاه ڇڏڻ مهل هن منهنجي پيءُ کي چيو ته آئون نٿي چاهيان ته پڳوان مونکي گهٽا سال جيئرو رکندو، پر مونکي تمام گهڻي خوشي ٿيندي جيڪڏهن تون مونکي باقي عمر وراڻسي (بنارس) ۾ وٺي هلندين!“

آڏواڻي صاحب لکي ٿو ته: ”منهنجي پتا خوشيءَ سان هن جي اُها اِڇا قبولي ۽ چئن سالن بعد سندس پرلوڪ پڌارجڻ کان پوءِ بابا جن بنارس ڇڏي آڏيپور اچي رهيا. سو منهنجو هي سفرنامو پڙهندڙان مان بنارس شهر جي هڪ پوتر ۽ متبرڪ هجڻ جو اندازو لڳائي سگهن ٿا.

اڄ ڪلهه بنارس جي ريسٽورنٽن ۽ پارڪن ۾ آئون ڪو پڙهيل ڳڙهيل ڏسان ٿو ته ان کان گنگا نديءَجي origin (بنياد) ۽ ان جي (يعني نديءَ جي) سڄي سفر بابت وڏي تجسس مان پڇندو رهان ٿو. اڄ کان اڌ صدي کن اڳ جڏهن آئون مئٽرڪ جو شاگرد هوس ته آپشنل سبجيڪٽس ۾ جاگرافي به و هوم ۽ اسان جو جاگرافيءَ جو ٽيچر طارق مصطفيٰ اسان کي سچي دل سان پڙهائيندو هو. هن هميشه اهو چاهيو ٿي ته اسان سندس شاگرد فقط سبجيڪٽ ۾ پاس ٿيڻ لاءِ جاگرافي نه پڙهون، پر صحيح طرح سان ڄاڻَ حاصل ڪريون ۽ جاگرافي سبجيڪٽ لاءِ پنهنجي دل ۾ چاهت پيدا ڪريون. جيئن نندي هوندي ڳوٺ ۾ ريڊيو تان گانن جي فرمائشي پروگرام ٻڌي اسان کي معنيٰ سمجهڻ بنا اڙدو جا ڪيترا گانا ياد ٿي ويا هئا تيئن اڄ به سر طارق مصطفيٰ جا رٽايل ندين، جبلن ۽ رڻ پٽن جا نالا ياد آهن. سنڌوءَ کان گنگا جمنا، هوگلي کان برهمپترا ۽ ڪرنا ڦلي کان اِراودي ندين ۽ انهن جي نڪرڻ

۽ ڇوڙ ڪرڻ جا هنڌ برزبان ياد آهن. ”الاڪانندا“ ۽ ”ڀاڳراتي“ نديون ملي، گنگا ندي ٺاهين ٿيون. اسانجو هڪ ٻيو ٽيچر ڪمانڊر اسرار الله چوندو هو ته سندس شهر الهه آباد، جِتان هو لڏي پاڪستان آيو اتي گنگا ۽ جمنا جو سنگم ٿئي ٿو... چٽگانگ ۾ پڙهڻ دوران خليج بنگال وٽ جِتي سندربنس جا گهاٽا ٻيلا آهن ۽ يوگوسلاويا ۾ ٺهيل پاڪستاني جهاز ”سندر بنس“ کي مون پڻ ڪجهه سالَ هلايو ان ٻيلي وٽ گنگا ندي ڇوڙ ڪري ٿي.

پر هاڻ بنارس جي هوٽل ورونا ۾ ايندي ويندي گنگا نديءَ جي درشن ٿيڻ تي هر وقت دل ۾ هن درياهه بابت پنهنجي لاءِ ۽ پڙهندڙن لاءِ وڌيڪ معلومات حاصل ڪرڻ لاءِ هورا ڪورا رهي ٿي. بنارس ۾ آخري ڏينهن تائين منهنجي ذهن ۾ گنگا نديءَ جو جيڪو نقشو ٺهيو آهي اهو هن ريت آهي:

جيئن مٿي لکي آيو آهيان ته گنگا ندي ٻن ندين الاڪانندا ۽ ڀاڳراتي ندين جي ميلاپ جو نتيجو آهي. اهي نديون جتي ملن ٿيون ان هنڌ جو نالو ”ديو پرياگ“ آهي. مونکي لڳي ٿو ته ”پرياگ“ هندي يا سنسڪرت جو لفظ آهي، جنهن جي معنيٰ ئي ”ميلاپ“ يا ”سنگم“ آهي. شايد ان ڪري اج ڪلهه انڊين گورنمينٽ الهه آباد شهر جو نئون نالو ”پرياگ“ رکيو آهي جِتي جمنا ۽ گنگا ندين جو سنگم يعني ميلاپ ٿئي ٿو. منهنجي عمر جي ماڻهن کي اسان جي جواني جي ڏينهن جي يعني 1964ع جي ”سنگم“ نالي هڪ هندي فلم ياد هوندي جيڪا انهن ڏينهن جي ٽاپ فلم مڃي وئي ٿي، جنهن جا گانا ڪئين سال سدا بهار رهيا. هيءَ راج ڪپور جي ڀرين رنگين فلم هئي جنهن ۾ هو مڪيش جو گانو فلم جي هيروئن راڌا (وجينتي مالا) سان گڏ ٿو ڳائي ته:

میری من کے گنگا اور تیری من کے جمنا کا
بول رادھا بول سنگم، ہوگا کہ نہیں؟

بهرحال جِتي ڪٿي ندين جا سنگم (ميلاپ) ته ٿيندا رهن ٿا ۽ انڊيا ۾ ته ڪيترن ئي هنڌن تي ڪيترين ئي ندين جا ميلاپ ٿين ٿا.... ويندي الاڪانندا ۽ ڀاڳراتي ندين جي ميلاپ بعد جيڪا گنگا نالي ندي جنم وٺي اڍائي هزار کن ڪلوميٽرن جو سفر طيءِ ڪري اچ واري بنگلاديش جي سمنڊ (خليج بنگال) ۾ ڇوڙ ڪري ٿي ان سان رستي تي ڪيترئي ئي نديون ملن ٿيون. پر سڀ کان مشهور ميلاپ گنگا ۽ جمنا نديءَ جو چيو وڃي ٿو. جيڪو الهه آباد شهر ۾ ٿئي ٿو جِتي هر ٻارهين مهيني ڪمڀ جو ميلو به لڳي ٿو.

گنگا نديءَ کي وجود ۾ آڻڻ وارين ٻن ندين، الاڪانندا ۽ ڀاڳراتي ۾ پاڻي ڪٿان ٿو اچي؟ اهو اسان جي ٻارهين ڪلاس جي جاگرافيءَ جو سوال هوندو هو. مٿي هندستان جي رياست ”اترکنڊ“ جي اترائين حصي ۾ هماليا جبلن جي ڪجهه چوٽين، جهڙوڪ نندا ديوي، ترشول ۽ ڪميت وغيره تان

جيڪا برف وترڙي ٿي اها الاڪاننda ندي ناهي ٿي ۽ ”گائومڪ“ وٽان جيڪا برف گنگوتري گليشئر ناهي ٿي اهو گليشئر وترڙي ڀاڳراٿي ندي ناهي ٿو. گائومڪ جبل جي چوٽي سمجهيو تہ 13 هزار فٽن جي بلندي تي آهي.

هونءَ تہ مٿين ٻن ندين کان علاوه ٻيون بہ ڪيتريون ئي ننڍيون ننڍيون نديون ۽ پنج کن چڱيون وڏيون نديون پڻ ملي گنگا ناهين ٿيون پر هتي توهان کي مون وانگر انٽر ۾ جاگرافي سبجيڪٽ نہ کنيو آهي ۽ نہ توهان کي کو ان ۾ پاس ٿيڻ لاءِ تياري ڪرڻي آهي جو انهن ندين جا ننداڪني، منداڪني، ڌُلي گنگا جهڙا اڏکيا نالا ويهي لکجن ۽ توهان جي ماڳهين دل کٽي ٿي پوي. هي ائين آهي جيئن ڪنهن انگريز کي چئجي تہ بابا سکر، دادو، ڪراچي يا وڌ ۾ وڌ چئجيس تہ هالا، جوهي، مورو سنڌ جا شهر آهن. تہ هن کان اچاريا بہ ويندا تہ هن کي ياد ڪرڻ ۾ بہ آساني رهندي پر جي هن کي انهن شهرن ۽ ڳوٺن سان گڏ ڏگهاڻو بوزدار، ميانداد چنجڻي، راڄو خاناڻي، ڳوٺ مريد گوپانگ، وڏا ماڇيون ۽ ڪرم خان ڪانڌڙو جهڙا گهڻا ۽ ڏکيا نالا ٻڌائبا تہ هو چوندو تہ مون سنڌ بابت ڄاڻ حاصل ڪرڻ تان ئي هٿ کنيو.

سو بهرحال توهان گنگا نديءَ بابت اهو سمجهو تہ هماليا جبلن تي وسيل برف پاڻي ٿي ٻن ندين ذريعي ”ديو پرياگ“ شهر وٽ گڏ ٿي گنگا نالي هڪ اڪيلي ندي ٿي پنهنجو سفر شروع ڪري ٿي. ”ديو پرياگ“ بہ ڪافي اتاهين ليول تي آهي جتان گنگا ندي رفتارَ سان مختلف جبلن تان ڀرڪندي 250 کن ڪلوميٽرن (160 ميلن) جو سفر طي ڪري رشي ڪيش وٽ آخري جبلن ۽ اتاهين تان نڪري ميداني پٽن تي لهي ٿي. ان هنڌ تي هردوار شهر آهي جيڪو پڻ هندو ڌرم جي ماڻهن لاءِ وڏي اهميت رکي ٿو. هردوار ياترا پنهنجي هڪ پراڻي سفرنامي ”دهليءَ جو درشن“ ۾ لکي چڪو آهيان. هن هنڌ تي هڪ تہ گنگا جي پاڻيءَ ۾ پريشر ۽ تيز رفتاري آهي جو هن کان اڳ وارو سمورو پنڌ گنگا ندي مٿاهين علائقي يعني جبلن تان گهِرڪندي اچي ٿي ۽ سندس پاڻي تمام صاف سٿرو آهي. جيڪو پوءِ بنارس يا الهہ آباد وٽ بيحد گدلو ٿيو وڃي جنهن ڪري هيءَ ندي دنيا جي گندين ندين مان پنجين نمبر تي سڏي وڃي، ٿي. سوچڻ جي ڳالهہ آهي جتي فقط بنارس جي اشنان گهاٽن ۾ روزانو 60 هزار کن ياتري وهنجن ٿا جنهن ۾ لکين ماڻهن ۽ جانورن جو سنئون سڌو يا گٽرن ذريعي هنگڻ مٽڻ وڃي ٿو. هزارين ڪارخانن جا ڪيميڪل وڃن ٿا ۽ روزانو سوين ماڻهن جا لاش ساڙي هن نديءَ حوالي ڪيا وڃن ٿا ... سو اهڙي حالت ۾ ان جي هائيجن ۽ صفائي جي خيال کان ڇا حالت هوندي!!

هردوار ڪانپوءِ هن نديءَ تي ٻڌل ناهي سندس ڪجھ پاڻيءَ کي ڪئنالن ذريعي اتر پرديش جي زمينن کي آباد ڪرڻ لاءِ ڇڏيو ويو آهي. هيءَ ٻڌل انگريزن جي ڏينهن جي ٺهيل آهي.

هِتي اهو به لکندو هلان ته هي شهر هردوارءِ رشي ڪيش ۽ ديو پرياگ شهر هندستان جي اترائين رياست اترکنڊ ۾ آهن جيڪا رياست اتر ۾ چين سان مليل آهي. ٽئي شهر ڏسڻ وٽان آهن. هڪ ته سندن پنهنجي قدرتي سونهن آهي، ٻيو انڊيا جي حڪومت کي به Credit ڏيڻ بنا رهي نٿو سگهجي جنهن سخت قاعدا قانون ناهي ماڻهن کي مجبور ڪيو آهي ته هو به غير قانوني ڪم نه ڪن. تاريخي جاين کي صاف سٿرو رکن. جيئن ٽوئرسٽ ۽ ايندڙ ٽهيون پڻ ڏسي هنن مان لطف ۽ فيض حاصل ڪن. انڪروچ مينٽ ڪرڻ وارن تي به سختي ڪئي وئي آهي.... اسان وٽ وزير اعليٰ ۽ وزير اعظمن جي شهرن خيرپور ۽ لاڙڪاڻي جو به انڪروچ مينٽ ڪري ستيا ناس ٿيو پيو آهي. سکر جي معصوم شاھ جي مناري ۽ ستين جي آستان تان ته ماڻهو ڪاشيءَ جون سرون چورائي ويا آهن، پر باوجود سخت پهري جي موهن جي دڙي کي به نه بخشيو ويو آهي. ديو پرياگ جِتي الاڪانندا ۽ ڀاڳيرٿي نديون ملي گنگا ٿيون ناهين پهاڙي علائقي جو هي هنڌ به ڏسڻ وٽان آهي. ان تان مون کي ياد آيو ته علوم نجوم ۽ علم فلڪيات (Astronomy & Astrology) جو ماهر سرڳواسي آچاريا شري پنڊٽ چاڪراڌر جوشي جنهن 1946ع ۾ انگريزن جي چوڻ تي آبزرويٽري ناهي، اهو هن شهر ديو پرياگ جو رهاڪو هو. ديو پرياگ 2750 فٽن جي بلنديءَ تي آهي. اترکنڊ رياست جي گادي واري شهر ديرادون کان 80 ميل کن جي فاصلي تي آهي .... يعني جيترو نواب شاھ کان حيدرآباد آهي. ديو پرياگ کان هڪ طرف 34 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي سري ننگر آهي ته ٻئي پاسي ڏکڻ ڏي گنگا نديءَ جي وهڪري کي فالو ڪبو ته 75 ڪلوميٽرن تي رشي ڪيش شهر آهي، جنهن کي ديوتائن جو سڪونت گاھ به سڏين ٿا. هِتي جي گائيڊ ٻڌايو هو ته هيءَ اها جاءِ آهي جِتي وشنو ديوتا مڌو شيطان کي ماريو هو. بهرحال هتي دنيا جا ڪيترا پنڊت پادري، ٻانيڻ ٻاوا چلو پچائڻ ۽ meditation لاءِ اچن ٿا. هندستان جي مشهور ڌرمي شخصيت اڏي شنڪر آچاريا به هِتي اچي چِلو ڪڍيو هو. هي هنڌ ديو پرياگ کان ڪافي هيٺ ته به 1360 فٽن جي بلندي تي آهي. ديو پرياگ کان گنگا ندي رفتار سان وهندي هِتان لنگهي ٿي ۽ پوءِ هردوار شهر ۾ پهچي ٿي جيڪو هِتان 26 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي بلڪل جبلن جي قدمن ۾ آهي، جِتان ڪانپوءِ ميداني علائقو شروع ٿئي ٿو.

اتاهين ليول تي هجڻ ڪري ديو پرياگ توڙي هِتي رشي ڪيش ۾ اونهاري ۾ به ٿڌڪار رهي ٿي. ٻنهي شهرن ۾ ساوڪ کان علاوه ڪيترائي مندر ۽ گهاٽ آهن جِتي ياتري گنگا جي پوتر پاڻيءَ ۾

وهنجي بقول سندن پنهنجا پراڻا پاپ ڌوئي ڇڏين ٿا. هِتي انگريزن جي ڏينهن (1939ع) جي هڪ 450 فٽ ڊگهي suspension برج پڻ آهي جيڪا لڇمڻ جو پينگهو (لڇمڻ جهولا) پڻ سڏجي ٿي.

هردوار کانپوءِ گنگا ندي 800 ڪلوميٽرن (500 ڪن ميلن) جي فاصلي بعد هندستان جي اهم شهر الهه آباد (پرياگ) ۾ پهچي ٿي جِتي هن نديءَ تي ڪمپ ميلو بہ لڳي ٿو. هِتي انڊيا جي ٻي اهم ندي جمنا جيڪا هاڻ يمنا سڏجي ٿي گنگا سان ملي ٿي ۽ گنگا جو پاڻي ٻيڻو ٿيو وڃي.

الهه آباد پهچڻ کان اڳ گنگا ندي ڪجهه اهم شهرن فرخ آباد، قنوج ۽ ڪانپور وٽان بہ لنگهي ٿي. رستي تي ٻيون بہ ڪجهه ننڍيون ننڍيون نديون رام گنگا جهڙيون ملن ٿيون.

الهه آباد بعد گنگا ندي اوڀر جو رخ اختيار ڪري ٿي ۽ رستي تي تمسا ندي جيڪا ٽنس بہ سڏجي ٿي، گومتي ندي، گهاگهرا ندي، سون ندي، گُنڊڪي ندي، ڪوسي ندي وغيره گنگا سان ملن ٿيون. تان جو اها مغربي بنگال جي شهر مالدا ۾ اچيو پهچي. الهه آبا د ۽ مالدا جي وچ ۾ هيءَ ندي ڪيترن ئي مشهور شهرن مان گذري ٿي. جهڙوڪ: چنار، مرزاپور، ورانسي (بنارس/ڪاشي)، غازي پور، پٽنا، ڀاڳل پور، سلطان گنج ۽ سعيد پور وغيره. "پڪور شاهر" وٽ گنگا مان هڪ برانچ نڪري هُگلي ندي ٿئي ٿي. باقي گنگا نديءَ جو حصو بنگلاديش جو بارڊر ٽپي پدما ندي نالو اختيار ڪري ٿو. پدما سان اڳتي برهمپترا ۽ پوءِ ميگهنا نديون ملن ٿيون، جيڪي خليج بنگال ۾ وڃيو ڇوڙ ڪن ۽ هوڏانهن هُگلي ندي بہ مرشد آباد، نابادوپ، ڪولڪتا ۽ هائوڙا شهرن مان ٿيندي انڊيا واري پاسي خليج بنگال ۾ وڃيو ڇوڙ ڪري.

هِتي اهو بہ لکندو هلان تہ گنگا ندي جڏهن بنگلاديش جو بارڊر ٽپي ٿي (۽ ٻئي پاسي اها پدما ٿيو وڃي) ان کان اڳ انڊيا حڪومت ان تي فرڪا بئراج ٺاهي ان جي ڪافي پاڻي کي پنهنجي ملڪ جي ڌرتي کي سيراب ڪرڻ لاءِ Divert ڪيو آهي. اهوئي سبب آهي جو بنگلاديش جا ماڻهو ان ڳالهہ تي انڊيا سان ناخوش آهن. اها بئراج بنگلاديش جي وجود ۾ اچڻ بعد، 1975ع ۾ کولي وئي هئي.

منهنجي خيال ۾ بنارس جي قصن ۾ گنگا جو بہ ڪافي احوال ٿي ويو آهي. آخر ۾ اسان جي ڊاڪٽر اقبال جي نظم "ساري جهان سي اچا......" جي گنگا بابت هڪ سٽ ٿي ياد اچي:

آے آبِ گنگا! وہ دن ہیں یاد تجھ کو؟
اترا ترے کنارے جب کارواں ہمارا

بلهي شاهہ پڻ پنهنجي شعر ۾ گنگا جو هيئن ذڪر ڪيو آهي.

مڪي گيان،گل مڪدي نهين
پاوين سؤ سؤ جمعي پڑها آئي
گنگا گيان، گل مڪدي نهين
پاوين سؤ سؤ غوطي کائي
پلي شاھ گل تيؤ مڪدي
جادون ”مين“ نون دلون گوائي

(فقط مڪي وڃڻ ڪا وڏي ڳالھ ناهي.... پلي ڪو ڪٽي سؤ سؤ جمعا پڑهي اچي... پلي ڪٽي ڪو گنگا ۾ سؤ سؤ غوطا کائي .... ڳالھ تڏهن ٿي نهي جڏهن ڪو دل مان ”آئون“ کي خارج ڪري ٿو).

ڪجھ بنارس هندو يونيورسٽي بابت

گنگا ندي جي ڪناري کان ڪافي ويجهو مانيڪرنيڪا اشنان گهاٽ وٽ جنهن ٽري استار ”هوٽل گوتم“ ۾ روزانو 600 کن رپين جي مسواڙ تي آخري ڏينهن ۾ اچي رهيو هوس، ان جي ڇت تي هڪ ڏينهن ويهي ان شهر بنارس (ورانسي) جو نظارو ڪيم. ڇوڏاري مندر ئي مندر، گهاٽ ئي گهاٽ ڏسي دل ۾ چيم تہ واقعي بنارس مندرن ۽ گهاٽن جو شهر آهي. پر نہ ائين نہ آهي. هن شهر جي مختلف روڊن، بولا نالا ۽ رابندرناٿ ٽئگور کان سنت ڪبير ۽ اسٽيشن روڊ تائين يا وري ڪماڇا ۽ سوامي وويڪانند روڊ کان لسڪا روڊ ۽ لاهور ابير روڊ تائين آٽو رڪشا ۾ پنهنجي ٽنگن ذريعي گهمندي ڦرندي ان نتيجي تي پهتو آهيان تہ بنارس اسڪولن ۽ ڪاليجن جو بہ شهر آهي. پوني وانگر هِتي بنارس ۾ بہ نہ فقط انگريزن جي وچڙ ڪانپوءِ انيڪ تعليمي درسگاهہ ڪليا آهن پر انگريزن جي ڏينهن جا آڳاٽا اسڪول ۽ ڪاليج پڻ. قائم رکيا ويا آهن.... انگريزن جي ڏينهن جا ڪجھ اسڪول ۽ ڪاليج اهڙا آهن جن ڪي هن شهر ۾ رهندڙ هندن، پارسين ۽ يهودين ٺهرايو ۽ گجرات رياست جي احمد آباد ۽ بڙودا شهرن وانگر هِتي تعليمي ادارا هِتي جي هندو نوابن ۽ راجائن بہ ٺهرايا جن جي ٻارن پڻ اعليٰ تعليم حاصل ڪئي. اسان وٽ سنڌ ۾ اهڙو ڪو ورلي پير، مير، وڏيرو يا سردار ملندو جنهن ڪو اسڪول ڪاليج کوليو هجي. بلڪ تعليم ڪي تباهہ ڪرڻ ۾ سندن وڏو هٿ نظر ايندو. ڪيترا اسڪول، ڪاليج جيڪي جيتوڻيڪ عوام جي زور ۽ پئسي تي کليا پر انهن تي هنن ڳوٺ جي پوتارن جا نالا ان ڊپ ڪري بہ رکيا ويا تہ جيئن اهي قائم رهن.

ان حساب سان پنهنجي صوبي سنڌ ۾ نظر ٿو گهمايان تہ حيدرآباد ۽ سکر جا آڳاٽا اسڪول سينٽ بونا وينچر ۽ سينٽ ميري هاءِ اسڪول وغيره يا ڪراچي جا سينٽ جوزف، سينٽ پال، جيسز ميري وغيره 1843ع بعد انگريزن ئي اچي ٺهرايا. بقول هندو سنڌي ليڪ لوڪرام ڏوڏيجا جي، ”چڱو جو سنڌ تي انگريزن جي حڪومت ٿي جن اهي سڌارا تعليم، ريلوي، ٽپال تار، جوڊيشري وغيره قائم ڪرايا. جيڪي دهلي، مدراس، بمبئي، پوني، بنارس جهڙن شهرن ۾ اسان کان بہ هڪ صدي اڳ شروع ٿي ويا هئا. ٿائليند تي جيتوڻيڪ انگريزن يا ڪنهن بہ يورپي ملڪ جي حڪومت نہ رهي پر اتي جي مڪاني حاڪمن انگريزن ڪي ڏسي يڪدم پنهنجي ملڪ ۾ بيو نہ تہ بهتر تعليمي ادارا ۽ ريلوي لائين وڌي. سمجھ ۾ نٿو اچي تہ اسان جي حاڪمن يعني مير صاحبن مان بہ ڪنهن ڪي اها ڳالهہ سمجھ ۾ نہ آئي تہ عوام ۽ ملڪ جي ترقي لاءِ تعليم ضروري آهي.... صحت ۽ سفر لاءِ روڊ رستا ۽ ريلون ضروري آهن.

جيتوڻيڪ ان دور ۾ ڀوپال جي نواب عوام جي سهوليت لاءِ حيدرآباد دکن کان ڀوپال تائين پنهنجي خرچ تي ريلوي لائين وڇرائي! مغلن ته ان قسم جا ڪم نه ڪيا جو هنن يورپ نه ڏٺو پر ميرن ته سڌ پنڌ تي بمبئي، مدراس ۽ پر وارين رياستن گجرات ۽ راجستان جي شهر ۾ انگريزن ۽ اتي جي مڪاني راجائن ۽ نوابن جا کوليل تعليمي ادارا ضرور ڏٺا ۽ ٻڌا هوندا! پر لڳي ٿو ته اسان جي مسلمان حاڪمن..... ويندي مغل بادشاهن کي به عوام جي ڀلي ۽ سک جو خيال نه هو. اسين چريا..... يعني ”عوام“ اهو پڙهائي پيا خوش ٿيون ته مغلن تاج محل ٺهرايو. ميرن هي محل ماڙيون اڏرايون.... منهنجي خيالَ ۾ اهي ڪم هنن سڀ پنهنجي سک ۽ عياشيءَ لاءِ ڪيا.... عوام ان دور ۾ به غريب ۽ مسڪين هو. جڏهن ملين ڊالرن جو تاج محل پئي ٺهيو.

وري پنهنجي ملڪ ۾ جمهوريت کي آئي اسان وٽ 67 سال ٿي ويا آهن پر آهي ڪا NED، بقائي سر سيد، QUEST، CBM جهڙي يونيورسٽي يا ڪو ناموس وارو ڪاليج جيڪو اسان جي ڪنهن سنڌي وڏيري، سيد، پير، وزير، سينيٽر يا ايم اين اي يا ايم پي اي پنهنجي خرچ تي کوليو هجي. ها اڄ ڪمپيوٽر ۽ IT جي دور ۾ جڏهن هر هڪ مڃي ٿو ته تعليم ضروري آهي. سڄي دنيا ۾ اسانجي سنڌ جو ان ۾ ناماچار ضرور آهي، ته سنڌ ۾ به هزار کان مٿي گهوسٽ اسڪول آهن جن جو ڪو وجود ناهي يا انهن جون عمارتون وڏيرن جون اوطاقون ۽ ڍور ڍڳن جا وٿاڻ آهن! ان حساب سان انڊيا جا گانڌي ڌام ۽ الهاس نگر جهڙا نوان شهر جيڪي سنڌ مان لڏي آيل سنڌين اچي وسايا انهن کي ڏسي حيرت ٿي ٿئي ته هي ڪهڙا سنڌين جا شهر آهن جتي اسڪول ۽ اسپتالون به آهن ته امن امان ۽ قانون جي اعليٰ برتري به! ۽ اسان وٽ لٽيل ڦٽيل سنڌين ۽ وڏيرن، سرڪاري ڪامورن جو اڏايل شهر قاسم آباد به آهي! ڇا سندس حالت آهي! ڇا ته سنڌين جو اميج ڏئي ٿو!. ها البت جڏهن ڪو بلڊر فلئٽ يا گهر ٺاهي ٿو ته خريدارن کي attract ڪرڻ لاءِ ٽي وي تي اشتهار ۾ قاسم آباد جي Location لاءِ ڪنهن ماڊل ڇوڪريءَ کان ضرور چورائي ٿو ته ته حيدرآباد جي دل قاسم آباد.... يا حيدرآباد جي سهڻي ۽ پرسڪون علائقي قاسم آباد.... ۾ اڄ ئي فلئٽ/گهر بڪ ڪرايو!

ذرا دل تي هٿ رکي سچ ٻڌايو ته ڇا سهڻا علائقا ائين ٿيندا آهن؟ ڇا ان کي چئبو آهي امن امان ۽ سڪون جيڪو قاسم آباد ۾ آهي؟

بنارس ۾ منهنجو ڪيترن ئي اسڪولن ۽ ڪاليجن ۾ وڃڻ ٿيو آهي. بس ذريعي يا پنڌ لنگهندي جڏهن موڊ ٿو ٿئي ته ڪنهن اسڪول يا ڪاليج ۾ گهڙي وڃان ٿو جتي انهن جي عمارت ڏسڻ کان علاوه ڪجهه شاگردن ۽ پروفيسرن سان به خوش خير عافيت ڪريان ٿو. پر مونکي گهڻو شوق بنارس هندو يونيورسٽي ڏسڻ جو هو جنهن لاءِ مونکي دعوت مليل هئي. بنارس ۾ پهرين ڏينهن ئي هڪ

ريسٽورنٽ ۽ هڪ ڊپارٽمينٽل اسٽور ۾ ڪجهه ملئي، ايراني ۽ سوڊاني نوجوانن کي ڏسي مونکي حيرت ٿي ته بنارس ۾ ته هندو ڌرم جا ماڻهو اچن ٿا هي مسلمان سي به ڇوڪرا هِتي جا مندر ڏسڻ آيا آهن يا گنگا ندي ۾ ٽٻي ڏيڻ! خبر پيئي ته هو هِتي جي بنارس هندو يونيورسٽيءَ ۾ تعليم حاصل ڪرڻ آيا آهن ۽ ان يونيورسٽيءَ جي رجسٽرار جي آفيس مان خبر پيئي ته هن يونيورسٽيءَ ۾ سڄي انڊيا کان علاوه 35 ڌارين ملڪن جا به شاگرد تعليم وٺي رهيا آهن. اهوئي لقاءُ پوني ۾ ڏٺم جِتي پڻ ڪيترن ئي ڌارين ملڪن جا شاگرد اتي جي ائگريڪلچر، ميڊيڪل ۽ انجنيئرنگ يونيورسٽين ۾ پڙهي رهيا هئا. ظاهر آهي ته تعليم جو معيار ۽ امن امان جي حالت بهتر آهي تڏهن ته ملائيشيا ۽ ايران جهڙن ملڪن جا شاگرد به هِتي پڙهڻ اچن ٿا.

بنارس (ورانسي) ۾ 1300 ايڪڙن تي پکڙيل "بنارس هندو يونيورسٽي" نه فقط انڊيا پر ايشيا جي وڏي ۾ وڏي يونيورسٽي آهي، جنهن ۾ ويهه هزار شاگردن جي رهائش جو بندوبست آهي، جن لاءِ 60 هاسٽلون آهن. سڄي ڪئمپس ۾ پنڌ گهمڻ ته ناممڪن آهي. مٿين ايراضي اٽڪل ساڍا پنج چورس ڪلوميٽر ٿئي ٿي. يعني ڏيڍ ڪلوميٽر ويڪر آهي ته 4 ڪلوميٽر ڪن ڊيگهه آهي. هي پٽ هِتي جي حڪمران گهراڻي "ڪاشي نريش" وقف ڪيو هو. هيءَ يونيورسٽي 1916ع ۾ ٺهي. هن يونيورسٽيءَ جي ٺهڻ ۾ ان وقت جي اهم وڪيل ۽ آزادي جي متوالي پنڊت "مدن موهن مال ويا" جو هٿ هو. هن قوم جي سڄاڳيءَ لاءِ تعليم کي بنيادي هٿيار ٿي سمجهيو. هن مذهب ۽ ڪلچر سان گڏ سائنس ۽ ٽيڪنالاجيءَ ۾ ڄاڻ (علم) حاصل ڪرڻ کي پڻ ضروري سمجهيو ٿي. سندس ان بابت هڪ مشهور ڪوٽيشن آهي:

"The millions mired poverty in India can only get rid of it when science is used in their interest. Such maximum application of science is only possible when scientific knowledge is available to Indians in their own country."

پنڊت مدن موهن ان وقت اهو فيصلو ڪيو ته پڙهائي انگريزيءَ ۾ ئي ٿيڻ کپي، جيڪا بين الاقوامي زبان آهي. مدن موهن ملاويا نالي بنارد ۾ روڊ پڻ آهي. پاڻ 1816ع ۾ الهه آباد ۾ ڄائو جنهن کي اڄ ڪلهه پرياگ (Prayag) جي نالي سان سڏين ٿا، پاڻ 1946ع ۾ وفات ڪيائين.

بنارس هندو يونيورسي جنهن کي هنديءَ ۾ "ڪاشي هندو وشوي دياليا" به سڏين ٿا، ان جي بنارس واري مين ڪئمپس کان علاوه "راجيو گانڌي سائوٿ ڪئمپس" بنارس کان 60 ڪلوميٽرن

(37 ميلن) جي فاصلي تي مرزاپور ضلعي ۾ 2700 ايڪڙن (اٽڪل 11 چورس ڪوميٽرن) تي پکڙيل آهي جنهن ۾ ائگريڪلچر سائنس سينٽر پڻ آهي.

بنارس هندو يونيورسٽي (BHU) 4 انسٽيٽيوٽس، 14 فئڪلٽين ۽ 140 ڊپارٽمينٽن تي مشتمل آهي. هن جا ڪيٽرائي ڪاليج..... ويندي انجنيئرنگ، سائنس، جرنلزم، ماس ڪميونيڪيشن، قانون، ميڊيسن ۽ ائگريڪلچر جا..... انڊيا ۾ ٽاپ جا سمجهيا وڃن ٿا.

مون سان گڏ پروفيسر ڊاڪٽر ڪپور شرما هو تنهن مونکي IMS-BHU انسٽيٽيوٽ آف ميڊيڪل سائنسز گهمائيندي ٻڌايو ته هن ۾ ٽي فئڪلٽيون آهن.

- **فيڪلٽي آف ميڊيسن:** جنهن ۾ MBBS، بي ايس سي (نرسنگ)، MD ۽ MS جا ڪورس، DM ۽ M.Ch جا ڪورس، Ph.D جا ڪورس ۽ M.Sc (هيلٿ اسٽئٽڪس) ۽ ان کان علاوه ڪجهه پوسٽ گرئجوئيٽ ڊپلوما ڪورس پڻ ٿين ٿا.
- **فئڪلٽي آف ڊينٽل سائنسز:** جنهن ۾ MDS ۽ BDS جا ڪورس هلن ٿا.
- **فئڪلٽي آف آرويدا (Ayurveda):** جنهن ۾ BAMS، بيچلر آف فارما آيرويدا، MD(Ay) ۽ MS(Ay) جا ڪورس ۽ Ph.D ڪورسن کان علاوه ڪجهه پوسٽ گرئجوئيٽ ڊپلوما ڪورس به Conduct ڪيا وڃن ٿا.

IMS-BHU يعني بنارس هندو يونيورسٽي جي انسٽيٽيوٽ آف ميڊيڪل سائنسز جو ڪئمپس يونيورسٽيءَ جي اڳ واري حصي ۾ آهي جنهن ۾ هڪ ميڊيڪل ڪاليج، اسپتال ۽ شاگردن جون هاسٽلون ۽ راندين جا ميدان آهن. هن انسٽيٽيوٽ کي هلائڻ جي ذميواري ڊائريڪٽر حوالي آهي، جيڪو اڄ ڪلهه نيفرولاجي ڊپارٽمينٽ جو پروفيسر رانا گوپال سنگهه آهي. هِتي ائناٽومي ڊپارٽمينٽ جي پروفيسر ماندوي سنگهه سان به ملاقات ٿي، جيڪو ميڊيسن ڊپارٽمينٽ جو ڊين پڻ آهي.

فئڪلٽي آف آرٽس سڀ کان پراڻي ۽ وڏي ۾ وڏي فئڪلٽي آهي، جيڪا پهرين سينٽرل هندو ڪاليج هئي، جيڪو ڪاليج 1898ع ۾ ڊاڪٽر مسز ائني بسنت شروع ڪيو جيڪو پوءِ 1916ع ۾ (بنارس هندو يونيورسٽي) جي جنم وٺڻ تي BHU جو حصو ٿيو. فئڪلٽي آف آرٽس جا ڪجهه ڊپارٽمينٽ هِنَ ريت آهن.

آرڪيالاجي، عربي، بنگالي، فرينچ، جرمن، هندي، جرنزلم، مرهٽي، پولي، پالي، فارسي، سنسڪرت، تيلگو ويندي اڙدو، ٽوئرزم مئنيجمينٽ، ائڊورٽائيزنگ ۽ سيلز مين شپ وغيره.

بنارس هندو يونيورسٽي جو مندر

انڊيا جي ڇا بلڪ ايشيا جي وڏي BHU (بنارس هندو يونيورسٽي) گنگا نديءَ جي ڪناري جي پرسان اڌ گول جي شڪل ۾ آهي، جنهن جي وچ ۾ وشواناٿ مندر پري کان نمايان ۽ سمجهيو ته هِتي جو Land Mark آهي. عمارتسازي ۽ خوبصورت گل گلڪارين ۽ رنگن ڪري هي هر هڪ لاءِ ڪشش جو سبب آهي ۽ مڪاني توڙي اسان جهڙا ڏارين ملڪن جا ٽوئرسٽ هن مندر جا فوٽو ڪڍڻ کان رهي نٿا سگهن.

هن وشواناٿ مندر جي اتر ۾ Environment سائنس ۽ باٽني جو ڊپارٽمينٽ آهي. مندر جي اولهه ۾ گرتو رام ڪرشنا، ڊاڪٽر سي وي رامان ۽ موروي هاسٽلون آهن. اوبر ۾ ائگريڪلچر ڊپارٽمينٽ ۽ انڊيا جي مشهور لئبرري سياجي رائو گائڪواد مرڪزي لئبرري آهي، جنهن کي ۽ مندر کي ڏسڻ لاءِ ڊاڪٽر رانجن ڪمار سنگهه سان گڏ نڪتس ۽ اسان پهرين مندر جي ڏاڪڻي ڪنڊ وٽ اي جي ڪيفيٽريا ۾ اچي چانهه پيتي.

هي مندر جيڪو ”نيو وشواناٿ مندر“ به سڏجي ٿو دراصل بنارس شهر جي اهم مندر ”ڪاشي وشواناٿ مندر“ جي replica آهي جيڪو بنارس هندو يونيورسٽي جي باني پنڊت مدن موهن مالويا جي خواهش تي انڊيا جي امير ۽ مشهور سوداگر/واپاري/ڪارخانيدار ڪٽنب برلا وارن 1966ع ۾ ٺهرايو... ان ڪري هن مندر کي ”برلا مندر“ به سڏيو وڃي ٿو. هن مندر جو ٽاور ويهه ماڙ آهي ۽ دهلي جي قطب مينار بعد ٻئي نمبر تي اتاهون آهي. مندر جا ٻه حصا آهن: گرائونڊ فلور ۽ فرسٽ فلور... جيڪي يونيورسٽيءَ جي رنگن مان هڪ گلابي رنگ سان پينٽ ٿيل آهن. مندر جي در وٽ ڪجهه دڪان پڻ آهن جن مان ڪي گل وڪڻڻ وارن جا، ڪي ڌرمي ڪِتابن جا ته ڪي چانهه بسڪيٽن جا. مندر جي در وٽ جِتي بوٽ لاهي اندر گهڙجي ٿو سري لنڪا جا ٻه شاگرد مليا... ”جڏهن اسان پريشان هوندا آهيون، خاص ڪري امتحانن جي ڏينهن ۾ ته اسان هِتي اچي شِو ديوتا کان blessings گهرندا آهيون“. هنن چيو.

دراصل هي مندر شِو ديوتا جو ئي سمجهڻ کپي جو هندو ڌرم ۾ ”وشواناٿ“ شِو ديوتا جو ٻيو نالو آهي. وشواناٿ به عام نالو آهي.... خاص ڪري ڏکڻ هندستان جي ماڻهن جو. جيئن سنڌ جي ڏهي جو انڊيا جو ٽيسٽ ڪرڪيٽر گنداپا رنگانات وشواناٿ جيڪو عام طرح وشي سڏيو ويندو هو. سندس

واسطو هندستان جي ڏاکڻي رياست ڪرناٽڪا سان هو. هڪ ٻيو 80 جي ڏهي جو مشهور ڪرڪيٽر سدانانٿ وشواناٿ جو واسطو پڻ ڪرناٽڪا (سابق ميسور رياست) سان آهي. اڄ ڪلهه هو ٽاپ جو ايمپائر ۽ ڪوچ آهي. وشواناٿ پرتاب سنگهه انديا جو ستون پرائيم منسٽر رهي چڪو آهي ۽ مليالم، ڪنهڙ، تامل، هندي ۽ تيلگو زبان ڳالهائيندڙ سهڻي فلم ائڪٽريس واني وشواناٿ جو واسطو پڻ ڏکڻ هندستان جي رياست ڪيرالا سان آهي. هن جي شادي 2002ع ۾ مليالم فلم “Salt N Pepper” جي مزاحيہ ائڪٽر بابو راج سان ٿي هئي. بهرحال هي ڏکڻ هندستان جا فلمي ائڪٽر يا ٻيا اهم ماڻهو ملائيشيا ۽ سنگاپور ۾ گهڻو مشهور آهن، جو اُتي جيڪي انڊين رهن ٿا، انهن جو 90 سيڪڙو ڏکڻ هندستان جون زبانون تامل، مليالم، ڪنهڙ، تيلگو وغيره ڳالهائين ٿا.

مندر جي سهڻي عمارت، صفائي سترائيءَ کان علاوه ان جي چوڌاري سهڻي نمونې سان چانگيل وڻ ۽ ٻارين ۾ رنگين موسمي گل ۽ آسمان تي ڪڪر هجڻ ڪري ڪڏهن جهڙ تہ ڪڏهن اس سنو نظارو پيش ڪيو ٿي. مندر جي ارد گرد ويهڻ لاءِ ماربل ٽاپ جون بينچون رکيل آهن. ڪجهه ٽوئرسٽ ۽ شاگرد چبر تي ليٽيا پيا هئا تہ ڪجهه پٽل ماري mediation ۾ مصروف هئا تہ ڪي بينچن تي ويٺا هئا. مندر جو وچ شو لنگم لاءِ منسوب ٿيل آهي، جنهن جي چوڌاري ننڍا ننڍا نتراج، پنج مکي (پنجن منهن وارو) مهاديو، پاروتي، گنيش، هنومان ۽ ناندي (ڍڳي) جا مندر آهن. ڪجهه شاگرد سرسوتي ديوي اڳيان بيٺل هئا جيڪا بنارس هندو يونيورسٽي جي لوگو تي پڻ نهيل آهي. هڪ ٽوئرسٽ جي هٿ ۾ ڪاٺ جي مڻين جي تسبي هئي. پڇيومانس تہ ڇا پيو پڙهين؟

”جئہ ڀولي ناٿ...... هر هر مهاديو..... هر هر مهاديو“ هن وراڻيو.

مندر جو ٻاهران فوٽو ڪيڻ وقت اتان لنگهندڙ باٽني ڊپارٽمينٽ جي ڪجهه ڇوڪرين مان هڪ گجراتي ڇوڪريءَ اسان جي چوڻ تي اسان جا فوٽو ڪيدي مندر بابت پڇيو تہ اسان کي ڪيئن لڳو.

”توهان جي يونيورسٽي BHU وارن وڏو خرچ ڪيو آهي.“ مون چيومانس.

”BHU وارن نہ پر بِرلا فئملي وارن کي شاباس هجي جن هن مندر تي خرچ ڪيو آهي ۽ ٻيا خير جاڪم ڪندا رهن ٿا“. هن وراڻيو.

هِتي ڪجهه ستون برلا خاندان تي لکڻ ضروري سمجهان ٿو تہ ڪيئن هنن محنت ڪري پنهنجي بزنيس کي وڌايو ۽ وڏا ماڻهو ٿيڻ جي باوجود هو غريب عوام جي ڀلائيءَ جو ڪيڏو خيال رکن ٿا ۽ خير خيراتون ڪن ٿا. بنارس هندو يونيورسٽيءَ جي هن مندر کان علاوه هنن... يعني برلا گهراڻي وارن هندستان جي ٻين بہ ڪيترن ئي شهرن ۾ وڏي خرچ سان اعليٰ قسم جا مندر ٺهرايا آهن. ان کان

علاوه سڄي هندستان ۾ هنن جون 18 خيراتي اسپتالون ۽ 45 اسڪول آهن. برلا انسٽيٽيوٽ آف ٽيڪنالاجي ائنڊ سائنس نہ فقط انڊيا جي شهرن: الهہ آباد، ڪولڪتا، پٽنا، چنائي (مدراس)، جئپور، حيدرآباد دکن، گوا وغيره ۾ آهن پر دبئي، مسقط (عمان) راس الخيما (UAE) ۾ پڻ.

برلا فئملي جو تعلق راجستان جي مارواڙي مهيشوري ڪميونٽي سان آهي. سندن وڏي شِو نارائڻ برلا واپار خاطر 1857ع ۾ پنهنجي راجستاني ڳوٺ جهٽجهٽي مان لڏي بمبئي ۾ اچي رهائش اختيار ڪئي... جِتي هن پنهنجو ٽريڊنگ هائوس کوليو. ان جي هلڻ سان 1861ع ۾هن پنهنجي پٽ بلديوداس برلا کي ڪلڪتي موڪليو تہ هو اتي فئملي بزنيس شروع ڪري. اڄ برلا فئملي جو ڪيميڪلز، سيمينٽ، فائيبر، ميٽل، فرٽلائيزر کان بلبن، ڏاڳي، IT سروسز، ٽيليڪام ۽ سافٽ ويئر تائين 33 ملڪن ۾ آدتيا برلا گروپ نالي ڪاروبار آهي. آدتيا ٻلديو داس جو پٽ ۽ شِو نارائڻ جو پوٽو هو. اڄ ڪلهہ آدتيا جو پٽ ڪمار منگارام برلا 1995ع کان وٺي جڏهن هو فقط 28 سالن جو هو برلا ڪمپني جو چيئرمين آهي. روينيو جي حساب سان هيءَ ڪمپني انڊيا جي ٽيون نمر (RIL ۽ ٽاٽا ڪمپني بعد) امير ڪمپني آهي جنهن جي مختلف ڪارخانن ۽ آفيسن ۾ 136000 ماڻهو ڪم ڪن ٿا.

ڪمپنيءَ جو هاڻوڪو چيئرمين ڪمار منگالام 1967ع ۾ ڄائو. هن جو ننڍپڻ ڪوڪلتا ۽ ممبئي ۾ گذريو. هن بي ڪام (B.Com) ممبئي يونيورسٽي مان ڪئي ۽ CA (چارٽر اڪائونٽنسي) لنڊن مان ڪئي. هن جي شادي نيرجا برلا سان ٿي جيڪا اڄ ڪلهہ برلا گروپ وارن جو ممبئي وارو مشهور تعلمي ادارو ”ادتيا برلا ورلڊ ڪمپني“ هلائي ٿي. ڪين ٿي ٻار: انان ياشري، آرياماِن وڪرم ۽ ادوائتيشا آهن.

هتي اهو بہ لکندو هلان تہ بنارس جيتوڻيڪ مندرن جو شهر آهي. توهان کي گنگا نديءَ جي ڪناري کان وٺي وچ شهر تائين جِتي ڪِٿي مندر نظر ايندا پر انهن سڀني مندرن ۾ بلڪ هتي جي هڪ ڌرمي ڏاهي ۽ پنڊت مطابق تہ سڄي ننڍي کنڊ ۾ بنارس جو ”ڪاشي وشواناٿ مندر“جيڪو گنگا ندي جي مغربي ڪناري تي آهي، اهو وڏيڪ پوتر سمجهيو وڃي ٿو. جنهن جي هڪ دفعو زيارت ڪرڻ هر هندوءَ جي خواهش آهي. هي اهو مندر آهي جنهن جي ريپلڪا بنارس هندو يونيورسٽي برلا مندر آهي... يعني ان جي نموني جو ٺاهيو ويو آهي. اصل مندر... يعني گنگا ندي جي ڪناري وارو ”ڪاشي وشوناٿ مندر“ انهن ٻارهن پاڪ مندرن مان هڪ آهي جنهن ۾ جيوتي لنگس رکيل آهي، جيڪو شِو ديوتا جي نشاني سمجهيو وڃي ٿو. لنگم جيڪو لنگا، لنگ، شِو لنگ ۽ شِو لنگا بہ سڏيو وڃي ٿو هندن جي ديوتا شِو جي نمائندگي ٿو ڪري جنهن کي مندر ۾ پوڄيو وڃي ٿو. لنگم اڪثر

يوني سان گڏ گڏ رکيو وڃي ٿو جيڪا ديوي جي يا شڪتي جي نمائندگي ڪري ٿي. مندر ۾ موجود هڪ تعليم يافته ٻائي، هن مندر جو سير ڪرائيندي لنگم لاءِ ٻڌايو ته:

“The union of lingam and yoni respects the indivisible two-in-oneness of male and female, the passive space and active time from which all life originates...”

منهنجي هڪ هندو دوست ٻڌايو ته اوڻهين صديءَ جي آخر ڪانپوءِ، اهي ڪجهه مغربي اسڪالر آهن جن لنگم ۽ يوني کي مرداني ۽ زناني عضوي سان اجايو interpret ڪيو آهي.

تاريخ ۾هي مندر ڪيترائي دفعا ڊانو ۽ تاهيو ويو آهي. مندرجي ڀرسان جيڪا گيان واري مسجد آهي، ان لاءِ هتي جي هندن جو اهو چوڻ آهي ته اها هن مندر جي اصل site هئي. هاڻي واري مندر جو ڍانچو 1780ع ۾ ان دؤرَ جي مرهٽي راڻي اهليا ٻائي هولڪر ٺهرايو. هن مندر جي ديدار لاءِ جيئن ته روزانو هزارين ماڻهو اچن ٿا ۽ هي مندر شهر جي وچ ۾ آهي ان ڪري آس پاس جي سوڙهين گهٽين ۾ هر وقت ماڻهن جي پيهه پيهان رهي ٿي. مندر ۾ اچڻ کان علاوه هر هندو بنارس ۾ اچي گنگا ۾ ٽٻي ڏيڻ چاهي ٿو ۽ هو پاڻ کي خوش نصيب سمجهي جي هن جو موت هن پاڪ شهر بنارس/ڪاشي ۾ ٿئي. ڪيترن پوڙهن ۽ معذور ماڻهن کي ڏٺم جن ٻڌايو ته هنن جو ڳوٺ ڪو ٻيو آهي پر هاڻ هو زندگي جا آخري ڏينهن ورانسي (بنارس) ۾ گذارڻ آيا آهن جيئن سندن ديهانت هتي ئي ٿئي ۽ سندن چِتا کي گنگا ڪناري ساڙي ان جي خاڪ گنگا جي پوتر پاڻي ۾ لوڙهي وڃي.

اسان جي ۽ ٻين جي حاڪمن ۾ فرق

انڊيا جو شهر بنارس جيڪو ورانسي ۽ ڪاشي سڏجي ٿو دنيا جي آڳاٽن شهرن مان هڪ آهي، جنهن جي گهٽ ۾ گهٽ 3500 سالن جي تاريخ موجود آهي. بنارس لاءِ شروع ۾ لکي آيو آهيان ته هي نه فقط جهونو شهر آهي پر لڳاتار وسيل آهي، جيئرو آهي، هلندو اچي. هن شهر جي بنارس هندو يونيورسٽي هڪ سؤ سال پراڻي آهي ۽ سڄي ايشيا ۾ وڏي ۾ وڏي يونيورسٽي آهي. اسان هن يونيورسٽيءَ جي وچ ۾ ٺهيل وشوناٿ مندر (جيڪو برلا مندر به سڏجي ٿو) ڏسي ڪجهه پيٽ لاءِ وري اچي ڪيفيٽيريا ۾ ويناسين مس ته ڊڪٽر انوپ ڪمار گهوش ٻڌايو ته يونيورسٽيءَ جو وائيس چانسلر چانهه لاءِ اسان جو انتظار پيو ڪري. مون کي ڏاڍي حيرت ٿي. هڪ ڏينهن اڳ منهنجي ميزبان دوست مونکان وي سي سان ملڻ لاءِ پڇيو هو. مون ها ته ڪٿي ڪئي پر منهنجي خواب خيال ۾ به نه هو ته هيڏي وڏي يونيورسٽيءَ جو وي سي اسان جهڙن عام ٽوئرسٽن سان ملڻ لاءِ هائوڪار ڪندو. هڪ مئرين انجنيئر يا مئرين انجنيئرنگ ڊپارٽمينٽ جو هيڊ يا پروفيسر يا هڪ ٽوئرسٽ جي حيثيت ۾ ته مون ڪا اهميت نٿي رکي جو اهڙا ته ڪيترائي ماڻهو نظر اچن ٿا. لڳي ٿو ته منهنجي ميزبان BHU يونيورسٽي جي وي سيءَ سان مونکي هڪ ليکڪ ۽ ڪِتابن جي آڌار تي ايڏي ته ڪا تعريف ڪئي.... خاص ڪري منهنجو ايران وارو اڙدو سفرنامو ”ايران ڪي دن“ ۽ انڊيا وارو سنڌي سفرنامو ”هلي ڏسجي هندستان“ هن کي ڏيکاري..... ته ههڙا ٿلها ڪِتاب هن ٽوئرسٽ لکيا آهن... هن کي اهڙو ڪو متاثر ڪيائين جو ماڳهين هن پنهنجي شوق سان اظهار ڪيو ته ان انجنيئر سان ته آئون پاڻ به ملڻ چاهيان ٿو. مونکي ڪئنگرو وارو لطيفو ياد اچي رهيو آهي جنهن کي Zoo ۾ ڏسڻ لاءِ هڪ ماءُ پنهنجن ٻارهن ٻارن کي وٺي آئي. ڪئنگرو جو ٻچو ان وقت سندس پائوچ ۾ اندر ستو پيو هو. زو جي انچارج ڪئنگرو کي چيو ته پنهنجي ٻچي کي جاڳائي ٻاهر ڪڍ ته هيءَ ماءُ پنهنجي ٻارن کي ڏيکاري. ڪئنگروءَ حيرت مان زو انچارج کان پڇيو: ”هي سڀ ٻار هن جا آهن؟“

”هائو“

”ته پوءِ ته آئون پنهنجي پٽ کي چوان نه ته هو اٿي کين ڏسي ته هڪ ماءُ کي هيڏو وڏو ڌڻ ٻارن جو آهي!“ ڪئنگروءَ چيو.

سو هيترن ڪِتابن جو پڙهڻ وي سيءَ ڪي ماڳهين مونکي ڏسڻ جو شوق ٿي پيو هوندو! بهرحال ڪجهه به هجي منهنجي اها خواهش پوري ٿي ته بنارس هندو يونيورسٽيءَ جي هن اهم سائنسدان ۽ اعليٰ تعليم يافته انسان ڊاڪٽر لالجي سنگهه سان ملاقات جو شرف حاصل ٿيو. جيڪو حيدرآباد دکن جي "Cellular & Molecular Biology" سينٽر جو يارهن سال ڊئريڪٽر ٿي رهيو ۽ ان کان اڳ هن تيرهن سال يونيورسٽي آف ايڊنبرو جي "Institute of Animal Genetics" ۾ گذاريا.

مون سندس آفيس ۾ لڳل بورڊ تي لکيل وائيس چانسلرن جا نالا ڏٺا. ٽاپ تي سر سندر لعل هو جيڪو هن يونيورسٽي جي ٺهڻ وقت 1916ع کان 1918ع تائين وي سي ٿي رهيو. هاڻوڪي وي سي لالجي سنگهه جو نالو 25 نمبر تي آهي. هي صاحب 22 آگسٽ 2011ع کان وائيس چانسلر آهي. لال جي سنگهه 1947ع ۾ ڄائو ۽ سندس واسطو يوپي (اتر پرديش) جي شهر جائون پور سان آهي پاڻ M.Sc ۽ پي ايڇ ڊي Cytogenetics ۾ بنارس هندو يونيورسٽي (BHU) مان ڪيائين ۽ سندس اڄ تائين بين الاقوامي شهرت جي جرنلن ۾ 219 ريسرچ پيپر ڇپجي چڪا آهن. هن ٻڌايو ته هن جا ميجر ڪم ۽ دلچسپيون هنن ۾ آهن.

- Molecular basis of Sex-determination
- DNA finger printing & Genetic Diversity
- Human Genome Analysis & Ancient DNA studies.

هِتي اهو به لکندو هلان ته ڊاڪٽر لالجي سنگهه کي 2004ع ۾ انڊيا جي صدر پدماشري ايوارڊ ڏنو هو.

منهنجي پڇڻ تي ته هن يونيورسٽي جو نظام ڪيئن ٿو هلي.... ان بابت مونکي ٻڌايو ويو ته بنارس هندو يونيورسٽيءَ جي وائيس چانسلر جي چونڊ لاءِ يونيورسٽيءَ جي ڪورٽ آهي. وائيس چانسلر بعد ريڪٽر آهي جنهن جي هيٺ ڇهه ڪن اهم ڪاتا آهن. جيئن ته ايگزيڪيوٽو ڪائونسل، پڙهائي ۽ ڪورسز جي معاملي لاءِ اڪيڊمڪ ڪائونسل، ڏيتي ليتي، فين ۽ اسڪالرشپ جي مسئلن کي منهن ڏيڻ لاءِ فائننس ڪميٽي، داخلا وغيره جي ڪمن لاءِ رجسترار جي آفيس، فائننس آفيس ۽ امتحانن جي معاملي لاءِ انهن ڳالهين جو ڪو آرڊينيٽر وغيره.

بنارس هندو يونيورسٽيءَ ۾ اچي مونکي هِتي جي مرڪزي لئبرري "سياجي رائو گائيڪ واد لئبرري" جي ڏسڻ جو پڻ شوق هو جو مون ٻڌو هو ته اها ممبئي يونيورسٽي جي سينٽرل لئبرري "نهرو لائبرري" کان به وڏي آهي. The Sayaji Rao Gaekwad لئبرري، هن ڪئمپس جي اهم لئبرري

آهي، جنهن ۾ 13 لکن کان بہ مٿي ڪِتاب آهن. هيءَ لئبرري 1941ع ۾ ٺهي راس ٿي هئي جنهن جو خرچ بڙودا جي مهاراجا سَياجي رائو گائيڪ واد سوم (ٽئين) ڏنو هو. هن راجا جي تعليمي خدمتن بابت پنهنجي پهرين انديا جي سفرنامي ”دهلي جو درشن“ ۾ لکي چڪو آهيان. جنهن گجرات ۾ تعليم عام ڪرڻ لاءِ پنهنجي محل کي يونيورسٽي ۾ تبديل ڪري ڇڏيو.... حيرت ٿي ٿئي اهڙن صوبن ۽ انهن ۾ رهندڙ ماڻهن تي جن کي ههڙا راجا مهاراجا ۽ بادشاهہ شهنشاهہ مليا. جن عوام جي ڀلي جو سوچيو جن عوام جي خدمت ڪئي.... اسان وٽ مير، پير، سردار ۽ پوتار تہ پري پر اسان جي سياستدانن (جن کي عوام ملڪ ۽ قوم جي خدمت ڪرڻ لاءِ ووٽ ڏئي چونڊي ٿي) بہ پيڻگ ڪري ڇڏي آهي! هو ڇا انگريزيءَ ۾ چوندا آهن ”What an irony“... خبر ناهي سنڌي يا اڙدو ۾ ان جو نعم البدل جملو (exclamation) ڇا ٿيندو؟!... جنهن ڏينهن آئون بنارس هندو يونيورسٽي جي نيڪ، پڙهيل ڳڙهيل ۽ شاگردن لاءِ قابل احترام وائيس چانسلر سان چانهہ پي رهيو هوس، ان ڏينهن جي انڊين اخبار Hindu ۾ اها خبر پڙهي ڏک ٿيو تہ اسان جي صوبي جي هڪ يونيورسٽيءَ جي شاگردن (يا شايد) پروفيسرن احتجاج ڪيو آهي تہ هنن جي وائيس چانسلر کي هٽايو وڃي جو هو سفارشي ۽ corrupt آهي.... ۽ جي ائين آهي تہ هو تعليم جي ائين ئي ٻيڙي ٻوڙيندو هوندو جيئن اسان جي ٽاٽڻ تي رکيل سفارشي پوليس آفيسر قانون جي ستيا ناس ڪري رهيا آهن.... مون دل ۾ سوچيو.

بڙودا سلطنت (گجرات) جو هي راجا جيڪو پاڻ گجراتي نہ پر مرهٽو هو هڪ عجيب انسان هو جنهن ان دور ۾.... يعني اڄ کان هڪ صدي اڳ جڏهن ننڍي کنڊ جي فقط چند ماڻهن: جناح، نهرو ۽ موهن داس گانڌي جهڙن جي والدين کي پنهنجن ٻارن کي انگريزي پڙهائڻ جو شوق هو ۽ جِتي ڪنهن ورلي راجا، مهاراجا يا نواب کي عوام جي تعليم جو اونو هو. اتي بڙودا رياست جي هن مهاراجا پنهنجي عوام کي پڙهيل ڳڙهيل بنائڻ لاءِ ڇا ڇا نہ ڪيو!

سياجي رائو گائيڪ واد III جنهن جو جنم وقت نالو شريمنت گوپال رائو هو 1863ع ۾ ڄائو.... يعني اڄ کان پوري ڏيڍ صدي اڳ. هو ننڍي عمر ۾ (اٽڪل ٻارهن تيرهن سالن جي ڄمار ۾) سن 1875ع ۾ تخت تي ويٺو ۽ 1939ع تائين.... يعني مرڻ تائين، 64 سال حڪومت ڪيائين. سيني پئي چيو تہ هي ٻار تي راجا ٿيو آهي سو پنهنجي پيءُ ۽ ڏاڏي وانگر عوام جو ڀلو ڪرڻ بدران عياشيءَ ۾ غرق ٿي ويندو. سچي ڳالهہ اها آهي تہ اسين تہ اڄ جي دور ۾ بہ اهو پيا ڏسون تہ اسانجي وزيرن، اميرن، نوابن، سردارن جا نوجوان ڇوڪرا بہ ڇا پاڻ عياشيون ۽ غريبن تي ظلم پيا ڪن! ايتري قدر جو بي گناهن جا قتل ڪري شرمسار ٿيڻ بدران سنڌي ٽوپي پائي وڪٽري جو نشان ٺا ڏيکارين! پر هن نوجوان حاڪم ماڻهن ۽ رياست جي قسمت ئي بدلائي ڇڏي. تعليم تي هڪ طرف تہ امن امان،

اٽگريڪلچر ۽ سوشل رفارمس تي بي طرف ڌيان ڏنائين. هن تعليم ۽ آرٽ جي ترقيءَ سان گڏ ڪارخانا لڳرايا، جيئن غريب عوام روزگار ڪي لڳي سگهي. بڙودا جي ٽيڪسٽائيل انڊسٽري جو هي راجا باني هو. انڊيا جي هر شهر ۾ جيڪا بئنڪ آف بڙودا ڏسو ٿا ان جي شروعات هن مهاراجا 1908ع ۾ ڪئي، جيئن دنيا جي ڪنڊ ڪڙڇ ۾ رهندڙ گجراتي هن بئنڪ ذريعي فائدو وٺي سگهن. بڙودا شهر ۾ جيڪا سينٽر لئبرري آهي اها هن راجا جي ذاتي لئبرري هئي جنهن کي پوءِ وڌايو ويو. ڪتابن سان دلچسپي رکڻ لاءِ هن راجا پنهنجي رياست جي هر شهر ۽ هر ڳوٺ ۾ لئبرري کولائي. هي پهريون انڊين راجا هو جنهن پنهنجي رياست ۾ 1906ع ۾ هر ٻار لاءِ پرائمري تعليم ڪمپلسري ۽ مفت ڪئي. شهرين جي وندر ۽ سک لاءِ پارڪ ۽ باغيچا ٺهرايا. بڙودا شهر جو ”ڪماتي باغ“ جيڪو هاڻ سندس نالي ”سَياجي باغ“ سڏجي ٿو هن جو انهن ڏينهن جو رکيل آهي. هن مهاراجا بڙودا شهر ۾ نه فقط اسڪول پر 1881ع ۾ ”بڙودا ڪاليج آف سائنس“ نالي ڪاليج کوليو جنهن کي بعد ۾ سندس پوٽي سَر پرتاپ سنگهه گائيڪ واڊ 1949ع ۾ يونيورسٽيءَ جو درجو ڏياريو ۽ ان جو نالو ڏاڏي تان ”مهاراجا سَياجي يونيورسٽي“ رَکيو.

ڪڏهن ڪڏهن سوچيندو آهيان ته اسان انگريزن کي گاريون ته ڏيون ٿا پر اسان وٽ انگريزن کان پهرين نه اسان جي ميرن ٽالپرن يا سمن سومرن عوام جي ڀلي لاءِ ڪجهه ڪيو ۽ نه پاڪستان ٺهڻ بعد اسان جي سنڌي ڀائر وزيرن، سياستدانن، پيرن ۽ سردارن ڪو اهڙو وڏو ڪم ڪيو جنهن سان تعليم عام ٿئي ۽ عوام جاهليت کان ڇوٽڪارو حاصل ڪري انگريزن اچڻ سان اسڪول، ڪاليج، پوسٽ ۽ ريلوي جهڙا ڪمَ شروع ڪيا. ويندي سنڌي ٻوليءَ جي لکٽي کي اڄ واري شڪل به انگريز حاڪم فريئر ڏني.

ڳالهه ته ٻڌو.... ۽ پوءِ جي سمجهه ۾ اَچي ته گڏجي منهن مٿو پٽيون. سنڌ ۾ انگريز 1843ع ۾ آيا پر هو انڊيا ۾ ته ان کان به گهڻو اڳ آيا ۽ هنن اتي ڦرلٽ سان گڏ ترقيءَ جا به ڪم ڪيا...... ۽ اسان جا مير ٻيو نه ته راجستان ۽ گجرات ۾ اهي ترقي جا ڪمَ ۽ سُڻيون ڳالهيون ڏِسي پنهنجي سنڌ ۾ آڻي سگهيا ٿي جيئن ٿائليند جي بادشاهه ڪيو ٿي. هنن ٿائي حاڪمن وٽ ته آخر تائين انگريز يا ٻي ڪا يورپي طاقت قبضي لاءِ نه آئي پر هنن پر وارن ملڪن ۾ انگريزن جا ڪم ٻڌي ۽ ڏسي پنهنجي ملڪ سيام (ٿائليند) ۾ تعليمي ادارا کوليا، جن يونيورسٽين ۾ اڄان تائين اسان جا ماڻهو اعليٰ تعليم لاءِ وڃن ٿا. هنن پنهنجي ماڻهن لاءِ سفر جون سهولتون، صحت جون سهولتون ۽ امن امان جون حالتون بهتر ڪيون. عياشون هنن به ڪيون هونديون.... جو بادشاهه، راجا، حاڪم هئا پر هنن عام ماڻهوءَ جي سُکَ جو به خيال رکيو ۽ اڄ تائين رکندا اچن. اسان وٽ حال اهو آهي جو عوامي خدمت لاءِ چونڊيل

اسان جا سياسي نمائندا ۽ وزير مشير بہ کو ڀوتو نہ پيا ڀارين..... وڏيڪ يونيورسٽيون ۽ صحيح تعليمي معيار قائم رکڻ بدران، ڪليل اسڪول بند حالت ۾ ڏسندي بہ ڪين فڪر نٿو ٿئي!

گجرات جي هن مهاراجا سياجي رائو نہ فقط تعليم عام ڪئي پر هوشيار ۽ ذهين شاگردن کي اڳيان آندو. دادا ڀائي نائوروجي جيڪو جيتوڻيڪ پارسي هو پر هن جي قابليت ڏسي بڙودا رياست جي هن مهاراجا هن کي 1874ع ۾ پنهنجو ديوان يعني وزير بنايو. دادا ڀائي نائوروجي اها اهم شخصيت آهي جنهن مان اسانجو قائدِ اعظم محمد علي جناح بيحد متاثر هو ۽ سندس نالي سان روڊ اسانجي ڪراچي شهر ۾ جناح جي مزار وٽان لنگهي ٿو. پر اسانجي نوجوان ٽهيءَ کي ان جي خبر ئي ناهي ـ مونکي ياد آهي تہ گهڻو اڳ هڪ دفعي انگريزيءَ جي ليکڪ اسان جي شپنگ جي جهازي مالڪ اردشير ڪائوسجيءَ سان گڏ جناح جي مزار وٽان لنگهي رهيو هوس تہ رستي تي لڳل بورڊ تي لکيل ”دادا ڀائي نائوروجي روڊ“ لفظن تي رنگ ڦريل ڏسي هن کي ڏاڍو ڏک ٿيو هو ۽ هن ڊان اخبار ۾ ۽ مون عبرت اخبار ۾ ڪالم لکيو هو جيڪو پوءِ منهنجي سفرنامي ”هلي ڏسجي هندستان“ ۾ پڻ ڏنو ويو.

محمد علي جناح صاحب 1876ع ۾ ڄائو ۽ دادا ڀائي نائوروجي کان 51 سال ننڍو هو. دادا ڀائي 1825ع ۾ ڄائو. هو ڏاهو، مفڪر، تعليم دان، ڪاٽن جو وڏو واپاري، سماجي اڳواڻ ۽ هندستان جي شروع جي سياستدانن مان هڪ هو. پاڻ پهريون ايشين هو جيڪو برطانيا جي اسيمبلي (هائوس آف ڪامنس) جو 1892ع کان 1895ع تائين ميمبر رهيو ۽ اهو پڻ تہ هو پهريون انڊين هو جيڪو ممبئي جي ايلفنسن انسٽيٽيوٽ جو 1950ع ۾ ليڊنگ پروفيسر مقرر ٿيو ۽ 1955ع ۾ هو ممبئي جو مشهو مئٿميٽڪس ۽ نئچرل فلاسافي جو پروفيسر هو. 1859ع ۾ هن ”نائوروجي ائنڊ ڪمپني“ نالي پنهنجي ڪاٽن ٽريڊنگ ڪمپني کولي ان بعد 1867ع ۾ دادا ڀائي لنڊن جي يونيورسٽي ڪاليج ۾ گجراتي جو پروفيسر ٿي رهيو. ان بعد 1874ع ۾ هن کي بڙودا جو مٿيون مهاراجا سياجي رائو پاڻ وٽ وزارت لاءِ وٺي آيو هو..... بهرحال هي سڀ ڳالهيون بنارس هندو يونيورسٽي (BHU) جي مرڪزي لئبرري بابت لکندي ياد اچي ويون آهن.

بنارس جو پان ۽ پڙهائي

اسان وٽ پاڪستان ۾ به سٺي مٺائي ٺهي ٿي پر انديا جي مٺائي دنيا ۾ مشهور آهي. ڪي ڪي دڪان ته سئو سئو سال پراڻا آهن. اسان وٽ سنڌ ۾ به شڪارپور جي هندن جي مٺائي، آچار ۽ پاپڙن جو ڪو مقابلو ڪري نٿي سگهيو. اڄ ڪان چوٿائيءَ صدي اڳ جيئن ئي ڪراچيءَ ۾ ڪنهن شڪارپور جي نالي سان "شڪارپوري سويٽ ميٽ" دڪان کوليو ته اهو نه فقط سڄي ڪراچيءَ ۾ مشهور ٿي ويو پر ان جي مٺائيءَ جا آرڊر ٻاهر جي ملڪن مان به اچڻ لڳا. ستر سالن جو ٿي ويو آهيان، چانهه ۾ به کنڊ وجهڻ کان گريز ڪندس پر مٺائي ضرور کائيندس. خاص ڪري انديا ۾ يا ڪوالالمپور شهر جي "جالان ملايو" روڊ تي... جتي "جئه هند" نالي يوپيندر سنگهه نالي هڪ سک مٺائيءَ جو دُڪان کوليو آهي. ڪڏهن ڪڏهن مونکي سمجهه ۾ نه ايندو آهي ته مٺائي ٺاهڻ لاءِ کير، کنڊ، گيهه، مکڻ يا بئسڻ ته اسان وٽ به ساڳيو استعمال ٿئي ٿو پوءِ پلا ڇو ڪجهه دڪان ڇڏي ٻين جي مٺائيءَ ۾ اهو سواد نه آهي!

بنارس جِتي روزانو هزارين ٽوئرسٽ اچن ٿا ۽ جيڪو شهر ايامن کان برقرار آهي، اتي مٺائي، نمڪو، آلو پراٺا، پوري ڀڄيا جهڙن دڪانن جي کهڙي کوٽ؟ ۽ ڪيترن دڪانن جو سؤ سؤ سالن کان پراڻو هجڻ ڪا ڳالهه ئي ناهي. گنگا نديءَ جي ڪناري تي ٺهيل گهاٽن جي پرسان ته ڪاڏن پيتن جا ائين دڪان آهن جيئن ڪراچي جي برنس روڊ تي يا لاهور جي فوڊ اسٽريٽ ۾. اسان ايشيائي ماڻهو ته ڇا، بنارس ۾ گورن (يورپين) کي به هِتي جون مشهور شيون بنارسي دم آلو، آلو چاٽ، پاڻي پوري ۽ پان وغيره چشڪا ڏئي کائيندي ڏٺم. بنارس جي پانَ بابت ته گهڻن ئي اميتاب بچن جي فلم "ڊان" ۾ ڪشور ڪمار جو گانو ٻڌو هوندو:

کھا کے پان بنارس والا
کھل جائے بند عقل کا تالا
پھر تو ایسا کرے دھمال
سیدھی کردے سب کی چال
او چھورا گنگا کنارے والا

گنگا جي ڪناري تي ڪيترن ڇوڪرن کي پان ٻيڙي ماچيس جهڙيون شيون وڪڻندو ڏسي مونکي ٻـ اهو گانو ياد اچيو وڃي.

هونءَ بنارس جي پان بابت هڪ ٻيو گانو فلم ”ڪلم ڪلا پيار ڪرين“ جو ٻـ مشهور آهي.

يہ لڑکی نہیں بنارس کا پان ہے

اسی ہونٹوں پہ اپنی سجا کے رکھوں

اسی دانتوں تلی دبا کے رکھوں

یہ تو جوانی کی کتھے کی دکان ہے

یہ لڑکی نہیں بنارس کا پان ہے۔

هونءَ انڊيا جي ٻين شهرن وانگر بنارس ۾ ٻـ هڪ ٽوئرسٽ يا مڪاني ماڻهوءَ ڪي ماني ٽڪي خاص ڪري نيرن جو مسئلو نٿو ٿئي. صبح جي وقت ڏسان ٿو تہ غريب غربو خاص ڪري مزور ۽ ڪلارڪ طبقو گهر ۾ نيرن ڪرڻ بدران رستي تي ٿهيل ڏاٻن تان چانهہ جو ڪوپ ۽ ٻـ ٽي ٽوسٽ کائي پوءِ پنهنجي ڪمَ تي روانا. انڊيا ۾ خبر ناهي حڪومت طرفان ڪير تي سبسڊي آهي يا هونءَ ئي اها قيمت آهي جو اسان کان سستو آهي. اها ”دوڌ پتي“ چانهہ جيڪا اسان وٽ 25 رُپئين ڪوپ ملي ٿي.... اها انڊيا ۾ 5 رپئين آهي. هاڻ ٽن چئن سالن کان اسانجي رپئي جو قدر ٻنهہ ڪرڻ ڪري انڊيا جو رپيو اسان جي ٻن رپين برابر ٿي پيو آهي تہ ٻـ اهو چانهہ جو ڪوپ ڏهين رپئي ۾ ٻـ سستو ٿيو.

هِتي بنارس ۾ تہ نيرن جي وقت ڪچوريون، پوريون ۽ ٻيون ان قسمَ جون شيون عام آهن.... خاص ڪري ”ڪچوري سبزي“ ان ۾ ٻـ ٽي قسم آهن. ڪٿي پٽاٽن جي سنهي ڪاتر جي ڀاڄيءَ سان پوريون ملن ٿيون تہ ڪٿي اهي ڪچوريون ملن ٿيون جن ۾ مڱن جي دال ڀريل آهي. ان کان علاوه گنگا نديءَ جي ڪناري اشنان گهاٽن وٽ مِني ڪچوريون ملن ٿيون جن سان گڏ پٽاٽن جي ڀاڄيءَ جو رس ”آلو رس“ ٿئي. هڪ گاڏي واري کان مون چار پوريون ۽ ڀاڄي وٺي ڪاڏي هن مونکان 15 رپيا ورتا جيڪي اسان جا 30 رپيا ٻڌجن تہ ٻـ اسان جي آگهہ کان گهٽ ٿيا. ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ مهانگائي انڊيا ۾ ٻـ وڌي وئي آهي پر هڪ غريب جو گذارو ايترو ڏکيو نٿو ٿئي جيترو اسان جي ملڪ ۾..... خاص ڪري سنڌ ۾ جِتي بيروزگاري وڌيڪ آهي، نوڪرين ۽ ڪارخانن جي کوٽَ آهي. امن امان جي صورت بيحد خراب آهي.

دشناس واميد گهاٽ واري گهٽي جيڪا وشواناٿ مندر ڏي وڃي ٿي اتي ”ڪانجي لال ائنڊ ڪمپني“ نالي ساڙهين جي دڪان وٽ هڪ رٻڙي/ملائيءَ جو دڪان آهي. اتان هڪ ڏينهن رٻڙي وٺڻ

ويس تہ هڪ ملئي نوجوان ڇوڪري کي ڏٺم. پنهنجي ملئي ٻولي تيز ڪرڻ لاءِ هن سان خير خبر ڪيم. مون سمجهيو تہ هو ٽوئرسٽ آهي يا پنهنجي ملڪ جي ڪنهن يونيورسٽيءَ ۾ هسٽريءَ جو شاگرد آهي ۽ هِتي تعليمي ٽوئر تي آيو آهي. پر اهو ٻڌي مونکي حيرت ٿي تہ هو هِتي بنارس هندو يونيورسٽي جو شاگرد آهي.

”ڇا پڙهي رهيا آهيو؟“ مون پڇيومانس.

”انجنيئرنگ“ هن وراڻيو.

”ڪمال آهي. اها تہ توهان ملائيشيا جي بہ ڪنهن يونيورسٽي مان ڪري سگهو ٿا. بلڪ دنيا جا ماڻهو اچ ڪلهہ توهان جي ملڪ ۾ اعليٰ تعليم لاءِ وڃن ٿا.“ مون چيومانس.

”بلڪل صحيح ٿا چئو پر مون سيرئمڪ (ceramic) انجنيرنگ ڪرڻ ٿي چاهي جيڪا اسان جي ڪنهن انجنيرنگ يونيورسٽي ۾ نہ آهي.“

هِتي اهو لکندو هلان تہ بنارس هندو يونيورسٽيءَ ۾ ڇئن سالن جو انڊر گرئجوئيٽ ”بيچلر آف ٽيڪنالاجي“ ۾ ڊگري ۽ پوسٽ گرئجوئيٽ ”بيچلر آف ٽيڪنالاجي“ ۾ ڊگري ۽ پوسٽ گرئجوئيٽ ”ماسٽر آف ٽيڪنالاجي“ ۽ Ph.D ڊگرين جا جيڪي ڪورسز ٿين ٿا اهي هنن انجنيئرنگ برانچن ۾ آهن:

- سيرئمڪ انجنيئرنگ
- ڪيميڪل انجنيئرنگ
- سول انجنيرنگ (جنهن ۾ مختلف برانچون آهن جيئن تہ هئڊرالڪ ۽ واٽر رسورسز انجنيئرنگ، جيو ٽيڪنيڪل انجنيئرنگ، اسٽرڪچرل انجنيئرنگ، انورانمينٽل انجنيئرنگ ۽ ٽرانسپورٽيشن انجنيئرنگ).
- اليڪٽريڪل انجنيئرنگ
- اليڪٽرانڪس انجنيئرنگ (جنهن ۾ وڏيڪَ برانچون هي آهن: مائڪرو ويو انجنيئرنگ، ڪميونيڪيشن سسٽمس انجنيئرنگ وغيره).
- ميڪينيڪل انجنئيرنگ
- مائيننگ انجنيئرنگ
- بايو ميڊيڪل انجنيئرنگ
- ميٽلرجيڪل انجنيئرنگ............ وغيره وغيره.

”هونءَ مونکان وڏيڪ منهنجي پيءُ کي شوق هو تہ آئون انڊيا جي ڪنهن يونيورسٽي..... خاص ڪري هن بنارس هندو يونيورسٽي مان تعليم حاصل ڪريان.“ مٿئين ملئي شاگرد ٻڌايو.

”ڇو ڀلا؟“ مون حيرت مان پڇيو.

”منهنجو پيءُ بہ انجنيئر آهي جنهن آسٽريليا مان تعليم حاصل ڪئي ۽ اسانجو پنهنجي ملڪ جي شهر جوهوربارو ۾ پنهنجو انجنيئرنگ سيٽ اپ آهي جنهن جو اڳتي هلي مونکي CEO ٿيڻو آهي سو منهنجو پيءُ ضروري ٿو سمجهي تہ مونکي تعليم سان گڏ ٻاهر اڪيلو رهڻ جو بہ تجربو حاصل ٿئي.“ هن ٻڌايو.

مونکي بہ ڪٿي ٿي ڪُتي سو جذباتي ٿي ڪٿي چيومانس: ”پوءِ تہ پاڪستان ۾ اچي پڙهين ها جيڪو مسلمانن جو ملڪ آهي.“

منهنجي ان سوال تي هن مون ڏي حيرت مان ڏسي ڪجهہ لمحا سوچيو ۽ پوءِ چيو:

”انڪل، هِتي بہ تہ مسلمان آهن. بلڪ پاڪستان کان بہ گهڻا آهن. اسان پاڪستان جو بہ سوچيو هو پر منهنجي والد اهو سوچي مونکي هيڏانهن انڊيا موڪليو جو پاڪستان ۾ امن امان جي صورت خراب آهي. اڪثر تعليمي ادارا بند رهن ٿا. ۽ ٻي ڳالهہ تہ انڊيا ۾ مڪاني شاگردن کان علاوه ڪيترن ٻاهرين ملڪن جا شاگرد پڙهن ٿا جيئن هن BHU ۾ ٿيهن کان مٿي ملڪن جا شاگرد آهن جن سان پڻ منهنجي ڏيٺ ويٺ ٿئي ٿي... سڀ کان وڏي ڳالهہ تہ هِتي جي تعليمي ادارن ۾ ڊسيپلين ۽ تعليمي معيار تمام بلند آهي... اسان پنهنجي انجنيئرنگ فرم لاءِ جڏهن انجنيئر رکندا آهيون تہ انڊين رکندا آهيون جو هنن کي نہ فقط ڊگري هوندي آهي پر ڄاڻ بہ هوندي آهي. ان ڪري مونکي منهنجي والد نہ فقط انجنيئرنگ جي ڊگري حاصل ڪرڻ لاءِ موڪليو آهي پر ان بابت صحيح تعليم ۽ ڄاڻ پرائڻ لاءِ پڻ جيئن سياڻي گريجوئيٽ ٿيڻ بعد پنهنجي ڪاروبار کي صحيح طرح سمجهي سگهان ۽ هلائي سگهان.“

مٽيءَ جو من ۽ مستيءَ جو تن

پنھنجن اخباري ڪالمن ۾ لکي چڪو آھيان تہ ڪو بہ نالير و تعليمي ادارو شاگرد جي شاندار ڪاميابيءَ جو ذميوار ناھي. پر پنھنجي ماستري (Teaching) تجربي مان ان راءِ تي پھتو آھيان تہ شاگرد جي امتحانن ۾ سٺي ڪارڪردگي جو سبب سٺو ٽيچر، شاگرد تي لڳاتار نظر رکندڙ والدين ۽ شاگرد پاڻ آھي. ڪنھن ڏڏ ۽ سست شاگرد کي کھڙي بہ مشھور ڪاليج ۾ رکو ھو ڪو ھوٽو نہ ٻاريندو... ويتر ڪاليج کي بدنام ڪندو. اھوئي تہ سبب آھي جو ناموس وارا ڪاليج ھر شاگرد کي داخلا ڏيڻ بدران جانچي جونچي، انٽري ٽيسٽ وٺي پوءِ ٽاپ جا شاگرد کڻن ٿا ۽ ماستر بہ محنتي، ايماندار ۽ devoted رکن ٿا ۽ والدين کي ڪيپي تہ ھو پنھنجن ٻارن جي monitoring ڪن يعني انھن تي لڳاتار نظر رکن ڇو جو ڪڏھن ڪڏھن محنتي ۽ ھوشيار ٻار خراب سنگت ملڻ تي ڪريو پون ۽ ھنن جي دلچسپي پڙھائيءَ تان ھٽي ٻين ڳالھين تي ھليو وڃي.

سٺي ۽ ناموس واري تعليمي اداري جو اھو فائدو ضرور آھي جو ان ۾ جن چونڊيل شاگردن کي رکيو وڃي ٿو اھي اڳتي ھلي وڏين نوڪرين ۽ وڏين ڳالھين جا مالڪ ٿين ٿا جن سان پڙھائي دوران دوستي يا ساڳي ڪاليج ۾ ھجڻ جو احساس سڄي زندگي رھي ٿو. بنارس ۾ مٺائيءَ جي دڪان تي مليل ملائيشيا جي شاگرد جي والد بہ اھو سوچي پنھنجي پٽ کي انڊيا جي ھن ”بنارس ھندو يونيورسٽي“ ۾ موڪليو ھو جيئن ھن کي پرديس ۾ اڪيلو رھڻ سان گڏ دنيا جي مختلف ملڪن جي شاگردن سان پڻ interaction ٿي سگھي... جو ھن BHU ۾ ٽيھن کان مٿي ملڪن جا شاگرد پڙھن ٿا. ھن انڊيا ۾ پنھنجي پٽ کي ان ڪري بہ موڪليو ھو جو ھِتي جا ڪيترائي تعليمي ادارا... خاص ڪري ھي BHU آڳاٽي آھي، ڊسيپلين ۽ تعليم جو معيار متاھون آھي.... مڪاني شاگردن، يعني انڊين کي تعليم سان دلچسپي آھي ان ڪري انڊيا جي تعليمي ادارن ۾ علم پرائڻ جو ماحول آھي.... ھو پنھنجي پٽ کي انگلنڊ، آمريڪا يا آسٽريليا بہ موڪلي سگھيو ٿي پر ھڪ تہ انڊيا ملائيشيا وارن کي ويجھو آھي، روزانو ڪيتريون ئي اڏامون انڊيا وڃن ٿيون، امن امان جي حالت بہ بھتر آھي.... خاص ڪري تعليمي ادارن ۾ ۽ ھِتي جي تعليمي ادارن جي داخلا، ٽيوشن ۽ ھاسٽل ۾ رھائش جي گھٽ في آھي ۽ ڪاڏو پيٽو پڻ يورپ جي ملڪن کان تہ سستو آھي پر ملائيشيا کان بہ گھڻو سستو آھي.

سو ڪنهن سٺي ۽ نااليري اسڪول ۾ پڙهڻ وارو هميشہ پنهنجي identity ان تعليمي اداري سان وابستہ ڪندي فخر محسوس ڪري ٿو.... جيئن عليگڙهہ مان پڙهڻ وارا اسان جا وڏا پاڻ کي ”عليگ“ سڏرائيندي فخر محسوس ڪن ٿا. اهوئي حال هندستان جي هن آڳاٽي (هڪ صدي پراڻي) تعليمي اداري ”بنارس هندو يونيورسٽي“ جو آهي جن مان هيستائين انيڪ اهم ماڻهو پڙهيا.... بالي وڊ فلم انڊسٽري جو مشهور اداڪار اميتاڀ بچن بہ دعوتن يا سماجي گڏجاڻين ۾ اڪثر فخر سان ٻڌائيندو آهي تہ هن جو پيءُ (هري ونش راءِ بچن) BHU جو گريجوئيٽ آهي. هري ونشراءِ پنهنجي پٽ اميتاڀ جي ڪري مشهور ماڻهو ناهي پر هو پنهنجي قابليت ڪري بہ اهم آهي. پاڻ 1907ع ۾ پرتاب ڳڙهہ جي هڪ ڳوٺ راڻي گنج ۾ ڄائو ۽ 96 ورهين جي ڄمار ۾ 2003ع ۾ وفات ڪيائين. پاڻ سٺو شاعر ۽ اَديب هو جنهن کي سندس ادبي خدمتن ڪري پدما پوش ايوارڊ مليو. هن مهاتما گانڌي جي اثر هيٺ ملڪ جي آزادي واري تحريڪ ۾ حصو ورتو. پر پوءِ ان کي ڇڏي هن اچي الهہ آباد يونيورسٽيءَ ۾ ماستري ڪئي جِتي هن ڏهہ سال کن 1941ع کان 1952ع تائين انگلش ڊپارٽمينٽ ۾ پڙهايو. ان بعد هي انگلينڊ هليو ويو جِتي هن ڪئمبرج يونيورسٽيءَ مان Ph.D ڪئي.

ان بعد انڊيا موٽڻ تي هن وري ماستري شروع ڪئي ۽ان سان گڏ آل انڊيا ريڊيو الهہ آباد ۾ نوڪري ڪئي.

1926ع ۾ جڏهن 19 ورهين جو هو تہ هن شياما نالي 14 ورهين جي ڇوڪريءَ سان شادي ڪئي جيڪا ڏهہ سالن بعد گذاري وئي ان بعد هن 1941ع ۾ تيجي نالي عورت سان شادي ڪئي جنهن مان کيس بہ ٻارڙيا: اميتاڀ ۽ اجيتاڀ. دهلي ۾ فارين منسٽري ۾ ڪم ڪرڻ دوران هن جي نهرو فئملي سان دوستي ٿي جيڪا اڄ ڏينهن تائين سندن اولاد ۾ پڻ هلندي اچي.

هري ونشراءِ ڪيترائي ڪتاب لکيا جن مان پهرين شاعريءَ جي ڪِتاب ”مڌشالا“ (شراب جو دڪان) هن کي تمام گهڻي مشهوري ڏني. هي ڪِتاب 1935ع ۾ هندي زبان ۾ ڇپيو جنهن جو بعد ۾ انگريزي، بنگالي، مراٺي، مليالم ۽ ٻين زبانن ۾ ترجمو ٿيو. سندس ڇئن واليومن تي هندي ۾ لکيل آٽوگرافي: ”ڪيا ڀولون ڪيا ياد ڪرون“ جيڪا 1969ع ۾ ڇپي ان کي لنڊن يونيورسٽي جي ڊاڪٽر رُپرٽ سنيل نندو ڪري هڪ واليوم ۾ ”In the after noon of time“ جي نالي سان انگريزي ۾ ترجمو ڪيو.

بنارس هندو يونيورسٽيءَ جي هڪ پروفيسر ٻڌايو تہ هري ونشراءِ بچن ماڻهن سان بيحد نياز منديءَ سان ملندو هو ۽ ڏارين سان ملڻ مهل پنهنجو پاڻ لاءِ چوندو هو تہ ”مٽي ڪا تن، مستي ڪا من، ڪشان ڀر جيون..... ميرا پاريچي....“

(A body of clay, a mind full of play, a moment's life – that is me).

ان تان ياد آيو ذوالفقار علي ڀٽو جي پارسي دوست پيلو (Piloo) موديءَ جو پاءُ رُسي (Russi) مودي جو پڻ بنارس هندو يونيورسٽي سان واسطو هو. هي ٻئي ڀائر ئي ڪالي مودي انڊيا جي هڪ وڏي تاجر سر هومي (Homi) مودي جا پٽ هئا. سندس اصل نالو سر هورمسجي پيرو شاهه مودي هو ۽ هو 1881ع ۾ ڄائو (يعني جناح صاحب کان 5 سال ننڍو ۽ نهروءَ کان 8 سال وڏو هو).

هومي موديءَ پنهنجو ڪئريئر وڪالت سان سان شروع ڪيو هو. 1913ع ۾ بمبئي ميونسپل ڪارپوريشن جي چيئرمين ٿيو. ياد رهي ته انهي دور ۾ سن 1918ع ۾ ڪراچي ميونسپل ڪارپوريشن جو ڪونسلر پڻ هڪ پارسي جمشيد نسروانجي مهتا ٿيو جيڪو پوءِ اڳتي هلي سن 1933ع ۾ KMC جو پهريون ميئر چونڊيو جنهن ڪراچي شهر ڪي اهڙو ته ناهي ڇڏيو جو سندس مثال اڄ به ڏنا وڃن ٿا. هي صاحب يعني جمشيد نسروانجي جناح صاحب کان 10 سال ۽ هومي مودي کان 5 سال ننڍو هو.

هومي مودي واپار، ڊپلومئسي ۽ خير خيراتن جي دنيا ۾ وڏو نالو پئدا ڪيو ۽ سندس نالو هڪ طرف انڊيا کان هانگ ڪانگ تائين مشهور هو ته ٻي طرف انگلينڊ ۽ فرانس تائين. ڪيس برطانيه حڪومت طرفان KBE يعني نائيٽ ڪمانڊر آف دي آرڊر آف دي برٽش ايمپائر عطا ڪيو ويو. پاڻ انڊين ليجسليٽو اسيمبلي جو 14 سال ميمبر ٿي رهيو. ننڍو هو ته انتر بعد بمبئي ۾ هن پرنٽنگ پريس لڳائي انگريزي جي اخبار جاري ڪئي. سندس مامي جهانگير بخشي جو هانگ ڪانگ ۾ "Buxey & Co" نالي ڪاروبار هو. هن 1860ع ڌاري هومي مودي کي هانگ ڪانگ ۾ گهرائي ڪاروبار ۾ لڳايو جنهن ۾ هي بيحد ڪامياب ثابت ٿيو. هن مامي جا ۽ پنهنجا ڪيترا وڏا وڏا سودا ۽ ٺيڪا ڪٽي تمام گهڻي دولت ڪمائي. هن انڊيا توڙي هانگ ڪانگ ۾ ڪيترائي خير جا ڪم ڪيا. هانگ ڪانگ ۾ جيڪو "سي مينس ڪلب" آهي جنهن ۾ اسين جهازي سستي اگهه تي رهون ٿا، هومي موديءَ ٺهرايو. وڪٽوريا پارڪ ۾ جيڪا راڻي وڪٽوريا جي مورتي (Statue) آهي اهو مودي صاحب هن راڻيءَ جي جوبلي جي موقعي تي هانگ ڪانگ حڪومت کي گفٽ ڪئي. پاڻ (مودي صاحب) هانگ ڪانگ، ڪئنٽن ۽ مڪائو جي پارسين جي Charity funds جو صدر به ٿي رهيو. موديءَ جي سڀ کان وڏي خدمت ۽ ڪارنامو هانگ ڪانگ جي يونيورسٽي آهي. انهن ڏينهن ۾ هر هڪ اهو ٿي سوچيو ته هانگ ڪانگ هڪ ڪمرشل شهر آهي جنهن ۾ هر هڪ کي رڳو پئسي ڪمائڻ جو فڪر آهي ۽ پڙهائي يا تعليم جو هِتي کهڙو ڪم. پر هومي مودي ان وقت جي هانگ ڪانگ جي گورنر سر فريڊرڪ لگارڊ ۽ هن جي زال جي خواهش تي هن يونيورسٽيءَ جي ٺهرائڻ جي هامي ڀري ۽ سمورو خرچ پاڻ ڏنائين. منهنجي خيال ۾ هن يونيورسٽيءَ جي ٻمپ وٽ مودي صاحب جي بسٽ جو اسٽئچو

پڻ آهي... يا شايد آڊيٽوريم ۾ رکيل آهي... هن وقت ياد نہ پيو اچي. 1969ع ۾ وفات ڪيائين ۽ سندس مڙهہ هانگ ڪانگ جي پارسين جي قبرستان ۾ دفن ٿيل آهي. هي اهو سال آهي جنهن ۾ منهنجو هانگ ڪانگ پهريون دفعو وڃڻ ٿيو ۽ ان بعد هن يونيورسٽيءَ ۾ بين فنڪشنن ۾ منهنجو هانگ ڪانگ جي سنڌي بزنيس مئن ۽ هانگ ڪانگ مان نڪرندڙ انگريزي ۾ ”Indian“ نالي رسالي جي ايڊيٽر ڪي سيٽل سان گڏ وڃڻ ٿيندو رهيو جن مان ٻن ٽن ۾ موديءَ جي زال ماٽڪ ٻائي سان بہ ملاقات ٿي. پاڻ ٻڌايو هئائين تہ هوءَ پهرين پارسي عورت آهي جيڪا هانگ ڪانگ ۾ اچي رهي. ان کان اڳ پارسي واپاري پنهنجين زالن کي گجرات ۾ ڇڏي ٻين ملڪن ڏي اڪيلو ويندا هئا. هومي مودي نالي بمبئي ۾ هڪ روڊ ۽ هانگ ڪانگ ۾ روڊ ۽ پارڪ جو نالو آهي. سندس انگريزي ۾ لکيل ڪِتابن مان ٽي تمام گهڻو مشهور آهن.

- The Political Future of India
- Biography of Feroze Shah Mehta
- Wise and other wise.

هومي مودي جو تفصيل سان احوال پنهنجي هانگ ڪانگ واري سفرنامي ”وايون وڻجارن جون“ ۾ ڏئي چڪو آهيان. هِتي مون فقط اهو ٿي ٻڌائڻ چاهيو تہ سندس هڪ پٽ رُسي مودي بنارس هندو يونيورسٽي جو گرئجوئيٽ آهي. جيڪو انڊيا جي امير بزنيس ۽ مئنيوفيڪچرگ ڪمپني ”ٽاٽا“ جو چيئرمئن ٿي رهيو. ڪيس ميوزڪ جو بہ شوق هو ۽ هن بابت اها ڳالهہ مشهور آهي تہ هو جڏهن آڪسفورڊ ۾ هو تہ اتي مشهور سائنسدان آئن اسٽائين (Einstein) سان گڏ وانڊڪائيءَ ۾ هارمونيم وڄائيندو هو ۽ آئن اسٽائين وائلن وڄائيندو هو. مودي صاحب جو ٻيو پٽ پيلو مودي ڪاليج جي ڏينهن ۾ ذوالفقارعلي ڀٽو جو دوست ۽ روم ميٽ هو. پيلو مودي بنيادي طرح آرڪيٽيڪٽ انجنيئر هو. سندس نالي سان اوڙيسا جي شهر Cutack ۾ ”پِيلو مودي ڪاليج آف آرڪيٽيڪچر“ پڻ آهي.

بنارس جا اشنان ۽ شمشان گهاٽ

ان ڏينهن جهڙ هجڻ ڪري يڪدم آٽو رڪشا ۾ چڙهڻ بدران ڪجهه دير بنارس جي رستن تي واڪ ڪرڻ تي دل چاهيو. آئون اسٽيشن روڊ تي هوس.... ٿورو اڳيان هلڻ تي ڪاٻي ڪان يعني اتر ڪان پٽيل روڊ ۽ ڏکڻ ڪان فٽ مٿن روڊ اچي ٿو ملي. مون ڪي اسٽيشن روڊ وٺي اڳيان وڃڻو هو پر پوءِ ساڄي پاسي فٽ مٿن روڊ تي لهي پيس جنهن جي منڍ ۾ ئي هنومان مندر آهي ۽ ٿورو اڳيان گورنمينٽ گرلس انٽر ڪاليج، ان بعد يڪدم راج ٻالڪا انٽر ڪاليج آهي. پهرين به لکي چڪو آهيان ته بنارس ۾ جيئن مندر ۽ گهاٽ گهڻا آهن تيئن تعليمي ادارا پڻ! سچي ڳالهه ته اها آهي ته انڊيا جو ڪهڙو شهر آهي جنهن ۾ ڪاليجن ۽ اسڪولن جي کوٽ آهي. هڪ ته جيڪي انگريز ڇڏي ويا اهي جيئن جو تيئن... بلڪ وڌيڪ بهتر معيار سان هلن پيا ۽ نه رڳو انهن جو پر جيڪي نوان اسڪول پيا کلن انهن جو به ميڊيم انگلش آهي. ويندي اهي خيراتي اسڪول جيڪي ولايت ۾ رهندڙ امير انڊين جي سهڪارَ سان هلن پيا انهن ۾ به انگريزي هلي ٿي. مفت ۾ تعليم وٺندڙ اوسي پاسي غريب ڪميونٽين (مزورن، مهاڻن، هارين ويندي گهٽيون ۽ ٽئاليٽ صاف ڪندڙ ڀنگين) جا ٻار به ان ئي معيار جي تعليم وٺي رهيا آهن جيڪا اسان وٽ گرامر اسڪول، بحريا ڪاليج ۽ ڪانوينٽ نموني جي اسڪولن ۾ ملي ٿي. اهوئي سبب آهي جو انڊيا جو ولايت نوڪري ڪرڻ وارو هر اميدوار چاهي ڪهڙي به اسڪول يا ڪاليج مان پڙهيو هجي، سٺي انگريزيءَ سان عربن، ملئين، جپانين، يورپين ۽ آمريڪي مالڪن کي متاثر ڪريو وٺي ۽ اسان جو انگلش سبجيڪٽ ۾ گرئجوئيشن حاصل ڪيل يونيورسٽيءَ جو شاگرد به نه پنهنجي ڳالهه صحيح طرح انگريزيءَ ۾ سمجهائي سگهي ٿو ۽ نه وري ڪنهن انگريز جي ٽڪڙي ڳالهايل انگريزي سمجهي سگهي ٿو. ڇو جو اسان وٽ سڄو زور بلڪ ضد ان ڳالهه تي آهي ته يونيورسٽي ليول تائين سنڌي/اڙدو ئي هجي جيتوڻيڪ اهي اسان جون مادري/قومي زبانون آهن جن ۾ اسين هونءَ ئي ماهر ٿيو وڃون.... ويندي ڳوٺن جون اڻ پڙهيل عورتون به اڄ ڪلهه رومن اڙدوءَ ۾ SMS پيون ڪن... جڏهن اسين چئون ٿا ته دنيا هڪ ڳوٺ ٿي وئي آهي ۽ اسان ولائت ۾نوڪري به ڪرڻ چاهيون ٿا ته پوءِ ان بين الاقوامي ڳوٺ جي ٻولي ”انگريزي“ سکڻ ته تمام ضروري آهي.... ۽ اها ڳالهه اسان سڀ سمجهون ٿا تڏهن ته هرهڪ جو زور ٿاءِ وارن اسڪولن ڏي آهي.... تڏهن ته جپان، ترڪي، عرب ملڪ، ملائيشيا، سنگاپور ۽ يورپ جا ملڪ جن جون ٻوليون ٽيڪنيڪل ۽

سائنسي لفطن ۾ اسان کان امير آهن تہ بہ انگريزي کي اهميت ڏين ٿا..... هو سمجهن ٿا تہ دنيا سان واپار ڪرڻ توڙي نوڪري ۾ پورهيو ڪري پئسو ڪمائڻ..... يعني معاشي حالت بهتر بنائڻ لاءِ انگريزي ضروري آهي. پر هِتي سائين ڪير ڪجي.... ڪير صحيح صلاح ڏئي.... اسان وارو حليم بروهي ان بابت ڳالھ ڪندو هو تہ ماڻهو گهٽ وڌ چوندا هئس.... اسان جو ملڪ بلڪ اسان جو صوبو بہ عجيب آهي! اسان جو سياستدان بہ "سنڌ سنڌ" جا نعرا ۽ سنڌين جي ڀلي لاءِ مٺيون مٺيون ڳالهيون ڪري عوام کي فقط بيوقوف بنائي ٿو پر بند ٿيل اسڪول بہ نٿو کولرائي. اسان جي ملڪ جي سياستدانن، اميرن، سرڪاري ڪامورن، فوجي آفيسرن ۽ وڏن ماڻهن جا ٻارَ انگريزي پڙهي پيا نوڪريون حاصل ڪن ۽ اسان جو عوام سنڌي سنڌي، اڙدو اڙدو پيو ڪري! ملائيشيا وارن اسڪولن ۽ ڪاليجن ۾ انگريزي زبان بدران پنهنجي قومي زبان ملئي ڪرڻ چاهي. فقط ٻن سالن بعد وري انگريزي ڪري ڇڏيائون. هڪ دعوت ۾ مون هڪ وزير، (جنهن سان منهنجي سٺي دوستي هئي) کان ان جو سبب پڇيو. ٺهڪ ڏيندي چيائين: "انچڪ (مسٽر) الطاف! اها زبان (يعني هن جي مادري ٻولي ملئي) جنهن ۾ ريفريجريٽر لاءِ ئي پنهنجو لفظ ناهي ان ۾ ڇا سائنس ۽ جاگرافي، ميڊيڪل ۽ انجنيرنگ پڙهائي سگهبي.... ماڻهين دنيا کان ٿي ڪٽياسين."

ياد رهي تہ انگريزيءَ جا سائنسي لفظ ملئي ۾ آڻڻ لاءِ هنن ريفريجريٽر جو ملئي لفظ "پيٽي سجوڪ" (پيٽي ٿڌ واري) ٺاهيو هو.... جيئن ڪنهن زماني ۾ انڊيا بہ ان قسم جو شوق ڪيو هو ۽ انگريزي لفظ "ليٽر باڪس" لاءِ "پٽر گهسيڙو" ۽ "پوسٽ مئن" لاءِ "پٽر بکيڙو" ٽائيپ لفظ ٺاهيا هئا.... بهرحال انڊيا جو ذڪر هجي جتي تامل، مليالم مادري ٻوليون آهن يا بنگال، جِتي گهرن ۾ بنگالي ڳالهائي وڃي ٿي پر جِتي ڪٽي اسڪول انگلش ميڊيم جا آهن.

دراصل هِتي تعليم بابت لکڻ جو اردو نہ هو ائين ڪجھ لکجي ويو. ان بابت ڪٽي ٻي هنڌ تفصيل سان احوال ڪبو. هِتي بنارس جي رستن ۽ ماڻهن جي ڳالھ ڪري رهيا هئاسين تہ جهڙالي موسم ڏسي مون واڪ شروع ڪري ڏنو. انڊيا جي شهرن ۾ ڪنهن بہ قسم جي سواري، آٽو رڪشا، سائيڪل رڪشا، ٽئڪسي يا بس جو ملڻ ڪو ڏکيو ڪم نہ آهي. هڪ تہ جِتي ڪٽي آسانيءَ سان مليو وڃي ۽ ٻيو تہ ان جو ڀاڙو دنيا جي ٻين ملڪن کان تہ سستو آهي پر اسان کان بہ سستو آهي. سو بنارس جي رستن تي واڪ ڪندي ڪٽان بہ سواري وٺي سگهجي ٿي ۽ رش اور ختم ٿيڻ تي يعني صبح جو 10 کان هڪ تائين ۽ شامَ جو ٻي کان چئين ساڍي چئين تائين تہ بس جو سفر بہ فرحت وارو آهي. ڏسان پيو تہ انگريز ۽ يورپي ٽوئرسٽ توڙي امير آمريڪن بہ هِتي جي بسن ۾ پيا سفر ڪن. بس اسٽاپ جي پري آهي تہ بہ يا ٽي رپيا سائيڪل رڪشا واري کي ڏيڻ سان هو اتي پهچايو اچي.

بلڪ فوٽوگرافي ڪرڻي هجي تہ ان ۾ يا آٽو ۾ پيو هلجي. انڊيا ۾ آٽو اسان واري رڪشا/چنگچي کي ٿا چون.

سامهون هنومان مندر ڏسي ان جا فوٽو ڪيڻ لاءِ فٽ مٿن روڊ ڇڏي مندر ڏي لڙيس ۽ بہ چار فوٽو ڪيڻي پر واري پارڪ ”لجپت نگر ڪالوني پارڪ“ ۾ اچي ڇانھ پيتم. پارڪ جي ڪنڊ ۾ هڪ غريب پيرسن سان گڏ ويٺل سندس زال ۽ پٽ سان خير عافيت ڪري احوال پڇيم تہ هو ڪير آهن ۽ ڪٿان آيا آهن. منهنجي خيال موجب هو بہ ٻين وانگر پوتر گنگا ندي ۾ ٽٻي ڏئي پاپ ڌوئڻ لاءِ آيل هوندا. هنن ٻڌايو تہ هو گورک پور کان هِتي آيا آهن. سندس پيءُ سخت بيمار ۽ لاعلاج آهي. ڊاڪٽر جواب ڏئي چڪا آهن. هن جي پيءُ جي اها خواهش آهي تہ هن جو موت گنگا جي ڪناري واري هن پوتر شهر بنارس ۾ ٿئي. هو غريب ماڻهو آهن پر هو هتان هتان ڪجهہ پئسا گڏ ڪري هِتي پهتا آهن ۽ رهائش لاءِ ڪا فوٽ پاٿ تي جهوپڙي يا ٻي سستي رهائش ڳولهي رهيا آهن. جِتي سندس پيءُ زندگي جا آخري ڏينهن گذاري هِتي وفات ڪري.

جنهن هوٽل ”گوتم“ ۾ آئون ٽڪيل آهيان ان ۾ پڻ هڪ پوڙهي عورت ان ڏينهن گذاري وئي هئي، جنهن ڏينهن آئون آيو هوس. هن لاءِ ٻڌائي رهيا هئا تہ هوءَ هڪ امير عورت هئي ۽ هن چاهيو ٿي تہ هن جو بنارس ۾ ساھ نڪري. ان لاءِ هوءَ ڪيترن ڏينهن کان پنهنجي پوٽي ۽ نوڪرياڻيءَ سان گڏ هتي رهيل هئي.

اهڙيءَ ريت ڪيترن جي خواهش موجب، ڪين مرڻ گهڙيءَ تي بنارس آندو ويجي ٿو. ڪيترن جي وري لاش کي هِتي آڻي گنگا ڪناري نهيل شمشان گهاٽن ۾ ساڙي سندن رک کي نديءَ ۾ لوڙهيو ويجي ٿو.

پهرين بہ لکي چڪو آهيان تہ گنگا ندي جو هونءَ تہ هڪ هڪ انچ هندن لاءِ پاڪ آهي پر ڪن هنڌن جيئن هردوار ۽ بنارس وٽ هِنَ نديءَ جا ڪپر وڏي اهميت رکن ٿا. پري پري کان، نہ فقط هندستان جي شهرن کان پر ڏورانهن ڏيهن کان بہ هندو ڌرم جا ماڻهو گنگا ۾ ٽٻي ڏيڻ لاءِ بنارس اچن ٿا.... جِتي نديءَ جي ڪناري ڪيترائي اشنان ۽ شمشان گهاٽ نهيل آهن.

دراصل گهاٽ انهن ڏاڪڻين کي چئجي ٿو جن جي ذريعي گنگا نديءَ جي ڪناري وٽ آسانيءَ سان پهچي سگهجي ٿو. نديءَ جي ڪناري تي آسانيءَ سان پهچي وهنجڻ، آرتي رکڻ يا چڪيا (مري ويل) جي خاڪ درياھ حوالي ڪرڻ لاءِ بنارس جهڙن هندو ڌرم جي پوتر شهرن ۾ جِتان گنگا ندي وهي ٿي، مختلف هنڌن تي ڏاڪڻيون ناهيون ويون آهن. جن کي گهاٽ سڏجي ٿو ۽ جيئن تہ هردوار توڙي هِتي بنارس ۾ گنگا جو وهڪرو تکو آهي، ان ڪري ٿورو هيٺ پرو رسيون ۽ لوهي چينون ٻڌل آهن،

جيئن ماڻهو وچ سير ڏي وجي ٻڏي نہ سگهي. هن قسم جا وهنجڻ لاءِ گهاٽَ (اشنان گهاٽ) هردوار شهر ۾ بہ آهن پر هِتي بنارس ۾ تمام گهڻا آهن. جيئن تہ دشاش وامد گهاٽ جيڪو تمام وڏو آهي، پنج گنگا گهاٽ، رانا گهاٽ، نراد گهاٽ، چهچ (bright) رنگن ۾ پينٽ ٿيل آهن ۽ فوٽو ڪڍڻ لاءِ بهترين آهن ۽ ماڻهن جي وهنجڻ سبب سڀ کان گهڻو بزي رهن ٿا. هنومان گهاٽ، شِوالا گهاٽ، تلسي گهاٽ جنهن هنڌ پاڻي صاف ڪرڻ جو پلانٽ پڻ آهي، آسي گهاٽ جيڪو ٽوئرسٽن لاءِ دلپسند جاءِ آهي، جو هن جي پرسان ڪيترين ئي هوٽلون، ريسٽورنٽون ۽ انٽرنيٽ ڪيفي آهي.

اهي گهاٽ جِتي مڙدا ساڙيا وڃن ٿا شمسان گهاٽ (Burning Ghats) سڏيا وڃن ٿا. بنارس ۾ مانڪرنيڪا گهاٽ خاص شمسان گهاٽ آهي ۽ غير هندو ٽوئرسٽن لاءِ ڏسڻ وٽان آهي پر هتي فوٽوگرافي جي منع آهي. اها ٻي ڳالھ آهي تہ ڪيترن گورن فوٽو ڪڍيا پئي.... جو گورا گورا آهن پر اسان ايشين کي خاص ڪري پاڪستانين کي سختيءَ سان قانون کي فالو ڪرڻ کپي. مون ڏٺو آهي تہ گورن يورپين کي غلط حرڪتون ڪندو ڏسي اسان جا ڪيترائي پاڪستاني نوجوان بہ مستي ۾ اچي ويندا آهن، خاص ڪري شراب پي عجيب حرڪتون ڪندا... ڪين اهو احساس هئڻ کپي تہ ڪين بچائڻ لاءِ ملڪي سفارتخانو بہ نہ ايندو چاهي ڪٽي هنن جو ڏوھ نہ بہ هجي. ان قسم جا اسانجي ملڪ جا ڪيترائي ڏوهي ۽ بي ڏوهي انڊيا جي جيلن ۾ پيا آهن.... ڪورٽ ۾ ئي ڪيس نٿو هلين.

دراصل اسان جي ملڪ ۾ قانون جي بالادستي نہ هجڻ ڪري اسان جو ماڻهو اهوئي سمجهي ٿو تہ ٻين ملڪن ۾ بہ ائين آهي. ۽ آئون ڏسان پيو تہ ملائيشيا ۽ سنگاپور جهڙن ملڪن ۾ جِتي قانون جي اجان بہ وڌيڪَ سختي آهي، اسان جي ملڪ جا ٽوئرسٽ توڙي شاگرد غلط حرڪتون ڪري پاڻ کي بہ مصيبت ۾ وجهن ٿا تہ مائٽن کي بہ پريشان ڪن ٿا ۽ پوءِ گهمڻ ڦرڻ يا پڙهائي اتي ئي رهجيو وڃين، وقت ۽ پئسو پوليس ۽ ڪورٽ ڪيسن ۾ برباد ٿيو وڃي. منهنجي گائيڊ ٻڌايو تہ ورانسي (يعني بنارس) ۾ نوي کن گهاٽ آهن جن مان دشاش واميد سڀ کان پراڻو گهاٽ آهي. هي گهاٽ هِتي جي بيحد اهم مندر "ڪاشي وشوا ناٿ" جي بلڪل پرسان آهي.

"هن گهاٽ لاءِ چيو وڃي ٿو تہ هي برهما ديوتا شِو ڀڳوان جي آڌر ڀاءَ لاءِ نهرايو ۽ هن دسا تي هن هنڌ ڏهن گهوڙن کي قربان ڪيو هو....." گائيڊ ٻڌايو.

گهاٽ مٿان ۽ پر ۾ پيا بہ ڪيترائي مندر آهن جيڪي مختلف ديوتائن کي منسوب ٿيل آهن. جيڪي ماڻهو بنارس جي ياترا لاءِ اچن ٿا انهن لاءِ هنن مندرن ۾ پڻ پيرِ پرڻ هڪ ضروري ڌرمي رسم سمجهي وڃي ٿي. اگني پوجا (باھ جي پوڄا) جي رسم پڻ هن گهاٽ Dashashwamedh تي روزانو ٿئي ٿي جنهن لاءِ ڪيترا ٻاوا مقرر ٿيل آهن.

بنارس جو هڪ ٻيو مشهور گهاٽ مانيڪارنيڪا گهاٽ آهي جِتي مڙدن کي ساڙيو وڃي ٿو ۽ هن گهاٽ کي "مها شمشان" بہ سڏيو وڃي ٿو.

اسان جي گروپ جي گائيڊ ٻڌايو تہ شِو ديوتا (يا شايد ان جي زال ستي ديوي)جو ايئرنگ (مانيڪارنيڪا) هن جاءِ تي ڪري پيو هو. ان تان هن مندر تي اهو نالو پيو.

هتي اهو بہ لکندو هلان تہ هِتي نہ فقط مڙدن کي ساڙي انهن جي خاڪ کي گنگا ۾ ڇٽيو وڃي ٿو پر ڪيترا هندو پنهنجي مئل مائٽن کي ساڙڻ بدران گنگا ۾ ٻوڙين ٿا. ان لاءِ مئل ماڻهو جي جسم سان ڳرا پٿر ٻڌي هن کي نديءَ ۾ اڇلايو وڃي ٿو. گائيڊ جيڪو پڙهيل ڳڙهيل لڳو ٿي تنهن ٻڌايو تہ هن هنڌ نديءَ جي تري ۾ ڪيترائي مڙدا پيا آهن ۽ هن پاڻي مانانساني جسمن جي ڪري ۽ شهر جا ڪيترائي گٽر (Sewer) نديءَ ۾ اڇلڻ ڪري، وهجندڙن کي هيپيٽائٽس ۽ ٻين رت سان واسطو رکندڙ بيمارين لڳڻ جو خطرو رهي ٿو پر عقيدتمند انهن ڳالهين جو خيال نہ ڪندي گنگا ۾ ٽٻي ڏيڻ لاءِ اچن ٿا ۽ روزانو سٺ هزار کن ماڻهو هن درياهہ ۾ وهنجن ٿا.

انسان جي مرڻ بعد مسلمان، عيسائي ۽ ڪجهہ ٻين ڌرمن ۽ قومن جا ماڻهو لاش کي زمين اندر دفن ڪن ٿا. پارسي (آتش پرست) مڙدي کي ڪنهن مٿاهين جاءِ تي رکن ٿا جيئن ان کي سرڻيون، ڳجهون ۽ ڪانگ ڪبريون کائي وڃن. هندو، ٻڌ، سک، جين ڌرم جا ماڻهو گهڻو ڪري مڙدي کي ساڙين ٿا ۽ اها جاءِ جِتي مڙدو ساڙيو وڃي شمشان گهاٽ. شمشان ڀومي يا سنڌيءَ ۾ مساڻ سڏجي ٿو اهو هنڌ گهڻو ڪري ڪنهن درياهہ، کوهہ يا آبي جاءِ وٽ ٿئي ٿو. سنڌيءَ جي اديب وليرام ولڀ ۽ مٺي جي جهوني وڪيل وشنداس ٻڌايو تہ ننگر پارڪر جبلن جي وچ ۾ هڪ قدرتي پاڻي جو چشمو آهي، اها جاءِ ساڙدرو سڏجي ٿي اتي پڻ اگني سنسڪار (باهہ ۾ ساڙڻ) جي رسم ادا ڪئي وڃي ٿي. ڪجهہ مٿاهين پليٽ فارم تي مڙدي کي رکي چوڌاري ڪاٺيون رکيون وڃن ٿيون۽ ڀوءِ تيل يا گيهہ هاري مري ويل جو اهم وارث، خاص ڪري وڏو پٽ ان کي باهہ ڏئي ٿو. بهرحال هِنَ يا شاديءَ وقت باهہ جي چوڌاري گهوٽ ڪنوار جي ست ڦيرا ڪرڻ واري رسم تي وڏيڪَ لکڻ اجايو آهي جو منهنجا پڙهندڙ هندو ان کان واقف آهن ۽ هندي فلمن ۾ اهي نظارا عام ڏيکاريا وڃن ٿا ۽ اسان جي ملڪ جا مسلمان ڀائر جيتريون انڊين فلمون ڏسن ٿا اوتريون ڀالي ڀيٽ جا بہ نہ ڏسندا هوندا. ياد رهي تہ انڊيا بعد ڀالي (انڊونيشيا) اهو ملڪ آهي جنهن ۾ گهڻا هندو رهن ٿا. اسان وٽ تہ رمضان ۽ محرم جي مهيني ۾ حڪومت طرفان راڳ گانن جي بندش ڪئي ويندي آهي تہ بہ اسان جا ماڻهو انڊين چئنلن تان يا سي ڊين ذريعي هندي فلمون ڏسندا آهن..... بلڪ ٻي ڪا وندر نہ هجڻ ڪري، وقت پاس ڪرڻ لاءِ گهڻي کان گهڻيون هندي فلمون ڏسن ٿا. شايد اسان جي ان ڪلچر کي ڌيان ۾ رکي ڪنهن چرچو ٻڌايو تہ

هڪ مسلمان ٻار پنهنجي ڏاڏي جي مرڻ تي پڇيو ته، هن جي انتم سنسڪار ڪڏهن ٿيندي يعني هن کي چکيا تي ڪڏهن چاڙهيو ويندو؟!

هونءَ اڄ ڪلهه ڪاٺين ذريعي ٻاهه ٻاري ساڙڻ بدران مڙدي کي اليڪٽرڪ چيمبر ۾ پڻ ساڙيو وڃي ٿو خاص ڪري انگلينڊ، يورپ ۽ آمريڪا جي ملڪن ۾ جتي هندو ۽ سک گهڻا رهن ٿا. مري ويل ماڻهوءَ کي ڦيٿن واري بانس جي فريم تي رکي ان کي اليڪٽرڪ چيمبر ۾ داخل ڪيو وڃي ٿو. ان بعد مڙدي کي اندرين حصي ۾ صحيح طرح set ڪري فريم کي ٻاهر گهرڪايو وڃي ٿو ۽ دروازي کي بند ڪري آپريٽر چيمبر جو سئچ آن ڪري ٿو. انساني جسم کي مڪمل طرح ساڙڻ لاءِ 500 ڊگريون سيلسز رکيو وڃي ٿو. اٽڪل هڪ ڪلاڪ اندر مڙدو سڙي ڀسم ٿي وڃي ٿو. مٿان لڳل چمني مان ڪارو دونهون نڪرندو نظر اچي ٿو ان بعد راک وارثن حوالي ڪئي وڃي ٿي. جيڪي اها خاڪ ڪنهن ندي، چشمي يا کوهه ۾ ڦٽي ڪن ٿا.

هندو، سک، نندي ڪنڌ جي ٻڏن ۽ جين ڌرم جي ماڻهن جي اهائي خواهش رهي ٿي ته هن جي مري وڃڻ تي سندس سڙيل جسم کي پاڻيءَ ۾ وڌو وڃي. ويندي نهرو وصيت ڪري ويو هو ته سندس خاڪ گنگا ۽ جمنا (يمنا) ندين حوالي ڪئي وڃي. سنڌ مان لڏي ويل ڪيترن سنڌي هندن جي خاڪ پاڪستان موڪلي ويندي آهي ته ان کي سنڌو نديءَ حوالي ڪيو وڃي. پنهنجي هڪ سفرنامي ”دهليءَ جو درشن“ ۾ انڊين فلم ”وير زارا“ جو ذڪر ڪيو اٿم، جنهن ۾ هڪ پاڪستاني ڇوڪري زارا حيات خان (فلم ائڪٽريس پريتي زنتا) اڪيلي لاهور کان انڊيا جي سفر تي روانو ٿئي ٿي. هن سان گڏ سندس مري ويل سڪٽي آيا بيبي (فلم ائڪٽريس ظهرا سهگل) جي جسم جي خاڪ آهي. مري وڃڻ کان اڳ هن زارا کان وعدو ورتو هو ته هوءَ سندس خاڪ کي انڊيا وڃي سکن جي پوتر شهر ڪيرتپور ۾ ستلج نديءَ ۾ ڇڙڪائيندي. بهرحال زارا پنهنجي وفادار آيا جي وصيت پوري ڪرڻ لاءِ انڊيا پهچي ٿي. رستي تي ساڱس وير پرتاب سنگهه (شاهه رخ خان) ملي ٿو جيڪو هن کي پنهنجي ڳوٺ وٺي وڃي ٿو جتي هن کي چاچي چوڌري ٿمر سنگهه (اميتاڀ بچن) ۽ چاچيءَ سرسوتي ڪور (هيما ماليني) سان پڻ ملائي ٿو..... وغيره وغيره.

مطلب اهو آهي ته سڙي وڃڻ بعد خاڪ کي پاڻيءَ حوالي ڪيو وڃي ٿو. گهڻا ئي ماڻهن جي گنگا ندي کي ترجيح ڏئي ٿي پر ڪيترا يمنا، سنڌو ندي يا ٻين ندين کي به اهميت ڏين ٿا. جيئن مٿين فلم ”وير زارا“ ۾ سک آيا جي خاڪ کي ڪيرت پور آندو ويو جتان ستلج ندي وهي ٿي. پنجاب مان جيڪي پنج نديون وهن ٿيون: جهلم، چناب، راوي، بياس ۽ ستلج.... انهن مان ستلج ندي سڀ ۾ ڊگهي آهي. اها ندي تبت جي رڪشا ستال ڍنڍ مان شروع ٿي 260 ڪلوميٽرن بعد شِپڪيلا لنگهه مان

گذري هندستان جي رياست هماچل پرديس ۾ داخل ٿئي ٿي ۽ پوءِ 360 ڪلوميٽر ڏکڻ اولهہ طرف وهي انڊيا واري پنجاب جي ضلعي فيروزپور ۾ بياس ندي سان ملي ٿي. يعني بياس نديءَ جي پنهنجي حيثيت اتي انڊيا واري پنجاب ۾ ئي ختم ٿيو وڃي باقي ستلج ندي ٿورو اڳيان هلي 15 ڪلوميٽرن بعد پاڪستان واري پنجاب جي قصور ضلعي ۾ داخل ٿئي ٿي ۽ پوءِ اڳتي 17 ڪلوميٽرن بعد اُچ شريف وٽ چناب ندي (جنهن سان راوي ۽ جهلم نديون اڳ ۾ ئي ملي چڪيون آهن) سان ملي پنجند ندي ٿاهين ٿيون. جيڪا پوءِ پاسي کان لنگهندڙ انڊس (سنڌو نديءَ) سان مليو وڃي.

بهرحال ستلج نديءَ تي روپ نگر ضلعي جو هي شهر ڪيرت پور سکن جي تِڪاٽي پتال پوري جي ڪري مشهور آهي جِتي سک پنهنجي فوت ٿيل پيارن جي رک ڪٽي اچن ٿا جيئن "وير زارا" فلم ۾ پريتي زنٽا سک آيا جي خاڪ ڪٽي اچي ٿي. هي شهر "ڪيرت پور" سکن جي ڇهين گروءَ "گرو هرگو بند صاحب جي" 1627ع ۾ اڏرايو ۽ زندگيءَ جا آخري سالَ هتي ئي گذاريا. سندس پوٽو گرو هر راءِ ستون گروءِ پڙپوٽو گرو هرڪرشن هن شهر ۾ ڄاوا ۽ کين هِتي "گروءِ گدي" ملي ۽ هي ڪيرت پور جو شهر ئي هو جِتي ڏهين گروءَ "گرو گوبند سنگهہ" کي پنهنجي پٽ نائين گروءَ "تيغ بهادر صاحب جي" جي ڌڙ کان ڌار ٿيل سِسي دهليءَ کان ملي. گرو تيغ بهادر 1665ع ۾ نائون گرو مقرر ٿيو هو. 1675ع ۾ دهلي جي مغل شهنشاهہ اورنگزيب جي حڪم تي هن جو سر ڪٽيو ويو. اورنگزيب کي اهو اچي شوق ٿيو تہ سڄي هندستان کي مسلمان بنايو وڃي. ان خيال کان ڪشمير ۾ رهندڙ ڪجهہ هندن جي اقليت تہ مسلمان ٿي وئي پر ڪيترن ان جي مزاحمت ڪئي. ڪجهہ ماڻهن اورنگزيب کي اهائي صلاح ڏني تہ ڪنهن طرح سکن جي گرو کي مسلمان بنائڻ سان ٻيا هندو بہ ٿي مسلمان ويندا. اورنگزيب طرفان گروءَ تيغ کي گرفتار ڪرڻ جو آرڊر جاري ڪيو ويو. انهن ڏينهن ۾ هو اڄ واري خيبر پختونخواهہ ۾ هو جِتان هن کي زنجيرن سان ٻڌي ٿارچر ڪيو ويو جيئن هو اسلام قبول ڪري. ان بعد ۾ هن کي لوهي پڃري ۾ رکيو ويو. ٽن مهينن تائين اهو ڪم هلندو رهيو. ان بعد پبلڪ جي موجودگي ۾، چاندني چوڪ وٽ، سر قلم ڪيو ويو.

ڳالهہ اها آهي تہ اسلام تلوار جي ڇنب تي قائم نہ ڪيو ويو پر ڪي ڪي اورنگزيب جهڙا ماڻهو اڄ بہ آهن جيڪي ٻين کي طاقت جي زور تي سندن مرضيءَ جي خلاف زوريءَ مسلمان بنائڻ کي وڏو ثواب جو ڪم سمجهن ٿا. اهڙن ماڻهن فقط نفرت جو ٻج پوکيو آهي جنهن جو فصل اسان پويان لُٽي رهيا آهيون.

بهرحال هِتي اسان گنگا نديءَ تي نهيل شمشان گهاٽن جي ڳالهہ ڪري رهيا هئاسين جِتي مري ويلن کي ساڙي انهن جي رک کي گنگا ۾ ڇڙڪايو وڃي ٿو. ڪجهہ اهڙي ئي قسم جي اهميت وارا

گھاٽ نرماده نديءَ تي پڻ آهن. اهي نديون جيڪي انڊيا اندر ئي وهن ٿيون انهن ۾ هيءَ نرماده ندي ٽيون نمبر ڊگهي ندي آهي. ٻيون ٻہ آهن گوداوري ۽ ڪرشنا. ڪاليج جي ڏينهن ۾ جاگرافيءَ جي پيرڊ ۾ اسان کي پڙهايو ويندو هو تہ سواءِ چند درياهن جي دنيا جا باقي درياهہ/نديون اتر کان ڏکڻ وهن ٿيون. اهي نديون جيڪي اوڀر کان اولهہ طرف وهن ٿيون انهن مان نرماده ندي هڪ آهي جيڪا اوڀر کان مڌيا پرديش رياست کان شروع ٿي، ممبئي واري رياست مهاراشٽرا مان لنگهي گجرات ڀاروچ شهر وٽ خليج ڪمبات ۾ ڇوڙ ڪري ٿي جيڪو انگريزن جي ڏينهن ۾ ”بي آف ڪئمبي“ سڏبو هو. نرماده ندي 1300 ڪلوميٽر ڊگهي آهي. ياد رهي تہ سنڌو ندي 3200 ڪلوميٽر آهي ۽ پنجاب ۾ وهندڙ پنج ندين مان وڏي ندي چناب 960 ڪلوميٽر آهي ۽ ٻئي نمبر تي انهن پنجن ندين ۾ ڊگهي جهلم 813 ڪلوميٽر آهي.

نئڙي ڪنڊ جي ڇوڏاري جهاز هلائيندي... يعني ڪراچي کان هندستان جو الهندو ڪنارو ڏئي هيٺ ڪنيا ڪماري وٽان ڦرندي وري مٿي ڪلڪتي پهچڻ تائين مختلف هنڌن تي ندين جا ڇوڙ (Delta) ڏسي آئيڊيا ٿئي ٿو تہ اندران..... يعني خشڪي واري طرف کان ندي هِتي پهتي آهي. اسان وارو پاسو يعني انڊيا جو الهندي ڪناري وارو سمنڊ ”عربي سمنڊ“ آهي ۽ اڀرندي پاسي وارو خليج بنگال. اسان واري پاسي فقط ٻي نديون ڇوڙ ڪن ٿيون: پورٽ قاسم ۽ ٺٽي وٽان لنگهندي سنڌو نديءَ جو ڊيلٽا نظر اچي ٿو ان بعد ڪانياواڙ وٽ نرماده ندي ڇوڙ ٿي ڪري ۽ اتي ۽ گجرات جي شهر سورت وٽ تاپتي ندي. ان بعد انڊيا جي ٻئي پاسي واري سمنڊ ۾ جن ندين جي ڊيلٽا نظر اچي ٿي اهي آهن: برهمپترا، گنگا، ميگهنا، مهاندي، گوداوري، ڪرشنا ۽ ڪويري. اسان انهن ندين جي ڳالهہ نٿا ڪريون جيڪي انهن وڏين ندين ۾ مليو وڃن. جيئن يمنا، گومتي، شاردا، ڪوشي، سون وغيره گنگا سان ملن ٿيون. جيئن جهلم، چناب، پنجند ۽ ٻيون نديون مختلف هنڌن تي سنڌو ندي سان ملن ٿيون.

نرماده ندي جيڪا انگريز راڄ ۾ نربودا ندي سڏبي هئي اها هندن جي پنج پاڪ ندين مان هڪ آهي. ٻيون چار آهن: گنگا، يمنا (جمنا)، گوداوري ۽ ڪويري (Kaveri). ڪجهہ سال اڳ جڏهن هڪ اوڏ دوست جي پٽ جي شاديءَ تي بڙودا (گجرات) ويو هوس تہ گجرات جي مختلف شهرن جو ڪار ذريعي سير ڪندي راڄ پلپلا شهر ۾ پهتاسين جتان نرماده ندي وهي اڳيان عربي سمنڊ جي خليج ڪمبات ۾ وڃي ڇوڙ ڪري ٿي. اتي هڪ مندر جي ٻائي ٻڌايو تہ نہ فقط گنگا نديءَ ۾ پر مٿين پنجن ئي پوتر ندين مان ڪنهن بہ هڪ ۾ ٽبي ڏيڻ سان انسان جا گناهہ ڌوپجيو وڃن. روايت موجب گنگا نديءَ ۾ لکين ماڻهن جي وهنجڻ ڪري اها گدلي ٿيو وڃي ۽ پوءِ اها ڪاري ڍڳيءَ جو روپ ڌاري هن نرماده نديءَ ۾ اچي وهنجي ٿي ۽ هن نديءَ جي پاڪ پاڻيءَ ۾ پاڻ کي صاف ڪري ٿي. اهو پڻ چيو وڃي ٿو تہ

نرماده ندي گنگا نديءَ کان ٻه آڳاٽي آهي جنهن جو ذڪر ٻي صديءَ ۾ پٽولمي پڻ ڪيو ۽ هن نديءَ کي نامادي (Namade) سڏيو آهي. رامائڻ، مهاڀارت ۽ پراڻن ۾ پڻ هن نديءَ جو بار بار ذڪر اچي ٿو.....

بهرحال هن نديءَ نرماده بابت ڪيتريون ئي روايتون ۽ مٿ آهن. بنارس يونيورسٽيءَ جي پروفيسر ڊاڪٽر راج ڪرن چاولا ٻڌايو ته نرماده نديءَ لاءِ چيو ويجي ٿو ته شِو ديوتا هن نديءَ کي سندس اصليت ڪري بيحد پوتر سمجهيو ٿي ۽ هن کي شنڪاري يعني شنڪر ڀڳوان (شِو) جي ڌيءَ سمجهيو ٿو. تيز وهندڙ هن نديءَ جي تري ۾ گسندڙ گول پٿر شِو ديوتا جي سجاڳ اختيار ڪن ٿا ۽ هنديءَ ۾ هن بيلٽ/علائقي ۾ اها چوڻي عام آهي ته ”نرماده ڪي ڪنڪر اُتي شنڪر“. هنن لنگم جهڙن پٿرن جي روزمره جي عِبادت لاءِ هندن کي ڳولا رهي ٿي. اهي پٿر بانا لنگا يا بانا شِو لنگاس سڏجن ٿا.

ممبئي يونيورسٽي جي منهنجي ميزبان پروفيسر منوهر ٻڌايو ته تامل ناڊو رياست جي شهر ٿانجاور جي بريهاديشور مندر ۾ سڀ کان وڏو بانا لنگم رکيل آهي.

نرماده ندي اتر هندستان ۽ ڏکڻ هندستان جي وچ ۾ بارڊر جو ڪم پڻ ڏئي ٿي.

چا گهمي سگهندؤ....

هڪ ڏينهن ڪلاڪ ڏيڍ بنارس جي اسٽيشن تي ويهي ايندڙ ويندڙ مسافرن کي ڏسندو رهيس. ريل گاڏي آئي ٿي ته سوين ماڻهن جو ريلو لنگهي ويو ٿي. انهن ۾ ڪجهه مڪاني به نظر آيا ٿي جيڪي پنهنجي گهر هليا ويندا هوندا پر بنارس ۾ گهڻي ڀاڱي ٽوئرسٽ اچن ٿا..... انڊيا جي مختلف شهرن ۽ ٻاهرين ملڪن جا هندو، غير هندو ٽوئرسٽ، امير ماڻهو، غريب ماڻهو... واقعي بنارس وڏو ٽوئرسٽ اسپاٽ آهي، جِتي سال جا سمورا ڏينهن ٽوئرسٽ ايندا رهن ٿا. ٽوئرسٽن ڪري هِتي بنارس توڙي انڊيا جي ٻين شهرن ۾ هوٽل انڊسٽريءَ به ترقي ڪئي آهي. دهلي ۽ بمبئي ۾ به جِتي ڪٿي هوٽلون نظر اچن ٿيون پر هِتي بنارس ۾ ته ڪو ڪاٿو ئي ناهي.... امير ماڻهن جي رهائش لاءِ فائيو ۽ فور اسٽار هوٽلن کان وٺي غريبن لاءِ سستيون ۽ ساديون هوٽلون ۽ گيسٽ هائوس آهن جن جي وڏن ڪمرن ۾ ٽي ٽي چار چار گيسٽ به رکيا وڃن ٿا. جِتان لنگهه اتي هوٽلون ۽ گيسٽ هائوس نظر اچن ٿا. ڪجهه جا نالا دلچسپ ۽ عجيب لڳن ٿا. هڪ ڏينهن شهر جي مختلف گهٽين ۾ چڪر هڻندي ڪجهه گيسٽ هائوسن جا نالا نوٽ ڪيم. توهان کي انهن بابت آئيڊيا ڏيڻ خاطر توهان سان Share ڪري رهيو آهيان:

- گنگا گيسٽ هائوس
- Azure گيسٽ هائوس
- Peace گيسٽ هائوس
- شِوا گيسٽ هائوس
- 2BR Homestay
- وشنو ريسٽ هائوس: هن جي ڪجهه ڪمرن مان گنگا ندي نظر اچي ٿي. هي ريسٽ هائوس پانڊي گهاٽ وٽ آهي.
- مشرا گيسٽ هائوس: مانيڪارنيڪا گهاٽ جي پرسان آهي جيڪو شمشان گهاٽ آهي... يعني هن گهاٽ تي مڙدا ساڙيا وڃن ٿا.
- Buest گيسٽ هائوس: مرتنجائي مهاديو مندر پرسان.

- گنگاجي فوجي هوم: من مندر گهاٽ پرسان. سندس ايئر ڪنڊيشنڊ ڪمرن جي مسواڙ 1000 رپيا آهي. باقي ٻيا 400 رپين تائين آهن.
- گرووي گيسٽ هائوس: اسي گهاٽ وٽ آهي. هفتي جي مسواڙ 3000 رپيا آهي.
- هوٽل رور ويو: 250 رپيا مسواڙوارا ڪمرا.
- موروتي گيسٽ هائوس: هن جي ڇت تي ريسٽورنٽ پڻ آهي.
- Radiant YMCA هوسٽل.
- ساهي River view گيسٽ هائوس.
- شانتي گيسٽ هائوس: شانتي نالي توهان کي بنارس ۾ ڪيترين ئي هوٽلن نظر ايندين.
- سيتا گيسٽ هائوس.
- چئو ستي گيسٽ هائوس.
- تِواري لاج.
- گولڊن لاج.

هيئنر هڪ نئين ريسٽورنٽ کلي آهي جنهن جو نالو آهي ”بفئلوز ريسٽورنٽ“ هيءَ ريسٽورنٽ ڪيدار گهاٽ ۾ پوسٽ آفيس جي پرسان آهي جنهن جو خاص مينو آهي ٿالهي. ملائيشيا ۾ ٿائلنڊ جي سائوٿ انڊين ريسٽورنٽن ۾ به ٿالهي ڊش مشهور آهي. هن هڪ وڏي پليٽ تي به ڪن پاڇيون، چٽڻي، آچار ان سان گڏ چپاتي يا پوري رکي وڃي ٿي. هڪ ڳالهه آهي ته هِتي جي ريسٽورنٽن ۾ کاڌو مهانگو نه آهي. اهو ان ڪري جو هتي ورلي ڪا هوٽل/ريسٽورنٽ آهي جنهن تي چڪن، مٽن يا بيف serve ٿيندو هجي نه ته هر هوٽل تي توهان کي ڀاڄي ۽ دال جا ڊش ملندا جيڪي ظاهر آهي گوشت کان سستا آهن.

هڪ ريسٽورنٽ ۾ گهڙيس ته هوٽل جي منهن وٽ ئي هڪ همراهه کي ڪوفتن جو ٻوڙ کائيندو ڏسي مونکي حيرت ٿي. ٻئري کي سڏي آهستي پڇيومانس ته ”ڪوفتي هين؟“

”جي ها“ هن وڏي هائوڪار ڪئي.

”بيف جا آهن يا مٽن جا؟“ مون پڇيو ۽ ٻئري شڪل تاهي مونکي ائين ڏنو ڄڻ مون کيس ڪا گار ڏني هجي. پر پوءِ شايد هن کي يڪدم احساس ٿيو... ۽ ظاهر آهي اهو سوال رڳو مون ته نه ڪيو هوندو. مون جهڙا ڪيترائي بيوقوف غير هندو ٽوئرسٽ هِتي اچن ٿا ۽ ضرور ڪيترائي ان قسم جو سوال ڪندا هوندا. ٻي گهڙي هن مرڪندي چيو ”دال کي ڪوفتي هين.“

دل ۾ آيو ته پڇانس ته دال کان علاوه ٻي به ڪا شيءِ آهي؟

اڙدو جي مزاحيہ ليکڪ مشتاق يوسفي جو چوڻ آهي تہ هو هڪ هوٽل ۾ ويو جيڪا هڪ زميندار جي هئي جيڪو پٽاٽن جي پوکَ ۾ مشهور هو. ٻئري کان مينو جو پڇيو ويو تہ ٻوڙ ۾ ڇا آهي تہ ڦر ڦر چوڻ لڳو:

”آلو گوشت، آلو پالڪ، آلو سبزي، آلو گريوي، آلو گوبي، آلو پياز، آلو......“

مشتاق صاحب کيس يڪدم روڪي چيو:

”ڇا آلوءَ کان علاوه ٻيو ڪو ڊش هن هوٽل ۾ نہ آهي ڇا؟“

ٻئري فخر سان وراڻيو: ”سر! ڇو نہ.... پٽئٽو ڪٽليٽ!“

سو انڊيا ۾ توهانکي ريسٽورنٽون، ڪيفي، ڍاٻا، ڪئنٽينون ۽ ريڙهي وارا جِتي ڪٿي ملندا پر سواءِ ڪنهن ايڪڙ ٻيڪڙ جي، جنهن وٽ ڪو مرغي جو ڊش هجي، باقين تي ڀاڄي ۽ دالين جا ڊش نظر ايندا جيڪي هڪ تہ مهانگا نہ آهن ۽ ٻيو تہ توهان جي صحت لاءِ بہ صحيح آهن. ڪو ٽوئرسٽ مون کان صلاح وٺندو آهي تہ آئون ان کي هميشہ اهو چوندو آهيان تہ پرديس ۾ گوشت توڙي مڇي گانگٽ جهڙي شيءِ نہ کائجو. ڇو جو اهي شيون بيحد Sensitive آهن ۽ جلد خراب ٿيو پون ۽ گهٽيا ٽٽا هوٽلن وارا ٻڇيل ٻوڙ رات جو اڇلائڻ يا هوٽل ۾ ڪم ڪندڙ ٻئرن کي مفت يا اڌ قيمت تي ڏيڻ بدران ٻئي ڏينهن بہ هلائين ٿا، بلڪ ٽئين چوٿين ڏينهن بہ ان ٻڇيل ٻوڙ ۾ مرچ مصالحا وجهي هلائين ٿا. اها ڳالهہ آئون خاطري سان ان ڪري چوان ٿو جو اها ڳالهہ مونکي ٻن ٽن حيدرآباد ۽ ڪراچي جي اعليٰ هوٽلن جي مالڪن ٻڌائي. بلڪ اهو بہ چيائون تہ ٽئي يا چوٿين ڏينهن ڪانپوءِ اجان ٻڇيل ٻوڙ هو گاڏي وارن کي وڪٽي ڏين. سو اهڙو ڪو ڊش کائڻ جو جوکم کڻڻ کان بهتر آهي تہ دال کائجي يا تازي ڀاڄي. حق جي ڳالهہ ڪجي تہ انڊيا ۾ اڊلي، ڏوسا، آلو پرانا ۽ پاو ڀاڄي جهڙيون سستيون ۽ سنيون شيون سواءِ ايران جي، ڪٿي نہ آهن. سو هڪ صحيح ٽوئرسٽ کي کپي تہ هو اهي گوشت مڇيون کائڻ جا شوق پنهنجي ملڪ پنهنجي گهر ۾ اچي پورا ڪري تہ بهتر آهي. پرديس ۾ بيمار ٿيڻ معنيٰ پاڻ کي ۽ پنهنجي سنگت کي پريشان ڪرڻ.

ساڳي طرح رهائش بہ جيترو ٿي سگهي سادي رکڻ کپي. ڪمپني يا آفيس جي طرفان توهان کي ٻاهر موڪليو پيو وڃي تہ پوءِ صحيح آهي جو خرچ ٻيا پيا ڏين. ۽ توهان ڊيوٽي جي سلسلي ۾ پرديس آيا آهيو. سو هوٽل پلي اهڙي هجي جِتي ڪمپيوٽر ۽ انٽرنيٽ جي بہ سهوليت هجي. باقي جيڪڏهن توهان گهمڻ لاءِ نڪتا آهيو ۽ پنهنجي خرچ تي تہ پوءِ فائو اسٽار هوٽل ۾ ڇو رهجي ۽ کهڙو فائدو؟ جڏهن تہ يورپين گورا ۽ آمريڪن بہ ريلوي اسٽيشنن جي پر واريون سستيون هوٽلون ڳوليندي نظر اچن ٿا. خاص ڪري ايشيا جي ملڪن ۾ سياري ۾ سفر دوران اها هوٽل بہ صحيح آهي

جنهن ۾ نہ دري هجي نہ ايئر ڪنڊيشنر. بس ٿڌي ۽ گرم پاڻي جو بندوبست هجي ۽ ڪٽ بنا منگھڻن جي هجي. انڊيا، برما، سري لنڪا، ٿائلنڊ جهڙن ملڪن ۾ وڃڻ وقت احتياطن پاڻ سان مڇر ڀڄائڻ واري چرخي يا ٽڪي ٻارڻ جو اليڪٽرڪ هيٽر ضرور رکجي.

ٻہ چار ڏينهن اڳ هڪ گھمڻ جي شوقين ٻڌايو تہ هو پنهنجن دوستن سان سري لنڪا ۽ ملائيشيا جو ڏهہ ڏينهن چڪر هڻي آيو آهي ۽ هن جيڪو خرچ ٻڌايو اهو حيرتناڪ هو. پڇڻ تي ٻڌائين تہ هو ٻنهي ملڪن ۾ فائيو اسٽار هوٽلن ۾ رهيا جن ۾ نيرن بہ شامل هئي. ”سائين ڇا ڪريان؟!“ هن افسوس ڪندي چيو. ”منهنجي گروپ ۾ سڀ وڏيرن جا ٻارَ هئا جيڪي ڦيريون دفعو گھر کان ٻاهر نڪتا هئا. هنن جو سڄو زور ”سٺي“ هوٽل تي هو. هو هِتان ئي هوٽلون بُڪ ڪرائي نڪتا هئا.“

ڳالهہ اها آهي تہ ٻاهر گھمڻ لاءِ جڏهن ڪو نڪري ٿو تہ هن جو سڄو ڏينهن هل هلان ۾ ٿو گذري. هوڻءَ بہ جنهن ڪم، گھمڻ ۽ دنيا ڏسڻ لاءِ ماڻهو آيو آهي، تہ صبح جو سوير ئي نڪري پئجي ۽ جيترو ٿي سگھي پنڌ ئي پنڌ هلجي ڇو جو پنڌ گھمندي ماڻهو گھڻو ٿو ڏسي ۽ ايندڙ ويندڙ سان خبرچار ڪري سگھجي ٿي. بهرحال صحيح معنيٰ ۾ هڪ سياح (ٽوئرسٽ) سڄو ڏينهن ايترو ٿو هلي جو رات جو سمهڻ مهل هو اهڙو ٿڪل رهي ٿو جو هن کي ڪنڌن جي سيج تي بہ ننڊ اچيو وڃي.

ملائيشيا ۽ سنگاپور ۾ ڏسندو آهيان تہ يورپي ٽوئرسٽ صبح ساڻ گھمڻ لاءِ نڪري پوندا آهن. پوءِ هِتي جون سبزيون مارڪيٽون ۽ انهن ۾ واڪ تي وڪامندڙ شيون، وڻ وارا، پارڪ ۽ اسڪول ڏسندا ويندا. فوٽو بہ صبح جي وقت صحيح اچن ٿا، جو سج پاسيرو رهي ٿو. ڏهين يارهين کان پوءِ سج مٿي چڙهڻ ڪري فوٽوگرافيءَ ۾ اها جان نٿي رهي. ڪيترا گورا ڏسندو آهيان تہ ڏينهن ٽتي جو بہ پيا هلندا. ٿڪجي پوڻ تي ڪنهن ايئرڪنڊيشن ڊپارٽمينٽ اسٽور ۾ گھڙي پوندا جِتي پنڌرهن ويهہ منٽ ٿڌڪار ۾ فرحت وٺندا. ڪڏهن ڪوڪا ڪولا يا ٻي ڪا ڊرنڪ وٺي پيئندا جيئن هنن جي شگر ليول صحيح رهي نہ تہ خالي ڪوڪا ڪولا جي پلاسٽڪ جي بوتل ۾ پبلڪ نلڪي تان پيريل پاڻي ڍڪ ڍڪ پيري ائين پيا پيئندا آهن. جڻ وڏو عيش پيا ڪن يا وري ڪنهن پارڪ جي بينچ تي ويهي ٽڪ پيجندا ۽ گھميل شيون نوٽ ڪندا ۽ وڌيڪ ڏسڻ لاءِ نقشو جاچيندا.

۽ اها ڳالهہ تہ ڪيترا دفعا لکي چڪو آهيان تہ ڪنهن بہ ملڪ جي ڪنهن بہ شهر ۾ وڃڻ کان اڳ ان جو نقشو اهم روڊ ۽ رستا، گھمڻ جون جايون ڏيان ۾ رکي پوءِ نڪرو. فائيو اسٽار هوٽل جي نرم بستري تان صبح جو نائين ڏهين ڏاري اٿي ان هوٽل جي ڳري نيرن ڪائي ٻَہ چار اوڳرايون ڏئي پوءِ يارهين ٻجي ڏاري هوٽل مان ٻاهر قدم رکي هِنَ هُنَ کان ”ڇا ڏسجي، ڇا ڏسڻ کپي؟“ پڇڻ وارو همراهہ ڇا گھمي سگھندو!

هم هين بنارس کي ڀيا

گنگا نديءَ جي ڪناري تي هندستان جو هي شهر بنارس جيڪو ورانسي ۽ ڪاشي بہ سڏجي ٿو هڪ عجيب شهر آهي، جنهن ۾ بارهوئي ميلو متل رَهي ٿو. هن شهر جي زيارت لاءِ، گنگا ۾ ٽٻي ڏئي پنهنجا پاپَ ڌوئڻ لاءِ، مري ويل پنهنجن پيارن کي گنگا جي پاڻي ۾ لوڙهڻ يا چکيا چاڙهڻ لاءِ، روزانو هزارن جي تعداد ۾ ماڻهو اچن ٿا. هڪ طرف ياتري ۽ فارين ٽوئرسٽ تہ ٻي طرف شاگردن جي اچ وڃ لڳي رهي ٿي ڇو جو بنارس نہ فقط مندرن ۽ گهاٽن جو شهر آهي پر اسڪولن ۽ اسپتالن جو بہ شهر آهي. ۽ هن شهر جي رونق هن صديءَ کان نہ آهي ۽ نہ ورهاڱي کان پوءِ جي، جيئن اسان وٽ حيدرآباد وارو قاسم آباد يا اسلام آباد آهي. بنارس تہ صدين کان آباد شهر آهي. اڄ کان فقط ٻہ صديون اڳ جڏهن اڃان ڪوالالمپور يا ڪينيا جي گاديءَ واري سهڻي شهر نئروبي جو پهريون گهر بہ نہ ٺهيو هو تڏهن بہ بنارس ۾ روزانو پري پري کان ياتري گهوڙن، گڏهن ۽ اٺن تي چڙهي يا پيدل پنڌ پهتا ٿي. بنارس عيسوي سن کان بہ پراڻو آهي.... ايترو پراڻو جيترا هندو ڌرم جا پاڪ ڪِتاب ويد. منهنجي خيالَ ۾ دنيا جو ٻيو ڪو ورلي شهر هوندو جنهن جو احوال ايترن مختلف تاريخي ۽ جاگرافيءَ جي ڪِتابن ۾ ناولن ۽ سفرنامن ۾ آيو هوندو. فلمن ۾ ڏيکاريو ويو هوندو.... ها هڪ ٻہ اهڙا شهر لنڊن، قاهرا جهڙا ضرور آهن پر ملاڪا، ممبئي، لاهور، حِدو حيدرآباد.... هرگز نہ.

ڪيترا اهڙا ناول جيڪي انگريزن انڊِيا جي پس منظر ۾ لکيا يا اسانجي نندي ڪنڊ جي ماڻهن انگريزيءَ ۾ لکيا انهن ۾ ڪٿي نہ ڪٿي ٿيرائي گهيرائي بنارس شهر جو ذڪرضرور آندو آهي. ڪاليج جي ڏينهن ۾ ان قسمَ جا انگريزن جا لکيل ناول "باواني جنڪشن" ۽ "A passage to India" پڙهي هندستان جي ڪيترن تاريخي شهرن جا نالا ياد ٿي ويا هئا. بنارس بہ انهن مان هڪ آهي. بنارس سان بہ ڪيتريون ئي شيون وابستہ آهن جيئن سيام (ٿائليند جي آڳاٽي نالي) سان سيام ٻلي، سيامي جاڙا (Siamese Twins)، سيامي مانگر مڇ جيڪو مٺي پاڻيءَ جو واڳون آهي ۽ ملائيشيا ، انڊونيشيا بورنيو ويٽنام، برما ۽ ڪمبوڊيا پاسي نظر اچي ٿو ۽ جنهن جي سائنسي نالي (Crcodylus Siamensis) ۾ بہ سيام (ٿائليند) جو نالو اچي ٿو. جيئن ايران جي پراڻي نالي پرشيا جي سڃاڻپ سان ڪيتريون ئي شيون لاڳو آهن جيئن: پرشين غاليچا، پرشين ميلن (ايراني گدرو)، پرشن پِڪل (ايراني آچار) ۽ ڪيترن رنگن جا خاص شيڊ پڻ ايران (پرشيا) سان وابستہ آهن. جهڙوڪ، پرشن بلو پرشن پنڪ.... وغيره. تيئن ڪجھ شين جي ناموس ۽ ناماچار بنارس جي ڪري بہ آهي جيئن تہ بنارسي پان، بنارسي ساڙهي، بنارسي بابو..... وغيره

بنارسي ساڙهيون سڄي انڊيا ۾ سهڻيون ۽ قيمتي سمجهيون وڃن ٿيون جيڪي سون ۽ چانديءَ جي ڌاڳن واري بروڪيڊ واري ڪپڙي ۽ زريءَ واري ڀرت سان ٺاهيون وڃن ٿيون. هي ساڙهيون گهڻو ڪري نازڪ قسمَ جي سلڪ سان اڻيون وڃن ٿيون. بهرحال هاڻ ته ان قسم جون ساڙهيون ملتان ۽ بنگلاديش جي شهر نواڪلي ۾ به ٺهن ٿيون پر اهي به بنارسي سڏجن ٿيون.

هونءَ دهلي جا ٺڳ ته ڀڏا اٿئون پر بنارس جا ٺڳ به مشهور آهن. گهٽ ۾ گهٽ ان نالي واري فلم ”بنارسي ٺڳ“ اسان ڪيترائي دفعا چٽگانگ ۾ ڏٺي هئي. جڏهن اسان اتي مئرين انجنيئرنگ پڙهي رهيا هئاسين. ان بعد سگهوئي.... 1964ع ڌاري پاڪستان ۾ انڊين فلمن جي نمائش تي بندش لڳي وئي هئي. مٿين فلم 1962ع ۾ ٺهي، جنهن جو هيرو ”منوج ڪمار“ هو. جنهن جي ماءُ لليتا پوار ٿي هئي. جيڪا پوءِ به ڪافي فلمن ۾ ايندي رهي. ان فلم جا گانا اڄ به ٻڌڻ سان اسان کي چٽگانگ (جيڪو هاڻ پاڪستان نه پر بنگلاديش جو شهر آهي) جي الماس سئنيما ياد ٿي اچي. جنهن ۾ اها فلم ڏٺي هئيسين. هڪ گانو هو:

کهلی کهلی ذلفوں کو بهاندھ بهی لو
ہوجائے نا دنیا میں شام کہیں
یوں نہ دیکھو تم مجھ کو
ہوجائے نا ہم بدنام کہیں

هن فلم جي هيروئن وجايا چوڌري ٿي هئي. هوءَ ان بعد ٻين فلمن ۾ نظر نه آئي. هڪ ٻيو گانو جيڪو هيرو (منوج) ۽ هيروئن گڏجي ڳايو هو:

ایک بات پوچھتا ہوں
گر تُم بُرا نہ مانو
دیکھا کہیں ہے تم نے
دل میرا کھوگیا ہے
میرا ہی ہو کے مجھ سے
ناراض ہوگیا ہے ۔ ناراض

اهي ٻئي گانا مُڪيش ۽ لَتا گڏجي ڳايا آهن.

بنارس شهر جي نالي سان ”بنارسي بابو“ نالي پڻ فلم آهي، جيڪا ايتري پراڻي ناهي پر تڏهن به 1997ع جي آهي. فلم ۾ شڪتي ڪپور، قادر خان ۽ بندو پڻ آهن. هيروئن رامايا ۽ هيرو گووندا هو. گووندا (فلم ۾ سندس نالو گوپي آهي) بنارس جو هڪ ڇٽ نموني جو نوجوان ٿيو آهي جنهن جي

شادي ولايت کان موٽيل مڏو (رامايا) سان ٿئي ٿي. اميتاڀ بچن ۽ راجيش کنا بعد، ڏسان پيو تہ هن پاسي ملائيشيا، سنگاپور، ٿائلنڊ پاسي، گووندا ڪافي مشهور آهي. گووندا سياستدان بہ ٿي رهيو. هو ڪانگريس پارٽيءَ جو ماڻهو هو ۽ 2004ع واري صوبائي اليڪشن ۾ مهاراشٽرا رياست جي پارليامينٽ (لوڪ سڀا) ۾ ممبئي جي سيٽ تي چونڊيو هو. شايد فلمن جي مشهوري ڪري ۽ سٺي طبيعت ڪري هن مخالف همراهہ (جيڪو پنج دفعا ان سيٽ تي ڪٽيندو رهيو) کي اڌ لک ووٽن جي برتريءَ سان شڪست ڏني هئي. اليڪشن دوران گووندا خوب نعرا هڻي ماڻهن کي متاثر ڪيو جن مان هڪ هو تہ: پراواس (سواري)، سوا سٿيا (صحت) ۽ گيان (تعليم)..... پر ميمبر ٿي ڪو ڀوتو نہ ٻاريائين ۽ عوام طرفان سخت تنقيد جو نشانو رهيو.

هِتي اهو بہ لکندو هلان تہ گووندا (سچو نالو گووندا ارجن آهوجا) جي وڏن جو ڳوٺ اسان واري صوبي پنجاب جو گجرانوالا آهي، جِتي سندس پيءُ ارون آهوجا 1917ع ۾ ڄائو جنهن لاهور جي انجنيئرنگ ڪاليج مان تعليم حاصل ڪئي. شروع جي ڏينهن جو هڪ پروڊيوسر محبوب خان کيس 1937ع ۾ ممبئي وٺي آيو ۽ پنهنجي فلم "ايڪ هي راستہ" ۾ هيرو جو پارٽ ڏنائين. سندس ائڪٽنگ جا جوهر 1940ع ۾ نهيل "عورت" فلم ۾ نظر اچن ٿا.

گووندا جي ماءُ نسيم مسلمان هئي، جيڪا پوءِ هندو ٿي ۽ پنهنجو پاڻ کي نرملا ديوي سڏائڻ لڳي. ارون (گووندا جو پيءُ) ۽ نسيم (ماءُ) پهريون دفعو سويرا فلم ٺهڻ دوران مليا ۽ 1941ع ۾ شادي ڪيائون. چون ٿا تہ ارون کي پوءِ پنهنجيون فلمون ٺاهڻ جو شوق ٿيو پر پهرين ئي فلم جنهن جو هو پروڊيوسر ٿيو سخت ناڪامياب (فلاپ) وئي، کيس وڏو نقصان ٿيو جنهن جي صدمي ۾ هو کٽ تي ڪريو تہ مرڻ تائين بيمار ئي رهيو. سندن گهر ممبئي جي ڪارٽر روڊ تي هو. اهو وڪٽي ممبئي جي اتر ۾ ٻهراڙيءَ واري علائقي ويرار ۾ اچي رهيو جِتي گووندا 1963ع ۾ ڄائو. لاڙڪاڻي جو ڊاڪٽر ٻلديو متلاڻي جيڪو ممبئي ۾ گووندا جو پاڙيسري ۽ دوست پڻ آهي، تنهن مٿين ڳالهين کان علاوه اهو بہ ٻڌايو تہ گووندا ڇهن ٻارن ۾ ننڍو آهي. ان ڪري هن کي ننڍي هوندي کان وٺي گهر ۾ "چي چي" سڏين ٿا. "چي چي" پنجابي ٻولي جو لفظ آهي جيڪا اڄ بہ گووندا جي گهر ۾ ڳالهائي وڃي ٿي ۽ ان لفظ جي معنيٰ آهي چيچ (هٿ جي ننڍي آڱر). گووندا جو پيءُ جيئن تہ فلم نہ هلڻ جي غم ۾ بيمار رهيو ان ڪري گووندا جي ماءُ نرملا ديويءَ کين نپائي وڏو ڪيو.

بهرحال هِتي اسين بنارس جي ڳالهہ ڪري رهيا هئاسين تہ هن شهر تي تمام گهڻا ڪِتابَ لکيل آهن. ان کان علاوه بنارس ۽ ان جي ماڻهن ۽ خاص شين جي نالن تي پڻ فلمون ٺهيل آهن ۽

ڪيترن گانن ۾ پڻ هن شهر جو ذڪر اچي ٿو. جيئن اميتاڀ بچن ۽ تبوءَ جي هڪ فلم ”قهرام“ ۾ هڪ گاني جا ٻولَ هن ريت آهن:

ہم ہیں بنارس کے بھیا، ہو میرے بھیا

جس کو بھی چاہے نچادیں

اڑے چڑھ کے نا اترے گی او بھیا

ہم ایسی مستی پلادیں، او بھیا

اهو گانو ڀوڄپوري ٻولي جو مزاحيہ گانو آهي. جيڪو اميتاڀ بچن ۽ نانا پاٽيڪر ڳائين ٿا. هيءَ فلم 1999ع جي آهي.

شبانا عظميٰ جي ڀاڻيجي ۽ فلم ائڪٽريس فرح ناز جي ننڍي ڀيڻ ”تبو“ تي بہ سٽون لکڻ ٿو چاهيان جيڪا پنهنجي وقت جي بيحد مشهور فلم ائڪٽريس رهي آهي ۽ جنهن هندي فلمن کان علاوه ڪيترين تامل، تيلگو، مليالم، مراٺي ۽ بنگالي فلمن ۾ ڪم ڪيو ۽ ان کان علاوه هالي ووڊ جي انگريزي فلمن ۾ پڻ ڪم ڪيو جو سهڻي ۽ سٺي ائڪٽنگ سان گڏ، سٺن انگريزي اسڪولن مان پڙهڻ ڪري هن جي انگريزي بہ سٺي آهي.

تَبو (Tabu) سچو نالو تبسم هاشمي، 1971ع ۾ جمال هاشمي ۽ رضوانا جي گهر حيدرآباد دکن ۾ جنم ورتو. اڃان سال اڌ جي هئي تہ سندس والدين جي طلاق ٿي وئي. سندس ماءُ اسڪول ٽيچر هئي ۽ سندس نانو ۽ ناني رٽائرڊ پروفيسر هئا، جن حيدرآباد دکن ۾ اسڪول هلايو ٿي. سندس نانو محمد احسن مئٿس جو پروفيسر ۽ ناني انگريزي ادب جي پروفيسر هئي. تبو مئٽرڪ تائين حيدرآباد دکن جي ڪانوينٽ اسڪول ”سينٽ انس (St. Anns) هاءِ اسڪول“ مان تعليم ورتي ان بعد ممبئي هلي آئي جِتان جي مشهور ڪاليج سينٽ زئوير مان وڌيڪ پڙهي. هن ڪاليج ۽ ممبئي جي ڪجهہ ٻين انگريز راڄ جي مشهور جهونن ڪاليجن بابت آئون پنهنجي هندستان جي سفرنامي ”ممبئي منهنجي ياڪر ۾“ ۾ تفصيلي احوال لکي چڪو آهيان.

تبوءَ جون ڪجهہ ٻيون هندي فلمون جيڪي مشهور آهن هن ريت آهن: بارڊر، سجن چلي سسرال، بيوي نمبر 1، ماچيس، چيني ڪم، چاندي بار وغيره ۽ آمريڪي فلم ”The Namesake“ ۽ ائنگ لي جي فلم ”Life of Pi“ ۾ ڪيس ڪيترائي ايوارڊ مِلي چُڪا آهن، جن مان هڪ ”پدما شري“ پڻ آهي جيڪو انڊيا جو چوٿون وڏو ايوارڊ آهي.

بنارس تي لکيل انيڪ ڪِتابَ.....

هن ڪان اڳ بنارس بابت ڪِتابن، ڪهاڻين ۽ بالي ووڊ جي هندي فلمن ۽ گانن جي ڳالهه ڪري رهيا هئاسين. ”بنارس“ نالي واري هڪ گانن سان ڀرپور 2009ع جي مليالم زبان جي پڻ فلم آهي. تامل، تيلگو ۽ ڪنهڙ وانگر مليالم پڻ ڏکڻ هندستان جي عام ٻولي آهي. انگريز راڄ ۾ جڏهن انڊيا ۽ عدن کان وٺي سري لنڪا ۽ برما تائين ۽ ملايا (ملائيشيا) کان هانگ ڪانگ تائين برطانيه جي حڪومت هئي ته ان وقت نوڪرين، پورهئي يا واپار لاءِ جيڪي نندي کنڊ جا ماڻهو ملائيشيا ۽ سنگاپور ۾ آيا انهن ۾ گهڻائي ڏکڻ هندستان جي ماڻهن جي هئي. ان ڪري اڄ به انهن ملڪن ۾ اڙدو يا هندي کان وڌيڪ تامل ۽ ٻئي نمبر تي مليالم هلي ٿي. سنگاپور جي ته انگريزي، ملئي ۽ چيني زبان سان گڏ چوٿين تامل زبان به قومي زبان قرار ڏنل آهي. ملائيشيا جي قومي زبان ملئي آهي پر پڙهائيءَ لاءِ انگريزي استعمال ٿئي ٿي ۽ اتي به سنگاپور وانگر هر شاگرد کي مئٽرڪ تائين آپشنل سبجيڪٽ ۾ تامل ۽ چينيءَ مان هڪ کڻڻو پوي ٿو. شروع کان، گهٽ ۾ گهٽ جڏهن کان منهنجو انهن ملڪن ڏي 1968ع کان وڃڻ شروع ٿيو آهي، سنگاپور ۽ ملائيشيا جي هڪ ٻن سئنيما هالن ۾ نندي کنڊ جون فلمون ڏيکاريون وڃن ٿيون. هندي، پنجابي يا بنگالي ڪڏهن ڪڏهن چڙهن ٿيون، نه ته فقط تامل يا مليالم هلن. گذريل سڄو مهينو ملائيشيا ۾ هوس پر رڳو مٿين ٻولين جون يعني سائوٿ انڊين فلمون هلنديون رهيون.

پر سائين! ڪن ڪن ڳالهين ۾ تامل، تيلگو ۽ مليالم فلمون هنديءَ کان به زور آهن. اسين به جڏهن جهاز تي هئاسين ته ڪولمبو، ڪوالالمپور ۽ سنگاپور جهڙن شهرن ۾ هندي فلم نه لڳل هوندي هئي ته تامل يا مليالم ئي ڏسي ايندا هئاسين. ڪا ڪا فلم ڏسي رڙ نڪري ويندي هئي ته هيءَ ته نسورو ئي فلاڻي هندي فلم جي ڪاپي آهي. ان تي تامل ڳالهائيندڙ ٻڌائيندا هئا ته اصل ڳالهه ان جي ابتڙ آهي يعني هندي فلمون ڏکڻ هندستان جي فلمن تان ڪاپي ٿين ٿيون ڇو جو ڏکڻ هندستان جا ماڻهو آرٽ، راڳ، ناچ وغيره ۾ اتر هندستان جي ماڻهن کان گهڻو اڳيان آهن. اهڙي طرح ڪوالالمپور، پينانگ، سنگاپور جي ايف ايم ريڊيو اسٽيشن تي تامل، تيلگو يا مليالم زبان جا گانا ايندا آهن ته انهن جا لفظ ته ڪٿي سمجهه ۾ نه ايندا آهن پر انهن جون ڌنون پهرين جون ٻُڌل لڳنديون آهن. انهن لاءِ اسان جا دهلي، لکنو اجمير پاسي جا جهازران ٻڌائيندا آهن ته اهي اصل آهن، جن تان هندي زبان جا

گانا ڪاپي ٿيل آهن. بالي ووڊ فلمن جون ڪيتريون ٽاپ جون هيروئنون تامل، تيلگو يا مليالم ڳالهائڻ واريون ڏکڻ هندستاني آهن جن کان اسان جي ملڪ جا ماڻهو بہ واقف آهن. جيئن تہ اسان جي جوانيءَ جي ڏينهن جون، وحيده الرحمان، وجينتي مالا ۽ هيما مالني جيڪي تامل ڳالهائڻ واريون مدراسي آهن. تامل فلمن جي مشهور ائڪٽر جيمني ۽ تيلگو فلمن جي ائڪٽريس پشپا والي جي ڌيءَ ريکا پڻ تامل آهي. سِري ديوي تامل ۽ تيلگو ڳالهائڻ واري پڻ تامل ناڊو رياست جي آهي. ابيشيڪ بچن جي زال مس ورلڊ ايشوريا راءِ بہ ڏکڻ هندستان جي رياست ڪرنا ٽڪا جي شهر مئنگلور جي آهي.

”بازيگر“ ۽ ”مين کلاڙي تو اناڙي“ جهڙن فلمن جي هيروئن جو پڻ ايشوريا راءِ جي شهر سان واسطو آهي. اڄ ڪلهہ جيڪا ٽاپ جي ائڪٽريس آهي... خبر ناهي پاڪستان ۾ آهي يا نہ پر هِتي بنارس ۾ ضرور آهي، جنهن جون ٽي ٽي فلمون سئنيما هالن ۾ هلي رهيون آهن اها ڪونڪي زبان ڳالهائيندڙ ڊِپيڪا پاندوڪون آهي. ڊِپيڪا بيڊمنٽن جي چئمپين بلڪ ليجنڊ پرڪاش پادوڪون جي ڌيءَ آهي ۽ 1986ع ۾ ڊئنمارڪ جي شهر ڪوپن هيگن ۾ ڄائي.

ان تان مون کي ياد آيو تہ ڪيترا ماڻهو پڇندا آهن تہ: ”ڏکڻ هندستان جا انيڪ ماڻهو جيڪي ملائيشيا ۾ رهن ٿا انهن تہ ڪو بہ ٻوٽو نہ ٻاريو آهي... نہ ڳائڻ وَڄائڻ ۾، نہ ۽ نہ راندين ۾ ۽ نہ تعليم ۾! ملائيشيا ۾ جيڪي مشهور ۽ نامور انڊين آهن اهي سک، پنجابي، سنڌي هندو ۽ گجراتي وغيره آهن!“

ڳالهہ اها آهي تہ ملائيشيا ۾ پوک جي ڪمن لاءِ ڏکڻ هندستان جا اڻ پڙهيل ۽ هيٺين ذات جا ماڻهو گهرايا ويا هئا، جن جو ڪم ٻوٽا پلاهہ ڪرڻ، جنگهلن ۾ رهڻ ۽ ٺرو پي پنهنجي دنيا ۾ مست رهڻ هو. گجراتي ۽ سنڌي هندو ٽائيپ انڊين واپار لاءِ آيا ۽ انهن کي پنهنجي ٻارن جي مستقبل جو اونو هو ۽ هنن انهن کي پڙهايو ۽ ٻين ڪمن ۾ هوشيار ڪيو.

پنجابي، پٺاڻن ۽ سکن جو وڏو حصو فوج ۾ هو ۽ ٻي وڏي لڙائيءَ بعد ملايا (ملائيشيا) ۾ رَهي پيا ۽ ڪجهہ چوڪيداري جهڙن ڪمن لاءِ آيا. شروع وارن سالن 69ـ1968ع ۾، مون کي ياد آهي تہ پينانگ ۽ ڪوالالمپور جي بئنڪن جا چوڪيدار/گارڊ پٺاڻ هوندا هئا ۽ هوٽلن جا دربار سک. پر انهن سيني ماڻهن جو واسطو شهرن سان هو ۽ هنن بدلجندڙ حالتن کي نظر ۾ رکي پنهنجن ٻارن کي پڙهايو ۽ ڌنڌي/بزنيس ۾ لڳايو. اڄ ملائيشيا ۾ رهندڙ اسانجي ملڪ جي پٺاڻن ۽ پنجابين، توڙي هندستان جي سکن جو اولاد وڏن سرڪاري ۽ غير سرڪاري عهدن تي آهي. ڪيتن (لڊانگن) ۾ ڪم ڪندڙ ڏکڻ هندستانين جو اولاد هاڻ مڙيئي گذريل ٻن ٽن ڏهائين کان تعليم ۾ آيو آهي ۽ پوليس جهڙين نوڪرين ۾ نظر اچي ٿو يا ٽئڪسي هلائي ٿو. پر اڄ بہ گهر ۾ زالن کي مار موچڙو ڪرڻ، ڪچو

شراب پي گار گند ڪرڻ يا جوا جهڙن ڏوهن ۾ سندن نالا هر روز اخبار ۾ ايندا رهن ٿا. ٿي سگهي ٿو اڳتي هلي هنن مان به ڪو ڪرڪيٽ رانديگر، ڪو اديب شاعر، ڪو آرٽسٽ يا وري ڪا سِري ديوي ۽ ريکا پيدا ٿئي.

مٿي ذڪر ڪيل 2009ع جي فلم ”بنارس“ مليالم زبان جي آهي جنهن ۾ هن شهر بنارس جا ڪافي نظارا آهن. فلم جو هيرو جيڪو هڪ ڳوٺ جو ڇوڪرو آهي بنارس اچي اتي جي ”بنارس هندو يونيورسٽي“ جو شاگرد ٿئي ٿو. سو ڪهاڻيءَ جو ڳچ حصو بنارس شهر ۾ ٿي ڦري ٿو. پر ڪنهن کي جي بنارس شهر جا اجان به وڌيڪ نظارا ڏسڻا آهن ته پوءِ ان لاءِ 2006ع جي بالي وڊ جي هندي فلم ”Banaras: A Mystic Love Story“ ڏسڻ ضروري آهي. جيڪا نوي سيڪڙو بنارس شهر ۾ فلمايل آهي ۽ ڏهه سيڪڙو ماريشس ۾. هن فلم جي هيروئن ڪل يگ، رنگيلا، جدائي ۽ ستيا فلم واري اُرمِلا متونڊڪر آهي، جيڪا امير برهمڻ والدين راج ببر ۽ ڊمپل ڪپاڊيا جي ڌيءَ ٿي آهي. هوءَ بنارس جي يونيورسٽي جي شاگرديائي آهي جِتي هن جو هڪ هيٺين ذات جي شاگرد اشمت پٽيل سان عشق ٿي ٿو وڃي ۽ هو ٻئي شادي ڪرڻ چاهين ٿا. اها ڳالهه بنارس جي سڄي شهر ۾ scandal طور هُلي وڃي ٿي. بهرحال ڪهاڻي ڪٽي چا به هجي فلم ڏسڻ واري کي بنارس شهر جا منظر ڏسڻ جو موقعو مليو وڃي. باءِ دي وي هي اشمت اهو آهي، جنهن سان ”بگ باس“ ۾ وينا ملڪ جو اسڪئنڊل مشهور ٿيو.

گهمڻ لاءِ نڪرڻ وارن کي آئون هميشه چوندو آهيان ته جنهن ملڪ جي جنهن شهر ۾ توهانجو وڃڻ ٿئي، ان بابت وڃڻ کان اڳ ڪجهه معلومات حاصل ڪري وڃو. بنارس ته اهو شهر آهي جنهن تي ننڍي کنڊ توڙي يورپ جي ماڻهن ڪيترائي ڪِتابَ لکيا آهن. ڪجهه ڪِتاب جن کي پڙهڻ جو مونکي موقعو مليو يا جن بابت ٻين Suggest ڪيو آهي بنارس ۾ دلچسپي رکندڙن لاءِ هيٺ ڏيان ٿو:

- ”Life in Ancient Varanasi“ آڳاٽي بنارس بابت بريندر پرتاب سنگهه جو ڪِتابُ ـ 1985ع ۾ ڇپيل.
- ”Varanasi at Crossroads“ سوامي ميڌاس آنند جو لِکيل 2002ع جو ڇپيل
- ”Tales of Banaras“ پال گولڊنگ جو ڪِتابُ.
- 1909ع جو لنڊن ۾ ڇپيل سي فلپس ڪيپ جو لکيل ڪِتابُ ”Banaras-The Stronghold of Hinduism“.
- 1983ع جو ڪِتاب ”Banaras-The City of Light“ جنهن جو مصنف ايل ڊائنا آهي.
- ارنيسٽ هئہ وِل جو ڪِتابُ ”Banaras-The sacred City“ جيڪو 1912ع ۾ ڇپيو.

- "Banaras Seen from within" آمريڪا ۾ ڇپيل 1999ع جو ڪِتاب جنهن جو مصنف رچرڊ لئنوا آهي.
- مکرجي وشوانات جو 2009ع ۾ ڇپيل هندي ڪِتابُ "بنا رهي بنارس" جنهن جو ترجمو ڪيترين ئي زبانن ۾ ٿي چڪو آهي.
- "Banaras-Hindus Holy City" 1925ع ۾ ڇپيل ڪِتابَ جو مصنف ايچ. اي نيول آهي.
- "The Artisans of Banaras"..... نيتا ڪُمار جو لِکيل ڪِتابُ جنهن تي ڇپائيءَ جو سال 1988ع لکيل آهي.
- ٽي پي ورما ۽ ڊي پي سنگهه جو بنارس تي ڪِتاب "Varanasi Through the Ages" جنهن جي ڇپائيءَ جو سال 1986ع آهي.
- بنارس ۾ رهندڙ مسلمانن بابت جمال اختر جو انگريزي ۾ ڪِتابُ آهي "Muslims in Varanasi city".
- ڪملا پرساد مشرا جو 1975ع ۾ ڇپيل ڪِتابُ آهي "Banaras in Transition".
- نيويارڪ ۾ 1997ع ۾ ڇپيل ڪرستا فرجسٽس جو بنارس بابت ڪِتاب: "Dying the Good Death- The Pilgrimage to Die in India's Holy City".
- 1985ع ۾ ڇپيل بائديا ناٿ ارستوَتي جو انگريزي ڪِتابُ: "Kashi Pilgrimage-The End of Endless Journey".

”سِٽي آف بنارس“ جهاز جو حادثو

هوائي جهازن جا گهڻو ڪري نالا نه ٿين پر پاٽي وارن جهازن.... يعني بحري جهازن تي نالا رکيا وڃن ٿا. پوءِ ڪي جهاز ٻڏيو وڃن، ويهه پنجويهه سال کن سمنڊ تي هلي هلي پوڙها ٿيو وڃن. ان بعدانهن کي وڏي ٽُڪي، منجهائن نڪتل لوهه، ڪاٺ ۽ ٻين شين کي شهر جي ردي مارڪيٽ ۾ اسڪريپ طور وڪيو وڃي ٿو.... اهڙا جهاز ڪڏهن نهيا ڪڏهن پنهنجو وجود وڃائي ويٺا، ڪجهه ڏينهن يا وڌ ۾ وڌ ڪجهه هفتن بعد هر هڪ جي دل تان ميسارجيو وڃن. پر تاريخ ۾ ڪي ڪي اهڙا جهاز آهن جيڪي ڪن اهم ۽ منفرد قسمن جي حادثن ڪري يا خاص قسم جو سامان کڻڻ ڪري يا ڪنهن اهم دور ۾ ڪو اهم ڪارنامو سرانجام ڏيڻ ڪري هميشه هميشه ماڻهن جي دلين تي جُڙيا رهن ٿا. مثال طور اسان جي ملڪ جا پوڙها هميشه ”سفينه حجاج“ جهاز جي ڳالهه ڪندا آهن جيڪو جهاز ڪيترائي سالَ پاڪستان جا ماڻهو تمام گهٽ ڀاڙي (فقط 115 رپيا) تي ڪراچي کان جدي ۽ جدي کان واپس ڪراچي آڻيندو رهيو. حاجي پاڻ سان رڌ پچاءَ جو سامان، اٽو چانور ۽ ٿانوَ ٿپا پڻ پاڻ سان کڻي ويندا هئا جو انهن ڏينهن ۾ حج لاءِ ٽي مهينا لڳندا هئا. هفتو وڃڻ ۾ هفتو اچڻ ۾ ۽ ادائي مهينا اتي رهڻ لاءِ ملندا هئا. هاڻ هوائي جهاز ۾ وڃڻ وارا مهينو کن مس ٿا رهن. سفينه حاج بعد سفينه عرب، سفينه مراد ۽ سفينهِ شمس نالي پئسينجر جهاز به هليا پر اهي ننڍا هئا ۽ ان دوران فيول (ٻارڻ جو تيل) ۽ ٻيا خرچ ايترو ته وڌي ويا جو حڪومت جي سبسڊي جي باوجود جهاز هلي نه سگهيا ۽ هاڻ اسانجي ملڪ جا حاجي فقط باءِ ايئر وڃن ٿا.

بهرحال سفينه حجاج جهاز جي کهڙي ڳالهه ڪجي جنهن کي اڄ به ياد ڪيو وڃي ٿو. جيتوڻيڪ اهو به لکندو هلان ته هن حاجين جي جهاز سفينه حجاج جو سفر ڪو فرحت بخش نه هو جيڪو اڄ جي پئسينجر ڪروز جو تصور ڪيو وڃي ٿو. سچ ته اهو آهي ته اهو سفر لگزري بدران سزا هوندو هئو. پر شاباس هجي اسان جي حاجين ۽ انهن جي ايمان کي جيڪي دعائون پڙهندا کلندا خوش ٿيندا روانا ٿيندا هئا ۽ پلي پار تان ورتل سوغاتن جون هڙون کڻي موٽندا هئا. منهنجي ٽيچرن (ڪئپٽن اين ايچ شاهه ۽ چيف انجنيئر عاقل قُريشيءَ) ۽ منهنجي ڪجهه ڪلاس ميٽن (خاص ڪري منهنجي پياري مرحوم دوست چيف انجنيئر آصف غيور) هن جهاز کي هلايو..... بلڪ هڪ دفعو مرمت لاءِ آصف غيور هن جهاز کي هانگ ڪانگ وٺي آيو هو ته آئون به هن جو مهمان ٿي ان جهاز ۾

رهيو هوس. هي سال 1974ع جي ڳالهہ آهي. ان وقت اسان جيڪي جهاز هلائي رهيا هئاسين اهي اهڙا تہ ماڊرن، سهڻا ۽ آٽوميٽڪ هئا جو اسان کي پنهنجي دوست آصف غيور سان همدردي هئي. بهرحال پوءِ هي جهاز سگهوئي فيروري 1976ع ۾ گڊاني ۾ اسڪريپ ڪيو ويو.

دراصل هي جهاز سفينہ حجاج مسافرن لاءِ نہ پر مال (ڪارگو) ڍوئڻ لاءِ 1936ع ۾ جرمني جي بندرگاهہ بريمن ۾ ٺاهيو ويو. ان وقت هن جهاز جو نالو پوٽسڊم (Potsdam) هو. ٻي جنگ عظيم دوران هي جهاز جرمن فوجي (Troops) ڍوئيندو رهيو. 1945ع ۾ انگريزن جي فوج جرمنن تي حملو ڪري ڪاڻئن هي جهاز کسي ورتو ۽ پوءِ سندس نالو "Empire Jewel" رکيو. هڪ سال بعد يعني 1946ع ۾ هي جهاز P&O جهازران ڪمپنيءَ حوالي ڪيو ويو جنهن هن جو نالو "Empire Fowey" رکي هن کي وري ٽروپ شپ طور هلايو. ان بعد تي سال 1947ع کان 1950ع تائين نہ فقط هن جهاز ۾ تبديليون آنديون ويون پر پراڻي انجڻ ڪڍي نئين لڳائي وئي. ۽ پوءِ ڏهہ سال هلڻ بعد هي جهاز 1960ع ۾ پاڪستان جي هڪ جهازران ڪمپني "پئن اسلامڪ اسٽيم شپ ڪمپني" کي وڪيو ويو. جن هن جهازجو نالو سفينہ حجاج رکيو. جهاز تي فوجين لاءِ ڪجهہ ڪئبنون هيون جن کي مٿاهين درجي جي مسافرن لاءِ رکيو ويو باقي سوين حاجي ڊيڪ تي ٺهيل هئچ (گدامن) ۾ رکيا ويا ٿي، جن کي سنڌ جا ڳوناڻا "ديگ" سڏيندا هئا ۽ واقعي اونهاري جي سخت گرمي ۾ بحرِ احمر (ڳاڙهي سمنڊ) ۾ لوهہ جي جهاز ۾ جڏهن ايئر ڪنڊيشنر بہ ڪم ڪرڻ ڇڏيو ڏين، اتي سفينہ حجاج جهاز جو کلئي آسمان هيٺان ڊيڪ واقعي تپي ديگ ٿي پوندو هو. پر هڪ سؤ رپين تائين جي ٽڪيٽ ۾حج اوٽ موٽ سفر اسان جي ملڪ جي غريب ماڻهن لاءِ ڪو برو سودو نہ هو. بهرحال هن جهاز مان مالڪن ڪو خاص نہ ڪمايو پر حاجين جي خدمت ڪئي. هن جهاز ڪري اسان جي ڪيترن غريب ماڻهن جن کي پئسو نہ هو اهي بہ پنهنجي دل جي خواهش پوري ڪري سگهيا. 20 فيبروري 1976ع تي هن جهاز کي گڊاني جي ڪناري تي آڻي Scrap ڪيو ويو يعني پيچي ٽڪرا ٽڪرا ڪيو ويو.

پاڻيءَ جي جهازن تي هر قسم جا نالا رکيا وڃن ٿا. ويندي شهرن، ندين، جبلن، ملڪن، وڻن، گلن وغيره جا. اسانجي ملڪ جي قومي جهازران ڪمپنيءَ جي جهازن جا نالا بہ شهرن ۽ ندين تي هئا جن مان ڪجهہ جن تي مونکي Sail ڪرڻ جو موقعو مليو انهن جا نالا هئا: آباسين، مالاڪنڊ، چناب، سندر بنس، پنجند، پدما، ڪرنا ڦلي ۽ سرما وغيره. پدما، ڪرنا ڦلي ۽ سُرما تن ڏينهن جي مشرقي پاڪستان ۽ هاڻ بنگلاديش جون نديون آهن. سندر بنس بہ اتي جي مشهور جهنگل جو نالو آهي جيڪو شينهن کان مشهور آهي.

اسان جي ملڪ جي جنگي جهازن جا نالا آهن: خيبر، ڍاڪا، بابر، ٽيپو بدر وغيره ۽ مرچنٽ نيوي جي ڪجھ ٻين جهازن جا نالا آهن: سرگودا، حيدرآباد، خيرپور، موهن جو دڙو، نواب شاهه، باغِ ڪراچي، ٻمپور..... وغيره.

پاڪستان جي جهازن جو ذڪر تہ آئون ائين ڪٽي وينس. مونکي دراصل ارڙهين صديءَ جي هڪ مشهور جهاز ران ڪمپنيءَ "ايلر مئن شپنگ ڪمپني" جي ڳالھ ڪرڻي هئي، جنهن وٽ ڪيترائي مسافر ۽ مال بردار جهاز هئا ۽ هڪ اهڙو وقت آيو جو اها دنيا جي گھڻن جهازن جي مالڪ بڻجي وئي. پر پوءِ ويهين صديءَ جي اڌ ڌاري، ٻي جنگ عظيم وارن ڏينهن کان هن ڪمپنيءَ جو زوال شروع ٿي ويو. 1963ع ۾ جڏهن اسان جهازراني ۽ جهاز سازي جي تعليم وٺڻ لاءِ نيول اڪيڊمي ۾ آياسين تہ ان وقت بہ هن ڪمپنيءَ جو پڙاڏو ڇتي ڪٽي ٻڌڻ ۾ آيو ٿي. سندس ڪيترن ئي جهازن ۽ انهن جي سحر انگيز ۽ خوفناڪ سفرن جون ڪهاڻيون ڪلاس روم ۾ پنهنجن انگريز ۽ يورپين پوڙهن پروفيسرن کان ٻڌندا هئاسين جن انهن مان ڪجھ جهازن تي ڪئڊٽ کان ڪئپٽن ۽ جونيئر انجنيئرن کان چيف انجنيئر بڻجڻ دوران Sail (ساموندي سفر) ڪيو.

ايلرمئن (Ellerman) شپنگ لائين جي ڪيترن ئي جهازن جا نالا دنيا جي مشهور شهرن تان کنيل هئا. جيئن تہ اي. ايس. سٽي آف پئرس، اهڙي طرح آڪسفورڊ، خارطوم، ناگپور، جهانس برگ، هل (اسڪاٽلنڊ جو شهر)، خارطوم (سوڊان جو شهر) وغيره. انهن ڏينهن ۾ هر جهاز جي نالي اڳيان ايس ايس (S.S) لکيو ويندو هو معنيٰ "Steamship" ٻاڦ تي هلي ٿي. جيئن اڄ ڪلھ پيٽرول يا ڊيزل انجڻ ۾ پسٽن هيٺ مٿي ٿين ٿا جو انهن ۾ پيٽرول يا ڊيزل تيل ساڙيو وڃي ٿو. پر انهن ڏينهن ۾ جيڪي نيون انجڻيون نڪتيون هيون انهن ۾ ٿي مختلف Piston هئا جن ۾ بئالر ۾ تيار ڪيل ٻاڦ وجهي هيٺ مٿي ڪيو ويو ٿي ۽ پسٽن جي هيٺ مٿي ٿيڻ تي جهاز جو پنکو (Propeller) هليو ٿي. بعد ۾ جهازن جي انجڻين ۾ پسٽن بدران ٽربائين لڳايا ويا جيڪي اسٽيم تي هلايا ويا ٿي. اهي جهاز TSS يعني ٽربو اسٽيم شپ سڏبا هئا. جيئن سفينہ حجاج جنهن جي اڳيان ٽي. ايس. ايس لکيل هو. ان بعد اسان جي دور ۾ ڊيزل انجڻ مشهور ٿي ۽ انهن جهازن جي نالن اڳيان M.V يعني "موٽر ويسل" لکيل نظر ايندو.

بهرحال مٿئين ايلرمئن ڪمپنيءَ جو هڪ اهم جهاز جيڪو اڄ تائين مشهور آهي ۽ جنهن تي فلم ۽ ڪئين ڪِتابَ ڇپجي چُڪا آهن اهو آهي "سِٽي آف بنارس" مٿي پاڪستان جي حاجين جي جهاز سفينہ حجاج جو ذڪر ڪيو اٿئون تہ اهو جرمني جي شهر بريمن ۾ "Potsdam" نالي 1936ع ۾

ٿيو. ٺيڪ ان سال 509 فٽ ڊگهو ۽ 63 فٽ ويڪرو مسافر ۽ سامان کڻڻ لاءِ يارهن هزار ٽن وزن جو جهاز گلاسگو (اسڪاٽلنڊ) ۾ ”ايس ايس سٽي آف بنارس“ ٺهيو.

هي جهاز ٻہ ٽي سالَ خوش خير اسلوبيءَ سان مسافر ۽ سامان هڪ بندرگاهہ کان ٻئي بندرگاهہ ڍوئيندو رهيو. پوءِ ٻي وڏي لڙائي جي شروع وارن ڏينهن ۾ جڏهن هٽلر اٽڻ سان اهڙي باهہ ٻاري جو فرينچن سان گڏ انگريزن جون بہ وايون بتّال ٿي ويون. هي اهو وقت هو جڏهن انگريزن کي اها ڳالهہ ڏيان ۾ آئي تہ متان جرمن بمباري ڪري انگلنڊ سان گڏ انگريز نسل ئي ختم ڪري ڇڏي سو ڇو نہ هن ملڪ جا ٻار ڪئناڊا جهڙي ڏورانهين ڏيهہ موڪلي ڇڏجن. ان لاءِ پهرين 90 ٻارن جي کيپ ”سِٽي آف بنارس“ جهاز ذريعي 13 سيپٽمبر 1940ع تي لورپول بندرگاهہ کان رواني ڪئي وئي. ٻارن کان علاوه 150 کن جهاز هلائڻ وارا ۽ جهاز تي ڪم ڪرڻ وارا، ڪجهہ ٻيا مُسافر ۽ انهن جو سامان پڻ هو.

جهاز انگلنڊ جو بندرگاهہ ڇڏي ڪئناڊا جي بندرگاهہ مانٽريل وڃي رهيو هو تہ 17 سيپٽمبر جي شامَ جو دير سان هڪ جرمن آب دوز U-48 جي نظر چڙهي ويو. هنن رات جو پوڻي يارهين بجي ان تي بہ تارپيڊو هنيا پر بنارس جهاز بَچي ويو. ان بعد ڪلاڪ کن رکي هڪ بجي (18 سيپٽمبر) هنن ٽيون تارپيڊو هنيو جيڪو جهاز کي اهڙو تہ سنڌائتو لڳو جو هن کي ٻڏڻ ۾ اڌ ڪلاڪ بہ نہ لڳو.

تارپيڊو لڳڻ سان 15 منٽن ۾ جيتوڻيڪ بيحد ڏکيائي سان پر سڀ ماڻهو ٻيڙين ذريعي جهاز تان لهي ويا. جهاز تہ ٻڏي ويو پر ماڻهو سڀ بچي ويا. اهو بہ لکندو هلان تہ بنارس اڪيلو جهاز نہ هو. ان سان گڏ گڏ ايس ايس مرينا نالي پڻ جهاز هو جنهن کي پڻ جرمن آبدوز وارن تارپيڊو هڻي تباهہ ڪري ڇڏيو هو. اهو ڪارگو جهاز هو ۽ ان جا چند جهاز هلائڻ وارا پنهنجي اڪيلي ٻيڙي ۾ لهي پيا. ٻيڙين ۾ سوار ماڻهن کي بچائڻ لاءِ جيڪو ويجهي ۾ ويجهو جهاز هو اهو برطانيہ جو جنگي جهاز “HMS Hurricane” هو. باوجود تيز رفتار هو انهن کي ڳولي انهن تائين پهچڻ ۾ هن کي 24 ڪلاڪَ لڳي ويا. ان وچ ۾ سامونڊي تکين لهرن ۽ سخت سيءَ ڪري ڪيترا ٻيڙي مان ڪري ٻُڏي ويا ۽ ڪيترا ٿڌ ڪري مري ويا. ٻي غلطي اها ٿي تہ بچائڻ واري جهاز ”هريڪين“ لوٽ نمبر 2 (جيڪا ”مرينا“ جهاز جي هئي) اها ”بنارس“ جهاز جي ٻيڙي سمجهي پنهنجي حساب سان سڀ ٻار بچائي ورتا. پوءِ اها بچيل ٻيڙي جنهن ۾ ڪافي ٻارَ هئا اٺ ڪل هفتو ائٽلانٽڪ سمنڊ ۾ ڦرندي رهي ان بعد اها ٻيڙي هڪ ٻئي فوجي جهاز “HMS Authony” کي نظر آئي. پر ٽيسيتائين ان جا ڪافي ٻار ۽ وڏا ٿڌ ۽ اُج بَکَ وگهي مري چڪا هُئا. بهرحال سِٽي آف بنارس تي سوار 407 ماڻهن مان فقط 147 بچي سگهيا جن ۾ ٻار فقط 13 هئا. يعني 90 ٻارن مان 77 ٻار مري ويا. ان حادثي بعد انگلينڊ وارن پنهنجن ٻارن کي انگلينڊ مان

ڪيڻ جو پروگرام ختم ڪري ڇڏيو. ان وقت جي وزير اعظم سر ونسٽن چرچل بہ ان اسڪيم جي سخت مخالفت ڪئي.

ستي آف بنارس جهاز جي هن حادثي جي ڪهاڻي جيمس هينيگان پنهنجي ناول “Wish Me Luck” ۾ هڪ ٻار واتان ڏني آهي جيڪو ”سِٽي آف بنارس“ ذريعي پنهنجي شهر لورپول کان روانو ٿيو هو.

اُنَ ڪِتابَ کان علاوه ”Dust“ نالي ناول ۾ پڻ ان وقت جي خوبصورت جهاز ”سِٽي آف بنارس“ جي ٻڏڻ جي ڪهاڻي آهي جيڪو مارٿا گرائمس لکيو آهي.

انهن ڪِتابن کان علاوه هڪ ڪتاب “Miracles on the water” آهي جيڪو ان وقت جهاز ۾ سفر ڪندڙ هڪ پولنڊ جي همراهہ جي پوٽي ”ٿام ناگور سڪي“ جو لکيل آهي جيڪو هن پنهنجي ڏاڏي ۽ ٻين بچيل وڏن ۽ ٻارن کان اکين ڏٺو احوال وٺي لکيو آهي.

ان جهاز (سِٽي آف بنارس) تي هڪ ٻيو ڪِتابُ بہ مارڪيٽ ۾ آهي جنهن جو نالو آهي: “The Sky is Falling” بهرحال پڙهندڙن جي شوقينن کي پهريون ڪِتاب “Wish me Luck” ڪراچي ۽ لاهور مان ضرور ملي ويندو جيڪو 208 صفحن جو آهي ۽ 1997ع ۾ ڇپيو هو.

بنارس شهر جي ملير لانڍي ڏي.....

اڄ منهنجو گهمڻ جو ڪو اڳواٽ پروگرام نہ هو سو بنارس شهر جي ريلوي اسٽيشن پرسان آٽو ۾ چڙهي شهر کان ٿورو ٻاهر ائين نڪري پيس جيئن ڪو ڪراچيءَ جي شاهراهہ فيصل يا ايئر پورٽ کان ملير ۽ لانڍي ڏي نڪري پوي. ڪراچيءَ ۾ اها هوا خوري ستر واري ڏهي تائين ڪئيسين پر هينئر تہ ڪو مجبوري ۾ بہ ٻاهر نڪرڻ کان گريز ڪري ٿو. ڪراچيءَ ۾ رهندڙ هر وقت نفسياتي خوف ۾ رَهي ٿو تہ ڪٿي ڪو بم نہ ڦاٽي، ڪٿي ڪا واٽڙي گولي راهہ ويلجي نہ لڳي وڃي. ملير ۽ ماڙيپور وڃي اتي جي زيتونن جا باغَ ۽ سمنڊَ جا ڪنارا گهمڻ، سئنيما هالن ۾ فلمون ۽ ٿيٽرن ۾ ڊراما ۽ پتلي شو ڏسڻ اسان وٽ ڄڻ خواب بنجي ويو آهي. ٻيو تہ ٺهيو ماڻهو مسجدن ۽ امام بارگاهن ۾ عبادت لاءِ ويندي پاڻ کي غير محفوظ سمجهن ٿا، عبدالله شاهہ غازي جي مزار يا منگهو پير ويندي ڊڄن ٿا. لطيفو ئي سهي... خير عافيت پڇڻ تي انڊيا جي وزير اعظم چيو تہ: ”ڪڏهن خوشي آهي ڪڏهن غم“. جواب ۾ نواز شريف چيس: ”۽ هِتي ڪڏهن گولي آهي تہ ڪڏهن بم!“.

بهرحال ڏوهہ هندن جي هن پوتر بنارس ۾ بہ ٿين ٿا پر نسبتن امن ۽ شانتي آهي، پوليس جو ڊپ ۽ قانون تي عمل آهي تڏهن تہ مڪاني توڙي ڌارين ملڪن جا ماڻهو... ويندي اڪيليون ڇوڪريون شهر جي گهٽين گهٽين ۾ توڙي شهر کان ٻاهر پارڪن، مندرن پڪنڪ اسپاٽن ۽ ننڍين ننڍين ڳوٺن ۾ سير سپاٽا ڪنديون وتن. سندن چهري تي رونق، خوشي ۽ سڪون جا تاثرات صاف ظاهر نظر اچن ٿا.

هيڏانهن هوڏانهن گهمڻ لاءِ انڊيا ۾ سواريءَ جو ڪو مسئلو ناهي. سرڪاري ۽ خانگي بَسن کان علاوه آٽو (يعني پاڻ واريون رڪشائون)، سائيڪل رڪشائون ۽ ٽئڪسيون عام نظر اچن ٿيون، جن جو ڀاڙو آمريڪن ۽ يورپي ملڪن جي ماڻهن کي تہ گهٽ لڳي ٿو پر اسان لاءِ بہ گهٽ آهي جو پاڪستان ۾ رڪشائن ۽ ٽئڪسين جا ڀاڙا آسمانَ سان ڳالهيون ٿا ڪن ۽ بسن جي سواري آسمان تان ڪريو ڪجور ۾ اٽڪيو وارو حِسابُ آهي. منهنجي عمر جو ڪو ماڻهو تہ ڪراچي ۾ بس جي سواري ڪري ڏيکاري ۽ جيڪي نوجوان ۽ مجبور ماڻهو بس ۾ سوار آهن اهي وڏي جوکم ۾ بس ۾ چڙهن ٿا، بس اندر يا ڇت تي ويهن ٿا ۽ هلندڙ بس مان ٽپ ڏيئي لهن ٿا! اهڙي حالت ۾ ڪهڙو ٽوئرسٽ اسان وٽ ايندو ۽ بس ۾ چڙهي ڪراچيءَ جهڙي شهر جي سير جو لطف وٺي سگهندو؟

سو انڊيا جي هر شهر ۾ سواري سولائيءَ سان ۽ سستي اگهه تي مليو وڃي پر تنهن هوندي به اڄ مون ٻهرين نظر اينڊڙ رڪشا واري کي جڏهن ترسايو ۽ هن پڇيو ته: ”صاحب! ڪهان چلنا هي؟“ ته جواب بدران مون سوال ڪيومانس ته: ”توهان جو نالو ڇا آهي؟“

”ڪرشن“

”شل گوپين سان خوش هجين مونکي اهو ٻڌاءِ ته هينئر ڏهين بجي کان شامَ جو پنجين تائين ڪيترو ڪمائيندو هوندين؟“ منهنجي ان سوال تي ٻهرين ته هو حيران ٿي ويو پر پوءِ مرڪي چيائين ”اٽڪل به سؤ رپيا.“

”چڱو ڪرشن هڪ ڪم ڪر تون مونکي ۽ منهنجي هن ساٿي عثمان کي، اسان جي مرضي مطابق بنارس جي پسگردائي جا پنجين تائين چڪر ڏيار. اسان توکي ٻيڻ پئسا يعني 400 رپيا ڏينداسين ۽ پيٽرول يا گئس پڻ اسان وجهرائي ڏينداسين.“ اسان جي آفر تي هو راضي ٿي ويو ۽ اسان لاءِ به اهو بهتر سودو هو. جِتي وڻي اتي بيهاري چانهه پيون يا فوٽو ڪيون. عثمان زاهد پڻ واري شهر لکنو جو رهاڪو آهي. هن هِتان جي بنارس جي يونيورسٽي مان تاريخ ۾ ايم اي ڪئي. نوڪري ته ڪا نه ملي سگهيس پر پيٽ گذر لاءِ اڙدو، هندي ۽ انگريزي ۾ ترجمو ڪري ٿو ۽ ٻاهرين ملڪن مان آيل ٽوئرسٽن (سياحن) کي بنارس جون تاريخي جايون ڏيکارڻ لاءِ گائيڊ جا فرضَ سرانجام ڏئي ٿو. ٻه ڏينهن کن اڳ منهنجي ساڻس ملاقات ٿي هئي ۽ مون ڪيس پاڻ سان وٺي هلڻ لاءِ چيو هو. اڄ اسان ٻئي واندا هئاسين سو بنارس جا ٻاهران علائقا گهمڻ لاءِ نڪري پياسين.

اسان ورانسي (بنارس) جنڪشن اسٽيشن جي پرسان حبيب شاهه مسجد وٽ ملڻ جو پروگرام ٺاهيو هو. بنارس جي هڪ ٻي يونيورسٽي ”مهاتما گانڌي ڪاشي وڌيا پيٺ“ وارو روڊ Vidyapeeth روڊ جِتي اسٽيشن روڊ سان اچي ملي ٿو اتي هيءَ مسجد ”حبيب شاهه مسجد“ آهي.

صبح جو مونکي هن يونيورسٽيءَ ۾ وڃڻو هو جِتي مونکي ڊاڪٽر ڀڳوانداس سينٽرل لئبرري ڏسڻ جو شوق هو.

هيءَ يونيورسٽي (مهاتما گانڌي ڪاشي وديا پٺ) يو پي (اتر پرديش) رياست جي اعليٰ يونيورسٽين مان هڪ آهي جنهن سان ڇهن ضلعن جا 227 ڪاليج affiliated آهن. ڪيترائي اڪيڊمڪ ۽ پروفيشنل ڪورس ڪرايا وڃن ٿا. هيءَ يونيورسٽي مهاتما ڪرمچند گانڌي ۽ ڊاڪٽر ڀڳوانداس جي ڪوشش سان 1972ع ۾ هِتي بنارس ۾ ٺاهي وئي. هندستان تي انگريزن جي راڄ جي خلاف جيڪا مهاتما گانڌيءَ سوراڄ (پنهنجو پاڻ تي راڄ ڪرڻ يعني (Self Rule)جي مهم هلائي ان سلسلي ۾ هيءَ يونيورسٽي، گجرات واري يونيورسٽي (گجرات وديا پيٺ) ۽ مسلمانن جي جامعه مليه

اسلاميہ تعليمي ادارا کوليا ويا جيڪي هندستان ۾ رهندڙ هندن ۽ مسلمانن پنهنجي مدد سان کوليا جن تي انگريزن جو نہ ڪنٽرول هو نہ هنن طرفان ڪا support. مهاتما گانڌيءَ ۽ نهروءَ ايتري قدر جو جامعہ مليہ اسلاميہ يونيورسٽي لاءِ چندا حاصل ڪرڻ ۾ مدد ڪئي. بنارس جي هن يونيورسٽيءَ جي افتتاح تي سڄي يونيورسٽي قرآني سورن ۽ ويدن جي منترن سان گونجڻ لڳي هئي. ان موقعي تي هندستان جا ڪيترائي تعليمدان، مفڪر ۽ قوم پرست موجود هئا جهڙوڪ پنڊت موتي لال نهرو (جواهر لعل نهرو جو پيءُ)، مولانا محمد علي ۽ مولانا ابوالڪلام آزاد، وغيره. ڊاڪٽر ڀڳوانداس هن يونيورسٽيءَ جو پهريون وائيس چانسلر ٿيو هو جنهن جي نالي هن يونيورسٽيءَ جي سينٽرل لئبرري آهي. ڊاڪٽر ڀڳوان داس 1869ع ۾ ڄائو. پاڻ ٿيوسافسٽ هو. برٽش انڊيا جي سينٽرل ليجسليٽو اسيمبليءَ جو ميمبر پڻ رهيو. هن هندستان تي انگريز راڄ کان نجاتَ چاهي تي ۽ آزاديءَ لاءِ جدوجهد ڪئي. اڳتي هلي 1955ع ۾ کيس ڀارت رتنا ايوارڊ سان نوازيو ويو. ڀڳوانداس هندي ۽ سنسڪرت جو وڏو ڄاڻو هو ۽ پاڻ ٽيهارو کن ڪِتابَ لکيائين. هِہ ٽي ڪِتابَ جيڪي مونکي هن يونيورسٽيءَ جي سينٽرل لئبرري ۾ نظر آيا ۽ نالا ياد اٿم، هن ريت آهن:

- "My Picture of Free India" هي ڪِتاب هِتي بنارس ۾ 1944ع ۾ ڇپيو.
- "Ancient Solutions of Modern Problems"
- Indian Ideals of Women's Education هن ڪِتابَ جو پهريون ڇاپو 1929ع جو آهي جيڪو مدراس ۾ ڇپيو. هن يونيورسٽيءَ جي ٻاهران ئي مسجد حبيب شاهہ آهي جِتي لکنو جو رهاڪو گائيڊ عثمان مون سان گڏ هلڻ لاءِ انتظار ڪري رهيو هو ۽ هِتان ئي اسان ڪرشن جي آٽو (رڪشا) ڪئي.

عثمان ٻڌايو تہ: "هيءَ مسجد (حبيب شاهہ مسجد) هِتي جي هڪ بزرگ، صوفي ۽ نيڪ انسان حضرت خواجا حبيب علي شاهہ نالي آهي جنهن جو شجرو اسلام جي پهرين خليفي حضرت سيدنا ابوبڪر صديق رضہ سان ملي ٿو. پاڻ شاعر بہ هو ۽ ڪيترين ئي ٻولين آيس ٿي، جيئن هندي، اڙدو، فارسي، ڪوڪني وغيره. سندس ديوان "ديوانِ حبيب" هڪ خزانو چيو وڃي ٿو جنهن ۾ هن جو پنهنجي پروردگار لاءِ عشق جو اظهار آهي. هن جي شاعري اڄ بہ قوال ڳائين ٿا. هن جي شاعري ۾ سندس پير و مرشد ۽ ٻين صوفي درويشن لاءِ پيش ڪيل ڀيٽا آهي..."

عثمان هن بزرگ جو ان سلسلي ۾ هڪ اڙدو شعر ٻڌايو.

ہماری کچھ بھی نا تھی حقیقت

تمہارے در سے ملی ہے عزت
خَراب ہونے نادیجئو صاحِب
تمہارے در کا بنا ہوا ہوں

عثمان کي حبيب شاهہ جا ڪيترائي اڙدو شعر ياد هئا. هن ٻڌايو تہ ديوان حبيب ۾ حبيب شاهہ پنهنجي سچ جو اظهار حضرت محمد حافظ علي شاهہ خير آباد لاءِ هنن لفظ ۾ ڪيو آهي:

کر حبیب اپنے پدر اور نہ مادر پے غرور
عشق میں فلاں ابن فلاں ہیچ ہے ہیچ

حبيب شاهہ جو هڪ ٻيو شعر جيڪو عثمان ٻڌايو هن ريت آهي:

ہم کو حافظ کی گلی کا وہ تصور بندھا
شوق جنت نا رہا باغِ ارم بھول گئے

آٽو رڪشا جو ڊرائيور اسان ٻنهي کي مٿي بيان ڪيل بنارس جي حبيب شاهہ مسجد وٽ پنهنجي رڪشا ۾ ويهاري اسان جي چوڻ موجب وديا پيٺ روڊ تان ساڄي مڙي اسٽيشن روڊ تي آيو. ڪاٻي پاسي ڏي ڦٽندڙ پٽيل روڊ تي چڙهيو. پٽيل روڊ ڪو وڏو ناهي. ٿورو ئي اتر طرف وڃي اوپر کان اولهہ ڏي ويندڙ راجا بازار روڊ سان لڳي ٿو. اسان ان روڊ تي چڙهي ڪاٻو پاسو اختيار ڪيو ۽ انڊرا پل ذريعي ٻئي پاسي آياسين. پرسان ريلوي اسٽيشن هجڻ ڪري شايد ريل جا پٽا ان پل هيٺان لنگهن ٿا.

راجا بازار روڊ تي، پل ٽپڻ بعد گنگا ندي اچي ٿي جنهن کي ٽپڻ بعد هڪ هنڌ بنارس جي ڪورٽ نظر آئي. اتي ٿوري دير بيهاري اسان چوڌاري عمارتن ۽ نظارن جا فوٽو ڪڍيا. ان بعد ساڄيو روڊ وٺي هلڻ تي هڪ هنڌ جِتي يو پي ڪاليج نظر آيو اتي هڪ ساڄي کان ڪاٻي وهندڙ روڊ ”ڪاٺو تليا ڪون روڊ“ ڪراس ڪري ٻئي پاسي آياسين تہ اسان وارو روڊ سنڌائورا روڊ ٿي ويو. اتي ئي ٻن روڊن جي ڪراس وٽ جِتي هِڪَ پاسي يو پي ڪاليج آهي تہ ٻئي پاسي ٽيچرس ٽريننگ ڪاليج آهي. بهرحال اسان سنڌائورا روڊ ورتو جيڪو سمجهو تہ بنارس جو شاهراهہ فيصل آهي ۽ جيڪو اسان کي بنارس شهر مان ڪڍي ڪراچي جي قائدآباد، لانڍي، پپري جهڙي بنارس شهر جي پسگردائي ۾ وٺي آيو.

بنارس کان ٻاهر.....

ايران جي شهر مشهد ۾ پهچڻ سان پهريون ڏينهن شام جو پنهنجي ٽريول ايجنٽ ۽ گائيڊ محمد عليءَ کان مون هن شهر بابت اهو پڇيو هو تہ يار هي شهر ايڏو صاف سٿرو ڪيئن رکيو ويو آهي. مشهد شهر جو مرڪزِ امام رَضا جو روضو مُبارڪ آهي، جنهن جي زيارت لاءِ ايران ۽ دنيا کان روزانو هزارها ماڻهو اچن ٿا ۽ اڌ ميل کن جي دائري ۾ انهن زائرين جي پيهہ پيهان رهي ٿي. پٽ شاهہ يا قلندر شهباز جي ٽن ڏينهن جي ميلي ۾ ئي گهٽين ۽ رستن تي ڇا گند ڪچرو ٿئي ٿو! جيتوڻيڪ مشهد يا بنارس جي مقابلي ۾ اتي ماڻهن جو هڪ معمولي ميڙو مچي ٿو. مشهد ۽ بنارس اهي شهر آهن جن ۾ ٻارهوئي ميلو متل رَهي ٿو. اهڙي حالت ۾ روزانو مشهد جو سوڙهيون گهٽيون ۽ ويڪرا رستا صاف سٿرا ۽ چمڪندڙ ڏسي مونکي حيرت ٿي هئي. پوءِ هڪ رات ڇا ٿيو جو اسانجو گائيڊ مانيءَ لاءِ هڪ ڏورانهين جاءِ تي وٺي ويو جِتان موٽندي رات جو هڪ ڏيڍ ٿي ويو. مشهد پهچي پنهنجي هوٽل ڏي ايندي ڏٺم تہ صفائي ڪرڻ وارن خاڪروبن جي جڻ تہ هڪ فوج هئي جيڪا هر گهٽيءَ ۾ ٻهارن سان صفائي ۾ مشغول هئي. جنهن جنهن گهٽيءَ جي ٻهاري مڪمل ٿي چڪي هئي ان کي فائر برگيڊ جهڙين گاڏين ذريعي پريشر پمپ سان پاڻي سان ڌوتو ويو پي. ان وقت مونکي سمجهہ ۾ آيو تہ صبح جو اٿڻ سان گهٽين کي جيڪو چمڪندو ڏسون ٿا ان پنيان هِتي جي ميونسپالٽيءَ جا هي جِنَ آهن جيڪي سڄي رات ايمانداري سان ڊيوٽي ڏين ٿا.

بنارس شهر جي ميونسپالٽي بہ پنهنجي شهر کي صاف رکڻ جي ڪوشس ڪري ٿي پر مشهد، مڪي يا مديني جهڙن شهرن جي ٻي ڳالهہ آهي. اتي جون حڪومتون امير آهن. انهن ملڪن جي آدمشماري انڊيا کان گهڻي گهٽ آهي ۽ تيل جي ڪمائيءَ جو وڏو پئسو آهي. گهٽ بجيٽ هوندي بہ بنارس کي بهتر بنائڻ لاءِ حڪومتي ڪارندا ڪوشان رهن ٿا پر انڊيا جي ٻين شهرن وانگر، بلڪ انهن کان بہ وڌيڪَ هِتي جي گهٽين ۽ روڊ رستن تي ماڻهن ۽ ڪُتن، ٻلن ۽ ڍڳين جي گونهہ مُتَ جي بدبوءِ رَهي ٿي. روزانو سٺ هزار کان هڪ لک ماڻهو گنگا ۾ وهنجن ٿا، ڪپڙا ڌوئين ٿا، مري ويلن جي رک ڦٽي ڪئي وڃي ٿي، ويندي لاش ٻوڙيا بہ وڃن ٿا.... ان ڪري گنگا ۾ بہ ايتري گدلاڻي آهي جو عام حالت ۾ هڪ منٽ لاءِ ٽٻي ڏيڻ تي بہ دل نٿي چوي يعني اسان جهڙن غير هندو ٽوئرسٽن جي. باقي

هندن کي تہ دل ۾ عقيدت ۽ مذهبي جوش هجڻ ڪري ڪين تڪليف بدران سڪون ٿو پهچي. مُڙدن جي سڙڻ جي ڪري فِضا ۾ دونهون ۽ سڙاڻ جي پڻ بوءِ رهي ٿي.

پر اڄ شهر جي گپا گيهہ، شهر جي گوڙ گهمسان، شهر جي خوشبوئن ۽ بدبوئن کان ڏور، شهر کان ٻاهر کلئي ماحول ۾ ساهہ کڻندي مزو اچي رهيو هو. آٽو رڪشا وارو ڊرائيور ڪرشن بہ خوش مزاج لڳي رهيو هو ۽ منهنجو گائيڊ لکنو جو عثمان بہ سٺي طبيعت جو هو. هونءَ انڊيا اچي توهان کي اها ڳالهہ ضرور محسوس ٿيندي تہ انڊيا جي هر شهر جو دڪاندار، مزور، ڪُولي، ڊرائيور، هوٽل جو بئرو اسان جي ملڪ جي ماڻهن کان طبيعت ۾ ڏاڍو Polite، ٿوري ئي خرچي (Tip) ڏيڻ تي گهڻو خوش ٿيڻ وارو آهي. شايد اهو ئي سبب آهي جو ولايت جي ملڪن ۾ آفيسن ۾ نوڪريءَ لاءِ يا ڪارخانن ۾ ڪم ڪرڻ لاءِ انڊيا ۽ بنگلاديش جي ماڻهن کي ترجيح ڏني وڃي ٿي. اسان وارو رڪشا ڊرائيور ۽ گائيڊ بہ ڪجهہ پئسا ڏيڻ تي منهنجو بيحد گهڻو خيال ڪري رهيا هئا ۽ رستي تي آٽو رڪشا بيهاري فوٽو ڪيڻ يا هڪ بہ مندر ڏسڻ لاءِ هو مون سان تمام گهڻو cooperate ڪري رهيا هئا.

اسان گنگا ندي ٽپي، اڳيان بنارس جي سِول ڪورٽ ۽ ان بعد يو پي ڪاليج ۽ ٽيچرس ٽريننگ ڪاليج ڪراس ڪيوسين. هاڻ اسان واري رستي "سڌائورا" روڊ جو نالو "ورانسي روڊ" ٿي ويو. اسان کي ورانسي (بنارس) کان ڏهہ ٻارهن ڪلوميٽر کن ٻاهر سرناٿ (Sarnath) وڃڻو هو جيڪا ٻوڌين (ٻڌ ڌرم جي پوئلڳن) لاءِ پاڪ جاءِ آهي جِتي گوتم ٻڌ اندر جو اجالو حاصل ڪرڻ بعد پهرين هِتي اچي واعظ ڪيو هو. هِتي تمام آڳاٽا سٽوپ (Stupa) پڻ آهن.

اسان جو روڊ بنا ڪنهن شاخن جي سڌ ئي سڌو "اتر اوپر" ڏي وڃي رهيو هو. رستي تي هڪ "پراڳتي اسپتال" نظر آئي، جنهن بعد هن روڊ جو نالو "ورانسي روڊ" مان "سنڌورا ـــ گرٿاما" روڊ ٿي ويو. ٿورو اڳيان هلياسين تہ هڪ ڪوهاني نالي مسجد بہ نظر آئي. ان بعد ٻداپور، انڙپور جهڙو هڪ ننڍڙو ڳوٺ لاماهي Lamahi نظر آيو. اسانکي ٻهراڙيءَ جو سير ڪرائڻ لاءِ اسان سان گڏ هلندڙ عثمان هن ڳوٺ لاماهي وٽان لنگهڻ وقت چيو تہ: "اڙدو ۽ هندي ادب ۾ هن ڳوٺ جي وڏي اهميت آهي".

مون سمجهيو تہ ڳوٺ ۾ شايد ڇپائيءَ جون پريسون لڳل آهن جن ۾ اڙدو ۽ هندي ادبَ جا شروعاتي ڪِتاب ڇپيا هجن. پر عثمان ٻڌايو تہ: "لاماهي ۾ ماڊرن هندي ۽ اڙدو جي شروعاتي افسانن جو خالق منشي پريم چند ڄائو هو جنهن 300 کن افسانا ۽ ناول لِکيا."

بنارس ۾ ڪجهہ ٻيا ڏينهن رهڻ دوران مون محسوس ڪيو تہ منشي پريم چند تي نہ فقط سندس ڳوٺ لماهي پر بنارس شهر ۽ سڄو ضلعو فخر ڪري ٿو ۽ ادب جي دنيا هن کي عظيم ناولنِگار ۽ ڪهاڻيڪار مڃي ٿي. ڪاليج جي ڏينهن ۾ يعني پنجاهہ ۽ سٺ واري ڏهي ۾ جڏهن تي وي يا

ڪمپيوٽر جهڙيون شيون نہ هيون تہ اسان شاگردن لاءِ ڪِتابَ پڙهڻ واحد وندر هوندي هئي. هڪ ٻئي تي برتري يا لئہ رکڻ لاءِ گهٽي کان گهٽا ءِ مختلف اديبن جا ڪِتاب پڙهي هڪٻئي سان پيٽ ءِ بحث مباحثا ڪندا هئاسين. آئون ڳوٺ ۾ توڙي پيتارو ۾ اڙدو نہ پڙهيس پر اڙدوءَ جا رسالا ءِ ڪِتابَ پڙهي پڙهي نہ رڳو اڙدو/هندي ادبَ جو واقف ٿيس پر پوءِ اڳتي هلي اڙدوءَ جو ليکڪ بہ ٿي ويس ءِ هيسيتائين اڙدوءَ جي ڇپيل ڪجھ ڪِتابن مان هڪ "ايران ڪي دن" تي ڪيترائي ايوارڊ بہ ملي چڪا آهن. بهرحال هيءَ ڳالھ ان ڪري ڪٽي لکي اٿم. جيئن اڄ جا والدين ءِ ٽيچر پنهنجن ٻارن کي گهٽي کان گهٽيون ٻوليون سکڻ لاءِ همت افزائي ڪن. جيئن اسان کي اسانجي والدين رهنمائي ڪئي. ٻار جو ڌيان ٻين غلط سلط ڳالهين تي وڃڻ بدران هو پڙهڻ جهڙين سنين عادتن تي لڳائي تہ ان ۾ سندس، سندس فئملي ءِ ملڪ ءِ قوم جو فائدو ئي آهي.

بهرحال ڪاليج جي ڏينهن ۾ جن اڙدو ليکڪن جا ڪِتابَ مون شوق سان پڙهيا انهن مان ڪرشن چندر، سعادت حسن منٽو، قرة العين، شفيق الرحمان ءِ منشي پريمچند پڻ ڪجھ هئا. منشي پريم چند جو اصل نالو "ڌن پت راءِ" هو. هو 1880ع ۾ بنارس جي پوسٽل ڊپارٽمينٽ جي هڪ ڪلارڪ منشي عجائب لال جي گهر ۾ هن لماهي ڳوٺ ۾ ڄائو. منشي پريم چند بنيادي تعليم ڳوٺ جي هڪ مدرسي مان هڪ مولوي کان ورتي جِتي هو اڙدو پڙهيو. هن جا ماءُ پيءُ ننڍي هوندي ئي گذاري ويا. هو نائين ڪلاس ۾ 15 سالن جو هو تہ هن جي شادي ٿي. اها ڳالھ اڄ ڪلھ جي ٻارن لاءِ حيرت جهڙي ضرور هوندي پر جيسين اسين شاگرد هئاسين اسان جي ڏينهن ۾ بہ اهو رواج عام هو. مئٽرڪ بعد تہ ڪيترن جي ئي شادي ٿي ويندي هئي، پر منهنجي هڪ ڳوٺاڻي ڪلاس ميٽ ولي محمد پوڳڙي ميمڻ جي شادي انين ڪلاس ۾ ٿي هئي. منشي پريم چند انٽر پاس ڪرڻ بعد پرائمري اسڪول جو ٽيچر ٿي رهيو ءِ ساڳي وقت هن پڙهائي بہ قائم رکي. 1919ع ۾ هن B.A پاس ڪئي ءِ نوڪريءَ ۾ ترقي ٿيندي ٿيندي هو ڊپٽي انسپيڪٽر آف اسڪولس مقرر ٿيو. انگريزن خلاف مهاتما گانڌيءَ جي سڏ تي هن نوڪري ڇڏي ڏني. ان بعد هو اخبارن ءِ رسالن ۾ ڪهاڻيون لکڻ لڳو. انهن ڏينهن ۾ ڪانپور مان "زمانا" نالي مئگزين نڪرندي هئي، جنهن ۾ سندس پهرين ڪهاڻي ڇپي. ميدان، عمل، بيواھ، چوگان، سوزِ وطن سندس ڪجھ ڪِتابن جا نالا آهن ءِ سندس افسانن مان ڪجھ مشهور افسانا آهن: قاتل کي مان، زيور ڪا ڊبہ، گلي ڊنڊا، عيد گاھ، نمڪ ڪا داروغہ، ڪفن وغيره ءِ هن جي افسانن جي مجموعن جا نالا آهن: پريم پچيسي، پريم بتيسي، واردات ءِ زادِ راھ وغيره.

منهنجي گائيڊ عثمان چيو تہ منشي پريم چند کي انڊيا ۾ افسانن جو ابو سڏيو وڃي ٿو. هن مسلمانن ۽ هندن جي ٻنهي لاءِ ٿوري تعليم لاءِ وڏي جاکوڙ ڪئي. هن پنهنجي لکڻين ذريعي ماڻهن کي علم ۽ آگاهي ڏيڻ ٿي چاهي.

According to him (Munshi Prem Chand) Literature is a powerful means of educating public opinion. He believed in social evolution & his ideal was equal opportunities for all.

عثمان ٻُڌايو:

منشي پريمچند 1936ع ۾ گذاري ويو... ان تان مونکي ياد آيو تہ اسانجو دوست سنڌي، اڙدو ۽ انگريزي جو اَديبُ امر جليل ان سال ڄائو هو. پريمچند اسان جي قائد اعظم محمد علي جناح کان 4 سال ۽ شاعر ڊاڪٽر اقبال کان 3 سال ننڍو هو جيڪي 1976ع ۽ 1997ع ۾ ڄاوا هئا.

اسان لاماهي پهتاسين تہ عثمان چيو تہ بس سمجهو تہ گوتم جي تاريخي جاءِ ”سرناٿ“ پهچي ويا آهيون. اسان سنڌ جا رهواسي گوتم ٻڌ جي نالي کان چڱي طرح واقف آهيون جو سنڌ ۾ اسلام جي آمد کان اڳ هندو ۽ ٻڌ ڌرم جا ماڻهو رهيا ٿي. گوتم ٻڌ جيڪو سڌارٿا گوتم جي نالي سان پڻ سڃاتو وڃي ٿو حضرت عيسيٰ عليہ السلام جي ڄمڻ کان 563 سال اڳ هماليہ جبلن جي قدمن وٽ شاڪيا نالي آڳاٽي ريپبلڪ ۾ ڄائو... ان ڪري گوتم کي شاڪياموني بہ سڏيو وڃي ٿو. پاڻ جنهن هنڌ تي اچي گيان ڪيائين اهو ٻوٽ ”ٻُڌگيا“ سڏجي ٿو ۽ جنهن پپر جي وڻ هيٺان ويهي دنيا کي سمجهڻ جي سوچ ويچار ڪيائين. اهو وڻ ”ٻُوڌي وڻ“ سڏجي ٿو. هن پڪو پهہ ڪيو تہ جيسين هن کي حقيقت ۽ سچ جي روشني نصيب نہ ٿيندي تيسين هو پٽل ماري ان وڻ هيٺان ويٺو رهندو.

”ساڻس گڏ سندس معتقد ۽ مريد ڪائونڊِنيا ۽ چار ٻيا ساٿي پڻ هئا“، اسانجي گائيڊ عثمان ٻڌايو ”گوتم کي اڳتي جو سفر جاري رکڻ بدران ائين هڪ هنڌ ويٺل ڏسي سندس هنن مريدن گوتم جو پوئلڳ ٿي هلڻ تان هٿ کڻي ڇڏيو. پر پوءِ 49 ڏينهن کن جي چِلي بعد هن کي سچ جي روشني سان سندس اندر اجرو ٿي وڃڻ جو احساس ٿيو. ان ڏينهن کان پوءِ سڌارٿا يعني گوتم ”ٻُڌ“ سڏجڻ لڳو يعني Awakened one (سجاڳيل) يا کڻي چئجي تہ ٻڌ جي معنيٰ آهي The Enlightened (نوراپيل).“

ٻُڌن جا پوتر شهر....

اسان سرناٿ پهچي ويا هئاسين، جِتي چوڌاري مندر ۽ آڳاٽي زماني جون ڊٺل پٽيون، سٽوپ (Stupa)، ٺلهه ۽ اوتارا (Monasteries) مَٺ ۽ خانقاهه نظر آيا. گائيڊ عثمان ٻڌايو تہ گوتم کي جيئن ئي روشني..... جنهن جي هن کي ڳولا هئي، نظر آئي تہ هو اٿي کڙو ٿيو. هاڻ هو نہ فقط گوتم يا سڌارٿا هو پر هو ”ٻڌ“ پڻ هو.

”ٻڌ (مرشد، پير) بنجڻ بعد گوتم ٻن سوداگرن تپوسا ۽ ڀالڪا سان مليو جيڪي هن جا پهريان ٻالڪا/مريد (Disciples) ٿيا“ عثمان ٻڌايو. ”گوتم ٻڌ پنهنجي نوڙهہ ڪرائي پنهنجي وارن جي سوغات پنهنجن هنن ٻن مريدن کي ڏني. گوتم ٻڌ پنهنجي بزرگ آستا سان پڻ ملڻ چاهيو ٿي.“

”آستا (Asita) ڪير هو؟“ مون پڇيو.

”آستا ان زماني جو هڪ پوڙهو رشي هو جنهن دنيا جي ڳالهين کي تياڳي هماليا جبلن ۾ اڪيلائپ وچي اختيار ڪئي هئي. هن شهزادي سڌارٿا (گوتم) لاءِ اڳ ڪٿي ڪئي هئي تہ هي يا تہ وڏو بادشاهہ (چڪرا وارتي) ٿيندو يا ڪنهن وڏي ڌرم جو اڳواڻ (ٻُڌ). گوتم ٻُڌ هن درويش صفت انسان آستا ۽ پنهنجن ٻن استادن الارا ڪلاما ۽ راما پٽا سان ملي کين پنهنجي حاصلات کان آگاهہ ڪرڻ لاءِ نڪتو پر هن کي خبر پيئي تہ اهي ٽي ئي گذاري ويا آهن.“ عثمان ٻڌايو. پڙهندڙن جي دلچسپيءَ لاءِ اهو لکندو هلان تہ مٿي بيان ڪيل گوتم جا اهي وار برما (ميانمار) جي ٻڌ مندر ”شويڊاگون پگوڊا“ (جنهن کي انگريزي ۾ گريٽ داگون ۽ گولڊن پگوڊا سڏجي ٿو) ۾ تبرڪ طور رکيل آهن. هي پگوڊا (ٻڌن جو مندر) برما جي ٻڌن لاءِ سڀ کان اتم ۽ پوتر سمجهيو وڃي ٿو جنهن ۾ گوتم ٻڌ جي وارن جي اٺ لڙين سان گڏ گوتم جون ٽي ٻيون نشانيون بہ آهن جن جي زيارت لاءِ برما ۽ ٻاهر جي دنيا جا ٻُڌَ ياتري اچن ٿا. ان کان علاوه اسان جهڙا ٽوئرسٽ هن مندر جي عمارت، رنگ روپ ۽ سجاوٽ ڏسڻ ۽ فوٽو ڪيڻ لاءِ اچن ٿا. سون جو پاٽي چڙهيل هي اتاهون پگوڊا 100 کن ميٽر (330 فٽ) بلند برما جي گادي واري شهر ينگون (پراڻو نالو رنگون) ۾ ڪانڊاڳي نالي مشهور ڊنڊ جي اولهہ ۾ سنگو تارا ٽڪريءَ تي آهي.

بنارس شهر کان ڏهہ پندرهن کن ڪلوميٽرن جي فاصلي تي گوتم ٻڌ جي نشانين ۽ مختلف ملڪن جي ٺهيل مندرن کان مشهور هن شهر سرناٿ (Sarnath) پهچي اسان جي گائيڊ اسان کان

پڇيو تہ پهرين قديم زماني جا استوپا (ڏمڪ، ڏرمارا جيڪا ۽ چوڪنڊي وغيره) ڏسجن يا پهرين ڪورين، جپاني، سري لنڪن، برمي ۽ ٻين ملڪن (جن جو ٻڌ ڌرم سان واسطو آهي) جا مندر ڏسجن؟!

”پهرين هلو تہ ڪنهن ريسٽورنٽ ۾ هلي ماني کائجي“ مون پنهنجي گائيڊ عثمان ۽ آٽورڪشا ڊرائيور ڪرشن کي چيو. پر عثمان صلاح ڏني تہ هڪ هنڌ هوٽل ۾ ويهي ماني کائڻ ۾ وقت وڃائڻ بدران رستي تان گرم گرم آلو پراٺا يا ڪچوريون وٺي کائيندا هلون ۽ اهڙي طرح ڪنهن گاڏيءَ واري کان ڪوڪا ڪولا، ڳني يا ناريل جو رس يا ليمون پاڻي وٺي پيئجي. اها ڳالهہ مونکي بہ وڻي ۽ اسان وڻن جي پنن مان ٺهيل پليٽن تي آلو پراٺو رکي هيڏانهن هوڏانهن مندر ماڙيون ڏسڻ لڳاسين.

دراصل هي شهر سرناٿ ملڪي ۽ پرڏيهي ٻوڌين (ٻڌ ڌرم سان واسطو رکندڙ ماڻهن) لاءِ هڪ قسم جو زيارت گاهہ آهي، جِتي ٻارهوئي ٿائليند، جپان، تبت، برما، سريلنڪا جا ٻُڌ ياتري ايندا رهن ٿا. انهيءَ ڪري انهن جي سرڪار هِتي انهن لاءِ مندر بہ ٺهرائي ڇڏيا آهن. ٻڌ ڌرم بابت اها حيرت جي ڳالهہ آهي تہ ان جو باني انديا ۾ ڄائو ۽ هن مذهب جي پرچار انديا کان شروع ٿي پوءِ برما، سري لنڪا، چين، تبت، سيام (ٿائلنڊ) وينڊي جپان ۽ ڪوريا تائين هي ڌرم مشهور ٿيو. هر ملڪ ۾ هن ڌرم ۾ ٿوري گهڻي تبديلي ضرور آئي آهي پر سڀ گوتم جا پوئلڳ آهن.

هن شهر سرناٿ ۾ اچڻ کان اڳ بنارس شهر جي مارڪيٽن، بازارن ۽ گهاٽن تي جپاني ۽ ڪورين سياحن کي گهمندو ڏسي مونکي تعجب ٿيو ٿي تہ اهي هن شهر ۾ ايڏي وڏي تعداد ۾ ڇو ٿا نظر اچن. هڪ ڏاڙهيءَ جي گهمڻ لاءِ تہ انديا جا ٻيا بہ ڪيترائي شهر آهن پر هاڻ خبر پيئي تہ هو خاص ياترا سرناٿ لاءِ ڪن ٿا ۽ پوءِ سرناٿ ۾ آئي سارو بنارس جو شهر بہ گهميو وڃن. هِتي اهو بہ لکندو هلان تہ جيئن هندو ڌرم جي ماڻهن لاءِ بنارس، هردوار، الهہ آباد جهڙا شهر پوتر آهن ۽ انهن ۾ وڃڻ ضروري آهي تيئن ٻڌن لاءِ هن شهر سرناٿ جي ياترا کان علاوه ٻيا ٽي ضروري شهر آهن: ڪُشي نگر، ٻڌگيا ۽ لمبني.

اسان جي گائيڊ عثمان ٻڌايو تہ سرناٿ وانگر هي ننڍڙو شهر ڪُشي نگر جنهن جي آدم شماري 20 هزار مس ٿيندي، ٻُڌن لاءِ وڏي اهميت رکي ٿو جو ٻُڌن جو اهو عقيدو آهي تہ مري وڃڻ بعد گوتم ٻڌ کي هن شهر ۾ نرواڻ حاصل ٿيو هو.

ڪُشي نگر جنهن کي ڪُسي نگر ۽ ڪُسي نارا جي نالن سان پڻ سڏيو وڃي ٿو اتر پرديس رياست جي ڪُشي نگر ضلعي جو شهر آهي. جيئن سمجهو تہ ڄامشورو، گهوٽڪي يا دادو شهر ساڳي نالي وارن ضلعن جا شهر آهن. عثمان ٻڌايو تہ ڪشي نگر انديا جي مشهور شهر گورک پور کان 52

ڪلوميٽر اوپر ۾ آهي. هَتا، ديوريا ۽ فضل نگر ٽائون سندس پر ۾ آهن. عثمان کي چيم تہ ڪُشي نگر جا ماڻهو پڙهيل ڳڙهيل آهن.

”بلڪل صحيح ٿا چئو. توهان کي ڪيئن خبر پيئي؟ ڇا توهان جو ڪُشي نگر وڃڻ ٿيو آهي؟“ عثمان حيرت مان مونکان سوال ڪيو.

”نہ آئون ڪُشي نگر نہ ويو آهيان پر اتي جي گرئجوئيٽ نوجوانن سان ضرور مليو آهيان جيڪي ملائيشيا ۾ نوڪري لاءِ انٽرويو ڏيڻ ايندا هئا ۽ ڪيترن ادارن جي چونڊ جي پئنل تي اهي ادارا مونکي بہ جج طور وهاريندا هئا.“ مون عثمان کي ٻڌايو.

”ڪُشي نگر هڪ گهٽ آدم شماري وارو شهر آهي پر منجهس تعليمي ادارا تمام گهڻا آهن ۽ هن شهر ۾ پڙهيل ڳڙهيل ماڻهن جو سيڪڙو يعني Literacy Rate سراسري 80 سيڪڙو آهي جيڪو سڄي ملڪ (انڊيا) جو بہ ساڳيو آهي.“ عثمان ٻڌايو.

انڊيا جا شهر توڙي ڳوٺَ بہ اسانجي ملڪ جهڙا آهن پر اسان جي ڳوٺن، خاص ڪري سنڌ جي ڳوٺن جي اسڪولن توڙي تعليمي معيار جو ڪيڏو برو حال آهي! سواءِ انور پيرزادي جي ڳوٺ ”ٻلهڙيجي“ جي، جِتي Literacy Rate نوي سيڪڙو کان مٿي آهي. باقي ڪنهن بہ ڳوٺ جي 23% سيڪڙو کان مٿي ناهي. وڏيڪَ اسڪول ۽ ڪاليج تہ نہ پيا ڪُلن پر ڪليل بہ اوتارا ۽ اوطاقون ٿي پيا آهن.

هن ويهہ هزار آدمشماري واري شهر ۾ هڪ ”ٻڌ پوسٽ گرئجوئيٽ ڪاليج“ آهي ۽ ٻيو ”ٻڌ انٽرميڊئٽ ڪاليج“ آهي جيڪي سرڪاري ڪاليج آهن. انهن کان علاوه ”راحل پبلڪ اسڪول“، ”ٻڌ سينٽرل اڪيڊمي“، ”لنح سون انٽرميڊيئٽ ڪاليج“ آهي.

بهرحال گوتم ٻڌ ”ٻڌ گيا“ شهر ۾ پپر جي وڻ هيٺان تپسيا ۽ ماٺ جو روزو رکڻ ۽ اندر جي روشني حاصل ڪرڻ بعد پنهنجن شروعاتي چند مريدن سان گڏ هن شهر ”سرناٿ“ پهتو ۽ هِتي جي هرڻن واري پارڪ (Deer Park) ۾ پهريون واعظ ڏنو. ان ڪري هي شهر سرناٿ پڻ ٻڌ گويا ۽ ڪشي نگر وانگر ٻڌن لاءِ متبرڪ شهر سمجهيو وڃي ٿو.

سرناٿ شهر ۾ ايندڙن کي آئون هِتي جي ميوزيم ڏسڻ جي صلاح ڏيندس جِتي گوتم ٻڌ ۽ ان سان واسطو رکندڙ شين جون ڪيتريون تصويرون ۽ مورتيون آهن. هن ميوزيم جي سامهون سرناٿ شهر جي معلومات حاصل ڪرڻ لاءِ ٽوئرسٽن لاءِ رسيپشن سينٽر آهي جِتي سياحن ۽ ياترين لاءِ ڪيتريون ئي سهولتون آهن... ريسٽورنٽون، فوڊ پلازه، مختلف ملڪن جا پئسا بدلائڻ لاءِ مني چينجر، ATM، سووينئر شاپ، ڪِتابن ۽ اخبارن رسالن جا اسٽالَ، ٽئاليٽ ۽ ٽڪ پيڇڻ لاءِ ايئرڪنڊيشن

رسيپشن هال ۾ رکيل آرامده صوفا، وغيره. مون هن شهر سرناٿ بابت هِڪُ ڪِتابُ خريد ڪيو جنهن جو نالو آهي: "Guide to Buddhist Ruins of Sarnath" هن ڪِتابَ جو ليکڪ آهي راءِ بهادر ديارام ساهي.

ٻڌن جو چوٿون پوتر شهر لمبني (Lumbini) آهي، جيڪو نيپال جي روپان دَهي ضلعي ۾ آهي. هِتي راڻي مايا ديويءَ گوتم (سڌارٿا) کي جنم ڏنو. گوتم جي ڄمڻ بعد، سگهوئي، هفتي اندر مايا گذاري وئي ۽ گوتم کي سندس ماسيءَ (مايا جي ڀيڻَ) "مهاپاجا پَتي" نپايو.

"مايا ۽ سڌوڏانا کي ويهن سالن تائين ڪو ٻـ ٻار نـ ٿيو" عثمان ٻڌايو. "روايتن موجب، چوڏهينءَ جي هڪ چانڊوڪي رات جو راڻي عطر عنبير هڻي، چوٽا کولي ستي پئي هئي تـ هن خواب ۾ محسوس ڪيو تـ هن وٽ چار ديوَ (روحَ) آيا، جيڪي هن کي هماليا جبلن ڏي انوٽتا ڍنڍ تي وٺي آيا. ان ڍنڍَ ۾ سِنان ڪرائڻ بعد ديون هن کي سهڻا ڪپڙا پارائي خوشبوئن سان معطر ڪيو. ان بعد هن ڏٺو تـ هڪ اڇو هاٿي ڪنول (Lotus) جو گل پنهنجي سونڊ ۾ جهلي هن اڳيان ظاهر ٿيو ۽ هن جي چوڌاري ٽي ڦيرا ڪري هن جي ساڄي پاسي کان سندس پيٽ ۾ داخل ٿي ويو ۽ راڻيءَ جي اک کلي وئي. هوءَ سمجهي وئي تـ هن کي ٻار ڄمڻ جو نياپو ڏنو ويو آهي."

گوتم لمبني شهر ۾ ڄمڻ بعد 29 ورهين جي عمر تائين اتي ئي رهيو. ان بعد هو تپسيا لاءِ ٻُڌ گايا ۾ رهيو جِتان هو هن شهر سرناٿ پهتو. اسانجي گائيڊ عثمان ٻڌايو تـ گوتم ٻڌ جي سرناٿ شهر ۾ اچڻ بعد پورن 300 سالن بعد هندستان جو شهنشاهہ اشوڪ هن شهر سرناٿ ۾ آيو جنهن هِتي هڪ اسٽوپا (ٿنڀو) نهرايو جيڪو اڄ ڏينهن تائين قائم آهي ۽ "چوکنڊي اسٽوپا" سڏجي ٿو.

تاريخَ جو مشهور مهاراجا....

بنارس کان ڏهہ ٻارنهن ڪلوميٽر ٻاهر جنهن شهر سرناٿ (Sarnath) ۾ اسان ٻيئا هئاسين، ٻُڌن لاءِ مذهبي ۽ تواريخي شهر آهي، جو سندن ڌرمي پيشوا گوتم ”ٻڌ“ ٻڌجڻ بعد، يعني ڄاڻَ ۽ علمَ جي سڄاڳي جي روشني حاصل ڪرڻ بعد هن شهر ۾ اچي پهريون واعظ ڪيو هو. اها عيسوي سن کان ٻہ ساڍا چار سؤ سال اڳ جي ڳالهہ آهي. ان بعد سندس پوئلڳن يادگار خاطر هِتي ٿنيا، ستوپ (Stupa) ۽ ٿلهہ وغيره ٺهرايا، جن مان ڪجهہ ثابت حالت ۾ تہ ڪي ڊٺل حالت ۾ موجود آهن جن جي زيارت لاءِ انڊيا ۽ ٻاهر جي ملڪن جا ٽوئرسٽ ۽ ٻڌ ڌرم جا پوئلڳ اچن ٿا. اسان بہ اهي ڏسڻ ۽ فوٽو ڪڍڻ ۽ اهو Feel ڪرڻ لاءِ آيا هئاسين تہ هي شيون ڪيڏيون آڳاٽيون آهن! جيئن چوکنڊيءَ جو ستوپ جيڪو گوتم جي مريد راجا اشوڪا عيسوي سن کان 300 کن سال اڳ ٺهرايو. هي اهو زمانو آهي جڏهن يونان کان سڪندر اعظم سنڌ ۽ ملتان تي اچي حملو ڪيو هو... يعني حضرت عيسيٰ جي ولادت کان بہ ٽي صديون اڳ.

اهڙي طرح ڌميڪ ستوپ آهي جيڪو 128 فٽ بلند ۽ 93 فٽ گول آهي. اهڙي طرح اشوڪ ٿمب (Pillar) آهي. راجا اشوڪ ڏنو وڃي تہ ٻڌ ڌرم جو تمام وڏو پرچارڪ هو. سندس موريا گهراڻي سان تعلق هو ۽ موريا گهراڻي جي پهرين بادشاهہ چندر گپت موريا جو پوٽو هو. اشوڪ هڪ بيحد ناليرو بادشاهہ ٿي گذريو آهي ۽ هندستان تي سندس 40 سال راڄ هڪ خوشحاليءَ جو دور چيو وڃي ٿو. اسان جڏهن ستين ڪِلاسَ ۾ هئاسين تہ ان وقت جي تاريخ جي ڪِتاب ۾ شروعات ئي موريا گهراڻي جي حاڪمن سان ٿيندي هئي پر هاڻ لڳي ٿو تہ تاريخ جي سبجيڪٽ ۾ جيڪو ٿورو گهڻو پڙهايو وڃي ٿو ان ۾ گهڻو زور مغل بادشاهن تي ئي ڏنو وڃي ٿو. شايد ان ڪري جو اهي مسلمان هئا ۽ شايد اهو سوچي تہ اسان جو ملڪ اسلام جي نالي تي ٺهيو سو ڪنهن بہ ريت مسلمانن جون ئي ڳالهيون ڪرڻيون آهن ۽ انهن ڪي ئي پڙاڻو آهي ۽ خوش ٿيڻو آهي تہ سڄي هندستان تي بابر جي حڪومت هئي يا هَمايون، اڪبر، جهانگير وغيره جي هئي..... ڳالهہ اها آهي تہ اسان رڳو چرين وانگر ان ۾ خوش ٿا ٿيون تہ اسان جي حڪومت رهي.... مسلمانن جي حڪومت رهي.... ڪهڙو انهن بادشاهن کي اسان يعني عوام سان دلچسپي هئي؟! هنن کي رڳو پنهنجي عياشيءَ جو فڪر هو. هنن سڀ ڪجهہ پنهنجي طاقت ۽ مال ميڙڻ لاءِ ئي ڪيو... ايتريقدر جو ان جي حاصلات لاءِ پنهنجي پيءُ

يا ڀائرن کي بہ ماري ٿي ڇڏيو يا اکيون کڏي ڇڏيون ٿي. اهو ڪجھ اهڙو ئي Scenario آهي جهڙو اڄ اسان اهو چئي پيا ٿرون تہ سنڌ ۾ اسان سنڌين جي حڪومت آهي..... حقيقت ۾ سنڌ جو ڳوٺ ڳوٺ ڏسو تہ تباهہ ٿيو پيو آهي.... سنڌين جي تعليم، صحت...... هر فيلڊ ۾ حالت خراب آهي پر اسان سنڌي ڪڳيون هڻندا وتون تہ عوامي حڪومت آهي، اسان سنڌين جا وزير اعليٰ ۽ وزير آهن. اهو ئي حالُ اَسان عوام جو مغل بادشاهن ۽ ميرن، ٽالپرن ۽ ٻين جي دور ۾ هو. ماڻهن کي بہ ويلا ڪاڻ لاءِ نہ هئا. پيرن ۾ پائڻ لاءِ جُتي نہ هئي. ٽيهہ ٽيهہ چاليهہ چاليهہ سالَ حُڪومت ڪري ويا ڪجھ نہ ڪيائون. ڪرڻ وارا شير شاهہ سوريءَ جهڙا چند سالن ۾ بہ ايترو ڪري ويا جو اڄ ڏينهن تائين پيا ڳائجن.

اسان جي گائيڊ عثمان، جنهن تاريخ ۾ ماسٽرس ڪئي آهي ۽ هينئر گائيڊ طور بنارس ۾ رَهي ٿو تنهن تاريخَ جو سبجيڪٽ دهرائيندي ٻڌايو تہ اشوڪ موريا جيڪو 304 سال قبل مسيح ڄائو ۽ 269 ق.م کان 232 ق.م تائين سڄي هندستان تي راڄ ڪيائين. انهن ڏينهن ۾ سندس سلطنت اڄ واري هندستان تائين نہ پر ان ۾ اڄ جي ايران وارو خُراسان ۽ سيستان، گڏيل بلوچستان (يعني اسان وارو ۽ ايران وارو بلوچستان) ۽ افغانسان جا بہ ڪجھ حِصا اَچي ويا ٿي. اوڀر پاسي بنگلاديش ۽ ڏکڻ ۾ ڪيريلا ۽ انڌرا پرديش اچي ويو ٿي. عثمان تقرير واري اندازَ ۾ چيو:

”چون ٿا تہ راجا اشوڪ شروع جي ڏينهن ۾ نہ فقط بهادر پر ظالم پڻ هو. ڪلنگا واري جنگ ۾ هزارين ماڻهن جي مرڻ بعد هن جي دل کي ايڏي جهٽڪي آئي جو هن ٻڌ ڌرم اختيار ڪيو جنهن ۾ جيت جڙيي (ماڪوڙي ٽنبڙ) کي مارڻ بہ گناهہ آهي. اشوڪ محسوس ڪيو تہ ٻڌ ڌرم ذريعي هندستان جي سڀني ماڻهن کي ملائي سگهجي ٿو.

“Ashoke regarded Buddhism as a doctrine that could serve as cultural foundation for political unity.”

راجا اشوڪ کي يقين هو تہ ٻڌ ڌرم نہ فقط انسان ذات لاءِ بهتر آهي پر پکي پکڻ، جانورن ۽ وڻن ٻوٽن لاءِ پڻ. ان ڪري هن ٻڌ ڌرم جي پرچار هندستان کان ٻاهر ڏکڻ ايشيا، ڏور اوڀر ۽ وچ ايشيا جي ملڪن ۾ ڪرائڻ لاءِ ڀڪشو ۽ ٻاوا موڪليا ۽ مختلف هنڌن تي.... جِتي جِتي سندس نشانيون رکيون ويون، اتي اتي راجا اشوڪ مندر ۽ ستوپ (Stupa) ٺهرايا. سري لنڪا جيڪو ان وقت تمراپاني سڏبو هو. اتي پنهنجي پٽ مهندار ۽ اڪيلي ڌيءَ ٻار سنها مترا کي تبليغ لاءِ موڪليو... پڙهندڙن کي اها ڳالهہ ڌيان ۾ رکڻ کپي تہ هي ڳالهيون اسلام جي آمد کان تہ اڳ جون آهن پر حضرت عيسيٰ جي ولادت کان بہ اڳ جون آهن. اڄ جي نوجوان لاءِ ٿورو فاسٽ Rewind ڪرڻ چاهيندس:

موهن جو دڙو جي تهذيب پنج هزار سال پراڻي چئي وڃي ٿي. ان وقت موهن جو دڙو توڙي سڄي سنڌُ هندو ڌرم هو. لڳ ڀڳ اهوئي ويدڪ زمانو هو جنهن ۾ هندن جا ڌرمي ڪِتاب: رگ ويد، يجر ويد، اٿر ويد وغيره لکيا ويا. هوڏانهن مصر پاسي فرعونن جي حڪومت هئي. پرشيا (اڄ واري ايران) ۾ دارا جي.

عيسوي سن کان ڇهه صديون کن اڳ ٻڌ ڌرم جو بنياد گوتم ٻڌ ۽ جين ڌرم جو بنياد مهاوير سواميءَ وڌو. ان وقت سنسڪرت اڪثر برهمڻ ڄاڻندا هئا باقي عام ماڻهو پراڪرت ڳالهائيندا هئا، جيڪا ٻولي پوءِ اڳتي هلي پالي ڪونجڻ ۾ آئي. برهمڻن ذات پات جو ڀيد گهڻو ٿي رکيو پر هنن ٻنهي ڌرمن جي باني ڪارن اهڙو ڀيد رکيو ئي ڪونه. ان ڪري عام خلقَ کي اها ڳالهه پسند آئي ۽ هندستان جي ڪيترن ماڻهن (سنڌ سميت) ٻڌ ڌرم اختيار ڪيو. اهو جين ڌرم کان وڌيڪ پکڙيو.

جن ڏينهن ۾ سڪندرِ اعظم سنڌ تي ڪاهه ڪئي.... يعني عيسوي سن کان سوا ٽي سؤ کن سالَ اڳ، هندستان جي بهار رياست جي ڏاکڻي پاڱي ۾ نند گهراڻي جي حاڪمن راڄ ٿي ڪيو. سندن لشڪر جو سپهه سالار چندر گپت نالي هڪ جوڌو جوان هو. تنهن پنجاب ۽ سنڌ پنهنجي قبضي ۾ ڪيا ۽ پوءِ نند گهراڻي جو زور ڀڃي، سڄي اتر هندستان جو والي پاڻ ٿيو ۽ موريا گهراڻي جو بنياد وڌو.

مهاراجا چندر گپت کان پوءِ پٽس بندوستر گاديءَ تي ويٺو پر سندس ڏينهن ۾ ڪا مک ڳالهه ڪا نه ٿي. پر پوءِ مهاراجا چندر گپت جو پوٽو مهاراجا اشوڪ، سنڌ سميت اتر هندستان جو والي ٿيو. ٻڌ ڌرم کي زور وٺائڻ ۽ اهنسا مت پکيڙڻ لاءِ شاهي فرمان پٿر جي ٿنين ۽ اتاهن ٽڪرين تي اڪرائي چڙهيا، جيڪي اڄ ڏينهن تائين قائم آهن. سندس وقت ۾ سنڌ ۾ ۽ ٻين هنڌ ڏيوڙا ۽ ٿلهه ٺهيا.

گوتم ٻڌ پرلوڪ پڌرايو تہ اَٽن پرڳڻن جي رهاڪن سندس سنڪ (خاڪ) پنهنجي پنهنجي پرڳڻي ۾ پوري، ان جي مٿان ڏيوڙا ۽ ٿُلهہ ٺهرايا ۽ اهي هنڌ تيرٿ ليکجڻ ۾ آيا.

مهاراجا اشوڪ انهن اَٺن هنڌان سنڪ ڪڍائي، ٿوري ٿوري ڪري انهن ملڪن ۾ موڪلي، جن ۾ گوتم ٻڌ پنهنجي سر وڃي ٻڌ ڌرم جو پرچار ڪيو هو. گوتم ٻڌ پنهنجا پوتر چرڻ سنڌ ۾ پڻ گهمايا هئا، تنهن ڪري بقول ڀيرومل مهر چند آڏواڻيءَ جي، ”سياڻي“ سنڪ جو ذرو سنڌ کي بہ مليو تہ سنڌي ماڻهن ستوپ ۽ پگوڊا جوڙيا جن مان ڪاهوءَ جي دڙي ۽ موهن جي دڙي وارا ستوپ (Stupa) مشهور آهن.

اسان کي گائيڊ عثمان ٻڌايو تہ مهاراجا اشوڪ تي 2001ع ۾ بالي وڊ وارن ”اسوڪا“ نالي هڪ تاريخي فلم پڻ ٺاهي هئي جنهن ۾ شاهہ رُخ خان اشوڪ ٿيو آهي ۽ ڪرينا ڪپور ڪالنگا پرڳڻي جي شهزادي ٿي آهي.... جنهن پرڳڻي تي اشوڪ حملو ڪيو هو ۽ تاريخدانن جو چوڻ آهي تہ هن

جنگ ۾ اٽڪل هڪ لک ماڻهن جو قتل ٿيو ۽ ڏيڍ لک کن ماڻهو بي گهر ٿي ويا. ان دوران اشوڪ ڏاڍو پشيمان ٿيو ۽ ٻي ڪي مارڻ لاءِ توبهہ تائب ٿيو ۽ ٻڌ ڌرم قبول ڪيو. اسانجي گائيڊ ٻڌايو تہ مٿين بالي ووڊ فلم جي پڇاڙي ان تي ٿئي ٿي تہ فلم جو هيرو شاهہ رُخ تلوار اڇلي ٿو ڇڏي ۽ گوتم ٻڌ جو پيروڪار ٿئي ٿو... اهڙي ريت مهاراجا اشوڪ نہ فقط پنهنجي سلطنت ٿو وڌائي پر ٻڌ ڌرم پڻ..... ۽ ان سان گڏ امن جون هوائون پڻ.......

انڊيا جي مشغول ترين اسٽيشن

انڊيا جي مختلف شهرن: ممبئي، ڪلڪتي، دهلي، جيپور، مدراس (چينائي) امرتسر يا ٻين شهرن مان بنارس پهچڻ لاءِ توهان هوائي جهاز، بس يا ٽرين ذريعي پهچي سگهو ٿا. بنارس ۾ پهچڻ لاءِ توهان کي ورانسي (بنارس) جنڪشن يا مغل سرائي جنڪشن اسٽيشن تي لهڻ کپي. اگر توهان آگره/تندلا کان اچي رهيا آهيو ته پوءِ مغل سراءِ اسٽيشن تي لهڻ بهتر آهي نه ته بنارس جنڪشن اسٽيشن تي لهڻ سڀ کان بهتر آهي. اها ئي ڳالهه توهان کي ٻيا به ٻڌائيندا. دراصل بنارس جي پوزيشن اسان جي حيدرآباد واري سمجهڻ کپي ۽ مغل سراءِ جنڪشن ڄڻ ته ڪوٽڙي جنڪشن آهي. هاڻ جيڪو ماڻهو بولان گاڏي ذريعي ڪوئٽا ۽ دادو وغيره کان ايندو ان لاءِ بهتر آهي ته ڪوٽڙي اسٽيشن تي لهي پوي ڄڻان رڪشا ۾ حيدرآباد هليو وڃي. باقي جيڪي خيرپور ۽ نوابشاهه کان اچي رهيو آهي انهيءَ لاءِ حيدرآباد ريلوي اسٽيشن تي لهڻ صحيح آهي.

بنارس جنڪشن جيڪا ورانسي ڪئنٽ ريلوي اسٽيشن به سڏجي ٿي، اتر پرديس رياست جي سڀ کان اهم ۽ وڏي ريلوي اسٽيشن آهي جيڪا بلڪل شهر جي مرڪز ۾ آهي، جيئن ڪراچي ڪينٽ اسٽيشن ڪراچي جي پراڻي شهر جي بلڪل وچ ۾ آهي، جنهن جي چوڌاري بولٽن مارڪيٽ، هوٽلون، آفيسون ۽ اسڪول ڪاليج آهن. تيئن بنارس جي ريلوي اسٽيشن آهي جنهن جي پير ۾ گرلس انٽر ڪاليج، راج بالڪا ڪاليج، هنومان مندر، سٽي ان هوٽل، پلازه هوٽل، گلوري هوٽل، ڊان هوٽل ۽ سري رام گيسٽ هائوس جهڙيون اهم عمارتون آهن.

مغل سراءِ ريلوي اسٽيشن بنارس شهر کان 15 ڪلوميٽر اوير ۾ آهي. هن ريلوي اسٽيشن تي ايشيا جو وڏي ۾ وڏو ريلوي مارشلنگ يارڊ آهي. اهو ٻارهن ڪلوميٽر ڊگهو آهي جنهن ۾ روزانو 1500 وئگن ڪم آندا وڃن ٿا. هِتي جي هڪ ريلوي انجنيئر ٻڌايو ته ڪڏهن ڪڏهن انهن گاڏن جو تعداد 5000 تي به پهچيو وڃي. انڊين ريلوي جي وئگنن جي ريپئر جو پڻ وڏو ورڪ شاپ مغل سراءِ ۾ ئي آهي. مٿين انجنيئر ۽ ٻين ريلوي سان واسطو رکندڙن ٻڌايو ته مغل سراءِ ريلوي اسٽيشن تي روزانو اٽڪل ساڍا چار لک مسافرن جو اچڻ وڃڻ ٿئي ٿو. هن ريلوي اسٽيشن تي مسافرن جي انتظار لاءِ به ايئر ڪنڊيشن ۽ چار بغير ايئر ڪنڊيشن ڪمرا آهن جِتي هو آرام ڪري سگهن. ان کان علاوه ليٽڻ لاءِ ڏهن بسترن جي ڊارميٽري به آهي. هن اسٽيشن تي روزانو 200 ٽرينون اچن ٿيون.

مغل سراءِ ريلوي اسٽيشن گنگا نديءَ جي هڪ ڪناري تي آهي. ڏهه ٻارهن ڪلوميٽر پري ورانسي شهر گنگا جي ٻئي ڪناري تي آهي. گنگا نديءَ مٿان ٺهيل ڊفرن برج (پل) جيڪا 1887ع ۾ انگريزن ٺهرائي اها بنارس ۽ مغل سراءِ شهرن کي ڳنڍي ٿي.

بنارس شهر جي مرڪز ۾ ٺهيل بنارس ريلوي اسٽيسن لاءِ هِتي جي واسطيدار عملدارن ٻڌايو ته اها هندستان جي مشغول ترين ۽ اهم ريلوي اسٽيشن آهي، جنهن کي ماڊرن روٽ انٽر لاڪ سسٽم آهي. هيءَ اسٽيشن انڊيا جي انهن ٻن ٽن اسٽيشنن مان آهي جيڪي تمام گهڻو پئسو ڪمائين ٿيون. هن اسٽيشن تان روزانو پوڻا چار لک مسافر لهن ۽ چڙهن ٿا ۽ 24 ڪلاڪن ۾ 230 ريل گاڏيون هِتان لنگهن ٿيون.

بنارس ڏي ريل هلڻ جو ڪم 1862ع ۾ ٿيو جڏهن هاوڙا (ڪلڪتي) کان بنارس ريل وڇائي وئي. بنارس جي ريلوي اسٽيشن گنگا نديءَ جي ساڄي ڪناري تي آهي. 1887ع ۾ بنارس کان لکنو تائين ريل هلڻ جو ڪم شروع ٿي ويو. ان بعد 1887ع ۾ ڊفرن پل مڪمل ڪئي وئي جيئن ريل گاڏيون گنگا ندي ٽپي مغل سراءِ به وڃي سگهن.

ان ڏينهن ٽرين جي ٽڪيٽ جي بڪنگ لاءِ بنارس جي ريلوي اسٽيشن تي ويٺو هوس. اهو معلوم ڪري حيرت ٿي ته هن اسٽيشن تي چوويهه ئي ڪلاڪ ريل گاڏين ۽ مسافرن جي ڪيڏي ته چهل پهل رهي ٿي. ريلوي اسٽيشن هڪ عجيب دنيا لڳي ٿي جِتي هر وقت جڻ ميلو لڳو پيو آهي. مختلف رياستن جا مختلف ماڻهو مختلف ڊريسن ۾ مختلف زبانون ڳالهائيندي نظر اچن ٿا. هڪ اسان جون ريلوي اسٽيشنون آهن جن تي ماتم جو ماحول نظر اچي ٿو. ڪوٽڙي، نوابشاهه، روهڙي، بهاولپور جهڙين ريلوي اسٽيشنن تي به دڪاندار اوٻاسيون پيا ڏين.

جيڪڏهن ڪا انڊي منڊي ريل گاڏي اچي ٿي ته ان جا مسافر قيمتن جو چرڪائيندڙ اگهه ٻڌيو چپ ٿيو وڃن. اسان وٽ ٻاهر ۽ اندر جي اگهن ۾ ڪيڏو ته فرق رکيو ويو آهي. هيڏانهن انڊيا جي هر ريلوي اسٽيشن ۾ وڪرو ٿيندڙ هر شيءِ جو اهوئي اگهه آهي جيڪو ٻاهر آهي. معمولي ڪو رپئي اڌ جو فرق هجي. ان ڪري نه فقط ٻاهر ويندڙ مسافر ريل ۾ چڙهڻ کان اڳ خريداري ڪري ٿو پر ٻئي شهر کان ايندڙ مسافر به ٽرين مان لهڻ وقت ڪجهه نه ڪجهه خريد ڪري پوءِ گهر روانو ٿئي ٿو. سو هِتي بي انتها دڪانن، گاڏن وارن ۽ پاڻ سان شيون کڻي وڪڻڻ وارن هاڪرن جي باوجود هر هڪ وٽ خريدارن جي رش لڳي رهي ٿي ۽ چا ته هر هڪ جي ڪمائي ٿئي ٿي. اهو حال ٻاهر ٽئڪسين، رڪشائن ۽ ريسٽورنٽن وارن جو آهي. هر شيءِ جو سک ۽ امن امان جي بهتر حالتَ هجڻ ڪري ڪيترائي انڊين پنهنجي ملڪ جي ئي شهرن جو سير ڪندا رهن ٿا جو هنن وٽ پنهنجي ملڪ ۾ به

هر شيءِ موجود آهي، ٻاهرن ملڪن ۾ ڇو وڃن.... هڪ تلخ حقيقت لکندو هلان تہ ولايت ۾ جيڪي انڊين نظر اچن ٿا انهن مان ڏهن ۾ نو اهڙا هوندا جيڪي بزنيس، نوڪري يا سيمينار يا ڪانفرنس اٽينڊ ڪرڻ لاءِ آيا هوندا باقي ڪو اڌ بيوقوف هوندو جيڪو پنهنجو پئسو خرچ ڪري گهمڻ لاءِ آيو هوندو. ۽ اسان جي ڏهن پاڪستانين ۾ نو اهڙا هوندا جيڪي پنهنجو پئسو ضايع ڪرڻ لاءِ گهمڻ آيا هوندا. بهرحال گهمڻ ڦرڻ جون جايون تہ اسان جي ملڪَ ۾ بہ ڪوڙ آهن پر حالتون بهتر نہ هجڻ ڪري ڪو ورلي نڪري ٿو. هِتي انڊيا ۾ سفر لاءِ هر قسم جي سواري موجود آهي، رهائش ۽ کائڻ پيئڻ لاءِ جِتي ڪٿي ۽ 24 ئي ڪلاڪَ هوٽلون ۽ ريسٽورنٽون کليل آهن.... سڀ کان وڏي ڳالهہ تہ قاعدي قانون جي ڪافي سختي آهي ان ڪري ملڪي توڙي غير ملڪي بہ سکون سان گهمندا ڦرندا نظر اچن ٿا ۽ پنهنجي پروگرام موجب مقرر وقت ۽ ڏينهن تي اچن ٿا ۽ وڃن ٿا. بسون، ريل گاڏيون، هوائي ڪمپنيون نہ رڳو جام آهن پر پنهنجي پنهنجي مقرر وقت تي اچن وڃن ٿيون.

ان ڏينهن ريلوي اسٽيشن تي ريل گاڏين جي پروگرامن جا لڳل بورڊَ پڙهي تعجب ٿيو تہ ڪيترين ئي ريل گاڏيون هِتان يعني بنارس جي هن ريلوي اسٽيشن تي بيهن ٿيون پر 32 ٽرينون اهڙيون آهن جيڪي روزانو هن اسٽيشن تان شروع ٿي مختلف شهرن ڏي وڃن ٿيون. رڳو ممبئي چار ٽرينون وڃن ٿيون: مها نگري ايڪسپريس، ڪاماياني ايڪسپريس، رتنا گري ايڪسپريس ۽ دادر ايڪسپريس.... اهڙي طرح سبرامتي ايڪسپريس احمد آباد (گجرات) تائين وڃڻ لاءِ هِتان بنارس مان ڇٽي ٿي. جن ٽرينن جا نالا مون لاءِ نوان هئا انهن مان ڪجهہ نوٽ ڪري ورتم جيئن تہ بنڌيل کنڊ ايڪسپريس جيڪا هِتان کان گواليار/ڪاجوراهو وڃي ٿي. ورونا ايڪسپريس لکنو ۽ ڪانپور تائين وڃي ٿي. ڪاشي وشواناٿ ايڪسپريس نيو دهلي لاءِ رواني ٿئي ٿي. جنتا ايڪسپريس ديرادون ۽ رام نگر لاءِ نڪري ٿي. جموتوي ايڪسپريس جمون ڪشمير لاءِ نڪري ٿي.... اهڙي طرح رانچي ايڪسپريس، ٻڌ پورنيما ايڪسپريس، اوکا ايڪسپريس، گيان گنگا ايڪسپريس وغيره آهن جيڪي مختلف منزلن ڏي وڃن ٿيون. پر اهي سڀ هِتان بنارس کان شروعات ۽ دنگ ڪن ٿيون.

ان کان علاوه ٿيهارو کن ريل گاڏيون اهي آهن جيڪي بنارس مان نہ پر ٻين شهرن مان شروع ٿين ٿيون ۽ پنهنجي منزل ڏي ويندي، رستي تي، بنارس تي مسافر لاهين ۽ چاڙهين ٿيون، جيئن: راجڌاني ايڪسپريس، شرم جيوي، نيلا چال، اپاسنا، ويوتي، جاليان والا باغ، اڪل تخت، ڪمپ، سرناٿا ۽ شرامڪ ايڪسپريس ۽ ٻيون جيڪي ڪلڪتي کان دهلي، پٽنا کان سڪندر آباد، هووراهہ کان دير دون وغيره ايندي ويندي بنارس جي ريلوي اسٽيشن تي ترسي مسافر لاهين چاڙهين ٿيون.

اهڙي طرح 200 کن مسافر ۽ گڊس (سامان) ٽرينون روزانو مغل سراءِ اسٽيشن تان لنگهن ٿيون ۽ 24 ئي ڪلاڪ رونق لڳي رهي ٿي. ايترين ريل گاڏين جي اچڻ ڪري مغل سراءِ کي ماڻهو اڪثر ”ريل بازار“ سڏين ٿا. هِتي جي هڪ جهوني رٽائرڊ ريلوي آفيسر ٻڌايو تہ انگريزن جي ڏينهن ۾ تہ مغل سراءِ انگلنڊ جو شهر لڳندو هو جِتي ريلوي سان تعلق رکندڙ انگريزن جون آفيسون ۽ بنگلا هئا. اڄ بہ هن شهر جي چوڏاري پڪا ۽ ويڪرا رستا، ان وقت جي ٺهيل يورپي ڪالونيءَ جا بنگلا، ديول ۽ ڪليسا گهر، گورن جا قبرستان.... انهن ڏينهن جي اوج جي ياد تازي ڪن ٿا. ۽ انهن سڀني شين کي نہ فقط هندستان جي حڪومت قائم رکيو آهي پر وڌايو ويجهائيو ۽ بهتر بڻايو آهي. افسوس جي ڳالهہ رڳو اها آهي تہ هڪڙا اسان ئي بدبخت آهيون جن ريلوي جي رومانس کي تباهہ ڪري ڇڏيو آهي نہ تہ ڪينيا، يوگنڊا، سنگاپور ۽ ملائيشيا وارن اڄ بہ سندن ملڪ ۾ انگريزن جي ٺهيل ريلن ۽ ريل ڪاٽن کي اهڙو تہ ناهي رکيو آهي جو انهن ملڪن ۾ ريل جهڙو سستو، سولو سک وارو ۽ سوشل سفر ڪو ٻيو آهي ئي ڪونہ. انڊيا توڙي مٿي بيان ڪيل ملڪن ۾ هنن پنهنجي ٽرينن جي بوگين کي نہ فقط سهڻو بنايو آهي پر مسافرن جي هر سهولت جو سک مهيا ڪيو آهي.... ٽي وي، ٽيليفون، بهتر کاڌو مهيا ڪندڙ ريل جون ريسٽورنٽون، آرام ده سيٽون ۽ رات جو سمهڻ وارن لاءِ صاف سٿرا هنڌ بسترا، صاف سٿرا ٽئاليٽ وغيره.... اسانجي ٽرينن ۾ ٻئي ڪم لاءِ تہ پري پر گرڙي ڪرڻ لاءِ بہ پاڻي موجود ناهي..... هاڻ تہ ماڳهين ٽرينون بہ موجود نہ آهن. صبح جو ڪراچيءَ کان ڇٽندڙ ٽرين شامَ تائين نظر نٿي اچي ۽ پوءِ جڏهن مسافر ڪٽي مس مس هلي ٿي تہ روهڙي سکر کان اڳ ئي هن جو ڊيزل ختم ٿيو وڃي ۽ مسافر دربدر ٿيو وڃن!

ڏ فرن پل، GT روڊ ۽ ريلوي يارڊ ڪپلنگ

بهرحال پاڻ مغل سرائي جي ڳالهه پئي ڪئي جنهن جو فقط نالو اهو آهي، باقي اتي نه مغل آهن نه سرائيون. حيدرآباد کان ڪراچي، جڏهن سپر هائي وي نهي رهيو هو ته اطالوين (جن اهو روڊ ٺاهيو) روڊ ٺاهڻ جي مشينن جو گئراج توڙي مختلف شين جو استور ۽ ورڪ شاپ نوري آباد ۾ ٺاهيو. آفريڪا ۾ ممباسا کان ڪمپلا (يوگنڊا) تائين، جڏهن انگريز ريلوي لائين وڇائي رهيا هئا ته هنن اڌ رستي تي گدام، استور، ورڪ شاپ ۽ پنهنجي رهائش لاءِ بنگلا، جنهن جاءِ تي ٺاهيا، اهو پوءِ ايڏو وڏو شهر ٿي ويو جو اڄ اهو ڪينيا جي گاديءَ جو هنڌ آهي. سندس نالو نئروبي آهي. اهڙي طرح گنگا جي ساڄي ڪپر وارو هي شهر مغل سراءِ انڊيا جي ريلويز جي دل سمجهيو وڃي ٿو ۽ ريلوي يارڊ ۽ ريلوي ڪالونين ڪري مشهور آهي. هن شهر ۾ سورهن کن ريلوي ڪالونيون آهن.

هاڻ مغل سراءِ شهر جيتوڻيڪ ڪوٽڙي وانگر حيدرآباد جي پير ۾ آهي پر اهو حيدرآباد ضلعي بدران دادو ضلعي ۾ آهي. اهڙي طرح مغل سراءِ بنارس بدران چانڊئولي ضلعي ۾ آهي جو جو بنارس گنگا نديءَ جي هڪ پاسي آهي ته مغل سراءِ پير واري ضلعي ٻئي پاسي. هاڻ هڪ ڏينهن مغل سراءِ جو چڪر هڻي آيو هوس. نئين ڪنڊ جو جهونو ۽ مشهور روڊ جي. ٽي روڊ (گرانڊ ٽرنڪ روڊ) شهر جي وچ مان لنگهي ٿو. روڊ جي هڪ پاسي واري حصي يعني اترئين حصي ۾ انگريزن جي ڏينهن جون ٺهيل ريلوي ڪالونيون آهن. جيئن ته: يورپين ڪالوني (وسنت وهار)، ڊيزل ڪالوني (پريم نگر)، لوڪو ڪالوني، روضا ڪالوني وغيره ۽ ڏاکڻي حصي ۾عام ماڻهن جي رهائش جا گهر آهن: گالا منڊي، ڪسب محلا، هنومانپور، روي نگر، پٽيل نگر وغيره. اتي ريلوي اسٽيڊيم به آهي ۽ هڪ ڪالوني جو نالو شاستري ڪالوني به آهي. لال بهادر شاستري انڊيا جو اڳوڻو وزير اعظم هن شهر (مغل سراءِ) ۾ ڄائو هو. پاڻ 1964ع کان 1965ع تائين وزير اعظم رهيو. جڏهن اسان وٽ ايوب خان جي حڪومت هئي ۽ ذوالفقار علي ڀٽو فارين منسٽر هو.

مغل سراءِ ۾ ريلوي اسٽيشن وٽ ٺهيل ڪالي ماتا جو مندر تمام مشهور آهي، جنهن کي ۽ يورپين ڪالونيءَ ۾ انگريزن جي ٺهيل ڪليسا گهر (Church) کي ڏسڻ لاءِ ڪيترائي ماڻهو اچن ٿا. مغل سراءِ باءِ روڊ وڃڻ لاءِ نئشنل هاءِ وي 2 وٺڻو پوي ٿو جيڪو مشهور تاريخي روڊ گرانڊ ٽرنڪ (G.T) روڊ آهي. جيڪو شير شاهه سوريءَ ٺهرايو هو. شير شاهه سوريءَ هن روڊ جو نالو "سڙڪ اعظم" رکيو

هو. آڳاٽي زماني ۾ هي روڊ جيڪو اڄان ڪچو هو ”اتر پاٿ“ سڏبو هو. گرانڊ ٽرنڪ روڊ ڏکڻ ايشيا جي پراڻن ۾ ڊگهن رستن مان هڪ آهي جيڪو چٽگانگ (بنگلاديش) ۾ هائوراهه (ڪولڪتا) کان ٿيندو پشاور (پاڪستان) تائين آهي..... بلڪ اڳتي ڪابل (افغانستان) تائين وڃي ٿو. پراڻي وقت ۾ هن روڊ کي ”اتر پاٿ“ (Nothern Road) کان علاوه ”شاهراهِ اعظم“ ۽ ”بادشاهي سڙڪ“ پڻ سڏيندا هئا. هونءَ هي روڊ موريا سلطنت جي ڏينهن ۾ به هو جو سڄي نديءَ ننڍي کنڊ ۾ اوپر کان اولهه اها ئي مشهور واٽ هئي. بعد ۾ سورهين صديءَ ۾ شير شاهه سوريءَ هن کي بهتر بنايو ۽ اڳيان تائين وڌايائين. ان بعد انگريز راڄ ۾ 1833ع کان 1860ع دوران هن روڊ کي نئون ڪيو ويو. اڄ ان جي ئي روڊ جي ڊيگهه 2500 ڪلو ميٽر (1600 ميل) آهي. هي روڊ بنگلاديش ۾ انڊيا جي اهم شهرن وٽان لنگهي پاڪستان جي لاهور، گجرانوالا، گجرات، جهلم، راولپنڊي، اٽڪ ضلعي، نوشيري، پشاور ۾ لنڊي ڪوتل مان ٿي افغانستان وڃي ٿو جتي جلال آباد ڪابل روڊ جو حصو بڻجي ٿو. گذريل ڇئن صدين کان هن روڊ تي، ماڻهن وهٽن ۽ موٽر گاڏين جي آمدرفت هلندي رهي ٿي ۽ بقول انگريزي افسانا نويس، شاعر ۽ ناول نِگار رڊيارڊ ڪپلنگ جي “Such a river of life as no where else exists in the world”.

رڊيارڊ ڪپلنگ 1865ع ۾ ممبئي ۾ ڄائو ۽ 1936ع ۾ وفات ڪيائين. هن ڪيترائي ڪِتابَ لکيا جن مان گهڻو مشهور آهن: دي جنگل بڪ، دي مئن هو وڊ بي ڪنگ، ڪيم، گنگا دين، دي وائيٽ مئنس برڊن، وغيره. هندستان جو هي شهر بنارس ۽ مغل سراءِ ائين آهي جيئن اسان وٽ حيدرآباد ڪوٽڙي، روهڙيءَ سکر، مورو دادو يا حيدرآباد ڄامشورو..... يعني سنڌو نديءَ جي هڪ پاسي هڪڙو شهر آهي ته ٻئي طرف ٻيو جن کي پليون ملائين ٿيون. سکر ۽ روهڙي کي ڳنڍيندڙ لئنسڊائون پل ۽ سکر ٻئراج، ۽ ڪوٽڙي حيدرآباد کي ڳنڍيڻ واري پل هڪ سؤ کن سال پراڻيون آهن، ان بعد غلام محمد ٻئراج ۽ دادو مورو واري پل آهي. اهڙي طرح انگريزن گنگا نديءَ تي ڊفرن برج نالي هڪ پل 1887ع ۾ ٺهرائي جيڪا بنارس ۽ مغل سراءِ کي ڳنڍي ٿي.

ڊفرن پل جيڪا 1948ع کان پوءِ مدن موهن مالويا جي نالي سان ”مالِويا پل“ سڏجي ٿي ڊبل ڊيڪر پل آهي.... يعني هيٺ مٿي سندس ٻه طبقا آهن. مٿين طبقي تي بسين ڪارن لاءِ روڊ آهي ۽ هيٺئين طبقي تي ريل گاڏيءَ لاءِ ريل جا پٽا آهن. گنگا نديءَ مٿان جيڪي وڏيون ۽ اهم پليون آهن، انهن مان هيءَ هڪ آهي. سندس ست ڪمانيون (Span) هر هڪ 350 فٽ ۽ نَوَ ڪمانيون هر هڪ 110 فٽ آهن ۽ هيءَ پنهنجي نموني جي پهرين پل آهي جيڪا اسانجي ننڍي کنڊ ۾ ٺهي. هن پل (ڊفرن برج) جي ٺاهڻ وارو انچارج انجنيئر فريڊرڪ والٽن هو. سندس سڄو نالو Frederick Thomas Granville Walton هو ۽ پاڻ برطانيه جو ناليرو ريلوي انجنيئر ٿي گذريو آهي، جيڪو

پلين ٺاهڻ جو ماهر مڃيو ويچي ٿو. پاڻ 1840ع ۾ انگلنڊ ۾ ڄائو. 1868ع کان 1888ع تائين هندستان جي مشهور ”اوڌ ائنڊ روهي کنڊ ريلوي ڪمپني“ (O&R Railway) ۾ ڪم ڪيائين. جنهن دوران هو رام گنگا برج ۽ ٻين پلين جو انچارج رهيو ۽ 1881ع کان 1887ع تائين هن بنارس واري پل (ڊفرن برج) جي ڪنسٽرڪشن جو پڻ انچارج رهيو. ڊفرن پل جيڪا هاڻ ”مالويا پل“ سڏجي ٿي، 1049 ميٽر ڊگهي آهي. هيءَ پل مڪاني طور ”راج گهاٽ برج“ به سڏجي ٿي، جو اها پل راج گهاٽ پرسان آهي. والٽن 1900ع ڌاري گود واري ندي مٿان هئولاڪ برج ۽ ان کان علاوه وڻن گنگا، بريلي، مراد آباد ۽ ڪوسي رامپور واريون پليون پڻ ٺاهيون پر ڊفرن پل جو ناولن ۽ فلمن ۾ ذڪر ٿيڻ ڪري اها سڀ کان مشهور رهي آهي. انگريز ناول نِگار رڊيارڊ ڪپلنگ پنهنجي هڪ افساني ”The Bridge Builders“ جي ڪردار ”فنڊبيلسن“ جي تخليق والٽن مان متاثر ٿي ڪئي. چون ٿا ته جن ڏينهن ۾ والٽن هيءَ پل (ڊفرن پل) ٺهي رهيو هئو ته ڪپلنگ انگلنڊ کان انڊيا آيو هو ۽ والٽن وٽ اچي رهيو.

رڊيارڊ ڪپلنگ جي لکيل هن ڪهاڻيءَ ”دي برج بلڊرس“ تي فلم به ٺهي چڪي آهي جنهن ۾ هن پل جو نالو ”ڪاشي برج“ آهي. فلم ۾ ڪاشي پل وانگر اصل پل ”ڊفرن برج“ جي کلڻ جي افتتاحي رسم پڻ مها ڀوڏن ڪري دير سان ٿي. والٽن 85 ورهين جي ڄمار ۾ 1925ع ۾ گذاري ويو.

اسان جڏهن مئٽرڪ ۽ انٽر ۾ هئاسين ته اڙدو ۽ سنڌيءَ سان گڏ انگريزيءَ جا ناول پڙهڻ پڻ فخر جي ڳالهه سمجهي وئي ٿي، جنهن لاءِ اسانجو انگريزي فوجي، ٻي جنگ عظيم جو قيدي، تعليم دان ۽ ليڪ پرنسپال ڪرنل ڪومبس اسان کي هر وقت همٿائيندو رهيو ٿي. جن انگريز ليکڪن جا ڪِتابَ مونکي گهڻو پسند آيا ۽ گهڻي کان گهڻا پڙهيم رُڊيارڊ ڪپلنگ انهن مان هڪ آهي. اڄ جي انٽر نيٽ ۽ وڊيو فلمن جي دور ۾ نوجوانن جو ڪِتاب پڙهڻ لاءِ شوق گهٽجي ويو آهي، پر تڏهن به آئون پنهنجن شاگردن کي اهو چوندو رهان ٿو ته اهي ڪجهه نه ڪجهه وقت مطالعي کي ضرور ڏين. ڪٿي جهاز خراب ٿيڻ تي ڏينهن جا ڏينهن ڪمپيوٽر جي سهولت بنا سمنڊ تي يا جنگل ۾ گذارڻ تي ڪِتاب اڄ به توهانجو سنو ساٿي ثابت ٿيندو. رڊيارڊ هڪ اهڙو انگريز ليکڪ هو جيڪو ننڍي کنڊ ۾ ڄائو ۽ مغرب ۽ مشرق جي ٻنهي ماحولن کان واقف هو ۽ هن جي ناولن توڙي شاعريءَ ۾ انڊيا جي خوشبوءِ آهي ته انگلنڊ جي سڳنڌ پڻ. پاڻ نه فقط ممبئي (بامبي) ۾ ڄائو پر هُنَ وڏو عرصو هن شهر ۾ گذاريو. بمبئي بابت سندس هڪ شعر ياد اچي رهيو آهي:

Oh Bombay!
Mother of Cities to me,
For I was born in her gate,
Between the palms and the sea,

Where the world-end steamers wait.

ڪپلنگ جو پيءُ جان لاڪ ووڊ ڪپلنگ هڪ سٺو آرٽسٽ، بت تراش ۽ نڪر جي ٿانون جو سٺو ڊزائينر هو. پاڻ ممبئي جي آرٽ اسڪول J.J School of Arts (سر جمسيتجي جي جيڀائي اسڪول آف آرٽس) جو پرنسپال ۽ پروفيسر آف آرڪيٽيڪچر اسڪلپچر رهيو.

رڊيارڊ ڪپلنگ جي ماءُ الائس لاءِ چوندا هئا ته هوءَ بيحد محنتي عورت هئي. هر وقت ڪجهه نه ڪجهه ڪندي رهندي هئي. هُنَ پاڻ کي بزي رکيو ٿي ۽ سندس پٽ رڊيارڊ به ان سلسلي ۾ ماءُ جي طبيعت تي ويو جيڪو هر وقت لکڻ ۾ مشغول رهيو ٿي ۽ هُنَ واندو ويهي وقت وڃائڻ پسند نٿي ڪيو. الائس کي هر وقت ڪنهن نه ڪنهن ڪم ۾ رڌل ڏسي ان وقت جي انڊيا جي وائسراءِ هن لاءِ هي رمارڪ ڏنو هو:

"Dullness & Mrs. Alice Kipling cannot exit in the same room."

اسان جو ڪلاس ميٽ ۽ رڊيارڊ ڪپلنگ جي ڪِتابن جو عاشق خالد حسين مخدوم انڊيا جي وائسراءِ جي ان رمارڪ تي comment ڏيندو هو ته وائسراءِ صاحب کي سنڌي نٿي آئي ۽ نڪي شاهه لطيف کي پڙهيو هئائين، نه ته اسانجي دلپسند ليکڪ رُڊيارڊ ڪپلنگ جي ماءُ لاءِ پڪ چوي ها ته:

جان جان هئي جيئري، ورچي نه ويٺي
وڃي پورهءِ پيٺي، سڪندي کي سڄڻ

بهرحال رڊيارڊ ڪپلنگ پنهنجي زماني جو انگلنڊ جو تمام گهڻو پاپولر رائيٽر هو جنهن لاءِ هينري جيمس چيو هو ته:

"Rudyard strikes me personally as the most complete man of genius that I have ever Known."

رڊيارڊ ڪپلنگ انگريزي زبان جو پهريون ليکڪ آهي جنهن کي 42 سالن جي ڄمار ۾ 1907ع ۾ ادب جو نوبل انعام مليو ۽ هو اڄ ڏينهن تائين نوبل پرائز حاصل ڪندڙ ننڍي عمر جو ليکڪ مڃيو وڃي ٿو.

سياسي ليڊر ئي ملڪ ناهين ٺا

بنارس جي ريلوي اسٽيشن ۾ هن شهر ۾ چوويهه ئي ڪلاڪ لنگهندڙ ريل گاڏين جو سوچي ماضي ۾ هليو ٿو وڃان، جڏهن اڄ کان به صديون اڳ اسان جي ننڍي کنڊ توڙي ايشيا، آفريڪا ۽ آمريڪا جي ڪنهن شهر ۾ اجان ريل جا پٽا نه وڇايا ويا هئا. هندستان ۾ پهرين ريل گاڏي 1853ع ۾ بمبئي کان ٺاڻي هلي..... يعني هيءَ ڳالهه انگريز جي سنڌ فتح ڪرڻ کان پورن ڏهن سالن بعد جي آهي.

انگريزن کي اسان پلي لک سؤ گارين جو ڏيون، پر ڪي ڪي شيون، پوءِ اهي پلي هنن پنهنجي فائدي کي پهرين ڏسي ڪيون، پر اسان لاءِ يعني عوام جي سُکَ لاءِ به ڪيائون.... ريل گاڏي به انهن مان هڪ آهي. آئون مڃان ٿو ته انگريز ڌاريا هئا، جن اسان جي ڌرتيءَ تي اچي لٽ ڦر ڪئي.... پر پوءِ اڪبر، جهانگير، شاهجهان جا وڏا وري ڪهڙا سنڌي، مدراسي، پنجابي يا بنگالي هئا. محمود غزنوي وري ڪهڙو اسان جي ٿرپارڪر، جيسلمير، سيالڪوٽ يا ڍاڪا جو هو. اهو به ته ڌاريو هو، جيڪو ايران افغانستان پاسي کان اچي ڦرلٽ ڪري، زر زيورن سان اٺ ڀري خراسان ڪٽي ويو..... پر اسان انهن جي ڏوهن کي به ثواب ٿا سمجهون جو هو نالي جا مسلمان هئا...... انگريزن جي ڏينهن ۾ ته وري به امن امان جي بهتر صورت ٿي، واپار وڙو ۽ ڪارخانا هليا، عوام روزگار کي لڳو.. پنهنجي مسلمان بادشاهن ۽ اميرن جي ڏينهن ۾ ته عوام کي به ويلا ماني به نصيب نه هئي..... صحت، هائجنڪ حالتون يا تعليم ته ٿي پوءِ جي ڳالهه. سو ان Scenario ۾ ننڍي کنڊ ۾ انگريزن جي ريل هلائڻ ۾ عوام جو به سک هو جنهن ڪم مان اڄ به انگريزن جي هٿ هيٺ آيل ملڪ.... ويندي ملائيشيا، سنگاپور، هانگ ڪانگ، ڪينيا، يوگنڊا وغيره فائدو وٺي رهيا آهن..... ۽ Irony of Fate ته ڏسو..... انگريزن جي وڃڻ بعد اسان جا پنهنجا مسلمان پائر حاڪم ٿيا آهن ته پنجاهه سٺ سالن ۾ ان ريل جي نظام توڙي ٻين ادارن جا ڇا حال ڪري ڇڏيو اٿن....! انگريز حاڪمن کي پلي اسان ڪافر، دشمن ۽ ڌاريا چئون پر انهن جي سٺين ڳالهه تي عمل ڪرڻ ۾ ڇا خرابي آهي؟ آخرڪار ملائيشيا جهڙا به ته ملڪ آهن جن جي حاڪمن عوام لاءِ ايترو ڪيو آهي جو هنن کان انگريز راڄ وسري ويو آهي... انگريز راڄ ۾ جي شينهن ۽ ٻڪري هڪ ئي گهاٽ تان پاڻي پيئندا هئا.... اها امن امان جي حالت هئي ته پوءِ اهو چوڻ به حق بجانب ٿيندو ته ملائيشيا ۽ سنگاپور جي امن امان جي اڄ جي راڄ ۾، انهن گهاٽن تي شينهن ۽ ٻڪري نه فقط گڏ پاڻي ٿا پيئن، پر ڊانس به ڪن ٿا. بهرحال هِتي هن چئپٽر/ڪالمن ۾ پاڻ ننڍي کنڊ ۾

ريل جي تاريخ trace ٿا ڪريون تہ انگريزن پنهنجي ۽ انڊيا جي معاشي حالت سڌارڻ ۽ ماڻهن ۽ سامان کي هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ پهچائڻ.... خاص ڪري سمنڊ جي ڪناري وارن شهرن/بندرگاهن تائين آڻڻ لاءِ 1840ع ۾ ريل گاڏي هلائڻ جو سوچيو....جيئن انڊيا جي بندرگاهن تائين پهتل سامان جهازن ذريعي انگلينڊ روانو ٿي سگهي ۽ اتان آيل سامان کي نديءَ ڪنڊ جي اندرين شهرن تائين پهچائي سگهجي.

هونءَ اهو بہ لکندو هلان تہ انڊيا ۾ ريلوي نظام آڻڻ ۾ شروع وارن سالن ۾ انڊيا جي واپارين بہ اهم رول ادا ڪيو.... خاص ڪري بمبئي ۽ ڪلڪتي جي سوداگرن ريلوي جو بنياد رکڻ ۾ تمام گهڻي دلچسپي ورتي.... انهن مان هڪ جنهن جي خاندان کان اسانجا ماڻهو گهڻو واقف آهن.... اهو هو بنگالي سوداگر شهزادو دوارڪناٿ ٽئگور... نوبل انعام حاصل ڪندڙ شاعر رابندر ناٿ ٽئگور جو ڏاڏو. هن جي ڪمپني “Carr, Tagore & Co” لاءِ چيو وڃي ٿو. 1844ع ۾ انگريزن کي ڪلڪتي کان بردوان شهر (جتي ڪوئلي جون کاڻيون هيون) تائين ريل جا پٽا وڇائڻ لاءِ خرچ جون ٽيون حصو ڏيڻ لاءِ چيو.. پر پوءِ سندس وقت کان اڳ موت اچڻ ڪري هن جي ڪمپنيءَ ۽ ٻين پئسي ڏيڻ کان هٿ روڪي ڇڏيو ۽ سجو خرچ انگريز کي ڪرڻو پيو.

بهرحال 16 اپريل 1853ع تي سادي ٽين بجي شامَ جو ٺاڙين جي گونجَ ۽ 21 بندوقن جي سلاميءَ ۾ نندي ڪنڊ جي پهرين ريلَ گاڏي بمبئي جي علائقي بوري بندر وٽان هلڻ شروع ٿي. بوري بندر اهو علائقو آهي جتي هاڻ V.T (وڪٽوريا ٽرمينس) آهي، جيڪا اسٽيشن هاڻ CST (ڇتراپتي شيواجي ٽرمينس) سڏجي ٿي. هن پهرين ريل گاڏيءَ ۾ 14 بوگيون (دٻا) لڳايون ويون هيون، جن کي ٽن لوڪو موٽو (ٻاڦ تي هلندڙ انجڻين) ڇڪيو ٿي. انهن انجڻين مان هڪ جو نالو ”سنڌ“ بہ هو ۽ باقي ٻن جو نالو ”سلطان“ ۽ ”صاحب“ هو. ياد رهي تہ هي اهو زمانو هو جڏهن انگريزن کي سنڌ تي فتح حاصل ڪئي اجا ڪي ڏهہ سالَ ٿيا هئا ۽ سنڌ کي بمبئي سان لاڳاپيو ويو هو. ٽرين ۾ 400 تمام اهم ماڻهو (VVIP) سوار ٿيا هئا ۽ هيءَ ريل گاڏي 34 ڪلوميٽرن جو سفر 57 منٽن ۾ طئہ ڪري ٿاڻي شهر پهتي هئي. رستي تي سيان (Sion) وٽ ڪجهہ وقت ترسي پاڻي ڪنيو هئائين. سيان، دادر، انڌيري.... هي سڀ علائقا هاڻ گڏجي يڪو هڪ ممبئي ٿي ويو آهي نہ تہ انهن جي وچ ۾ خالي علائقا يا ٻهراڙي هئي، جيئن اسان وٽ ڪياماڙي، لس ٻيلو، ماريپور، لالو کيت، ملير وغيره الڳ الڳ ڳوٺ هئا، جيڪي هاڻ گڏجي يڪو ڪراچي ٿي پيو آهي.

ريل گاڏيءَ جي ممبئي ڇڏڻ بعد اتي وڏو جشن ملهايو ويو هو جنهن ۾ باقي اهم ماڻهن شرڪت ڪئي. ڪاڏي پيتي سان ٽيبلون فل ٿيل هيون. انگريز سرڪار لاءِ هي بيشڪ هڪ اهم ڏينهن هو

جنهن اسان جاهلن جي ملڪ ۾، جن کي هو Natives سڏيندا هئا، هڪ اهڙي شيءِ هلائي ڏيکاري هئي جيڪا اسان خواب ۾ بہ نٿي سوچي سگهياسين. انگريزن تاريخ جو هڪ اهم ڪارنامو ڪري ڏيکاريو هو ۽ ان ڏينهن جي ياد ۾ سڄي بمبئي پريزيڊنسيءَ ۾.... ويندي ڪراچي ۽ شڪارپور جي آفيسن ۽ اسڪولن ۾ اهو ڏينهن موڪل (Public Holiday) جو ڪيو ويو. اپريل 1853ع جي ”دي اورلئنڊ ٽيليگراف ائنڊ ڪوريئر“ جي ڪاپي لنڊن جي لئبرريءَ ۾ موجود آهي، جنهن ۾ هن ريل جي هلڻ بابت انگريز حاڪمن جا Views ڏنل آهن تہ هيءَ اسان جي (يعني انگريز راڄ جي) اها ڪاميابي (Triumph) آهي جنهن اڳيان پيون فتحون نِچ (گهٽ) آهن ۽ اڳتي لکيل آهي.

.......The opening of the Great Indian Railway will be remembered by the natives of Indian when the battle fields of Plessey, Assaye, Meanee and Goojerat have become land marks of History.”

انگريزن جي ان لفظ ”Native“ تي مونکي ننڍپڻ کان باهہ وٺندي هئي. جڏهن نائين ڏهين ڪلاسَ ۾ مون انگريزن جا انڊيا جي پسمنظر وارا ناول پڙهڻ شروع ڪيا: ڀواني جنڪشن، فلاورس اِن دي بلڊ، زميندار، اوليويا ائنڊ جئہ، دي فار پويلين، دي سِيج آف ڪرشناپور، دي راج ڪئاٽريٽ.... وغيره وغيره.

روڊ رستا، ريل گاڏيون، ٽپال ۽ تار گهر، پليون، بئراجون انگريزن اسان کي ضرور ڏنيون پر اسان کي ”Natives“ يعني ”ڄٽ“ ئي سمجهيائون.... اسان کي نيچ ئي سمجهيائون... اڄ بہ انگلنڊ ۾ تعليم دوران، گهمڻ دوران يا نوڪريءَ دوران ڪڏهن اها فيلنگ ضرور محسوس ٿئي ٿي.... انگريزن تہ وري بہ عوام کي ڪجهہ نہ ڪجهہ ڏنو... پيو نہ تہ امن امان ۽ سک جو ساهہ تہ کڻڻ ڏنائون... ۽ ظاهر آهي تہ هو تہ وري بہ اسان جا حاڪم هئا..... هن اسانجي ملڪ کي فتح ڪيو هو.... پر اڄ اسان جا جيڪي حاڪم آهن، جن کي اسان ووٽ ڏئي نمائندو چونڊيو آهي.... تہ جيئن ٻين ملڪن ۾ چونڊيل سياستدان عوام جي خدمت ڪن ٿا..... تيئن هي بہ ڪن پر اسان جا هي ڪارا حاڪم تہ گورن انگريزن کان بہ بہ قدم اڳيان نڪتا.

انگريزن تہ وري بہ عوام کي ڪجهہ ڏنو هي تہ رڳو پنهنجا پيٽ ڀيا ڀرين ۽آزادي ماڻڻ بعد جيڪي خوشحاليءَ ۽ سڪون ڀري زندگيءَ جا خوابَ ڏٺا هئاسين سي سڀ ڪوڙا ثابت ٿيا... ۽ هي اسان جا پنهنجا حاڪم تہ اسان کي انگريزن کان بہ وڌيڪ ذليل ڪن ٿا ۽ اسان کي ڄٽ سمجهن ٿا..... انگريزن جي ڏنل روڊن رستن ۽ ريل گاڏين جهڙي سهولت کي بہ تباهہ ڪري ڇڏيو اٿن. بدوئن جا

ملڪ دبئي وغيره، جهنگل جي ماڻهن جا ملائيشيا جهڙا ملڪ، توڙي چور بازاري ۽ ٻه نمبري شين کان مشهور سنگاپور جهڙا ملڪ بہ الائي ڇا ٿي ويا پر اسانجو ٺهيل ٺڪيل ۽ خوشحال ملڪ تباهہ ٿي ويو آهي.... ملڪ ۽ ماڻهو تباهہ ٿي ويا آهن پر حاڪم ۽ سياستدان خوشحال ٿي ويا آهن..... ڪارخانن ۽ شگر ملن جا مالڪ ٿي ويا آهن، محلن ۽ ڪروڙها رپين جي اگهہ وارين ڪارين جا مالڪ ٿي ويا آهن..... حيرت جي ڳالهہ اها آهي تہ سندن ٻار بنا محنت ۽ تعليم جي ملڪ جي اعليٰ نوڪرين تي آهن..... عوام جا قابل ۽ محنتي ٻچا، گرئجوئيٽ ۽ هنر مند نوجوان ٻن ويلن جي ماني لاءِ پريشان آهن..... اسان جا حاڪم عياشيءَ لاءِ ٻاهر وڃن ٿا ۽ اسانجو عوام چار پئسا ڪمائڻ لاءِ ولايت وڃي ٿو.... اڄ جي مشڪل دؤر ۾ ڪو بہ ملڪ ڏارئي ملڪ جي غريب ۽ ڪنگلي کي پنهنجي ملڪ ۾ گهڙڻ کان ڪيٻائي ٿو.... پر اسانجو مجبور ماڻهو پنهنجي ملڪ ۾ ڪو روزگار نہ ڏسي غير قانوني طريقن سان ڏارين ملڪن ۾ وڃي ٿو ۽ پوءِ ڪيترا واٽ تي مريو وڃن، ڪنٽينرن ۾ هنن جو ساهہ گهٽجيو وڃي، سمنڊ تي سندن ٻيڙا ٻڏيو وڃن... ڏارين ملڪن ۾ سلامت پهچڻ وارن مان فقط ڪجهہ کي لڪ ڇپ جي نوڪري مليو وڃي ۽ ٻيا پوليس جي ور چڙهيو وڃن. اڄ عرب ملڪن توڙي ملائيشيا جهڙن ملڪن جي جيلن ۾ سڀ کان گهڻا اسان جا پاڪستاني آهن.... هو انهن ملڪن جي حاڪمن/سٺن سياستدانن کي ڏسي ڪال ڪوٺڙين ۾ ويهي اها ئي رب پاڪ کان دعا گهرن ٿا تہ ڪاش اسان جي ملڪ کي بہ منڊيلا، مهاتير محمد ۽ لي ڪئان يو جهڙا ليڊر ملي وڃن جيئن اسانجو ملڪ بہ سکيو ستابو ٿي وڃي.

ننڍي کنڊَ ۾ ريلَ جي شروعات

انگريزن جي ڏينهن ۾ 1853ع ۾ جڏهن بمبئي کان 34 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي ٿاڻي (Thane) تائين پهرين ريل هلي، ان وقت هندستان اڄ جي هندستان کان گهڻو وڏو هو جو ان ۾ اسانجو پاڪستان ۽ بنگلاديش به اچي ويو ٿي. سو هيءَ ٽرين انڊيا جي هڪ ڪنڊ ۾ شروع ٿي.... يعني اولهه واري حصي ۾.

انگريز جڏهن هندستان آيا ته پهرين هنن جو مرڪز ڪلڪتي ۾ هو جيڪو پوءِ دهلي ٿيو. سو ڪلڪو (بنگال وارو حصو) به هنن لاءِ اهم هو جو هيڏانهن اولهه ۾ بمبئي جهڙو بندرگاهه هو ته هوڏانهن مشرق ڏي يعني بنگال ۾ وري ڪلڪتي جهڙو اهم بندرگاهه هو جِتان پڻ جهاز انگلنڊ ۽ انگريزن جي ٻين ڪالونين: ملايا سنگاپور، هانگ ڪانگ ۽ چين ڏي ويا ٿي. سو 1845ع ڌاري ئي ڪلڪتي کان دهلي تائين ريل هلائڻ جي سروي شروع ڪئي وئي هئي ۽ پوءِ بمبئي ٿاڻي ريل جي ڪم شروع ٿيڻ جي اجازت بعد هائوراهه (ڪلڪتي) کان راني گنج تائين ريل جو ڪم ٽن سالن بعدشروع ڪرڻ جي اجازت ڏني وئي. 1853ع تائين 61 ڪلوميٽرن تي ريل جا پٽا وڇايا ويا. ان بعد هڪ ئي وقت بمبئي ۽ هائوراهه (Howrah) لاءِ انگلنڊ کان ريل جا دٻا ۽ انجڻيون ڊسپئچ ڪيون ويون. جن سان عجيب ٻئڊ لڪ پيش آيو. ڪلڪتي لاءِ روانو ٿيل پاڻيءَ جو جهاز HMS Goodwin ٻُڏل ۾ آسٽريليا کان وڃي نڪتو ۽ ٻئي جهاز جنهن بمبئي لاءِ لنگر کنيو اهو لنڊن کان نڪرڻ بعد خراب موسم ۾ سمنڊ ڪري ٻڏي ويو. ٻيو مسئلو اهو ٿيو جو هائوراه (ڪلڪتي) کان اڳتي ويندڙ ريل جا پٽا انڊيا جي علائقي چندن نگر مان به گذريا ٿي، جيڪو علائقو ان وقت فرينچن جي ڪنٽرول ۾ هو. هنن ڦڏو ڪيو ته هِتان ٽرين نه لنگهندي. انهن سان ناهه ڪرڻ ۾ انگريزن کي وڏو عرصو لڳي ويو. آسٽريااليا پهتل جهاز پوءِ ڪلڪتي موٽي آيو ۽ ريل جا دٻا ۽ انجڻ لاٿائين پر فرينچن سان انگريزن جي هلندڙ جهيڙي ڪري ريل گاڏي هلي نه سگهي نه ته تاريخ ۾ بمبئي بدران ڪلڪتي واري ريل پهرين ٿئي ها، پر پوءِ سال بعد 1854ع ۾ ڪلڪتي کان هگلي شهر تائين ٽرين جي هلڻ جو افتتاح ٿيو. رستي تي هن کي پالي، سيرامپور ۽ چندن نگر شهرن ۾ ترسڻو پيو. ان ٽرين جي فرسٽ ڪلاس جي ٽڪيٽ 3 رپيا هئا ۽ ٽرڊ ڪلاس جي ست آنا. (هڪ رپئي ۾ سورهن آنا هوندا هئا) بهرحال اها ڪا سستي ٽڪيٽ ناهي جو ان وقت چانديءَ جو تولو هڪ رپيو هو... بلڪ رپئي جي سڪي جي تور ئي هڪ تولو هئي ۽ اهو چانديءَ جو ٺهيل هو. رپئي جي اها قيمت ٻي جنگ عظيم تائين رهي. ان بعد چانديءَ جو اگهه وڌڻ تي ماڻهن

رپين جي سڪن کي وٽرائي چانديءَ طور وڪڻڻ لڳا. باءِ دي وي ان وقت جا ڪجهه چانديءَ جا رپئي وارا سڪا مون وٽ بہ آهن جيڪي مون 1960ع ۾ مئٽرڪ ڪلاس ۾ سڪا ۽ ٽڪليون گڏ ڪرڻ جي شوق ۾ في رپيو 15 رپئي هالا جي هڪ سوناري جي دڪان تان خريد ڪيا هئا.

بهرحال اهڙي طرح انگريز انڊيا جي ٻين هنڌن تي بہ ريل جا پٽا وڇائي ريل گاڏيون هلائيندا ويا. جيئن هُنن تہ ڏکڻ هندستان ۾ 1856ع ۾ مدراس وٽ 63 ميلن جي فاصلي تي ريل هلائي، اتر ۾ الهه آباد کان ڪانپور 1859ع ۾ ريل هلائي وغيره. پوءِ تہ انگليند مان ريل جون لوڪو موٽو انجڻيون گهرائڻ بدران 1895ع کان اجمير ۾ اهي انجڻيون ٺاهڻ جو ڪارخانو تيار ڪيو ويو.

ريل گاڏيءَ مان انگريز راڄ کي ايڏي سهولت ٿي ۽ ايڏي ڪمائي ٿيڻ لڳي جو 30 سالن اندر، سن 1883ع ڌاري انڊين ريل سسٽم کي روٽ مائيليج ڏهہ هزار ميل ٿي ويو.

اڄ جيڪو پاڪستان آهي ان حصي ۾ انگريز راڄ ۾ پهرين ڪراچيءَ ۾ ريل گاڏي هلائڻ جو پروگرام ٺهيو هو. 1843ع ۾ انگريزن سنڌ فتح ڪئي ۽ 1847ع ۾ هنن اهو سوچي تہ ايندڙ وقتن ۾ ڪراچي اهم بندرگاهہ ٿي ويندو..... ان کي ٻُڌڻ جي رٿا ٺاهي. ان وقت جي سنڌ جي ڪمشنر فريئر (سچو نالو Sir Henry Edward Frere) جنهن سنڌي الف ب لکڻي بہ ٺهرائي ۽ جنهن جي نالي ڪراچيءَ ۾ "فريئر روڊ" ۽ "فريئر ٽائون" آهي تنهن ان وقت جي وائسراءِ لارڊ الهوزي کان 1858ع ۾ ڪراچي بندرگاهہ ۽ ريلوي لائين جي سروي جي اجازت ورتي جيئن ڪراچيءَ کان ڪوٽڙيءَ تائين ريل هلائي وڃي. ان بعد درياهہ سنڌ ۽ چناب ۾ آگبوٽ (ٻاڦ تي هلندڙ ٻيڙا) هلائي ڪوٽڙيءَ کي ملتان سان ڳنڍيو وڃي. جِتان پوءِ لاهور کي ريل ذريعي ڳنڍيو وڃي.

13 مئي 1861ع ۾ اڄ واري پاڪستان جي پهرين ريل گاڏي ڪراچيءَ کان ڪوٽڙيءَ تائين 169 ڪلوميٽر (105 ميل) جي فاصلي تي هلائي وئي. لاهور کان ملتان 336 ڪلوميٽر (209 ميل) فاصلي تي ڳنڍڻ لاءِ 6 آڪٽوبر 1865ع ۾ ريل گاڏي هلڻ جو افتتاح ڪيو ويو. 1876ع ۾ ٽي پليون راوي، چناب ۽ جهلم ندين تي مڪمل ٿيڻ سان لاهور کان جهلم گاڏي هلڻ جي شروعات ٿي. پهرين جولاءِ 1878ع تي لاهور کان پنو عاقل (334 ڪلوميٽر/208 ميل) فاصلي تي ريل گاڏي جي پبلڪ لاءِ سروس شروع ٿي وئي.

1886ع ڌاري چار ريلوي ڪمپنيون ان حصي ۾ ڪم ڪرڻ لڳيون جيڪو پوءِ اڳتي هلي 61 سالن بعد پاڪستان ٿيو. انهن چئن ڪمپنين ۾ هڪ "سنڌ ريلوي ڪمپني" بہ هئي جنهن ۾ سنڌ لفظ ان وقت تائين "Scinde" لکيو ويو ٿي. 1880ع ڌاري رڪ کان سبي ريلَ جا پٽا وڇائجي ويا ۽ ٽرين شروع ٿي وئي. سبي کان اڳتي جابلو علائقو آهي جِتي ريل گاڏيءَ جي هلائڻ لاءِ لوهي پٽا وڇائڻ ڪو

سولو ڪم نہ هو پر هي انگريز ڪامياب ٿي ويا ۽ مارچ 1887ع کان ريل گاڏي ڪوئيٽا تائين هلڻ لڳي.

1878ع ۾ لوڌران کان پنو عاقل گاڏي هلڻ بعد سگهوئي ڇئن مهينن اندر سنڌو ندي جي اولهہ واري ڪپ تي ڪوٽڙيءَ کان سکر گاڏي شروع ڪئي وئي. سکر ۽ روهڙيءَ کي ڳنڍڻ لاءِ سنڌو نديءَ مٿان لئنسڊائون پل ٺاهي وئي، جنهن جو افتتاح 25 مارچ 1889ع تي ٿيو جنهن بعد ڪراچيءَ ۽ پشاور ريل رستي ڳنڍجي ويا.

1947ع ۾ پاڪستان کي خود مختياري ملڻ وقت، اڄ واري پاڪستان جي حصي ۾ 8122 ڪلوميٽر ريل آئي، جنهن مان 6880 روٽ ڪلوميٽر براڊ گيج هئي، 506 ڪلوميٽر ميٽر گيج هئي ۽ 736 ڪلوميٽر نئرو گيج هئي. ان ۾ اڄ ڏينهن تائين ڪيترو واڌارو ۽ سڌارو اسان پاڻ آندو آهي اهو سڀني سامهون آهي. اسان ننڍا هئاسين تہ ٽنڊو آدم کان پڊعيدن هلندڙ نئرو گيج واري ريل گاڏي اسان جي شهر هالا مان اچي لنگهندي هئي، جنهن جو سهڻو نظارو ۽ ڦيٿن جي ڇڪ ڇڪ اڄ بہ دماغ ۾ تازگي پيدا ڪري ٿي. چوٿين درجي جو ڪلاس ٽيچر سائين عبدالهادي شيخ (هالا جي هاءِ اسڪول جي رٽائرڊ هيڊماسٽر سائين فتح محمد شيخ جو چاچو ۽ PTCL جي جاويد بابو شيخ جو نانو) اسان شاگردن کي ريلوي اسٽيشن تي موڪليندو هو تہ سندس خط اتي اسٽيشن ماستر کي ڏئي اچون تہ جيئن هينئر ئي هليو وڃي. انگريزي اسڪول يعني ڪلاس فائيو ۾ پهچي اتي پڙهندڙن ۾ پائرن آغا دلبر ۽ آغا مسعود سان ملاقات ٿي جن جو والد اسان جي ڳوٺ هالا نوان جي ريلوي اسٽيشن جو اسٽيشن ماستر هو. اسان سندن گهر بہ ويندا هئاسين. ڇا تہ نيڪ ۽ با اخلاق ماڻهو هئا. اهو 1954 جو سال هو. مونکي حيرت ٿي ٿئي تہ هو سڀ اسان سان ڪيڏو تہ سٺي سنڌي ۾ ڳالهائيندا هئا. مسعود ۽ دلبر اڄ بہ سنڌيءَ ۾ ڳالهائين ٿا، جن سان منهنجي ڪراچي ۾ ملاقات ٿيندي رهي ٿي. آغا مسعود کان سڄو پاڪستان واقف آهي جو هو اڪثر ٽي وي تي ائنڪر ٿي اچي ٿو ۽ اڙدو جي اخبارن ۾ مستقل ڪالم لکندو رهي ٿو. بهرحال ننڍپڻ ۾ اسان کي مسعود يا دلبر سان ملڻ کان وڌيڪ سندن گهران ريل ڏسڻ جو وڏو شوق هو. دنيا ۾ ريل ۽ ان جو نظارو هر هڪ کي موهي ٿو. اڄ اها ريل نئرو گيج مان براڊ گيج ٿيڻ بدران، يعنيٰ سڌرڻ بدران تباهہ ٿي وئي آهي. سندس ريل جي پٽن جا نالا نشان نہ آهن. سرڪاري پٽن واري زمين تي ماڻهن قبضا ڪري گهر، دڪان ۽ پوڪون ڪري ڇڏيون آهن ۽ اهي چند ماڻهو پنهنجو پاڻ ڦٻجڻ تي خوشيون پيا ملهائين.... اهو نہ سرڪار کي ۽ نہ انهن قبضا مافيا کي فڪر آهي تہ غريبن جي سستي سواري ختم ٿي وئي، جنهن ۾ هو پنهنجي رڍ يا ٻڪريءَ سان بہ سواري ڪري سگهيو ٿي. ۽ اجان وڏي افسوس جي اها ڳالهہ آهي تہ ان قسم جو گهڻو ڪارو منهن سنڌ ۾ ئي ٿيو آهي.

اسڪول ۽ اسپتالون بہ سنڌ ۾ ئي بند ٿيا پيا آهن. ۽ ان کان وڌيڪ اسان جي ڪهڙي بدنصيبي ٿيندي تہ پاڪستان ٺهڻ کان وٺي اڄ ڏينهن تائين سنڌ تي حڪومت بہ ٻئي ڪنهن بدران اسان سنڌين جي آهي.... ۽ اسان جا هي حاڪم ٻيو ڪو ڪم صحيح ڪن يا نہ پر عوام تي صحيح طرح حڪومت ڪري رهيا آهن.... انگريزن بہ اسان تي اهڙو راڄ نہ ڪيو جهڙو هي اسانجا، اسانجي ووٽن تي چونڊيل، اسان تي ڪري رهيا آهن.

حڪومت اسانجي هئي پر حال هيٺا هئا....

اوڻهين صديءَ جي شروع ٿيڻ تائين، سواءِ ڪن چند ملڪن جي، آفريڪا، ايشيا ۽ آمريڪا کنڊ جي سمورن ملڪن تي انگريزن ۽ يورپ جي ٻين قومن ڊچ، پورچو گالين، فرينچن، اطالوين، هسپانين، المانين (جرمنن) وغيره جو قبضو ٿي چڪو هو. هو هر شيءِ تي مڪاني ماڻهن بدران پنهنجو پاڻ قبضو ڪيو ويٺا هئا. ايتريقدر جو ڪجهه زمين مڪاني ماڻهن جي هٿ ۾ هئي ته اهي به ان ۾ اها پوک ڪري سگهيا ٿي جن جو ڪين يورپين حڪم ڏنو ٿي. انهن کان ڪچو مال، ڪپهه هجي يا ڪٺڪ، سستي اگهه تي وٺي پنهنجي ملڪ يورپ موڪليو ويو ٿي، جِتي جي ڪارخانن ۾ ڪپڙو، بسڪيٽ ۽ ٻيو سامان تيار ڪري اسان جي ملڪن ۾ وڏي اگهه تي وڪيو ويو ٿي. هنن کي مڪاني ماڻهن جي ڏک سک جو ڪو الڪو نه هو ته هو ڪيئن پيا زندگي گذارين.... بهرحال ٿوري گهڻي ضرور مدد ڪيائون ٿي، پوءِ ان پويان پلي مقصد ڪٺي سندن فائدي جو هجي، جيئن فرينچن، پورچو گالين ڊچن ۽ ٻين يورپين مڪاني ماڻهن کي اسڪول ۾ پڙهڻ لاءِ همتايو ته جيئن هو سندن ڪلارڪ يا منشي ٿي ڪم ڪري سگهن. پر ڏنو وڃي ته انهن مڙني يورپين ۾ انگريزن ڪجهه وڌيڪ ئي خيال رکيو ٿي. هنن جيتري تعليم، امن امان، جوڊيشري، اريگيشن ۽ انڊسٽري تي زور ڏنو اوترو ڪنهن به نه ڏنو. ريلوي نظام به انهن مان هڪ هو. هنن انگلينڊ جهڙو ريلوي نظام ۽ ريلوي اسٽيشنون انڊيا، آفريڪا ۽ ايشيا جي ٻين ڪالونين ۾ به ناهڻ چاهيون ٿي. ايشيا ۽ آفريڪا جي ملڪن ۾ انڊيا پهريون ملڪ آهي، جِتي سڀ کان اڳ 1853ع ۾ بمبئي کان ٿاني ريل گاڏي هلائي وئي ۽ ٻئي سال 1854ع ۾ ٻي ٽرين ڪلڪتي کان هگلي هلڻ لڳي.

ان بعد به انگريز ان سلسلي کي اتي ختم ڪرڻ بدران نه فقط انڊيا جي ٻين شهرن کي ريل رستي ڳنڍيندا ويا پر آفريڪا ۽ ايشيا جي ٻين ملڪن ۾، جِتي سندن راڄ هو ريل گاڏي هلائڻ جو ڪم شروع ڪندا ويا. 1861ع ۾ ڪراچيءَ کان ڪوٽڙيءَ تائين ريل هلڻ شروع ٿي. ان کان اڳ 1859ع ۾ آفريڪا جي ڏاکڻي ملڪ "سائوٿ آفريڪا" جي بندرگاهه واري شهر ڪيپ ٽائون ۽ ويلنگٽن جي وچ ۾ ريل گاڏي هلائي وئي. ياد رهي ته آسٽريليا ۽ نيوزيلينڊ وانگر سائوٿ آفريڪا تي اڄ به انگريزن جو ڪنٽرول آهي. بهرحال ٻئي سال 1960ع ۾ ڊربن شهر کان هاربر پئائنٽ ٽرين اسٽارٽ ڪئي وئي.

1876ع ۾ جڏهن لاهور کان جهلم گاڏي هلڻ جي شروعات ٿي ته ان ئي سال انگريز راڄ جي هڪ ٻئي ملڪ برما ۾ پڻ رنگون کان پروم شهرن جي وچ ۾ ريل شروع ڪئي وئي. ملائيشيا ۾ پڻ ريل

گاڏي هلائڻ جي سروي شروع ڪئي وئي هئي. اتي جي پهرين ٽرين پورٽ ويلڊ کان تائيپنگ تائين هلائي وئي. هيءَ سال 1885ع جي ڳالهه آهي. ٻن سالن بعد 1887ع ۾ ڪوالالمپور شهر (جِتي قلعي Tin جي کاڻين ۾ ڪم هلي رهيو هو) کان سمنڊ جي ڪناري واري شهر پورٽ سئيٽنهام (جيڪو هاڻ پورٽ ڪلانگ سڏجي ٿو جِتي اسانجا جهاز ڪوالالمپور جو سامان کڻڻ لاءِ لنگر انداز ٿين ٿا) ريل گاڏي شروع ڪئي وئي. هي سال (يعني 1887ع) اهو سال آهي جنهن ۾ اسانجي ننڍي کنڊ جي ٻن شهرن: سبي ۽ ڪوئيٽا جي وچ ۾ ريل هلڻ شروع ٿي هئي. رڪ ۽ سبي جي وچ ۾ ته ستن سالن کان (1880ع کان) ٽرين هلي رهي هئي.

آفريڪا جي بندرگاهه ممباسا کان يوگنڊا جي وڪٽوريا ڍنڍ جي شهر قسومو (Kisumu) جي ريلوي تي ڪم 1896ع کان شروع ٿيو ۽ 1901ع ۾ ٽرين هلي. هي زمانو هو جڏهن اڃان نه نئروبي شهر جو وجود هو نه ڪينيا ملڪ جو. هي علائقو برٽش ايسٽ آفريڪا جي نالي سان سڏيو ويو ٿي جنهن تي انگريزن جو راڄ هو. انگريزن پنهنجي هن علائقي جي اندرين حصن کي هندي وڏي سمنڊ جي بندرگاهه ممباسا سان ملائڻ لاءِ هيءَ 660 ميلَ ڊگهي ريلوي لائين وڇائي. هي علائقو خط استوا وارو آهي جِتي سخت گرمي آهي، گهاٽا جنگل، جنگلي جانور ۽ ڪجهه ڪجهه جابلو علائقا به آهن.... سو ريل جا پٽا وڇائڻ جو ڪم سولو نه هو. هن پروجيڪٽ ۾ 2498 ڪم وارا مري ويا هئا. جيئن ته مڪاني شيدي هن ڪم جا ڄاڻو نه هئا، ان ڪري انگريزن انڊيا جي مختلف شهرن مان.... خاص ڪري سک، پناڻ ۽ پنجابي اٽڪل 32000 ماڻهو گهرايا. ريل جو ڪم ختم ٿيڻ تي بچيلن مان وڏو حصو واپس انڊيا هليو ويو پر ست هزار کن انڊين هِتي ئي رهڻ کي ترجيح ڏني انهن جو اولاد اڄ به ڪينيا ۽ يوگنڊا ۾ رهي ٿو. جيتوڻيڪ ستر واري ڏهاڪي ۾ يوگنڊا جي صدر عيدي امين ڪافي انڊينس کي پنهنجي ملڪ مان ڀڄائي ڪڍيو. بهرحال ڪينيا ۽ يوگنڊا بابت پنهنجي آفريڪا واري سفرنامي ”ممباسا! شيدي باڇا همباشا“ ۾ ڪافي تفصيل سان لکي چڪو آهيان.... ويندي ساوو (Tsavo) جي ٻن آدمخور شينهن بابت به. جيڪي 9 مهينا هن ريلوي تي ڪم ڪندڙ مڪاني شيدين مزدورن ۽ انڊيا جي سک ۽ پناڻ مزدورن کي رات جو سندن تنبن مان ڇڪي کڻي ويا ٿي. هنن شينهن کي مارڻ لاءِ ڇا ڇا نه ڪيو ويو پر اصل وٺ نٿي ڏنائون. هڪ اندازي مطابق هنن اٽڪل 135 ماڻهو کاڌا ان بعد پاڻ گوليءَ جو کاڄ ٿيا. انهن شينهن بابت ڪِتاب ۽ فلم پڻ آهي جنهن جو نالو آهي: “The Man Eaters of Tsavo”

انڊيا جي ۽ پنهنجي سنڌ جي شهرن تي نظر ٿو ڦيرايان ته انڊيا ۾ انگريزن جي آمد ڪري اتي جا ماڻهو خاص ڪري هندو، تعليم کي يڪدم ڇهتي پيا پر مسلمان ان جي ايترو ويجهو نٿي ويا. ان سوال جي جواب ۾ مونکي ڪيترا مسلمان اهو چوندا آهن ته اهو ان ڪري جو هندستان تي اسان مسلمانن جو ٿي صديون کن راڄ رهيو ان ڪري اسان انگريزن طرفان مهيا ڪيل تعليم، انڊسٽري،

بزنيس کي قبول نٿي ڪيو. يارو! مونکي تہ اها ڳالهہ سمجهہ ۾ نٿي اچي.... جڏهن انڊيا اڪبر، شاهجهان، قطب الدين، اورنگزيب جي حڪومت هئي يا توڙي اسان وٽ سنڌ ۾ ميرن جي حڪومت هئي تہ هنن جا گهڻي ڀاڱي advisor ۽ وزير هندو ئي هُئا.... ان وقت جڏهن فارسي هلي پئي، جنهن لاءِ چيو ويو ٿي تہ ”فارسي گهوڙي چاڙهسي“ تہ بہ ان جا ماهر هندو هئا. اسان جي مسلمانن جو ان وقت بہ نہ هو تعليم ۾ حال، ۽ نہ ڏنڌي ڌاڙيءَ ۾. ۽ پوءِ انگريزن جي دؤر ۾ بہ اهي هندو ۽ انهن سان گڏ پارسي ۽ يهودي رهيا..... هنن وڏا وڏا عهدا ماڻيا ۽ ڪاروبار ۾ ڪاميابي حاصل ڪئي. اهو ان ڪري جو هنن هر دؤر ۾ عقل کان ڪم ورتو ۽ محنت ڪئي. باقي اسان جو اهو سوچي گد گد ٿيڻ، تہ هند سنڌ تي مسلمانن جي حڪومت هئي، سمجهہ کان ٻاهر آهي. جڏهن هند توڙي سنڌ جي عوام کي بہ ويلا ماني جا نہ هئا..... نہ هنن حاڪمن عوام جي صحت لاءِ ٿي ڪجهہ ڪيو نہ تعليم لاءِ. اهو ئي حال اڄ اسان جي سنڌ جي حاڪمن جو آهي. هوڏانهن هندو ۽ پارسي سيٺين، واپارين، ويندي گجرات جي گيڪ واد مهاراجا جهڙن، تعليم ۽ صحت جي حوالي سان عوام لاءِ ڇا ڇا نہ ڪيو..... پوءِ ان ۾ سندن بہ ڀلو ٿيو... بلڪ ڪيترا دفعا تہ هنن جو ڏيوالو بہ نڪري ويو ٿي... پر هو هن ڌرتي ۽ عوام لاءِ خرچ ڪندا رهيا ٿي. هي ڳالهيون مون کي انڊيا ۾ ريل شروع ٿيڻ جي قصي تان ياد آيون. 1942ع ۾ جڏهن انگريزن انڊيا ۾ ريل جاري ڪرڻ جو ارادو ڪيو تہ ان رٿا کي هٿي ڏيڻ لاءِ مڪاني هندن ۽ پارسين بہ ان ڳالهہ جي پٺڀرائي ڪئي. اسان وٽ 1945ع ڌاري اليڪٽرسٽي آئي تہ ڪيترن ڳوٺن جي وڏيرن ان جا پول پٽرائي ڇڏيا.... اڄ بہ اسان وٽ ڪيترا وڏيرا، پوتار، سردار آهن جيڪي پاڻ تہ ڪجهہ نٿا ڪن پر ٻيو ڪو مخير ماڻهو سندن ڳوٺن ۾ اسڪول کولي، يا ڪو ڪارخانيدار سنڌ جي ڳوٺن ۾ ڪارخانو فئڪٽري هڻي تہ هو ان کي دل شڪستو ڪرڻ جي هر ممڪن ڪوشش ڪن ٿا.

بمبئي کان ٿاني جيڪا ننڍي ڪنڊ جي زمين تي پهرين ريل لڳي، ان ۾ چون ٿا تہ پارسي سيٺ ”سر جمسيت جي جَيجِڀيائي“ ۽ هندو تعليمدان ۽ مخير سيٺ جگن ناٿ شنڪر سيٺ (جيڪو نانا شنڪر سيٺ پڻ سڏيو وڃي ٿو) وڏو پئسو ڏنو ۽ اهي GIP (گريٽ انڊين ريلوي ائسوسيئيشن) جا ڊئريڪٽر پڻ ٿيا. اهو ئي سبب آهي جو هن ريل جي پهرين سفر ۾ انگريزن سان گڏ نانا شنڪر سيٺ پڻ سوار هو.

جمسيت بمبئي (جيڪو هاڻ ممبئي ٿو سڏجي) ۾ 1793ع ۾ هڪ غريب گهر ۾ جائو. پاڻ اڃان ننڍو ئي هو تہ سندس ماءُ پيءُ گذاري ويا ۽ يتيم ٿي ٻين مائٽن جي مدد سان سورهن سالن تائين جهڙي تهڙي تعليم حاصل ڪري هو واپار وڙي خاطر پهرين ڪلڪتي (هاڻ ڪولڪتا ٿو سڏجي) ۽ پوءِ چين ويندو رهيو. محنت، عقل ۽ ڀلي ڀاڳ ڪري هو سگهوئي امير ٿي ويو. هڪ Self Made ماڻهوءَ جي

حيثيت ۾ هن نندپڻ ۾ غربت ڪري ڪيترين تڪليفن سَٺيون. هونءَ تہ هر ماڻهوءَ لاءِ ضروري ناهي، پر جمسيت کي پنهنجي غربت ۽ ڏکين ڏينهن کي ياد ڪري غريبن جو ڏاڍو خيال هو. هن غريبن جي ڀلي ۽ بهتريءَ لاءِ اسڪول، اسپتالون، خيراتي گهر ۽ پينشن فنڊ نہ فقط پنهنجن پارسين لاءِ مقرر ڪيا پر مسلمانن، هندن، سکن ۽ عيسائين کي پڻ شامل ڪيو. هن مذهب، زبان ۽ قوميت کان مٿانهون ٿي هر انسان ذات جي مدد ڪئي. هن پنهنجي شهر بمبئي ۽ ان جي ڀر وارن شهرن نَوَسري، سورت ۽ پوني ۾ نہ فقط خيراتي اسڪول، اسپتالون ۽ معذورن ۽ پوڙهن لاءِ گهر ٺهرايا، پر پنهنجن پئسن سان کوهہ، پاڻيءَ جا تالاب، پليون ۽ رستا پڻ ٺهرايا. سندن وفات 1859ع ۾ ٿي. بمبئي ۽ پوني ۾ ايندي ويندي ڪيترين اهڙيون شيون نظر اچن ٿيون جيڪي سر جمسيت جيءَ عوام جي ڀلي لاءِ ٺهرايون..... جهڙوڪ ”ماهيم ڪازوي“ جيڪو سالسٽي ٻيٽ کي بمبئي سان ملائي ٿو. انگريز سرڪار اهو ٺهرائڻ کان انڪار ڪيو. ان تي جمسيت جي جي زال اوا ٻائيءَ 1841ع ۾ پنهنجي هڙون ٻہ لک رپيا خرچ ڪري هي ڪازوي ٺهرايو ۽ اهو سندس نالي سان ٺئي سڏيو وڃي ٿو. ياد رهي تہ ان وقت سون جو تولو ڏهين رپئي مس هو. ان حساب سان اها رقم وڏي حيثيت رکي ٿي.

- سر جي جي اسپتال
- ان کان علاوه جمسيت جيءَ 126 مختلف تعليمي ادارا ٺهرايا جن ۾ هينيان تمام مشهور آهن ۽ ممبئي جي چرچ گيٽ ۽ CST ريلوي اسٽيشن وارن علائقن مان لنگهندي نظر اچن ٿا...... جهڙوڪ:
- سر جمسيت جي اسڪول آف آرٽ
- سر جي. جي ڪاليج آف آرڪيٽيڪچر
- سر جي. جي انسٽيٽيوٽ آف اپلائيڊ آرٽ
- سيٺ آر جي. جي هاءِ اسڪول...... وغيره.

جمسيت جي جهڙن ماڻهن جي زندگي ۽ سندن عوام جي لاءِ خدمتن جو پڙهي يا ٻڌي مونکي هميشہ اها حسرت ٿيندي آهي تہ قدرت اسان جي سنڌ ۾ اهڙا حاڪم يا مخير حضرات ڇو نہ پيدا ڪيا! ها مونکي پنهنجي تر ۾ هڪ نيڪ ماڻهو سجهي ٿو اهو آهي مخدوم غلام حيدر.... مخدوم طالب المولیٰ جو چاچو ۽ مخدوم امين فهيم جي ڏاڏي جو ڀاءُ. هن نيڪ انسان کي لڳي ٿو تہ عوام جي ڀلي جو فڪر هو ۽ هن سمجهيو ٿي تہ دنيا جي ماڻهن وانگر سنڌ جي ماڻهن جي بہ خوشحالي ۽ ترقي تڏهن ٿيندي جڏهن تعليم عام ٿيندي... تڏهن تہ هن 1940ع ۾ اهو فيصلو ڪيو تہ هالا ۾ هاءِ اسڪول هجڻ ضروري آهي، جنهن ۾ انگريزن جو رائج ڪيل تعليمي نظام قائم ڪيو وڃي. 1944ع ۾ جڏهن هي اسڪول نهيو تہ هالا جي آدمشماري ۽ ڳوٺ جي سائيز جي ڀيٽ ۾ هي اسڪول تمام وڏو

هو جنهن ۾ پير وارن ٻوٽن کان پڻ ٻار پڙهڻ لاءِ آيا ٿي. ڪيترن ٻارن جي رهائش لاءِ هاسٽل پڻ ٺهرائي وئي ۽ غريب شاگردن کي مفت ۾ ماني بہ کارائي ويندي هئي. گهٽ ۾ گهٽ اهو سلسلو 1957ع تائين هلندو رهيو جيسيتائين آئون هن اسڪول ۾ ستين ڪلاس تائين هوس. مونکي ياد آهي تہ هڪ دفعي آئون شاهپور چاڪر جي پلهہ شاگردن سان گڏ ان ميس ۾ ويو هوس جِتي نيرن تي هر شاگرد کي رڌل جيري سان گڏ اڦراٽو ملي رهيو هو. منهنجي ڪلاس ميٽن اها نيرن بورچيءَ کان وٺي مونکي بہ ڏني هئي جنهن جي خوشبوءِ ۽ سواد آئون اڄ بہ وساري نہ سگهيو آهيان.... چون ٿا تہ اهو سستائيءَ جو زمانو هو... مڃيون ٿا تہ انهن ڏينهن ۾ سستائي هئي، پر يارو! ان سستائيءَ هوندي بہ اسانجي ڪنهن ٻئي مسلمان پير، مير، وڏيري وزير، جاگيردار پوتار کي خيال نٿي آيو تہ ڪٿي هن ڌرتي تي غريبن جي ڀلي لاءِ ڪو اسڪول يا اسپتال کولين؟ هندن انسان ذات جي ڀلائيءَ لاءِ نہ فقط اسڪول، اسپتالون پارڪ ٺاهيا، پر جانورن جي سک لاءِ بہ چانورا ۽ پاڻيءَ جا حوض ٺاهيا. بهرحال چون ٿا تہ سائين مخدوم غلام حيدر چاهيو ٿي تہ اهو هالا جو هاءِ اسڪول جلد ئي يونيورسٽي ٿي وڃي پر سگهوئي سندس وڇوڙو ٿي ويو ۽ اڄ تائين سندن اهو خواب ساڀيان نہ ٿي سگهيو آهي!

مٿئين پارسي مخير شخصيت (Philanthropist) ”سر جمسيت جي“ جيان هندو واپاري جگن ناٿ شنڪر سيٺ بہ هو جيڪو 1803ع ۾ هڪ امير برهمڻ فئمليءَ ۾ ممبئيءَ ۾ ڄائو ۽ تمام وڏو بزنيس مئن ٿيو. هي ايڏو تہ ناموس وارو ۽ ڀروسي وارو واپاري ثابت ٿيو جو ڌارين ملڪن جا عرب، ايراني، افغاني ۽ ٻيا پنهنجا پئسا ڏوڪڙ بئنڪن ۾ رکڻ بدران جگن ناٿ وٽ رکڻ ۾ وڌيڪ عافيت سمجهندا هئا. بهرحال جگن ناٿ (نانا شنڪر سيٺ) جيترو گهڻو پئسو ڪمايو اوترو ئي هن عوام جي ڀلي تي خرچ ڪيو. سڀ کان گهڻو پئسو هن تعليم تي خرچ ڪيو. ڇو جو هن جو اهو يقين ۽ Vision هو تہ تعليم اسان جي حالتن کي بهتر بنائي سگهي ٿي. هن اسڪولن ٺهرائڻ تي هميشہ دل کولي خرچ ڪيو. ڇوڪرين جو پهريون اسڪول جڏهن کولڻ جي رٿ پيش ڪئي وئي تہ باوجود سخت مخالفت جي، نانا شنڪر سيٺ هن اسڪول لاءِ فنڊ مهيا ڪيا. 1857ع ۾ سندس وفات ٿي. ممبئي جي ڏاکڻي حصي ۾ سندس نالي هڪ چوراهو ”نانا چوڪ“ سڏجي ٿو ۽ انگريزن جي ڏينهن جي ”گرگام روڊ“ جو نالو هاڻ ”جگن ناٿ نانا“ آهي. ممبئي گهمندڙن يا ممبئي کان واقف ماڻهن لاءِ اهو لکندو هلان تہ نانا چوڪ وٽ جيڪو پاواني شنڪر مندر ۽ رام مندر آهي، اهي پڻ جگن ناٿ شنڪر سيٺ ٺهرايا.

انڊيا جون ڪجهه خاص ريل گاڏيون

ريل گاڏين ۾ سفر ڪرڻ يا ريلوي اسٽيشن جو سحر منهنجي دماغ تي به ڪجهه گهٽوئي ڇانيل رهي ٿو. ملائيشيا، انگلينڊ، جپان ۽ سئيڊن جِتي منهنجو جهاز تمام گهڻو ويندو رهيو يا جِتي ڪناري جي نوڪري يا تعليم دوران مونکي گهڻو وقت رهڻو پيو، اتي ڪيسي ۾ چار پئسا وڌيڪ گڏ ٿيڻ تي پهرين فرصت تي ٽڪيٽ وٺي ٽرين ۾ چڙهي پوندو هوس. ڪڏهن ڪڏهن ته آخري ڇيڙي تائين وڃي وري ساڳي ٽرين ۾ موٽي ايندو هوس. ٽرين جي سفر ۾ دريءَ وٽ ويهي ٻاهر جو نظارو پسڻ، ساڳي دٻي ۾ ويٺل ماڻهن سان ڪچهري ڪرڻ، اسٽيشنن تي لهي پسار ڪرڻ سان مونکي سڪون ۽ سفرنامو لکڻ لاءِ Inspiration ملي ٿي. هِتي مون جهڙن ريل جي شوقينن يا ريل جي معلومات رکندڙن لاءِ انڊيا جي ريلوي سسٽم بابت به ٽي صفحا لکي هن عنوان کي ختم ڪرڻ چاهيان ٿو.

♦ 1842ع تائين انڊيا ۾ ريلوي لائين جو هڪ ميل به نه هو. 1853ع ۾ 14 ڊبن ۽ ٽن لوڪوموٽون (ريلوي انجڻين) واري ريل گاڏي بمبئي کان 21 ميلن جو فاصلو اٽڪل مني ڪلاڪ ۾ پورو ڪري ٿاڻي شهر پهتي ۽ انڊيا ۾ ريل گاڏي هلڻ جو افتتاح ٿيو. اڄ پاڪستان ۽ بنگلاديش کي الڳ رکي رڳو انڊيا ۾ ريل جي پٽن جو ٽريڪ 115000 ڪلوميٽر يعني 71000 ميل آهي. روٽ يعني فاصلو ساريو وڃي ته 65000 ڪلوميٽر يعني 40,000 ميل ٿيو..... يعني سڄي دنيا جي چوڌاري خط استوا وٽان چڪر هڻي ته ڏيڍ ڪن چڪر ٿيندو ڇو جو دنيا جي گولي جو گهيرو 24000 ڪن ميل آهي. سچ ته اهو آهي ته انڊيا جو ريلوي سسٽم دنيا جي چند وڏن سسٽمن مان هڪ آهي جنهن کي 7500 ريلوي اسٽيشنون آهن..... جن گاڏين ۾ روزانو 25 ملين مسافر سفر ڪن ٿا ۽ تقريباً 3 ملين ٽن سامان ڍوئيو وڃي ٿو.

لوڪو موٽو (Locomotives) ريل گاڏيءَ کي پٽن تي ڇڪڻ جي انجڻ کي سڏجي ٿو. ڪن حالتن ۾ هڪ بدران به انجڻيون به لڳايون وڃن ٿيون.... خاص ڪري جابلو علائقن ۾ جِتي چڙهائي آهي. جيئن ڪوئيٽا وڃڻ وقت ريل گاڏيءَ ۾ هڪ اڳيان ۽ هڪ پويان انجڻ لڳائي وڃي ٿي. انڊيا وٽ اڄ جيڪي ريل گاڏيون هلن ٿيون انهن جو لوڪوموٽو (انجڻيون) اليڪٽرڪ تي ڇڪيون آهن يا ڊيزل تي آهن. ٻاڦ تي هلندڙ انجڻيون (Steam Engines) فقط انهن يادگار ريل گاڏين کي هلائين ٿيون جيڪي يونيسڪو طرفان World Heritage Sites ۾ شامل ڪيون ويون آهن. اهي ريل گاڏيون "انڊيا جون جابلو ريلون" (Mountain Railways of India) سڏجن ٿيون. دنيا ۾ ان قسم جون جبلن

جي چوٽين تائين چڙهندڙ ريل گاڏيون ڪي ويهارو ڪن آهن. جن مان ڇهه ست انڊيا ۾ آهن ۽ انهن ڇهن ستن مان في الحال ٽي ريلون يونيسڪو وارن طرفان چونڊيون ويون آهن ته انهن جي بچاءَ لاءِ اهي پڻ مدد ڏيندا. هي ائين آهي جيئن يونيسڪو وارا ”ورلڊ هيريٽيج سائيٽس“ پروگرام هيٺ پاڪستان جي ڪجهه آڳاٽين جاين/ماڳن جي پڻ نگهباني ڪن ٿا.... جيئن موهن جو دڙو، ٽئڪسلا جا کنڊر، ڀڄن جا تاريخي کنڊر، تخت ٻاهي وغيره. انڊيا جي اڄان تائين هلندڙ انهن ٽن آڳاٽين جابلو ريل گاڏين مان هڪ دارجلنگ هماليا ريلوي آهي جيڪا ”Toy Train“ به سڏجي ٿي. اها ريل گاڏي هماليا جبلن جي قدمن واري شهر سلگري کان 7200 فٽ (2200 ميٽر) اتاهين شهر دارجلنگ تائين 88 ڪلوميٽر (55 ميل) هلي ٿي. رستي تي غوم (Ghoom) نالي ريلوي اسٽيشن جي بلندي دارجلنگ کان به 30 فٽ اتاهين يعني سطح سمنڊ کان 7500 فٽ مٿي آهي. هيءَ سڀ کان ننڍي گيج جي ريل آهي.... شايد ان ڪري هيءَ ”رانديڪو ٽرين“ سڏجي ٿي. سنڌس پٽن جي ويڪر فقط ٻه فٽ آهي جيڪا نئرو گيج جي گاڏي سڏجي ٿي. هن ريل تي انگريز سرڪار 1879ع ۾ ڪم شروع ڪرايو ۽ 1881ع کان ريل هلڻ شروع ٿي. دارجلنگ هل اسٽيشن فوجين جي آرام لاءِ سمر هل اسٽيشن ۽ چانهه جي باغن ڪري مشهور آهي.

ٻي ريل گاڏي ”نيلگري مائونٽين ريلوي“ آهي جيڪا ڏکڻ هندستان جي تامل نادو رياست جي پهاڙي علائقي ۾ آهي. اها نيلگري جبلن جي قدمن واري شهر ميٽو پالايم ريلوي اسٽيشن کان جبلن جي چوٽيءَ واري شهر اداگ منڊالام تائين 46 ڪلوميٽر يعني 29 ميل فاصلي تي 2023 ميٽرن جي بلنديءَ تي آهي.

49 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي ريل کي 208 موڙن وٽان مڙڻو پوي ٿو. ان کي 18 سرنگهن (Tunnels) ۽ 250 پلين تان گذرڻو پوي ٿو. اوچائيءَ تي چڙهڻ وقت هن کي 5 ڪلاڪ لڳن ٿا ۽ لهڻ وقت ساڍا ٽي ڪلاڪ. هيءَ ٽرين 1908ع کان هلڻ شروع ٿي هئي ۽ سنڌس پٽن جي ويڪر هڪ ميٽر آهي، ان ڪري هيءَ ٽرين ميٽر گيج واري سڏجي ٿي.

انڊيا وارن جي ٽين ٽرين جيڪا ورلڊ هيريٽيج ۾ اچي ٿي، اها آهي ”ڪالڪا شملا ريلوي“. شملا هندستان جي رياست هماچل پرديس جي گاديءَ جو ماڊرن شهر آهي ۽ سطح سمنڊ کان 7234 فٽن يعني 2205 ميٽرن جي بلنديءَ تي هجڻ ڪري ڪوه مري ۽ ڪوئيٽا وانگر اونهاري ۾ به ٿڌو رهي ٿو. انگريز راڄ جو جتي دهلي گاديءَ جو شهر هو اتي اونهاري جي گرمي وارا ڏينهن هو آفيسن جا سمورا فائيل کڻائي شملا ۾ اچي رهندا هئا. ان کان علاوه شملا برٽش آرمي جو هيڊ ڪوارٽر پڻ هو. جبلن جي قدمن واري ريلوي اسٽيشن هريانا رياست جي پنچڪلا ضلعي ۾ اچي ٿي ۽ جبل جي چوٽيءَ واري

ريلوي اسٽيشن شملا هماچل پرديس ۾ آهي. ٻنهي جي وچ ۾ 96 ڪلوميٽر يعني 44 ميلن جو فاصلو آهي. اڍائي فٽن جي هيءَ نئرو گيج ٽرين 1903ع کان هلڻ شروع ٿي هئي. ياد رهي ته شملا انگريزن جي ڏينهن ۾ 1864ع کان Summer Capital هو. ٽرين هلڻ کان اڳ انگريز بيل گاڏين، خچرن ۽ ڏولين ۾ سامان ۽ پاڻ کي ڪٽائي اتي پهچندا هئا.

ڪالڪا کان شملا تائين پهچڻ ۾ هن ريل گاڏيءَ کي 103 سرنگهون ۽ 864 پليون ٽپڻيون پون ٿيون. ان کان علاوه ريل کي عام ريلن وانگر سڌو وڃڻ بدران جبلن جي چوڌاري 919 وڪڙ (Curves) ڪاٽڻا پون ٿا.

منهنجي خيالَ ۾ شملا شهر اهڙو آهي جنهن جي نالي کان اسان جا ماڻهو به چڱي طرح واقف هوندا. هڪ ته انڊين فلمن جي شوقينن انڊيا جي 1960ع جي فلم "Love in Simla" ضرور ڏٺي هوندي، جيڪا هِتي شملہ ۾ فلمايل آهي. هن فلم جو پروڊيوسر ساشڌر مکرجي هو جنهن پنهنجي پٽ جئاءِ مکرجي کي هيرو ناهيو. فلم جي هيروئن سنڌ مان تازو لڏي ويل ڇوڪري ساڌنا ٿي هئي. فلم جو ڊئريڪٽر آر ڪي نير هو، جنهن جو هن فلم جي سيٽ تي ساڌنا سان عشق شروع ٿيو هو ۽ پوءِ اڳتي هلي ڪجهه سالن بعد سندن شادي ٿي هئي. شادي بعد ساڌنا فلمن ۾ ڪم ڪرڻ ڇڏي ڏنو پر جن جن فلمن ۾ ڪم ڪيائين اهي انهن ڏينهن جون ٽاپ فلمون ثابت ٿيون هيون. هن فلم "لو ان شملا" ۾ ڌرميندر به آهي پر فلم جي پروڊيوسر پنهنجي پٽ کي هيرو ناهيو.

شملا ويندي رستي تي هڪ تمام اهم مندر "تارا ديوي مندر" اچي ٿو. اتي ڌرميندرا لهي گانو ڳائي ٿو: "سگنل ہوا کہ نکلی" .

شملا جو شهر "شملا ائگريمينٽ" کان به مشهور آهي جيڪو 2 جولاءِ 1972ع تي انڊيا ۽ پاڪستان جي وچ ۾ ٿيو. هيءَ ائگريمينٽ 1971ع واري انڊو پاڪ جنگ بعد پاڪستان جي وزير اعظم ذوالفقار علي ڀٽي ۽ انڊيا جي وزير اعظم اندرا گانڌيءَ جي وچ ۾ ٿيو هيو.

هونءَ اڄ ڪلهه رڌ پچاءَ جي چئنل کلڻ بعد هر عورت ڪئپسيڪم (Capsicum) کان واقف ٿي وئي آهي جنهن کي اسان وٽ "شملا مرچ" سڏين ٿا. چون ٿا ته هي مرچ ڪئنسر جي بچاءَ لاءِ بهترين شيءِ آهي جو هن ۾ Capsaicin's ڪمپائونڊ موجود آهي جيڪو Carcinogen کان بچائي ٿو. هن مرچ جو عرق (extract) وارن کي ڪرڻ کان پڻ بچائي ٿو. هن کي کائڻ سان انسان جي چمڙي صاف رهي ٿي ۽ منجهس وٽامن A هجڻ ڪري اکين لاءِ پڻ فائديمند آهي.

1961ع جي فلم "ٻئاءِ فرينڊ" ۾ پڻ ڪالڪا کان شملا ويندڙ گاڏي ڏيکاري اٿن جنهن ۾ "اپنا يار بنا لو" گانو ڳايو ويو آهي. هن سفر جي هڪ ٻي فلم 1974ع جي "دوست" آهي، جنهن ۾ ڪشور

ڪمار جو هڪ تمام مشهور گانو آهي: ”گاڑی بلا رہی ہے، سیٹی بجا رہی ہے۔۔۔ چلنا ہی زندگی ہے، چلتی ہی جارہی ہے۔“

اهڙي طرح مٿي بيان ڪيل نيلگري لائين جي ريل کي 1941ع جي بالي ووڊ جي هندي فلم ”زمانے کو دکھانا ہے“ ۾ ڏيکاريو ويو آهي جنهن ۾ فلم جو هيرو گانو ٿو ڳائي: ”ہوگا تم سے پیارا کون؟ ہم کو تم سے ، ہے کتنی ہی کتنی پیار۔۔۔۔“ هڪ ٻي 1998ع جي فلم ”دل سي“ ۾ پڻ هن نيلگري لائين جي ٽرين کي تامل ناڊو رياست جي پهاڙي شهر ميتوپالاييليم شهر کان جبل جي چوٽي واري ريلوي اسٽيشن اداگا مندالم ويندي ڏيکاريو ويو آهي، جنهن ۾ مشهور گانو ”چھیا چھیا ساری عشق کی چھاؤں، چل چھیا چھیا“ ڳايو ويو آهي.

هوڏانهن دارجلنگ هماليا ريلوي کي 1969ع جي فلم اراڌنا ۾ ڏيکاريو ويو آهي، جنهن ۾ مشهور گانو ”میرے سپنوں کی رانی“ فلمايل آهي. ۽ ان جي ريلوي اسٽيشن تي اسان جي اسڪول وارن ڏينهن جي فلم ”ريلوي پليٽ فارم“ جو محمد رفيع جو گانو هيرو سنيل دت ڳايو آهي:

بستی بستی پربت پربت

گاتا جائے بنجارا – لیکے دل کا اکتارا

اهو گانو/قوالي شايد فلم ”The Burning Train“ جو آهي. هن فلم جو ڊائريڪٽر رَوي چوپڙا آهي ـ هيءَ فلم 20 مارچ 1980ع ۾ رليز ٿي هن فلم جي ڪهاڻيِ اها آهي تہ ٽرين جا بريڪ فيل ڪيا ويندا آهن. اُنَ ٽرين جو نالو ”Supper Express“ آهي، جنهن ڏينهن هِنَ ٽرين جو واقعو ٿيو اُهو هِنَ جو پهرين ڏينهن هُيو..... هيءَ ٽرين ڪيترين ئي اسٽيشنن تي نہ بيٺي هُئي ۽ آخر ڪار هِنَ ٽرين کي انجڻ کان ڌار ڪري ممبئيءَ ۾ هِڪُ نئون ٽريڪ وِڇائي بيهاريو ويو......

انڊيا جي ريل گاڏين بابت ڪجهه دلچسپ ڳالهيون

هتي اهو لکندو هلان تہ يونيسڪو وارن ٽن ريل گاڏين کان علاوه بمبئي جي ريلوي اسٽيشن CST (چترپتي شيوا جي ٽرمينل) اسٽيشن پڻ ورلڊ هيريٽيج ۾ شامل ڪئي وئي آهي. عمارت سازيءَ جي خيالَ کان واقعي هيءَ ريلوي اسٽيشن دنيا جي آڳاٽي ۽ سهڻي ريلوي اسٽيشن آهي. هن بابت تفصيل سان پنهنجي بمبئي واري سفرنامي ”بمبئي منهنجي ياڪر ۾“ لکي چڪو آهيان.

انڊيا ۾ هلندڙ ريل گاڏين ۾ مختلف ڪلاسن جا ڊبا (بوگيون) آهن. سڀ ۾ مهانگو A1 آهي، يعني فرسٽ ڪلاس AC آهي جنهن جو ڀاڙو سمجهو تہ هوائي جهاز برابر آهي. پر سائين ريل جي سفر جي ڇا ڳالهہ ڪجي؟ ۽ خاص ڪري هن ڪلاس واري ڊبي جي جنهن ۾ اٺ ڪئبنون نهيل آهن، جن مان ٻہ تہ ڪوپي (Coupes) آهن. هر ڪوچ يعني ان ۾ سفر ڪندڙ اٺن ماڻهن لاءِ هڪ خدمتگار (Attendant) آهي. سمهڻ لاءِ سليپر برٿ تمام ڪشادا آهن، جن سان گڏ وهاڻا، چادرون، بلاڪيٽ ۽ ٽوال پڻ ملن ٿا. هي ڪلاس فقط براڊ گيج ۽ ميٽر گيج جي گاڏين ۾ آهي.

ان بعد A2 ڪلاس يعني ”AC-Two Tier“ ڪلاس آهي. هي ڊبو ايئر ڪنڊيشنڊ آهي. هيٺ مٿي سمهڻ لاءِ برٿ آهن، جن سان گڏ بسترو ملي ٿو. هڪ ڪوچ ۾ 48 ماڻهن جي گنجائش ٿئي ٿي. هي ڪلاس بہ براڊ گيج ۽ ميٽر گيج جي گاڏين تي آهي.

FC ڪلاس يعني فرسٽ ڪلاس. هي ڪلاس A1 جهڙو ٿئي ٿو پر بنا ايئرڪنڊيشن ۽ بستر جي. سمهڻ لاءِ ويڪرا برٿ آهن. سار سنڀال لهڻ لاءِ اٽينڊنٽ آهي.

A3 ڪلاس AC Three Tier پڻ سڏجي ٿو. هي ايئرڪنڊيشن آهي جنهن ۾ هڪ ٻئي مٿان ٽن برٿن جون قطارون ٽيون ٽين ۽ سڄي ڪوچ ۾ 64 ماڻهن جي سمهڻ جو بندوبست آهي. هي مٿيئين مٿين ڪوچن کان ڪن ڳالهين ۾ گهٽ ٿئي ٿو. منجهس پڙدا ۽ پڙهڻ لاءِ بتيءَ جو بندوبست نہ آهي. بسترو ٽڪيٽ ۾ ئي شامل ڪيو وڃي ٿو.

E3 ڪلاس: هي (Economy) Ac Three Tier ڪلاس آهي جيڪو ائيرڪنڊيشنڊ آهي ۽ منجهس سمهڻ لاءِ برٿ بہ آهن پر هن سان بستر شامل نہ ڪيو ويو.

CC ڪلاس: هي AC Chair Car ڪلاس آهي. هي ايئرڪنڊيشنڊ ٿئي، پر منجهس سمهڻ بدران رڳو ويهڻ جو بندوبست آهي ۽ ڏينهن جي سفر لاءِ استعمال ٿئي ٿو. ان کان علاوه EC

(ايگزيڪيوٽو ڪلاس چيئر ڪار) SL (سليپر ڪلاس)، 25 (سيٽر ڪلاس) ۽ UR يعني Unreserved ڪلاس جا ڊبا پڻ ٿين.

انڊيا جي ريل گاڏين بابت ڪجهه دلچسپ ڳالهيون:

♦ انڊيا ۾ پهرين ريل 1853ع ۾ هلڻ شروع ٿي. اڄ "انڊين ريلويز" دنيا ۾ نائين نمبر تي آهي، جنهن ۾ 14 لک ماڻهو ڪم ڪن ٿا.

♦ انڊيا جي سڀ کان تکي ريل گاڏي "دهلي ڀوپال شاتابدي ايڪسپريس" آهي. هيءَ سڄي ايئرڪنڊيشنڊ آهي ۽ سندس گهٽي ۾ گهٽي رفتار 150 ڪلوميٽر في ڪلاڪ فريد آباد ريلوي اسٽيشن کان آگري تائين آهي.

♦ انڊيا ۾ سڀ آهستي هلندڙ ريل گاڏي ڏکڻ هندستان جي نيلگري جبلن ۾ هلندڙ "ميتوپاليم اوٽي نيلگري ايڪسپريس" آهي، جنهن جي رفتار 10 ڪلوميٽر في ڪلاڪ آهي.

♦ اها ٽرين جنهن کي پنهنجي روٽ تي سڀ کان گهٽين اسٽيشنن تي بيهڻو پوي ٿو "هائوڙا ايڪسپريس" آهي... جنهن کي ڪلڪتي کان امرتسر جي وچ ۾ 115 ريلوي اسٽيشنن تي بيهڻو پوي ٿو. دراصل هيءَ ٽرين هندستان جي اولهه واري ڪنڊ کان اوڀر واري ڪنڊ تائين جو سفر ڪري ٿي. 1960ع ۾ جڏهن اسان مئٽرڪ ۾ هئاسين ته چٽگانگ ۾ اسڪائوٽ جمبوري ۾ حصو وٺڻ لاءِ اسان جي ڪاليج (ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو) جي ڇهه ڪن شاگردن کي ڪراچي کان باءِ ٽرين وٺي ويا هئا. لاهور وٽان بارڊر ٽپي اسان امرتسر کان ڪلڪتي وڃڻ لاءِ هن ٽرين ۾ چڙهيا هئاسين. منهنجي خيال ۾ ڏينهن ۽ هڪ رات جو هي سفر منهنجو ٽرين ۾ ڊگهو سفر هو. لڳ ڀڳ سنگاپور کان بئنڪاڪ 74 ڪلاڪن جو سفر به اوترئي ٿئي ٿو جنهن ۾ ٽرين سنگاپور کان پوءِ ملائيشيا جو سڄو ملڪ ۽ ٿائلينڊ جو اڌ کان مٿي لتاڙي، بئنڪاڪ پهچي ٿي. مٿين انڊين ٽرين کان پوءِ ٻئي نمبر تي "دهلي هائوڙا جنتا ايڪسپريس" آهي جيڪا 109 اسٽيشنن تي بيهي ٿي ۽ "جمون تاوي سيالده" ٽئين نمبر تي آهي، جيڪا 99 ريلوي اسٽيشنن تي بيهي ٿي.

♦ ڪوٽڙي، روهڙي ۽ ملتان جنڪشن جهڙيون ريلوي اسٽيشنون جِتان ريل ٻن طرفن ڏي ورهائجي وڃي ٿي، انڊيا ۾ ڪيتريون ئي آهن، پر ياٽنڊا نالي ريلوي اسٽيشن اها جنڪشن آهي جِتان ڇهن طرفن ڏي ريل گاڏيون وڃن ۽ اچن ٿيون. پنجن روٽن واريون جنڪشنون ته ڪيتريون ئي آهن جهڙوڪ لکنئو بنارس، ڪانپور، ناگپور، دايوئي، ويلو پوريم، ڪاٽني ۽ گنتاڪل ريلوي اسٽيشنون.

♦ مغربي بنگال رياست جي خارگپور ريلوي اسٽيشن جو پليٽ فارم نہ فقط انڊيا ۾ ڊگهي ۾ ڊگهو پليٽ فارم آهي پر سڄي دنيا ۾ پڻ ڊگهو آهي. جيڪو 1073 ميٽر يعني هڪ ڪلوميٽر کان بہ وڌيڪ ڊگهو ٿيو.

♦ انڊيا جي ريل گاڏين جو نيٽ ورڪ ڏنو وڃي تہ دنيا ۾ آمريڪا (USA)، روس ۽ چين بعد چوٿين نمبر تي آهي ۽ 64000 ڪلوميٽر ٿيندو. اهي ريل جا پٽا ڌرتيءَ جي چوڌاري خط استوا وٽ هڪ ٻئي سان ملائبا تہ ڌرتيءَ جي چوڌاري ڏيڍ چڪر ٿيندو.

♦ انڊيا ۾ روزانو يعني 24 ڪلاڪن ۾ 14300 ريل گاڏيون هلن ٿيون. انهن سڀني جو فاصلو جوڙڪجي تہ ڌرتيءَ کان چنڊ تائين اوٽ موٽ جا ٻہ سفر ٿين ٿا.

♦ انڊيا جي ريل گاڏين جو سڀ کان وڏو حادثو 6 جون 1981ع وارو چيو وڃي ٿو جيڪو بهار رياست ۾ پئسينجر ٽرين کي مانسا کان سهرسا وينڊي رستي تي باگمتي نديءَ جي پل ٽپڻ مهل آيو. جڏهن ريل گاڏي پٽن تان لهي وئي ۽ 800 مسافر ٻڏي ويا. پنجن ڏينهن بعد فقط 200 لاش ملي سگهيا ٻيا سڀ لڙهي ويا.

♦ انڊيا جي ريل گاڏين لاءِ انگ اکر آيا آهن تہ انهن ۾ روزانو 25 ملين يعني اڍائي ڪروڙ ماڻهو سفر ڪن ٿا..... جيڪا آسٽريليا ۽ نيوزيلئنڊ جي گڏيل آدمشماري ٿئي ٿي.

♦ سڄي انڊيا ۾ 7000 کن ريلوي اسٽيشنون آهن. سڀ کان ڊگهي نالي واري ريلوي اسٽيشن ڏکڻ هندستان جي تامل ناڊو رياست ۾ آهي جنهن جو نالو "Sri Venkatanarasimharajuvariapeta" آهي ۽ سڀ کان ننڍي نالي واري ريلوي اسٽيشن "Ib" آهي جيڪا اوڙيسا ۾ آهي.

♦ 1853ع کان جڏهن انڊيا ۾ ريل گاڏيون هلڻ شروع ٿيون تہ انهن ۾ Toilets نہ هئا. 38 سالن بعد سن 1891ع ۾ پهرين فرسٽ ڪلاس جي دٻن ۾ ٺهيا. ان بعد 1907ع کان هيٺين ڪلاسن جي دٻن ۾ بہ ٽائليٽ ٺاهيا ويا.

♦ اڄ ڪلهہ انڊيا جي ڪيترن ئي شهرن ۾ زمين دوز ريل گاڏي ميٽرو هلي ٿي. انهن شهرن مان ڪلڪتو پهريون شهر آهي جِتان هي سسٽم 1984ع کان شروع ٿيو.

♦ انڊيا ۾ 1986ع کان گاڏيءَ ۾ سيٽن ۽ ٽڪيٽن جي ريزرويشن جو سسٽم ڪمپيوٽرائزڊ آهي.

♦ سڀ کان مشغول ترين ريلوي اسٽيشن لکنئو آهي جِتي روزانو 64 ريل گاڏيون اچن ٿيون. ۽ سڀ کان ڊگهي فاصلي واري گاڏي "وويڪ ايڪسپريس" آهي جيڪا "جمون تاوي" کان 3726 ڪلوميٽرن جو سفر طيءِ ڪري ڏکڻ هندستان جي بلڪل ڇيڙي واري شهر ڪنياڪماري پهچي ٿي.

هي شهر بلڪل سمنڊ جي ڪناري تي آهي جنهن جي سامهون سريلنڪا جو ٻيٽ آهي. سپ کان نئين روٽ جي گاڏي ناگپور کان اجني هلي ٿي جيڪو فاصلو فقط 3 ڪلوميٽر آهي.

♦ رستي تي بنا بيهڻ جي ڊگهي سفر واري گاڏي "تري ونڊرم راڄڌاني ايڪسپريس" آهي جيڪا رستي تي ڪنهن بہ اسٽيشن تي ترسڻ بنا 528 ڪلوميٽرن جو سفر ساڍن ڇهن ڪلاڪن ۾ ڪري ٿي.

♦ انڊيا جي جابلو علائقن ۾ ڪيترائي ٽنل (سرنگهون) آهن جن مان مختلف ريل گاڏيون لنگهن ٿيون. سڀ کان وڏي سرنگهہ ساڍا ڇهہ ڪلوميٽر آهي جيڪا مونڪي هل ۽ ڪنڊالا جي وچ ۾ اچي ٿي جنهن مان ڪونڪن ريلوي لائين جون گاڏيون لنگهن ٿيون.

♦ 1853ع کان نئين ڪنڊ ۾ ريل گاڏي هلڻ شروع ٿي. شروع جا ڪيترائي سالَ انگلينڊ کان فقط ريل جون انجڻيون (Locomotives) بحري جهازن ذريعي ممبئي ۽ ڪلڪتي جي بندرگاهن تي ايندا رهيا. بعد ۾ اهي انڊيا ۾ ٺهڻ لڳا. شروع جون انجڻيون نالن واريون هيون بعد ۾ انجڻين کي نمبر ڏنا ويا. انڊيا جي تاريخ جي پهرين ٽرين لاءِ جيڪي لنڊن کان ٽي انجڻيون آيون انهن مان هڪ جو نالو "سنڌ" بہ هو. بهرحال انهن پراڻين انجڻين مان جيڪا اڄ بہ هلي سگهي ٿي ۽ نمائش طور رکي وئي آهي، اها آهي 1955ع جي Fairy Queen.

♦ انڊيا جي پهرين اليڪٽرڪ ٽرين 1929ع کان بمبئي کان پوني هلڻ لڳي.

ريل گاڏين جو فلمن ۾ ڪمال

ٽرينن بابت لکندي اها ڳالهه ڌيان ۾ آئي آهي ته اسان جي ننڍي کنڊ جي فلمن ۾... چاهي اهي پاڪستان جون هجن يا انڊيا ۽ بنگلاديش جون، انهن ۾ گهڻو ڪري ريل گاڏي ۽ اسٽيشن جو سين ضرور ڏاڪيو وجي ٿو ڇو جو اسان جي فلمن ۾ ڊانس ۽ گانا ڏيڻ ضروري آهن. ان ڪم لاءِ ريل گاڏي ۽ ريلوي اسٽيشن وڏي مدد گار ثابت ٿئي ٿي، جِتي هيرو ۽ هيروئن جي اوچتو ملاقات ٿئي ٿي يا ته ماڻهن جي رش ۾ گمشدگي يا وڇوڙو ٿئي ٿو يا وري هڪ ٻئي کي ڇيڙ ڇاڙ لاءِ هيرو ۽/هيروئن جو گانو ڳائڻ ضروري ٿيو پوي.. اها سهوليت يا Situation هوائي جهاز يا پاڻيءَ واري جهاز ۾ ايترو آسان ناهي.

آئون تصور ڪري سگهان ٿو ته شروع جي ڏينهن ۾ هيرو هيروئن ڪٽي ڪير بدهجڻ يا گانو ڪٽي ڪهڙو به هجي، پر فلم ۾ ٽرين جو هجڻ وڏي ڳالهه هوندو هو. جنهن ڪي فلم ۾ ڏسي ماڻهن جا پئسا وصول ٿيندا هوندا ڇو جو انڊيا ۾ 1853ع ۾ ريل هلڻ شروع ٿيڻ کان اڳ ريل جون ڳالهيون فقط انهن ماڻهن کان ٻڌبيون هيون جيڪي انگلنڊ مان ٿي ايندا هئا. ان بعد جڏهن بمبئي کان ٺاڻي يا ڪلڪتي کان ريل گاڏي هلي ته فقط ڪجهه خوش نصيب ماڻهو جن انهن ۾ سفر ڪيو ٿي يا جن جا گهر ۽ زمينون ريل جي پٽيءَ پرسان هيون اهي ئي هن آفت کي ڏسي سگهيا ٿي، باقي ٻين کي ته ريل فلمن ۾ ئي ڏسڻ نصيب پئي ٿي.

ڪاليج جي ڏينهن ۾ ريڊيو سلون اسان جي دلپسند ريڊيو اسٽيشن هوندي هئي. انهن ڏينهن ۾ 1960 ـ 1965ع ۾ نه ٽي وي هئي نه وڊيو. واحد ونڊر ريڊيو هوندو هو ۽ ريڊيو سلون تان صبح جو ۽ شامَ جو ڪافي دير فلمي گانن جي فرمائش هلندي هئي. جهاز تي به 76 ـ 1975ع تائين ”ريڊيو سلون“ ٻڌيسين جيڪا پوءِ ”سري لنڪا براڊ ڪاسٽنگ ڪارپوريشن“ ٿي. بهرحال ريڊيو سلون تان صبح جو اڌ ڪلاڪ وچندڙ پراڻن گانن ۾ ڊاڪٽر فلم جو گانو.... ”آئي بهار...... آج آئي بهار....“ اڪثر ٻڌندا هئاسين، جيڪو آرزو لکنويءَ جو لکيل آهي ۽ پنڪج ملڪ ڳايو به آهي، فلم ۾ ان ته ائڪٽنگ به ڪئي آهي ۽ ميوزڪ ڊئريڪٽر به پاڻ آهي. هيءَ 1941ع جي فلم آهي. پلي بئڪ سنگنگ اڃان اوجَ تي نه پهتي هئي. نور جهان جهڙين هيروئنن کي به ائڪٽنگ سان گڏ پاڻ ٿي ڳائڻو پيو. بهرحال هيءَ فلم ان دور جي آهي جڏهن ننڍي کنڊ تي اڃان انگريزن جو راڄُ هو. ڪانگريس آزادي حاصل ڪرڻ ۽ پاڪستان بنجڻ ۾ ته اڃا ڪافي سالَ هُئا پر انڊيا ته ڇڏيو ”Quit India“ تحريڪ به اڃان جنم نه ورتو هو.

ان ڏينهن اتفاق سان يو ٽيوب تي هي گانو ٻڌڻ ۽ ڏسڻ جو موقعو مليو. هن کان اڳ منهنجي هيءَ فلم ڏٺل نہ هئي. سو هي گانو ڏسي مونکي حيرت ٿي تہ هي گانو پنڪج ملڪ ترين ۾ ڳايو آهي. توهان بہ هن کي يو ٽيوب تي ڏسي سگهو ٿا ۽ پنڪج ملڪ جو آواز enjoy ڪري سگهو ٿا.... خاص ڪري چٽگانگ ۾ نيول اڪيڊمي ۾ پڙهڻ دوران اسان جي ڪيترن ڪلاس ميٽ ڪئڊٽن جا پنڪج ۽ سهگل دلپسند سنگر هوندا هئا ۽ مون لاءِ تہ اڄ بہ آهن. مونکي پڪ آهي تہ اڄ ڪلھ جي هن ماڊرن دور ۾ هي گانو نوجوانن کي ڪٽي نہ وٽي پر مون جهڙن پوڙهن کي پنڪج ملڪ جو مائي ٻاڳي ۽ ريشما نموني جي منفرد آواز ۾ هي گانو ضرور سرور ڏيندو.

آئی بہار آج آئی بہار
گلشن میں لئے پھولوں کے ہار
آج آئی بہار
آج پھولوں کا بلبل سے بیاہ ہونے کو ہے
آج تھالوں میں چندن آنے کو ہے
آج پیالوں میں اُبٹن آنے کو ہے
آئو ترانے چھیڑیں نئے ۔ لئے پھولوں کے ہار
آج آئی بہار۔۔۔۔۔۔

هي گانو مون هينئر ڏنو آهي. منهنجي خيالَ ۾ هي سڀ پراڻن گانن مان هڪ هوندو جيڪو ريل گاڏيءَ ۾ ڳايو ويو آهي ۽ جيڪا فلم منهنجي جمڻ کان بہ ٽي سال اڳ رليز ٿي آهي. يعني 73 سالَ ٿيا اٿس. هن گاني مان توهان کي انڊيا ۾ ريل گاڏيءَ جي تواريخ جو آئيڊيا ٿي سگهندو تہ ويندي ويهين صديءَ جي شروع وارن سالن ۾ ريل گاڏيون ڪهڙي نموني جو هيون! ڇو جو فلم ۾ موجود هيءَ ريل گاڏي ڪافي پراڻي زماني جي نئرو گيج جي گاڏي آهي، جنهن ۾ پنڪج ملڪ خوشيءَ ۾ جهومندي ڳائي ٿو ۽ هن سان گڏ گاڏيءَ ۾ ويٺل ٻيا مسافر بہ ساٿُ ڏين ٿا. بعد ۾ ريل جا گاڏا لوهہ جا ٿيا، پر هي گاڏو توهان کي ڪاٺَ جو نظر ايندو. اڄ ڪلھ ريل گاڏيءَ جي درين تي لوهي شيخون (Grills) لڳل آهن، جيئن ڪو دريءَ مان ٻاهر ٽپو نہ ڏئي سگهي پر هن ريل جي درين ۾ ڪا گِرل ناهي. ڊٻن جي ٻاهران EIR (ايسٽ انڊيا ريلويز) لکيل آهي. جيئن اسان وٽ هلندڙ ان وقت جي ريل گاڏين تي NWR (نارٿ ويسٽرن ريلويز) لکيل هوندو هو. اڄ ڪلھ نہ EIR ڪمپني آهي ۽ نہ NWR. تي سگهي ٿو هندي فلمن

جو هي گانو پهريون گانو هجي جيڪو ريل گاڏيءَ ۾ فلمايو ويو آهي... ڇو جو هن کان ٻه چار سال اڳ ئي هي ڳالهائيندڙ فلمون (Talkies) شروع ٿيون هيون. نه ته ان کان اڳ آواز بنا (گونگيون) فلمون هليون ٿي. اسانجي اسڪول وارن ڏينهن تائين سئنيما هالن جو نالو فخر مان "ٽاڪيز" لکيو ويو ٿي. جيئن هالا جي شاهه ٽاڪيز، حيدرآباد جي شهاب ٽاڪيز، راحت ٽاڪيز... وغيره... يعني سئنيما جي مالڪن پبلڪ کي ٻڌائڻ ٿي چاهيو ته هاڻ هِتي گونگيون فلمون نه پر ڳالهائيندڙ (Talkies) هلن ٿيون.

مٿين 1941ع واري فلم "ڊاڪٽر" ۾ ڏيکاريل ريل گاڏيءَ جي انجڻ (Locomotive) به پراڻي زماني جي ٻاڦَ واري آهي اڄ به فلمن ۾ ريل گاڏي ۽ اسٽيشن ڏيکارڻ جي پوري ڪوشش ڪئي وڃي ٿي ۽ هلندڙ يا بيٺل گاڏيءَ ۾ گانو ڏيڻ به must آهي. گاني جي وچ ۾ انجڻ جي ڇڪا ڇڪا ۽ سيٽي جو آواز ائين آهي جيئن ڪنهن جملي ۾ ڪاما ۽ فل اسٽاپ جون Punctuation مارڪس... بقول اسانجي ممبئي يونيورسٽي جي پروفيسر دوست ٻلديو مٿلاڻيءَ جي:

"Indian Railways, which are an integral part of life for common man, have been immortalized in many films over the decades......"

اڄ به جوانيءَ جي ڏينهن جو اهو ريل گاڏيءَ جو فلمي سين ياد اچي ٿو جنهن ۾ خوبصورت شرميلا ٽئگور..... يعني ان وقت جي خوبصورت هيروئن، ريل گاڏيءَ جي دريءَ مان راجيش کنا کي ڏسي رهي آهي. سندن ڳل جو ڇُڳهه (dimple) سندس شرميلي مرڪ ڪري اڃان به گهرو ٿي ويو آهي ۽ اسان وارو هيرو... يعني ان وقت جو من پسند هيرو، ڪاٻي ڪلهي کي لڙڪائي پنهنجي روايتي ادا سان ڪنڌ کي جهٽڪو ڏئي ٽيڏين اکين سان شرميلا کي ڏسي گانو ڳائي ٿو:

میرے سپنوں کی رانی کب آئے گی تو
بیت جائے زندگانی تب آئے گی تو ....

يا اڄ جو هيرو شاهه رخ خان ۽ هيروئن ملائڪا جيڪڏهن "ڇهيا ڇهيا" وارو گانو ريل گاڏيءَ بدران ڪنهن ميدان يا پارڪ ۾ ڳائين ها ته اهو مزو نه اچي ها.... يا ڪرينا ڪپور "Jab we Met" فلم ۾ ۽ ڪاجول فلم "دل والي دلهنيا لي جائين گي" جي گانن ۾.... بنا ٽرين جي viewers کي ڪهڙو مزو ڏين ها؟

دادا موني جو آشيرواد فلم جو گانو "ريل گاڙي ريل گاڙي" هجي يا ڇوٽي نواب جي فلم "پري نيتا" جو گانو "ڪستو مزا هي رهي لائمه" بالي وڊ وارا هميشه ريل گاڏي پنهنجين فلمن ۾ ائين ٽنبين ٿا

ڄڻ اها بہ هڪ اداڪاره هجي..... جيئن ويسٽرن فلمن ۾ گهوڙو. ائين ناهي تہ بالي وڊ وارا پنهنجين فلمن ۾ ريل گاڏي هيرو هيروئن کي رومانٽڪ گانو ڳائڻ لاءِ ڏين ٿا پر اها ٻين ڳالهين لاءِ بہ ڏني وڃي ٿي جيئن فلم "Gangs of Wasseypur" ۾ سلطانا ڌاڪو هڪ ٻئي پويان ريل گاڏين ۾ ڦر ڪري ٿو يا جيئن جڏهن ويرو ۽ ڌاڙيلن جي وچ ۾ فلم "شعلہ" ۾ لڙائي ڏيکاري وئي آهي. بهرحال گهڻي ڀاڱي فلمن ۾ ريل گاڏي رومانس جو ئي سمبل سمجهي وڃي ٿي چاهي حبيب فيصل جي فلم "عشاق زادي" هجي يا لارادتا ۽ وني پانڪ جي فلم "چلو دلي" هجي. ڪشور ڪمار جي فلم "هاف ٽڪيٽ" جو تہ سڄو گانو ''چيل چيل کجری سنائے۔ جھوم جھوم کوا بھی ڈھولک بجائے '' ريل جي دٻي ۾ ئي فلمايل آهي.

ڪيترا دفعا ريل گاڏيءَ ۾ ڳايل گانا پيار محبت کان وڌيڪ ٻين ڳالهين جو بہ اظهار ڪن ٿا. " آپ ڪي قسم" فلم ۾ راجيش کنا ريل ۾ سفر ڪري ٿو. هو هڪ ساڙ سڙيو مڙس ڏيکاريو ويو آهي، جنهن کي ممتاز پيار ڪري ٿي پر سنجيو ڪمار جي اچڻ ڪري هن کي شڪ پيدا ٿئي ٿو ۽ زال کي بيوفا سمجهي ڇڏي ڏئي ٿو۔ بعد ۾ هو پنهنجي غلطي محسوس ڪري ٿو پر ممتاز ٻي جي زال ٿي وڃي ٿي. دريءَ مان ٻاهر جا نظارا تڪڙا تڪڙا بدلجندا ڏسي هو ڳائي ٿو:

زندگی کے سفر میں گذر جاتے ہیں جو مقام۔ وہ پھر نہیں آتے۔
دوستو! شک دوستی کا دشمن ہے۔ اپنے دل میں اسے گھر بنانے نہ دو
کل تڑپنا پڑے یاد میں جن کی۔ روک لو روٹھ کر ان کو جانے نہ دو
بعد میں پیار کے چاہے بھیجو ہزاروں سلام۔ وہ پھر نہیں آتے ۔

ڪشور ڪمار جو هي گانو بدلجندڙ وقت ۽ حالتن کي Symbolize ڪري ٿو جنهن لاءِ هيرو "کنا" کي ساڙ ۽ شڪ جي قيمت ادا ڪرڻي پوي ٿي.

هندي فلمن ۾، بلڪ اسانجي ننڍي کنڊ جي سڀني زبانن جي فلمن ۾ ڇوڪري کي ڇوڪريءَ سان ملائڻ ڏيکاريو وڃي ٿو تہ ريل گاڏيءَ ۾ يا ريلوي اسٽيشن تي..... ان بعد پيار محبت شروع. ڇوڪري ۽ ڇوڪريءَ جي ڪنهن ڳالهہ تي اڻ بڻت ٿيڻ تي هڪ هڪ پاسي ويندڙ ريل گاڏيءَ ۾ چڙهي ويندو تہ ٻيو ٻئي پاسي ويندڙ گاڏيءَ ۾. وري جي ملڻ ڏيکارڻو هوندو تہ ٻنهي کي ساڳي ٽرين جي ساڳي دٻي ۾! ريل گاڏي اسان جي فلمون ٺاهيندڙن لاءِ ڪم آسان ڪري ٿي. ڪڏهن ڪڏهن تہ هيروئن ريل ۾ پئي ويندي آهي تہ اسانجو هيرو صاحب بس ۾، جيپ ۾ يا ڦٽ ڦٽي (موٽر سائيڪل) تي ان جي سڏائيءَ ۾ گانو ڳائيندو ويندو آهي. جيئن فلم اراڌنا ۾ شرميلا ٽئگور ۽ راجيش کنا. يا ان سان

ملندڙ جلندڙ ناصر حسين جي فلم ”جو پيار ڪسي سي هوتا هي“ ۾ آشا پاريک ريل گاڏيءَ ۾ پڙهي وڃي ته ديوانند صاحب بس ۾! يا فلم ”سولوان سال“ ۾ وحيده رحمان ۽ هيمنت ڪمار گانو ڳائين ٿا.

ہے اپنا دل تو آوارہ

نہ جانے کس پہ آئے گا۔

ڪمال امروهيءَ جي فلم ”پاڪيزه“ ۾ وري هيرو راج ڪمار صاحب کي ريل جي ساڳي ڊبي ۾ سفر ڪندڙ مينا ڪماري جي پيرن جو وڏو خيال ٿو رهي ته اهي ٽرين جي ڊبي ۾ خراب ٿي پوندا شايد! جو هو چوي ٿو:

یہ پاؤں زمین پر مت اتارئے گا

میلے ہوجائیں گے۔ آپکے پاؤں بہت حسین ہیں۔

انگريزي فلمن ۾ بالي ووڊ جي فلمن وانگر نه ڊانسون آهن ۽ نه ”دوگانا“ پر انهن ۾ به ڪڏهن ڪڏهن ٽرين نظر اچي ٿي خاص ڪري ڏوهن، لڙائين ۽ تاريخي فلمن ۾. ويسٽرن فلمن ۾ اڪثر ريل گاڏين ۾ ڦر ڪرڻ جا نظارا هوندا آهن جيئن اگاٿا ڪرسٽي جي ناولن تي ٺهيل فلمون “4.50 from Paddington” ۽ ”مرڊر ان اورينٽ ايڪسپريس“. الفرڊ هچڪاڪ جون Action ۽ Thriller فلمون ريل گاڏين واريون رهيون. جيئن ”اسٽرينجرس ان ٽرين“ ۽ ”North by North West“ فلم.

”فرام رشيا وٿ لو“ فلم ۾ جيمس بانڊ پنهنجي روسي دشمن سان ٽرين ۾ ئي وڙهيو ۽ ”گولڊ فنگر“ فلم ۾ آمريڪي حڪومت جي سون جو ذاڙو هٽڻ لاءِ ريل گاڏي استعمال ڪئي وئي.

ڪيترين ئي جنگين ننڍين توڙي وڏين، ريل گاڏيءَ وارين فلمن ۾ ڏيکاريل آهن. جيئن فرئنڪ سناترا جي فلم ”Von Ryan’s Express“. برٽ لائنڪاسٽر قيمتي مغربي آرٽ، نازين جي هٿ چڙهڻ کان فلم ”The Train“ ۾ بچايو. ڊئوڊ لين جي فلم ”برج آن دي رور ڪوائي“ ۾ انگريز قيدين جپاني ٽرين کي ڪوائي نديءَ تي ٺهيل پل تان لنگهڻ کان روڪيو. اسپيلبرگ جي فلم ”Schindler’s List“ ۾ ريل گاڏيون جرمنيءَ جي يهودين کي concentration ڪئمپن ڏي ڊوئيو پيون وڃن. اهڙيءَ طرح ماضي بعيد جي هڪ مشهور فلم ”Dr. Zhivago“ ۾ پڻ ريل جا نظارا ڏيکارڻ ضروري سمجهيا ويا آهن.

ريل گاڏين جا ڪجھ نظارا بالي وڊ ۽ هالي وڊ جي فلمن کي ڳنڍيين به ٿا. 1950ع ۾ هڪ ڪاميڊي فلم ”Love in the Afternoon“ ۾ ان وقت جي حسين ۽ اسان ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو جي

سينيئر ڪلاس جي ڪئڊٽن جي فئوريٽ فلم اداڪارا آڊري هيپبرن پنهنجي فلمي پيءُ Chevaliers سان گڏ اسٽيشن تان ڇٽندڙ ريل گاڏيءَ پٺيان ڊوڙي ٿي.... پنهنجي عاشق ڪوپر سان ملڻ لاءِ. جيڪو اڳهين ٽرين ۾ موجود آهي. هونءَ ٽرين ۾ سوار ٿيڻ ۾ ڪامياب ٿيو وڃي. اها انگريزي فلم اسان 1961ع ۾ حيدرآباد جي نيو ميجيسٽڪ سئنيما ۾ ڏٺي هئي، جڏهن اسان مئٽرڪ پاس ڪري فرسٽ ييئر ۾ آيا هئاسين. ان بعد ان قسم جو سين خبر ناهي ڪيترين هندي/ اڙدو فلمن ۾ ڏسي چڪا آهيون. هڪ ته ڪجهه سال اڳ بالي ووڊ جي فل ”دل والي دلهنيا لي جائين گي“ ۾ ڏسڻ جو موقعو مليو جنهن ۾ ڏيءَ جي ڳالهه مڃڻ کان انڪار ڪندڙ پيءُ امريش پوري نيٺ ها ڪري ٿو ۽ پنهنجي ڌيءَ ڪاجول کي شاهه رخ سان پنهنجي شادي ڪرڻ جي موڪل ڏئي ٿو.... ”جا سمرن جا“ هو ڪاجول کي چوي ٿو جيڪا موقعو هٿ مان وڃائڻ بدران ڇٽندڙ ٽرين پٺيان ڊوڙي سوار ٿيڻ ۾ ڪامياب ٿيو وڃي، جنهن ۾ سندس عاشق شاهه رخ خان آهي.

بنارس مسجدن جو ٻيو شهر آهي

هندن جي پاڪ ندي گنگا جي ڪناري وارو شهر بنارس ”مندرن جو شهر“ به سڏجي ٿو. هندن جي پاڪ شهرن جهڙوڪ هردوار، الهه آباد وغيره مان بنارس هڪ آهي بلڪ ائين چوڻ غلط نه ٿيندو ته بنارس سڀ ۾ گهڻو پاڪ پوتر شهر سمجهيو وڃي ٿو. جنهن ۾ هر هندو هڪ دفعو اچي گنگا جل ۾ سنان ڪري پنهن جي ڌرم موجب پنهنجا پاپ ڌوئي ٿو ۽ اها پڻ هر هندوءَ جي خواهش رهي ٿي ته هن جو آخري دم هن شهر ۾ نڪري جو هندن جو اهوئي عقيدو آهي ته هن شهر ۾ مرڻ وارو سڌو سرڳ ۾ وڃي ٿو... هو اهو ئي چاهي ٿو ته ٻيو نه ته گهٽ ۾ گهٽ سندن خاڪ هِتي اچي گنگا حوالي ڪئي وڃي.

هن شهر بنارس (ورانسي/ڪاشي) جي ديدار لاءِ هر روز هزارين ماڻهو پيرين پنڌ، بس، ريل ۽ هوائي جهاز رستي هِتي پهچن ٿا. بقول بنارس هندو يونيورسٽي جي پروفيسر دتا جي بنارس هنن لاءِ ائين آهي جيئن مسلمانن لاءِ مڪو مدينو يا عيسائين لاءِ يروشلم.

بنارس ۾ مندرن کان علاوه ٻي اهم شيءِ گهاٽن جو وڏو تعداد آهي، جن ۾ گهڻي ڀاڱي اشنان گهاٽ آهن. جِتي گنگا جي ڪناري تي انهن گهاٽن جي ڏاڪڻين تان لهي گنگا ۾ ٽٻي هڻي سگهجي ٿي. ڪجهه گهاٽ شمسان گهاٽ آهن، جن ۾ مُڙدن کي ساڙي انهن جي خاڪ گنگا مٿان ٻُرڪي وڃي ٿي. پر آئون هن شهر ۾ ڪجهه ڏينهن رهڻ بعد پنهنجي ان ڳالهه جو هڪ مضمون ۾ اظهار ڪري چڪو آهيان ته بنارس فقط مندرن ۽ گهاٽن جو شهر ناهي پر تعليمي درسگاهن ۽ اسپتالن جو به شهر آهي جو چوڌاري اڄ جا نهيل ماڊرن ۽ انگريز راڄ جا آڳاٽا اسڪول، ڪاليج ۽ يونيورسٽيون نظر اچن ٿيون... ان سان گڏ نيون پراڻيون سرڪاري توڙي ولائتي، خانگي توڙي خيراتي اسپتالون، ڪلينڪون ۽ صحت گهر نظر اچن ٿا...... ۽ هاڻ ڪجهه ڏينهن وڌيڪ رهڻ بعد آئون اهو به چوندس ته بنارس مسجدن جو ٻيو شهر آهي. هن شهر ۾ نيون، هن صديءَ جو نهيل مسجدون ڪٿي گهٽ هجن پر آڳاٽيون ۽ جهوني جُڳ جون ڪوڙ مسجدون آهن.

مجان ٿو ته هندستان پاڻ کي سيڪيولر ملڪ سڏائيندي به هندو ڌرم کي وڌيڪ مانُ ڏئي ٿو جو ظاهر آهي هن ملڪ ۾ هندن جو وڏو تعداد آهي. هندن لاءِ جِتي ڪٿي رستن تي به ننڍا ننڍا مندر نهيا پيا آهن، جن جي اڳيان هر ڪو جهڪي پوڄا پاٺ ڪري ٿو..... آئون نٿو سمجهان، ۽ نه هيترا

ڏينهن هِتي يا دهلي يا بڙودا ۾ رهڻ دوران مونکي نظر آيو ته نماز جي وقت مسجدون ويجهي نه هجڻ ڪري ڪنهن پارڪ جي ڪنڊ پاسي ۾ يا خالي نوبڪلي فٽ پاٿ تي ڪو مسلمان بوچڻ وڇائي ڪٽي ٻه يا چار رڪعتون فرض جون پڙهي. پر يارو! ڪجهه به آهي، جيڪي مسجدون آهن، انهن جا دروازا 24 ئي ڪلاڪ کليا پيا آهن ۽ انهن ۾ نمازي مرد ۽ ٻير ۾ جي مدرسو ٺهيل آهي ته سڄو ڏينهن ٻار پيا سڪون سان اچن وڃن.... ڪو ڊپ ڊاءُ ناهي. ڪيترين مسجدن جي ڀر ۾ مندر آهن يا ڀر ۾ هندن جي رهائش جون ڪالونيون ۽ پاڙا آهن پر جنهن مسجد جي نمازيءَ کان ڪٽي پڇ ته هن جو اهو ئي جواب ته هن پاسي هندن ۽ مسلمانن جا جهيڙا نٿا ٿين... يعني اهي ڪن ٻين شهرن جي مخصوص علائقن ۾ ٿيندا هوندا. ڪنهن ڪنهن ڏينهن رکي رکي ڪنهن نوجوان يا وڏي عمر جي مسلمان کان پڇندو آهيان ته سندن دل ته چوندي هوندي ته مسلمانن جي ملڪ پاڪستان ۾ هلي رهون؟ ان سوال جي جواب ۾ شايد ڪو زمانو هو/يا هجي، جڏهن هندستان جا مسلمان پاڪستان اچي رهڻ جي خواهش ڪندا هجن پر مونکي ته هر هڪ اهو چيو ته هو انڊيا ۾ خوش آهي.... انڊيا جي پاسپورٽ جي سڄي دنيا ۾.... ويندي عرب دنيا ۾ عزت آهي. هڪ ڪي ته جيئن چيم ته ڪراچي هلي رهندين؟ ته هن ايڏو ته وڏو ٺهڪ ڏنو جو آئون پهرين ته حيران ٿي ويس ته هن ڪي چا ٿيو ۽ ڇا چوڻ چاهي ٿو.... پر پوءِ هن جي ڪجهه نه ڪچڻ جي باوجود آئون سمجهي ويس ته هو چئي رهيو آهيا ته ڇا اخبار نٿو پڙهان ڇا، ڇا ٽي وي نيٽ تي خبرون نٿو ٻڌان ڇا. ته توهانجي ملڪ ۾ مسلمان مسلمان جا ڳلا پيا ڪپين.

ڪجهه به آهي انڊيا جي مسلمانن کي ايڏيون وڏيون نوڪريون نه آهن جيڪي هندن کي آهن. ان سوال تي اورنگزيب مسجد جي هڪ نمازي نوجوان چيو ته ان ۾ مسلمانن جو ڏوهه آهي..... اسين هندن کان سست آهيون ۽ گهٽ پڙهيل آهيون. پنهنجي قابليت موجب انڊيا ۾ هر هڪ کي ڪونه ڪو روزگار مليو وڃي. ڪنهن مندر يا مسجد اڳيان، ڪنهن اسڪول يا آفيس اڳيان چولا وڪڻڻ سان به ڏهاڙي نڪريو اچي.... هن ٻڌايو.

ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته هندستان جي ماڻهن جي زندگي اسان کان ٽَف آهي، پر هي ماڻهو بيحد محنتي آهن. آئون به هاسيڪار انڊيا جي هر شهر ۾ هڪ ٻن اسڪولن يا ڪاليجن ۾ وڃي حال احوال معلوم ڪريان ٿو. پنهنجي جهازرانيءَ واري نوڪريءَ جو آخري سال ٽيچنگ ۾ رهيس ۽ اجان تائين دنيا جي مختلف شهرن جي تعليمي ادارن ۾ ليڪچر ڏيندو رهان ٿو.... منهنجي حساب سان انڊيا جا هندو شاگرد بيحد سادگي پسند ۽ محنتي آهن. انڊيا جا مسلمان جيتوڻيڪ هن مسجد جي نمازيءَ جي چوڻ موجب، هندن جيترا محنتي نه آهن ته به اسان جي شاگردن کان اهي به گهڻا محنتي آهن.... ان جي خبر ملائيشيا ۾ رهڻ دوران پوندي هئي جڏهن اسان جي پاسي جي ملڪن جا گريجوئيٽ

نوڪريءَ لاءِ انٽرويو ڏيڻ لاءِ ايندا هئا ۽ سليڪشن بورڊ جي پئنل تي آئون به هوندوهوس.... اهو ئي سبب آهي جو اڄ ڪلهه پاڪستان جي ڪنهن به تعليمي اداري ۾ شوقيه ليڪچر ڏيڻ وڃان ٿو ته اسانجي اسٽوڊنٽس کي اها ئي نصيحت ڪريان ٿو ته محنت ڪري پنهنجا سبجيڪٽ چڱي طرح پڙهو ۽ انگريزي ڳالهائڻ جي پريڪٽس ڪريو جو ٻاهرين ملڪن ۾ توهان کي انٽرويو توڙي ڪم جي جاءِ تي، اها ئي ڳالهائڻي پوي ٿي.

بنارس جي سڄي شهر ۾ مسلمان رهن ٿا ۽ مسجدون به جتي ڪٿي آهن. پر بنارس جي پراڻي حصي واري شهر ۾ جيڪو گنگا نديءَ جي ڪناري تي ٿهيل گهاٽن ۽ بنارس جي ريلوي اسٽيشن جي آس پاس وارو آهي، اُتي تمام گهڻيون نظر اچن ٿيون. گول گدا روڊ جيڪو ڪاشي لوڪل ريل اسٽيشن وٽان ٿيندو گنگا نديءَ مٿان ٿو وڃي. ان تي راڄ گهاٽ وٽ هڪ ٻئي جي ويجهو به مسجدون فرحت علي مسجد ۽ نبانا نور مسجد آهن.... انهن جي ئي پرسان ائني بسنت اسڪول آهي. وري ٿورو هيٺ ڏکڻ ۾ جِتي گنگا نديءَ جي ڪناري تي راني گهاٽ، نيا گهاٽ، شيام مندر ۽ گولا گهاٽ آهي.... اتي ئي آسپاس مسجد قريشي، معصوما علي مسجد، مدينا مسجد ۽ مولانا بابا درگاهه آهن. اتي ئي رابندر ناٿ ٽئگور روڊ تي ڏائي ڪنگورا مسجد آهي. ان ئي روڊ جي آسپاس ۽ مدر حليما اسڪول جي ويجهو حسن پور مسجد، ايم محمد مسجد ۽ شبانا مسجد آهن. اڳيان مهاتما گانڌي اسڪول وٽ سرڪاري مسجد ۽ مدرسه فيض العلوم آهن.

گولا گهاٽ کان ٿورو هيٺ سوامي نارائڻ مندر وٽ مسجد محمود آهي جنهن جي پر ۾ جامعا اسپتال ۽ شري مرتيون جئه مها ديو مندر پڻ آهي. ٿورو اڳيان چوڏهين صديءَ جي هڪ آڳاٽي مسجد آهي جيڪا چئن ٿنڀن ڪري چوڪنيا مسجد سڏجي ٿي. هيءَ مسجد دهليءَ جي سلطان فيروز شاهه تغلق پنهنجي دؤر حڪومت (1351ع کان 1388ع) دوران ٺهرائي.

اهڙي طرح گنگا نديءَ جي ڪناري ٺهيل اگني سوار گهاٽ ۽ سري بندو ماڌوا پيرومل مندر وٽ اورنگزيب مسجد آهي ۽ ٿورو اڳيان گيان وپي مسجد آهي جيڪا عالمگير مسجد به سڏجي ٿي، جيڪا مغل شهنشاهه اورنگزيب عالمگير ٺهرائي. اها مسجد دشاشوا مد گهاٽ ۽ لليتا گهاٽ جي بلڪل اتر ۾ آهي. هن جو 71 ميٽر ڊگهو منارو بنارس ۾ پري پري تائين نظر ايندو هو پر پوءِ 1948ع واري ٻوڏ ۾ اهو ڪري پيو.

بنارس ۾ هڪ ٻي آڳاٽي مسجد ”گنجِ شهيدين“ آهي، جيڪا 1034ع جي آهي، جڏهن غازي سيد سالار جي شڪست بعد سندس مسلمان سپاهي لڏي اچي هِتي بنارس ۾ رهيا.

اتي ئي گنگا نديءَ جي ڪناري وٽ جِتي سنديا گهاٽ، مينيڪر نيڪا گهاٽ ۾ مير گهاٽ آهن، اُتي دُرگا ڪنڊ روڊ ۾ بنگالي ڪاليج وٽ مسجد حافظ ۾ نگينہ مسجد آهن. اتي ئي مريم ايڊيوڪيشن هوم وٽ تاڪيسا مسجد آهي ۾ ٿورو هيٺ ڏکڻ ۾ حافظ ظهور مسجد، مسجد حافظ خدا بخش ۾ مسجد القريشي آهن. ڪماڇا روڊ ۾ سوامي وويڪانند روڊن وٽ جامع سفينہ مسجد آهي.

بادشاهہ سلامت ٽوپيون پري گذر سفر ڪندو هو!

اڄ بنارس شهر جي ٻن ٽن ڪلاڪن جي چڪر لاءِ مون سان گڏ جيت سنگهہ نالي هِتي جي هڪ پرائمري اسڪول جو سک ٽيچر هو. هو شامَ جي وقت ڪجهہ ڪلاڪ بنارس ۾ آيل ٽوئرسٽن يا ياترين سان گڏ گائيڊ ٿي چار پئسا وڌيڪ ڪمائي ٿو. جيت سنگهہ پنجاب (يعني انڊيا واري مشرقي پنجاب) جي شهر جالنڌر جو رهاڪو آهي، ان تان مونکي ياد آيو تہ اسانجو اڳوڻو فوجي صدر جنرل ضيا الحق بہ جالنڌر جو هو. جنرل ضيا ڪنهن ڳالهہ تان بينظير ڀُٽو جي حب الوطنيءَ تي شڪ ڪيو هو جنهن جي جواب ۾ بينظير اخباري نمائندن کي چيو هو تہ هي منهنجو وطن آهي منهنجو ڄمڻ ٿوڙي مرڻ هن ملڪ سان ئي آهي..... آئون ڪا جالنڌر کان نہ آئي آهيان. مون ان وقت هڪ سينيئر صحافيءَ کان پڇيو هو تہ بينظير جالنڌر جو چو پئي مثال ڏئي؟

”ان ڪري جو ضيا الحق اتان جو آهي.“ هن وراڻيو هو.

بهرحال جالنڌر جو هي جيت سنگهہ روزگار خاطر ڪافي سالن کان هِتي بنارس ۾ رهي ٿو. آئون هڪ ايراني ريسٽورنٽ تي چانهہ پي رهيو هوس تہ هي بہ مسڪا بن (مکڻ لڳل بن) کائڻ ۽ چانهہ پيئڻ لاءِ مون واري ٽيبل تي اچي ويٺو. مون ساڻس خبرچار ڪئي تہ خبر پئي تہ هو گائيڊ بہ آهي ۽ شهر جو چڪر ڏيڻ لاءِ مون سان گڏ ڪلاڪ بہ هلڻ لاءِ تيار ٿي ويو. ٻپهري جو وقت هو ۽ مونکي عادت موجب ننڊ بہ اچي رهي هئي پر پوءِ مون سوچيو تہ ننڊون تہ پنهنجي ڳوٺ بہ پهچي ڪري سگهان ٿو. هونءَ بہ گهمڻ ۾ ئي وقت گذارجي..... سمهڻ يا ڪنهن هوٽل يا دعوت ۾ پر تڪلف قسم جي ماني کائڻ تي وقت وڃائڻ بدران نئين شهر جو ڪو مندر مسجد، ڪو قديمي پاڙو يا پارڪ ڏسي ونجي تہ سٺو..... ۽ جِتي هوائي جهاز جي ڀري ٽڪيٽ پري ماڻهو ڌارئين ملڪ جو ڪو شهر گهمڻ لاءِ آيو آهي اتي بهتر آهي تہ اڪيلو واٽرن وانگر رُلڻ بدران سؤ بہ سؤ رپيا خرچ ڪري گائيڊ ڪٽجي جيڪو توهان کي ڪنهن ڏٺل پٽ بابت بہ ٻڌائي سگهي ٿو تہ جنهن کي توهان هڪ عام سرن جي پٽ سمجهي رهيا آهيو اهو اها قديم فلاڻي دؤر جي ڪنهن ڏٺل مسجد يا مندر جي يادگار نشاني آهي.... ۽ ڪڏهن جيت سنگهہ جهڙا پڙهيل ڳڙهيل نوجوان گائيڊ مليو وڃن جن جي في سٽ ستر رپين کان بہ گهٽ آهي. هن مون سان شامَ تائين گڏ هلڻ لاءِ 70 رپيا چيا پر پوءِ مون هن کي بہ دفعا پاڻ سان گڏ چانهہ پياري ۽ سؤ رپين جو نوٽ ڏنو مانس تہ هو بيحد خوش ٿي ويو ۽ موڪلائڻ وقت خبر ناهي ڪيترا دفعا “Sir! Thanks a lot” جملو ورجائيندو رهيو.

اها ڳالهہ مون ان ڪري نہ لکي آهي تہ مون گائيڊ کي ٽيهہ رپيا وڌيڪ ڏئي ڪا حاتم طائيءَ جي قبر تي لت هنئي آهي پر ان ڪري لکي آهي تہ انڊيا جي ماڻهن ۾، چاهي هندو هجن يا سک، عيسائي هجن يا مسلمان.... هو ٿوري ۾ خوش گذارين ٿا ۽ راضي رهن ٿا.... ۽ ڪوشش ڪري ڇهري تي مرڪ رکن ٿا ۽ منهن نٽا سجائين. اهو ئي سبب آهي جو ولائت ۾ نوڪريءَ لاءِ هر ڪو انڊين ۽ سريلنڪن ۽ بنگلاديشين کي ترجيح ڏئي ٿو ۽ ويندي اسان جا پاڪستاني ڪارخانيدار ۽ بزنيس مين، جن جو ولائت ۾ ڪاروبار آهي، اهي بہ پنهنجن پاڪستانين کي نوڪري ڏيندي ڪيٻائين ٿا.... منهنجو جڏهن بہ ساڻن ان ڳالهہ تي بحث ٿيندو آهي تہ هو اهوئي چوندا آهن تہ پنهنجي ملڪ جا ماڻهو گوسڙو هڪ طرف آهن تہ ”منهن سڄيل“ ٻي طرف. هو ”No Work“ ڪلچر واري ماحول مان اچڻ ڪري پورهئي کان پڇن ٿا..... اجايا سجايا خرچ وڌايو ڇڏين، پوءِ ڪين سندن پگهار هر وقت گهٽ لڳي ٿو.

بهرحال هن جالنڌر جي سک نوجوان کي اچ واري ٽوئر دوران هر وقت منهن تي مرڪ بہ نہ هئي. هڪ دفعو سندس ڇهري تي مونکي اداسي، خاموشي، غم ۽ غصي جون ريکائون بہ محسوس ٿيون. اهو ان وقت جڏهن اسان گنگا نديءَ جي ڪناري تان واڪ ڪندا لليتا گهاٽ وٽان ٿيندا عالمگيري مسجد وٽ پهتاسين جتي هن منهنجي چوڻ تي منهنجون تصويرون بہ ڪڍيون ۽ هن ان مسجد لاءِ ٻڌايو تہ اها مسجد سترهين صديءَ جي آهي، جنهن کي ٽن صدين کان مٿي عرصو ٿيو آهي ۽ اها مسجد عالمگير، هندستان جي ڇهين مغل شهنشاهہ اورنگزيب ٺهرائي جيڪو عالمگير بہ سڏجي ٿو.

سردار جيت سنگهہ اورنگزيب جي ذڪر تي ڪجهہ دير جي لاءِ ٻي چين ضرور رهيو... يا شايد مون سمجهيو يا محسوس ڪيو. هونءَ جي هن جون اهي Feelings هيون تہ بہ هو حق بجانب هو. هن جي ڌرم جي گروءَ کي هن شخص (اورنگزيب) بي عزت ڪرڻ بعد جنهن بي دردي‌ءَ سان قتل ڪرايو... ان لاءِ هن کي ڇو نہ ڏک هوندو. اورنگزيب جهڙن حاڪمن مسجدون ۽ عمارتون ضرور ٺهرايون پر پنهنجي نالي ۽ ناموس لاءِ..... غريب عوام لاءِ تہ نہ پارڪ ۽ مسافرخانا ٺهرايا ۽ نہ وري اسڪول ۽ اسپتالون..... بلڪہ سردار تيغ سنگهہ جهڙي سکن جي نائين گروءَ کي مسلمان نہ ٿيڻ ۽ طهر نہ ڪرائڻ جي بدلي ۾ سزا ڏئي هن پنهنجي پر ۾ تہ اسلام لاءِ وڏي خدمت ڪئي پر اسانجي مسلمان حاڪمن جي اهڙن غير شرعي ۽ ڪڌن ڪمن ڪري صديون گذرڻ بعد بہ غريب مسلمان عوام انهن حاڪمن جي پوکيل نفرتن جو فصل اڄ بہ لڻي رهيو آهي.

مونکي سمجهہ ۾ نٿو اچي تہ مسلمان حاڪم فقط نندي کنڊ ۾ نہ هئا پر ملائيشيا ۽ انڊونيشيا جهڙن ملڪن ۾ بہ هئا پر انهن تہ ڪڏهن بہ اسلام جي خدمت کي بنياد بڻائي نہ غير مسلمانن جي عبادت گهرن کي ڊاٿو ۽ نہ انهن کي زوريءَ مسلمان ڪيو. اهو سڀ ڪيل تماشو اسان وٽ ئي ٿيندو رهيو

۽ اڄ بہ اسانجي ننڍي کنڊ جي ملڪن ۾ تي رهيو آهي ۽ اسان جي ملڪ پاڪستان ۾ تہ هيڪاندو گهڻو ٿي رهيو آهي، جِتي عيسائين ۽ هندن کي ۽ سندن عبادت گهرن ڪليسائن ۽ مندرن کي ساڙيو پيو وڃي پر پنهنجن مسلمانن جو بہ قتل عام جاري آهي ڪٿي شيعن ۽ انهن جي امام بارگاهن کي ساڙيو پيو وڃي تہ ڪٿي مسجدن کي! دنيا کي ڇا تہ ميسيج ملي رهيو آهي! اسان وٽ پيار، محبت ۽ هڪ ٻئي لاءِ سهپ بدران نفرت جو ٻج ڇٽيو پيو وڃي.... ۽ اسان پنهنجي هر عمل کي عين اسلامي ۽ اسلام جي خدمت سڏيون ٿا. جيئن سلطان محمود غزنويءَ ڪيو ٿي. پاڻ ۽ سندن لشڪر پڙهي شايد نماز بہ ڪانہ ٿي زور رڳو ٻئي جي عبادت گهرن کي ساڙڻ.... سو بہ سومناٿ جهڙي شاهوڪار مندر کي..... جنهن مان مليل دولت ۽ سون سان خرجينون ڀري پنهنجي ملڪ افغانستان ۽ ايران کڻي ويا.... ڇا اهو مال ملڪيت اتي ئي غريبن کي نٿي ڏئي سگهيا؟ ڀلا هندن کي نہ تہ اتي رهندڙ مسڪين مسلمانن کي ڏئي وڃن ها.... پر دراصل ڳالهہ رڳو رهي آهي ذاتي ملڪيت ناهڻ ۽ گهڻي کان گهڻو پاور حاصل ڪرڻ جي...... جنهن لاءِ اسان جا مسلمان حاڪم اڄ بہ اٽڪلون سٽڪلون ڪري رهيا آهن ۽ پنهنجي ان ڪڌي عمل کي Justify ڪرڻ لاءِ هر ظلم لاءِ اسلام جي خدمت جو نعرو هڻن ٿا..... اڄ بہ اسان جي حاڪمن کي غريب عوام جو ڪو فڪر ناهي..... پنهنجي هڙان تہ ڪجهہ نٿا ڏين پر ڊيولپمينٽ جا فنڊ بہ کايو وڃن..... لوفر ۽ غنڊا سياستدان ۽ وزير تہ اهو ڪن ٿا پر پاڻ کي سيد پير سڏائڻ وارا بہ حرام جي ان ڊنڊي تي لهي پيا آهن. اهوئي حال هنن مغلن ۽ ٻين اسانجي حاڪمن جو هو.

ڇون ٿا..... بلڪ اسان جڏهن 1955ع ڌاري پنجين يا ڇهين ڪلاس ۾ هئاسين تہ مون کي اڄ بہ چٽو پٽو ياد آهي تہ اسانجي تاريخ جي ڪِتاب ۾ اورنگزيب لاءِ لکيل هو تہ هو وڏو نيڪ نمازي ۽ پرهيزگار هو. حڪومت جي خزاني مان پائي بہ ڪڻن بدران ٽوپيون ڀري پنهنجي خرچ لاءِ پئسو ڪمائيندو هو! سائين سبحان الله. هوندو! پر سوال آهي تہ جي هو ائين ڪندو بہ هو تہ غلط هو. هڪ بادشاهہ يا حاڪم جو ڪم آهي رعيت جو خيال رکڻ ۽ انهن جو ڀلي جو سوچڻ يا سڄو ڏينهن گوڏي تي ٽوپي رکي ڀرت ڀرڻ! هي ائين اهي جيئن نواز شريف جي اڳئين دور ۾ هو هيليڪاپٽر ۾ چڙهي ٿندو الهيار جي ٿاڻي تي آيو هو جيئن غريب کي انصاف ملي سگهي. اها خبر مون ملائيشيا ۾ ٻڌي هئي.... منهنجي ملئي دوستن ان تي چٽر ڪندي چيو هو تہ توهان جي ملڪ ۾ تہ پوءِ ست هزار وزير اعظم کپن جيڪي مختلف ٿاڻن تي وڃي ڪورٽ ڪچهري ڪن! پر سائين اسان جي ماڻهن جي هر ڳالهہ ۾ واهہ واهہ!

هن شهر بنارس ۾ جيڪو ننڍي ڪند جو سڀ کان گهڻو پوتر مندر سڏيو وڃي ٿو يعني وِشوَ ناٿ مندر، ان کي بہ ڊاهڻ لاءِ آرڊر ڪيائين.... ان بعد ڪيشواراءِ مندر ۽ سومناٿ مندر کي ڊاهڻ لاءِ حڪم جاري ڪيائين. ها تاريخن ۾ اهو بہ آهي تہ اورنگزيب هٿ سان قرآن شريف بہ لکندو هو.

هو جڏهن ايڏي پائي جو مسلمان هو جنهن ضرور قرآن بہ پڙهيو هوندو... بلڪ لکڻ وارو تہ اجان بہ قرآن جي آيتن تي غور ڪري ٿو.... ڇا هو ان ڳالهہ کان واقف نہ هوندو تہ اسلام مسلمان کي ڪنهن غير مسلمان تي پنهنجي مرضي ٺاهڻ کان منع ٿو ڪري. سورة البقره جي 256 آيت آهي تہ: ”دين جي باري ۾ زور زبردستي جائز نہ آهي.... “ يا سورة الڪافرون ۾ آهي تہ: ”اوهان لاءِ اوهان جو دين ۽ مون لاءِ منهنجو دين آهي....“

مونکي تہ تڏهن بہ جڏهن پڙهندو هوس ۽ اڄ بہ اها ڳالهہ سمجهہ ۾ نٿي اچي تہ تاريخون اُنَ جهڙي بادشاهہ کي ڪيئن ٿيون درويش صفت ۽ اسلام جو خدمتگار سڏين! هڪ اهڙو ماڻهو جنهن حڪومت خاطر پنهنجي ڀائرن کي ماريو ۽ پيءُ شاهہ جهان کي هڪ يا ٻہ ڏينهن نہ پر اٺ سال.... سندس مرڻ تائين قيد ۾ رکيو... اهو ڪهڙو نيڪ چئبو! ۽ اهو ماڻهو جنهن کي پنهنجي ڀائرن ۽ پيءُ ماءُ جو خيال نہ هجي اهو ٻين لاءِ ڇا ڪندو؟

سندس ڀاءُ شهزادي دارا شڪوه لاءِ چون ٿا تہ هن متڙا واري مٿين مندر ”ڪيشواراءِ“ کي هڪ ٽُڪ جي ڪم واري ڪاٺ جي railing (ڪٺهڙو) تحفي طور ڏني. اورنگزيب کي خبر پيئي تہ هُنَ ڀاءَ کي ذليل ڪرڻ ۽ مندر کي ڊاهڻ لاءِ ان کي بهانو بڻايو ۽ ڪورٽ ۾ فرمان جاري ڪيو تہ: ”هڪ مسلمان کي هندن جي مندر ڏي اک کڻي بہ نهارڻ نہ کپي. دارا شڪوه اهو ڪم ڪري پنهنجو پاڻ کي ڪافر بنايو آهي...... “ بس سائين ان وقت جي عوام بہ اڄ جي جاهل عوام وانگر حاڪم جي هر ڳالهہ تي واهہ واهہ ڪندي رهي!! ان مندر بعد اورنگزيب صاحب دهليءَ جي ڪالڪا مندر کي ڊاهڻ جو فرمان جاري ڪيو هو.

مونکي اسان جي مسلمان حاڪمن جي ان قسم جي ڳالهہ سمجهہ ۾ نٿي اچي تہ ڪٿي ڪاٺ جو ڪٺهڙو ڏيڻ تي بہ مندر ساڙيو ويو، ڪٿي اڪبر جهڙي بادشاهہ هندو ڇوڪري جوڌا ٻائيءَ سان شادي ڪرڻ لاءِ هن جو شرط مڃي پنهنجي گهر ۾ ڪيس مندر ٺاهي ڏنو! دراصل هي سڀ ڪجهہ فقط پنهنجا مقصد ماڻن لاءِ مفاهمت بازي هئي، جنهن جو مثال اسانجا ماڻهو گذريل حڪومت جي دور ۾ ڏسي چڪا. هندن ۽ مسلمانن کي خوش ڪرڻ لاءِ اڪبر صاحب تہ ”دين الاهي“ نالي ماڳهين پنهنجو مذهب ويهي جوڙيو! مون کي تہ اها ڳالهہ بہ سمجهہ ۾ نٿي اچي تہ انهن مغلن هڪ طرف تہ هندن ۽ انهن جي مندرن کي ڊاهڻ عين اسلامي ڪم ٿي سمجهيو تہ ٻئي طرف وري هندو ڇوڪرين سان شاديون

رچائي انهن جي مائٽن کي وڏو همدرد ۽ پنهنجو سمجهيو ٿي. اڪبر ته غير مسلم سان شادي ڪئي (1562ع ۾ جيپور جي راجا بهال مل جي وڏي ڌيءَ سان پڻ شادي ڪئي). ان بعد هن جي پٽ سليم (جهانگير) راجا ڀڳونداس جي ڌيءَ سان شادي ڪئي. بس ماڻهن جي جذبات کي خوش رکڻ لاءِ هنن مڙيئي ڪٿي مسجد ۽ ويندي ڪٿي مندر اڏرائي ٿي ڇڏيو جيئن جاهل ۽ اڻ پڙهيل عوام هنن لاءِ واهه واهه ڪندو رهي. عوام اڻ پڙهيل ڇو نه رهندي جڏهن هنن حاڪمن بادشاهن انهن لاءِ اسڪولن ۽ اسپتالن جهڙي ڪا شيءِ ئي نه ٺهرائي. ويندي پاڻ حاڪم به ڪيترا ايئن جاهل هئا جيئن اڄ اسان جا ڪيترا حاڪم جعلي ڊگرين وارا آهن. اڪبر بادشاهه لاءِ ته چون ٿا ته هن کي پنهنجو نالو به لکڻ نٿي آيو..... گهٽ ۾ گهٽ بالي ووڊ جي فلم جوڌا اڪبر ۾ ته ائين ڏيکاريو ويو آهي. جوڌا هڪ هندو جي ڌيءَ ٿي ڪري به فارسي زبان کان به واقف آهي ۽ هوءَ جڏهن اڪبر جو نالو خوبصورت ڪئليگرافي ۾ لکي اڪبر کي پيش ٿي ڪري ته هن کي اهو به سمجهه ۾ نه پيو اچي ته ڪهڙو پاسو سبتو ٿيندو!

زوريءَ مسلمان بنائڻ جو وهنوار

بنارس ۾ مغل شهنشاهه اورنگزيب جي ٺهرايل عالمگيري مسجد ڪي ڏسڻ دوران آئون خاموش رهي پنهنجي اڄ ۽ مغل دؤر جي حاڪمن جو سوچيندو رهيس. مونکي خبر ناهي ڇو دل ۾ اهو وهم پيدا ٿي پيو ته منهنجو سک گائيڊ جيت سنگهه اهو سوچي مون سان نفرت ڪري رهيو هوندو ته هنن جي گروءَ کي اسان جي مسلمان حاڪم اورنگزيب بيدرديءَ سان قتل ڪرايو.

ملائيشيا ۾ جنهن اداري ۾ آئون نوڪري ڪندو هُيس، اُتي ٻين ملڪن جي جهازن جا ٻه ڪئپٽن ۽ چيف انجنيئر هئا. انهن مان هڪ مونکان عمر ۾ ڪافي ننڍو انڊيا جو سک ڪئپٽن تيجپال سنگهه سوڍي پڻ هو. هو بيحد چرچائي، ٻئي جي مدد ڪرڻ وارو ۽ سنو پاڙيسري هو. آفيس ۾ چانهه جي وقت ڪنهن ڳالهه تي گهٽي بحث ڪرڻ تي هڪ دفعي مون چيومانس ته "يار! سوڍي لڳي ٿو ته تون جهيڙي ڪرڻ جي موڊ ۾ آهين." يڪدم هٿ ٻڌي چيائين: "سرڪار مون مسڪين جي ڪهڙي جرئت جو توهان سان جهيڙو ڪيان..... توهان مسلمانن ته اسانجي گروئن کي به قتل ڪري ڇڏيو....."

اهو ڇئي پوءِ جيتوڻيڪ هن ٺهڪ ڏئي ان احساس جو اظهار ڪيو ته هن اها ڳالهه Lighter Mood ۾ ڪئي آهي پر خبر ناهي ڇو مونکي ڏاڍو ڏک ٿيو... ڏک ان ڳالهه جو ٿيو ته اسانجا اهي مسلمان حاڪم جهانگير ۽ اورنگزيب پنهنجي ذاتي سياسي فائدن لاءِ ٻين جي مذهبي ليڊرن کي نه مارين ها ته سنو هو. غلط ڪم هنن حاڪمن ڪيو، بدنام اڄ ڏينهن تائين اسان غريب مسلمان پيا ٿيون. جن جو نه ٻن ۾ نه ٽن ۾ حصو پتي. ڪڏهن ڪڏهن انسان ڪنهن ڏوهه جي ڪم ۾ involve نه هوندي به پاڻَ کي اڻ سڌيءَ طرح Guilty محسوس ڪري ٿو. سو مونکي به پنهنجن مسلمانن، پنهنجن سنڌين، پنهنجن پاڪستانين جي ڏوهن تي اهڙو احساس ٿيندو آهي.

1971ع واري لڙائيءَ ۾ بنگلاديش جو مجيب الرحمان اسان جي قيد ۾ موجود هو. ان وقت عوام جي جنرل feeling اها هئي ته هن کي غدار قرار ڏئي ڦاهي ڏني وڃي. اسان چٽگانگ جا چند جهازي دوست جيڪي بنگال ۾ پڙهياسين ۽ انهن بنگالي دوستن سان گڏ جهاز هلائي رهيا هئاسين، اها ئي دعا گهري رهيا هئاسين ته پتو صاحب اهڙو ڪو قدم نه کٽي ته سنو..... ڇو جو اهو هڪ اهڙو لعنتاڻو ٿيندو جيڪو اسان جي ايندڙ نسلن کي به Haunt ڪندو رهندو. ملڪ جا ٻه ٽڪرا ته ٿي ويا ۽ ٻئي غريب ملڪ آهن.... پر سپاٽي بنگلاديش وارا پنهنجي تنزلي ۽ معاشي ابتريءَ جو ڏوهاري اسان مغربي

پاڪستان وارن کي قرار ڏينديءَ پٽي صاحب جي سنڌي هجڻ ڪري اسان سنڌين کي ڪجهه وڌيڪ ئي گاريون ڏيندا.... ۽ پوءِ اسان جهاز هلائيندڙ دوست جڏهن پنهنجي پنهنجي جهاز کي ڪنهن فارين بندرگاهه ۾ هڪ ٻئي جي پرسان اچي بيهاريندا سين ته کهڙي منهن سان هڪ ٻئي سان ملنداسين. پر شڪر ٿيو... ڀُٽو صاحب سياڻو ۽ visionary ماڻهو نڪتو... هن باوجود مخالفت جي مجيب الرحمان کي مارائڻ بدران سندس مرضيءَ مطابق ڪيس لنڊن موڪلي ڇڏيو.

سو منهنجو ڪليگ ۽ دوست ڪئپٽن تيجپال ان ڳالهه کي ڪٽي چرچي ۾ ڇئي ويندو هجي پر مونکي هر وقت ڏک ٿيندو هو ته هنن جهانگير (حڪومت 1605ع کان 1627ع تائين) ۽ اورنگزيب (حڪومت 1658ع کان 1707ع تائين) کي ڇا ٿيو جو هنن طاقت جي نشي ۾ اهڙو قدم کنيو جو سکن کي مسلمانن لاءِ نفرت ٿي پئي جيتوڻيڪ اڪبر تائين ته سکن ۽ مسلمانن جا سٺا تعلقات هئا. ايتريقدر جو اڪبر هندستان جو شهنشاهه ٿي ڪري 1567ع ۾ پنجاب جي غريب ۽ عام ماڻهن سان گڏ سکن جي گوردواري ۾ پٽ تي ويهي لنگر جي ماني کاڌي.

1581ع ۾ گرو ارجن سک ڌرم جو پنجون گرو مقرر ٿيو. هي اهو گرو آهي، جنهن سکن جو پهريون پاڪ ڪِتاب ”ادي گرنٿ“ تيار ڪيو. جنهن ۾ پهرين پنجن گروئن جي لکڻين سان گڏ ڪجهه هندو مسلمان روشن خيال عالمن ۽ سنتن جهڙوڪ ڪبير ڀڳت، نامديو رويداس، شيخ فريد ۽ ٻين جا قولَ آهن. پوءِ اڳتي هلي 1678ع ۾ هن ڪِتاب ۾ نائين گرو تيغ بهادر جا اشلوڪ ۽ ڏهين ۽ آخري گرو گوبند سنگهه جا شعر ملايا ويا ۽ هن ڪِتاب جو نالو ”گرو گرنٿ صاحب“ رکيو ويو. سک گرو گرنٿ صاحب کي يارهون گرو ۽ هر ڳالهه جي روحاني اٿارٽي سمجهن ٿا. 1606ع ۾ سکن جي هن پنجين گروءَ ”گرو ارجن“ کي مغل شهنشاهه جهانگير ٽارچر ڪري پوءِ قتل ڪيو. ان بعد پورن ستر سالن بعد 1675ع ۾ جهانگير جي پوٽي ۽ مغل سلطنت جي ڇهين شهنشاهه اورنگزيب سکن جي نائين گرو تيغ بهادر کي قتل ڪرايو. ان قسم جون ڳالهيون ڪيڏي نفرت پيدا ڪن ٿيون. توهان سوچيو هيمون ڪالاڻي يا پير صاحب پاڳاري کي شهيد ڪرڻ تي اڄ ڏينهن تائين اسان انگريزن کي ڪيڏو گهٽ وڌ ڳالهايون ٿا. جيتوڻيڪ هنن پنهنجي ان ڪم کي Justify ڪرڻ لاءِ سچا ڪوڙا ڪيس هلايا ۽ ڏوهه مڙهيا. هوڏانهن گرو تيغ بهادر جي قتل بعد جڏهن وقت جي قاضين اورنگزيب کان ان قتل جو سبب پڇيو ته هو جواب نه ڏئي سگهيو.

جيئن پراڻي ڪراچي... يعني کارادر، مينادر، لي مارڪيٽ، چاڪيواڙي ۽ بغدادي پاسي کجور مارڪيٽ ۽ جوڙيا بازار ٽائيپ مارڪيٽون تمام پراڻيون آهن. جيڪي 1843ع ۾ انگريزن جي سنڌ فتح ڪرڻ ۽ ڪراچيءَ ۾ رهائش اختيار ڪرڻ کان به اڳ جون آهن، تيئن دهليءَ جي پراڻي حصي ۾

چانڊني چوڪ جون اڙدو بازار، جوهري بازار ۽ فتح پوري بازارون آهن.... هي بازارون يعني هي سڄو علائقو ”چانڊي چوڪ“ دهلي جو اڄ بہ واپار وڙي، دڪانن ۽ هول سيل جي ڪاروبار ڪان مشغول ترين علائقو آهي. چانڊني چوڪ 1650ع ۾ مغل شهنشاهہ شاهہ جهان (جنهن 1627ع ڪان 1658ع تائين حڪومت ڪئي) جي ڏينهن ۾سندس فئوريٽ ڌيءَ شهزادي جهان آرا ٺهرايو. چانڊني چوڪ جو هي علائقو لال قلعي جي لاهوري دروازي ڪان فتح پور مسجد تائين آهي. ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ هي علائقو بيحد تاريخي آهي جنهن جي اوس پاس جون آڳاٽيون عمارتون، مندر، مسجدون ڏسڻ لاءِ ڪيترائي ٽوئرسٽ اچن ٿا. مغلن جي ڏينهن۾ شاهي خاندان جو جلوس نڪرندو هو تہ اهو بہ چانڊي چوڪ مان بئنڊ باجن ۽ هاٿين جي سرگس ۾ نڪرندو هو. 1903ع ۾ شهنشاهہ ايڊورڊ ستين ۽ راڻي اليگزنڊرا جو procession بہ هتان لنگهيو هو.

چانڊني چوڪ جي پسگردائيءَ ۾ شاهجهان جي ٺهرايل لال قلعي (Red Fort) ۽ فتح پوري مسجد ڪان علاوه دهليءَ جي سڀ ڪان مشهور مسجد جامع مسجد آهي جيڪا 1650 ۾ ٺهي. هن گهٽيءَ ۾ ٻين مذهبن جي ماڻهن جا پڻ عبادت گهر آهن، جيئن تہ لال جين مندر جيڪو 1656ع ۾ ٺهيو جنهن جي پرسان پکين جي اسپتال بہ آهي جيڪا 1929ع ۾ ٺهي. ٿورو اڳيان جين ڌرم وارن جو هڪ ٻيو مندر نيا مندر آهي جيڪو 1807ع ۾ ٺهيو.... ان ڪان علاوه هندو گوري شنڪر مندر (1761ع) ۽ عيسائين جو 1814ع جو ٺهيل ڪرسچن سينٽرل بئپٽسٽ چرچ آهي.

انهن مسجدن ۽ مندرن جي جهرمٽ ۾ سک گوردوارو سيس گنج صاحب نالي پڻ آهي جو نائين گرو تيغ بهادر کي منسوب ٿيل آهي. هي اهو هنڌ آهي جِتي 1675ع ۾ تيغ بهادر جو اورنگزيب شهنشاهہ جي حڪم تي سر ڌڙ ڪان ڌار ڪيو ويو هو. ان جي چوڌاري ڪجهہ ننڍا گوردوارا پڻ آهن جيڪي 1783ع ۾يادگار طور ناهيا ويا جڏهن مغلن جي گاديءَ واري هن شهر دهليءَ تي سکن جو قبضو ٿيو.

اتي ئي مسلم سنهري مسجد بہ آهي جيڪا روشن دولا ظفر خان 1721ع ۾ محمد شاهہ جي حڪومت ۾ ٺهرائي هئي. هيءَ اها مسجد آهي جنهن جي ڇت تي ايران جي حملا آور نادر شاهہ 11 مارچ 1739ع تي ڪجهہ ڪلاڪ ويهي چوڌاري دهليءَ جي ماڻهن جي قتل عام جو نظارو ڏٺو هو. سندس هن حڪم جي نتيجي ۾ 30,000 ماڻهو قتل ٿيا هئا. ان بعد نادر شاهہ هيرن جواهرن سان گهوڙا ڀرائي پنهنجي ملڪ ايران پهتو هو. ايران جي شهر مشهد ۾ نادر شاهہ جو هڪ هيرو جي حيثيت ۾ وڏو Statue آهي. مشهد (ايران) ۾ رهائش دوران هڪ ڏينهن مون ان ڏي اشارو ڪري پنهنجي ايراني دوست ڪئپٽن علي رضا ساسانيءَ کي چيم تہ نادر شاهہ ۽ محمود غزنويءَ جهڙا مسلمان ايران ۽

افغانستان لاءِ تہ ڪٽي هيرو ٿيا جو هِتان هتان ڦريون ۾ قتل ڪري مال ميڙي ٿي آيا پر اسان نندي ڪنڌَ وارن لاءِ تہ ڏاڙيل ۽ رهزن ئي ٿيا.... ڇا اسلام چوي ٿو تہ مسلمانن توڙي هندن جوائين قتل ڪيو... پاڙي جي ملڪن جوائين سک ڦتايو.

فتحپوري مسجد لاءِ اسان جي اتي جي مسلمان گائيڊ ٻڌايو تہ: اِها ”1650ع ۾ نهي جيڪا شهنشاهہ شاهجهان جي بيگمن مان هڪ نهرائي“.

پاسيرو ٿي گائيڊ کان آهستي پڇيم تہ: ”شاهجهان ڪي گهڻيون زالون هيون؟“ ڳالهائي ڳالهائي ڪو ٿڪجي پيو هو سو بيزاريءَ مان وراڻيائين...... “ خبر ئي ناهي.... چار تہ گهٽ ۾ گهٽ هوندس. ان ڪم ۾ پڪا مسلمان هوندا هئا. ڇئن کان وڌيڪَ ڪي ڪنيزائون سڏيندا هئا....“ آئون چُپڙي ڪري اُتان کسڪي ويس. پر اهو آهي تہ هُو پڪو گائيڊ ٿي لڳو ۽ هر شيءِ ۽ ڳالهہ جا سن بہ ياد هيس. آئون بہ سمورو ٽائيم سندس منهن اڳيان ٽيپ رڪارڊر جهليندو هليس. گردوارا سس گنج صاحب ڏيکارڻ مهل بہ اسان سان گڏ پاڻ هو..... ”مغل شهنشاهہ اورنگزيب ڪي بس دماغَ ۾ اها اچي خواهش پيدا ٿي تہ هن جي چوڻ تي هندستان جا سڀ سک، ٻوڌي، جين ۽ هندو پنهنجو پنهنجو ڌرم ڇڏي مسلمان ٿي وڃن....“ هن اسان ٽوئرسٽن ڪي ٻڌايو جن ۾ مونکان علاوه ٻيا سڀ يورپ پاسي جا هئا. ”هن ڪي ڪنهن چيو تہ جيڪڏهن سکن جي گرو تيغ بهادر ڪي مسلمان ڪبو تہ ان جا پوئلڳ توڙي ڪشمير جا هندو برهمڻ پنڊت مسلمان ٿي ويندا. انهن ڏينهن ۾ سکن جو گرو اڄ واري پاڪستان جي خيبر پختونخواه واري علائقي ۾ هو. اورنگزيب جي حڪم تي هن ڪي آنندپور کان دهلي ايندي گرفتار ڪيو ويو.....“

گرو تيغ بهادر 1621 ۾ تياگامل کتري جي نالي سان امرتسر ۾ ڇهين سک گرو ”هرگوبند“ جي گهر ۾ ڄائو. سندس بهادريءَ ڪري سندس پيءُ ڪيس تيغ بهادر جو لقب ڏنو. پاڻ 1665ع ۾ 44 سالن جي ڄمار ۾ نائون گرو ٿيو. دهليءَ جي هن گائيڊ ٻڌايو تہ گروتيغ بهادر ڪي ٽي مهينا نظربند ڪيو ويو. ان بعد اورنگزيب ڏي دهلي موڪليو ويو. اتي هن ڪي زنجيرن ۾ ٻڌي لوهہ جي پڃري ۾ رکيو ويو تہ پنهنجو مذهب ڇڏي اسلام قبول ڪري. پر هو آخر تائين انڪار ڪندو رهيو. نيٺ ڪيس چانڊني چوڪ ۾ قتل ڪيو ويو. ”گرو تيغ بهادر ڪي ”هند دي چادر“ (The Shield of India) بہ سڏين ٿا جو هن آڻ نہ مڃي ٻين ڪي پنهنجو ڌرم ڇڏڻ کان بچايو گائيڊ ٻڌايو: ”گرو تيغ بهادر مذهب جي آزاديءَ لاءِ پنهنجي جان جي قرباني ڏني جيئن هندو ٻڌ، سک، جين پنهنجي پنهنجي عقيدي ۽ ڌرم تي قائم رهن.“

هن گروءَ جي نالي دهلي، آسام ۽ ٻين هنڌن تي مندرن کان علاوه دهلي ۾ ”سري گرو تيغ بهادر اسپتال“ ۽ ”سري گرو تيغ بهادر خالصا ڪاليج، يونيورسٽي آف دهلي“ پڻ آهي. ان کان علاوه پنجابي يونيورسٽي پٽيالا ۾ هن گروءَ نالي ”چيئر“ آهي، بمبئي ۾ G.T.B نگر واري علائقي جي لوڪل ريلوي اسٽيشن جو نالو پڻ G.T.B (گرو تيغ بهادر) اسٽيشن آهي. اورنگ آباد مهاراشٽر ۾ گرو تيغ بهادر هاءِ اسڪول آهي ۽ درگاپور ۾ GTB پبلڪ اسڪول آهي.

دهليءَ جي چاندني چوڪ جي ڳالهه نڪتي آهي ته اهو به لکندو هلان ته هتي هڪ ”پرائٺن واري گهٽي“ (گلي پرائٺي والي) پڻ آهي جيڪا پرائٺن، نانن، شيرمالن، کان مشهور آهي. هِتي چڪن ۽ زريءَ جي ساڙهين جي دڪانن کان وٺندي جوتن، ڪِتابن، اليڪٽرانڪ سامان ۽ مٺائيءَ جا انيڪ ۽ آڳاٽا دڪان پڻ آهن. جيئن ڪراچي ۾ پارسين بيڪري ۽ بندوخان جو دڪان.... يا حيدرآباد ۾ بامبي بيڪري ۽ چوڙين جا دڪان ـ دڪانن جا ڪجهه نالا جيڪي هن وقت لکي سگهان ٿو: ”گهنٽي والا حلوائي“ هي دڪان 1790ع کان آهي اهڙي طرح 1947 کان ”گياني جي ڪا فالودا“، ”دي جليبي“ وارو بنگالي مٺاين جو دڪان، ”انا پرنا پنڊار مٺائي“، رسملائيءَ کي ڪري مشهور دڪان ”بيڪانير سئيٽ شاپ“......وغيره.

چاندني چوڪ واري علائقي ۾ ڪيترائي آڳاٽا ٺهيل گهر ۽ حويليون اصلي حالت ۾ رکيون ويون آهن. جيئن ته خزانچي حويلي.... هن ۾ شاهه جهان بادشاهه جا اڪائونٽنٽ رهيا ٿي. مرزا غالب جي حويلي، زينت محل حويلي وغيره.... نهر واري حولي به هِتي ئي آهي جنهن ۾ پاڪستان جو سابق صدر پرويز مشرف رهيو ٿي. ان کان علاوه هڪسار حويلي به هتي آهي جِتي 1916 ۾ نهروءَ جي ڪملا سان شادي ٿي هئي.

فلمن جي شوقينن چاندني چوڪ کي 2001ع جي باليوڊ فلم ”ڪڀي خوشي ڪڀي غم“ ۾ ضرور ڏٺو هوندو جِتي فلم جي هيروئن ڪاجول ۽ سندس ڀيڻ پوجا (ڪرينا ڪپور) رهيون ٿي. 2009ع جي بالي وڊ فلم ”دهلي ـ 6“ جا پڻ ڪيترا ئي منظر دهليءَ جي هن چاندني چوڪ ۾ فلمايل آهن.

رنجيت سنگهہ جا ظلم ۽ سومرن جون زالون

بنارس ۾ جيڪو سک گائيڊ جيت سنگهہ مونکي مغل شهنشاهہ جي ٺهرايل ”عالمگيري مسجد“ ڏيکاري رهيو هو اهو ڪافي ڄاڻ وارو لڳو ٿي پر فقط مڪاني حد تائين. ڪنهن خيال کان هن لاءِ ايتري ئي ڄاڻ وارو هجڻ ڪافي آهي جو هن ٽوئرسٽن کي فقط بنارس شهر جي تاريخ ۽ اتي جون آڳاٽيون عمارتون ڏيکاريون ٿيون.... هن کي ڪو ICS جو امتحان پاس نہ ڪرڻو هو. هو پرائمري اسڪول جو ماستر هو.... شامَ جو گهر ويهي گذارڻ بدران هن گائيڊ جي ڊيوٽي ڏئي، هِنَ مهانگائيءَ جي دور ۾ گهر جي خرچ لاءِ چار پئسا وڌيڪ ڪمائي ٿي ورتا.

هن کي جڏهن خبر پيئي تہ آئون ڪراچي کان آيو آهيان تہ هن ”عالمگيري مسجد“ ڏيکارڻ بعد مونکي چيو ”سر! انڊيا ۾ مغل شهنشاهن جون ٻيون بہ ڪجهہ عمارتون آهن. وڌيڪ ڏسڻ لاءِ توهان کي دهلي ۽ آگري وڃڻو پوندو.“

مون کيس ٻڌايو تہ آئون اتان ئي اچان پيو ۽ تاج محل، دهلي جو لال قلعو، جامع مسجد، آگري جي موتي مسجد وغيره ڏسي پيو اچان. ”جيت سنگهہ! مغلن جي حڪومت ۾ اهي علائقا بہ هئا جيڪي اڄ پاڪستان جو حصو آهن.“ مون کيس لاهور جي ”بادشاهي مسجد“ جو ٻڌايو جيڪا هن ساڳي شهنشاهہ 1673ع ۾ ٺهرائي..... جيڪا ان وقت کان پوءِ بہ 13 سال 1686ع تائين دنيا جي وڏي ۾ وڏي مسجد هئي. اڄ بہ اها مسجد پاڪستان ۽ سڄي ڏکڻ ايشيا ۾ ٻيو نمبر ۽ دنيا ۾ پنجون نمبر وڏي مسجد آهي جنهن جي مکيہ هال ۾ 55000 ماڻهو ۽ 95000 ماڻهو ورانڊن ۽ راهدارين ۾ نماز پڙهي سگهن ٿا. ياد رهي تہ پهرين نمبر تي وڏي مسجد مڪي واري مسجد الحرام، ٻئي نمبر تي مديني جي مسجد النبوي، ٽئين نمبر تي مراڪش جي شهر ڪسب لنڪا واري”مسجد حسن“ ۽ چوٿين نمبر تي اسلام آباد واري ”فيصل مسجد“ آهي.

لاهور جي هن ”بادشاهي مسجد“ ٺهرائڻ جي ڪم لاءِ اورنگزيب پنهنجي ويڳي ڀاءُ مظفر حسين کي لاهور جو گورنر مقرر ڪيو. هن مسجد جي ڪري لاهور واري قلعي وٽ نئون گيٽ لڳايو ويو جيڪو حضوري باغ ڏي کلي ٿو ۽ جنهن جي سامهون بادشاهي مسجد ۾ داخل ٿيڻ جو رستو آهي. هن گيٽ جو نالو ”عالمگيري گيٽ“ رکيو ويو. جيئن هِتي هن بنارس واري مسجد جو نالو ”عالمگيري مسجد“ آهي. بادشاهي مسجد جي داخلا واري هنڌ ماربل جي سر تي فارسي ۾ لکيل آهي تہ:

”اورنگزيب عالمگير، فاتح شهنشاهہ جي حڪم تي هيءَ مسجد شهنشاهہ جي ادنيٰ خادم ۽ شاهي خاندان جي فرد ”فدائي خان ڪوڪا“ جي نگهبانيءَ ۾ الهجري سن 1084 ۾ مڪمل ٿي.“

ياد رهي تہ مظفر حسين کي گهر ۾ ”فدائي خان ڪوڪا“ سڏيندا هئا. هيءَ مسجد جڏهن 1673 عيسوي سن ۾ ٺهي هئي تہ اها مسجد نہ فقط مغل سلطنت ۾ پر سڄي دنيا ۾ وڏي ۾ وڏي هئي، جنهن جا منارا تاج محل جي مينارن کان بہ 14 فٽ يعني سوا بہ ميٽر اتاهان هئا. هو ڇا چوندا آهن تہ ڪڏهن ڏينهن ننڍا تہ ڪڏهن راتيون ننڍيون، اهي سِک جن جو ڌرم امن ۽ شانتي جي اصولن تي شروع ٿيو هو اهي اڳتي هلي، خاص ڪري مغل شهنشاهن طرفان سندن ٻن گُروئن (ڇهين ۽ نائين) جي قتل بعد، ويڙهاڪ (Militant) ٿي پيا.... اڳتي هلي جڏهن مغل شهنشاهہ ڪمزور ٿيا تہ سکن سندن ”تختگاهہ دهلي“ تي قبضو ڪري ورتو ۽ ارڙهين صديءَ جي آخر ۾ جڏهن رنجيت سنگهہ حاڪم ٿيو تہ هن مسلمانن سان خاص ڪري پنجاب جي مسلمانن سان ڏاڍا ظلم ڪيا. 1799ع ۾ جڏهن رنجيت سنگهہ لاهور تي قبضو ڪيو تہ هن ”بادشاهي مسجد“ کي تباهہ ڪرڻ جي پوري ڪوشش ڪئي ۽ مسلمانن جون دليون رنجائڻ لاءِ مسجد جي ڪشادي ورانڊي (Courtyard) کي گهوڙن جو اصطبل ٺاهيو جِتي هن جي فوج جي سپاهين جا گهوڙا پئي ٻڌا ۽ مسجد جا 80 هجرا جنهن ۾ ديني تعليم ڏني ويندي هئي ان ۾ سپاهين کي رکيو ويو. مسجد جي چوڌاري ٺهيل خوبصورت حضوري باغ کي رنجيت سنگهہ پنهنجي شاهي دربار ٺاهي ڇڏيو. ان بعد رنجيت سنگهہ مسجد جي وڏن منارن تي زمبورا (گولا مار بندوقون) فٽ ڪرائي لاهوري قلعي تي بمباري ڪرائي.

1846ع ۾ لاهور تي انگريزن جو قبضو ٿيو جيڪو سڄي ساري هڪ صدي 1947ع تائين هليو. 1939ع ۾ جڏهن سر سڪندر حيات پنجاب جو پريميئر ٿيو تہ هن چندا گڏ ڪري حيدرآباد دکن جي مشهور آرڪيٽيڪٽ نواب زين يار جنگ بهادر ذريعي هن مسجد جي مرمت شروع ڪرائي جيڪا ٿوري ٿوري ٿي ڪري 1960ع تائين هلندي رهي. بهرحال اڄ بہ هن مسجد کي ڏسڻ لاءِ ڪيترائي ٽوئرسٽ اچن ٿا. هيءَ اها مسجد آهي جِتي 22 فيبروري 1974ع تي مرحوم ذوالفقار علي ڀُٽو جي سڏايل ”اسلامي چوٽيءَ جي ڪانفرنس“ جي مسلمان ليڊرن نماز پڙهي.... انهن مان ڪجهہ هئا: سعودي عرب جو فيصل بادشاهہ، لبيا جو معمر قذافي، فلسطين جو ياسر عرفات ۽ ڪويت جو صباح اسلام الصباح، وغيره.

بنارس واري سک گائيڊ کي چيم تہ مغل شهنشاهہ هن شهرجي عالمگيري مسجد بہ پوءِ ٺهرائي ان کان اڳ سندس والد محترم ”شاهجهان شهنشاهہ سلطنت الهنديہ و مغليہ“ جنهن صوبي ”سنڌ“ سان منهنجو واسطو آهيان جي شهر ٺٽي ۾ 1647ع ۾ مسجد ٺهرائي. اها ”شاهجهان مسجد“ سڏجي

ٿي. هيءَ مسجد ”جامع مسجد“ ۾ ”هڪ سؤ قبن واري مسجد“ جي نالن سان سڃاتي وڃي ٿي. هيءَ مسجد ٻاڙهين سِرُن ۾ ڪاشيءَ جي ٽائيلن مان ٺهي آهي جنهن لاءِ چيو وڃي ٿو ته ڪاشيءَ جو ڪم هالا جو آهي. مسجد کي 99 کن گنبذ آهن ۾ اها دنيا جي وڏي مسجد چئي وڃي ٿي جنهن جي گنبذن جو ايڏو وڏو تعداد آهي. هيءَ مسجد 1993ع کان يونيسڪو ورلڊ هيريٽيج جي لسٽ تي آهي.

سنڌ تي مغل حاڪمن جي هميشه ۾ لڳاتار حڪومت نه رهي تڏهن به هڪ وڏو عرصو سنڌ انهن جي اثر هيٺ رهي اڄ جي نوجوان کي تاريخ جي هن دؤر جي آئيڊيا ڏيڻ لاءِ ڪجهه گهڙين لاءِ فاسٽ ري وائينڊنگ ڪندس:

712ع ۾ سنڌ تي راجا ڏاهر جي ۾ عربستان تي اميه گهراڻي جي حڪومت هئي. خليفي عبدالمالڪ جي ڏينهن ۾ حجاج بن يوسف عراق جو گورنر هو. هن محمد بن قاسم کي سنڌ فتح ڪرڻ لاءِ موڪليو. سنڌ تي عربن جو قبضو ٿيڻ بعد اُميه گهراڻي جي حاڪم پنهنجي ماڻهوءَ ”عزيز الهباري“ کي سنڌ جو گورنر مقرر ڪيو. ان بعد هباري گهراڻي جا ماڻهو اميه گهراڻي جي خليفن طرفان ملندڙ حُڪمن مطابق سنڌ کي ڪنٽرول ۾ رکيو ويندا هئا. هباري گهراڻي جا حاڪم سنڌ ۾ ”امير“ به سڏيا ويا ٿي اميه گهراڻي جا عرب خليفا سنڌ کان علاوه اڳيان آفريڪا جي مُلڪن, ويندي اسپين تائين وڃي پهتا هئا ۾ هو اوڏانهن ئي بزي رهيا ٿي هيڏانهن سنڌ ڏي هباري (امير) سڀ ڪجهه هئا. اميه گهراڻي جي خليفن جو راڄ 661ع کان (معاويه ابن سفيان کان) 750 (مروان ٻئي ابن محمد تائين) هليو. ان بعد عباسي گهراڻي جي حڪومت آئي, انهن جو به سنڌ ڏي ڪو خاص ڌيان نه هو سو هباري گهراڻي جا گورنر جڻ خودمختيار ٿي ويا ۾ سنڌ تي سندن هڪ قسم جي Direct حڪومت هلڻ لڳي.

سنڌتي هباري (اميرن) جي 1024ع تائين حڪومت رهي. جڏهن محمود غزنويءَ جنهن عباسين کي قانوني طرح خليفو سمجهيو ٿي, هباري گهراڻي کي شڪست ڏني. جو اهي اميه گهراڻي جا ماڻهو هئا. ان بعد عباسي گهراڻي جي خليفي پنهنجي ماڻهوءَ ”سمبارا جي الخفيف“ کي سنڌ جي گورنريءَ لاءِ موڪليو.

الخفيف جيڪو ”خفيف سومرو“ سڏبو هو سومرا گهراڻي جو پهريون حاڪم ٿيو. بغداد تي حملي تائين سومري گهراڻي جا حاڪم عباسي گهراڻي جي ماتحت ڪم ڪندا رهيا, ان بعد هو خودمختيار حاڪم ٿي رهيا. هنن ان بعد مڪاني سنڌي عورتن سان شادي به ڪئي ۾ مڪاني رسم و رواج به اختيار ڪيائون. اسانجي ڳوٺ هالا کان ٿي چار ميل کن اتر اوڀر ۾ منصورا نالي شهر هنن جو پهريون گاديءَ جو شهر ٿيو جيڪو هن کان اڳ هباري گهراڻي جي اميرن جو پڻ هو. بعد ۾ سومرن پنهنجي گادي جو هنڌ نري شهر ۾ ڪيو جيڪو ماتلي کان 14 ميل اتر ۾ آهي. بعد ۾ پران نديءَ جي

وھڪري بدلجڻ ڪري سومرن ان کي ڇڏي ٺٽو اچي وسايو. ٺٽو 95 سال سنڌ جي گاديءَ جو شھر رھيو. جيسين سومرن جي سنڌ تي 1351ع تائين حڪومت رھي. انھيءَ دوران سنڌ جي ڀر واري علائقي ڪڇ تي سمن جو راڄُ ھو.

ھِتي اھو بہ لکندو ھلان تہ سومرن جي پھرين حاڪمن جا نالا عربي ھئا، بعد ۾ مڪاني ماڻھن سان شادي بعد اھي لوڪل قسم جا ٿيندا ويا. ۽ اھو بہ لکندو ھلان تہ سومرا گھراڻي جي پوءِ وارن حاڪمن سومار، ڀونگر ۽ دودي وغيره پنھنجي حڪومت وڌائي عربي سمنڊ کان ملتان، بھاولپور، صادق آباد ۽ اُڇَ تائين اتر ۾ ڪري ڇڏي ۽ اوڀر ۾ راجستان ۽ اولھہ ۾ بلوچستان تائين سومرن بابت ڪوڙ ساريون سچيون ڪوڙيون ڳالھيون ”چچنامي“ ۾ ڏنل آھن. سومرن لاءِ لکيل آھي تہ ھو طبيعت ۾ عربن وانگر Desert جا ماڻھو ھئا ۽ تمام پھلوان ويڙھاڪ ھئا. ڪن تاريخدانن جو اھو بہ چوڻ آھي تہ سومرا عرب نہ پر مڪاني ھندو قبيلي جا ماڻھو ھئا. جيئن ئي عربن سنڌ فتح ڪئي تہ راجپوت ۽ ٻين ڪجھہ اھم ھندو قبيلن جي ماڻھن، اسلام قبول ڪيو. مسلمان ٿيڻ بعد ھنن پنھنجا اصلي نالا ۽ رسم و رواج قائم رکيا. بھرحال سومرا حاڪمن ھوشياريءَ سان رعيت جي سمورن ماڻھن ۾ ڳانيداپو قائم رکڻ جي ڪوشش ڪئي ۽ سنڌ تي سوا ٽي صديون 1025ع کان 1351ع تائين حڪومت ڪئي. سندن پھريون حاڪم جنھن سومرا گھراڻي جو بنياد وڌو ”سردار خفيف اول“ ھو.... ان بعد سردار سومار 1053ع تائين سنڌ جو حاڪم رھيو جنھن بعد سندس پٽ ڀونگار 1053ع کان 1068ع تائين سنڌ جو حاڪم رھيو. 1053ع ۾ سومرن جي سلطنت غزنوي سلطنت کان بلڪل ڌارَ ٿي وئي. ڀونگار جي مرڻ بعد سندس پٽ دودو تخت تي ويٺو. ھِتي اھو بہ لکندو ھلان تہ سومرن جي حڪومت جو اھو دور ڇيو وڃي ٿو جنھن ۾ سنڌ جي عورت کي اسلامي طرح صحيح قسمَ جي آزادي ملي. ان قسم جي آزادي عورتن کي نہ انگريز راڄ ۾ ھئي ۽ نہ اڄ ايڪھين صديءَ ۾ آھي. 1092ع ۾ دودي جي وفات تي، جيئن تہ سندس پٽ ”سانگھڙ“ اڃان ننڍو ھو ان ڪري دودي جي ڌيءَ زينب تاري تخت تي ويٺي. ھن جي ڏينھن ۾ سنڌ ۾ آرٽ، ڪلچر، ھنرن، عمارت سازي، ميوزڪ ۽ ائگريڪلچر جھڙين شين ۾ تمام گھڻو سڌارو آيو.

دودي جي ڌيءَ زينب سومرو فقط ڇھہ سال 1092ع کان 1098ع تائين حڪومت ڪئي. ان بعد سندس ڀاءُ سانگھڙ (سچو نالو شھاب الدين سانگھڙ) بالغ ٿيڻ تي تخت تي ويٺو ۽ 1107ع ۾ وفات ڪيائين. کيس ڪو اولاد نہ ھو. سندس زال ھمون تخت تي ويٺي پر سومرو خاندان جي نوابن ھن کي حڪومت ھلائڻ لاءِ ڇڏڻ بدران سانگھڙ جي ڀاءُ خفيف دوم کي تخت تي وھاريو. بھرحال سومرن جي حڪومت جي ڊگھي عرصي ۾ ڪيترائي حاڪم ٿيا جن مان ڪيترن جا نالا ساڳيا ساڳيا رھيا

جھڙوڪ خفيف، دودو، ڀونگر، چنيسر، گنيرو (گنوار) وغيره. چوجو هڪ حاڪم گذاري ٿي ويو تہ ان جو نالو سندس ڀوٽي تي رکيو ٿي ويو. بهرحال چنيسر ٻئي جي دور ۾ تاريخ جا رومانوي ڊراما جھڙوڪ ليلا چنيسر، عمر مارئي، مومل راڻو رونما ٿيا نہ تہ ان کان اڳ سنڌ ۾ فقط سسئي پنھون، سھڻي ميھار ۽ سورٺ راءِ ڏياچ ڳايو ويو ٿي ۽ انھن جون ئي ڪھاڻيون ٻڌايون ويون ٿي.

سومرو گھراڻي جي حڪومت ۾ دودي چنيسر جو قصو بہ مشھور آهي. دودي چنيسر جي تخت تي اڻ ٻڻت ٿي پئي. سچ يا ڪوڙو قصو هن ريت ٻڌايو وڃي ٿو تہ سومرو گھراڻي جي نوابن چنيسر (سوم) کي تخت تي ويھڻ جي آڇ ڏني. ان جي جواب ۾ هن چيو تہ هن کي مهلت ڏني وڃي تہ ان بابت پنھنجي ماءُ کان پڇي اچي. سيني چيو تہ هي ڪھڙو حاڪم ٿيندو هر ڳالھ پنھنجي ماءُ کان پڇڻ ٿو وڃي.

جيسين چنيسر تخت تي ويھڻ بابت ماءُ کان پڇي اچي، تيسين سيني يڪراءِ ٿي ڪٺي دودي کي تختَ تي وهاريو. هونءَ ڏٺو وڃي تہ ان وقت جي حاڪمن ۾ ويندي مغل سلطنت جي حاڪمن حڪومت جي ڪاروبار هلائڻ جون ڪيتريون ڳالهيون پنھنجين زالن، مائرن ۽ ڀينرن جي بہ صلاح مشوري سان هلايون ٿي.... ۽ سومرو خاندان جون زالون تہ جيئن لکي آيو آهيان تہ بيحد عقلمند ۽ قابل ٿي گذريون آهن. بهرحال تخت حاصل ڪرڻ لاءِ چنيسر هندستان جي حاڪم خلجيءَ کي دانھن ڏني، جنھن پنھنجو اثر رسوخ سنڌ تي قائم رکڻ لاءِ دودي جي حڪومت تي حملو ڪيو. هنن نہ فقط اهو ٿي چاهيو تہ سنڌ تي حڪومت دودي بدران چنيسر جي ٿئي پر هنن ڀنگر راءِ جي ڌيءَ ٻاگھي جي علاؤ الدين خلجي لاءِ ٻانھن گھري ٿي. سومرن ان لاءِ سخت انڪار ڪيو. مون سنڌ بابت جيڪي تاريخون پڙهيون آهن اهي انگريز ليکڪن جون آهن. خلجيءَ جي ڊمانڊ تي جيڪو سومرن طرفان جواب ڏنو ويو اهو ايڏي اهميت جو چٽي سگھجي ٿو جو هن جو اهو جملو جيڪو هنن سنڌيءَ ۾ ڳالهايو اهو هوبھو رومن ۾ ۽ ان بعد انگريزي ۾ ترجمو ڏنل آهي. اهو جملو جيڪو ان ڳالھ جي تصديقَ ٿو ڪري تہ ان دور ۾ سنڌ ۽ سنڌي قوم ۽ سومرا سلطنت جو دنيا ۾ ايڏو مانُ هو جو خلجي مغل وغيره ڀلي ڪٺي انڊيا جا حاڪم هئا پر سنڌن سماجي رتبو هيناهون سمجھيو ويو ٿي.... ٻاگھيءَ جو سڱ علاؤ الدين خلجي لاءِ گھرڻ جي نياپي ۾ جواب ڏنو ويو تہ:

Tu Turk Asee Soomra
Ahri Jor Na Jugai

يعني تون پلي بادشاھ ھجين پر ھڪ ترڪ جي حيثيت ۾ توکي سومرن جي ڇوڪريءَ جو سڱ گھرڻ نٿو جڳائي جو ترڪ سماجي طرح سومرن جي رتبي کان ھيٺ آھن.

خلجي ۽ سومرن جي جنگ ۾ دودي جو پُٽ "ڀُنگر" ۽ ويندي چنيسر جو پٽ "ننگر نيھرو" جيڪي دودي پاران بھادري سان وڙھيا، مارجي ويا. ھوڏانھن علاؤ الدين جو پٽ بہ مارجي ويو. جنھن وقت دودي کي ڀالو ھڻي مٿي کنيو ويو تہ ھن وڏي دليريءَ سان چنيسر کي چيو تہ "ڏس! ھن وقت مرڻ تي ھوندي بہ توکان مٿي آھيان." چون ٿا تہ بعد ۾ خلجيءَ جي سنڌ ڌرتي ۽ ان جي ماڻھن سان ھھڙي بي دردي ڏسي چنيسر کي غيرت اچي وئي ۽ ھو آخر تائين خلجي جي فوجين سان وڙھندو رھيو. سومرن کان پوءِ 1351ع کان سنڌ تي سمن جو راڄ رھيو جيڪو 1521ع تائين ھليو.

1521ع کان 1554ع تائين ارغون راڄ رھيو جنھن جي پنيرائي چنگيز خان جي خاندان جي شاھ بيگ ڪئي تي. 1554ع کان 1591ع تائين سنڌ تي جنرل مرزا عيسيٰ خان جي ترخان گھراڻي جي حڪومت رھي. 1555ع ۾ پورچوگالين سنڌ جي گادي واري شھر ٺٽي تي حملو ڪري ان کي تاراج ڪري ڇڏيو.

وڏو خرچ ٿي ويو رن جي چڪر ۾

سنڌ تي ترخانن ۽ ارغونن جي حڪومت مڪاني ماڻهن جي آزادي ختم ڪري ڇڏي هئي. سنڌ جا امير انديا جي حاڪمن مغل شهنشاهن کي ان بابت داهيندا رهيا ۽ مدد گهرندا رهيا. بابر جي وفات بعد سندس پٽ همايون 1530ع ۾ آگري جي تخت تي ويٺو. 1540ع ۾ کيس شير شاهه سوريءَ ڀڄائي ڪڍيو. همايونءَ سنڌ ۾ اچي پناهه ورتي ۽ 1541ع ۾ حميده بانو بيگم سان شادي ڪئي ۽ 1542ع ۾ هن شهنشاهه اڪبر کي عمر ڪوٽ ۾ جنم ڏنو.

شير شاهه سوريءَ هندستان تي فقط پنج سالَ حڪومت ڪئي 1545ع تائين.... پر هن عوام جي ڀلي لاءِ ڪيترائي ڪم ڪيا جن جو مثال اڄ جي ڪرپٽ حاڪمن کي ڏنو وڃي ٿو جيڪي ملڪ جا ترقياتي فنڊ به کايو وڃن ۽ پنج سال ائين ئي پورا ڪريو وٺن ۽ عوام کي اهو ئي ڏٽو ڏئي هو وري ووٽ وٺن ٿا ته هاڻ هڪ دفعو اسان کي وري آزمايو اسان توهان جي ڀلي لاءِ گهڻو ڪي ڪجهه ڪنداسين.... ۽ مزي جي ڳالهه اها ته اسانجو سادڙو عوام يا ڪٽي ڇيئجي ته تعليم کان وانجهيل (خالي) عوام وريو وريو ساڳيا ليڊر چونڊي پوءِ منهن مٿو پٽڻ شروع ڪري ٿو ۽ چوي ٿو ته سائين اسانکي اسان جا نمائندا پڇن به ڪونه ٿا.... ڪو ڪم نٿا ڪن.... رڳو پنهنجو پيٽ پيا ڀرين.

شير شاهه جي وفات بعد سندن پوين ڀوتو نه ڀاريو ۽ 1555ع ۾ همايونءَ وري پنهنجي تخت تي قبضو ڪري ورتو. پر هڪ سال بعد گذاري ويو. دهليءَ ۾ همايون جو مقبرو ڏيکارڻ واري رڪشا ڊرائيور چيو ته: ”سائين! همايون کي شير شاهه جي روح اوچتو ”هؤ“ ڪيو ته ساهه نڪري ويس.“ اتي جي هڪ مجاور گائيڊ چيو ته ”سر! اها ڳالهه ناهي. همايونءَ کي آفيم جي نشي تباهه ڪيو. هڪ ڏينهن نشي ۾ ڏاڪڻ تي چڙهي ويو. پير ترڪي ويس، اچي هيٺ ڦهڪو ڪيائين.“

همايونءَ بعد آگري جي تخت ۽ تاج جو مالڪ عمر ڪوٽ ۾ ڄاول همايون جو پٽ اڪبر ٿيو. سورهين صديءَ جي آخري سالن ۾ اڪبر جو سنڌ تي قبضو ٿيو ۽ پنهنجن گورنرن ذريعي سنڌ جو ڪارو بار هلائڻ لڳو. هي سلسلو 1700ع تائين هلندو رهيو ان بعد سنڌ تي ڪلهوڙن جي حڪومت هلي. اڪبر جي ڏينهن ۾ سنڌ وڏا قابل ۽ عالم پيدا ڪيا. جهڙوڪ: مير احمد نصر الله ٺٽوي، طاهر محمد ٺٽوي ۽ مير علي سر ٺٽوي. مغل تاريخ جو ليکڪ (Chronicler) ابو الفضل ابن مبارڪ ۽ هن جو شاعر ڀاءُ فيضي به سنڌي فئمليءَ جا هئا. اڪبر جي آتم ڪهاڻيءَ جو ڪِتاب ”اڪبرناما“ ۽ مغل سلطنت جي انتظاميا جو ڊاڪوميٽري رڪارڊ ”آئين اڪبري“ ابو الفضل لکيو. هڪ ڳالهه آهي ته

اڪبر پاڻ ڪٽي پڙهيل ڳڙهيل نہ هو جنهن کي پنهنجو نالو بہ لکڻ نٿي آيو پر پنهنجي ويجهو پڙهيل ڳڙهيل ۽ قابل ماڻهو رکيائين ٿي. اهو اڪبر جوئي دور حڪومت هو جنهن ۾ سنڌي ادب ۾ بهتري آئي. تاريخي شخصيتون شاهہ عبداللطيف ڀٽائي ۽ سچل سرمست جهڙا شاعر سڄي سنڌ ۾ مشهور ٿيا. اڪبر جي نورتنن ۾ توڏر مل لاءِ بہ چيو وڃي ٿو تہ:

Akbar was not only a conqueror but an able administrator and was the greatest of the Mughal Emperors....

1605ع ۾ اڪبر جي وفات بعد سندس پٽ محمد سليم جيڪو ”جهانگير“ جي نالي سان مشهور ٿيو تخت تي وينو. جهانگير صاحب پنهنجي زال نور جهان (جنهن سان سندس 1611ع ۾ شادي ٿي) جو وڏو مداح هو. حڪومت جي انتظام جو سمورو ڪم هن مائيءَ جي اشارن تي هليو ٿي..... ڏنانوَ! آئون تہ اڳ ئي لکي وينو آهيان تہ چنيسر جي تخت تي وهڻ جي صلاح ماءُ کان وٺڻ ويو تہ اها ڪا اهڙي ڳالهہ ناهي.... اڄ بہ اسان جي حڪومت جي ڪيترن ڪرتا ڌرتائن جون زالون، مائرون يا پيٽون سندن حڪومت جو ڪاروبار هلائين ٿيون... پيو نہ تہ پئسا وٺي نوڪريون ڏيڻ، پرمٽون ڏيڻ، رشوتون وٺڻ... وغيره وغيره.

جهانگير کي پيون بہ زالون هيون. نور جهان کان اڳ، اڪبر جي زندگيءَ دوران هن جي شادي مارواڙ جي راجپوت هندو راجا ڀڳوان داس جي ڌيءَ ”مان متيءَ“ سان ٿي جنهن جو اسلامي نالو تاج بيبي بلقيس رکيو ويو. جهانگير بعد هندستان جي تخت جو مالڪ ”شهنشاهہ شاهہ جهان“ جهانگير جي هن زال مان هو. جهانگير جي ڏينهن ۾ 1600ع ۾ سر ٿامس رو هندستان گهمڻ آيو ۽ هنن انگريزن سان تعلقات قائم ڪيا. 1616ع ۾ انگريزن کي جهانگير طرفان انڊيا ۾ فئڪٽري لڳائڻ جي اجازت ڏني وئي جيڪا هنن ميسوليپٽم ۾ لڳائي. جهانگير جي ڏينهن ۾ سندس پُٽ شاهہ جهان 1603ع ۾ ٺٽي جو دورو ڪيو.... بعد ۾ جڏهن هي شهنشاهہ بڻيو تہ سن 16477ع ۾ هن ٺٽي ۾ جامع مسجد ٺهرائڻ جو حڪم ڏنو جيڪا ”شاهہ جهان مسجد“ سڏجي ٿي.

جهانگير 1627ع ۾ وفات ڪئي ۽ سندس پٽ شاهہ جهان جنهن کي ”خرم“ بہ سڏيو ويو ٿي، تخت تي وينو. بنارس شهر ۾ گهمڻ دوران عالمگيري مسجد وٽ اسان جي سک گائيڊ جڏهن اهو ٻڌايو تہ ”مغل شهنشاهہ اورنگزيب هن شهر ۾ هيءَ مسجد ٺهرائي آهي جنهن کي ڏسڻ لاءِ توهان سنڌ کان آيا آهيو.“ (هن سمجهو ٿي تہ مغلن جون ٺهرايل عمارتون فقط انڊيا ۾ آهن).... سو مون کلندي چيو مانس تہ ”اورنگزيب جي هيءَ توهانجي شهر بنارس ۾ ٺهرايل مسجد کان اڳ ۽ سندس پيءُ شاهجهان اسان جي شهر ٺٽي ۾ مسجد ٺهرائي هئي.“ دل ۾ مون چيو تہ اسان جي ڪوتاهين، ٽوئرسٽ ڊپارٽمينٽ جي

سستي ۽ حڪومت جو Law & Order تي ڌيان نه ڏيڻ ڪري ان ڪي ماڻهو ڏسڻ نٿا اچن نه ته نٿي واري مغلن جي مسجد جي مقابلي ۾ بنارس جي هيءَ مغلي مسجد ڪنهن فلم جو فقط ”ٽريلر“ ٿي لڳي.

مغل شهنشاهه شاهه جهان کي چار پٽ هئا جن جي وچ ۾ سندس وفات کان اڳ اچي تخت تان جهيڙو ٿيو. دارا شڪوه، شاهه شجاع، اورنگزيب ۽ مراد. اورنگزيب سڀ ۾ قابل، اٽڪلي ۽ لائق هو. 1658ع ڌاري جيئن ئي شاهه جهان بيمار ٿيو ته دارا شڪوه (ممتاز محل جي وڏي پٽ) پيءُ جي پاران ريجنٽ جي حيثيت ۾ حڪومت هلائڻ لڳو. ان ڳالهه ڀين ڀائرن جي دل ۾ ساڙ ۽ دشمني پيدا ڪئي. شجاع ان وقت بنگال جو وائسراءِ ۽ مراد گجرات جو وائسراءِ هو. هنن پنهنجي پنهنجي علائقي کي خودمختياري ڏيڻ جو اعلان ڪيو ۽ آگره پنهنجي ڀاءُ دارا شڪوه تي حملي لاءِ وڌيا. جيئن پيءُ جي ملڪيت هيرن جواهرن ۾ حصو پتي حاصل ڪري سگهجي.

اورنگزيب جيڪو سڀ ۾ سياڻو هو تنهن هڪ بهترين آرمي ناهي ان جو ڪمانڊر ان چيف ٿيو. آگره پهچي ڀيرين سڀني گڏجي پنهنجي وڏي ڀاءُ کي موچڙا هنيا ۽ سندس فوج کي پڻ شڪست ڏني. ان بعد اورنگزيب پنهنجي باقي ٽن ڀائرن جون اکيون ڪيرائي پوءِ قتل ڪري ڇڏيو.

ان دوران شاهجهان (سندس پيءُ) چاق ٿي ويو پر هن (اورنگزيب) اهو ئي اعلان ڪيو ته هو ڪنهن به ڪم جي لائق نه رهيو آهي ۽ هن کي آگري واري قلعي ۾ نظر بند ڪري ڇڏيو... اسانجو لاهور وارو دوست مستنصر تارڙ چوندو آهي ته ”ڏس الطاف! تون ٿو چوين ته اورنگزيب مرد مومن ۽ درويش صفت انسان هو... هي آهن مسلمانن جا ڪم؟ اسلام ۾ ته ڪنهن غير مسلم کي قتل ڪرڻ جي به اجازت ناهي ۽ پوڙهي پيءُ سان آخري ڏينهن ۾ هي ظلم ڪرڻ ڪهڙي مسلماني آهي..... ڪهڙو اسلام آهي؟“ ۽ اسانجو ٻيو لاهوري يار حسن نثار چوندو آهي ته: ”بابا ڳالهه ٻڌو..... اڄ جا سياستدان ۽ حاڪم نالو جمهوريت جو ٿا وٺن پر هن ملڪ کي پنهنجي جاگير ٿا سمجهن. هو هن ملڪ جا چونڊيل نمائندا ۽ خدمتگار سمجهڻ بدران بادشاه ٿا سمجهن ۽ هر ڪو پنهنجي پٽ/ڌيءَ کي تيار ٿو ڪري ته هن بعد اهو هن تخت تاج جو مالڪ ٿئي. اڙي ڪمبختو! ائين ته مغل شهنشاهه به نٿي ڪيو. هنن جي مرڻ بعد هنن جو اولاد ضرور حاڪم ٿيو ٿي پر انهن مان اهو ٿيو ٿي جنهن پنهنجو پاڻ کي سڀ ۾ قابل مڃرايو ٿي.... هِتي اسان وٽ به ڪٽي ڪو چريو هجي، جاهل هجي پر هن کي نه فقط سياست ۾ آڻيو آهي پر حاڪم به بڻائيو آهي.“

حسن نثار جو اشارو يقينن اورنگزيب ۽ سندس ڀائرن ڏي هوندو. بهرحال شاهه جهان عمارتون ٺهرائڻ کان مشهور آهي خاص ڪري ”تاج محل“ کان جيڪو هن پنهنجي پياري زال ”ارجمند بانو“

جي ياد ۾ ٺهرايو جيڪا تاريخ ۾ راڻي ”ممتاز محل“ جي نالي سان مشهور ٿي. آگري جي تاج محل ۽ ٺٽي جي شاهجهان مسجد کان علاوه ڪجهه ٻيون شيون جيڪي شاهه جهان ٺهرايون هن ريت آهن:

لال قلعو ۽ جامع مسجد دهلي، شاليمار باغ لاهور، لاهور واري قلعي جا ڪجهه حصا جيئن ته شيش محل ۽ نولکا پويلين، آگري فورٽ جا ڪيترائي حصا، لاهور جي وزير خان مسجد، موتي مسجد ۽ پنهنجي پيءُ جهانگير جو مقبرو ۽ شاهه جهان مسجد. شاهجهان ”تخت طائوس“ (مور وارو تخت) پڻ ٺهرايو جنهن جي هاڪ اڄ تائين سڄي دنيا ۾ آهي... جيڪو تخت بعد ۾، نادر شاهه جڏهن دهليءَ کي 1739ع ۾ اچي باهه ڏني هئي ته اهو ۽ ٻيا هيرا جواهر (ڪوه نور ۽ درياهه نور هيرا) ۽ مال ملڪيت لٽي ڦري ايران کڻائي ويو. هِتي ان بنا بخئي (ڳنڍ) واري دنيا جي گلوب جو به ذڪر ڪندس جيڪو شاهجهان جي همت افزائيءَ سان ٺٽي جي هڪ سنڌي محمد صالح ٺٽويءَ 1659ع ۾ ٺاهيو جنهن تي، ملڪن ۽ سمنڊن جا نالا عربي ۽ فارسي ۾ لکيا. هن گلوب جي تياري کان فقط سال اڳ شاهجهان کي سندس پٽ اورنگزيب تخت تان لاهي آگري جي قلعي ۾ نظر بند ڪري رکيو.

شهنشاهه شاهجهان تخت تي ويهڻ سان 1629ع ۾ پنهنجي نالي جي صحيءَ سان سون، چاندي ۽ ٽامي جا سڪا جاري ڪيا. هونءَ باءِ دي وي ”شهنشاهه شاهجهان“ جو سڄو نالو جنهن سان هن کي مخاطب ڪيو ويندو هو يا درخواستن ۽ خطن تي لکيو ويو ٿي، هن ريت هو:

”...... شهنشاهه السلطان الاعظم والخاقان المکرم، مالڪ السلطنت، اعليٰ حضرات ابوالمظفر شهاب الدين محمد شاهه جهان اول، صاحبِ قرانِ ثاني، پادشاهه غازي،ظلِ الاهي، فردوس آشياني، شهنشاهِ سلطنت الهند والمغليه.“

شاهه جهان پنجون مغل شهنشاهه هو هن هندستان تي 1628ع کان 1658ع تائين ٽيهه سالَ راڄ ڪيو. شاهه جهان 1592ع ۾ جهانگير جي گهر ۾ سندس هندو راجپوت زال تاج بيبي بلقيس (مانمتي) مان ڄائو. شاهه جهان ننڍو هو ته پنهنجي ڏاڏي اڪبر وٽ رهيو ٿي ۽ هُنَ ئي هِنَ جو پيار مان نالو ”خرم“ رکيو. شاهجهان جڏهن ڇهن ڏينهن جو ٿيو ته سندس ڏاڏي اهو حڪم جاري ڪيو ته ننڍڙي شهزادي کي سندس راجپوت ماءُ بدران سندس (يعني اڪبر جي) پهرين زال رقيه سلطان بيگم نپائيندي. ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته مغل شهنشاهن ۾ شهزادي خرم (شاهجهان) کي سڀ کان گهڻي ۽ ان وقت مطابق اعليٰ تعليم ڏني وئي.

1607ع ۾ شهزادي خرم جو ارجمند بانو بيگم سان مڱڻو ٿيو جڏهن هو 15 ڪن سالن جو هو. ڪن سببن ڪري شهزادي خرم جي ارجمند بانو (جيڪا پوءِ ممتاز محل سڏي وئي ۽ جنهن جي ياد ۾ تاج محل ٺهيو) سان مڱڻي بعد شادي 5 سال دير سان ٿي. ان دوران شاهه جهان ميوار جي مهارانا امر

سنگهہ جي هندو ڌيءَ شهزادي امبر سان شادي ڪئي. هن مان ڪيس هڪ ڌي ڄائي جيڪا ننڍي هوندي گذاري وئي.

1612ع ۾ جڏهن شاهہ جهان 20 سالن جو ٿيو تہ هن جي ارجمند بانو بيگم سان شادي ٿي. ٻنهي جو هڪ ٻئي سان پيار مشهور آهي. ارجمند بانو سياست ۾ بيحد متحرڪ رهي ۽ مڙس کي هر ڪم ۾ صلاح ڏيندي رهي. هن لاءِ چيو وڃي ٿو تہ هن مڙس کي اهو بہ چيو تہ ٻين ڇورين سان شادي تہ ڪئي اٿئي پر متان انهن مان ٻار پيدا ڪيا اٿئي ۽ شهزادو خرم (شاهجهان) بہ پنهنجي هن زال (جنهن کي پيارمان ممتاز محل سڏيندو هو) جو Most Obedient Servant ٿي رهيو... يا گهٽ ۾ گهٽ پوز اهو ئي ڏيندو رهيو. ڪيس ممتاز محل مان چوڏهن ٻار ٿيا جن مان ست تہ ٻالڪپڻي ۾ ئي گذاري ويا. ظاهر آهي انهن ڏينهن ۾ نہ هيون سنيون اسپتالون ۽ نہ نرسون ڊاڪٽرياڻيون. اهڙن ڪم لاءِ بہ هنن حاڪمن جو فرض هو تہ هُو اسڪول ۽ اسپتالون کولين...... جيئن نہ فقط عوام جو پر سندن بہ فائدو ٿي سگهي. گهر ۾ ٻارن جي پرورش لاءِ رکيل آيائن جي فوج جو زور فقط ان تي هوندو هو تہ ٻارن جي منهن ۾ مکڻ جا گولا وجهجن ۽ اکين ۾ ڏوين جهڙين سرميدانين سان سرمو وجهجي. بهرحال ٻن زالن مان ٻار نہ پيدا ڪرڻ جي ڪوشش جي باوجود شاهجهان کي ٻين زالن مان هڪ هڪ ٻار ضرور ٿيو. پر هن کي ممتاز محل سڀ ۾ پياري هئي ۽ تن ڏينهن ۾ زال سال گهٽي پيار جو بئرواميٽر يا ٿرماميٽر ان مان پيدا ٿيل ٻارن جو ”تعداد“ هوندو هو.

ممتاز محل 20 سالن جي هئي تہ سندس شاهجهان سان شادي ٿي. وفات وقت سندس 40 سال عمر هئي.... يعني سراسري هڪ سال پنجن مهينن ۾ في ٻار ڄڻڻ جي حساب سان هن چوڏهن ٻارن کي جنم ڏنو ۽ سندس موت بہ ويم دوران ٿيو. سندس آخري ٻار گوهر بيگم هو جنهن کي 1632ع ۾ برهانپور شهر ۾ جنم ڏيڻ وقت Post-Partum هئمريج سندس موت جو سبب بڻيو. هن ويم ۾ ممتاز محل کي تمام گهڻو خون آيو ۽ چون ٿا تہ 30 ڪلاڪ کن ويم جا سخت سور هليا. ڪجهہ تاريخ نويس لکن ٿا تہ سندس ڌيءَ جهان آرا ماءُ جي هيءَ حالت ڏسي ايڏو تہ پريشان ٿي وئي جو هن شاهي خزاني مان هيرا ۽ پٿر ڪيرائي غريبن ۾ ورهائڻ شروع ڪري ڏنا تہ من ڪنهن جي دعا رسي ۽ ماءُ چاق ٿي وڃي. شهنشاهہ شاهجهان جي بہ غم ۾ اهڙي حالت ٿي جو ڇُري پُري نہ پيو سگهي ۽ اوچنگارون ڏئي روئڻ لڳو.

اها ٻي ڳالهہ آهي تہ اڳتي هلي شاهہ جهان بہ ٻيون بہ شاديون ڪيون.... هڪ جو نالو اڪبر آبادي محل هو ۽ ٻيءَ جو قنڌاري محل جن لاءِ ان وقت جي لکيل احوال بابت اهي شاديون فقط ”سياسي نوعيت“ جون هيون..... يعني فقط راجائن ۽ نوابن کي خوش ڪرڻ لاءِ باقي زال مڙس وارن تعلقاتن کان

شاهجهان صاحب پاڻ کي پري ٿي رکيو. بهرحال سندس محبوب زال ممتاز محل جي مري وڃڻ تي في الحال شاهجهان روئي روئي ڪم ڇڏائي ڇڏيا. اکين جو نور به جهڪو ٿي ويس. سندس ياد ۾ تاج محل ٺهرائي خزانو خالي ڪري ڇڏيائين.....

پنهنجي سئيڊن واري سفرنامي ”ڏيهه پرڏيهه جو سفر“ ۾ اتي جي هڪ بادشاهه گستا ورس اڊولفس جو احوال لکيو اٿم ته اڄ کان 383 سال اڳ جڏهن هندستان جي هن عظيم الشان شهنشاهه شاهجهان جي پياري زالَ 32-1931ع ۾ ڊليوري دوران مري وئي هئي..... ٺيڪ ان ئي سال سئيڊن جي هن بادشاهه گستاورس جي زال پڻ ٻار ڄڻيندي فوت ٿي وئي. سئيڊن جي شهنشاهه کي به پنهنجي راڻي ايتري ئي پياري هئي. هو به هيڪر ته غم ۾ غرق ٿي ويو پر پوءِ جلد ئي پاڻ سنڀالي پنهنجي زال جي موت تي غور ڪيائين ۽ جنهن وقت هندستان ۾ شاهجهان تاج محل ٺهرائي رهيو هو. گستاورس ملڪ جي هر ڳوٺ مان ٻه ٻه چست ۽ ذهين ڇوڪريون گاديءَ واري شهر استا کهوم ۾ گهرائي کين دائيءَ جي ڪم جي ٽريننگ ڏياري واپس ڳوٺ موڪليو ته هو اتي هر محلي مان هڪ هڪ ڇوڪريءَ کي ڄاڻ ۾ سکيا ڏين جيئن اڄ کان پوءِ ڪا به عورت اڻ ڄاڻائيءَ سبب ويم دوران نه مري. اهڙن بادشاهن ڪري اهي ملڪ اڄ تائين خوش حال آهن. عوام کي هر سک آهي جو حاڪمن کي پنهنجي لئه ۽ شان شوڪت جو اظهار ڪرڻ بدران عوام جي ڀلائي ۽ بهبوديءَ جو فڪر آهي..... ٿي سگهي ٿو ڪيترا سئيڊن، ناروي ۽ ڊئنمارڪ پاسي جا ٽوئرسٽ تاج محل ڏسڻ ۽ گائيڊ طرفان ممتاز محل ۽ شاهجهان جي پيارَ جو قصو ٻڌي سوچيندا هجن ته ڪهڙو گڏهه بادشاهه هو جنهن تاج محل تي ويهي خزانا خالي ڪيا پر عوام جي ڀلي لاءِ نه اسپتال نه دوا درمل جو بندوبست ڪيائين.... ان تان مونکي اهو به ياد آيو ته عمران خان ڪٽي سٺو سياستدان نه هجي پر سٺو انسان آهي جو هن جي ماءُ خانم بيگم جو ڪئنسر بيماريءَ جي ڪري موت ٿيو ته هن يڪدم ملڪ جي غريبن لاءِ ڪئنسر اسپتال کولي. اهڙي طرح جنرل ضيا پنهنجي پياري درويش ڌيءَ زين جي حالت ڏسي ان قسم جا اسڪول کوليا جن ۾ ذهني طرح ڪمزور ٻار پڙهي سگهن. ٻي ڳالهه ته ڪجهه به هجي انڊيا جي آدم شماري ۽ غربت گهڻي هجڻ جي باوجود انڊيا جي حڪومت کي عوام جي تعليم ۽ صحت جو ڪافي الڪو آهي. توهان کي انڊيا ۾ جِتي ڪٿي ننڍيون وڏيون، ماڊرن ۽ خيراتي اعليٰ قسم جون اسپتالون نظر اينديون جن ۾ علاج لاءِ نه فقط مڪاني غريب ماڻهو پر امير عرب ۽ يورپ ۾ رهندڙ انڊين ۽ گورا به اچن ٿا. اهڙي طرح انڊيا جي شهر شهر ۽ ڳوٺ ڳوٺ ۾ اسڪول آهن جن جي اعليٰ تعليمي نظام، سخت ڊسيپلين ۽ امن امان جي بهتر صورت ڪري نه فقط مڪاني ماڻهو پر ٻاهرن ملڪن جا ٻار به پڙهن ٿا. جن لاءِ اسڪولن ڪاليجن ۽ يونيورسٽين ۾ هر روز رهائش جي هاسٽلن جو تعداد وڌندو وڃي.

ان جي مقابلي ۾ اسان جي ملڪ ۾..... خاص ڪري سنڌ ۾ صحت ۽ تعليم جي نظام جو ڄڻ خانو خراب ٿيو پيو آهي. غريب عوام هر نئين حڪومت ۽ پنهنجي سياسي نمائندن مان اميدون رکي ٿو ته ڪرسي تي ويهندڙ اهي با اختيار ماڻهو لڱل ڪرپشن ۽ تباهي جي اڏوهي کان ملڪ کي بچائين پر اهي ئي محافظ ڏاڙيل بڻجيو ملڪ جي حالت خراب ڪريو ڇڏين.

ہم بچاتے رہ گئے دیمک سے اپنا گھر مگر

کرسیوں کے چند کیڑے ملک سارا کھا گئے!!

پر سائين گهري نظر رکڻ وارا اهو به چون ٿا ته شهنشاهه شاهجهان وڏو ڊرامي باز هو.... ڇا جو پيار ڇا جي محبت.... ان بابت اهو چيو ويندو آهي ته جيڪي ماڻهو شاهجهان کي ممتاز جو سچو عاشق سمجهن ٿا، ڇا انهن کي اها خبر آهي ته:

- ممتاز محل شاهجهان جي چوٿين زال هئي ۽ ان بعد هن ٽن ٻين سان به شادي ڪئي.
- شاهجهان ممتاز جي پهرين مڙس کي ماري پوءِ ان سان شادي ڪئي هئي.
- ممتاز جو موت چوڏهين ٻار جي ڊليوري ۾ ٿيو.
- شاهجهان ممتاز جي مرڻ بعد هن جي ڀيڻ سان شادي ڪئي.

اڄ ڪلهه موبائيل فون تي شاهه جهان ۽ سندس پيار بابت ڪيترائي مزاحيه SMS هلن پيا. جن نه پڙهيا آهن انهن جي دلچسپيءَ لاءِ هِتي به ٽي لکان ٿو.

- شاهه جهان بادشاهه پنهنجي پياري محبوبا جي ياد ۾ نهرايل تاج محل جي هڪ هڪ دري، دروازي، مينار ۽ پٽ کي وڏي حسرت مان ڏنو ۽ پوءِ ٿڌو ساهه کڻي چيو:

"وڏو خرچ ٿي ويو رن جي چڪر ۾!"

چون ٿا ته تاج محل نهرائڻ تي شاهه جهان سرڪاري خزانو خالي ڪري ڇڏيو. ان تي ايڏو ته خرچ آيو جو جيڪڏهن اهو ناڻو صحيح طرح بزنيس، ڪارخانن يا ائگريڪلچر ۾ لڳايو وڃي ها ته مغل خاندانن جون ست ڇا سؤ پيڙهيون خوشحال هجن ها. شايد ان ڳالهه جي ترجماني هي SMS ڪري ٿو:

دیکھ کر تاج محل شاہجہان کے پوتے بولے: "آج ہمارے بھی بینک بیلنس ہوگئے اگر دادا چھچھورے نا ہوتے".

هڪ ٻيو SMS جيڪو تاج محل ۽ ممتاز جي سلسلي ۾ ڪنهن همراهه جي فرياد آهي، جيڪو هن مختلف دورن ۾ رڪارڊ ڪرايو آهي جڏهن هو ڪنوارو هو ۽ پنهنجي محبوبا جي ڳولا ۾ هو، پوءِ ملڻ بعد هن جو عاشق هو ۽ پوءِ شاديءَ بعد:

ڪنوارو: ”تقدير آهي پر قسمت نٿي کُلي، تاج محل ناهڻ چاهيان ٿو پر ممتاز نٿي ملي“.

عاشق: ”تقدير آهي پر قسمت نٿي کلي، ممتاز ملي وئي آ پر شادي نٿي ڪري.“

شاديءَ بعد: ”تقديرَ آهي پر قسمت نٿي کلي، تاج محل ناهڻ چاهيان ٿو پر ممتاز نٿي مري.“

لنڊن جي پهرين مسجد ... شاهجهان مسجد

پاڻ بنارس شهر ۾ مغل شهنشاهه جي ٺهرايل ”مسجد عالمگيري“ جي ڳالهه ڪرڻ دوران مون ننڍي جي ”شاهجهان مسجد“ جي به ڳالهه ڪئي. دراصل هن نالي سان دنيا ۾ ڪيترن ئي هنڌن تي مسجدون آهن. جيئن هڪ ”شاهجهان مسجد“ بنگلا ديش جي شهر چٽگانگ ۾ به آهي، جنهن شهر مان مون مئرين انجنيئرنگ جي تعليم حاصل ڪئي. سچي ڳالهه اها آهي ته ننڍي جي مسجد جيڪا شاهجهان مغل شهنشاهه ٺهرائي ۽ ”شاهجهان مسجد“ سڏجي ٿي اها اسان جڏهن 1960ع ۾ ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو کان ننڍو گهمڻ آيا هئاسين ته: ”سؤ قبن واري مسجد“ سڏبي هئي. ان بعد ڪجهه سال منهنجو والد ننڍي جو ڊپٽي ڪمشنر ٿي رهيو ۽ اسان مڪليءَ تي رهندا هئاسين تڏهن به ان جو اهو نالو ٻڌوسين. مڪليءَ تي ان وقت ڪا مسجد نه هئي، سو منهنجي والد کان اڳ واري ڊپٽي ڪمشنر شاهجهان ڪريم ”ڊي سي آفيس“ جي سامهون، مين روڊ جي ٻي پاسي هڪ مسجد ٺهرائي جنهن کي اسان ۽ مڪلي تي رهندڙ ٻين آفيسرن جا ٻار ”شاهجهان مسجد“ سڏيندا هئاسين. اسانجي پاڙي ۾ رهندڙ انهن آفيسرن مان هڪ ته سول سرجن ڊاڪٽر سائينءَ ڏنو هاليپوٽو هوندو هو ۽ ٻيو شڪارپور جو ڪرم الله ميمڻ صاحب هو.... جن جا ٻار به هاڻ مون وانگر سٺ جو ڏاڪو ٽپي ستر جي ويجهو پهتا آهن. جهڙوڪ: محمد عالم هاليپوٽو منور هاليپوٽو ڊاڪٽر مقبول، منظور ۽ انور هاليپوٽو وغيره ۽ هيوسٽن ۾ رهندڙ منظور ميمڻ، حيدرآباد جو ڊينٽل سرجن مظهر ميمڻ وغيره.

اڄ ڪلهه شاهجهان ڪريم نوي سالن کان مٿي عمر جو آهي ۽ ڪراچي جي ڪورنگي علائقي ۾ پنهنجو خانگي تعليمي ادارو CBM (ڪاليج آف بزنيس مئنيجمينٽ) هلائي ٿو. بهرحال اڄ به جڏهن ڪو ننڍي جي ”شاهجهان مسجد“ جي ڳالهه ٿو ڪري ته اسان جي اڳيان مغل شهنشاهه شاهجهان بدران ڊپٽي ڪمشنر شاهجهان جي ٺهرايل مڪليءَ واري مسجد اکين آڏو ڦري ٿي اچي، جنهن ۾ اسان نماز پڙهڻ ويندا هئاسين.

اهڙيءَ طرح انگلينڊ ۾ رهندڙ، خاص ڪري لنڊن جي آسپاس ۾ رهندڙ ڪنهن پاڪستاني، هندستاني يا ڪنهن ٻئي ملڪ جي مسلمان کان پڇندئو ته ”شاهجهان مسجد“ ڪٿي آهي؟ ته هو يڪدم چوندو ته هِتان لنڊن کان ٽيهه ميل کن پري ڏکڻ اولهه ۾ ووڪنگ (Woking) نالي شهر جي اورينٽل روڊ تي آهي.

توهان کي حيرت ٿيندي تہ هيءَ ووکنگ واري مسجد نہ فقط انگلينڊ ۾ پر سڄي اولهہ يورپ ۾ مسلمانن جي پهرين مسجد آهي. هيءَ مسجد 1889ع ۾ انڊيا جي نوابي رياست ڀوپال جي حاڪمہ سلطان شاهہ جهان بيگم ٺهرائي. پاڻ ڀوپال جي راڻي سڪندر بيگم ۽ سندس مڙس جهانگير محمد خان جو اڪيلو ٻار هئي ۽ ڀوپال شهر جي ڀر واري ڳوٺ اسلام نگر ۾ 1838ع ۾ جنم ورتو هئائين.

پاڻ 50 کن سال ڀوپال رياست تي حڪومت ڪيائين، جنهن ۾ هن پنهنجي رياست کي تمام گهڻو خوشحال بنايو. عورت تي ڪري هن ڪيترائي دليريءَ جا قدم کڻي، ماڻهن جي معاشي ۽ سماجي حالت سڌاري. هن رَوينيو ٽئڪس سسٽم کي بهتر بڻايو. سپاهين جا پگهار وڌايا ۽ کين ماڊرن هٿيارن سان تيار رکيو. هڪ هٽرادو ڊيڊ کوٽرايائين ۽ هڪ ڊئم ٺهرايائين ۽ پهريون دفعو آدمشماري ڪرايائين. هن جي ڏينهن ۾ انڊيا ۾ ٻہ دفعا ڪوئن واري پليگ جي ڪري ماڻهن جو تعداد گهٽجي ويو هو. بهرحال تاريخ ۾ هوءَ هڪ سٺي حاڪمہ مڃي وڃي ٿي. هونءَ تہ مذهبي طبيعت جي هئي پر انهن ڏينهن ۾ شايد آفيم پيئڻ يا ان جي پوکڻ ۽ وڪري کي عيب نٿي سمجهيو ويو جو رياست جو خرچ پکو هلائڻ لاءِ هن عوام کي آفيم پوکڻ لاءِ همتايو. نندي هوندي اڙدو ۽ فارسيءَ جي تعليم حاصل ڪيائين ۽ سندس ڪيترائي اڙدوءَ جا لکيل ڪِتابَ آهن. سندس هڪ ڪِتاب ”تاج الاقبال تاريخ ڀوپال“ تمام مشهور چيو وڃي ٿو جيڪو ايڇ.سي. بارسٽو (Barslow) نالي هڪ انگريز ”The History of Bhopal“ نالي سان انگريزيءَ ۾ ترجمو ڪيو. هن انگريزي ڪِتاب جي پهرين ڪاپي 1876ع ۾ ڪلڪتي مان ڇپي.

بيگم شاهجهان جي حڪومت ۾ ڀوپال رياست جي پهرين ٽپال جي ٽڪلي اڌ آني ۽ چوٿئين آني جي 1877ع ۾ شايع ٿي. انهن ڏينهن ۾ هڪ رپئي ۾ 16 آنا هوندا هئا ۽ رپئي جي قيمت چانديءَ جو هڪ تولو هو. بلڪ اهو رپيو ئي چاندي جي هڪ تولي مان ٺهندو هو. اهي ٽڪليون اڄان تائين ڪيترن ٽڪلين جي شوقينن، خاص ڪري پارسين وٽ موجود آهن. هن اٺ ڪنڊيءَ (Octagonal) ٽڪليءَ تي انگريزي ۾ لکيل آهي: ”HH Nawab Shahjahan Begum“ ۽ ان بعد گول فريم واريون ٽڪليون نڪتيون جن تي مٿيون نالو اڙدوءَ ۾ لکيل آهي. ڀوپال رياست ۾ 1945ع تائين سندن ٽڪليون هلنديون رهيون.

نوابي رياست ڀوپال جي هن حاڪمزادي بيگم شاهجهان 17 سالن جي ڄمار ۾ 1855ع ۾ ڀوپال جي هڪ اميرزادي باقي محمد خان سان شادي ڪئي جنهن جي هوءَ ٽِئين زالَ هئي. 12 سالن بعد 1867ع ۾ باقي محمد خان گذاري ويو ۽ پوءِ چار سال رکي شاهجهان بيگم قنوج جي صديق حسن خان سان شادي ڪئي، جنهن مان ڪيس ڪو ٻار نہ ٿيو..... آئون ڀوپال جي هن بيگم يا ٻين حاڪمن جو هِتي

ڪجهه تفصيل ان ڪري لکي رهيو آهيان جو ڀوپال جو جيڪو اڄ ڪلهه شهزادو آهي، يعني هن بيگم شاهه جهان جي اولاد مان جيڪو موجوده تاج نشين يا تخت نشين يا ڪٽي چئجي ته نالي جو نواب آهي، ان جي زال کي اسان جي ملڪ جو هر ماڻهو سڃاڻي ٿو. مونکي ته حيرت ٿي ته سنڌ توڙي پنجاب ۾ پاڪستان جي ٻين صوبن جي ڳوٺ ڳوٺ ۾ هن جون تصويرون مختلف اشتهارن ۾ نظر اچن ٿيون.... اخبارن ۾، بِل بورڊن تي، بئنرن تي، ٽي وي چئنلن تي هن حسينا جي شڪل نظر اچي ٿي.... اهو ئي سبب آهي جو هوءَ نه فقط انڊيا ۽ عرب ملڪن ۾، پر اسان جي ملڪ ۾ به تمام گهڻي مشهور آهي.... اخبارن ۾ ڪم ڪندڙ منهنجي دوستن ٻڌايو ته اسانجي ملڪ ۾ پسنديدگي ۽ سڃاڻپ ۾ بينظير ڀُٽو بعد ٻئي نمبر تي هيءَ آهي. اهو به لکندو هلان ته سندس ماءُ سنڌ جي ڄائي آهي ۽ هوءَ به پنهنجي وقت ۾ ڪافي مشهور شخصيت هئي.... يعني انهن ڏينهن ۾ جڏهن اسان به جوان هئاسين ۽ جهازرانيءَ جي تعليم مڪمل ڪري، دنيا جي سمنڊن تي مختلف جهاز هلائڻ شروع ڪيا هئاسين. بهرحال ماءُ ڌيءَ جا نالا اڳيان هلي ٿو لکان.... في الحال ڪجهه سٽون ڀوپال شهر، ڀوپال رياست ۽ ان جي حاڪمن.... يعني بيگم شاهجهان جي وڏن، جن هن رياست کي جنم ڏنو ۽ نواب ٿي حڪومت ڪيائون..... بابت لکڻ چاهيان ٿو. جيڪا ڄاڻ پڙهندڙ لاءِ ضروري سمجهان ٿو.

ڀوپال ۽ ان جا نواب

انڊيا جو شهر ڀوپال ڪٿي آهي؟ ڀوپال "شهر" جو به نالو آهي ته "ضلعو" ۽ "ڊويزن" جو به.... جيئن سکر آهي. ۽ جيئن سکر پاڪستان جي سنڌ صوبي جو شهر آهي، تيئن ڀوپال انڊيا جي رياست مڌيا پرديش جو شهر آهي. هن رياست جي نقشي ۾ ڏسبو ته بلڪل انڊيا جي وچ ۾ آهي. سنڌ سان لاڳو انڊيا جون راجستان ۽ گجرات رياستون آهن ۽ ٿورو هيٺ مهاراشٽرا آهي جنهن ۾ ممبئي ۽ پوني جهڙا شهر آهن. مڌيا پرديش انهن ٽن رياستن جي پرسان آهي. مڌيا پرديش رياست جي مٿان ۽ ساڄي پاسي يوپي (اتر پرديش) ۽ ڇتيس ڳڙهه رياستون آهن.

"ڀوپال" بنارس يا دهليءَ وانگر ڪو قديمي شهرُ ناهي. ارڙهين صدي جي شروع وارن سالن تائين ڀوپال هڪ ننڍڙو ڳوٺ هو. ڀوپال کي ڀوپال رياست جي نوابن بلڪ بيگمن.... (قدسيه بيگم، سڪندر بيگم، شاهجهان بيگم ۽ سلطان جهان بيگم) 1819ع کان 1926ع تائين جيڪي هن گهراڻي جون چار حاڪم ٿي رهيون، انهن خوب سڌاريو ۽ ماڊرن ڪيو.... وينڊي واٽر ورڪس، ڊئمون، ٽپال ڪاتو ۽ ريلوي قائم ڪئي. اڄ ڀوپال انڊيا جو ممبئي، ڪولڪتا، دهلي، بنارس، مدراس (چنائي) جهڙن شهرن بعد، سورهون نمبر وڏو شهر آهي ۽ دنيا ۾ 134هين نمبر تي آهي. ڪراچيءَ وانگر شهر کي به ريلوي اسٽيشنون آهن: شهر جي وچ ۾ "ڀوپال جنڪشن ريلوي اسٽيشن" جنهن تي روزانو 150 ريل گاڏيون بيهن ٿيون. اسان جهڙن ماڻهن لاءِ اهي ڳالهيون باعثِ حيرت آهن جو اسان جو هي ادارو يعني "ريلوي" هر سال وڃي تباهه ٿيندو پر انڊيا پنهنجي ريل گاڏين جي سونهن، سهولت، صفائي، وقت جي پابندي توڙي ريلوي اسٽيشنن جو معيار ايترو ته وڌائي ڇڏيو آهي جو هو چاهن ته يورپ ۽ جپان جهڙن ملڪن کي پهتا. ان جو احساس انڊيا جي دهلي، بنارس، الهه آباد، لکنؤ چنائي، احمد آباد ۽ وينڊي هن شهر ڀوپال جي ريلوي اسٽيشن تي پهچي ۽ ريل گاڏين ۾ سفر ڪري محسوس ٿئي ٿو. ڀوپال شهر جي ٻي ريلوي اسٽيشن "حبيب گنج ريلوي اسٽيشن" آهي، جيڪا بيحد ماڊرن ۽ developed آهي ۽ انڊيا جون ريلوي اسٽيشنون جن "ISO1"9000:200" حاصل ڪيو انهن ۾ پهرين نمبر تي هيءَ آهي. ڀوپال کي پنهنجو ايئرپورٽ "راجا ڀوڄ انٽرنيشنل ايئرپورٽ" نالي "باڻڙا ڳڙهه" علائقي ۾ آهي، جيئن ڪراچي جو ايئرپورٽ "ملير" علائقي ۾ آهي.

ڀوپال جي ٻاڻڙا ڳڙهه علائقي تان ياد آيو ته هندستان جي ورهاڱي وقت 1947ع ۾ جڏهن سنڌ کان هندو لڏي انڊيا ويا ته ڪيترا ڀوپال به پهتا. جِتي انڊين حڪومت کين هن علائقي باڻڙا ڳڙهه ۾

رهايو... اڄ ڪلهه هن علائقي کي ”سنت هير ڏرم نگر“ به سڏجي ٿو. جيئن ڪراچي جو آڳاٽو علائقو لالو کيت اڄڪلهه لياقت آباد سڏجي ٿو. ڀوپال ۾ ڪيترين قدرتي ۽ هٿرادو ڍنڍون آهن. جن مان هڪ ته بيگم شاهجهان به ٺهرائي هئي. گهڻين ڍنڍن جي ڪري ڀوپال کي ”City of Lakes“ به سڏجي ٿو. پر بنارس ۽ پوني وانگر ڀوپال لاءِ به آئون اهو ئي چوندس ته اسپتالن ۽ اسڪولن جو شهر آهي. سڪر جيڏي هن شهر ڀوپال ۽ ان جي آسپاس ۾ 550 ته سرڪاري اسڪول آهن. جن جو مڌيا پرديش سيڪنڊري ايجوڪيشن بورڊ سان واسطو آهي... ان کان علاوه خانگي ۽ خيراتي اسڪول به ڪيترائي آهن. يونيورسٽيون ئي ڪيتريون آهن. جهڙوڪ راجيو گانڌي ٽيڪنيڪل يونيورسٽي، ڀوڄ اوپن يونيورسٽي، مکن لال چترويدي يونيورسٽي... هڪ جو نالو ”برڪت الله يونيورسٽي“ به آهي. مولانا آزاد نالي ٽيڪنيڪل انسٽيٽيوٽ پڻ آهي. راجيو گانڌي يونيورسٽيءَ سان 217 انجنيئرنگ ڪاليج، اناسي MCA ڪاليج ۽ چار آرڪيٽيڪٽ ڪاليج affiliated آهن.

اڄ ڪلهه مڌيا پرديش رياست جي گاديءَ جو شهر ڀوپال آهي..... هونءَ هن رياست جو اندور شهر ڀوپال کان وڏو چون ٿا. هن رياست جا ٻيا مشهور شهر، گواليار، ڪاجو راهو، راجڳڙهه، اجين، پارواني، ڪنڊوا، هوشنگ آباد، جبلپور، انوپور، بالا گهاٽ، چند واڙا، برهان پور وغيره آهن.

1984ع کان اڳ ڀوپال ڪو ايڏو مشهور شهر نه هو پر پوءِ ڀوپال ۾ موجود آمريڪا جي گئس ڪمپني ”يونين ڪاربائيڊ انڊيا لميٽيڊ“ جي حادثي بعد سڄي دنيا جو ڌيان هن طرف هليو ويو. مٿين ڪمپنيءَ جي جراثيم مار دوائن جي ڪارخاني ۾ ميٿائيل آئسو سائينائيٽ جهڙين گئسن جو 3 ڊسمبر 1948ع تي ليڪيج ٿي پيو جنهن ڪري اوس پاس ۾ رهندڙ 15 هزار ماڻهو اتي جو اتي مري ويا ۽ اڳتي هلي 8 هزار ٻيا مئا ۽ 20 هزار ماڻهو ذهني ۽ جسماني مريض ٿي ويا. هِتي هر سال 3 ڊسمبر ماتم جو ڏينهن ملهايو وڃي ٿو.

ڀوپال ۾ انگريزن جي اچڻ کان اڳ سرڪاري لکپڙهه جي زبان فارسي هئي، جيڪا پوءِ هندي ۽ انگريزي ٿي. ڀوپال جي هندي/اڙدو جو لهجو هڪ خاص قسم جو ٿئي ٿو. جنهن کي ڀوپالي سڏجي ٿو. ڀوپالي زبان کل ڀوڳ خاطر ڪيترين ئي بالي وڊ جي فلمن ۾ ڳالهائي وڃي ٿي، جيئن ”شعلي“ فلم ۾ جگ ديپ ڳالهائي ٿو يا هڪ ٻي فلم ”عشقيه“ ۾ ارشد وارثي ڳالهائي ٿو... ڀوپال ۾ پان کائڻ جو ڪلچر به تمام گهڻو آهي. ڀوپالي پان ناهڻ نه فقط آرٽ پر سائنس جو ڪم به سمجهن ٿا. کاڌن ۾ ڀوپالي مرغ ريزالا ۽ ڀوپالي گوشت قورما مشهور آهن. عيدن جا ڏينهن ۽ ڏياري، هولي ۽ دسهڙي جا ڏينهن وڏي شان شوڪت سان ملهايا وڃن ٿا. ڀوپال جو مذهبي اجتماع به مشهور آهي، جيڪو هر سال ڀوپال کان 6 ميلن جي فاصلي تي غاٿيپور ۾ ٽي ڏينهن ملهايو وڃي ٿو. جِتي سڄي دنيا کان جماعتون

اچيو گڏ ٿين ۽ اسلام تي ليڪچر ڏنا وڃن ٿا. مڪاني مسلمان ٻڌائين ٿا ته آخري ڏينهن تي اٽڪل ڏهه لک ماڻهو گڏجي نماز پڙهن.

شهر ۾ جِتي پوڄيشور جهڙا ڪيترائي آڳاٽا ۽ سهڻا مندر آهن، اتي ڪيتريون مشهور مسجدون پڻ آهن، جهڙوڪ: ايشيا جي وڏين مسجدن مان هڪ "تاج المساجد".... ان کان علاوه ڀوپال جون مسجدون "جامع مسجد" ۽ "موتي مسجد" پڻ وڏي اهميت رکن ٿيون.

ڀوپال رياست جون بيگمات

هاڻ سوال آهي تہ ڀوپال جي نوابي رياست ڪڏهن کان شروع ٿي ۽ هن گهراڻي جو بنياد ڪنهن رکيو؟

ڀوپال رياست 1723ع ۾ قائم ٿي. جنهن جو باني افغانستان جي شهر تيراح جو اورڪزئي پٺاڻ سردار دوست محمد خان هو. دوست محمد 1672ع ۾ ڄائو ۽ 30 سالن جي ڄمار ۾ (1703ع ڌاري) مغل شهنشاهہ اورنگزيب جي فوج ۾ سپاهي جي حيثيت ۾ دهليءَ ۾ اچي رهيو. هوشياري ۽ دليريءَ جي ڪري هو تڪڙو تڪڙو مٿاهين درجي تي پهچندو ويو. اورنگزيب جي وفات بعد مغل گهراڻي جي ڪمزورين جو فائدو وٺندي هن ڀائرسا واري علائقي (جنهن جو پاڻ ان وقت گورنر هو) جي خود مختياريءَ جو اعلان ڪيو. ان بعد ڀر وارن علائقن تي بہ قبضو ڪري پاڻ ان جو حاڪم ٿي ويٺو. ويندي ڀر واري گونڊ سلطنت. جنهن جي راڻي ڪملا پتيءَ ڪي هو ڀاڙي تي سپاهي سپلاءِ ڪندو هو. تنهن جي مرڻ تي، سندس وارث پٽ کي قتل ڪري، اها سلطنت بہ ڀوپال رياست ۾ ملائي ڇڏيائين. پنهنجي هن رياست جي گاديءَ جو شهر ڀريائين اسلام نگر ڪيائين. ان بعد اڳتي هلي ڀوپال ٿيو. اسلام نگر، ڀوپال ضلعي ۾ آهي. جنهن وقت نواب دوست محمد خان هنن علائقن تي قبضو ڪري ڀوپال رياست ٺاهي.... يعني 1723ع ڌاري، تہ ڀوپال هڪ ننڍڙو ڳوٺ هو. انهن ڏينهن ۾ ڀوپال جي ڀر وارو شهر جگديسپور هڪ سکيو ستابو ۽ سٺو شهر هو. دوست محمد ان جو نالو "اسلام نگر" رکي ان کي پنهنجي رياست جي گاديءَ جو شهر بڻايو. ڀوپال جي هنن نوابن مان ڪيترن اسلام نگر ۾ جنم ورتو.... ويندي بيگم شاهجهان جنهن لنڊن جي ڀر واري شهر ووڪنگ ۾ مسجد ٺهرائي.

نواب دوست محمد خان ڀوپال رياست جو پنج سال 1723ع کان 1728ع تائين حاڪم ٿي رهيو. ان بعد سندس اولاد رهيو. انگريزن جي حڪومت ۾ بہ چار نوابي رياستون جيڪي انگريزن سان وفادار ۽ فرينڊلي رهيون انهن مان ڀوپال رياست هڪ آهي. 1949ع ۾ انڊيا حڪومت هندستان جون سموريون رياستون ختم ڪري "يونين آف انڊيا" ۾ ملايون. ان بعد ڀوپال جي نوابن جي اها اٿارٽي ۽ حڪم نہ هليو پر بهرحال هنن جو اهو لقب قائم رهيو تہ هو ان رياست جا "هيڊ" آهن. نواب دوست محمد بعد سندس پٽ نواب يار محمد 1728ع کان 1742ع تائين ڀوپال رياست جو حاڪم رهيو. ان بعد 1819ع تائين.... يعني اٽڪل هڪ صدي مختلف نواب حاڪم رهيا. ان بعد هڪ صدي کن، 1926ع تائين ڀوپال رياست تي لڳاتار عورتن راڄ ڪيو. هنن پاڻ کي "بيگم" سڏاريو ٿي. هندستان

جي تاريخ ۾ اها هڪ حيرت واري ڳالهه سمجهي وئي ته جو ڪنهن رياست يا ملڪ جي حصي تي ايڏو وڏو عرصو عورتن راڄ ڪيو ۽ نه فقط ملڪ جو انتظام سنڀاليو پر ملڪ جون معاشي توڙي سماجي حالتون بهتر رکيائون.

قدسيه بيگم پهرين ڀوپالي عورت آهي، جيڪا 1819ع ۾ جڏهن 18 سالن جي هئي، ته سندس مڙس جي قتل بعد ڀوپال رياست جي نواب ٿي. ڀوپال جي هنن خاتون نوابن ڀوپال رياست تي هڪ صدي راڄ ڪيو مونکي پڪ آهي ته مون جهڙا سنڌ جا رهاڪو ان ڳالهه تي حيرت ڪائيندا هوندا. ڀوپال رياست ڪا موري يا ميهڙ جيڏي نه هئي پر نظامن جي نوابي رياست حيدرآباد دکن بعد ٻئي نمبر تي وڏي رياست هئي، جنهن تي مسلمان حاڪمن جو راڄ رهيو ۽ عورتون ٿي ڪري هنن پنهنجي رياست ۽ ان ۾ رهندڙ ماڻهن جي سک ۽ سڪون لاءِ ڇا ڇا نه ڪيو. افسوس اهو آهي ته اڄ هن ماڊرن دور ۾ به اسان جا حاڪم پنهنجن علائقن ۾ عوام جي تعليم، صحت، روزگار ۽ حفاظت لاءِ ڪجهه ڪرڻ بدران ان کي تباهه ڪري رهيا آهن. هنن عورتن 1819ع کان 1926ع تائين جي عرصي ۾ ماڻهن جي قسمت بدلائي ڇڏي... روڊ رستا، شهرن ۾ پاڻيءَ جي نيڪالي، شفا گهر، تعليم، پارڪ، مسجدون، ويندي ماڻهن جي سفر جي سهولت لاءِ ريل جو پنهنجي خرچ تي بندوبست ڪيائون... ۽ هيڏانهن اسان جي حاڪمن، وزيرن، سياستدانن جي ڪارڪردگيءَ کي ڏسو... لوپ لائين واري گاڏين جا ته پٽا ۽ سليپر به نڪري ويا آهن، هلندڙ اسڪول بند ٿيندا وڃن.... سڄي ملڪ ۾ ڪرپشن آهي، پر ذرا سنڌ جا روڊ ۽ پنجاب ۾ PKP جا روڊ ڏسي ٻڌايو ته ڪهڙي صوبي جو وڏيڪ خانو خراب ٿيو پيو آهي؟

1819ع ۾ قُدسيه بيگم ڀوپال رياست جي پهرين خاتون نواب ٿي.... عمر فقط 18 سال هئس پر سندس دليري ۽ devotion جي، مسلمان ته ڇا هندو ۽ انگريز به تعريف ڪن ٿا. جيتوڻيڪ هوءَ اڻ پڙهيل هئي پر ڇا ته رياست جو انتظام هلائين. انهن ڏينهن ۾ جيتوڻيڪ پڙدي جو سخت رواج هو پر هن ڇيو ته هن کي رياست هلائڻي آهي ۽ بنا پڙدي جي ملڪ ۽ ماڻهن جي ڇڪاس ڪندي رهي. ڇون ٿا ته هن کي پنهنجي ملڪ (يعني ڀوپال رياست) ۽ ان جي ماڻهن جو ايڏو خيال هوندو هو جو رات جي ماني کائڻ کان اڳ پڪ ڪندي هئي ته هر غريب غربي پيٽ ڀري ماني کاڌي يا نه؟! ڊسيپلين ۽ انصاف جي معاملي ۾ ايڏي سخت هئي جو مرد به ڀيا ڪنبندا هئس. هن حڪومت جو ڪاروبار سنڀالڻ سان پنهنجي ٻن سالن جي ڌيءَ سڪندر لاءِ اعلان ڪيو ته سندس مرڻ بعد ڀوپال رياست جي نواب سڪندر بيگم ٿيندي. خاندان جي هڪ مرد کي به همت نه ٿي جو ڪٽي "چون چران" ڪري. ڀوپال جي جامع مسجد ۽ سهڻو محل "گوهر محل" (جيڪو نذر باغ به سڏجي ٿو) قدسيه بيگم ٺهرايو.

پاڻ 1837ع تائين (وفات تائين) 18 سال حڪومت ڪيائين. ان بعد سندس ڌيءَ سڪندر بيگم ڀوپال جي نواب ٿي. سڪندر بيگم کي سندس ماءُ سني تعليم ۽ تربيت ڏني. ايتري قدر جو هن ڪيترين لڙائين ۾ بہ حصو ورتو. 1857ع وارو بلوو هن جي دؤر ۾ ٿيو ۽ پاڻ انگريزن جو پاسو ڪنيائين. بلڪ ڀوپال جا نواب شروع کان انگريزن جا طرفدار هئا. جنهن ڪري انگريز راڄ ۾ هنن کي انگريزن طرفان وڏيون سهولتون ملنديون رهيون. هن مائيءَ بہ پبلڪ ويلفيئر لاءِ وڏا ڪم ڪيا ۽ ڀوپال کي ٺاهي ڇڏيو. ڀوپال وارو قلعو ۽ موتي مسجد هن سڪندر بيگم ٺهرايا. سڪندر بيگم پنهنجي زندگيءَ ۾ ئي حڪومت جون واڳون پنهنجي اڪيلي ڌيءَ شاهہ جهان بيگم حوالي ڪيون. جنهن جو احوال پاڻ لنڊن واري شاهہ جهان مسجد جي حوالي سان شروع ۾ ڪري چڪا آهيون. هن ڀوپال ۾ ڪيتريون ئي عمارتون ٺهرايون جيڪي اڄ بہ مشهور آهن..... جهڙوڪ. تاج محل (آگري وارو تاج محل نہ پر هي ان نالي سان ڀوپال ۾ محل آهي) شاهہ جهان بيگم جي ٻين ڪمن کان علاوه هن جي دؤر ۾ وڏي خوشحالي آئي.... ٻني ٻارا، دڪان، ڌنڌا ۽ امن امان ايترو رهيو جو انڊيا ۾ سڀ کان گهٽ GDP ڀوپال جو هوندو هو...... تڏهن ئي تہ چوان ٿو تہ اسان جا حاڪم بہ ڪٿي قدسيہ بيگم، سڪندر بيگم يا شاهہ جهان بيگم ٿين ۽ سنڌ ۽ ان جي عوام جي خوشحاليءَ لاءِ ڪجهہ ڪن.

شاهہ جهان بيگم جي وفات بعد سندس ڌيءَ جهان بيگم 1901ع ۾ ڀوپال جي نواب ٿي. هن بہ عورتن جي آزادي ۽ ڀهبود لاءِ گهڻي جدوجهد ڪئي. علي ڳڙهہ مسلم يونيورسٽي جنهن جي ٺهڻ تي سندس ماءُ شاهہ جهان تمام گهڻي مالي مدد ڪئي هئي، ان جي هيءَ جهان بيگم پهرين چانسلر مقرر ٿي. 1930ع ۾ سندس وفات ٿي، پر هن پنهنجي وفات کان اڳ 1926ع ۾ پنهنجي پٽ حميد الله خان کي نواب بڻايو. هن جي ڏينهن ۾ 1947ع ۾ هندستان جو ورهاڱو ٿيو.

ڀوپال رياست جي بنجڻ ۽ انهن جي نوابن جي هيستائين ڳالهہ توهان کي سمجهہ ۾ اچي وئي آهي تہ پوءِ ان بعد جو احوال دلچسپ بہ آهي تہ توهان جي هن ڀوپالي نوابن جي پوئيرن مان ڪيترن ئي حوالن سان واقفيت بہ آهي. توهان جي ياد تازي ڪرڻ لاءِ هڪ دفعو وري لکندس تہ 1723ع ۾ نواب دوست محمد خان ڀوپال رياست قائم ڪئي. سنڌ ۾ انهن ڏينهن ۾ ڪلهوڙن جي حڪومت هئي..... فقط 4 سال اڳ يار محمد ڪلهوڙي جي وفات ٿي هئي ۽ ان سال 1719ع ۾ نور محمد ڪلهوڙو تخت تي وينو... شاهہ لطيف پنجويهہ ٽيهن ڪن سالن جو جوان هو ۽ ضرور ڀوپال جا بہ چڪر هنيا هوندائين، جو سنڌ سان لڳو لڳ راجستان ۽ گجرات رياستون، آهن جِتي هن جو وڃڻ ضرور ٿيندو رهيو ٿي، اهڙي طرح انهن جي پر واري رياست مڌيا پرديش بہ ٿي سگهي ٿو ويو هجي، جنهن ۾ ڀوپال آهي. بهرحال ڀوپال رياست جي جنم واري سال 1723ع کان 1819ع تائين هڪ صدي ڪن ڀوپال جا ”نواب“ مرد

حضرات ٿيا. ان بعد 1926ع تائين يعني هڪ صدي کن چار عورتون (قدسيہ، سڪندر، شاهہ جهان ۽ ڪئخسرو جهان) ڀوپال جون ”نواب“ ٿيون، جيڪي پاڻ کي بيگمات سڏائينديون هيون. ان بعد 1926ع ۾ ڪئخسرو جهان جو پٽ نواب حميد الله خان ڀوپال جو حاڪم (نواب) ٿيو. جيڪو ننڍي کنڊ جي ورهاڱي بعد بہ ٻہ سال نواب رهيو... يعني 1949ع تائين.

نواب حميد الله خان کي اولاد ۾ ٽي ڌيئون هيون. سندس وفات بعد سندس وڏي ڌيءَ عابده سلطان ڀوپال جي نواب ٿيڻ واري هئي، پر پاڪستان ٺهڻ تي هن ڀوپال جي راڻي (نواب) ٿيڻ تان هٿ کڻي پاڪستان هلي آئي، جِتي هن فارين سروس Join ڪئي. پاڪستان اچڻ وقت هن جي عمر 37 سالَ هئي ۽ ساڻس گڏ ننڍڙو پٽ بہ هو. پاڻ وڏو عرصو پاڪستان ۾ گذاريائين. 2002ع ۾ سندس ڪراچي ۾ وفات ٿي. سندس پٽ شهريار پاڪستان جو فارين سيڪريٽري ۽ پاڪستان ڪرڪيٽ بورڊ جو چيئرمين پڻ ٿيو.

پاڪستان ٺھڻ بعد ڀوپال رياست

ڀوپال جي تخت تي سندس ٻيو نمبر پيڙهه ساجده سلطان بيگم ويٺي. سندن ٽين پيڙهه جو نالو رابعه سلطان آهي جنهن جي 2001ع ۾ وفات ٿي.

ساجده سلطان 1915ع ۾ ڄائي ۽ 80 سالن جي ڄمار ۾ 1995ع ۾ ڀوپال ۾ وفات ڪيائين. 1939ع ۾ جڏهن پاڻ 24 سالن جي هئي ته هن جي پٽوڊي رياست (هريانا رياست جو حصو) جي نواب افتخار علي خان سان شادي ٿي. نواب افتخار ڪرڪيٽ جو بهترين رانديگر ٿي گذريو آهي ۽ هن انگلنڊ ۽ انڊيا طرفان ڪرڪيٽ کيڏي. 1952ع ۾ دهلي ۾ پولو راند کيڏيندي ڪيس دل جو دورو پيو ۽ گذاري ويو. سندس پٽ پٽودي رياست، جو نائون نواب منصور علي خان پٽوڊي به پيءُ وانگر سٺو رانديگر ٿي گذريو آهي جيڪو 1962ع کان 1970ع تائين انڊين ڪرڪيٽ ٽيم جو ڪئپٽن رهيو. پاڻ 1975ع ۾ ڪرڪيٽ کان رٽائرڊ ٿيو. سندس ماءُ بيگم ساجده سلطان جي ڪري پاڻ ڀوپال جو پڻ نواب هو پر گهڻو ڪري پيءُ جي نواب عهدي سان (نواب آف پٽوڊي) سڏيو ويو ٿي. سندس شادي انڊيا جي مشهور فلم ائڪٽريس شرميلا ٽئگور سان 1967ع ۾ ٿي. 1968ع ۾ جڏهن اسان جهاز جي نوڪري شروع ڪئي ته شرميلا ٽئگور، وحيده رحمان، آشا پوسلي وغيره ٽاپ جون هيروئنون هونديون هيون. شرميلا ٽئگور جي انهن ڏينهن جي فلم "ايوننگ ان پئرس" ڏسڻ لاءِ اسان لبنان جي بندرگاهه طرابلس (Tripoli) کان (جِتي اسانجو جهاز لنگر انداز هو) ٽئڪسي ڪري بيروت ويا هئاسين. انهن ڏينهن ۾ فلمون ڏسڻ وڏي وندر هوندي هئي. ڪولمبو سنگاپور، عدن، ممباسا، پينانگ جهڙن بندرگاهن ۾ پهچڻ سان پهرين اهو معلوم ڪبو هو ته شهر جي ڪهڙن سئنيما هالن ۾ انڊين فلمون هلي رهيون آهن. شرميلا ٽئگور جي هڪ به ٻيون فلمون به ياد اچي رهيون آهن، جيئن 1964ع جي "ڪشمير ڪي ڪلي"، 69ع جي "اراڌنا"، 72ع جي "امر پريم"، 73ع جي "آ گلي لگ جا" ۽ 75ع جي "موسم". انهن ڏينهن تائين pool وارو ڪائي جو ٽيپ رڪارڊر مارڪيٽ ۾ اچي چڪو هو پر اسان جي جهازن تي اڃان گرامو فون تي Rpm33 جا رڪارڊ وڏي شوق سان وڄايا ويندا هئا. ان کان علاوه فلمي اداڪارن سان ملڻ جو شوق هوندو هو. ستر واري ڏهاڪي ۾ اسانجو جهاز ممباسا ۾ هو ته انهن ڏينهن ۾ پاڪستان کان فلم ائڪٽريس شميم آرا ۽ ٻيا ممباسا آيا هئا، جن جي هڪ ڏينهن ڪلنڊني روڊ جي هڪ ٻلديو نالي سنڌي هندو دڪاندار دعوت ڪئي هئي، جنهن ۾ اسان جهاز وارن کي به گهرايو ويو هو. هڪ دفعي نيويارڪ ۾ جهاز بيٺل هو ته ڪراچيءَ کان فلم ائڪٽر ڪمال نيويارڪ جي شالامار دڪان ۾ ڪم ڪندڙ حيدرآباد سنڌ جي سليم شاهه جن وٽ اچي رهيو هو جيڪو اسان جو به دوست

هوءِ هن جي گهر اسان بہ ڪمال سان پهريون دفعو ملياسين. اهڙي طرح 1973ع ۾ اسانجي چناب نالي جهاز جي هانگ ڪانگ جي شپ يارڊ ۾ ٻڳري مرمت هلي رهي هئي ۽ اسان جهاز وارن کي هوٽل ۾ رهائيو ويو هو. جنهن هوٽل ۾ اسان رهيل هئاسين ان جي ڀر واري هوٽل (پيننشولا) ۾ اسان کي خبر پئي تہ شرميلا ٽئگور ۽ ڪجهہ ٻيا انڊيا جا ائڪٽر ڪنهن فلم جي شوٽنگ لاءِ ترسيل آهن. اسان جهاز جا بہ دوست ساڻن ملڻ جي شوق ۽ ڪوشش ۾ اتي پهتاسين. ٻيو ڪو ائڪٽر يا ائڪٽريس تہ نہ هئي پر انهن ڏينهن جو مزاحيہ اداڪار ۽ فلم فيئر رسالي جو ڪالم نويس ”آءِ ايس جوهر“ ضرور هو جنهن سان ملي مونکي خوشي ٿي. شرميلا جي ڪرڪيٽر مڙس نواب آف پٽوڊي جون خبرون ڪندي مون کي ياد آهي تہ مون آءِ ايس جوهر کان پڇيو هو تہ اسان ٻڌو آهي تہ اهو نواب آهي. ان تي جوهر صاحب پنهنجي روايتي انداز ۾ مرڪندي چيو هو تہ:

“Yes! He is a ‘prince’ but without ‘I’ ”.

ان وقت اسان کي هن جو اهو چرچو سمجهہ ۾ نہ آيو ۽ سمجهيوسين تہ هو شايد پرنس لفظ جي اسپيلنگ لاءِ چئي رهيو آهي ۽ ان ۾ ’I‘ اکر نہ آهي پر پوءِ خبر پئي تہ نواب پٽوڊي (منصور علي خان) جي هڪ اک نقلي آهي يعني پٿر جي آهي. 1961ع ۾ جڏهن هو 20 سالن جو هو تہ انگلنڊ ۾ سندس ڪار جو حادثو ٿي پيو هو ۽ ونڊ اسڪرين جي ٽٽل شيشن سندس ساڄي اک کي ڦٽي ڇڏيو هو. ان بعد سيني کي اهو گمان هو تہ پٽوڊي هاڻ ڪرڪيٽ نہ کيڏي سگهندو. پر جلد ئي هو نيٽ پرئڪٽس ۾ اچي ويو ۽ هن هڪ اک سان کيڏڻ شروع ڪري ڏنو ۽ ڇهن مهينن بعد هن دهليءَ ۾ انگليند جي خلاف ٽيسٽ مئچ کيڏي.

نواب پٽوڊي (منصور علي خان) هڪ اک ختم ٿي وڃڻ جي باوجود 1961ع کان 1975ع تائين انڊيا طرفان 46 ٽيسٽ مئچون کيڏيون. جن ۾ 2800 رنس ٺاهيائين.... جن ۾ ڇهہ سينچريون بہ شامل آهن. انهن 46 ٽيسٽ مئچن مان 40 ۾ نواب پٽوڊي پنهنجي ٽيم جو ڪئپٽن رهيو. انهن مان 9 مئچن ۾ سندس فتح ٿي، 19 هارائين ۽ ٻيون Draw ٿيون. پٽوڊي جي ڪئپٽل مئچن ۾ اها پڻ هئي جيڪا انڊيا 1968ع ۾ نيوزيلئنڊ سان کيڏي. هيءَ دراصل انڊيا جي پهرين مئچ هئي جيڪا هن ڪنهن ٻاهرين ملڪ سان کيڏي. منهنجي ڪرڪيٽ سان ڪا گهڻي دلچسپي ناهي پر مونکي ياد آهي تہ انهن ڏينهن ۾ اسانجو جهاز جنهن ملڪ ۾ ويو ٿي اتي جي انڊين ڪميونٽي هن ڪاميابيءَ تي بيحد خوش هئي ۽ هر هڪ جي زبان تي منصور علي خان (پٽوڊي) جو نالو ائين هو جيئن ڪنهن زماني ۾ عمران خان جو ۽ هاڻ ٽنڊولڪر جو آهي.

بينظير بعد پاڪستان ۾ مشهور ترين عورت

نواب آف پٽوڊي منصور علي خان جي زال شرميلا ٽئگور بنگال جي آهي ۽ نوبل انعام يافته رابندر ناٿ ٽئگور جي خاندان سان هن جي پري جي مائٽي آهي. دراصل اوڻهين صدي جي آخري سالن ۾ گاگيندرا ناٿ نالي هڪ بنگالي پينٽر جون ناهيل تصويرون دنيا ۾ بيحد مشهور ٿيون ۽ اج تائين آرٽ جي دنيا ۾ هن جو وڏو نالو آهي. شرميلا ٽئگور هن آرٽسٽ جي پڙپوٽي ۽ ڪانا ڪندر ناٿ جي پوٽي آهي. شرميلا 1944ع ۾ حيدرآباد دکن ۾ ڄائي، جتي سندس پيءُ گِيتندر ناٿ ٽئگور ايسٽ انڊيا ڪمپني جي هڪ ڪارخاني جو مئنيجر هو. حيدرآباد دکن ۾ رهڻ ڪري شرميلا جي اڙدو سني آهي ۽ ڪانوينٽ اسڪولن مان پڙهڻ ڪري انگريزي پڻ سني ڳالهائي ٿي.

شرميلا ۽ پٽوڊي (منصور علي خان) کي ٽي ٻار آهن: انڊيا جي بالي وڊ جو مشهور ائڪٽر سيف علي خان ۽ ٻه ڌيئرون: فلم ائڪٽريس سوحا علي خان ۽ زيورن جي مشهور ڊزائينر صبا علي خان.

نواب پٽوڊي ۽ سندس زال شرميلا ٽئگور کان جيترو اسان جي ٿهي واقف هئي ان کان وڌيڪ اج جا نوجوان بالي وڊ جي ائڪٽر سيف علي خان کان ۽ سندس ڪنوار ڪرينا ڪپور کان آهن، جيڪا پڻ بالي وڊ جي ٽاپ ائڪٽريس آهي صابڻ ۽ شئمپو کان ڪارن ۽ ٽي وي تائين مختلف اشتهارن ۾ سندس تصويرون نظر اچن ٿيون.... ۽ نه فقط پنهنجي ملڪ انڊيا ۾ يا دبئي، سري لنڪا، نيپال، بنگلاديش ۾ پر اسان جي ملڪ جي به شهر شهر ۽ ڳوٺ ڳوٺ ۾ ڪرينا ڪپور جون تصويرون بل بورڊن، رسالن، اخبارن ۽ ٽي وي تي ايندڙ اشتهارن ۾ نظر اچن ٿيون..... سو ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته اسانجي ملڪ جا ماڻهو شهيد بينظير ڀُٽو بعد ٻئي نمبر تي ڪرينا ڪپور کي سڃاڻن ٿا.

اسان جي جواني وارن ڏينهن ۾ يعني سٺ واري ڏهاڪي ۾ جِتي شرميلا ٽئگور، ممتاز، وجينتي مالا ۽ آشا پاريک جهڙيون بالي وڊ جون اداڪارائون مشهور ٿيون اتي سنڌ کان لڏي آيل سنڌي هندو ڇوڪرين پڻ فلمن ۾ نالو پئدا ڪيو. انهن سڀني ۾ گهڻي مشهور ۽ سهڻي ساڌنا هئي.... يعني تن ڏينهن ۾..... هينئر ته اهي سڀ جي جيئريون آهن به ته اسان وانگر ستر سالن کان وڌيڪ پوڙهيون ڏاڏيون نانيون هونديون. بهرحال ٻئي نمبر تي ڪمود ڇڳاڻي هئي ۽ ٽئين نمبر تي ساڌنا جي ڪزن ببيتا شِو ڏاساڻي هئي.

ساڌنا پنهنجي ائڪٽنگ جي شروعات سنڌي فلم "اباڻا" سان ڪئي ان بعد لو ان شمله، ميري محبوب، وقت، وه ڪون ٿي ۽ راجڪمار جهڙين فلمن ۾ هيروئن ٿيڻ بعد سگهوئي فلم ڊئريڪٽر آر

ڪي نير سان شادي ڪري گهر ويهي وسايو. ان بعد هُنَ وري فلمن ۾ نظر نہ آئي. ببيتا ساڍنا کان چار پنج سال ننڍي آهي. ۽ سندس پيءُ هري شوڏاساڻي پڻ پنهنجي وقت جو هلڪو ڦلڪو ائڪٽر هو. ببيتا جي ماءُ هير آباد (حيدرآباد) جي ڪرسچن هئي جنهن جي گهر ۾ منهنجا ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو جا ڪلاس ميٽ ۽ دربيلي جي جج مخدوم عبدالواليءَ جا پٽ احمد حسين مخدوم ۽ خالد حسين ننڍي هوندي انگريزي ٽيوشن پڙهيا.

ببيتا شاديءَ تائين ويهارو کن فلمن ۾ ڪم ڪيو جهڙوڪ: دس لاکهہ (1966ع)، فرض (1967ع)، حسينہ مان جائي گي (1969ع)، اولاد، ڪب، ڪيون اور ڪهان.... وغيره. 1971ع ۾ سندس شادي راج ڪپور جي پٽ رنڌير ڪپور سان ٿي ۽ ڪپور فئملي جي رواج موجب هن ڪي فلمون ڇڏي گهر وسائڻو پيو. کين بہ ٻار (ڌيئون) آهن: ڪرشما ڪپور ۽ ڪرينا ڪپور.... جيڪي ٻئي فلمي ائڪٽريسون آهن. ڪرشما ڪپور (ڄم جو سال 1974ع) پريم قيدي، اناڙي، راجا بابو، سهاگ، قولي نمبر 1، سجن چلي سسرال جهڙين فلمن ۾ ڪم ڪيو آهي ۽ ڪيترائي ايوارڊ حاصل ڪري چڪي آهي. سندس مڱڻو اميتاڀ بچن جي پٽ ابيشيڪ سان ٿيو جنهن جو اعلان 2002ع ۾ اميتاڀ بچن جي 60 هين سالگرهہ جي موقعي تي ڪيو ويو هو پر پوءِ ڪجهہ مهينن بعد اهو ختم ڪيو ويو ۽ ڪرشما 2003ع ۾ سنجي ڪپور نالي هڪ سک ڪارخانيدار سان شادي ڪئي جنهن مان کيس بہ ٻار: هڪ ڌيءَ سمائرا ۽ هڪ پٽ ڪيان راج ڪپور آهن. سندن تازو گذريل سال عليحدگي ٿي آهي ۽ ڪرشما ٻارن سميت پنهنجي ماءُ ببيتا سان گڏ رهي ٿي.

ببيتا ۽ رنڌير ڪپور جي ننڍي ڌيءَ ڪرينا ڪپور 1980ع ۾ ڄائي ۽ بالي وڊ فلمن ۾ وڏو نالو پيدا ڪيو اٿس. خاص ڪري رفيوجي، ڪڀي خوشي ڪڀي غم، چميلي، جب وي ميٽ، باڊي گارڊ، قربان ۽ هيروئن وغيره. سندس 2012ع ۾ نواب آف پٽوڊي جي پٽ سيف علي خان سان شادي ٿي آهي. ڪرينا بالي وڊ جي اداڪارائن ۾ ڪافي پڙهيل ڳڙهيل آهي. پاڻ بنيادي تعليم جمنا ٻائي پارسي اسڪول مان حاصل ڪرڻ بعد ديراد ون جي ويلهم گرلس اسڪول مان پڙهي، جِتان پوءِ ممبئي جي مِٺي ٻائي ڪاليج مان ڪامرس ۾ گرئجوئيشن ڪيائين. ان بعد مائڪرو ڪمپيوٽر جي تعليم آمريڪا جي هارورڊ يونيورسٽيءَ مان حاصل ڪيائين. بعد ۾ هن کي Law پڙهڻ جو شوق ٿيو ۽ ممبئي جي گورنمينٽ ڪاليج آف لا ۾ داخلا ورتائين ان بعد کيس ائڪٽنگ جو شوق ٿيو ۽ ”ائڪٽنگ انسٽيٽيوٽ آف ممبئي“ مان تعليم حاصل ڪرڻ بعد فلمي دنيا ۾ آئي. ڪرينا جي سس شرميلا ٽئگور جڏهن منصور علي (نواب آف پٽوڊي) سان شادي ڪئي هئي تہ هوءَ هندوُ مان مسلمان ٿي هئي

پر ڪرينا ۽ سندس مڙس سيف علي خان جي وچ ۾ اهو طئي ٿيو آهي ته ڪرينا پنهنجو هندو ڌرم ئي قائم رکندي. ڪرينا پنهنجي مڙس سيف علي خان کان 10 سال ننڍي آهي.

1971ع کانپوءِ جيتوڻيڪ انڊيا سرڪار هندستان جي سيني نوابن جي قانوني حيثيت ختم ڪري ڇڏي آهي پر خانداني ريتن رسمن کي قائم رکڻ لاءِ سيف علي خان جي پيءُ منصور علي خان (پٽوڊي جي نائين نواب) جي 2011ع ۾ وفات تي ”پڳڙي“ رسم رچائي وئي جنهن ۾ سيف علي خان کي پٽوڊي خاندان جو ڏهون نواب قرار ڏنو ويو. سيف علي خان 1970ع ۾ نيو دهلي ۾ ڄائو. سندس پهرين فلم 1992ع جي يش چوپڙا جي ”پرمپرا“ هئي سندس ڪامياب فلمون 1994ع جون ”مين کلاڙي تو اناڙي“ ۽ ”يه دل لڳي“ ثابت ٿيون. ان بعد ڏهاڪو کن سال ڪو ٻوٿو نه ٻارايائين پر پوءِ 2003ع ۾ ”ڪل هو نا هو“ ۽ 2004ع ۾ فلم ”هم تم“ ۾ فلم فيئر ۽ نئشل ايوارڊ حاصل ڪري نالو روشن ڪيو اٿس.

سيف علي خان جي ڪرينا ڪپور سان ڪا پهرين شادي نه آهي. 1991ع ۾ هن فلم ائڪٽريس امرتا سنگهه سان شادي ڪئي جنهن مان کيس هڪ ڌيءَ ساران علي ۽ هڪ پٽ ابراهيم خان آهي. 2004ع ۾ طلاق ٿيڻ بعد ٻئي ٻار ماءُ وٽ رهن ٿا.

برمُودا ٽِڪنڊو ـــــ نِپاڳويا سَپاڳو

دنيا ۾ ڪيترين اهڙيون ڳالهيون ۽ ڪيتريون اهڙيون شيون آهن جيڪي اڄ به انسان ذات لاءِ معمو بڻيل آهن ۽ اڄ جي ماڊرن سائنس به اهي راز يا ڳجهه کولي نه سگهي آهي. اسان جهاز هلائڻ وارن جو انهن مان جن ڳالهين سان واسطو رهندو اچي، يا جن رازن بابت اسان کان اڄ به ماڻهو پڇندا رهن ٿا، انهن مان هڪ ته ”جَل پريون“ آهن. جل پريون اهي خوبصورت ڏِگهن وارن ۽ نيرين اکين واريون نوجوان عورتون آهن جن جو هيٺيون ڌڙ مڇيءَ جو آهي. اهي اڪثر سمنڊ تي نظر اچن ٿيون. ان ڳالهه جو نه فقط اسان وٽ ايشيا ۾ پر سڄي دنيا ۾ چوپچو آهي. يورپ جي اُترئين ٿڌن ملڪن ناروي، سئيڊن ۽ ڊئنمارڪ وغيره ۾ وچ ته اتي به ننڍن توڙي وڏن جي وات تي اها ”Mermaid“ (جل پري) آهي. ايتريقدر جو ڊئنمارڪ جي گاديءَ واري شهر ۽ مشهور بندرگاهه ڪوپن هيگن ۾ جل پريءَ جي مورتي ٺهيل آهي. جيڪا هن شهر جي علامت سمجهي وڃي ٿي. جيئن ”شينهن مڇي“ (Merlion) سنگاپور جي نشاني آهي. آفريڪا جي ممباسا، زنجبار، موبوتو جهڙن بندرگاهن ۾ وچ ته اتي به اسڪول جا ٻار توڙي گهرن جي ٻاهران ڏڪين تي ويٺل واندا واندا پوڙها به ”جل پرين“ بابت پڇن ٿا .... جڏهن ته اسان جهاز هلائڻ وارا سمنڊ تي رستو ڳولڻ يا سامهون ايندڙ ٽرئفڪ کي ڏيان ۾ رکڻ بدران جل پريون پيا ڳولهيون! سچي ڳالهه ته اها آهي ته هيترا سالَ ڏينهن رات جهاز هلائڻ جي باوجود اسان کي ته عام مڇي به نظر نه آئي. ڪڏهن ڪڏهن ڳاڙهي سمنڊ (بحر احمر) جي ڪنهن بندرگاهه .... جدي، رابيغ، ينبو ۽ پورٽ سوڊان يا مساوا جي ٻاهران لنگر ڪيرائي انتظار لاءِ ڏينهن به بيٺو هجبو هو ته اتي مڙيئي ڪڏهن ڪڏهن شارڪ مڇي نظر ايندي هئي، جو بحر احمر (Red Sea)۾ شارڪ مڇيون تمام گهڻيون آهن ۽ هن ٿي سمنڊ ۾ (۽ ملاڪا واري ڳچي سمنڊ ۾) پڻ جهاز جي هلڻ دوران اڏامندڙ مڇيون نظر اچن ٿيون جن مان ڪجهه جهاز جي عرشي (Deck) تي به اچي ڪرن ٿيون ۽ پوءِ ڦٿڪڻ دوران ڪي واپس سمنڊ ۾ هليون وڃن ٿيون ته ڪي ڊيڪ تي رکيل مختلف شين ۽ مشينن جي وچ ۾ ڦاسي پون ٿيون.

بهرحال شارڪ، وهيل يا فلائنگ مڇيون ان ڪري نظر اچن ٿيون جو انهن جو وجود آهي. باقي ’جل پري‘ لاءِ اڄ تائين بحث پيو هلي ته آيا اها مڇي جي ڌڙ واري عورت ”جل پري“ هڪ خيالي آهي يا واقعي سچ پچ ۾ آهي. ان کي ڏسڻ وارا به ڪيترائي آهن جن ۾ ڪي ته بيحد اعتبار جوڳا ماڻهو آهن جن جي ٻڌايل ڳالهه کي ڪوڙو چئي نٿو سگهجي. اهي جل پريون يورپ جي ماڻهن کي به نظر آيون

آهن ته آفريڪا ۽ آمريڪا جي ماڻهن کي به. جپان ۽ چين جي ماڻهن کي به ڏسڻ ۾ آيون آهن ته فجي ۽ پاپئا نيوگني ٻيٽن جي رهاڪن کي به .... پر هر هڪ کي، خاص ڪري سائنسدانن کي، ڪڏهن اعتبار اچي ٿو ته ڪڏهن نه. هر هڪ اهوئي سوچي ٿو ته آيا جل پريءَ جو وجود آهي يا نه! ۽ جيڪي ماڻهو چون ٿا ته هنن جل پريءَ کي اشارا ڪندي يا پنهنجن وارن کي ڦڻي ڏيندي ڏٺو انهن لاءِ ٻيا اهوئي چون ٿا ته واقعي هنن جل پريءَ کي هوشن حواسن ۾ ڏٺو يا خواب خيال ۾!

جل پريءَ وانگر ٻيون به دنيا ۾ ڪيتريون شيون آهن جيڪي عام ماڻهو توڙي سائنسدانن لاءِ مِٿ (Myth) بڻيل آهن ته آيا انهن ۾ ڪا حقيقت آهي يا نه. انهن ۾ سڀ کان گهڻي Curiosity پيدا ڪرڻ واري شيءِ برمودا ٽڪنڊو (Bermuda Triangle) آهي. جيئن ته ان جو واسطو اسان جهاز هلائڻ وارن سان آهي. ان ڪري هرڪو اسان کان سڀ کان گهڻا سوال "برمودا ٽڪنڊي" بابت ٿو ڪري. 1963ع ۾ جڏهن جهازراني ۽ جهازسازيءَ جي ٽريننگ ۽ تعليم جي شروعات ڪئيسين، ان وقت کان وٺي اڄ ڏينهن تائين رازن ۽ ڳجهن جي دُنيا ۾ "برمودا ٽڪندو" هڪ Hot Topic هلندو اچي، ته سمنڊ جي هن ٽڪنڊي ۾ جيڪو جهاز ٿو گهڙي اهو گهڻو ڪري تباهه ٿيو وڃي .... چاهي پاڻيءَ جو جهاز هجي يا هوائي جهاز. پڙهيل ڳڙهيل ماڻهن وٽ ته ان برمودا ٽڪنڊي جا داستان گردش ڪن ٿا پر اسان جي اڻ پڙهيل مڪراني، پناڻن ۽ ڪڇي خلاصين وٽ به برمودا ٽڪنڊي جون ڳالهيون خوف ۽ هراس پئدا ڪن ٿيون ۽ هنن جو ان ٽڪنڊي جي غيبي ڳالهين مان هر ڳالهه تي پڪو پروسو آهي. برمودا ٽڪنڊي ۾ وقت به وقت پيش ايندڙ حادثن جو خوف هنن جي دلين تي هميشه سدا بهار رهي ٿو.

اسان ڪراچيءَ کان آمريڪا ۽ ڪئناڊا هڪ به دفعا آياسين ۽ موٽياسين پر هن برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ کان پرَ ٻاهرو ٿي لنگهي وياسين. منهنجي خيال ۾ آمريڪا ڏانهن وڃڻ جو اسان جو هي ٽيون دفعو هو. جو اسان ان دفعي آمريڪا کان واپس ڪراچي موٽڻ بدران نيويارڪ کان اسپين جي بندرگاهه بارسلونا لاءِ لنگر کنيو. ان بابت مون کي جهاز جي ڪئپٽن هڪ ڏينهن اڳ ۾ ٻڌايو. آئون ان جهاز جو چيف انجنيئر هوس. اسپين، موراڪو پورچوگال وغيره لاءِ اسان کي سڌي ليڪ ۾ وڃڻ لاءِ برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ مان لنگهڻو هو. اهو ٽڪنڊو Avoid ڪري هيٺان يا مٿان کان لنگهڻ ۾ گهٽ ۾ گهٽ به ڏينهن وڌيڪ ضايع ٿين ها ۽ هتي جهاز جا مالڪ به ڪلاڪ فالتو تيل ٻارڻ تي به ارها ٿين ٿا. پئسينجر جهاز جي ٻي ڳالهه آهي، جيڪي هلڪي طوفان ۾ به جهاز جو ڪورس تبديل ڪري اصل روٽ کان پاسو ڪري هلن ٿا، جيئن مسافرن کي تڪليف نه رسي، ڇو جو پاڻيءَ جي جهاز ۾ سفر ڪرڻ لاءِ هوائي جهاز کان به ٽيڻو چوڻو ڀاڙو ڏيڻو پوي ٿو. باقي اسان، ڪارگو جهاز هلائڻ وارا، جڏهن جهاز طوفانن جي اک ۾ اچي ٿو ته پوءِ ڪورس Alter ڪري سگهون ٿا جو ان ۾ جهاز جي

ٻڏڻ جو خطرو آهي جيڪو نقصان جهاز جو مالڪ برداشت نٿو ڪري سگهي. باقي جهڙي تهڙي طوفان ۾ جهاز جي مالڪ طرفان اها ئي هدايت مليل هوندي آهي ته هلندا هلو پنهنجي ڪورس تي قائم رهو .... پوءِ پلي اسان جهاز وارن کي سي سڪنيس ٿئي ۽ الٽيون ڪندا رهون.

”هاڻ ڏسجو پنهنجي خلاصين جو حال“ ڪئپٽن چيو.

”انهن کي ڪهڙي خبر ته جهاز کي ڪهڙي روٽ تي وٺي ڪهڙي بندرگاهه ڏي پيا وڃون؟“ مون چيو.

”اڄ جي دور ۾ ڪٿي تي ڳالهه لڪي. ڪنهن نه ڪنهن سڪاني (ڪوارٽر ماسٽر) يا ڪئڊٽ کان کين خبر پئجي ويندي ته جهاز ڪهڙي ڪورس تي آهي.“ ڪئپٽن چيو.

”اهو به چڱو جو هي پروگرام گذريل Voyage (سفر) ۾ نه ٻڌيو جڏهن پُراڻو جهاز هلائي رهيا هئاسين، جنهن جي هر وقت break down (خراب ٿيڻ) جو خطرو هو. ۽ اهو جهاز جي برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ خراب ٿئي ها ته هرڪو چوي ها ته هن تي جنن ڀوتن جو اثر ٿيو آهي.“ مون کلندي ڪئپٽن کي چيو جنهن جي جواب ۾ ڪئپٽن به کلندي وراڻيو:

”صحيح ٿو چوين. هن ڀيري ته جهاز نئون نڪورو آهي، سو تنهنجي (يعني انجڻ) طرفان ته ڪو به خوف خطرو ناهي، باقي اسان جي نيويگيٽرن کي ڌيان رکڻو پوندو. ڪٿي ڪنهن سمنڊ هيٺ ٽڪري يا ٻڏل جهاز کي نه وڃي هٽن.“

آمريڪا جو ڪنارو ڇڏي اسان آرام سان ائٽلانٽڪ سمنڊ ڪراس ڪرڻ شروع ڪيو. ٻئي ڏينهن اسان برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ داخل ٿي چڪا هئاسين. موسم ۽ سمنڊ مانوهو پر اسان جي وهمي خلاصين (مڪرانين توڙي ڪچي ۽ پناڻن) جي چهرن تي غم ۽ غصو هو ته جهاز ان حصي واري سمنڊ ۾ ڇو هلي رهيو آهي؟ جڏهن سڄي دنيا واقف آهي ته هن ايراضيءَ ۾ جهاز ٻڏيو وڃن. جهاز تي موجود ماڻهو غائب ٿيو وڃن.... وغيره.

منجهند جي مانيءَ تي مون ڪئپٽن سان خلاصين جي ڳالهه ڪئي تنهن چيو ته هاڻ اڃي چڙهيا آهيون اسان جا وهمي ماڻهو بنهه جاهل آهن.

”مون کين اهو به سمجهايو آهي ته اهڙا وهم دل ۾ نه رکو.“ مون ڪئپٽن کي ٻڌايو ”پر هو اهو چئي قائل ٿا ڪن ته اسين ته ڪٽي جاهل آهيون يورپ ۽ آمريڪا جا پڙهيل ڳڙهيل ڇو ٿا برمودا ٽڪنڊي کان گهبرائين. هو اهي به مثال ٿا ڏين ته هتي نون جهازن جا به حادثا ٿيندا رهيا آهن ۽ توهان کان جهونن ڪپتانن جون به وايون بتال ٿينديون رهيون آهن. جڏهن هن علائقي واري سمنڊ (برمودا ٽڪنڊي) ۾ نيويگيشن (رستو ڏيکارڻ) وارا اوزار ڪم ڪرڻ ڇڏي ڏين ٿا.“

بهرحال رات جي مانيءَ بعد روزمره وانگر پنهنجن جونئرن ۽ خلاصين سان ڪچهري ڪرڻ بدران انجڻ روم جو چڪر هڻي اچي سمهي رهيس. انجڻ روم ۾ مونکي ڪا به انجڻ يا مشين اهڙي نه لڳي جنهن جي خراب ٿيڻ ۾ ٿورو به شڪ هجي. نئون نئون جهاز هو جيڪو يوگوسلاويا جي بندرگاهه رائيڪا ۾ ڪجهه مهينا اڳ ئي راس ٿيو هو. ان کي ڪراچي وٺي آيا هئاسين. جتان ان تي ڪيوبا لاءِ چانور چاڙهياسين. سئيز ڪئنال اجان بند هو سو آفريڪا ڪنڊ کي ڦيرو ڪري نميبيا وٽان ائٽلانٽڪ سمنڊ ڪراس ڪرڻ لاءِ اولهه جو رخ رکيوسين. ڪجهه ڏينهن جي سفر بعد اسان ڏکڻ آمريڪا جي ويجهو اچي پهتاسين ۽ برازيل وٽان ڪنارو وٺي سري نام ۽ فرينچ گيانا وٽان لنگهندا، ان بعد وينزوئلا ۽ ڪولمبيا جو پاسو ڏيندا، جتان ڪان وچ آمريڪا جا ملڪ پاناما، ڪاسٽريڪا ۽ نڪراگئا شروع ٿا ٿين، اسان اتر ڏي رخ رکيو ۽ جئميڪا ۽ ڪيمئن ٻيٽن وٽان ٿيندا ڪيوبا جي بندرگاهه "هوانا" ٻاهران اچي لنگر ڪيرايوسين. هوانا ۾ چانور لاهڻ ۾ به هفتا لڳي ويا. اجان ڪنٽينرن وارو سسٽم شروع نه ٿيو هو. هڪ ٻئي پويان ٽرڪون اچي ٿي جهاز پرسان بيٺيون جن ۾ چار ذريعي جهاز مان چانورن جون ڳوٽيون ڪڍي رکيو ويون ٿي. ڪيوبا بعد اسان جو جهاز هميشه وانگر ڪراچي، جدي ۽ پورٽ سوڊان لاءِ سامان کڻڻ لاءِ آمريڪا جي بندرگاهن نيو اورلينس، هوسٽن، فلڊلفيا، نيو ارڪ (نيو جرسي) ۽ نيو يارڪ ۾ رهيو ٿي. پر هن ڀيري اسان جي جهاز تي اسپين ۽ يورپ جي ٻين بندرگاهن لاءِ سامان چاڙهيو ويو. ان ڪري موٽڻ وقت پويان پير ڪرڻ بدران اسانکي آمريڪا جي سوانا بندرگاهه وٽان ائٽلانٽڪ سمنڊ ڪراس ڪرڻو پيو.... ان ڪري برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ مان لنگهڻ اسان جي مجبوري ٿي پئي. ان ٽڪنڊي کي پار ڪرڻ لاءِ اسان جي جهاز کي هڪ هزار کن ميل سفر ڪرڻو هو ۽ پاڻيءَ واري جهاز جي رفتار موجب اهو سفر 50 ڪلاڪن جو يعني اٽڪل ٻن ڏينهن ٻن راتين جو ٿو ٿئي.

اسان پهرين رات گذاري هاڻ ٻيءَ ۾ آيا هئاسين ۽ سمنڊ ساڳيو ماٺو هو طوفان يا خراب موسم جي ڪا اڳڪٿي نه هئي. مونکي پنهنجي جهاز جي انجڻين تي اعتماد هو. هر شيءِ نئين هئي. هي ته سانتيڪو سمنڊ هو پر طوفاني رات ۾ به انجڻ طرفان مونکي خوف يا خطرو نه هو. آئون سمهڻ کان اڳ وارو رائونڊ هڻي رهيو هوس. رات جا ساڍا ڏهه ٿيا هُئا. انجڻ روم ۾ فورٿ انجنيئر جي واچ (ڊيوٽي) هئي جنهن سان گڏ هڪ ففٽ انجنيئر، هڪ تيل وارو ۽ هڪ آڳ وارو (جيڪي گريزر ۽ فائر مين ٿا سڏجن) انجڻ روم ۾ هئا. پنهنجي ڪئبن واري پليٽ فارم وٽان انجن روم ۾ گهڙي مٿي Exhaust بئالر ڏي نهار ڪيم ۽ پوءِ پيوريفائر روم ۾ چڪر هنيم جِتي جهاز جي انجڻ ۾ ٻرندڙ تيل کي refine ڪيو ٿو وڃي. هر شيءِ نارمل هئي. ٻاهران ڪنڊ تي رکيل Evaporator کي چيڪ ڪيم ته هو روز مرهه وانگر 24 ڪلاڪن ۾ سمنڊ جي کاري پاڻي مان 30 کن ٽن مٺو پاڻي ناهي رهيو هو. ٽنهي جنريٽرن مان

هڪ هلي رهيو هو ۽ ٻـ Stand by هئا تـ جيئن ڪنهن وقت بـ هڪ خراب ٿي پوي تـ يڪدم ٻيو هلڻ شروع ٿي وڃي. آڳ وارو تيل تي ٻرندڙ بئالر ڪي ٻاري رهيو هو. تيل ۽ پاڻيءَ جا مختلف پمپ روز وانگر صحيح هلي رهيا هئا. رهائشي ڪمرن ۽ گوشت جي ڪمرن کي ٿڌو رکڻ لاءِ هلندڙ ايئر ڪنڊيشنر ۽ ڊوميسٽڪ فرج مشينون صحيح ڪم ڪري رهيون هيون. گوشت ۽ مڇين واري ٿڌي ڪمري جو در کولي ڏٺم تـ ان جو ٽيمپريچر ڪاٿو ويهـ ڊگريون هئو. ٿلهي ليکي ڍاڪو کن ٻڪريون ۽ ٽي چار ڍڳيون ڳنڍين ۾ لڙڪيل نظر آيون. جيڪو گوشت اسان کي ائٽلانٽڪ سمنڊ ٽپڻ لاءِ تـ ڇا اسپين پهچڻ تائين ڪافي هو. سياري جي موسم هئي ان ڪري انجن روم ۾ فرحت وارو ماحول هو. فورٿ انجنيئر کي خدا حافظ چئي پنهنجي ڪئبن ۾ اچي ليٽي پيس. پنهنجي ڪمري ۾ انجڻ جي آواز ۽ Vibration مان ئي اندازو ٿيو پئي تـ هر شيءِ نارمل آهي. ڪجهـ دير ڪو رسالو پڙهڻ بعد سمهي رهيس.

منهنجي خيالَ ۾ تـ ٻـ ٿي ڪلاڪ مس ستس تـ ڪنهن ٺڪاءَ تي اک کلي پئي ۽ انهي دوران الارم وڄڻ شروع ٿيو ۽ ان سان گڏ انجڻ روم جي فون جي گهنٽي وڳي. گهڙيال ۾ وقت ڏٺم رات جا ٻـ ٿيا هئا. انجڻ روم ۾ ان وقت ٿرڊ انجنيئر جي ڊيوٽي شروع ٿي چڪي هئي تنهن ٻڌايو تـ بئالر جو ”سيفٽي والو“ ليڪ ٿي پيو آهي ۽ بري طرح ٻاڦ سڄي انجڻ روم ۾ پکڙجي رهي آهي.

ٺڪاءَ جي آواز تي ڪئپٽن بـ گهبرائجي ويو. ان بـ فون تي خير عافيت معلوم ڪئي. انجڻ روم ۾ پهچي جائزو ورتم. مون سان گڏ ٻين سينيئر انجنيئرن کي بـ حيرت ٿي تـ اهو ڪم ٿيو ڪيئن؟ جڏهن ان لاءِ ڪو سبب موجود نـ هو ۽ بئالر جو پريشر بـ نارمل هو. بهرحال اهڙن موقعن تي ئي جهاز جي انجنيئرن (مئرين انجنيئرن) جو ڪم شروع ٿئي ٿو.

ڪلاڪ ٻن جي مٿا ڪٽ بعد ڪئپٽن کي فون ڪيم تـ ائٽلانٽڪ سمنڊ ۾ آهي تـ چوڌاري سڄ ئي سڄ، پر تنهن هوندي بـ ڪو ويجهو ۽ رستي جي سنوت ۾ بندرگاهـ آهي؟ هن ٻڌايو تـ: ”اٺن نون ڪلاڪن جي پنڌ تي برمودا ٻيٽ آهي.“ بهرحال اهو فيصلو ٿيو تـ ڪنهن بـ نموني سان جهاز کي برمودا ٻيٽ جي ”هئملٽن“ بندرگاهـ تائين هلڻ جوڳو رکيو وڃي، جِتي پوءِ ڪناري جي ورڪ شاپ جي ضرورت پوندي جو هڪ تـ بئالر جهڙي شيءِ کي صحيح ڪرڻ لاءِ ڳري مرمت جي ضرورت آهي ۽ ٻيو تـ جهاز اڃان گئرنٽي پيرڊ ۾ آهي، ان ڪري جهاز ٺاهڻ واري ڪمپني جي صلاح سان مرمت ڪرائي وڃي جو ان جو خرچ پڪو هو ڏيندا.

بئالر جي بند ٿيڻ ڪري اسان جهاز هلائيندڙ انجڻ کي Crude تيل تي هلائڻ بدران ڊيزل آئل تي هلائي، ٻئي ڏينهن منجهند ڌاري برمودا ٻيٽ تي پهتاسين جيڪو هن خطرناڪ ساموندي ٽڪنڊي

جو آخري ڇيڙو آهي. برمودا ٻيٽ تي ڪي خاص ساليانا جشن هلڻ ڪري ٻه ڏينهن آفيسون ڪارخانا بند هئا. ان بعد پنهنجي هيڊ آفيس ۾ جهاز تاهڻ واري ڪمپنيءَ سان وائرليسن ذريعي لکپڙهه هلندي رهي ۽ مقامي ورڪ شاپ کان ڪم وٺڻ جي اجازت ملي وئي. اتفاق اهڙو جو اسان جي جهاز کي برمودا مان ٻه ڪجهه سامان کڻڻ لاءِ ملي ويو. جيڪو جبرالٽر ۾ لاهڻو هو. جنهن ۾ پڻ ٻه ڏينهن لڳي ويا ۽ انتظار ۽ مرمت وارا ڏينهن ملائي اسان کي برمودا ۾ ٽوٽل پنج ڏينهن رهڻ لاءِ ملي ويا. برمودا ڇڏڻ وقت جهاز جا خلاصي چوڻ لڳا ته سچ چيو اٿن ته برمودا ٽڪنڊو نڀاڳو آهي، جنهن ڪيترن ئي جهازن ۽ جانين جي ستيا ناس ڪري ڇڏي.

آئون ڪين اهو ئي سمجهائيندو رهيس ته ”برمودا ٽڪنڊو“ (Bermuda Triangle) ٻين لاءِ ڪٽي نياڳو هجي پر پاڻ لاءِ ۽ پنهنجي جهاز جي مالڪن لاءِ ته سڀاڳو ثابت ٿيو. ان ڪري جو پاڻ کي پنج ڏينهن کن هڙي سهڻي ٻيٽ تي گهمڻ ڦرڻ ۽ آرام لاءِ ملي ويا ۽ ڪارگو ملڻ ڪري جهاز جي مالڪن کي ٻه لکين رپيا فائدو ٿي ويو.

برمودا ٻيٽ ۽ برمودا ٽڪنڊو

اسان وٽ هرڪو ”برمودا“ يا ”برمودا ٽڪنڊي“ (Bermuda Triangle) بابت پڇندو رهي ٿو پر هڪ عام ماڻهوءَ کي اها ڄاڻ ناهي تہ اهي ٻئي شيون ڇا آهن. آيا ٻئي هڪ آهن يا الڳ الڳ....؟ ۽ اهي آهن ڪٿي؟! هن ڪالم ۾ سمنڊ سان واسطو رکندڙ هڪ جهازيءَ جي حيثيت ۾ آئون پڙهندڙن کي ان بابت ڪجهہ ڄاڻ ڏيڻ چاهيندس.

برمودا هڪ ٻيٽ آهي جيڪو ائٽلانٽڪ وڏي سمنڊ ۾ بہ چئي سگهجي ٿو تہ ڪئريبين سمنڊ ۾ بہ. سمنڊن ۽ جاگرافيءَ کان اڻ واقف ماڻهو ان ڳالهہ تي اڪثر حيرت جو اظهار ڪندا آهن تہ ان مان ڇا مطلب آهي؟ اها ڳالهہ بہ هتي سمجهائڻ ضروري ٿو سمجهان. اها ڳالهہ ائين آهي جيئن ڪو چوي تہ سکر يا روهڙي جو شهر سنڌ ۾ بہ آهي تہ پاڪستان ۾ بہ. اهو ان ڪري جو سنڌ پاڪستان جو حصو آهي يا ڪٽي ائين بہ چئجي تہ لاهور پاڪستان ۾ آهي، پر ڪو چوي تہ لاهور، دهلي، تهران، ايشيا ۾ آهن تہ بہ صحيح آهي. اهڙي طرح هندوستان جا ٻيٽ ”لڪديپ“ (جيڪي ڏکڻ هندستان جي ڪاٻي پاسي واري سمنڊ ۾آهن) لاءِ چيو ويندو آهي تہ عربي سمنڊ ۾ آهن تہ ڪي وري چوندا آهن تہ هندي وڏي سمنڊ ۾ آهن. ٻئي ڳالهيون صحيح آهن. يا ”اندمان ٻيٽ“ جيڪي ڪنهن زماني ۾ ڪارو پاڻي سڏيا ويندا هئا ۽ هندستان تي انگريز راڄ وارن ڏينهن ۾ انگريز حڪومت وڏن ڏاڙيلن، ڌوهارين ۽ نڌر سياستدانن کي هنن ٻيٽن (اندمان ۽ نڪوبار) تي ڦٽو ڪري ڇڏيندي هئي، جتان واپس ورڻ جي ڪا واهہ نہ هوندي هئي. اهي خليج بنگال ۾ چئجن تہ بہ صحيح آهي پر جي ڪو چوي تہ اهي هندي وڏي سمنڊ ۾ آهن تہ بہ صحيح آهي، ڇو جو عربي سمنڊ توڙي خليج بنگال وارو سمنڊ .... ويندي ايراني نار، عدن وارو نار، مڊگاسڪر وارو چئنل، سري لنڪا جي پر وارو نار، گلف وارو سمنڊ ۽ ٻيا بہ ڪيترا ننڍا سمنڊ ”هندي وڏي سمنڊ“ جا حصا آهن.

دنيا جي گولي تي زمين کان وڌيڪ پاڻي آهي ۽ جيئن زمين جي ڇَڪن کي اسان ايشيا، آسٽريليا، يورپ، آفريڪا ۽ آمريڪا کنڊ سڏيون ٿا، تيئن انهن جي وچ ۾ وهندڙ پاڻيءَ کي پنجن وڏن سمنڊن ۾ ورهايو ويو آهي. جيئن هندي وڏو سمنڊ، پئسفڪ، ائٽلانٽڪ، اتر ۾ آرڪٽڪ سمنڊ جيڪو هميشہ برف سان ڍڪيو پيو آهي ۽ اهڙي طرح ڏکڻ قطب واري سمنڊ کي سدرن سمنڊ سڏجي ٿو. انهن سمنڊن کي انگريزيءَ ۾ ”Ocean“ سڏجي ٿو. هر وڏي سمنڊ ۾ ڪيترائي ننڍا ننڍا سمنڊ اچي وڃن ٿا، جن کي انگريزي ۾ ”Sea“ سڏجي ٿو. جيئن ائٽلانٽڪ وڏي سمنڊ ۾ نارٿ سي، بالٽڪ سي، ڪئريبين

سي ، ميڪسيڪو جو نار (Gulf)، خليج هڊسن، سيليٽڪ سمنڊ .... ويندي پوئنچ (ميڊيٽرينين) سمنڊ ۽ بحر اسود (ڪارو سمنڊ) بہ ائٽلانٽڪ جا حصا چئي سگهون ٿا، جو انهن ۾ پاڻي ائٽلانٽڪ سمنڊ مان اچي ٿو. جبرالٽر واري ڳچي سمنڊ وٽان ائٽلانٽڪ سمنڊ جو پاڻي ميڊيٽرينين ۾ گهڙي ٿو ۽ ٻي ڪنڊ ۾ اوڀر طرف ميڊيٽرينين سمنڊ جو پاڻي باسفورس (ترڪي) وٽان ڪاري سمنڊ ۾ گهڙي ٿو. اهڙي طرح اٿل پٿل ڪري هر سمنڊ جو پاڻي قدرتي طور صاف ٿيندو رهي ٿو ۽ هڪ ٻئي سان ملي جلي هڪ جهڙي سواد جو رهي ٿو. ان ڪم ۾ روزانو ٻہ دفعا وير جو چڙهڻ ۽ لهڻ بہ ڪافي مددگار ثابت ٿئي ٿو. دنيا جي ملڪن جي بندرگاهن توڙي بيچن (سامونڊي ڪنارن) تي ويجو تہ توهان کي اهي صاف سٿرا نظر ايندا. اسان اجان ننڍا هئاسين يعني هيءَ 1961ع جي ڳالهہ آهي جڏهن اسين مئٽرڪ ۾ هئاسين ۽ پيٽارو کان ڪياماڙي ۽ منهوڙو گهمڻ آيا هئاسين، تہ مونکي ياد آهي تہ ايڏي سختي هئي جو ڪنهن کي سمنڊ ۾ پني اڇلائڻ جي اجازت نہ هوندي هئي، سمنڊ جو پاڻي ايترو صاف هوندو هو جو ڪياماڙي توڙي منهوڙي واري جيٽيءَ وٽ ڪيترا مڪراني ۽ ڪڇي ٻار سمنڊ ۾ سڪو اڇلائي، تري مان ڪڍي ايندا هئا. اڄ جڏهن دنيا صفائيءَ ڏي ڌيان پئي ڏئي تہ اسان جو سمنڊ سڀ کان گهڻو گدلو ٿي ويو آهي. هرڪو ماڻهو ان ۾ ڪن ڪچرو اڇلائيندو رهي ٿو. ايتريقدر جو ٻاهرين ملڪن کان ايندڙ جهاز بہ اسانجي بندرگاهہ ۾ گندو تيل، ٻورچيخاني جو ڪچرو توڙي ٽائليٽ ڦٽو ڪندا رهن ٿا. روزانو وير چڙهڻ ڪري هر روز ڪافي حد تائين صفائي ٿيو وڃي. پر جي قدرت طرفان اهو نظام نہ هجي ها تہ اسانجي بندرگاهن ۾ ايڏي ڍپ هُجي ها جو ٽاور وٽ نهيل برج تان لنگهندي بہ نڪ کي بند ڪرڻو پوي ها.

سو بحر اسود (Black Sea) جهڙا ننڍا سمنڊ وير چڙهڻ ۽ لهڻ جي عمل ۾ هر روز صاف ٿيندا رهن ٿا. اسان هتي گهڻي ڳالهہ ائٽلانٽڪ سمنڊ جي ڪنداسين، جنهن ۾ برمودا ٻيٽ آهي. ائٽلانٽڪ سمنڊ، جنهن کي اسان وٽ بحر اوقيانوس سڏيو وڃي ٿو دنيا ۾ پئسفڪ سمنڊ (بحر الڪاهل) بعد ٻئي نمبر تي وڏو سمنڊ آهي، جيڪو سمجهو تہ ساڍا ڏهہ ڪروڙ چورس ڪلوميٽرن تي پکڙيل آهي. سڄي پاڪستان جي پکيڙ اٺ لک چورس ڪلوميٽر آهي. ان حساب سان ڏٺو وڃي تہ هن سمنڊ ۾ پاڪستان جيڏا 133 ملڪ سمائجي وڃن.

اسانجي ايشيا کنڊ جي کاٻي پاسي يعني اولهہ ۾ مٿي يورپ کنڊ آهي تہ هيٺ آفريڪا کنڊ آهي. ان بعد وڌيڪ کاٻي پاسي ويجبو تہ هي سمنڊ (ائٽلانٽڪ) شروع ٿئي ٿو. 4000 کن ميل (اٽڪل 6500 ڪلوميٽر) کاٻي طرف (اولهہ طرف) وڃڻ بعد ڏکڻ آمريڪا، اتر آمريڪا ۽ ڪئناڊا شروع ٿئي ٿو. اجان بہ جي اڳتي هلبو تہ اهي لتاڙڻ بعد پئسفڪ سمنڊ شروع ٿئي ٿو جيڪو دنيا جي چوڏاري ڦري

جپان، فلپين، چين تائين ٿو اچي لڳي. ان بعد ملائيشيا، ٿائيلينڊ، ميانمار، بنگلاديش کان هندي وڏو سمنڊ شروع ٿئي ٿو ته هيٺ آسٽريليا تائين ۽ کابي پاسي آفريڪا جي مشرقي ڪناري تائين هلي ٿو.

يورپ کنڊ ۾ آخر وارو ملڪ پورچوگال آهي ۽ آفريڪا کنڊ ۾ موراڪو ۽ سينيگال، جن سان ائٽلانٽڪ سمنڊ جون ڇوليون ٽڪرائجن ٿيون. اسان ڪڏهن ڪڏهن سينيگال جي بندرگاهه ڊڪار تي يا وري يورپ ۾ هوندا آهيون ته پورچوگال جي بندرگاهه لسبن کان نيويارڪ پهچڻ لاءِ ائٽلانٽڪ سمنڊ ڪراس ڪندي، اسان کي اٽڪل 200 ڪلاڪ لڳي ويندا آهن. يعني ست يا اٺ ڏينهن راتيون. هوائي جهاز جو ته اندازو لڳائي سگهجي ٿو ته اهو لسبن (پورچوگال) کان نيويارڪ (آمريڪا) ڪيترو وقت ٿو لڳائي، پر سامونڊي جهاز جو اڳوات اندازو لڳائڻ يا هر وقت ساڳيو ٽائيم برقرار رکڻ ڏاڍو مشڪل آهي. ڇو جو اسان ڪٺي پاڻيءَ جي جهاز کي ٽيهه ميل في ڪلاڪ جي رفتار سان هلايون ۽ ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته ان جي انجڻ ان ئي رفتار سان هلندي، پر ضروري ناهي ته اهو ڪلاڪ ۾ اوترو فاصلو طيءِ ڪري. ڪڏهن ڪڏهن ته فاصلو به رفتار مطابق طيءِ ٿئي ٿو پر ڪڏهن ڪڏهن اهو ٽيهن بدران چاليهه به ٿيو وڃي ته ڪڏهن ٽيهن بدران ويهه به. ان جو دارومدار لڳندڙ هوا ۽ سامونڊي ڇولين تي به آهي. جيڪڏهن اهي ٻئي جهاز جي پنيان آهن ته جهاز ڪجهه انجڻ جي زور تي ته ڪجهه ڇولين ۽ پنيان لڳندڙ هوا تي وڌيڪ فاصلو طيءِ ڪندو ويندو. پر جي اهي ٻئي شيون سامهون جون آهن ته پاڻيءَ جو جهاز في ڪلاڪ ۾ گهٽ فاصلو طيءِ ڪندو. ڪڏهن ڪڏهن ته ڏينهن رات لڳا تار سامهونءَ کان اهڙيون ته تيز هوائون (Cyclones) هونديون آهن جو 24 ڪلاڪن بعد سج تارن ذريعي پنهنجي سمنڊ تي پوزيشن معلوم ڪندا آهيون ته خبر پوندي آهي ته جهاز جي انجڻ 24 ڪلاڪ هلڻ جي باوجود جهاز اتي ئي بيٺو آهي. اندازو لڳايو ته اهڙن طوفانن ۾ سامهون جي بگڙيل سمنڊ ۾ جي انجڻ خراب ٿي پوي ته جهاز بي يارو مدد پنتي ڏڪجيو وڃي ۽ جهاز تي ڪنٽرول نه هجڻ ڪري ڪنهن سمنڊ اندر ٽڪريءَ سان ٽڪرائجي به وڃي يا ڪنهن ٻيٺ تي به چڙهي سگهي ٿو. پاڻيءَ جي جهاز جي رفتار تي منجهس رکيل سامان (cargo) به اثر انداز ٿئي ٿو ۽ سمنڊ اندر پيدا ٿيندڙ ڪُنون (under currents) به پنهنجو اثر ڏيکارين ٿيون. بهرحال اسان جي جهاز کي ائٽلانٽڪ سمنڊ ٽپڻ ۾ ست کان اٺ ڏينهن لڳي ويا تي. اهو ڪو ننڍو عرصو ناهي. اسان اهو ئي چوندا هئاسين ته، قدرت هيڏو وڏو سمنڊ ڇو ناهيو آهي جو ڏينهن رات جهاز هلائي هلائي ساڻا ٿيو پئون....؟! ۽ ڪڏهن ڪڏهن جڏهن طوفان لڳا تي .... ۽ ائٽلانٽڪ سمنڊ تي اهي اڪثر لڳندا رهن ٿا، ته اهو سفر ڏهه ويندي يارهن ڏينهن به ونندو هو. خراب سمنڊ اڪثر سي سڪنيس پيدا ڪري ٿو جنهن ڪري انسان مايوسي (Depression) جو شڪار ٿيو پوي. ائٽلانٽڪ سمنڊ ڪراس ڪندي خراب حالتن ۾ پنهنجي مٿان

هوائي جهاز کي اڏامندو ڏسي اڪثر دل ۾ ايندو آهي تہ هوائي جهاز هلائڻ وارا ڪيڏا تہ خوش نصيب آهن .... اڄ ئي شامَ ڏاري نيويارڪ يا واشنگٽن کان وڃي نڪرندا .... هنن کي ڪهڙي خبر تہ هيٺ اسان پاڻيءَ جي جهاز هلائڻ وارن جي پيٽ ۾ ڪهڙي ولوڙ لڳي پئي آهي ۽ اڃان خبر ناهي ڪيترا ڏينهن ان طوفان ۾ هونداسين. سمنڊ تي طوفان نہ بہ هجن ان هوندي بہ ائٽلانٽڪ جيڏو سمنڊ عبور ڪرڻ بور ٿو ڪري, جو هن سمنڊ ۾ يورپ يا آفريڪا جو ڪنارو ڇڏ تہ وچ ۾ ڪو ٻيٽ يا زمين ڏرو نظر نٿو اچي, جيسين اچي آمريڪا جي ڪناري سان لڳجي. اهو بہ شڪر آهي جو اسان کي خبر پوندي رهي ٿي تہ اسان روزانو ڪيترو فاصلو طيءِ ڪيو ۽ منزل اچڻ ۾ باقي ڪيترو فاصلو آهي. ڪولمبس جنهن جو ڳَلَ بنا جهاز هو, جيڪو هوائن جي آڌار تي آهستي آهستي پئي ويو, اهي تہ پاڳل ٿي ويا هوندا تہ هي سمنڊ ڪڏهن ٿو ڪٽي ۽ ڪنارو نظر اچي .... ۽ آيا ڪنارو اچڻو بہ آهي يا نہ. بهرحال هاڻ سمنڊ جو هڪ هڪ ميل مَاپيل ۽ مَيَل آهي .... رستو ڳولڻ جا بہ ڪيترائي اوزار آهن. مهينو تہ ڇا ڇهن مهينن جو بہ کاڌو خوراڪ ۽ پاڻي جهازن جي ڪولڊ اسٽورن ۾ رکي سگهون ٿا.

ائٽلانٽڪ سمنڊ جِتي وڃي آمريڪا سان لڳي ٿو اتي ان سمنڊ جو ڪجهہ حصو ڪئريبين سمنڊ سڏجي ٿو. هونءَ تہ ائٽلانٽڪ سمنڊ ۾ ڪي ايڪڙ ٻيڪڙ ٻيٽ آهن, پر ڪئريبين سمنڊ ڪيترن ئي ٻيٽن سان ڀريو پيو آهي جيڪي سٺي موسم ۽ سونهن ڪري دنيا جا بهترين ٻيٽ سمجهيا وڃن ٿا ۽ اهي سڀ هڪ ٻئي جي ڪافي ويجهو ويجهو آهن .... جيئن تہ: باربادوس, سينٽ لوسيا, ڪيمئن, جئميڪا, هائٽي, ڊومنيڪن ريپبلڪ, پورٽوريڪو بهاما, ڪيوبا, ٽرنيڊاڊ, ٽوباگو وغيره وغيره. هڪ برمودا ٻيٽ آهي, جيڪو ڪئريبين سمنڊ ۾ هجڻ جي باوجود باقي سڀني ٻيٽن کان پري ۽ الڳ ٿلڳ آهي. سمجهو تہ پورٽوريڪو کان 956 ميل يعني 1540 ڪلوميٽر اتر ۾ آهي. آمريڪا جي رياست نارٿ ڪئرولينا هن جي ويجهو آهي تہ بہ 563 ميل يعني 1043 ڪلوميٽرن جي فاصلي تي آهي.

ائٽلانٽڪ سمنڊ جي وچ مان خط استوا (equator) واري خيالي ليڪ گذري ٿي ۽ ان ليڪ جي مٿئين حصي واري سمنڊ کي ”اتر ائٽلانٽڪ“ سڏجي ٿو ۽ هيٺين سمنڊ کي ”ڏکڻ ائٽلانٽڪ“. برمودا ٻيٽ اتر ائٽلانٽڪ ۾ اچي ٿو. ”هئملٽن“ برمودا ٻيٽ جو وڏو شهر, بندرگاهہ ۽ گاديءَ جو هنڌ آهي. برمودا وارن جي اڄ ڪلهہ جيتوڻيڪ پنهنجي حڪومت آهي پر ان هوندي بہ اڃان تائين برطانيہ جي اثر رسوخ هيٺ آهي. ائٽلانٽڪ سمنڊ ۽ اتر آمريڪا ۾ جيڪي انگريزن جون بيٺڪون هيون انهن مان برمودا آخري نشاني آهي, جنهن کي سڀ کان آخر ۾ خودمختياري ملي.

هونءَ ڏٺو وڃي تہ برمودا ٻيٽ 138 ننڍين وڏن ٻيٽن جو مجموعو آهي. جيئن مالديپ ٻيٽ هڪ نہ پر سؤ کن ٻيٽ آهن پر فرق رڳو اهو آهي جو مالديپ ٻيٽ 700 کن ميلن تي ٽڙيل پکڙيل آهن، پر برمودا وارا ٻيٽ بمبئي وانگر هڪ ٻئي کي ويجها آهن ۽ جيئن بمبئي جي ستن ئي ٻيٽن کي پلين ۽ رستن ذريعي ملايو ويو آهي تيئن برمودا جي 138 ٻيٽن مان ڪيترائي وڏي سائيز جا ٻيٽ پلين ۽ روڊن رستي ڳنڍيل آهن. ڪيترا ننڍا ننڍا ٻيٽ تہ رهڻ جي قابل نہ آهن جو ڏينهن ۾ بہ دفعا وير چڙهڻ تي اهي پاڻيءَ اندر ئي رهن ٿا. جيڪي ٻيٽ رهڻ قابل آهن انهن جا جيتوڻيڪ پنهنجا پنهنجا نالا آهن، پر انهن جا رهاڪو پاڻ کي ’برمودي‘ ئي سڏرائين ٿا. چون ٿا تہ هي ٻيٽ سمنڊ هيٺ آتش فشان (volcano) ڦاٽڻ تي ان مان نڪرندڙ لاوا جي ڄمڻ ڪري رونما ٿيا. بمبئي، جيڪو هاڻ ممبئي سڏجي ٿو ان جا ست ٻيٽ (ماهيم، ورلي، پاريل، مازگائون ۽ ڪولابا وغيره) تہ وري بہ هڪ ٻئي جي ڀرسان اهڙي حالت ۾ هئا جو انهن ٻيٽن جي وچ وارو سمنڊ ڀرڻ سان ممبئي اڄ هڪ ڇَڪَ (Piece) جي شڪل ۾ ٿي پيو آهي پر برمودا جا هي 138 کن ٻيٽ ۽ انهن جي چوڌاري ڇيتين جهڙا 50 کن ٻيا بہ ٻيٽ اٽين ٽڙيل پکڙيل آهن، جيئن زنجير جو ڪڙو جنهن جو وچ خالي هجي ۽ ان ڪڙي مان بہ چوڌاري لوهہ ڳريل هجي. ان کان علاوه برمودا جي چوڌاري سمنڊ هيٺ ايڏيون تہ Reefs (ٽُڪيل پهاڙيون) آهن جو اڄ ماڊرن جهازن وارا بہ برمودا جي بندرگاهہ ۾ گهڙڻ کان ڪيٻائين ٿا تہ متان سندن جهاز ٽڪرا ٽڪرا نہ ٿي وڃي.

1503ع ۾ برمودا ٻيٽ تائين جيڪو پهريون يورپي پهتو هو اهو هسپانوي ڪئپٽن ”جئان ڊي برموديز“ هو جنهن جي نالي تي هي ٻيٽ آهي. انهن ڏينهن ۾ هن ٻيٽ تي ڪو بني بشر موجود نہ هو ۽ هُن هنن ٻيٽن وٽان لنگهندي، هِنَ ٻيٽ کي اسپين سلطنت جي ملڪيت قرار ڏنو. انهن ڏينهن ۾ ڪاٺ جا جهاز هئا جيڪي سڙهن ۽ چپوئن تي هليا ٿي. هوائي جهاز يا انجڻيون يا پيٽرول ڊيزل اڃان ايجاد نہ ٿيا هئا. ڪولمبس جي هن پاسي (ائٽلانٽڪ ڪراس ڪري آمريڪا طرف) اچڻ بعد ٻين بہ يورپي ملڪن جون حڪومتون يا واپاري ٽولا نئين دنيا جي ڳولا لاءِ پئسو لڳائڻ لڳا ۽ هو پنهنجي ڪاروبار موجب ڪاٺ جا وڏا جهاز نهرائي ملڪ جي قابل ڪئپٽنن ۽ خلاصين حوالي ڪري رهيا هئا جيئن نئين دنيا تي قبضو ڪري اتي آفريڪا کان خريد ڪيل غلامن ذريعي آبادي ڪرائي پنهنجي ملڪن (پورچوگال، اسپين، انگلينڊ، هالينڊ، اٽلي ۽ فرانس وغيره) کي ۽ ڪاروباري ڪمپنين کي فائدو رسائين. اهو ائين هو جيئن اڄ ڪلهہ هِتي اسان وٽ اخبارن ۽ ٽي وي ذريعي اعلان ٿئي ٿو تہ ڪراچي جي سپر هاءِ وي ڀرسان ڪراچي کان 30 ڪلوميٽر پري رڻ پٽ بيابان ۾ ”DHA“ سٽي يا ”بحريا ٽائون“ ٺهي رهيو آهي ۽ ماڻهو اهو سوچي انهن پئسو لڳائي رهيا آهن. تہ اهي اسلام آباد ۾ بہ ٺهيا تہ ڏاڍا

ڪامياب ويا سو ڇو نہ هتي بہ اسان پئسو لڳايون. اهڙي طرح پندرهين صديءَ ۾ اسپين وارن جهازُ ڪرسٽافر ڪولمبس حوالي ڪيو تہ جيئن انڊونيشيا پاسي ڪان لونگ، ڦوٽا، دارچيني جهڙن مصالحن سان ڀري اچي. انهن ڏينهن ۾ سمنڊ تي رستو ڳولڻ جا ڪي اوزار بہ نہ هئا ۽ ائٽلانٽڪ سمنڊ کي تہ ڪنهن بہ ڪراس ڪرڻ جو نٿي سوچيو جو ان وقت سيني اهو ٿي سوچيو تہ اڳيان ڀي ڪا دنيا ناهي. پر هي همراهہ رستو ڀلجي ويو يا شايد خراب سمنڊ ملڻ ڪري وايون ٻتال ٿي ويس ۽ مشرق ڏي وڃڻ بدران مغرب ڏي هليو ويو ۽ وڃي آمريڪا پهتو جتان پوءِ سال ڏيڍ بعد مال ميڙي اچي ٻڌايائين تہ ايڏانهن مغرب ڏي تہ موج مزا لڳا پيا آهن .... پليون زمينون آهن. ڪٿي ڪٿي ڪو ماڻهو ڇيڙهہ آهي (جيڪي پوءِ ريڊ انڊين سڏجڻ لڳا) نہ تہ ڪو والي وارث ناهي. ان معلومات بعد پوءِ يورپ جي هر ملڪ جيڪو جهازراني ۽ جهاز سازيءَ ۾ هوشيار هو پنهنجا ماڻهو آمريڪا ڏي موڪلڻ شروع ڪيا تہ وڃي قبضا ڪن. حڪومتن هڪ طرف، تہ نجي ڪاروباري ڪمپنين ٻئي طرف. اخبارن ۾ اعلان ايندا رهيا ٿي تہ فلاڻي ڪمپني آمريڪا ڏي جهاز موڪلڻ چاهي ٿي جيڪي ان ۾ پئسو لڳائڻ چاهين اهي جمع ڪرائين. پوءِ ڪن جا جهاز رستي تي ٻڏي بہ ويا ٿي. جيئن برموديز ڇڳو جو برمودا ٻيٽ اندر داخل نہ ٿيو ۽ پري کان ئي اهو ٻيٽ پنهنجي ملڪ جي ملڪيت قرار ڏئي اڳتي وڌي ويو نہ تہ ان وقت ۾ ٽڪر ڪري جهاز کي برمودا جي اندرين حصي ۾ گهڙي ها تہ جهاز ڇيٽيون ڇيٽيون ٿي وڃيس ها .... جو ان وقت اهي جهازن جا ڪئپٽن ايڏا قابل ۽ تجربيڪار نہ هئا ۽ نہ وري جاگرافي ۽ اوشنوگرافي جهڙن سبجيڪٽن کان واقف هئا. نہ وري ان وقت تائين sextant ۽ ايڪو سائونڊر جهڙا اوزار ايجاد ٿيا هئا، جن ذريعي خبر پئجي سگهي تہ جهاز جي تري کان سمنڊ جو ترو ڪيترو اونهو آهي .... سمنڊ جي اندر ڇا ڇا موجود آهي، سمنڊ ڪٿي اونهو آهي ۽ ڪٿي تانگهو..... وغيره.

بهرحال هي ”ڪئپٽن برموديز“ هن ٻيٽ کي ”برمودا“ نالو ڏئي نقشي ۾ هٽي پنهنجي ملڪ جي ملڪيت ڪئي ۽ اسپين پهچڻ تي اخبارن ۾ اعلان بہ ٿي ويو تہ جتي پورچوگالن يا انگريزن هنن ٻيٽن ۽ ڏرتيءَ جي حصن تي قبضو ڪري هي هي نالا رکيا آهن، اتي اسپين وارن برازيل، ڪولمبيا، پورٽوريڪو سان گڏ ”برمودا“ ٻيٽ بہ هٿ ڪيو آهي .... ڇا تہ زمانو هو ....! فقط ڪنهن ملڪ يا ٻيٽ تي پهچڻ يا پري کان ڏسڻ سان اهو ان جي ملڪيت ٿي ويو ٿي .... اهي سڀ فائدا يورپي قومن پئي ورتا جو هي ٽيڪنالاجيءَ ۾ اسان کان گهڻو اڳ ٿي ويا هئا. جيسين ”عرب مسلمان“ حضرت عمر ۽ امير معاويہ جي ڏينهن کان جهازرانيءَ ۾ هوشيار هئا ۽ جهاز ناهي سگهيا ٿي، تيسين هو قبرص، مالٽا کان سوڊان، لبيا، موراڪو ۽ اسپين فرانس تي قبضو ڪري ويا. پر هاڻ هي يورپي تيز ٿي ويا. اسان وٽ نندي ڪنڊ ۾ لوڏي، بابر، همايون ۽ اڪبر جو دور هو. جن جو گهڻو زور شعر و شاعري، ناچ گانن، پتنگ ۽

ڪچي شراب تي هو.... پوءِ همايون جهڙا بادشاهہ ڏاڪڻين تان پئي ڪريا .... اورنگزيب ۽ شاهجهان جهڙا بادشاهہ تاج محل ۽ ٻيون عمارتون تہ ٺهرائيندا رهيا پر مليريا جي بخار جي گوريءَ لاءِ بہ هنن انگريزن اڳيان هٿ ٽي ٽنگيو ۽ هنن کي پنهنجي ملڪ ۾ ڪارخانا کولڻ جي اجازت ڏيئي ڇڏي ۽ نتيجي ۾ اٺ تنبوءَ منجهہ عرب ٻاهر ٿي ويو.

بهرحال 1503ع ۾ ڦيرڦار بعد برمودا کي پري کان ڏٺو ويو ۽ اسپين حڪومت جي ملڪيت قرار ڏنو ويو. ان بعد اسپين ۽ يورپ جي ٻين ملڪن جا جهاز اتان لنگهندا رهيا. انهن ڏينهن ۾ يورپي جهازران ڊگهي سفر ۾ کاڌي خوراڪ لاءِ پاڻ سان جيئرا جانور ڪٺي نڪرندا هئا .... خاص ڪري سوئر، ڪڪڙيون، ٻدڪون وغيره. لڳي ٿو تہ هتان ايندي ويندي اهي جهازي هڪ بہ سوئر هنن ٻيٽن تي ڇڏيندا ويا يا هنن ٻيٽ ۾ اندر گهڙڻ وقت سنڌن جهاز سمنڊ اندر جبلن سان ٽڪرائڻ ڪري ڀڄي پيا ٿي ۽ جهاز تي موجود سوئرن مان ڪجهہ ٻڏي ويا ٿي تہ ڪجهہ بچي هنن ٻيٽن تي هليا آيا ٿي ۽ هتي خوب ساوڪ هجڻ ڪري هو پلبا رهيا ٿي. جڏهن گهڻو گهڻو پوءِ برمودا ۾ ماڻهن رهائش اختيار ڪئي تہ هنن کي انيڪ سوئر نظر آيا.

برمودا ۾ ماڻهن جي صحيح طرح رهائش 1609ع کان ٿي جڏهن سخت طوفان ۾ Sea Venture" نالي هڪ برطانيا جو جهاز هن ٻيٽ سان ٽڪرائجي پيو ۽ ان ۾ موجود سڀ ماڻهو ٻاهر نڪرڻ بعد ٻي ڪا واهہ نہ ڏسي هن ٻيٽ تي ئي رهي پيا. هي جهاز انگريز ڪمپني "ورجينيا" جو هو. هن ڪمپنيءَ بہ سال اڳ 1607ع ۾ آمريڪا کنڊ جي علائقي ورجينيا ۾ جيمس ٽائون تي قبضو ڪيو هو ۽ هي جهاز "سي وينچر" هينئر بہ اوڏانهن وڃي رهيو هو جو رستي تي برمودا ٻيٽ جي چوڌاري سمنڊ اندر موجود ٽڪرين (Reefs) سان ٽڪرائجي پيو. جهاز ۾ موجود ماڻهن مان ڪجهہ تري اچي هن ٻيٽ تي نڪتا. هنن انگريزن جي پهچڻ تي برمودا ٻيٽ اسپين بدران انگليند وارن جو ٿي ويو ۽ جيئن انڊيا ۾ انگريزن جي "ايسٽ انڊيا ڪمپني" هئي تيئن هتي برمودا کي انگريزن جي "ورجينيا ڪمپني" هلائڻ لڳي.

اهو سلسلو 1614ع تائين هلندو رهيو. ان بعد هي ٻيٽ ٻين پرائيويٽ واپاري ڪمپنين جي ور چڙهندو آخر ۾ 1707ع ۾ "برطانيا حڪومت" وارن جي ڪالوني قرار ڏنو ويو. انگريز ماڻهو تہ هوشيار آهن، هنن جيئن بمبئي، پينانگ ۽ سنگاپور جهڙن ويران ٻيٽن تي انصاف، امن امان ۽ رهائش ۽ واپار جون سهولتون ڏئي انهن کي دنيا جا بهترين ۽ خوشحال شهر ۽ ٻيٽ بڻائي ڇڏيو. تيئن هنن برمودا کي بہ ڪري ڇڏيو. ويران جايون ماڻهن سان ڀرجي ويون. 1997ع ۾ "هانگ ڪانگ" جو چين ڏي موٽي

وڃڻ بعد، انگريزن جي هيءَ ڪالوني (برمودا) دنيا ۾ سڀ کان گهٽي آدم شماري واري ۽ پئسي واري آهي. دنيا جو سڀ کان گهڻو GDP برمودا جو آهي .... يعني هِتي جو ماڻهو تمام گهڻو ڪمائي ٿو.

اڄ ڪلهه ”هئملٽن“برمودا جو گادي جو شهر آهي، جِتي اسانجا جهاز به لنگر انداز ٿين ٿا. ٻئي نمبر تي وڏو شهر ۽ پُراڻو گادي جو هنڌ ”سينٽ جارج“ آهي جيڪو 1612ع ۾ مقرر ٿيو .... يعني انگريز گورنر 1819ع ۾ سنگاپور جو ويران ٻيٽ خريد ڪري آباد ڪرائي، ان کان به 200 سال اڳ برمودا جو هي پهريون گادي وارو شهر ”سينٽ جارج“ آباد هو. مون هي شهر پهريون دفعو 1969ع ۾ ڏٺو ۽ حيرت ٿي ته هڪ ڏورانهين هنڌ تي سمنڊ جي وچ ۾ هڪ ننڍڙي ٻيٽ جو هي شهر ساڍا ٽي سؤ کن سالن کان آباد آهي. منجهس روايتي انگريزي شهرَن جو هُڳاءُ محسوس ٿئي ٿو- هن شهر ”سينٽ جارج“ توڙي برمودا جي نئين گاديءَ واري شهر ”هئملٽن“ جي گهٽين مان لنگهندي، ائين محسوس ٿئي ٿو ڄڻ لنڊن، ڪارڊف، برسٽل، پلاءِ مائوٿ، ڪئمبرج يا سالسبري جهڙن شهرن جي گهٽين مان گذري رهيا هجون. گهرن جو به اهو ئي اسٽائيل ته دڪانن هوٽلن جو به ساڳيو نمونو. ڪنهن زماني ۾ جڏهن اسان ننڍا هئاسين ته ڪراچيءَ جي صدر واري علائقي جي ڪجهه گهٽين جي دڪانن ۽ هوٽلن جو، توڙي ممباسا جي ڪلنڊني روڊ ۽ سنگاپور جي هاءِ اسٽريٽ جو به ڪجهه اهڙو ئي نمونو هو. حيرت جي اها ڳالهه ته برمودا جي هاڻوڪي گاديءَ واري شهر ۽ وڏي بندرگاهه هئملٽن ۾ منهنجي ڪيترن پوڙهن سنڌي هندو واپارين سان ملاقات ٿي جيڪي گرميءَ ۾ به پارسين وانگر اڇي رنگ جو ڪوٽ پائي وڏي شان سان دڪانن اڳيان راهداري ۾ واڪ ڪندي نظر آيا ٿي. هيءَ 1969ع جي ڳالهه آهي جڏهن آئون 25 سالن جو هوس. ان وقت جا سٺ ستر سالن جا ڪراڙا سنڌي ٻڌائيندا هئا ته هو يا هنن جا وڏا ٽيهه چاليهه سال اڳ برمودا ۾ آيا .... يعني هندستان جي ورهاڱي کان به اڳ. مون سندن دلچسپ ڳالهين جو ٿورو گهڻو ذڪر ان وقت جي سفرنامن ۾ ڪيو آهي، پر اڄ ٿو سوچيان ته انهن ڏينهن ۾ شاپنگ يا رلڻ پنڻ ۾ وقت گذارڻ بدران هنن کان تفصيلي احوال ۽ انٽرويو وٺان ها ته هو هتي برمودا ۾ ڪيئن پهتا؟ هنن پنهنجو ڏنڌو ڌاڙي ڪيئن ڄمايو....؟ سنڌ ۾ ڪٿي رهندا هئا ۽ اتي ڪهڙو ڌنڌو هون؟ .... وغيره وغيره. هينئر ته انهن جا به پوٽا پڙپوٽا هوندا جن کي پنهنجي وڏن جي وطن جي ڪهڙي خبر .... ڇو جو ان وقت به انهن جي اولاد سنڌي پوري پني ٿي ڳالهائي .... هنن انٽرنيشنل ٻولي انگريزي ٿي ڳالهائي يا پنهنجي مائرن جي هسپانوي زبان ڳالهائي ٿي.

برمودا قدرتي نظارن ۽ موسم ڪري هڪ خوبصورت ٻيٽ آهي يا ڪٿي ڇئجي ته ملڪ آهي. آمريڪا جي ويجهو هجڻ ڪري آمريڪا توڙي يورپ جا امير ٽوئرسٽ پاڻيءَ جي پئسينجر جهازن ۽ هوائي جهازن ذريعي هن ٻيٽ تي موڪل جا ڏينهن گذارين ٿا.

برمودا جو وڏو شهر هئملٽن تہ وڏين هوٽلن سان جهنجهيو پيو آهي. هونءَ تہ برمودا ٻيٽ جي سنگاپور ٻيٽ وانگر وڏي ڪمائي ٽوئرزم مان آهي جنهن ڪري اتي جون هوٽلون, دڪان, ٽئڪسيون خوب ڪمائين ٿيون .... ۽ بس ٽئڪسي ڪان وٺي روڊ ۽ رستا چمڪن پيا. چوڌاري سمنڊ هجڻ ڪري ملائيشيا وانگر مٽي ۽ ڌوڙ جو تہ نالو ئي ڪونهي. برمودا جي ٻئي نمبر تي ڪمائي جهازن ۽ تيل جي Rigs جي انشورنس مان آهي.

برمودا جي سيني ٻيٽن جي پکيڙ ورتي وڃي تہ بہ ٽوٽل زمين 53 چورس ڪلوميٽر (20 چورس ميل) ٿئي ٿو. يعني تمام ننڍو آهي. ان جو اندازو ان مان لڳائي سگهو ٿا تہ سنگاپور جو ٻيٽ بہ برمودا ڪان چوڏهن دفعا وڏو آهي. جنهن جي پکيڙ 720 چورس ڪلوميٽر آهي. سنڌ جو سڀ ڪان ننڍو ضلعو مٽياري آهي, جنهن جي پکيڙ 1420 چورس ڪلوميٽر آهي .... يعني ان مان تہ 27 برموداز ٿي وڃن .... پر برمودا جي ڪمائي سڄي پاڪستان ڪان وڌيڪ آهي! برمودا ٻيٽ جو ڪنارو ڪنارو ڏئي هلجي تہ 103 ڪلوميٽر ٿين ٿا .... بس سمجهو تہ هر گهر جي ڪڏ تان سمنڊ نظر اچي ٿو. گهڻيءَ جي اڳيان نہ تہ پٺيان سمنڊ جو ڪنارو نظر اچي ٿو. سمورن ٻيٽن ۾ جيڪو وڏو ٻيٽ آهي اهو "Main Island" سڏجي ٿو ۽ ان کي ئي برمودا چون ٿا. اها ٻي ڳالهہ آهي تہ باقي ٻيٽن جو جهڳٽو جنهن جا ڌار ڌار نالا آهن, اتي جا رهندڙ بہ پاڻ کي برمودي سڏائين ٿا ..... اهو ائين آهي جيئن اصل ڪراچي فقط صدر وارو علائقو آهي يا وڌ ۾ وڌ لياري, چاڪيواڙو .... ملير, لانڍي, مارپيور, ڪياماڙي, منهوڙو, منگهو پير, ڪورنگي, اورنگي, لالو کيت, سچل ڳوٺ وغيره الڳ الڳ علائقا آهن پر اتي جا ماڻهو حيدرآباد, سکر يا لاهور پهچي پنهنجي لاءِ اهو ئي ٻڌائيندا تہ هو ڪراچيءَ مان آيا آهن.

برمودا جي ٻيٽن جي نالن جون لسٽون ڏاهڻ برمودا جي ٽپيدارن لاءِ وڏو مٿي جو سور هوندو جو ڪيترن ئي ٻيٽن جا ٻہ ٻہ ٽي ٽي نالا آهن .... ويندي سڄي برمودا جا بہ ڪيترائي نالا آهن .... برمودا ٻيٽن کي ماضيءَ ۾ ڪو هسپانوي نالي "La Garza" ۽ "Virgineola" سان سڏيندو رهيو آهي تہ ڪو انگريزي نالي "Isle of Devils" (شيطانن جو ٻيٽ) سان. ساڳي وقت هڪ ئي نالي سان ٻہ يا ٽي ٻيٽ بہ آهن. ڪيترن ئي ٻيٽن تي رستن جا تہ ساڳيا ساڳيا نالا عام آهن. برمودا جي "سينٽ جارج" ۽ "وارِوڪ" شهرن ۾ هڪ روڊ جو نالو "خيبر پاس" بہ آهي....اِهي نالا ضرور ڪنهن اهڙي انگريز رکيا هوندا جيڪو هندوستان ۾ رهي آيو هوندو. انگريز حڪومت پنهنجي آفيسرن کي ڪڏهن دهلي ۽ بمبئي ۾ پئي رکندي هئي تہ ڪڏهن عدن ۽ سنگاپور تہ ڪڏهن ڪينيا, يوگنڊا يا نيوزيلئنڊ ۽ ڪئناڊا ۾.

برمودا ٻيٽ جي چوڌاري سمنڊ اندر هڪ طرف ٽڪريون آهن ته ٻي طرف خراب موسم آهي. ان ڪري برمودا ٻيٽ جي ويجهو ايندڙ جهاز ته پڃي پري پيا ٿي، پر اڳتي جو کُليو سمنڊ به پاڻي جي جهازن توڙي هوائي جهازن کي ڳڙڪائيندو رهيو ٿي. هاڻ وچي جهاز هلائيندڙن ۽ جهازن جي مالڪن کي پيٽ ۾ ساهہ پيو آهي نہ تہ هن پاسي جي سمنڊ ڏي ايندڙ وڏن وڏن پهلوانن کي بہ پگهر ٿي آيا. ڪڏهن تہ جهاز سلامتيءَ سان گذري ويا ٿي ڪڏهن تہ اهي سامونڊي ڪُنن ۾ غرق ٿي ويا ٿي. اهڙن ٻڏندڙن يا غائب ٿي ويندڙ جهازن جا نشان نقشي تي ڏنا ويا ٿي، جنهن مان اڳتي هلي اهو اندازو ٿيو تہ سمنڊ جو هڪ خاص حصو جيڪو ٽڪنڊي شڪل ۾ آهي، جنهن ۾ اڪثر اهو ڪم ٿئي ٿو ان ٽڪنڊي جو هڪ پاسو برمودا ٻيٽ کان هيٺ پورٽوريڪو ٻيٽ تائين آهي ۽ ٻيو پاسو پورٽوريڪو کان وٺي آمريڪا جي رياست فلوريڊا جي بندرگاهہ "ميامي" تائين ۽ ٽيون پاسو ميامي کان برمودا ٻيٽ تائين آهي.

سمنڊ جو اهو ٽڪنڊو ڪو ننڍو ناهي. ان ۾ اٽڪل 20 لک چورس ڪلوميٽر سمنڊ اچي وڃي ٿو. يورپ ۽ آمريڪا جي وچ ۾ جيڪي پاڻيءَ جا، يا هوائي جهاز هلن ٿا، انهن مان وڏو حصو هن سمنڊ تان گذري ٿو. سمنڊ جو هي ٽڪندو "برمودا ٽرئنگل" يعني "برمودا ٽڪنڊو" سڏجي ٿو. ڪي ماڻهو هن کي "شيطان جو ٽڪنڊو" (Devil's Triangle) بہ سڏين ٿا. سمنڊ جو هي ئي حصو آهي، جِتان لنگهندي اسانجي نئين جهاز جي بئالر جو سيفٽي والو خراب ٿي پيو. چڱو جو اسان برمودا ٻيٽ جي ويجهو ئي هئاسين ۽ برمودا جي بندرگاهہ ۾ يڪدم لنگر ڪيرائي، بئالر جي مرمت لاءِ ورڪ شاپ وارن کي گهرايوسين، جنهن جو احوال شروع ۾ لکي چڪو آهيان.

بهرحال هيترو ڪجهہ پڙهڻ بعد پڙهندڙن کي اها ڳالهہ تہ سمجهہ ۾ اچي وئي هوندي تہ "برمودا" ٻيٽ آهي، جيڪو آمريڪا ڏي ويندي ڪئريبين (اتر ائٽلانٽڪ) سمنڊ ۾ آهي ۽ " برمودا ٽڪنڊو" سمنڊ جو هڪ ٽڪنڊو حصو آهي، جيڪو ڪراس ڪرڻ ۾ پاڻيءَ واري جهاز کي بہ ڏينهن لڳيو وڃن ۽ سمنڊ جو اهو حصوئي جهازن جي حادثن لاءِ خطرناڪ ثابت ٿيو آهي.

برمُودا ٽِڪُنڊي جا ڳُجهہ ۽ ڳُجهارتون

برمودا ٽڪنڊو جيڪو شيطاني ٽڪنڊو (Devil's Triangle) بہ سڏيو وڃي ٿو صدين کان انسان ذات لاءِ معمو ۽ مِٿ (Myth) بڻيل آهي تہ سمنڊ جي ان حصي ۾ ترندڙ پاڻي جي جهازن سان عجيب مسئلا ڇو ٿا ٿين؟! صاف موسم ۾ بہ جهاز ٻڏيو وڃن .... يا جهاز موجود آهن تہ عملو غائب ٿيو وڃي! بعد ۾ جڏهن هوائي جهاز ايجاد ٿيا تہ رکي رکي انهن مان بہ ڪنهن ڪنهن هوائي جهاز هن سمنڊ مٿان گذرڻ مهل ائين اچي هيٺ ڦهڪو ٿي ڪيو ڄڻ سمنڊ ۾ موجود ڪنهن آفت هن کي چوسي (Suck ڪري) ورتو هجي .... ۽ اهو برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ جو حصو ڪو ميل بہ نہ آهي پر ٿورو ٿورو ونجي تہ بہ پنج لک چورس ميل ٿيندو.

سمنڊ تي جهاز هلائڻ لاءِ نہ رستا ٺهيل آهن ۽ نہ Mile Stone لڳل آهن البت هاڻ مڪمل نقشا ٺاهيا ويا آهن جن تي دنيا جا ڪنڊ توڙي ننڍا ننڍا ٻيٽ ڏيکاريل آهن ۽ انهن جي پوزيشن بابت پڙ لکيل آهي تہ ڪهڙي شيءِ ڪهڙي ويڪرائي ڦاڪ (Latitude) ۽ ڪهڙي ڊگهائي ڦاڪ (Longitude) تي آهي. ڪٿي ڪنهن جهاز هلائيندڙ کي سمنڊ اندر ڪو جبل نظر اچي ٿو تہ هو ان جو بہ اطلاع ڪري ٿو ۽ ٻين کي خبردار ڪرڻ لاءِ نئين شايع ٿيندڙ نقشي ۾ ان جي نشاندهي ڪئي وڃي ٿي تہ جيئن سمنڊ جي ان حصي ۾ جهاز هلائيندڙ خبردار ٿي وڃن. اهڙي طرح ڪٿي ڪو جهاز ٻڏي ٿو تہ ان جي بہ يڪدم آگاهي ڏني وڃي ٿي تہ فلاڻي ويڪرائي ۽ ڊگهائي ڦاڪ تي جهاز ٻڏل آهي، جيئن جهاز وارا پنهنجن پراڻن نقشن ۾ ان هنڌ نشان هڻي ڇڏين، جيئن ان مٿان پنهنجي جهاز کي نہ لنگهائين، جو سندن جهاز جو ترو ان سمنڊ ۾ ٻڏل جهاز سان لڳي تباهہ ٿي سگهي ٿو. آئون جنهن پهرين جهاز ”اباسين“ تي هوس، اهو ٻي سفر ۾ جيئن ئي يورپ کان موٽيو تہ ڪراچي وٽ ٻڏي ويو. اهي جون جولاءِ جا مهينا هئا جن ۾ اسان وارو عربي سمنڊ بيحد ميڙيل ٿئي ٿو. اسان جي ڪراچي پهچڻ کان هفتو کن اڳ ان هنڌ تي هڪ ٻيو جهاز ٻڏي ويو هو جنهن جو اطلاع سمنڊ تي هجڻ ڪري اسان جي جهاز تي نہ پهتو هو .... يا شايد پهتو هو پر جهاز جي ڪئپٽن سمجهيو تہ هو ان هنڌ کان پاسو ڪري ويندو. پر چوماسي (Monsoon) جي وڏين ڇولين ۾ اسان جو جهاز هيٺ تري ۾ ٻڏل جهاز سان ٽڪرائجي چيرجي ويو ۽ سمنڊ جي پاڻيءَ اندر گهڙي ڪيس ٻوڙڻ ۾ ڪا ويرم ئي نہ ڪئي. اسان رڳو پنهنجو ضروري سامان ۽ سفري ڪاغذ کڻي لائيف بوٽ ذريعي جان بچائي سگهياسين. ان بعد مهيني ڀن اندر اسان واري جهاز جو ڍانچو ڪٽي ڪرينين ذريعي ڪڍيو ويو ۽ شايد پهريون جهاز بہ ڪڍيو ويو جيئن

ٻين جهازن جي اچڻ وڃڻ لاءِ چئنل صاف رهي .... يا شايد دنيا جي چارٽن ۾ انهن ٻڏل جهازن جي موجودگيءَ جي نشاندهي اڄ تائين هلندي اچي .... مون کي ان بابت چَڱي طرح ياد ناهي، جو اهو 1969ع جو واقعو آهي، مونکي جهاز جي نوڪري شروع ڪئي اڃان سال کن مس ٿيو هو ۽ آئون بلڪل جونئر پوسٽ (ففٿ انجنيئر) تي هوس.

اها ڳالهه مون ان ڪري لکي آهي ته سمنڊ تي ڪو به اهڙو بورڊ لڳل ناهي ته هِتي سمنڊ تانگهو آهي يا هِتي سمنڊ اندر جبل آهي پاسو ڪريو يا هتي جهاز ٻڏل آهي خبرداري سان لنگهو... وغيره. پر اهي سڀ ڳالهيون سمنڊ تي جهاز هلائڻ وارن نقشن تي ڏنل ٿين ٿيون جن نقشن کي ”نيويگيشنل چارٽ“ سڏجي ٿو. اهي چارٽ شروع کان انگليند وارا ڇپيندا اچن، جو انگريز ان ڪم ۾ قابل آهن. نه ته ان کان اڳ سمنڊ تي عربن جو راڄ هو. اڄ به اسان Astronomy يا Navigation ۾ عربن ۽ ايرانين جون ايجاد ڪيل ڳالهيون پڙهون ٿا. جهاز هلائڻ ۽ رستو ڳولڻ لاءِ آسمان ۾ موجود اسان جي ڪم جي مددگار تارن جا انگريزي نالا عربي تان کنيل آهن. بهرحال سمنڊ تي پيش آيل ڪنهن ڳالهه، حادثي ۽ ايجاد جي ڄاڻ اسان کي، يعني هر جهاز تي، وائرليس ذريعي انگليند کان ملي ٿي. ساڳي وقت جهاز هلائيندي اسان کي به ڪنهن اهڙي ڳالهه جي خبر پوي ٿي ته اسان به انگلنڊ وارن کي اطلاع ڪريون ٿا، جيڪو هو ان ئي وقت ڇتاءَ خاطر ٻين جهازن کي موڪلين ٿا ۽ ان بعد ڇپجندڙ چارٽ (نقشي) ۾ ان جي نشاندهي ڪئي وڃي ٿي. انهن نقشن ۾ ويندي اهو به هوندو آهي ته فلاڻي يا فلاڻي ملڪ ۾ وهندڙ درياهه سمنڊ ۾ ڪهڙي هنڌ ٿو اچي پوي ۽ ان جي مختلف هنڌن تي ڪيتري اونهائي آهي. ڇو جو ڪي ڪي درياهه اڄ جي وڏن جهازن لاءِ Navigational (قابلِ سفر) نه آهن، جيئن اسان جي سنڌو ندي، ڪنهن زماني ۾ گهڻي پاڻي هجڻ ڪري ان وقت جا ننڍا ٻيڙا سکر ۽ ملتان تائين وڃي سگهيا ٿي پر هاڻ پاڻيءَ جي گهٽ وهڪري ۽ ڪوٽڙي ۽ سکر وٽ بئراجُن ۽ پلين ٺهڻ ڪري ڪنهن جهاز جو لنگهڻ نامُمڪن آهي. پر دنيا ۾ اڃان به ڪيترائي درياهه آهن، جن مان جهاز لنگهن ٿا. بلڪ دنيا جا مشهور بندرگاهه سمنڊ جي ڪناري تي نه پر درياهه ۾ اندر گهڙڻ بعد اچن ٿا .... جيئن چٽگانگ جي بندرگاهه ۾ پهچڻ لاءِ ”خليج بنگال“ وارو سمنڊ جهاڳي ڪرنا ڦلي نديءَ جي منهن وٽ اچڻو پوي ٿو، يعني سمنڊ جو اهو حصو جِتي ڪرنا ڦلي ندي ڇوڙ ڪري ٿي. پوءِ جنهن وقت هاءِ ٽائيڊ ٿئي ٿي، يعني جنهن وقت سمنڊ جي وير چڙهي ٿي ۽ درياهه جو پاڻي سمنڊ ۾ وڃڻ بدران سمنڊ جو پاڻي درياهه ڏي ڌڪجي ٿو ۽ درياهه ڪپرن تائين فل ٿيو وڃي، ان وقت جهاز کي ڪرنا ڦليءَ ۾ هلائي چٽگانگ جهڙي بندرگاهه ۾ اچي لنگر انداز ٿجي ٿو. چٽگانگ ته وري به ڪجهه ميلن جي فاصلي بعد اچيو وڃي .... آمريڪا جي لوزيانا رياست جي وڏي شهر ۽ بندرگاهه نيو اورلينس ۾ پهچڻ لاءِ ته اسان کي مسي سپي

نديءَ اندر سؤ کن ميل جهاز کي وٺي وڃڻو پوي ٿو. اهڙي طرح بئنڪاڪ جو بندرگاهه به درياهه اندر آهي.

سو منهنجو مطلب آهي ته سمنڊ تي جيڪي جبل، ٻيٽ، درياهه، ٻڏل جهاز وغيره آهن، انهن سڀني جي ڏيکه، ويڪر، اونهائي جي چاڻ نيويگيشن جي چارٽن تي موجود آهي. جهازن جا حادثا فقط هن برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ نٿا ٿين .... دنيا جي هر سمنڊ تي ٿين ٿا .... ويندي بندرگاهن ۾ به ٿيو پوَن. پر گذريل ڪيترين صدين کان جيترا گهڻا ۽ عجيب نوعيت جا حادثا يا جهازن ۽ ان ۾ موجود ماڻهن جي گمشدگي جا واقعا هن سمنڊ جي حصي (برمودا ٽڪنڊي) ۾ ٿيا آهن، ايترا ڪٿي به ناهن ٿيا. سمنڊ جي هن حصي ۾ جهازن جي حادثن جا نشان ڏسي دنيا کي معلوم ٿيو ته هي هڪ ٽڪنڊو آهي جنهن جون ڪنڊون ميامي، پورٽريڪو ۽ برمودا ٻيٽ آهن.

هن ٽڪنڊي جو نالو برمودا ٽڪنڊو ڇو پيو؟

سمنڊ جي هن پر اسرار ٽڪنڊي جو پهرين ”ميامي ٽڪنڊو“ نالو رکيو ويو جنهن تي آمريڪا سخت گوڙ ڪيو ته ان سان سندن خوبصورت بندرگاهه ”ميامي“ خوف جي علامت بڻجي ويندو ۽ دنيا جا سياح ميامي اچڻ ڇڏي ڏيندا. ان بعد ان ٽڪنڊي کي ”پورٽوريڪو ٽڪنڊو“ سڏڻ جو فيصلو ٿيو پر انهن به گوڙ ڪيو پوءِ ”برمودا ٽڪنڊو“ رکيو ويو.... 20 کن چورس ميلن تي مشتمل نقشي تي هڪ ٽٻڪي جيڏي غير معروف (ان وقت تائين) ٻيٽ جي ڪهڙي مجال جو ڪجهه ڪڇي سگهي. پر هڪ ڳالهه آهي ته ميامي ۽ پورٽوريڪو ته پهرين ئي دنيا ۾ مشهور هئا، پر برمودا جي نالي سمنڊ جو هي ٽڪرو سڏجڻ بعد ”برمودا“ جي واقفيت سڄي دنيا ۾ ٿي وئي، نه ته برمودا جهڙا ۽ ان کان به وڏا ۽ بهتر ٻيٽ اڄ ڏينهن تائين به ماڻهن جي ڌيان يا زبان تي نه آهن.

ڪرسٽافر ڪولمبس جيڪو 1451ع ۾ اٽلي ۾ ڄائو ۽ 1506ع ۾ اسپين ۾ وفات ڪيائين، ان جي ائٽلانٽڪ سمنڊ ڪراس ڪري آمريڪا ڳولڻ ڪانپوءِ يڪدم ”برمودا ٽڪنڊي“ واري سمنڊ ۾ ٿيندڙ حيرتناڪ حادثن ۽ غيباتي ڳالهين جي شروعات ٿي آهي. بلڪ پهريون واقعو ته خود ڪولمبس ئي پنهنجي پهرين سفر (Voyage) تان موٽڻ بعد ٻڌايو ته هو سمنڊ جي ان ايراضيءَ مان لنگهي رهيو هو ته هن ۽ هن جي خلاصين کي هڪ رات سندن جهاز کان ميل به اڳيان اوچتو باهه جو گولو نظر آيو. جيڪو شايد ڪنهن تاري يا سياري جو ٽڪرو (Meteor) هجي، جيڪو سمنڊ اندر گهڙي ويو. ان بعد هفتي ڏيڊ بعد هنن کي پنهنجي سامهون سمنڊ ۾ عجيب قسم جي باهه جا شعلا نظر آيا. ڪولمبس جي لکيل ڊائريءَ مان اها به خبر پيئي ته سمنڊ جي ان حصي ۾ اوچتو ئي اوچتو قطب نما ڪم ڪرڻ ڇڏي ڏنو ٿي.

ياد رهي تہ ڪولمبس وارن ڏينهن ۾ سمنڊ تي رستو ڳولڻ جو واحد اوزار ڪمپاس (قطب نما) ئي هوندو هو يا وري سج، چنڊ، تارا. سج يا ڪن خاص تارن ذريعي تہ هنن کي 24 ڪلاڪن ۾ هڪ بہ دفعو جهاز جي پوزيشن جي خبر پيئي ٿي تہ هو سمنڊ جي ڪهڙي حصي ۾ آهن ۽ هنن 24 ڪلاڪن ۾ ڪيترو سفر طئي ڪيو آهي، پر ”قطب نما“ (Compass) اهڙي شيءِ هئي جنهن هر وقت اتر جو طرف ڏيکاريو ٿي، جنهن ڪانپوءِ ٻيا طرف بہ معلوم ٿي سگهيا ٿي. اڄ ڪلهہ تہ ڪمپاس (اتر جو طرف ڏيکاريندڙ) اوزار تمام اوچا، Complicated ۽ Sophisticated ٿي پيا آهن، پر ڪولمبس جي ڏينهن ۾ اهي ناس جي گول دٻليءَ جيڏا ۽ جهڙا هوندا هئا، جنهن جي مٿان شيشي جو ڍڪ هوندو هو. هن دٻليءَ ۾ چقمق جو ٺهيل تير گول ڦريو ٿي ۽ سندس منهن هر وقت اتر ڏي رهيو ٿي. ڪنهن بہ چقمق جي پٽيءَ کي وچ ۾ ڌاڳو ٻڌي جهلي بيهندا تہ هن جو هڪ پاسو هميشہ اتر طرف ٿي بيهندو (۽ ٻيو پاسو ڏکڻ ئي ٿيندو).

بهرحال ڪولمبس جي ڏينهن ۾، يعني پندرهين صديءَ ۾، جڏهن ڪمپاس (قطب نما) جي غلطيءَ جو هن سمنڊ تي 1493ع ۾ واقعو درپيش آيو تہ انهن ڏينهن ۾ تہ ظاهر آهي قطب نما (اتر قطب ۽ ڏکڻ قطب ڏيکاريندڙ هيءَ دٻلي) هڪ سادي قسم جي شيءِ هئي، پر 1963ع ۾ جڏهن اسان نيول اڪيڊمي چٽگانگ ۾ پڙهي رهيا هئاسين ۽ ساڍن ٽئن سؤ سالن ۾ سمنڊ تي رستو ڳولڻ جا خبر ناهي ڪهڙا ڪهڙا اوزار ايجاد ٿي چڪا هئا، ان هوندي بہ هن برمودا ٽڪنڊي ۾ هنن اوزارن جي ڪم نہ ڪرڻ جون خبرون اسان پڙهندا هئاسين. ويندي ويهين صديءَ جي آخر تائين، جڏهن سمنڊ تي رستو ٻڌائڻ جا سيٽلائيٽ اوزار ايجاد ٿي ويا هئا، تہ بہ هن برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ جهازن جي ڀٽڪي وڃڻ جون خبرون ٻڌبيون هيون!

برمودا ٽڪنڊي ۾ درپيش آيل ڪجهه حيرت انگيز حادثا

ائين ناهي تہ ڪو پاڻيءَ وارا جهاز ٻڏن نٿا يا انهن کي حادثا درپيش نٿا اچن. ٽائٽينڪ جهڙو پنهنجي زماني جو مضبوط ۽ ماڊرن جهاز بہ ٻڏي ويو. اهو ڪهڙو سمنڊ آهي جنهن ۾ جهاز يا ٻيڙيون نٿيون ٻڏن؟! پر جيترا جهاز سمنڊ جي هن ٽڪنڊي ۾ ٻڏا آهن، بلڪ غرق ٿيا آهن، انهن جو تعداد حيرت انگيز آهي ۽ جنهن پيٽرن يا نموني سان برمودا ٽڪنڊي ۾ جهازن جا حادثا ٿين ٿا اهو نرالو ۽ مختلف آهي. هوائي جهاز تہ مٿان هيٺ ڪري ٿو تہ زمين يا ٽڪرين سان ٽڪرائي ٽڪرا ٽڪرا ٿيو وڃي. ان وقت تيل جي ٽانڪي ڦاٽڻ سان ان کي اهڙي تہ باهہ وڪوڙيو وڃي جو لاش بہ نٿا سڃاڻجن. يا سمنڊ ۾ ڪرڻ سان هيٺ هليو وڃي ۽ ماڻهو ٻڏيو وڃن. پر پاڻيءَ جي جهاز ۾ ڪو حادثو ٿيڻ بعد بچاءَ لاءِ ڪافي وقت ملي ٿو. ٽائٽينڪ جهاز جو برف جي ڇپ (Iceberg) سان ٽڪر ٿيڻ ڪري منجهس يڪدم پاڻي داخل ٿي ويو ۽ اهو تڪو ٻڏڻ لڳو تہ بہ ڪافي ڪلاڪ لڳي ويس .... ۽ اهو ٽائيم ايترو هو جو مسافر آرام سان جهاز ۾ موجود لائيف بوٽن (ٻيڙين) ذريعي ٻڏل جهاز کان پري ٿي سگهيا ٿي پر مسافرن کي اها بہ خبر نہ هئي تہ ٻيڙيون جهاز جي ڪهڙي ماڙ تي آهن ۽ ڪهڙن مسافرن لاءِ ڪهڙي ٻيڙي آهي؟!!

جهاز جي عملي ۽ مسافرن کي پنهنجي بچاءَ جي سکيا ڏيڻ لاءِ دنيا جي هر جهاز تي هر ڇنڇر ڏينهن بوٽ ڊرل ۽ فائر پريڊ ٿئي ٿي. ان کان علاوه بندرگاهہ ڇڏڻ وقت پڻ اها سکيا ٿئي ٿي جيئن هوائي جهاز جي اڏام وقت ايئر هوسٽس مسافرن کي ٻڌائي ٿي تہ جيڪڏهن جهاز سمنڊ ۾ ڪري پوي تہ لائيف جئڪٽون ڪٿي رکيل آهن .... جهاز اندر هوا جو دٻاءُ گهٽجي وڃي تہ ڪيئن ٻوتاڙي (Mask) ذريعي ساهہ کڻجي .... حادثي مهل جهاز مان جلدي نڪرڻ لاءِ ايمرجنسي دروازا ڪٿي آهن .... وغيره. پر ٽائٽينڪ جهاز جي مسافرن کي ايترو تہ اعتماد هو تہ اهو جهاز ڪڏهن ٻڏي ئي نٿو سگهي سو ڪمري مان نڪري بوٽ ڊرل بہ اٽينڊ نہ ڪيائون. حادثي وقت جيڪي خوش قسمت ٻيڙيءَ ۾ چڙهي سگهيا انهن مان ڪيترن لائيف جئڪٽ بہ نہ پاتي هئي، جيڪا هر هڪ جي ڪئبن ۾ سندن ڪبٽ جي مٿين خاني ۾ رکيل هئي. نتيجي ۾ بگڙيل (Rough) سمنڊ ۾ جيڪو ٻيڙيءَ مان ڪريو ٿي، اهو لائيف جئڪٽ پهريل نہ هجڻ ڪري ٻڏي ويو ٿي.

ڪجهہ بہ هجي پاڻيءَ جي جهاز يا ٻيڙيءَ ۾ سوار جو جلد موت نٿو ٿئي. پاڻيءَ جو جهاز آهستي آهستي ٻڏي ٿو يا باهہ لڳڻ تي آهستي سڙڻ شروع ٿئي ٿو. ڪڏهن ڪڏهن تہ هفتو کن بہ لڳيو وڃي.

تيسين ان ٻڌل يا سڙندڙ جهاز ۾ موجود S.O.S سگنل ڇوڏاري سيني جهازن تي پهچيو وڃي ۽ ڪجهه ڪلاڪن اندر نه ته 24 ڪلاڪن اندر اوسي پاسي کان لنگهندڙ هڪ ٻه جهاز مسافرن کي بچائڻ لاءِ اچيو نڪرن.

ان کان علاوه هر جهاز تي زندگي بچائڻ وارين ٻيڙين (Life Boats) جا ٻه سيٽ ٽين ٽا. هڪ ساڄي پاسي ته ٻيو کاٻي پاسي جيئن جهاز جنهن پاسي ٻڏي ته ان جي ٻي طرف جي ٻيڙين کي لاهي جهاز کان پاسو ڪري ٻيهجي، جيئن ان ۾ لڳل باهه کان بچاءُ ٿي سگهي يا جهاز سمنڊ اندر غرق ٿي رهيو آهي ته پلي ٿئي ٻيڙين رستي انساني جانيون ته بچائي ونجن. ڪڏهن ڪڏهن ته اهڙي تڪڙي خوف واري حالت نه هوندي آهي ته سياڻا ماڻهو يڪدم جهاز ڇڏي ٻيڙين ۾ نه ايندا آهن .... خاص ڪري جي سمنڊ جي حالت خراب آهي، منجهس وڏيون ڇوليون آهن، يا وري جي سياري جي موسم ۾ جهاز ڪنهن اترائين سمنڊ ۾ ٻڏي رهيو آهي. اهو ان ڪري جو خراب سمنڊ ۾ ٻيڙي تمام گهڻو لڏي ٿي ۽ ان ۾ ويٺل ماڻهوءَ کي سخت "سي سڪنيس" ٿئي ٿي. سو جيسين ڪو جهاز بچائڻ لاءِ اتان اچي نڪري تيسين پنهنجي حالت ڇو خراب ڪجي؟!.... ڇو نه ان ٻڏندڙ جهاز تي ئي انتظار ڪجي جيڪو مڪمل طور ٻڏڻ ۾ ٻه ٽي ڏينهن لڳائيندو. ٻي ڳالهه ته سياري جي موسم ۾ اتر ائٽلانٽڪ، بحر اسود، ميڊيٽرينين يا نارٿ سي جهڙن اترئين سمنڊن جو پاڻي برف جهڙو ٿڌو ٿئي، جيڪو وڏين ڇولين ڪري ٻيڙيءَ وارن کي پسايو رکي .... مٿان جي هوا ٻه تيز آهي ته اهو پاڻي ۽ هوا انسان کي ڏڪڻي ڏيو ڇڏي ۽ ڪيترا ان سرديءَ وگهي مريو وڃن يا بيمار ٿيو پون.

بهرحال پاڻيءَ جا جهاز اڄ ٻه دنيا جي سمنڊن تي ٻڏندا رهن ٿا پر انهن کي ٻڏڻ ۾ وقت لڳڻ ڪري، جانيون بچايون وڃن ٿيون ۽ ڪن حالتن ۾ قيمتي سامان ٻه ڪڍيو وڃي ٿو. پر هتي برمودا واري ٽڪنڊي سمنڊ ۾ هڪ ته تمام گهڻا حادثا ٿين ٿا .... گذريل پنجن صدين ۾، جڏهن کان ڪولمبس بعد ٻين ٻه آمريڪا ڏي وڃڻ شروع ڪيو اٽڪل هڪ هزار پاڻيءَ جا، ۽ هوائي جهازن جي ايجاد بعد، ڪيترائي هوائي جهاز ٻڏي چڪا آهن. انهن مان ٻه گهڻي ڀاڱي ٻڏڻ بدران غائب ٿي ويا آهن .... ڇو جو جيئن مٿي لکي آيو آهيان ته پاڻيءَ جو جهاز ٻڏڻ ۾ وقت ٿو کائي ۽ S.O.S سگنل ذريعي سوين ميلن تائين موجود ٻين جهازن کي يڪدم ڄاڻ ٿيو وڃي ته فلاڻي ويڪرائي ۽ ڊگهائي ڦاڪ وٽ فلاڻو جهاز ٻڏي رهيو آهي ۽ ويجها جهاز بچاءَ لاءِ اُتي پهچيو وڃن. پر برمودا ٽڪنڊي ۾ اڪثر حادثي هيٺ آيل جهاز يڪدم غرق ٿيو وڃي ۽ ان جو نالو نشان نه سمنڊ مٿان رهي ٿو نه سمنڊ هيٺ. ڪن حالتن ۾ جهاز نيڪ ناڪ بينو آهي پر عملو غائب! ڪيڏانهن هليو ويو؟ ڪا خبر يا ڪو نشان نه! ته ڪيڏانهن جهاز غائب ٿي ويو يا ڪيڏانهن جهاز جو عملو هليو ويو؟! .... ۽ ائين ڇو ٿيو؟ جڏهن ته موسم ٻه صحيح

هئي، سمنڊ به صحيح هو.... رستي ڳولڻ وارن اوزارن ۾ به ڪا خرابي نه هئي، جهاز هلائيندڙ به جهونا ۽ قابل هئا، جهاز به مضبوط ڪاٺ يا لوهه جو هو جنهن ۾ ڪو چير يا سوراخ نه هو جو منجهس پاڻي گهڙي سگهي! ڪا خبر نه .... ڪو اتو پتو نه .... ۽ اهو ڪم صدين کان اڄ ڏينهن تائين هلي رهيو آهي. سائنس ۽ ٽيڪنالاجيءَ جي ماڊرن ٽيڪ جي باوجود اڄ تائين ڪو ان جو راز، ان جو حل، يا ان جو سبب ڳولي نه سگهيو آهي. اونداهه ۾ تير هر ڪو هلائي ٿو ته ان پيٽ تي جن ڀوت آهن، غيبات آهي، سمنڊ اندر ڪُنَ (Under Currents) آهن، ميٿين گئس آهي .... وغيره وغيره، پر ٺوس ثبوت پيش ڪرڻ وارو ڪو ناهي.

اسان به هن سمنڊ بابت ننڍي هوندي کان ڪئين قصا، ڪهاڻيون ۽ خبرون پڙهندا اچون .... ڪي حقيقت آهن ته ڪي خيالي خبرون آهن، ڪي سائنسي سبب چئي سگهجن ٿا ته ڪي ڏند ڪٿائون ۽ گشا پٽا .... لکڻ وارن به هن عنوان کي خوب اڇاليو آهي، خُوب من گهڙت ڪهاڻيون ۽ ناول لکيا آهن .... هر هڪ پنهنجي ٿيوري پيش ڪئي آهي .... پر ان ڳالهه کان ته ڪو انڪار ڪري نٿو سگهي ته دنيا جي هن سمنڊ واري حصي ۾ سڀ کان گهڻا، پاڻيءَ جي جهازن ۽ هوائي جهازن جا حادثا ٿيندا رهن ٿا. اهڙن حادثن مان ڪجهه جيڪي ويجهڙائيءَ ۾ ٿي چڪا آهن، هن ريت آهن. هِتي شروع جي صدين جي ڳالهه نٿا ڪريون جڏهن ڪولمبس هن پاسي جي راهه ڀين کي به ڏيکاري. هِتي فقط انهن جو ذڪر ٿا ڪريون جيڪي گذريل صديءَ ۾ ٿيا يعني منهنجي ڄمڻ (1944ع) کان 40 سال کن اڳ جا ۽ 60 سال کن پوءِ جا، جڏهن هوائي جهاز به ايجاد ٿي چڪا هئا ۽ ائٽلانٽڪ سمنڊ پار ڪري آمريڪا ۽ يورپ ڏي آيا ويا پئي ۽ ائٽلانٽڪ سمنڊ اڪرڻ وقت ڪيترن هوائي جهازن جو لنگهه هن برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ مٿان ٿيو ٿي ته هنن مان ڪيترا غائب ٿي ويا ٿي. ياد رهي ته هڪ جهاز جو سمنڊ ۾ ٻڏڻ، جيڪڏهن اهو بنا سبب جي، سٺي موسم ۾ ماٺي سمنڊ ۾ ٻڏي ٿو ته هڪ اچرج جهڙي ڳالهه آهي پر جيڪڏهن ڪو جهاز غائب ٿي ٿو وڃي ته اها هڪ انوکي ڳالهه آهي! ٻڏي ويل جهاز جو ڍانچو غوطا خور هيٺ وڃي ڏسي به سگهن ٿا ۽ ان مان، جيڪڏهن ڪي اهم شيون ڪڍيون آهن، ته اهي ڪڍي به سگهجن ٿيون. پر اهي جهاز جيڪي ڏسندي ڏسندي ائين لڳي ٿو ته سمنڊ اندر هليا ويا ۽ سمنڊ ۾ اندر وڃي ڏسجي ته ان جي تري تائين ڪا شيءِ ناهي ته ان جهاز لاءِ غائب ٿي وڃڻ (disappear) چوڻ ٺي جڳائي ٿو.

• 1945ع ۾ آمريڪا جي فلوريڊا واري نيول بيس تان اوينجر ٽائيپ جي ڪجهه هوائي جهازن فلائيٽ نمبر 19 مطابق پنهنجي روز مرهه جي ٽريننگ لاءِ ٽيڪ آف ڪيو. ڪجهه وقت لاءِ هو ريڊار تي هئا ان بعد هو غائب ٿي ويا. ياد رهي ته فلوريڊا جي ميامي بندرگاهه کان برمودا ٽڪنڊي جو سمنڊ

شروع ٿئي ٿو. جيئن هينئر ملائيشيا وارن جو هوائي جهاز گم ٿي ويو هو تہ ملائيشيا جو ايئر فورس ۽ ٻين ملڪن جون حڪومتون ان هوائي جهاز کي ڳولڻ ۾ لڳيون رهيون تيئن آمريڪا وارا پنهنجي هوائي جهازن جي ڳولا ڪندا رهيا پر Avenger فلائيٽ 19 وارا جهاز واپس فلوريڊا نيول بيس تي نہ موٽيا جتان اڏاميا هئا. ۽ نہ خبر پئجي سگهي تہ ڪيڏانهن ويا؟

جڏهن انهن جي موٽڻ جي اميد بلڪل ختم ٿي وئي تہ آمريڪا جي نيويءَ وارن انهن هوائي جهازن کي برمودا ٽڪنڊي ۾ ڳولڻ لاءِ بہ مارٽن مئرينر هوائي جهاز روانا ڪيا. حيرت جي ڳالهہ آهي تہ انهن مان هڪ موٽي آيو پر ٻيو غائب ٿي ويو! ڪيڏانهن ويو؟ ڪا خبر نہ پئجي سگهي! اهو بہ نٿو چئي سگهجي تہ آمريڪا ڪو اهڙو تهڙو ملڪ هو جنهن وٽ ڳولا جي لاءِ وسيلا ۽ قابليت نہ هئي. آمريڪا تہ ان وقت بہ سائنس ۽ ٽيڪنالاجيءَ ۾ ايڏو پڙ هو جو هن ائٽم بم ايجاد ڪري ورتا هئا. جيڪي جپان جي شهرن ناگاساڪي ۽ هيروشيما تي اڇلڻ بعد دنيا دنگ رهجي وئي تہ آمريڪا وٽ اهڙيون بہ شيون آهن. سو آمريڪا جي هنن جهازن جو ائين غائب ٿي وڃڻ، هنن لاءِ ڪيڏي وڏي ڳالهہ هوندي، ان جو اندازو لڳائي سگهو ٿا. ۽ هنن انهن جهازن جي ڳولا ۽ راز کي فاش ڪرڻ لاءِ ڇا ڇا نہ جتن ڪيا هوندا. اهي هوائي جهاز عام مسافر يا ڪارگو جهاز بہ نہ هئا. آمريڪا جهڙي طاقتور ملڪ جا فوجي جهاز هئا.

- اهڙي طرح انهيءَ ڏهاڪي ۾ آمريڪا جو "Star Tiger" نالي هوائي جهاز جيڪو Tudor Mark 4 برانڊ جو هو. برمودا هوائي اڏي کان ڪجهہ ڪلاڪ اڳ برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ غائب ٿي ويو. هوائي جهاز ۾ خرابي ٿيڻ ڪري هيٺ ڪرڻ ۽ سمنڊ ۾ ٻڏڻ ٻي ڳالهہ آهي، پر هي اسان جيڪا ڳالهہ ڪري رهيا آهيون اها هوائي جهاز جي يڪدم گم (disappear) ٿيڻ جي آهي .... جيڪا اڄ تائين حيرت جي ڳالهہ آهي ۽ ان معمي کي ڪو بہ حل نہ ڪري سگهيو آهي.

- اهڙي طرح بہ ٻيا هوائي جهاز هڪ DC-3، 1948ع ۾ 27 مسافرن سميت ۽ ٻيو C-124 گلوب ماسٽر هوائي جهاز 1951ع ۾ 53 مسافرن سان، برمودا ٽڪنڊي مٿان اڏامندي اوچتو ئي اوچتو راڊار جي اسڪرين تان غائب ٿي ويو. انهن ٻنهي جهازن جو بہ ڪو پتو نہ پئجي سگهيو.

- پاڻيءَ جي جهازن مان جن جو گهڻو ذڪر ڪيو ٿو وڃي انهن مان هڪ "سلفر ڪُئين" نالي ٽئنڪر آهي، جنهن جي برمودا ٽڪنڊي ۾ غائب ٿي وڃڻ جون خبرون اسان مئرين اڪيڊمي چٽگانگ ۾ جهازرانيءَ جي تعليم وارن ڏينهن ۾ BBC ۽ وائيس آف آمريڪا ريڊيو تان وڏي دلچسپي سان ٻڌندا هئاسين ۽ روزانو اهو انتظار رهندو هو تہ اهو پاڻيءَ جو جهاز اڄهو ٿو ڳوليو وڃي ۽ اها برمودا ٽڪنڊي واري مِٿ ختم ٿئي. پر اهو جهاز نہ ملي سگهيو سو نہ مليو.... نہ سمنڊ مٿان نہ سمنڊ هيٺان. اسان کي بہ ان وقت کان برمودا ٽڪنڊي بابت معلومات حاصل ڪرڻ جو موهہ پيدا ٿيو.

• هڪ ٻئي جهاز يعني پاڻي واري جهاز "Scorpion" (وڇونءَ) نالي جي گم ٿيڻ جي خبر اسان کي تڏهن پيئي جڏهن اسان "ايم وي اباسين" نالي جهاز تي پهريون سفر ڪري رهيا هئاسين. جنهن بابت شروع ۾ ٻڌائي چڪو آهيان ته ان سفر بعد اباسين جهاز پنهنجي هوم پورٽ ڪراچي وٽ ٻڏي ويو. جنهن جو ڍانچو بعد ۾ سمنڊ مان ڪڍيو ويو هو. پر برمودا ٽڪنڊي ۾ جهازن جي گم ٿي وڃڻ جو ئي ٻڌجي ٿو يا سامهون ٻڌندو به نظر اچي ٿو ته ان جو ڍانچو سمنڊ اندر اهڙو غرق ٿيو وڃي جو ڳولهي نٿو لڀي. هن جهاز تي 99 ماڻهو سوار هئا. هڪ جو به لاش هٿ نه آيو. اهڙي طرح "Mary Celeste" نالي پاڻيءَ جو جهاز اسڪارپين جهاز کان اٽڪل هڪ سؤ سال اڳ 1872ع ۾ ان ساڳي هنڌ تي غائب ٿي چڪو هو. جيڪو پڻ پنهنجي وقت جو اهم ۽ مشهور جهاز هو جيڪو سڙهن ۽ چپوئن تي هليو ٿي.

• برمودا ٽڪنڊي ۾ هر وقت عجيب حالتون پيش ٿينديون رهيون آهن. ڪڏهن ته جهاز غائب ٿيڻ بدران ان ۾ موجود ماڻهو (مسافر ۽ عملو) غائب ٿي وڃن ٿا. هڪ جهاز نيو يارڪ (آمريڪا) کان جنيوا (اٽليءَ) لاءِ Sail ڪيو. برمودا ٽڪنڊي ۾ هو پنهنجي واٽ کان ٿڙيل هڪ هنڌ بيٺل نظر آيو.... منجهس هڪ انسان به موجود نه هو. جهاز جي ڳولا وارن بيٺل جهاز تي چڙهي سوار ماڻهن جون ڪئبنون ڏٺيون ته اتي انهن جي هر شيءِ موجود هئي .... ڪپڙن گندين کان پئسن ڏوڪڙن تائين. جهاز جي اسٽور روم ۾ کاڌي خوراڪ جي به کوٽ نه هئي. جهاز جا ڦاٽل سڙهه ڏسي اهو ضرور لڳو ته هي جهاز ڪنهن طوفان جي لپيٽ ۾ اچي ويل آهي پر جڏهن جهاز جو "لاگ بڪ" ڏٺو ويو ته ان ۾ ڪنهن به اهڙي ڳالهه جو ذري برابر به انديشو نظر نه آيو. هر شيءِ نارمل هلي رهي هئي.

هتي انهن پڙهندڙن لاءِ، جن جو پاڻيءَ جي جهازن سان واسطو ناهي، انهن جي معلومات لاءِ لاگ بڪ (Log Book) بابت ڪجهه لکڻ ضروري ٿو سمجهان. ڪنهن هوائي جهاز جو حادثو ٿئي ٿو ۽ ٻڌائڻ واري ڪا ڀر نٿي رهي ته ان ڀڳل يا سڙيل هوائي جهاز مان بليڪ باڪس ڪڍي وڃي ٿي جيڪا دراصل ٽيپ رڪارڊر وانگر آهي جنهن ۾ جهاز جي انجڻين جي آواز کان علاوه ڪاڪ پٽ ۾ ويٺل پائلٽ ۽ "ڪو پائلٽ" وغيره جي پاڻ ۾ ڳالهه ٻولهه يا ٻئي هوائي جهاز، ايئرپورٽ يا ٽاور سان ڳالهه ٻولهه رڪارڊ ٿيل ملي ٿي. جنهن مان اندازو لڳائي سگهجي ٿو ته جهاز جي ڪنهن انجڻ ۾ خرابي ٿي، باهه لڳي يا ڪنهن اغوا ڪار يا دهشتگرد اچي ديڇاريو ڏمڪايو.

بليڪ باڪس جو سلسلو ته هاڻ پنجاهه سٺ سالن کان شروع ٿيو آهي ۽ بين الاقوامي قاعدي قانون موجب ان جو هر جهاز تي هجڻ ضروري آهي. پاڻي جي جهازن جي جاڻ لاءِ صدين کان اهو رواج هلندو اچي ته جهاز جو ڪئپٽن روز مرهه جي خبر چار ڊائري جي صورت ۾ لکندو رهيو ٿي. انهن ڏينهن ۾ توڙي اڄ به، جيتوڻيڪ ان لاءِ ڪو قومي يا بين الاقوامي قانون ناهي پر اهو شروع ۾ هڪ فيشن هوندو

هو ۽ هاڻ جهاز جي مالڪ يا ڪمپنيءَ طرفان ضروري ڪيو ويو آهي. ويندي اڄ کان پنج صديون ڪن اڳ جڏهن ڪرسٽافر ڪولمبس سڙهن وارن ڪاٺ جي ٻيڙن ذريعي آمريڪا جو سفر ڪيو هو ته ان وقت به هن سفر جي روز مره جي ڊائري لکي هئي. ان مان ئي ته خبر پئي ته پهرين سفر ۾ برمودا ٽڪنڊي واري علائقي مان لنگهندي هن ڪي باهه جو گولو نظر آيو ۽ ان ڊائريءَ ۾ هن ان سمنڊ جي حصي بابت لکيو آهي ته هن جي جهاز تي موجود سڀ قطب نمائون (Compasses) غلط readings ڏيڻ لڳيون. اها ٻي ڳالهه آهي ته ان وقت هن درويش ڪي هن سمونڊ ۾ ڪنهن غيبات يا منجهائيندڙ حالتن بدران لڳو ته سمنڊ ۾ چانديءَ جا انبار موجود آهن جنهن ڪري هن جي قطب نما جي سئيءَ تي اثر ٿئي ٿو.... هن پنهنجي ڊائريءَ ۾ لکيو آهي. هتي آئون اهو به لکندو هلان ته چانديءَ يا سون ڪري ته ايترو نه پر لوهه جي ڪاٽين ڪري قطب نما جي Magnetic Needle تي اثر ضرور پئجي سگهي ٿو ۽ اڄ به اها Phenomena عام آهي ۽ اڄ جا ماڊرن جهاز هلائيندڙ به ان ڳالهه کي ڌيان ۾ رکي ڪمپاس (قطب نما) جي ٿيڙ (deviation) کي صحيح ڪندا رهن ٿا ۽ رستي ۾ جهاز جي صحيح پوزيشن معلوم ڪرڻ لاءِ حساب ڪتاب ڪيل variation کي واڌو ڪاٽو ڪندا رهن ٿا.

بهرحال اڄ به هر جهاز تي ڊائري لکي وڃي ٿي ۽ آئون به جيڪي ڏهه ٻارهن سال سمنڊ تي رهيس اها maintain ڪندو رهيس پر ان کي ڊائريءَ بدران "لاگ بڪ" سڏيون ٿا .... ۽ ڏينهن ۾ هڪ دفعو لکڻ بدران هر چئين چئين ڪلاڪن بعد لکيو وڃي ٿو. اڳ ۾ جڏهن جهاز انجڻ بنا فقط سڙهن تي هلندا هئا ته اهو لاگ بڪ ڪئپٽن ۽ ان جا ساٿي نيويگيٽر لکندا هئا ته گذريل چئن ڪلاڪن ۾ ڦهڙي موسم هئي (جهڙ هو مينهن پئي پيو تيز هوا هئي)، سمنڊ جي ڪهڙي حالت هئي (ننڍيون ڇوليون، وڏيون لهرون يا بلڪل مانو هو). فلاڻو يا فلاڻو خلاصي بيمار هو ڪيس ڪهڙي دوا ڏني ويئي، جهاز جي فلاڻي يا فلاڻي شيءِ پڄي پئي جنهن کي ڇِپيءَ (واڊي) نيڪ ڪيو پيئڻ لاءِ هيترا گئلن پاڻي بچيو آهي .... وغيره وغيره.

جيئن ئي انجڻيون ايجاد ٿيون ۽ جهاز ٻاڦ جي انجڻ تي ۽ ان بعد ڊيزل ۽ نيوڪليئر پاور تي هلڻ لڳا ۽ جهاز تي نيويگيٽرن سان گڏ مئرين انجنيئر به رهڻ لڳا ته انجڻ روم لاءِ الڳ لاگ بڪ رکيو ويو جنهن ۾ چئن چئن ڪلاڪن بعد ان واچ (ڊيوٽي) جو مئرين انجنيئر رپورٽ لکڻ لڳو .... جيڪا گهڻو ڪري جهاز جي مختلف انجڻين جي ٽيمپريچر ۽ پريشر کان علاوه هن طرح جي هوندي آهي:

- بجلي جي لوڊ وڌڻ ڪري هڪ ٻيو جنريٽر به هلايو ويو.
- بئالر جو پريشر Maintain ڪيو ويو.
- انجڻ روم ۾ گڏ ٿيل پاڻي بِلج پمپ ذريعي سمنڊ ۾ نيڪال ڪيو ويو.

- فريش واٽر ايوپريٽر سمنڊ جي پاڻيءَ مان 3 (ٽي) ٽن مٺو پاڻي ٺاهيو.
- منجهند جي مانيءَ لاءِ بورچيءَ ڪولڊ اسٽوريج کولي ٻه ٻڪريون ڪڍيون.
- فلاڻي يا فلاڻي مشين مان هن قسم جو لڳاتار يا رکي رکي آواز اچي رهيو آهي جنهن تي نظر رکڻ ضروري آهي.
- چئن ڪلاڪن ۾ جهاز جي پنکي جي رفتار هيترا RPM رهي .... وغيره.

برمودا ٽڪنڊي ۾ جڏهن به ڪو ماڻهن بنا ٻتال (wondering) جهاز مليو آهي ته ان جا لاگ بڪ چيڪ ڪرڻ سان ڪنهن به اهڙي ڳالهه جو clue نه مليو آهي، جنهن مان چئي سگهجي ته جهاز خطري ۾ هو ۽ نه ان جو انومان نظر آيو آهي ته جهاز تي چور (قزاق) چڙهي آيا جن قرلٽ ڪري ماڻهو ماري سمنڊ ۾ ڦٽا ڪري ڇڏيا .... پر جي ڦٽا ڪيا ته ڪنهن هڪ جو ته لاش ملي. ۽ ٻي ڳالهه ته خلاصين ۽ مسافرن جون ڪئبنون چيڪ ڪرڻ تي معلوم ٿيو ته هر شيءِ، قيمتي ڪپڙن کان وٺي ڳهڻ ڳٺن ۽ پئسن تائين پنهنجي پنهنجي جاءِ تي موجود هئا. لاگ بڪن مان اها به خبر پيئي ٿي ته نه موسم خراب هئي نه سمنڊ ۾ ساڳي وقت نه انجڻ ۾ ڪا خرابي هئي ۽ نه باهه جو انديشو هو جنهن جي خوف کان جهاز وارا جهاز تي موجود لائيف بوٽ کي سمنڊ ۾ لاهي ان تي سوار ٿي هليا ويا هجن .... وڏي ڳالهه ته اها لائيف بوٽ ته جهاز تي ئي موجود هئي!

برمودا ٽڪنڊي ۾ گم ٿي ويل جهازن ۾ هڪ ته آمريڪن نيوي جو تمام وڏو ڪئرئير جهاز "USS-Cyclops" آهي، جنهن آمريڪا ۽ دنيا کي حيرت ۾ وجهي ڇڏيو. ڏنو وڃي ته پاڻيءَ جو جهاز ڪو ڪَٽَ جيڏو ننڍو ته نٿو ٿئي جنهن کي وڏي وهيل مڇي ڳڙڪائي وڃي! هو ڏهه ٻارهن بنگلن جي ڏگهي گهٽيءَ جيڏو ٿئي ٿو جيڪو سمنڊ جي تري ۾ وڃڻ بعد به ڳولي لهي سگهجي ٿو ۽ هونءَ به گذريل ستر اسي سالن کان هر جهاز ۾ SOS (ايس او ايس) جو سگنل جو اوزار فٽ ٿيل آهي جيڪو جهاز ٻڏڻ سان ايس او ايس (Save Our Souls) سگنل ڏيڻ شروع ڪري ٿو ۽ سوين ميلن اندر سيني جهازن ۽ بندرگاهن ۾ ان خطري (سگنل) جي ڳاڙهي بتي ۽ الارم وڄڻ شروع ٿئي ٿو ۽ جهازن وارا توڙي بندرگاهه وارا ان سگنل ملڻ سان ان تڪليف ۾ آيل جهاز جي مدد لاءِ اوڏانهن روانا ٿين ٿا. ياد رهي ته سگنل سان گڏ جهاز جي Position به display ٿيندي رهي ٿي ته اهو ڪهڙي ويڪرائي ڦاڪ يا ڊگهائي ڦاڪ تي ٻڏي رهيو آهي، يا ٻڏي چڪو آهي، جيئن اتي پهچي ان جهاز جي ماڻهن کي بچائجي. پر حيرت جي ڳالهه اها آهي ته برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ ٻڏندڙ جهاز جو ڪو به سگنل نه مليو آهي .... جيڪڏهن ڪنهن جهاز پري کان ٻئي جهاز کي ٻڏندو ڏٺو آهي ته ان جي ويجهو پهچڻ تي هن کي ڪا شيءِ نظر نه آئي آهي .... نه جهاز نه ماڻهو.... نه سمنڊ مٿان نه سمنڊ هيٺ!

برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ مان جهازن جي غرق ٿيڻ جون جِتي ٻيون theories پيش ڪيون پئي ويون، اتي اها ٿيوري به رکي رکي مشهوري ماڻيندي رهي ته ڪنهن ٻي سياري تان مخلوق هن ٽڪنڊي مٿان پهتي ٿي، جيڪا جادوءَ جي زور تي يا پاڻ سان آندل مشينريءَ ذريعي سمنڊ تي ترندڙ يا هوا ۾ اڏامندڙ جهاز کي پاڻ ڏي چوسي ورتو ٿي. اها ته ڳالهه صدين کان هلندي اچي ته ڪڏهن ٻين سيارن تان مختلف مشينن ذريعي اتي جي مخلوق هن ڌرتيءَ تي گهمڻ لاءِ اچي ٿي جنهن لاءِ انگريزيءَ ۾ لفظ يو ايف او (UFO) استعمال ٿئي ٿو يعني "Unidentified Flying Objects" آسمان ۾ چٽيءَ طرح يا ڌنڌلي طرح نظر ايندڙ هنن شين لاءِ اڪثر چيو ويجي ٿو ته انهن جي شڪل ٿالهين جهڙي آهي ان ڪري UFO کي اڙدوءَ ۾ "اڙن طشتريان" يعني "اڏامندڙ ٿالهيون" به سڏيو ويجي ٿو. بهرحال هي UFO جو مسئلو يا myth به ائين آهي جيئن جل پرين جي! صدين کان ڪي ماڻهو چون ٿا ته اسان کي نظر آيون پر ثبوت طور ڪو به انهن کي حاصل ڪري ٻين کي ڏيکاري نه سگهيو آهي. اهڙن عنوانن تي ڪيترائي ڪارٽون، ڪهاڻيون ۽ فلمون ٺاهيون ويون آهن.

برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ ٿيندڙ جهازن جي حادثن يا انهن جي غائب ٿي وڃڻ لاءِ هڪ اها ٿيوري به پيش ٿيندي رهي آهي ته برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ هيٺ ڪٿي ڪٿي ايڏيون ته اونهيون غارون ۽ چُرون آهن .... يعني ڪٿي ڪٿي سمنڊ يڪدم ايترو ته اونهو ٿيو وڃي جو ان هنڌ تي ٿيندڙ ڇڪ (Suction) ۾ جهاز ان اندر گهلجيو وڃن ۽ هميشه لاءِ غرق ٿيو وڃن.

برمودا ٽڪنڊي ۾ حادثن جا سببَ

جوانيءَ جي ڏينهن ۾ تعليم دوران اسان ڪلاس ميٽ پنهنجن پوڙهن جهازي آفيسرن کان "برمودا ٽڪنڊي" ۾ ٿيندڙ حادثن جو سبب پڇندا هئاسين ته هر ڪو پنهنجي پنهنجي راءِ ڏيندو هو پر اسان مطمئن نه ٿي سگهندا هئاسين. تعليم ختم ڪرڻ بعد اسانجو جهازن ۾ دنيا جي سمنڊن سان واسطو رهيو. اڄ منهنجا جهاز هلائڻ وارا مڙيئي ڪلاس ميٽ مون وانگر زندگي جا ستر سال ٽپي چڪا آهن .... ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته هو جهازراني ۾ جهازسازيءَ ۾ پڙ آهن. سالن جا سال سمنڊن ۾ جهازن سان واسطو هجڻ ڪري هنن جو وڏو تجربو آهي، هنن کي هر معاملي جي وڏي ڄاڻ آهي، هو جهازراني ۾ جهازسازيءَ جي معاملي ۾ ايڪسپرٽ آهن. اڄ کان اڌ صدي کن اڳ جڏهن اسان سمنڊ جي نوڪري شروع ڪئي هئي تڏهن سائنس اڃان ايتري ترقي نه ڪئي هئي. سمنڊ تي پنهنجي پوزيشن معلوم ڪرڻ لاءِ، يعني اهو معلوم ڪرڻ لاءِ ته اسان جو جهاز دنيا جي گولي تي ڪهڙي نقطي وٽ آهي؟.... يا گذريل 24 ڪلاڪن ۾ اسانجي جهاز ڪيترو سمنڊ جهاڳيو آهي؟ اسان کي Sextant اوزار ذريعي سج ۾ ٻين تارن ۾ سيارن ڏي ڏسڻو پيو ٿي ته اهي ڪهڙي Angle تي آهن؟ ۽ پوءِ ٽرگناميٽري ذريعي calculation ڪئي وئي ٿي. اڄ بنا محنت جي جهاز ۾ لڳل "سيٽلائيٽ نيويگيٽر" اسان کي exact پوزيشن کان آگاهه ڪريو ڇڏي. اهڙي طرح اسان کي اڳواٽ طوفانن ۽ سمنڊ ۾ پيدا ٿيندڙ زلزلن (سونامين ۽ سئڪلونن) بابت ماڊرن اوزار آگاهه ڪريو ڇڏين .... پر افسوس جو اڄ به ڪو "برمودا ٽڪنڊي" ۾ ٿيندڙ انهن حيرتناڪ حادثن ۽ غيباتي ڳالهين جو ڪو ٺوس سائنسي سبب ٻڌائي نه سگهيو آهي.

هي مضمون لکڻ کان اڳ مون پنهنجن پوڙهن ڪلاس ميٽن کان ان بابت جڏهن پڇيو ته هر هڪ اها ئي راءِ ڏني جيڪا سالن کان مختلف ڪتابن ۾ اخبارن ۾ پڙهندا رهيا آهيون. جيئن: Methane گئس جي موجودگي ڪري جهاز ٻڏيو وڃن .... سمنڊ اندر لوهه جي کاڻين ۾ جبلن ڪري ڪمپاس (قطب نما) ۾ error اچيو وڃي ۽ جهاز غلط راهه ڏي ٿيڪيو وڃن .... غيبات ۽ جن ڀوتن ڪري ائين ٿئي ٿو .... هن هنڌ تي ڪئين شيدي غلام ٻوڙيا ويا هئا انهن جا روح بد دعائون ڏين ٿا .... هن سمنڊ ۾ خوفناڪ قسم جا ڪُن (Under Currents) آهن جن جي گهير ۾ جهاز اچي غرق ٿيو وڃن .... يا سمنڊ جو هي حصو تمام بزي رهي ٿو، ان ڪري جهاز به ان حساب سان ٻڏن ٿا .... سمنڊ جي

هن حصي جي موسم اوچتو خراب ٿيو پوي ۽ جهاز هلائيندڙ بچ بچاءُ ڪري نٿا سگهن .... وغيره وغيره. پر سچ ته جهازن سان واسطو هجڻ ڪري مونکي انهن سببن ۾ ڪا به اهڙي عقل يا سمجهه واري ڳالهه نظر نٿي اچي .... ڇا طوفان ۽ ڪُنَ بحر اسود، چائنا سمنڊ .... ويندي خليج بنگال ۽ خليج بسڪي جهڙن سمنڊن ۾ گهٽ آهن؟ ڇا جهازن جي آمدرفت ٻين سمنڊن تي گهٽ آهي؟ سنگاپور ۽ جبرالٽر وٽ ته ايڏي ٽرئفڪ آهي ۽ سمنڊ ايترو سوڙهو آهي جو بس.... پر اتي ته ان قسم جا ايترا حادثا هرگز نٿا ٿين.

رهيو سوال غيبات ۽ جنن ڀوتن، جو سو رات جي ڊيوٽي ڪندڙن يعني جهاز هلائڻ وارن کي اهڙا ڪئين خيال پريشان ڪندا رهندا آهن، چاهي آفريڪا جو ڪنارو هجي يا ناروي سئيڊن وارو اتر قطب وارو برفاني علائقو.... جتي سياري ۾ رات ويهن ڪلاڪن کان به وڌي ٿئي ٿي ۽ اونهاري ۾ چوويهه ئي ڪلاڪ روشني لڳي رهي ٿي. سوال آهي ته ڪٿي به جهاز ٻڏن ٿا ته انهن جا ڍانچا سمنڊ جي تري ۾ نظر اچن ٿا. هتي ڪجهه غائب ٿيل جهازن جا ڍانچا به نه مليا. ٻي ڳالهه ته دنيا جي ٻين سمنڊن تي ڏينهن رات ڏهن سالن کان به مٿي عرصو اسان جهاز هلائيندا رهياسين، مختلف سمنڊن تي انجڻ جي خرابيءَ ڪري جهازن کي هڪ هنڌ به بيٺل ڏٺوسين، پر برمودا ٽڪنڊي سمنڊ کان علاوه ٻئي ڪنهن به سمنڊ تي اسان پاڻ يا ڪنهن ٻئي کان اهڙي جهاز جو نه ٻڌو جنهن تي ڪو بني بشر نه هجي. يا ڪنهن به هوائي جهاز کي بنا خرابيءَ جي سمنڊ ۾ ڪرندو نه ڏٺوسين.

سوال ٿو پيدا ٿئي ته آخر برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ پاڻيءَ وارا ۽ هوائي جهاز ان پراسرار طريقي سان ڇو غائب ٿيندا رهيا ٿي؟ انهن جي ٻڏڻ يا غائب ٿيڻ جو ڪهڙو سبب ٿي سگهي ٿو؟ ان لاءِ سالن کان ڪيترين ئي ٿيورين هلنديون اچن پر سڀ ماڻهو ڪنهن هڪ theory تي متفق راءِ نه آهن. مختلف جهاز مختلف حالتن ۾ مختلف مصيبتن جو شڪار ٿيندا رهيا آهن. برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ تي هميشه اوچتو ۽ بنا ڪنهن اطلاع جي حادثا ٿيندا رهيا آهن ۽ جيتوڻيڪ غيبات جي هجڻ يا سمنڊ ۾ ٻوڙيل غلامن جي ڀٽن پاراتن جهڙيون ڪيترين ئي theories موجود آهن پر چند جيڪي حقيقت جي ٿورو ويجهو محسوس ڪريان ٿو ۽ منهنجا ڪليگ، جن مون سان يا ٻين سان هي ”برمودا ٽڪنڊي“ وارو سمنڊ ۽ دنيا جا ٻيا سمنڊ جهاڳيا، اهي انهن theories کي بهتر سمجهن ٿا، هن ريت آهن:

• ميٿين گئس واري ٿيوري: Methane هوا کان تمام هلڪي گئس آهي. سگريٽ دکائڻ وارا جيڪي لائيٽر ٿين ٿا انهن ۾ گهڻو ڪري ميٿين يا اِيٿين گئس ٿئي ٿي. چيو وڃي ٿو ته سمنڊ جي تري ۾ تمام گهڻي ميٿين گئس قاتل آهي جيڪا رکي رکي پڙڪو ڪائي ٻاهر نڪري ٿي ۽ نڪرڻ وقت اها

سمنڊ جي پاڻيءَ سان جڏهن مکس ٿئي ٿي تہ پاڻيءَ جي density ايتري تہ گهٽجيو وڃي جو ان مٿان ترندڙ ننڍو توڙي وڏو ڪاٺ جو توڙي لوهہ جو جهاز يڪدم ائين ٻڏيو وڃي جيئن ڪو پٿر پاڻيءَ ۾ اڇلڻ سان يڪدم غائب ٿي وڃي. هونءَ تہ سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ لوڻ هجڻ ڪري اهو عام پاڻيءَ کان ڳرو ٿئي ٿو. ان ڪري تہ چوندا آهن تہ سئمنگ پول جي مٺي پاڻيءَ ۾ ترڻ کان سمنڊ جي کاري پاڻيءَ ۾ ترڻ سولو آهي. جو ان جي مقابلي ۾ انسان جو جسم ڪجهہ هلڪو ٿئي ٿو. جيئن پاڻيءَ جو جهاز ائٽلانٽڪ سمنڊ جهاڳي جڏهن مسي سپي نديءَ ۾ گهڙندو آهي يا هندي وڏو سمنڊ لتاڙي بئنڪاڪ وڃڻ لاءِ ٿائليند جي نديءَ ۾ گهڙندو آهي تہ هن جو ڊرافٽ وڌي ويندو آهي .... يعني جهاز پاڻيءَ ۾ ڪجهہ وڌيڪ اندر گهڙي ويندو آهي جو درياهہ جو پاڻي سمنڊ جي پاڻيءَ کان هلڪو ٿئي ٿو.

سو اهو مٿيون مثال ڏيان ۾ رکي سوچيو تہ هوا کان بہ هلڪي گئس مِيٿين ائين يڪدم سمنڊ جي پاڻيءَ سان ملي وڃي تہ اهو پاڻي ڪيترو هلڪو ٿي ويندو ۽ جهاز سمنڊ جي تر تائين پهچڻ ۾ ويرم ئي نہ وٺندو. ۽ اها گئس سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ ملڻ ۽ ٻاهر نڪرڻ مهل سمنڊ جي ان حصي کي صابڻ جي گجيءَ جهڙو ڪريو ڇڏي ۽ اها گئس هلڪي هجڻ ڪري سمنڊ مان نڪرڻ سان مٿي آسمان جو رخ رکي ٿي ۽ ان وقت مٿي ڪو جهاز لنگهندڙ آهي تہ ان کي باهہ وٺيو وڃي. ڦوڪڻن ۾ جيڪا هلڪي گئس ڀري ٿي وڃي اها ”هيليم“ آهي. هيليم گئس کي باهہ نٿي لڳي جو اها Inert (مردار) آهي پر ميٿين گئس تہ آهي ئي پيٽرول جو حصو. ميٿين ۾ هڪ ڪاربن ۽ چار هائڊروجن جا حصا آهن جيڪي سڀ کان تَکڙا ۽ خطرناڪ ٻارڻ آهن. ۽ هيءَ گئس جڏهن بوهارا ڏئي سمنڊ جي تري مان نڪري ٿي تہ ڪو ڪلو اڌ ڪلو نہ پر ٽنن جي حساب سان نڪري ٿي. ۽ هوائي جهاز کي گهيري منٽن ۾ مڪمل طرح تباهہ ڪريو وجهي. آمريڪا طرفان جيڪي ان سلسلي ۾ کوجنائون ڪيون ويون آهن انهن مطابق بنا شڪ جي سمنڊ جي تري ۾ ”ميٿين هائڊريٽ گئس“ جا وڏا ذخيره موجود آهن پر ان جي ڪا ثابتي يا رڪارڊ نٿو ملي تہ برمودا ٽڪنڊي مان رکي رکي ڪا اها گئس نڪرندي رهي ٿي جنهن ڪري جهاز ٻڏندا رهن ٿا.

ڪيترا ماڻهو ”سرگاسو سمنڊ“ جي پڻ ڳالهہ ڪن ٿا. هتي هڪ عام پڙهندڙ جي معلومات لاءِ لکندو هلان تہ وڏن سمنڊن جي آخري حصن جا مختلف نالا ٿين ٿا. جيئن عربي سمنڊ، ايراني نار وارو سمنڊ، خليج بنگال وارو سمنڊ ۽ ٻيا ڪيترا ننڍا سمنڊ ”هندي وڏي سمنڊ“ ۾ اچي وڃن ٿا، تيئن انهن وڏن سمنڊن جي وچ ۾ بہ مختلف سمنڊ اچن ٿا جن جو پنهنجو مزاج ۽ پنهنجي خاصيت ٿئي ٿي .... ڪٿي ڪٿي سمنڊ اندر ڪُنَ (Under Currents) ٿين ٿا جن جي وَڪُڙَ ۾ اچي ڪيترا جهاز ۽ ٻيڙا

گھوماڻجيو ٻڏيو وڃن .... ۽ توهان کي حيرت ٿيندي تہ سمنڊ اندر درياهہ بہ ٿين ٿا انهن ۾ جي جهاز اچي ٿو وڃي تہ ڪک پن وانگر لڙهي وڃي ٿو.... خاص ڪري انجڻ بنا وارا جهاز.

سو ائٽلانٽڪ سمنڊ ۾ هن برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ واري حصي اندر "سرگاسو" نالي هڪ سمنڊ پڻ آهي. هي سمنڊ هڪ عجيب سمنڊ آهي جنهن جي چوڌاري ڪنارو نہ پر پاڻيءَ جا وهڪرا (Currents) آهن. برمودا ٽڪنڊي مان گذرندي ڪو جهاز خراب موسم ۾ سرگاسو سمنڊ ۾ گهڙيو ٿي تہ هن سمنڊ جي چوڌاري پاڻيءَ جا تيز وهڪرا ان کي لوڙهي وڃن ٿا ۽ وڏا وڏا ناڪئا ۽ ڪئپٽن منجهي پون ٿا ۽ سندن جهاز بتال ٿيو وڃن. ماضيءَ ۾ جڏهن سڙهن وارا ڪاٺ جا جهاز هئا تہ اهي تہ هيڪاندو سولائيءَ سان سرگاسو سمنڊ جي تيز رفتار وهڪرن ۾ لڙهي ويا ٿي.

ڪي سائنسدان ۽ نيويگيٽر برمودا ٽڪنڊي ۾ جهازن سان پيش ايندڙ پراسرار واقعن جو سبب "اليڪٽرانڪ ڌنڌ" (Electronic Fog) چون ٿا. هنن جو چوڻ آهي تہ مينهن جي ڪنوڻ ڪرڻ وانگر هڪ عجيب قسم جو گهاٽو ڪڪر اوچتو ئي اوچتو نمودار ٿي پاڻي جي جهاز يا هوائي جهاز کي چادر وانگر ويڙهيو وڃي ٿو ۽ جهازن جا رستو ڏيکاريندڙ سڀ اوزار نڪما ٿيو پون .... ۽ پوءِ هوائي جهاز يا شپ (پاڻيءَ جو جهاز) غائب ٿيو وڃي.

سوال آهي تہ ڪيڏانهن غائب ٿيو وڃي؟ ان جو ڪو جواب نٿو ڏئي. اها اليڪٽرانڪ فاگ واري theory فقط برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ سان ئي وابستہ ڇو آهي ۽ ٻين سمنڊن سان ڇو نہ آهي؟ اهو سوال بہ پنهنجي جاءِ تي موجود آهي.

اڄ کان 45 سال کن اڳ جڏهن 1968ع ۾ مون ساموندي نوڪري اختيار ڪئي، ان وقت کان اڄ تائين برمودا ٽڪنڊي تي گهٽ ۾ گهٽ ڏهن کن ڪتاب، سؤ کن مضمون ۽ ڪيترين ئي فلمون ۽ ٽي وي ڊاڪيومينٽريون ڏسي چڪو آهيان. پر آئون پاڻ بہ مونجهاري جو شڪار آهيان. ڪڏهن ڪڏهن لڳندو آهي تہ ڳالهہ ۾ آهي ڪجهہ ڪونہ اسان جهازي ماڻهن، ڪهاڻي نويسن ۽ ميڊيا وارن ڪٽي ان ڳالهہ کي اڇاليو آهي، جيئن رڪي رڪي سنڌ ۾ ڪنهن قبر تي مقبرو اڏجي ويندو آهي، چوڌاري جهنڊا لڳي ويندا، مجاور ويهجي ويندا ۽ اهو مشهور ڪيو ويندو آهي تہ هي وڏي ڪاني ڪرامت وارو بزرگ آهي ۽ پڙهيل توڙي جاهل ماڻهو دل جون مرادون پوريون ٿيڻ لاءِ سڪائون باسڻ لاءِ پهچي ويندا آهن. اخبارن ۾ ٽي ويءَ وارا بہ اهڙين ڳالهين کي ڪٽي ڪٽندا آهن ۽ پوءِ ڪيترا اهڙا مريد بہ نڪري پوندا آهن جيڪي ان پير جون هٿ ٺوڪيون ڪرامتون ٻڌائي ماڻهن جي دلين ۾ خوف ۽ تجسس پيدا ڪندا آهن. "برمودا ٽڪنڊو" بہ ائين آهي. پر ڳالهہ آهي تہ ان کان بہ تہ ڪو انڪاري ناهي تہ سمنڊ جي هن حصي ۾ صدين کان .... گهٽ ۾ گهٽ ڪرسٽافر ڪولمبس کان (جيڪو هي سمنڊ اڪرڻ

وارو پهريون ماڻهو هو) جهازن جي غائب ٿيڻ جا پُر اسرار واقعا ٿيندا رهيا آهن ۽ اڄ به ٿيندا رهن ٿا. برمودا ٽڪنڊي جي حيرت انگيز حادثن جو سبب ڪيترا ماڻهو سخت موسم به چون ٿا. جيئن 1502ع ۾ هتي لڳندڙ سخت قسم جي هوائن ۾ اسپيني ٻيڙو "Fleet" ٻڏي ويو هو. طوفانن ڪري جهازن جي ٻڏڻ جو هي پهريون دستاويزي واقعو آهي. ڪيترائي جهاز ۽ انساني جانيون هنن طوفانن ۾ غرق ٿي ويون .... خاص ڪري هڪ صدي اڳ تائين جڏهن جهاز هلائڻ وارن کي سمنڊ ۾ ايندڙ طوفانن جي اڳواٽ خبر نٿي پئي. ڪڏهن ڪڏهن سمنڊ مٿان گرم يا گهٽي ٿڌي هوا جي تيز لهر اچڻ ڪري به جهاز ٻڏيو وڃن. 14 مئي 1986ع تي برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ "پرائيڊ آف بالٽيمور" نالي هڪ جهاز ٻڏي ويو پر ان جا هڪ به ماڻهو بچي ويا. اهي ٻڌائين ٿا ته هوا جي رفتار اوچتو ئي اوچتو 20 ميل في ڪلاڪ مان وڌي 90 ميل في ڪلاڪ ٿي وئي .... ان سان گڏ هوا پنهنجو رخ به ڦيرائي ورتو هو. اهڙيءَ ئي حالت ۾ 2010ع ۾ Concorida جهاز ٻڏي ويو هو. جنهن لاءِ طوفانن جو ماهر جيمس (James Lushine) پنهنجي رپورٽ ۾ لکي ٿو ته:

"....... During very unstable weather conditions the downburst of cold air from aloft can hit the surface like a bomb, exploding outward like a giant squall line of wind and water."

بهرحال ايهي جهاز ته موسم جي خرابيءَ ڪري ٻڏي ويا ۽ ٻڏي ويل ماڻهن مان جيڪي بچي سگهيا انهن پنهنجو ۽ جهاز جي ٻڏڻ جو احوال ٻڌايو پر "ايلن آسٽن" نالي جهاز جيڪو 1881ع ۾ نيويارڪ ڏي وڃڻ لاءِ برمودا ٽڪنڊي وارو سمنڊ لتاڙي رهيو هو ان لاءِ ٻڌائين ٿا ته اهو جهاز ڏسندي ئي ڏسندي غائب ٿي ويو. ڪجهه ڏينهن بعد جڏهن هو وري نظر آيو ته ان تي هڪ به ماڻهو موجود نه هو.... نه مسافر نه جهاز هلائڻ وارا! نيٺ جهاز جي مالڪ ٻئي جهاز ذريعي نئون عملو هن جهاز تي موڪليو جيڪو ان کي هلائي نيويارڪ وٺي آيو.

برمودا ٽڪنڊي ۾ ٿيندڙ حادثن جو وڏو سبب جهاز تي استعمال ٿيندڙ ڪمپاس (قطب نما) ۾ نقص (error) به چيو وڃي ٿو. جيڪو ڪنهن حد تائين صحيح به آهي .... ڪراچي يا بمبئي يا ڪولمبو بندرگاهه کان آفريڪا ڪنڊ جي ڪنهن بندرگاهه ڏي وڃڻ لاءِ الهندي جو رخ اختيار ڪجي ته ڪجهه ڪلاڪن بعد چوڌاري سمنڊ ئي سمنڊ نظر اچي ٿو. ائين لڳندو آهي ڄڻ ڪنهن وڏي ٿالهه جي وچ ۾ فقط توهان جو جهاز بيٺو آهي. ٿالهه جو مثال ان ڪري ڏنو اٿم جو دنيا گول آهي. چورس هجي ها ته پوءِ چوڪنڊي رومال جي وچ ۾ محسوس ڪجي ها.

هاڻ جيستائين ماڻهو بندرگاهه ۾ آهي ته عمارتن جي رخ مان خبر پئجيو وڃي ته هي پاسو اتر آهي، هي پاسو ڏکڻ. پر سمنڊ تي جيڪڏهن توهان کي ڪو به اوزار نه هجي ته توهان کي ڪهڙي خبر ته ڪهڙو طرف ڪهڙي پاسي آهي؟ صبح جو يا شام ڌاري ته سج ايرڻ ۽ لهڻ مان توهان کي اوڀر ۽ اولهه جي خبر پئجي سگهي ٿي جنهن مان اتر ۽ ڏکڻ جو به اندازو لڳائي سگهو ٿا پر منجهند مهل جڏهن سج بلڪل مٿان آهي يا رات جي وقت جڏهن ڪڪرن جي ڪري تارا به نظر نٿا اچن ۽ توهان جي ٻيڙي يا جهاز مختلف طرفن کان لڳندڙ ڇولين ۽ تيز هوائن ڪري ڦيرا پيو کائي ته ان کي توهان ڪيئن سڌي واٽ تي آڻيندئو....؟! مثال طور توهان ڪيئن معلوم ڪندئو ته الهندو ڪهڙي پاسي آهي، جنهن طرف آفريڪا کنڊ آهي ۽ جنهن جي ممباسا، زنجبار يا مپوتو بندرگاهه ۾ توهان کي لنگر انداز ٿيڻو آهي؟ سو بنا طرف سڃاڻڻ جي سمنڊ تي جهاز هلائڻ نا ممڪن ڳالهه آهي. زمين تي ته اڳواٽ روڊ ٺهيا پيا آهن جن تان توهان ڪار يا بس هلايو ٿا. بلڪ روڊ تي ميلن يا ڪلوميٽرن جا پٿر به لڳا پيا آهن جن مان توهان کي خبر پوي ٿي ته توهان ڪيترو فاصلو طئي ڪيو آهي ۽ منزل تي پهچڻ لاءِ اڃان ڪيترا ميل يا ڪلوميٽر مفاصلو رهي ٿو. ان کان علاوه توهان کي ڪار جي ”اسپيڊو ميٽر“ مان به خبر پئجيو وڃي ته اها ڪيتري رفتار سان هلي رهي آهي ۽ گهر کان نڪرڻ بعد ڪيترا ميل هلي آهي.

سمنڊ تي زمين وارو حساب ناهي ۽ نه جهاز موٽر ڪارون آهن. سمنڊ تي پاڻ رستو ٺاهڻو پوي ٿو ۽ طرفن جي معمولي غلطي به حادثي جو سبب ٿي سگهي ٿي. جهازن تي جيتوڻيڪ ڪار وانگر اسپيڊو ميٽر آهي، جيڪو رفتار به ٻڌائي ٿو ته طئي ڪيل فاصلو به پر سمنڊ تي طوفانن ۽ لهرن ڪري ضروري ناهي ته جهاز اوترو اڳيان وڌيو به هجي. ذرا تصور ڪريو توهان ڪار ۾ هڪ سئو جي رفتار سان حيدر آباد کان ڪراچيءَ پيا وڃو. ٽن ڪلاڪن بعد جڏهن توهان ڪنهن واٽهڙوءَ کان پڇو ته: ”بابا ڪراچي اچي وئي يا نه؟“ ۽ هو توهان کي جواب ڏئي ته: ”هي ته ڄامشورو آهي“ ته توهان جي ڇا حالت ٿيندي؟! پر سمنڊ تي اها ڪاروائي هڪ نارمل ڳالهه آهي. ڪڏهن ڪڏهن ته سامهون ايڏا ته سخت طوفان ۽ انهن سان گڏ سمنڊ جون سامهونءَ جون ڇوليون هونديون آهن جو 24 ڪلاڪن بعد جڏهن دنيا جي گولي تي پنهنجي جهاز جي پوزيشن معلوم ڪبي آهي ته خبر پوندي آهي ته جتان کان هليا هئاسين ان کان به پٺيان ٿي ويا آهيون .... يعني ڄامشورو ته ڇا بلڪ حيدرآباد جي به پٺيان مٽياري يا هالا ۾ بيٺا آهيون.

صدين کان سمنڊ تي طرف ڏسڻ لاءِ اڄ به بنيادي اوزار ڪمپاس (قطب نما جي دٻي) آهي جنهن جي سُئي هر وقت اتر قطب ڏيکاري ٿي .... يعني اتر ڏيکاري ٿي، پر جيئن ته قطب نما جي هيءَ سئي يا ڪانٽو جيڪو ان بنياد تي ڪم ڪري ٿو ته دنيا جي گولي اندر چقمق موجود آهي. ان ڪري

ڪمپاس جي سُئي جيڪو طرف ڏيکاري ٿي، اهو اتر ضرور آهي پر اسان ان کي چقمقي اتر (Magnetic North) سڏيون ٿا ۽ ضروري ناهي تہ ان سُئيءَ موجب هوائي جهاز يا پاڻيءَ واري جهاز ۾ هلندا وڃون تہ بلڪل اتر قطب ۾ وڃي نڪرنداسين. ڌرتيءَ جي گولي وارو ”اتر“ جاگرافيائي اتر (Geographic North) سڏجي ٿو. ٻنهي جي وچ ۾ جيڪو ٿورو گهڻو فرق اچي ٿو ان کي ڪمپاسي فرق (Compass Variation) سڏجي ٿو ۽ سمنڊ تي رستي جو حساب ڪتاب ڪرڻ مهل ان فرق (Deviation) جو هميشہ خيال رکڻو پوي ٿو. ۽ اهو فرق مختلف هنڌن تي مختلف ٿئي ٿو جنهن جو مدار سمنڊ اندر لوهي کاڻين جا جبل بہ ٿي سگهن ٿا! برمودا ٽڪنڊي وارو سمنڊ ان معاملي ۾ بيحد بدنام آهي جو اهو فرق هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ ۽ هڪ وقت کان ٻئي وقت تمام گهڻو هيٺ مٿي ٿيندو رهي ٿو ۽ هوائي جهاز توڙي پاڻيءَ جو جهاز هلائيندڙن جون وايون بتال ڪريو ڇڏي. سو ڪنهن حد تائين جهازن جي حادثن جو ”ڪمپاس“ (قطب نما) کي ڏوهہ ڏيڻ صحيح آهي پر برمودا ٽڪنڊي ۾ هر حادثو ڪمپاس جي error ڪري بہ تہ ڇئي نٿو سگهجي.

ائين تہ جهازن جي حادثن جو سبب انساني غلطيون (Human Error) بہ آهن. جهازن جي هيڏي ماڊرن هجڻ جي باوجود سمنڊ جي زندگي ذهني توڙي جسماني طرح بيحد ٿڪائيندڙ آهي. سو ٿڪَ ۽ پريشانيءَ جي حالت ۾ ڊيوٽي وارو نيويگيٽر غلط حساب ڪتاب بہ ڪري سگهي ٿو. ويتر جي هن کي ڪمپاس ئي غلط رستو ڏيکاري تہ هو ڇا ٿو ڪري سگهي! ۽ رستو ڏيکاريندڙ اوزار برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ تي ئي گهڻي خرابي پيدا ڇو ٿا ڪن؟ اهو اڄ بہ اڃان راز آهي. ۽ ائين بہ تہ نہ آهي تہ برمودا ٽڪنڊي ۾ هر وقت ۽ هر جهاز سان اها ويڌن ٿيندي رهي ٿي .... آخر اسان بہ ڪيترائي دفعا اهو سمنڊ جو حصو اڪريو هوندو. سواءِ پهرين دفعي بٽالر جي مسئلي ڪري جهاز کي برمودا جي بندرگاهہ هئملٽن ۾ وٺي آيا هئاسين نہ تہ ڪڏهن ڪجهہ نہ ٿيو.... اڄ بہ ۽ هن وقت بہ. برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ تان ڪيترائي جهاز آمريڪا ۽ يورپ ۽ آفريڪا کنڊن جي بندرگاهن ڏي اچي وڃي رهيا آهن.

برمودا ٽڪنڊي تي ڪتاب ۽ فلمون

برمودا ٽڪنڊي جي حيرانين تي گذريل اڌ صديءَ ۾ ڪيترائي ڪتاب ۽ مضمون لکيا ويا آهن. فلمون ٺهيون آهن. 1974ع ۾ چارلس برلز (Charles Berlitz) جو ڪتاب “The Bermuda Triangle” ڇپيو هو جنهن ۾ برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ غائب ٿي ويل بحري جهازن (Ships) ۽ هوائي جهازن (aero planes) جو ذڪر آهي. هي ڪتاب ڏاڍو مشهور ٿيو هو ۽ “بيسٽ بڪ” جو ٽائيٽل ماڻيو هئائين. چون ٿا ته هن ڪتاب جون به ڪروڙ ڪاپيون وڪاميون هيون. هي ڪتاب ٽيهن ٻولين ۾ ترجمو ٿيل آهي. هن ڪتاب ۾ ليکڪ چارلس “برمودا ٽڪنڊي” ۾ جهازن جي غائب ٿيڻ جو هِتان هُتان ٻُڌل theories ڏنيون آهن. هڪ ٿيوري هن اها به ڏني آهي ته سمنڊ جي هن حصي (برمودا ٽڪنڊي) ۾ اهي حادثا ان ڪري ٿا ٿين جو اتي آڳاٽو شهر ائٽلانٽس تباهه ٿيل آهي.

ان ڳالهه لاءِ يعني Atlantis شهر جي تباهيءَ لاءِ ٻين به ڪجهه ليکڪن لکيو آهي ته اهو ائٽلانٽڪ سمنڊ ۾ ان هنڌ غرق ٿيل آهي جتي برمودا ٽڪنڊو آهي. ائٽلانٽس شهر سمجهو ته ”موهن جي دڙو“ وانگر آڳاٽو ۽ غرق ٿيل آهي. پر موهن جو دڙو جي ڳولا ۽ کوٽائيءَ بعد اهو حقيقت آهي پر جيئن ته ائٽلانٽس شهر جي ڪنڊرن جي ڪا خبر ناهي ان ڪري اڄ به اهو شهر مِٿ (myth) يعني ڏند ڪٿا آهي.

Atlantis شهر بابت پهرين يوناني فيلسوف افلاطون (Plato) اڄ کان 2400 سال ڪن اڳ 360 ق.م ۾ بيان ڏنو هو. ان بيان ۾ هُنَ هِن ڏورانهين ٻيٽ (ائٽلانٽس) بابت لکيو آهي ته ان جي اتر ۾ جبلن جون قطارون آهن ۽ ڏکڻ ۾ ميدان. هن ٻيٽ جي بادشاهن بابت چيو وڃي ٿو ته يوناني سامونڊي ديوتا Poseidon جو اولاد هئا. 9600 قبل مسيح ۾ هن ٻيٽ جي بادشاهن اولهه يورپ جو ڳچ حصو ۽ آفريڪا کي فتح ڪيو ۽ پنهنجن ڪيترن دشمنن کي غلام بنايو. حملن دوران سڄي يورپ کي فتح ڪرڻ جي چڪر ۾ جڏهن ائٽلانٽس وارن يونان تي حملو ڪيو ته سخت شڪست کاڌائون ۽ هي شهر هڪ ڏينهن اندر سمنڊ اندر غرق ٿي ويو.

صدين کان اسڪالر ۽ تاريخدان ان غرق ٿيل شهر جي ڳولا ڪري رهيا آهن. ڪي ان کي مِٿ سمجهن ٿا ته ڪي ان کي برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ اندر چون ٿا. جِتي ديوتائن جا روح سمنڊ مٿان هلندڙ جهازن ۽ هوائي جهازن کي غرق ڪندا رهن ٿا.

”دي برمودا ٽرائنگل“ جو ليکڪ ”چارلس“ ٽريول ايجنسيءَ جو مالڪ هو. هن اهي ڳالهيون انهن مسافرن کان ٻڌي لکيون جيڪي هن کان ٽڪيٽون وٺڻ ايندا هئا ۽ هن کي چوندا هئا ته کين اهڙي جهاز جي ٽڪيٽ ڏي جيڪو برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ تان يا ان جي مٿان نه هلي.

مٿين ڪتاب بعد يڪدم ٻئي سال 1975ع ۾ برمودا ٽڪنڊي بابت لئري ـ ڪشي (Lary Kusche) جو ڪتاب ”The Bermuda Triangle Mystery – Solved“ مشهور ٿيو.

انهن ڪتابن کان اڳ 1965ع ۾ ونسينٽ گاديس جو برمودا ٽڪنڊي بابت ڪتاب ڇپيو هو جنهن جو نالو هو ”Invisible Horizons: True Mysteries of the Sea“ هي ڪتاب آمريڪا ۾ ڇپيو هو. انهن کان علاوه ٻيا ڪتاب جن ۾ برمودا ٽڪنڊي بابت احوال نظر آيو اهي آهن: گورڊن استوآرٽ جو .”The Encyclopedia of Myths & Legends“

هي ڪتاب لنڊن ۾ 1993ع ۾ ڇپيو هو. انهن ڏينهن ۾ آئون سئيڊن جي شهر مالمو ۾ اتي جي ورلڊ مئريٽائيم يونيورسٽي سان لاڳاپيل هوس. منهنجي چوڻ تي اتي جي لئبرري وارن هن ڪتاب جون 3 ڪاپيون لنڊن مان گهرايون هيون ۽ هي ڪتاب به مون برمودا ٽڪنڊي بابت لکيل ٻين ڪتابن وانگر، وڏي شوق سان پڙهيو هو. پر سچ پڇو ته هن ڪتاب به مونکي ڪو خاص متاثر نه ڪيو ۽ آئون سمجهان ٿو ته ڪو پڙهيل ڳڙهيل جهازي جنهن جي زندگي سمنڊ تي گذري هوندي ۽ ان قسم جي حادثن کان واقف هوندو، هھڙن ڪتابن مان ڪو ڪڻ تيل حاصل ڪري نه سگهندو. باقي عام ماڻهو جيڪي سمنڊ جي ڳالهين کان اڻ ڄاڻ آهن، اهي ضرور وڏي چَس مَس سان پڙهن ٿا، تڏهن ته برمودا ٽڪنڊي بابت لکيل ڪتاب لکن ۾ نه پر ڪروڙن ۾ وڪامن ٿا. اهڙي طرح ان بابت ٺهيل فلمون ۽ ٽي وي سيريلس به ماڻهو وڏي شوق ۽ تجسس سان ڏسن ٿا. ڪجهه اهڙيون فلمون جيڪي مون به مختلف ملڪن ۾ ڏٺيون آهن سي هن ريت آهن:

- 1975ع جي ٽي وي مُووي ”Satan’s Triangle“..... هيءَ ڏيڊ ڪلاڪ جي فلم آهي جنهن ۾ ڏيکاريو ويو آهي ته، برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ جهاز پرزا پرزا ٿي ويو آهي جنهن ۾ فقط هڪ عورت بچي سگهي آهي جنهن کي ڪيڊڻ لاءِ آمريڪا جي ڪناري تان به ڪوسٽ گارڊ پائلٽ روانا ٿين ٿا جيڪي ماڳهين پاڻ گم ٿيو وڃن ٿا. جهاز جي حادثي ۾ جيڪا اڪيلي عورت بچي ٿي ان جو ڪردار آمريڪا جي مشهور فلم ائڪٽريس ڪِم نوواڪ ڪيو هو.
- 1975ع جي هڪ ٻي ٽي وي فلم جيڪا پڻ ڏيڊ ڪلاڪ جي آهي .... نالو اٿس: ”Beyond The Bermuda Triangle“ هن فلم ۾ ڏيکاريو ويو آهي ته هڪ رٽائرڊ بزنيس مئن کي جڏهن خبر ٿي

پوي تہ برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ ڪيترائي جهاز ۽ هوائي جهاز ٻڏي ويا آهن تہ هو انهن جي کوجنا لاءِ نڪري ٿو.

- 1977ع جي هڪ ڪلاڪ جي ٽي وي سيريز فلم آهي "The Fantastic Journey"..... هن ۾ سائنسدانن جو هڪ ٽولو ائٽلانٽڪ سمنڊ جي سير ۽ ريسرچ لاءِ نڪري ٿو ۽ برمودا ٽڪنڊي واري سامونڊي حصي ۾ گم ٿي وڃي ٿو. گم ٿيل هي سائنسدان گهڻو ئي رستو ڳولڻ جي ڪوشش ڪن ٿا پر هنن لاءِ موٽڻ محال ٿيو پوي. آخر هنن جو جهاز هڪ اهڙي ويران ٻيٽ تي پهچيو وڃي جنهن ٻيٽ جو ڪنهن چارٽ (دنيا جي ساموندي نقشي) ۾ ڪو نالو نشان ئي ناهي.
- 1978ع جي ڏيڍ ڪلاڪ جي هڪ ٽي وي فلم جو نالو آهي"The Bermuda Depths" . هن فلم ۾ ڪجهہ سائنسدان سمنڊ جي پاڻيءَ جا سئمپل گڏ ڪري رهيا آهن تہ هنن جو برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ هڪ آفت جيڏي ڪُمي ۽ هڪ جوان ڇوڪريءَ جي روحَ سان مهاڏو ٿئي ٿو.
- اهڙي طرح 1978ع جي فلم آهي: "The Bermuda Triangle"

هن فلم ۾ ڏيکاريو ويو آهي تہ هڪ جهاز مسافر کڻي ڪئريبين سمنڊ ۾ ڦري رهيو هو تہ اهو اوچتو ئي اوچتو ٻيڙيءَ برمودا ٽڪنڊي کان وڃي نڪتو جِتي هنن سان عجيب واقعا درپيش اچن ٿا.

- اهڙي طرح 1979ع جي فلم "Mystery in the Bermuda Triangle" ۽ 1998ع جي فلم "Lost in the Bermuda Triangle" آهي، جن ۾ پڻ برمودا ٽڪنڊي ۾ ٿيل پراسرار واقعا ڏيکاريا ويا آهن.

ويجهڙائيءَ ۾ برمودا ٽڪنڊي جي خوفناڪين بابت جيڪا فلم ٺهي آهي، اها آهي 2013ع جي فلم "Sea of Monsters".

برمودا ٽڪنڊي بابت جهونن ڪئپٽنن جي راءِ

هن کان اڳ بہ ٻڌائي چڪو آهيان تہ برمودا ٽڪنڊي تي ڪيترائي ڪتاب ۽ فلمون ٺهي چڪيون آهن جن مان عام ماڻهو ڏاڍو متاثر آهي پر آئون نٿو سمجهان تہ ڪنهن بہ مون جهڙي ماڻهوءَ، جنهن جو واسطو جهازن ۽ سمنڊ سان رهيو آهي، ڪي انهن ڪتابن ۾ ڪا عقل جي ڳالهہ نظر آئي هجي. بقول سنڌي چوڻيءَ جي ”ڳالهہ ڪي ڳالهوڙو“ بڻايو ويو آهي يا جيئن اڙدو ۾ چوندا آهن تہ ”رائيءَ مان پهاڙ“ ناهيو ويو آهي. برمودا ٽڪنڊي بابت انيڪ ڇپيل مضمونن ۽ ڪِتابن کي ڏٺو پڙهجي تہ ”اٽي جو گهوٻاٽو“ ٿو لڳي.

ٺيڪ آهي هن سمنڊ جي حصي تي تمام گهڻا حادثا ٿين ٿا، خاص ڪري ماضيءَ ۾ ٿيا آهن، جڏهن اڄ جهڙا ماڊرن اليڪٽرونڪ اوزار ايجاد نہ ٿيا هئا، جڏهن موسم جي اڳواٽ ڄاڻ نٿي پهچي، پر سوال آهي تہ ڇا جهازن جا حادثا ٻين سمنڊن تي نٿا ٿين؟

پنهنجي 15 سال کن سامونڊي نوڪري تي نظر ٿو وجهان تہ مون سان برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ تہ اهو هڪڙو ٻئالر جو معمولي حادثو ٿيو پر ٻيا ڪيترائي حادثا ۽ ڏکيا ڏينهن تہ ڪڏهن سائوٿ چائنا سي ۽ بحر اسود (ڪاري سمنڊ) تي پيش آيا تہ ڪڏهن ميڊيٽرينين ۽ بحر احمر (ڳاڙهي سمنڊ) ۾ آيا ٿي. انگلنڊ ويندي ”خليج بسڪي“ واري سمنڊ ۽ جپان جي اوسي پاسي واري سمنڊ ۾ تہ هميشہ طوفان ۽ سئڪلون مليا ۽ ڪيترا دفعا مرندي مرندي يا ٻڏندي ٻڏندي بچيا هونداسين. اهوئي حال منهنجن ٻين دوستن سان ٿيو آهي. اسان جي بئچ ۾ يعني منهنجي پنجاهہ کن ڪلاس ميٽن مان 25 جهازن جا ڪئپٽن ٿيا ۽ 25 مون وانگر جهازن جا چيف انجنيئر. اهڙي طرح اڪيڊميءَ ۾ هڪ بئچ اسان کان سينئر هئي تہ هڪ جونئر .... يعني اهي ڏيڍ سؤ کن تہ اسين پاڻ ۾ چڱي طرح واقف رهياسين. اهڙي طرح ٻين ڪيترن سان مختلف جهازن تي رهڻ ٿيو جيڪي مئرين اڪيڊمي ۾ بعد جي بئچن ۾ آيا ۽ جهازن تي جونئر انجنيئر (مئرين) يا نيويگيٽر جي حيثيت سان رهيا. سامونڊي زندگي اهڙي آهي جنهن ۾ هوائي جهازن کان بہ وڌيڪ حادثا ٿين ٿا. ڪيترا ئي منهنجا پاڪستاني ڪلاس ميٽ يا جونئر جهازن جي ٻڏڻ، سڙڻ يا ٽڪرائڻ ڪري يا انجڻ روم ۾ حادثا ٿيڻ تي گذاري بہ ويا. پر انهن ۾ ڪو بہ برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ موت جو شڪار نہ ٿيو.

اسان وٽ ۽ دنيا جي ٻين ملڪن ۾ به نندي وڏي ڪي برمودا ٽڪنڊي جي ڏاڍي اڻ تڻ رهي ٿي. آئون به جيئن ئي ڪنهن ڪي ٻڌايان ٿو ته منهنجو واسطو سمنڊ سان رهيو آهي، ته هو يڪدم برمودا ٽڪنڊي بابت پُڇي ٿو. ڪاليجن ۽ يونيورسٽين ۾ ليڪچر ڏيڻ لاءِ وڃان ٿو ته اتي به سڀ کان گهڻو برمودا ٽڪنڊي ۽ جل پرين بابت پڇيو وڃي ٿو. پر ڳالهه اها آهي ته اسين جهاز هلائيندڙ دوست جڏهن پاڻ ۾ ملون ٿا ته ڪڏهن به برمودا ٽڪنڊي جي ته ڳالهه به نٿا ڪريون. سيني کي خبر آهي ته ان سمنڊ ۾ چقمقي هيٺ مٿاهين (Magnetic Anomalies) جي گهٽائي آهي“ جنهن ڪري ان سمنڊ تي ’طرفن‘ جي صحيح طرح ڄاڻ مشڪل ٿيو پوي ۽ جهاز هلائيندڙ غلط راهه ڏي هلائي پنهنجي جهاز کي ڪنهن ٻيٽ تي چاڙهيو ڇڏين يا سمنڊ هيٺ موجود (خاص ڪري برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾) ٽڪرين سان ٽڪرائي ٽُڪرا ٽُڪرا ڪريو ڇڏين .... يا اونهي پاڻيءَ مٿان هلڻ بعد تانگهي ڏي هليا وڃن ۽ جهاز گرائونڊ ٿيو وڃي .... يعني ’جهاز جو ترو‘ سمنڊ جي تري جي ريتيءَ سان ڄميو وڃي ۽ اهڙي صورت ۾ جهاز جو اڳتي هلڻ يا ان هنڌ تان نڪرڻ مشڪل، ڪڏهن ته ناممڪن ٿيو پوي ۽ جهاز تي موجود ماڻهن کي جهاز جي ٻيڙي لاهي يا اوسي پاسي کان لنگهندڙ ٻيڙين ۾ چڙهي وڃڻو پوي ٿو ۽ پنيان جهاز اتي ئي بيٺو رهي ٿو. ان کي ٻاهر ڪيدرائڻ يا ڇڪرائڻ ۾ مالڪ جو ايڏو خرچ اچي ٿو جو هو ان کان بهتر اهو سمجهي ٿو ته وڃي نئون جهاز وٺجي.

هن مضمون لکڻ دوران مون پنهنجن ڪجهه جهازي ساٿين کان برمودا ٽڪنڊي بابت پڇيو.... خاص ڪري انهن کان جن تمام وڏو عرصو سمنڊ تي گذاريو آهي. اسانجا ته جيئن ئي ٻار وڏا ٿيا ته سمنڊ جي نوڪري ڇڏي اچي ڪناري جي نوڪري ڪئيسين پر منهنجا ڪجهه ڪليگ پوڙها ٿيڻ بعد به سمنڊ جون صعوبتون سهندا رهيا. برمودا ٽڪنڊي لاءِ انهن جو اهو ئي رايو آهي، جنهن سان آئون به سهمت آهيان ۽ هر پڙهندڙ ڳڙهندڙ جهازران جو آهي .... باقي ڪتابن لکڻ وارا گهڻو ڪري نان پروفيشنل آهن. جيئن پهرين ڪتاب ”دي برمودا ٽرئنگل“ بابت لکي چڪو آهيان ته ان جو ليکڪ هڪ ’ٽريول ايجنٽ‘ هو يعني سڄو ڏينهن پنهنجي دڪان تي ويٺو هوندو هو. هن ته هڪ مهينو به سمنڊ تي جهاز نه هلايو ۽ نه هن کي ڪا سمنڊ جي واقفيت ۽ تجربو هو. اهڙو ئي حال ٻين ليکڪن جو آهي، جن فقط سنسني پيڪيڙي آهي ۽ پڙهندرن ۾ تجسس پيدا ڪيو آهي. خير ڪجهه ليکڪ اهڙا به آهن جن پنهنجي مضمونن ۽ ڪتابن ۾ ٻين ليکڪن جي ڳالهين جي نفي پڻ ڪئي آهي.

ڪئپٽن احمد حسين مخدوم نه رڳو مون سان ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو ۽ مئرين اڪيڊمي چٽگانگ ۾ گڏ هو پر ڪيترن جهازن تي به هُنَ مون سان گڏ سفر ڪيو۽ ڪناري جي نوڪريءَ ۾ به اسان ٻنهي ملائيشيا جي شهر ملاڪا ۾ پڙهايو. احمد حسين 1943ع ۾ نواب شاهه ضلعي جي هڪ

ننڍڙي ڳوٺ دربيلي ۾ ڄائو جنهن ڳوٺ کي شايد ڊيرو ٻه سڃاڻين ٿا. اسان وٽ هر ڳالهه ۾ انگريزن يا يورپين کي اهميت ڏني وڃي ٿي. ڪئپٽن احمد حسين چاهي سنڌ جي هڪ ننڍڙي ڳوٺ ۾ ڄائو يا هن جو پاڪستان سان واسطو آهي پر دنيا ۾ هن جو قدر مٿاهين درجي جي قابل ۽ تجربيڪار جهازرانن (Navigators) ۾ آهي. ڇو جو هي پروفيشن اهڙو آهي جنهن ۾ راڄيپور، گمبٽ کان مٽياريءَ تائين ٽئڪسي نٿي هلائڻي پوي، پر هر قسم جو جهاز دنيا جي هر سمنڊ تي هلائڻو پوي ٿو. چاهي ڪو پاڪستاني جهازران ڪمپنيءَ جو جهاز هلائيندو هجي ته به ان کي هلائڻو ته سڄي دنيا ۾ پوي ٿو. ۽ ڪئپٽن احمد حسين مخدوم ڦهريون پاڪستاني ڪئپٽن آهي، جنهن پنهنجي فيلڊ ۾ پي ايڇ ڊي ڪئي آهي، جيڪا ورلي ڪنهن انگريز يا يورپيءَ ڪئي هوندي. احمد حسين مخدوم اڄ به مختلف جهازن تي Sail ڪندو رهي ٿو. ملائيشيا، سنگاپور ۽ برونائي جي نوجوان جهازين کي پڙهائڻ کان علاوه انگلينڊ ۾ به ليڪچر ڏيندو رهي ٿو. جنهن ڪئپٽن احمد حسين مخدوم جا ليڪچر ٻڌا هوندا اهو ئي اندازو لڳائي سگهي ٿو ته احمد حسين مخدوم جي انگريزي ۽ سمجهائڻ جي طريقي سان ڪو انگريز به مقابلو نه ڪري سگهندو. ان کان علاوه احمد کي بي انتها سمنڊ جو تجربو ۽ اعتماد آهي. رات مون سنگاپور فون ڪري کيس چيو: "احمد ڳالهه ته ٻڌ! منهنجا پڙهندڙ برمودا ٽڪنڊي بابت ڏاڍو پڇن ٿا. آئون اهو به سمجهان ٿو ته ان جي ڪا اهميت ناهي پر جيئن ته تنهنجو به ان سمنڊ مان تمام گهڻو لنگهه ٿيو آهي سو تنهنجا ڇا views آهن؟"

"صحيح ٿا چئو! يورپ کان نيويارڪ يا نيواورلينس ويندي مونکي هر وقت هن برمودا ٽڪنڊي مان جهاز اڪارڻو پوندو هو." ڪئپٽن مخدوم ٻڌايو "وچ ۾ سال ڏيڍ جڏهن مون يونان جي جهازن تي نوڪري ڪئي ته ان وقت ته مونکي هر وقت برازيل وڃڻ لاءِ ڇيو ويندو هو ۽ ايندي ويندي برمودا ٽڪنڊي مان لنگهڻو پيو ٿي."

"پوءِ پلا ان بابت تنهنجو ڇا خيالُ آهي ؟" مون پڇيو.

"آئون هميشه رب پاڪ کان دعائون گهرندو رهندو آهيان. آئون هر ڳالهه ان طرفان سمجهان ٿو. پلي ڪٿي جهاز ماڊرن ٿي ويا آهن .... پلي ڪٿي اسان اُتَ ڪتابن جا پڙهيا هجن .... پلي ڪٿي اسان کي سالن جو تجربو هجي پر سمنڊ تي جڏهن طوفان ٿا لڳن يا جڏهن سمنڊ مچرجي ٿو ان وقت مونکي ٻڌاءِ ته لوهه جا آفت جهڙا لک لک ٽنن جا جهاز به ڪيئن ٿا ٽڙڪاٽ ڪن .... بس قدرت پئي هلائي. اها ئي اسان کي سنئين راهه وٺي هلڻ جو عقل ڏئي ٿي .... نه ته انسان جي دماغَ جو ٿورو ڇڪرائڻ به وڏي کان وڏي حادثي جو سبب بڻجي سگهي ٿو. الله جي فضل سان منهنجي جهاز کي برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ ڪو به حادثو درپيش نه آيو. منهنجي خيال ۾ انسان جي دِل ۾ ويٺل خوف هن کي مارائي

ٿو. هو چا چوندا آهن تہ: ”سانپ نہ ماري پر سانپ جو سَپُ (خوف) ماري.“ سو اهي ڪئپٽن ۽ نيويگيٽر جن جي دلين ۾ اڳهين خوف ۽ وسوسا رهن ٿا تہ برمودا ٽڪنڊي ۾ ساڻن يا سندن جهاز سان ڪجهہ ٿيندو تہ انهن سان واقعي ٿيو وڃي.“

”پر برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ ۾ ڪا تہ ڳالهہ آهي جنهن ڪري ماضي ۾ تہ هيڪاندا گهڻا حادثا ٿيا پر اڄ بہ جهازن سان ويڌن ٿيندي رهي ٿي.“ مون ڪئپٽن مخدوم کي چيو.

”اهو تہ اسان سيني کي ٻڌايو وڃي ٿو ۽ پنهنجن نيويگيشنل چارٽن ۾ بہ ٿلهن اکرن ۾ چتاءَ خاطر لکيل آهي تہ، هن سمنڊ ۾ magnetic anomalies آهن يعني ڪمپاس جي سئي ”صحيح اتر“ (True North)نٿي ڏيکاري. پوءِ ٿوري سستي، بيخيالي يا غلط مئنس ڪري غلط رزلٽ هيٺ جهاز ڪجهہ ڊگريون بہ هيڏانهن هوڏانهن ٿيو وڃي تہ تانگهي پاڻيءَ ۾ گرائونڊ ٿيو وڃي يا ڪنهن ٻيٽ تي چڙهي تباهہ ٿيو وڃي. پر سوال آهي ان قسم جا مٿي جا سور فقط هن سمنڊ (برمودا ٽڪنڊي) ۾ تہ نہ آهن. هن سمنڊ ۾ هي مسئلو آهي تہ ٻين سمنڊن ۾ ٻين قسم جا مسئلا.... جپان ۽ ڪوريا پاسي لڳندڙ ٽائفون ڇا جهاز نٿيون ٻوڙين؟ ياد اٿئي خليج بسڪي وارو سمنڊ.... جبرالٽر مان نڪرڻ وقت چوندو هئين تہ ان سمنڊ مان جي لنگهي انگلينڊ هلڻو آهي تہ ان کان بهتر آهي جهاز ڏکڻ طرف هلي پوءِ پلي هلي سينيگال جي بندرگاهہ ڊڪار ۾ بيهي.“

ڪئپٽن مخدوم مونکي اڄ کان چاليهہ پنجيتاليهہ سال اڳ جو زمانو ياد ڏياريو جڏهن اسان سامونڊي زندگي ۾ نوان نوان آيا هئاسين ۽ ساڳي جهاز رنگامٽي تي Sail ڪندا هئاسين. هو ڪئڊٽ يا فورٿ آفيسر هو ۽ آئون ففٿ انجنيئر. مونکي رف سي (ميڇريل سمنڊ) ۾ ڏاڍي سي سڪنيس ٿيندي هئي. جڏهن جهاز وڏين ڇولين تي مٿي ڪجي هيٺ اڇي ڦهڪو ڪندو هو تہ هر وقت ائين لڳندو هو ڄڻ آنڊا ٻاهر ٿا نڪرن. انگلينڊ گهمڻ جو مونکي ڏاڍو شوق هو پر هر دفعي انگلينڊ پهچڻ کان اڳ وارو سمنڊ Bay of Biscay ڏاڍو خراب ملندو هو. ۽ پوءِ تہ ان سمنڊ جو اهڙو خوف ويهي ويو جو جيئن ئي جبرالٽر واري نار مان نڪري پورچوگال ڏي رخ ڪبو هو تہ دماغ تي خوف طاري ٿي ويندو هو تہ هاڻ اجهو ئي ”بي آف بسڪي“ ۾ گهڙياسين. سو ڪئپٽن مخدوم جي ڳالهہ صحيح آهي تہ سمنڊ جيتوڻيڪ رومانٽڪ آهي، پر ڪهڙو سمنڊ آهي جيڪو ميڇرجي نٿو؟ ۽ ڪهڙو سمنڊ آهي جنهن ۾ طوفان نٿا لڳن؟ تہ پوءِ رڳو برمودا ٽڪنڊي کي ڏوهہ ڇو ڏجي؟!

برمودا ٽڪنڊي واري سمنڊ بابت ڪنهن انگريز يورپين يا آمريڪن جهازران کان پڇڻ بدران پنهنجي ملڪ جي جهازيءَ کان ڇو نہ پڇجي. ڪجهہ ڪجهہ اسان جا جهازران اهڙا آهن جن جي تعليم، ڄاڻ ۽ جهاز هلائڻ جي تجربي سان ڪو گورو، ڪو چيني، ڪو جپاني بہ مقابلو نٿو ڪري.

انهن مان هڪ ٻيو جنهن کان پڻ مون برمودا ٽڪنڊي بابت پڇيو ڪئپٽن مظهر حسين زيدي آهي. هو مونکان پنج ڇهه سال ننڍو آهي پر هن جيترو وقت سمنڊ تي گذاريو آهي اوترو ڪنهن ٻئي پاڪستانيءَ ته ڇا ڪنهن انگريز به ورلي گذاريو هوندو. هو هن وقت 65 سالن جو آهي پر هن جو اڄ به جهازن سان واسطو آهي. هن آئل ٽئنڪر ۽ پئسينجر جهازن کان وٺي ڪارگو ڪنٽينر، ڪار ڪئريئر ۽ ڪئٽل ڪئريئر (رڍون ٻڪرين ڪٽڻ وارا جهاز) دنيا جي هر سمنڊ تي هلايا آهن. ايران ۽ عراق واري جنگ ۾ جڏهن ايرانين جا جهاز هلائڻ لاءِ ايراني جهازران آفيسر نه بچيا هئا ۽ بمباريءَ سبب ڊارين ملڪن جي جهازرانن ايراني جهازن تي نوڪري ڪرڻ کان ڪيٻايو ٿي، ان وقت به ڪئپٽن مظهر زيدي خوشي ۽ دليري سان ايران جا ڪيترائي جهاز هلائيندو رهيو. جن مان ٻن جهازن تي عراق وارن جي طرفان ميزائيل هنيا ويا جنهن ڪري جهاز ته سخت طرح تباهه ٿي ويا پر قدرت اسان واري ڪئپٽن مظهر زيديءَ کي بچائي ورتو. منهنجو ايران بابت اڙدو سفرنامو ”ايران ڪي دن“ جيڪو ويلڪم بڪ پورٽ، اڙدو بازار ڪراچي وارن ڇپيو آهي، اهو ڪئپٽن زيديءَ کي منسوب ٿيل آهي. ساڻس منهنجي واقفيت 1970ع کان ٿي، جڏهن اسان هيئين پوسٽ تي ساڳي جهاز تي يورپ لاءِ Sail ڪيوسين. ان بعد به جڏهن هو چيف آفيسر (چيف ميٽ) هو ۽ آئون سيڪنڊ انجنيئر ته اسان وري هڪ ٻن جهازن تي ڊور اوير واري روٽ تي جهاز هلايا. شادين بعد ٻار وڏا ٿيا ۽ ٻارن جي اسڪولنگ لاءِ هڪ هڪ ٿي سمنڊ جي نوڪري ڇڏي ڪناري جي نوڪري اختيار ڪندو رهيو پر ڪئپٽن مظهر زيدي لڳاتار Sail ڪندو رهيو. سو هن جي قابليت ۽ تجربي کان ڪو به انڪاري ناهي. هن کي ڪيترا ئي دفعا مختلف جهازن کي برمودا ٽڪنڊي وارو سمنڊ اڪارڻو پيو. منهنجي ٻڌائڻ تي ته اڄ ڪلهه آئون برمودا ٽڪنڊي تي لکي رهيو آهيان ۽ پڙهندڙن لاءِ سندس ان بابت views پڇڻا آهن، هن فون ذريعي جيڪا پنج ڇهه منٽ گفتگو ڪئي اها هن ريت آهي:

برمودا ٽڪنڊي جي جيڪڏهن توهان تاريخ پڙهندئو ته جيترا به هن سمنڊ ۾ جهازن جي غائب ٿيڻ جا واقعا ٿيا آهن اهي اوڻهين صديءَ جي شروعات وارن سالن جا آهن. ان زماني ۾ جيئن ته اڄان اليڪٽرونڪ نيويگيشن ايجاد نه ٿي هئي، جهاز هلائڻ وارن سمنڊ تي رستو ڳولڻ لاءِ فقط Magnetic ڪمپاس (قطب نما) تي depend ڪيو ٿي.

سڄي دنيا ۾ نيويگيشن جا جيڪي اصول آهن، انهن اندر اسان جي ڪڏهن Magnetic Compass ٽا استعمال ڪريون ته زمين (earth) جو جيڪو Terrestrial Magnetism آهي، اهو ڪمپاس تي effect ڪري ٿو. اهو T.M سمنڊ جي هر حصي لاءِ Known ٿئي ٿو. سائنسدانن ۽ جهازرانن مختلف جاين جي data جمع ڪري، ان کي دنيا جي سمنڊن جا جيڪي چارٽ (نقشا)

آهن، انهن تي In terms of Variation ڀھرين کان لکرائي ڇڏيو آهي، جيئن سمنڊ تي يا هوا ۾ جهاز اڏائڻ واري پائلٽ کي چاڻ هجي تہ کهڙي هنڌ تي چقمق جي لهرن جو ڪيترو اثر آهي، جيئن هو ان چقمقي اثر کي ڌيان ۾ رکي پوءِ ان موجب پنهنجي رستي جو تعين ڪري سگهي. ڇو جو جهاز تي موجود ڪمپاس تي هڪ تہ مقامي چقمقي لهرون اثر ڪن ٿيون ٻيا لوهي structure جهڙوڪ سمنڊ ۾ ٻڏل لوهي جهاز، لوهہ جي ڪاٽين وارا جبل يا ٻيو ڌاتو.... جنهن جو اثر چقمق تي ٿئي ٿو. اهي سڀ اثر گڏجي رستي جي غلط رهنمائي ڪن ٿا ۽ ان error کي جهاز هلائيندڙ ڪمپاس جو error سڏين ٿا ۽ مئٿس ذريعي ان error جو حساب رکي جهازي پنهنجي جهاز کي صحيح طرح منزل تي پهچايو وڃن.

پر اسان جي ڌرتي جي گولي تي ڪجهہ اهڙا هنڌ آهن جِتي هيءَ Magnetic Field تيزيءَ سان بدلجندي رهي ٿي، جنهن کي اسان نيوگيشن جي زبان ۾ “Magnetic anomalies” سڏيون ٿا. Anomaly جي معنيٰ آهي فرق، بدنظمي، تبدليي، ائبنارملٽي يا Irreguarlity..... سمنڊ جي اهڙن هنڌن تي جتي Magnetic Anomaly آهي اتي مٿين جدول يا فارمولو نٿو لڳي جو چارٽن (نقشن) ۾ جيتري چقمقي طاقت ڏنل آهي، ان کان گهٽي گهٽي وڌيڪ ٿيو وڃي ۽ هر وقت اها تيزيءَ سان تبديل ٿيندي رهي ٿي ۽ برمودا ٽڪنڊي جهڙي سمنڊ تي تہ ڪجهہ حصا اهڙا آهن جتي ڪمپاس گهميو وڃي. اهڙن هنڌن تي توهان جي ڪڏهن جيرو ڪمپاس يا اليڪٽرونڪ ڪمپاس بدران رڳو چقمقي ڪمپاس استعمال ڪري رهيا آهيو جيئن اڄ کان ٽيهہ چاليهہ سال اڳ تائين جهاز ۽ ٻيڙيون هلائڻ وارن ڪيو ٿي، تہ پوءِ توهان جي ڀٽڪي وڃڻ ۾ ڪا دير نٿي لڳي. توهان ڪٿان کان ڪٿان وڃي نڪرندئو. توهان کي طرفن ۽ جهاز جي پوزيشن جي ڪا خبر نہ پئجي سگهندي. ٻي ڳالهہ اها تہ برمودا ٽڪنڊي ۾ اڄ بہ Magnetic Anomaly ايترو تہ تيز رفتار سان تبديل ٿئي ٿي جو هڪ هوشيار ۽ قابل نيويگيٽر ئي رستي جو صحيح تعين ڪري سگهي ٿو. گذريل زماني ۾ تہ حالتون اهڙيون هيون جو موسم جي ڄاڻ Weather Report بہ صحيح نٿي ملي. جهاز هلائڻ وارا پاڻ ئي ان سمنڊ تي ايندڙ ڏينهن جي موسم جو اندازو لڳائيندا هئا. هو مختلف Parameters ذريعي جهڙوڪ هوا جو رخ، هوا جي رفتار، هوا ۾ پاڻيءَ جو حصو (Humidity)، ڇولين ۽ هوا جي دٻاءَ جهڙين شين مان ايندڙ موسم deduce ڪندا هئا. ان مان ڪڏهن تہ هو صحيح اندازو لڳائي ويندا هئا پر ڪڏهن (بلڪہ گهڻو ڪري) هنن کي ان ۾ ناڪامي نصيب ٿيندي هئي. ڪمپاس جي بہ اهڙي طرح correction نہ ڪري سگهندا هئا. ويتر جي سڄو سڄو ڏينهن آسمان تي جهڙ هوندو هو تہ پوءِ تہ هنن کي پنهنجي جهاز جي صحيح پوزيشن جي ڪا خبر نہ پوندي هئي. پوءِ ڪم هلندو هو ڌڪن تي. هو اندازي مطابق هلندا ويندا هئا .... اهو سوچي تہ ڪمپاس ۾ هيترو يا هيترو error هوندو، مگر هنن کي ڪهڙي خبر تہ سڄو

ڪم ابتڙ پيو ٿئي .... اتر بدران هو پنهنجي جهاز کي اوڀر يا اولهه ڏي وٺيو پيا وڃن! نتيجي ۾ برمودا ٽڪنڊي جهڙي سمنڊ ۾ جتي رکي رکي طوفان لڳندا رهن ٿا .... جتي ڪيترن هنڌن تي سمنڊ تمام تانگهو آهي .... جِتي چوڏاري ننڍا ننڍا ٻيٽارا آهن .... جتي سمنڊ هيٺ ٽڪرين جا سلسلا آهن .... اتي جڏهن هو پنهنجي جهاز جي صحيح راهه قائم رکي نه سگهندا هئا، ته پوءِ ظاهر آهي سندن جهاز ڪڏهن ڪنهن ٻيٽ تي چڙهي ويا ٿي ته ڪڏهن تانگهي سمنڊ ۾ ڦاسي پيا ٿي. يا وري ٻڏي ويا ٿي. ۽ پوءِ هر وقت ٿيندڙ هنن حادثن ڪري ماڻهن جي دلين ۾ هن سمنڊ (برمودا ٽڪنڊي) لاءِ خوف پيدا پئي ٿيو.... ۽ ٻڌڻ وارو هرڪو هن سمنڊ کي خطرناڪ قرار ڏيڻ لڳو ته برمودا ٽڪنڊي ۾ جادو آهي .... يا غيبات آهي، جو جهاز ٻڏيو وڃن .... جهاز غائب ٿيو وڃن!

پر اهو به ته ڏسو ته اڄ به دنيا جي هر ملڪ جا جهاز هن برمودا ٽڪنڊي واري Area مان گذري رهيا آهن ۽ Safe & Sound گذري رهيا آهن. انهن سان ڪجهه به نٿو ٿئي. ننڍيون ننڍيون ٻيڙيون به پار اڪريو وڃن. اهو ان ڪري جو اڄ ڪلهه سڀني جهازن توڙي هوائي جهازن تي جديد ۽ Sophisticated اوزار لڳل آهن، جنهن ڪري ڪميونيڪيشن بهتر ٿي وئي آهي .... حادثا به هاڻ ان حساب سان گهٽ ٿي ٿين ٿا ۽ اوترائي ٿين ٿا جيترا دنيا جي ٻين سمنڊن تي ٿين ٿا. ان ڪري برمودا ٽڪنڊي ۾ اڄ ڪلهه ٿيندڙ حادثا خبرن ۾ ايترو Highlight نٿا ٿين. ٻي ڳالهه ته اڄ ڪلهه دنيا جي ٻين سمنڊن تي توڙي برمودا ٽڪنڊي تي جيڪي حادثا ٿين ٿا ته انهن جا سبب Known ٿيا وڃن ٿا. گذريل وقت ۾ جيڪو حادثو ٿيندو هو .... خاص ڪري برمودا ٽڪنڊي ۾، ته ان جا سبب Unknown هوندا هئا ۽ انهن کي افسانوي ۽ سنسني خيز رنگ ڏئي ڇيو ويو ٿي ته جهاز ڏسندي ئي ڏسندي خبر ناهي ڪيئن غائب ٿي ويو. هڪ قسم جو ڪارو ڪڪر جهاز کي چوگرد وڪوڙي ويو .... اوچتو اوچتو موسم ۾ ڦيرو اچي ويو.... وغيره وغيره .... پر اهي سڀ ڳالهيون هِتان هُتان کان ٻڌل هيون.

گذريل ويهه ٽيهه سال آئون به لڳاتار هن سمنڊ برمودا ٽڪنڊي ۾ جهاز هلائيندو رهيو آهيان. اسان کي به ڪڏهن سمنڊ خراب ته ڪڏهن موسم خراب ملي ٿي .... ڪڏهن وري انجڻ بريڪ ڊائون جي ڪري جهاز تواڻي ٿي سمنڊ جي لهرن جي رحم ڪرم تي هليو ويو ٿي، پر اسان ماڊرن نيويگيشنل اوزارن جي استعمال ذريعي معلوم ڪري ٿي ورتو ته اسان ڪٿي آهيون يا ڪهڙي طرف لڙهي (Drift ٿي) رهيا آهيون .... پوءِ حساب ڪتاب (Mathematical Calculation) صحيح رکي، صحيح رستي کي ڳولي سلامتي سان پار اڪري وياسين ٿي.

ماضيءَ ۾ هن سمنڊ برمودا ٽڪنڊي مٿان اڏامندڙ هوائي جهازن سان به اها ئي ويڌن هئي. هن ايريا ۾ پهچڻ سان هنن جي ڪمپاس ڪم ڪرڻ ڇڏي ٿي ڏنو يا ان ۾ تمام گهڻو error اچي ٿي ويو ۽

هو بتال ٿي تباهيءَ ڏي هليا ويا ٿي. ائين ناهي تہ هن سمنڊ ۾ اهي مسئلا نہ آهن .... اڄ بہ برمودا ٽڪنڊي ۾ ڪمپاس ڪم ڪرڻ ڇڏيو ڏي، موسم يڪدم خراب ٿيو وڃي پر اڄ جو پائليٽ يا ڪپتان رڳو Magnetic Compass نٿو استعمال ڪري. اڄ ڪلهہ جائرو (Gyro) ڪمپاس ۽ اليڪٽرانڪ ڪمپاس کان علاوه ٻيا بہ انيڪ نيويگيشنل اوزار استعمال ٿين ٿا جيڪي رستي ۽ موسم جي تفصيلي ڄاڻ ڏين ٿا. پر ان هوندي بہ هن سمنڊ ۾ جهاز هلائڻ ڪو آسان ڪم ناهي .... جهاز يا ٻيڙي هلائيندڙ جي ٿوري بي خيالي بہ وڏي حادثي جو سبب بڻجي سگهي ٿي .... انهيءَ ڪري تہ پائلٽن ۽ نيويگيٽرن کي خبردار ڪرڻ لاءِ نيويگيشن چارٽن تي ٿلهن اکرن ۾ لکيل رهي ٿو تہ ”هن ايريا (برمودا ٽڪنڊي) ۾ تمام گهڻيون Magnetic Anomalies آهن جيڪي تيزي سان وڌنديون رهن ٿيون ان ڪري رستو ڳولڻ لاءِ خبرداريءَ سان حساب ڪيو وڃي.“

برمودا ٻيٽ گھمڻ لاءِ ڪيئن رهندو ؟!

برمودا ٻيٽ تي پهچڻ لاءِ ڏکيائي پنهنجي جاءِ تي، برمودا سان وابسته جل پرين ۽ جهاز غائب ٿيڻ جون ڳالهيون پنهنجي جاءِ تي پر موسم ۽ آرام جي زندگي گذارڻ لاءِ هن ٻيٽ جي ڇا تعريف ڪجي! ان ۾ ڪو شڪ ناهي ته جتي به انگريزن پنهنجو هٿ رکيو اهو ٻيٽ دنيا ۾ اعليٰ ٿي ويو.... پوءِ اهو چاهي ممبئي هجي، هانگ ڪانگ هجي يا سنگاپور ۽ پينانگ. مون جهڙا پوڙها جن 1950ع يا 1960ع واري ڏهاڪي تائين به جيڪڏهن ڪراچي جو صدر وارو علائقو ڏٺو هوندو ته انهن کي برمودا ٻيٽ جو هُڳاءُ محسوس ٿي سگهي ٿو. جتي جتي انگريز رهيا آهن اتي هنن رهائش جو پنهنجو اسٽائيل رکيو آهي .... دڪان، هوٽلون، جيم خانه، ريلوي اسٽيشنون، عمارتن جو آرڪيٽيڪچر .... ممباسا، زنجبار، ڪولمبو وغيره مون کي هميشه انگلينڊ جا شهر ۽ انهن جو ماحول ياد ڏياريندا هئا. هاڻ مٿين ٻيٽن ۽ شهرن مان جيتوڻيڪ آهستي آهستي ٿي اها ڳالهه نڪري چڪي آهي پر برمودا ۽ ٻئي نمبر تي ٽرنيڊاڊ ۽ ٽباگو اهڙا ٻيٽ آهن، جن مان اڄ به انگريز ڪالونيل ڪلچر جي سڳنڌ اچي ٿي.

برمودا جي گهڻي تعريف ڪرڻ تي منهنجي هڪ واقفڪار فئملي جنهن کي گهمڻ جو شوق آهي، مون کان اوڏانهن وڃڻ جي صلاح ونڻ لڳا. مون ڪلندي کين ٻڌايو ته اسانجي ملڪ جي ماڻهوءَ لاءِ فقط گهمڻ ڪارڻ هتان پگ ٻڌي برمودا پهچڻ سراسر بيوقوفي ۽ پئسي ۽ وقت جو زيان آهي. جيڪڏهن ڪو برمودا جهڙو پر سڪون ماحول ۽ سٺي موسم مان لطف اندوز ٿيڻ ٿو چاهي ته ڪوهه مري يا ڪوئيٽا هليو وڃي .... يا وڌ ۾ وڌ سري لنڪا جي شهر ڪولمبو ۽ ڪئنڊي ڏي هليو وڃي يا ايران جي انهن شهرن ڏي هليو وڃي، جيڪي ڪئسپين سمنڊ جي ڪناري تي آهن... جهڙوڪ اردا بيل، گيلان، مازندران ۽ گولستان صوبي (اوستان) جا شهر.

سو پاڪستان کان هلي ايڏو پري برمودا ٻيٽ تي وڃڻ، سو به گهمڻ خاطر سراسر بيوقوفي آهي. هونءَ اسان وٽ اهڙا ڪيترائي درويش قسم جا، بلڪ بيوقوف ماڻهو آهن، جن وٽ شايد پئسو اچي ٿو ويو آهي ۽ کين سمجهه ۾ نٿو اچي ته ڪيئن خرچ ڪجي؟! سو ان کي خرچ ڪرڻ لاءِ يا لئه رکڻ ۽ پاڻ کي قرضي بنائڻ لاءِ پتايا بيچ (ٿائليند) يا لنگڪوي (ملائيشيا) پهچيو وڃن .... ڇا اسان ساموندي ڪنارا (بيچز) ڏسڻ لاءِ آيا آهيون! هاڻ انهن کان ڪير پڇي ته، بابا هي شيون ته يورپ وارن لاءِ آهن جيڪي ٿڌن ملڪن ۾ رهن ٿا ۽ اهي هتي ايشيا جي موسم ۽ سمنڊن جا ڪنارا enjoy ڪرڻ لاءِ اچن ٿا .... باقي اسان جي ملڪن جا ماڻهو منهوڙو، ڪلفٽن، سئنڊس پٽ، هاڪس بي جهڙا ساموندي

ڪنارا ڇڏي ٻاهر وڃڻ تي پئسو خرچ ڪن ٿا جيڪو نسورو ئي نياڳ آهي. سو گهمڻ لاءِ هلي ملي برمودا جهڙي ٻيٽ تي وڃڻ بيوقوفي آهي باقي توهان کي اتي نوڪري ملي آهي يا ڪنهن ڪمپنيءَ طرفان توهان جي ان هنڌ تي ڊيوٽي لڳي آهي ته پوءِ ارهو ٿيڻ بدران خوش ٿيڻ کپي ۽ اتي رهائش دوران فرصت جي گهڙين ۾ خوب گهمجي ۽ enjoy ڪجي.

ڪجهه سال اڳ جي ڳالهه آهي ته آئون ڪراچيءَ ۾ رهيل هوس. هڪ شام جو مون سان ملڻ لاءِ هڪ ننڍي عمر جا زال مڙس آيا. زال ٻڌايو ته هن جو نالو شگفته آهي ۽ هوءَ پنهنجي مڙس اقبال سهتو سان گڏ ان ئي پاڙي ۾ رهي ٿي جنهن ۾ آئون اڃي رهيو هوس. هنن منهنجا شروع وارا سفرناما پڙهيا هئا جن ۾ مون هوانا (ڪيوبا)، ٽرنيڊاڊ، ٽباگو ۽ ڪئريبين سمنڊ جي ٻين ٻيٽن جو احوال لکيو آهي. هو ٽرنيڊاڊ ۽ ٽباگو وڃڻ لاءِ مونکان صلاح پڇڻ آيا هئا.

مونکي ساڻن ملي ڏاڍي خوشي ٿي، جڏهن شگفته ٻڌايو ته هوءَ منهنجي پيٽارو جي هڪ ٽيچر پروفيسر رفيع الدين چنا جي ڏيءَ آهي. مئٽرڪ ڪري آئون 62_1961ع ڌاري فرسٽ ييئر ۾ هوس ته ان وقت سائين رفيع الدين چنا ٽنڊو ڄام ائگريڪلچر ڪاليج مان M.Sc ڪري اسان جي ڪاليج ۾ پڙهائڻ آيو هئو. سندس تعلق پاٽ شهر سان آهي ۽ هو ان وقت سڀ ۾ ننڍي عمر جو ٽيچر هو. هو اسان کان پنج ڇهه سال کن مس ڪو وڏو هو. ويتر هلڪي جسم جو هجڻ ڪري ٽيچر گهٽ اسٽوڊنٽ وڌيڪ ٿي لڳو ۽ اسان هن کي پنهنجو دوست ئي سمجهيو ٿي. بيحد شريف ۽ نيڪ انسان هو ۽ اسان شاگردن جو گهڻو خيال ڪرڻ ڪري هو اڄ به اسان جي دلين ۾ قائم آهي. جيتوڻيڪ منهنجي وري ساڻس ملاقات نه ٿي سگهي آهي جو تعليم ۽ نوڪريءَ خاطر منهنجو هميشه ملڪ کان ٻاهر رهڻ ٿيو ٿي. پر ايترو آهي ته سائينءَ جي خبر ٻين پيٽارو جي ساٿين کان پوندي رهي ٿي ته سائينءَ هاڻ شادي ڪئي آهي .... سائينءَ کي هاڻ پهريون پٽ مسعود ڄائو آهي .... هاڻ محمود .... هاڻ به جاڙا پٽ رفيق ۽ شفيق .... هاڻ سائين وائيس پرنسپال ٿيو آهي.... وغيره.

مون وٽ آيل شگفته کي چيم ته، تنهنجي ڄمڻ جي خبر مونکي سائين عبدالله چنا ۽ سنڌ جي مشهور ليکڪا بيگم زينت عبدالله جي ٻارن کان جدي (سعودي عرب) ۾ پئي هئي.

”ويري انٽريسٽنگ انڪل“ شگفته چيو.

سندس مڙس اقبال سهتو جيڪو شگفته جو ماسات به ٿئي، تنهن کي چيم ته شگفته جي ڄمڻ جو ٻڌي مون چيو هو ته: ”ڪمال آهي جلدي اچي وئي!!“

”چو ڀلا! هوءَ ته ڇهن ڀائرن بعد ڄائي هئي ۽ هر هڪ کي سڪ هئي ته ڌيءَ ٻار ڄمي.“ اقبال چيو.

”ان لاءِ ئي تہ چئي رهيو آهيان تہ هوءَ جلدي اچي وئي نہ تہ اسان پيٽارو جا دوست چوندا هئاسين تہ جنن پرين جي ڪهاڻين وانگر سائين چنا کي جيڪا ڌيءَ ڄمندي اها ستن پائرن بعد ئي ايندي ۽ ارشد ۽ امجد بعد اجان بہ هڪ پاءُ ڄمندو.....“

مونکي حيرت ٿي تہ وقت ڪيئن تڪڙو ڊوڙي ٿو. اڄ سائين چنا جي اها ڌيءَ وڏي بہ ٿي وئي، شادي بہ ٿي وئي ۽ هوءَ ٻارن سان گڏ ان ڏورانهين ڏيهہ ڏي وڃڻ جو سوچي رهي آهي، جتي منهنجي ساموندي زندگيءَ جا شروعاتي ڏينهن گذريا .... جتي منهنجي وي ايس نئپال جهڙن انڊين ليکڪن سان ملاقات ٿي، جيڪي اڳتي هلي سڄي دنيا ۾ مشهور ٿيا ۽ جن کي نوبل انعام جهڙا ايوارڊ مليا.

”ويسٽ انڊيز جا ٽرنيڊاڊ ۽ ٽباگو ٻيٽ تہ واقعي ڏسڻ وٽان آهن .... پر دنيا جي ٻي ڪنڊ تائين سفر ڪرڻ کان بهتر آهي تہ توهان ايران يا انڊيا هليا وڃو. انهن ٻن ملڪن ڏي وڃڻ تي دل نٿي چوي تہ سريلنڪا ۽ سنگاپور هليا وڃو.... ايڏو پري ڇو ٿا وڃو؟“ مون کين چيو.

”آئون بہ اهو سوچي رهي آهيان تہ پنهنجو وطن ڇڏي ٻن ٽن سالن لاءِ ايڏو پري ڇو هلي رهجي.... اتي خبر ناهي ڪهڙي موسم هجي ڪهڙا ماڻهو....؟!!“ شگفتہ چيو.

”ڇا مطلب توهان گهمڻ لاءِ ٿا وڃو يا اتي رهڻ لاءِ؟“ مون پڇيو. ان تي اقبال ٻڌايو تہ: برٽش پيٽروليم (B.P) ڪمپني جنهن ۾ هو ملازم آهي اهي هن کي ٽن سالن لاءِ ٽرنيڊاڊ موڪلي رهيا آهن.

”اها ڳالهہ آهي تہ پوءِ تہ پڇڻ جي بہ ضرورت ناهي. اکيون پوري هليا وڃو.“ مون کين يڪدم چيو ”ان ڪري جو سنگاپور، ممبئي، برمودا ۽ هن ٻيٽ ٽرنيڊاڊ تي انگريزن جي حڪومت رهي آهي ۽ اتي ان ئي قسم جا انگريزي ميڊيم اسڪول آهن جيڪي اسان وٽ آهن. ان ڪري اهڙن هنڌن تي نوڪري ملڻ تي ٻارن جي پڙهائي ڊسٽرب نٿي ٿئي. وڏي ڳالهہ تہ سڄو سال جهڙ ڦڙ، سٺي موسم ۽ چوڌاري سرسبز ۽ ساوڪ هجڻ ڪري اسان جهڙن گرم ملڪن جا ماڻهو تہ اتي پهچي فرحت محسوس ڪن ٿا پر ناروي ڊينمارڪ جهڙن ٿڌن ملڪن جا ماڻهو بہ برمودا ۽ ٽرنيڊاڊ جهڙن ٻيٽن تي اچن ٿا تہ وڃڻ جو نالو نٿا وٺن.“

ان ڏينهن مونکي هن فئمليءَ کان خبر پئي تہ منهنجو هالا جي اسڪول ۽ ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو جي مرحوم ۽ پياري دوست شفيق الرحمان چنا (ڪِٽ نمبر 20)، جنهن جو والد صاحب سائين محبوب علي چنا، جيڪو هڪ وڏو عرصو هالا جي ”سروي اسلاميہ ڪاليج“ جو پرنسپال ٿي رهيو. ان جي مِٽي مائٽي شگفتہ وارن سان بہ آهي. اسانجي پيٽارين دوست شفيق الرحمان چنا جي گهر واري شگفتہ جي پڦي ٿئي. شفيق جو ننڍي هوندي ئي انتقال ٿي ويو. کيس چار ٻار آهن: شيراز، ثمرين،

امبرين ۽ سرفراز. شيراز سول انجنيئر آهي ۽ سندس واسطو ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو جي عمارتن سان ئي آهي.

شگفتہ جي گهر واري اقبال سهتي مهراڻ يونيورسٽيءَ مان ڪيميڪل انجنيئرنگ ڪئي. لڳي ٿو تہ هن فيلڊ جي انجنيئرنگ جو اڄ بہ دنيا ۾ مانُ آهي جو مونکي مهراڻ يونيورسٽيءَ جا ڪيترائي ڪيميڪل انجنيئرنگ جا گرئجوئيٽ ٻاهرين ملڪن ۾ سٺين نوڪرين ۾ نظر اچن ٿا. اقبال جو وڏو ڀاءُ پروفيسر سليم سهتو هڪ وڏو عرصو ڪئڊٽ ڪاليج ۾ نوڪري ڪرڻ بعد گذريل سال رٽائرڊ ٿيو آهي. سندن اصل ڳوٺ ميهڙ آهي. پروفيسر رفيع الدين چنا صاحب هن وقت 77 ورهين جي ڄمار جو آهي ۽ حيدرآباد ۾ رٽائرڊ زندگي گذاري ٿو.

مٿئين قصي بيان ڪرڻ جو مقصد جتي پنهنجي ٽيچرن کي ياد ڪرڻ هو اتي اهو بہ ٻڌائڻ ضروري هو تہ گهمڻ جو مزو تڏهن آهي جڏهن پنهنجي کيسي مان خرچ ڪرڻو نہ پوي يا تمام گهٽ ڪرڻو پوي. جيڪڏهن نوڪريءَ يا بزنيس جي خيال کان ڪڏهن برمودا يا ٽرنيڊاڊ جهڙي ڏورانهين ٻيٽ تي وڃڻ ٿئي ٿو تہ پوءِ دير هرگز نہ ڪجي.

برمودا سان وابسته يادون

برمودا ٻيٽ تي رهائش وارا چند ڏينهن ياد اچن ٿا، جڏهن اسانجي جهاز جو ”برمودا ٽڪنڊي“ واري سمنڊ ۾ حادثو ٿيو هو ۽ جهاز جي بئالر جي مرمت لاءِ ۽ اتان ئي ڪجهه ڪارگو کڻڻ لاءِ اسانجي جهاز برمودا جي بندرگاهه ”هئملٽن“ ۾ لنگر اچي ڪيرايو.

هئملٽن برمودا جي گاديءَ جو شهر پڻ آهي. ائين ته ننڍو ڇٽي سگهان ته برمودا ٻيٽ تي سڀ کان وڏو شهر هئملٽن آهي. ڇو جو هئملٽن کان وڏو شهر ”سينٽ جارج“ آهي جيڪو هئملٽن کان اڳ 1815ع تائين برمودا جي گاديءَ جو هنڌ هو. ياد رهي ته ڪولمبس جي آمريڪا کي ڳولڻ بعد سگهو ئي 1511ع ۾ برمودا ٻيٽ جي خبر پئجي وئي هئي. جڏهن ”جئان برموديز“ نالي اسپين جو ڪئپٽن پنهنجي جهاز ”La-Garza“ ۾ بارسلونا کان آمريڪا ڏي پئي ويو ته ائٽلانٽڪ سمنڊ اڪرندي ڪيس هي ٻيٽ نظر آيو هو. پر هن ٻيٽ تي ماڻهن جي رهائش سؤ سالن بعد 1609 ۾ تڏهن ٿي جڏهن انگليند وارن جو ”Sea Venture“ نالي جهاز آمريڪا ڏي ويندي برمودا ٻيٽ جي ويجهو سمنڊ اندر موجود ٽڪرين (Reefs) سان ٽڪرائجي ڀڄي پيو. منجهس سوار ماڻهن تري هن ٻيٽ تي اچي پناهه ورتي ۽ پوءِ آهستي آهستي ٿي ٻيا به اچڻ لڳا ۽ برمودا جي سرسبز ڌرتي ۽ سٺي موسم ڪري اتي ٽِڪي پوڻ کي ترجيح ڏيڻ لڳا. ڏٺو وڃي ته برمودا جو هي شهر سينٽ جارج ان وقت کان 1815ع تائين اٽڪل ٻه صديون گاديءَ جو شهر رهيو. ان ڪري سينٽ جارج شهر کي برمودا جو تاريخي شهر سڏجي ٿو. برمودا ٻيٽ آهي ئي ڪيڏو! ڊيگهه ۾ هڪ ڪنڊ کان ٻيءَ تائين وڌ ۾ وڌ 22 ميل آهي. سو هئملٽن ۾ رهڻ دوران ٽئڪسي ۽ بسين ۾ اسان سينٽ جارج شهر به ويندا رهياسين. جنهن جون گهٽيون هئملٽن وانگر اتر ڏکڻ ۽ اولهه اوڀر ڏي سڌيون نه پر سنڌ جي شهرن روهڙي ۽ شڪارپور وانگر هيون. پر اهو به لکندو هلان ته گهٽين جي سوڙهي ۽ ور وڪڙن وارو هجڻ جي باوجود ٽرئفڪ فل اسپيڊ تي هلندي نظر آئي جو ڪِٿي به ڪنهن قسمَ جي انڪروچمينٽ (ناجائز تجاوزات) نه هئي. ايتريقدر جو واٽهڙوءَ کي رستو به اتان ٽپڻو پيو ٿي، جتي ٽرئفڪ پوليس طرفان نشان (زيبرا ڪراسنگ) لڳل هئو. اهو ئي حال مون اسپين جي لاس پاماس ٻيٽ، سئيڊن جي تاريخي شهر مالمو ۽ ملائيشيا جي شهر ملاڪا ۾ ڏٺو ته آڳاٽي قسم جي سوڙهين گهٽين باوجود انهن تان نه فقط ڪارون پر بسون به اسپيڊ سان هلي رهيون هيون پر هيڏانهن اسان جي ملڪ جي شهرن جا ويڪرا رستا هوندي به ڇا انڪروچمينٽ ۽ بدنظمي آهي. جتي ڪٿي ٽرڪون ۽ ٽرالر پارڪ ٿيل ملندا. دڪاندار پنهنجي سامان سان فٽ پاٿن کي پري

ڇڏيندا ۽ واٽهڙو فٽ پاٿن تي جاءِ نہ هجڻ ڪري مجبور ٿي پڪن رستن تان هلندا جيڪي ڪارن بسن لاءِ نهيل آهن. نتيجي ۾ ٽرئفڪ جئم يا حادثا .... لاڙڪاڻي ۾ هڪ پوليس واري کي چيم تہ: ”ان قسم جا حادثا روڪي بہ سگهجن ٿا“ تہ هن نہ پہ وراڻيو: ”سائين! اهي حادثا ئي تہ اسان لاءِ رزق جو ذريعو آهن.“ ان وقت مونکي هن جي ڳالهہ سمجهہ ۾ نہ آئي ۽ شايد توهان کي بہ نہ آئي هجي.... هن جو مطلب هو تہ دڪاندار جن کان ڏهاڙي چانهہ پاڻي جو خرچو ٿا وٺون انهن کي فٽ پاٿ تي سامان رکڻ کان ڪيئن منع ڪريون .... ۽ انهن حادثن جي ڪري ئي تہ ٻنهي ڌرين مان چار پئسا ڪمايون ٿا. يعني اسان وٽ ”ٽرئفڪ پوليس“ ٽرئفڪ کي روان ۽ با حفاظت هلڻ لاءِ سهڪار ڪرڻ بدران خاموش ئي رهي ٿي ۽ پوءِ ڪو سگنل ٽوڙي ٻي گاڏي يا رستو ٽپندڙ ماڻهوءَ کي وجيو هٽي تہ ڪنڌ ۾ لڪل اسانجو پوليس وارو چالان جي بندي ڪٽي علاؤالدين جي جادوئي چراغ واري جن وانگر نمودار ٿيو پوي.

بهرحال مونکي هن وقت بہ سينٽ جارج شهر جا ٻي ترتيب رستا ياد پيا اچن. خاص ڪري بندرگاهہ جي پر وارا، جتي ”King's اسڪائر“ آهي جيڪو ”مارڪيٽ اسڪائر“ بہ سڏجي ٿو. جنهن جي پرسان واٽر اسٽريٽ آهي، ڊيوڪ آف يارڪ اسٽريٽ آهي ۽ اڳيان ويلنگٽن اسٽريٽ جيڪا، جتي ”فورٽ جارج“ وٽان گذري ٿي، اتان اتر اولهہ ڪنڌ ڏي جيڪو رستو وڃي ٿو ان جو نالو ”خيبر پاس“ آهي. رستن ۽ ڪجهہ ٻين عمارتن جا نالا جيڪي اڃان ياد اٿم، اهي آهن: اولڊ مليٽري روڊ، وڪٽوريا روڊ، ترڪي هِل روڊ، بارڪ روڊ، پارڪ روڊ وغيره ۽ ”وائيٽ هارس تاورن“.... جيڪا بندرگاهہ وٽ جهوني ريسٽورنٽ آهي، جنهن لاءِ چيو وڃي ٿو تہ هن ۾ سن 1815ع ۾ جان ڊئون پورٽ نالي واپاري بزنيس خاطر اچي رهيو هو. سندس ڊپارٽمينٽل اسٽور اڄ بہ مشهور آهن.

برمودا جي هاڻوڪي گادي واري شهر ”هئملٽن“ جي ٻي ڳالهہ آهي. آمريڪا جي واشنگٽن ڊي سي شهر وانگر هن جا روڊ ساڄي کاٻي ۽ هيٺان کان مٿي آهن. بندرگاهہ کان بس ۾ چڙهي شهر جو چڪر هڻندا هئاسين يا پيرن تي سائيڪل وٺي هئملٽن شهر جي گهٽين ۽ روڊن تي ائين هلندا هئاسين جيئن جپان جي شهرن ۾..... خاص ڪري وڪاياما، نگويا ۽ آيوئي جهڙن ننڍن شهرن ۾. برمودا جي سرڪار ان ئي ڪوشش ۾ رهي ٿي تہ ماڻهو ڪارن بدران سائيڪلون استعمال ڪن ڇو جو برمودا ٻيٽ سنگاپور کان بہ گهڻو گهڻو ننڍو آهي. ٽرئفڪ کي گهٽ رکڻ لاءِ برمودا ۾ اهو بہ قانون آهي تہ ڪار فقط اهو خريد ڪري سگهي ٿو جيڪو برمودا جو شهري آهي ۽ هر گهر جو فقط هڪ فرد خريد ڪري سگهي ٿو.

هئملٽن جي بندرگاهہ مان نڪرڻ سان جيڪي ڪجهہ روڊ هن وقت ياد اٿم، اهي آهن: فرنٽ اسٽريٽ، چرچ اسٽريٽ، وڪٽوريا اسٽريٽ، ايليٽ اسٽريٽ، ايجنل اسٽريٽ، وڊيورن ايوينيو ڪُئين

روڊ، ڪورٽ اسٽريٽ، ڪنگ اسٽريٽ .... وغيره. بندرگاهہ کان ٻاهر نڪرڻ سان برمودا بئنڪ جي عمارت آهي جنهن جي پهرين ماڙ تي سِڪن جو ميوزيم آهي، جنهن ۾ شروع کان هتي هلندڙ سڪا نظر اچن ٿا. ڪُئين اسٽريٽ تي هتي جي هسٽاريڪل سوسائٽي جو ميوزيم آهي. پارليامينٽ اسٽريٽ تي، جتي چرچ اسٽريٽ اچي ٿي ملي، اتي سيشن هائوس (پارليامينٽ بلڊنگ) آهي. هيءَ عمارت آئسلينڊ ۽ انگلنڊ جي پارليامينٽ بلڊنگن بعد دنيا ۾ ٽئين نمبر تي جهوني عمارت آهي.

هڪ دفعو وري لکندو هلان تہ هن ٻيٽ يا هن ملڪ جو نالو برمودا نہ پر ”برموداز“ آهي. ڇو جو هوائي جهاز مان مٿان يا وري پاڻيءَ جي جهاز ۾ هن ملڪ جي ويجهو پهچندئو تہ توهان کي سمجهہ ۾ نہ ايندو تہ ڪهڙو ٻيٽ برمودا آهي؟! مختلف سائيزن جا ننڍا ننڍا سوين ٻيٽ آهن. سمجهہ ۾ نٿو اچي تہ ڪنهن کي ڳڻجي تہ ڪنهن کي سندس ننڍي سائيز جي ڪري درگذر ڪري ڇڏجي. ائين تہ اٽڪل 500 کن ٻيٽ آهن پر ماڻهپي ۾ يعني چڱي خاصي سائيز ۾ 300 کن چئي سگهون ٿا، جن مان بہ ڪي خالي پيا آهن .... ڪي هيناهان هجڻ ڪري ڏينهن ۾ ايندڙ بہ دفعا هاءِ ٽائيڊ ۾ ٻڏيو وڃن. دراصل هن قسم جي ٻيٽن لاءِ آئون پنهنجن شاگردن کي اهو ئي مثال ڏيندو آهيان تہ جي شيشي جي جڳ کي مٿان ڪري هيٺ فرش تي هڻجي تہ ان جي ڇا حالت ٿيندي؟ ۽ پور پور ٿيل جڳ جا ٽڪرا ڳڻڻ ڏاڍو ڏکيو ڪم آهي. هتي جيڪو وڏو ٽڪرو آهي ۽ جنهن کي مين آئلينڊ سڏجي ٿو ان ۾ هئملٽن شهر آهي. دراصل اهو ئي برمودا آهي پر ٻيا ٻيٽ ويندي اهي جيڪي ڪٽ جيڏا ٿيندا، اهي بہ برمودا سڏجن ٿا ۽ سڀ ملائي ”برموداز“ ملڪ ٿيو ۽ انهن 300 يا 500 ٻيٽن جي جملي پڪيڙ ونجي تہ سنگاپور ٻيٽ جو بہ ٽيون چوٿون حصو ٿئي ٿي. مشهور ملڪ مالديپ ۽ فلپين بہ ائين سوين ٻيٽن جا جهڳٽا آهن. ان ڪري انهن ٻيٽن جي انگريزي نالي جي آخر ۾ ”S“ آهي جيئن تہ مالديپ جو Maldives ۽ فلپين جو Philippines نالو آهي.

برمودا ٻيٽ تي ٽوئرسٽ هوائي جهاز ذريعي اچڻ کان علاوه پاڻيءَ جي خوبصورت مسافر جهازن ذريعي پڻ اچن ٿا، پر ڪروزر (وڏا مسافر جهاز) گهڻو ڪري آمريڪا کان اچن ٿا. اهي جهاز هئملٽن يا سينٽ جارج شهرن جي بندرگاهن ۾ لنگر ڪيرائين ٿا. جيڪي مسافر شاپنگ جا شوقين آهن اهي هئملٽن وارن جهازن ۾ اچن ٿا ۽ جيڪي تاريخي شيون ڏسڻ جا شوقين آهن اهي سينٽ جارج بندرگاهہ وارن جهازن ۾ هن ملڪ/ٻيٽ تي پهچن ٿا. هي ڪروزر جهاز گهڻو ڪري نيويارڪ کان هر هفتي نڪرن ٿا. ٽي ڏينهن برمودا ۾ بيهي وري نيو يارڪ موٽن ٿا، جنهن ۾ چار ڏينهن اوٽ موٽ جي سفر جا آهن.

اسان جي ڏينهن ۾ S.S Meridian نالي مسافر جهاز نيويارڪ کان هئملٽن پهتو هو. هي ٽيهه هزار ٽن وزني جهاز هو جنهن ۾ 553 ڪئبنون هيون جن ۾ 1100 مسافرن جي رهائش جي گنجائش هئي. ان کان علاوه 580 عملي جا ماڻهو هئا. هڪ ٻيو 47 هزار ٽنن جو M.V Horizon نالي جهاز جيڪو اڄ ڪلهه نيويارڪ کان برمودا هر هفتي پهچي ٿو ان ۾ 677 ڪئبنون آهن. جن ۾ 1354 مسافرن جي رهائش جو بندوبست آهي. جهاز هلائڻ ۽ ٻين ڪمن ڪارين لاءِ هن جهاز تي عملي جا 650 ماڻهو مقرر آهن. ستن ڏينهن جي سفر ۽ رهائش جي ٽڪيٽ اٽڪل 4 هزار ڊالر يعني 4 لک رپيا آهي. جيتوڻيڪ نيويارڪ کان برمودا هوائي جهاز جي رٽرن ٽڪيٽ 25 هزار رپين کان به گهٽ آهي. اهو به لکندو هلان ته برمودا جي هوٽلن ۾ رهائش تمام مهانگي آهي.

برمودا ٽڪنڊي جي رازن, ڳجهه ڳوهن ۽ سنسني خيز واقعن تي ته ڪيترائي ڪتاب لکيل آهن, پر برمودا ٻيٽ جي سونهن ۽ سُڪون ڀري زندگيءَ تي به ڪيترن ئي اديبن ۽ شاعرن لکيو آهي. وينڊي شيڪسپيئر جيڪو ڪڏهن به برمودا نه آيو پر برمودا ٻيٽ بابت سياحن کان ٻڌي ٻڌي, هو برمودا جو متوالو ٿي ويو. سندس ڊرامي Tempest ۾ هن ٻيٽ جو ذڪر ٿيل آهي .... يعني اهو انگريز چون ٿا .... جيتوڻيڪ مونکي سمجهه ۾ نٿو اچي. ڇو جو 1609ع ۾ جڏهن جارج سمرس جي جهاز جو برمودا وٽ حادثو ٿيو ته ان جهاز جا ماڻهو ڀڙيان هئا, جيڪي برمودا ٻيٽ تي رهي پيا. هو جڏهن هن ٻيٽ تي آيا ته هنن کي ڪو به ماڻهو نظر نه آيو ۽ انگريز شاعر ڊرامه نويس شيڪسپيئر جي زندگي تي نظر ٿي وجهجي ته هو 1564ع ۾ ڄائو هو ۽ 1616ع ۾ وفات ڪيائين .... يعني برمودا ٻيٽ تي آيل ڀڙين ماڻهن بعد هو 7 سال رکي گذاري ويو.

بهرحال اهو ٿي سگهي ٿو ته هن آمريڪا اينڊڙ ويندڙن کان اهو ٻڌو هجي ته ائٽلانٽڪ سمنڊ جي وچ ۾ برمودا ٻيٽن جو جهڳٽو آهي .... ڇو جو هن ٻيٽ جي موجودگيءَ جي خبر ته شيڪسپيئر جي ڄمڻ کان 50 سال اڳ پئجي چڪي هئي جيئن شروع ۾ لکي چڪو آهيان ته اسپين جي ڪئپٽن کي هي ٻيٽ نظر آيا جن کي هن اسپين جي ملڪيت قرار ڏئي نقشي ۾ ڏئي ڇڏيو باقي پاڻ يا ٻيا پنهنجن جهازن کي وٽي اتي لنگر انداز نه ٿيا. باقي هڪ ٻئي انگريز شاعر ٿامس مور (Thomas Moore) جنهن جو آئرلئنڊ سان واسطو هو .... اهو 1779ع ۾ ڄائو هو ۽ 1852ع ۾ وفات ڪيائين, هو 1804ع ۾ ڪجهه مهينن لاءِ برمودا اچي رهيو هو ۽ ان وقت تائين برمودا اسپين جي لاس پاماس ٻيٽ وانگر بلي بلي ٻيٽ ٿي چڪو هو جتي هر هڪ رهڻ چاهيو ٿي. ٿامس کي هن ٻيٽ جي سونهن تمام گهڻو متاثر ڪيو جو لکيائين:

“Oh! Could you view the scenery dear

That now beneath my window lies."

ٿامس مور لاءِ مشهور آهي تہ هن جيترو برمودا بابت ادبي ۽ رومانوي مواد لکيو آهي ايترو ڪنهن ٻئي اديب نہ لکيو هوندو. هو برمودا جي شهر سينٽ جارج جي جنهن ”هل ڪريسٽ گيسٽ هائوس“ ۾ رهيو هو اهو اڃ بہ آهي. ٿامس مور لاءِ مشهور آهي تہ هو شهر جي هڪ اهم ماڻهو جي سهڻي ڪنوار ”نيا (Nea) ٽَڪَرَ“ تي موهت ٿي پيو... جنهن بابت هو هڪ هنڌ لکي ٿو:

"Sweet Nea! Let us roam no more"

ٿامس لاءِ اهو بہ مشهور آهي تہ هو پنهنجي گهر جي ڇت تان ڪلاڪن جا ڪلاڪ ”نِيا“ جي ورانڊي ڏي تڪيندو رهندو هو جيئن هن جي جهلڪ پسي سگهي. ’نيا‘ جي مڙس کي نيٺ غيرت اچي وئي ۽ ٿامس کي هڪ ڏينهن سندس گهٽيءَ ۾ خوب ڊوڙايو ۽ ان بعد ان شهر (سينٽ جارج) مان لڏرائي ڇڏيو. جنهن گهٽيءَ ۾ ٿامس مور کي ڊوڙايو ويو هو اها گهٽي اڄ بہ موجود آهي ۽ سندس محبوبا نِيا جي نالي ”Nea Alley“ مشهور آهي. ٿامس کي اڄ بہ ”برمودا جو شاعر“ سڏيو وڃي ٿو جيتوڻيڪ هو برمودا ۾ فقط ٽي مهينا رهيو ۽ سندس محبوبا ”نيا“ لاءِ چيل شعرن جو بياض ”Ode to Nea“ مشهور آهي. پاڻ نہ فقط شاعر هو پر اديب، ڳائڻو ۽ وندرائڻ وارو (Entertainer) پڻ هو. برمودا ڪانپوءِ هو آمريڪا هليو ويو جتي 1811ع ۾ فلم ائڪٽريس ايلزبيٿ بيسي ڊائيڪ سان شادي ڪيائين. انگريزي ادب ۾ سندس ڪيترائي ڪتاب آهن.

برمودا کي انگريزيءَ جي مشهور اديب مارڪ ٽوين بہ خوب مشهور ڪيو. هن برمودا بابت نہ فقط ”Atlantic“ نالي ماهوار رسالي ۾ (78-1877ع دوران) احوال لکيو. پر پنهنجي پهرين ڪتاب ”The Innocent Abroad“ ۾ بہ ڪافي لکيو آهي. هو (Mark Twain) هن ٻيٽ تي ايترو تہ موهت هو جو مٿيون ڪتاب ڇپجڻ کان گهڻو گهڻو پوءِ هن پنهنجي هڪ دوست کي لکيو تہ هن کان جي مرضي پڇي وڃي تہ هو جنت کان وڌيڪ برمودا کي ترجيح ڏيندو.

مارڪ ٽوين کان پوءِ جنهن اهم انگريزي اديب جو برمودا ۾ اچڻ ۽ برمودا تي لکڻ بابت ٻڌجي ٿو اهو اونيل (Eugene O'Neill) آهي، جيڪو 1924ع ۾ پهريون دفعو برمودا ۾ اچڻ بعد بار بار ايندو رهيو. سندس ”The Great God Brown“ برمودا ۾ ئي لکيل آهي. هن جي ڌيءَ اُونا (Oona) هن ٻيٽ تي ڄائي جنهن اڳتي هلي چارلي چپلن سان شادي ڪئي.

مٿين اديبن شاعرن کان علاوه ٻيا بہ ڪيترائي برمودا ۾ رهيا ۽ هن ٻيٽ بابت لکيو جيئن تہ:
Sinclair Lewis

Hervey Allen
James Ramsey Ullman
James Thurber

وغيره وغيره.