س. ا. س سٽي سکر ڊاٽ ڪام

چاجو ديس چا جو وديس

سفرنامو

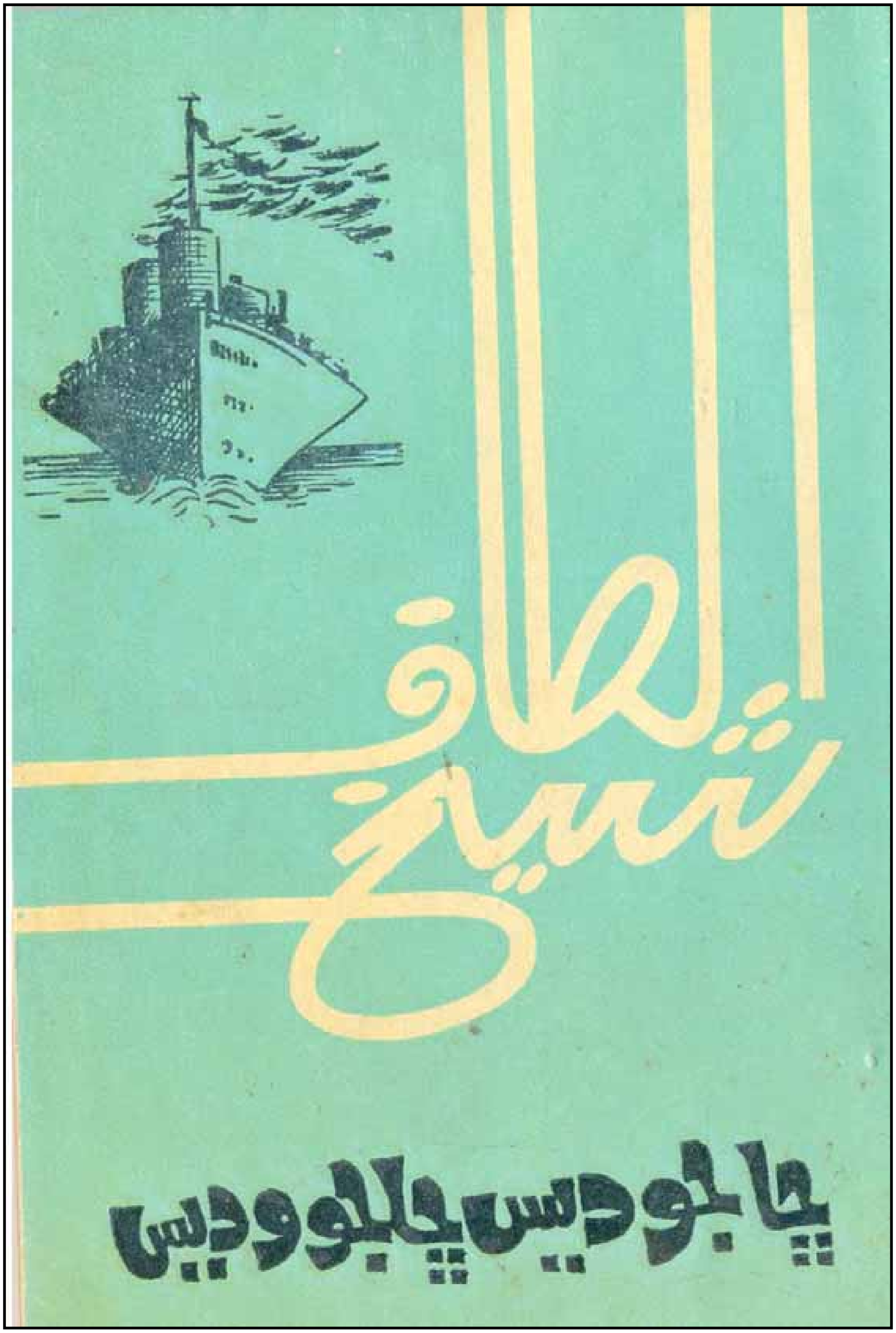
الطاف شيخ

ڊجيٽل پبلشر

سنڌي ادبي سنگت شاخ سکر سٽي

(ڊجيٽل ڪتاب) پبلشر

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com



هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

ٻه لفظ

محترم دوستو......!

السلام عليڪم

اداري، سنڌي ادبي سنگت شاخ سکر ستيءَ طرفان اوهان جي لاءِ، جڳ مشهور شخصيت، (جنهن کي سنڌ جو ابن بطوطه چئجي ته نهايت بهتر ٿيندو) محترم الطاف شيخ جا سفرناما ۽ ٻيا ليک پيش ڪجن ٿا.

اسان محترم الطاف شيخ صاحب جا تمام گهڻا ٿورائتا آهيون جن جي اجازت ۽ تعاون سان اهي ڪتاب ٿوري آئوٽ لوڪ جي ايڊيٽنگ سان (ڪتاب جي متن ۾ ڪابه تبديلي نه ڪئي وئي آهي، صرف ويب سائيٽ تي آڻن لاءِ ان جي آئوٽ لوڪ کي خوبصورت بڻايو ويو آهي) اوهان تائين پهچائي سگهيا آهيون. ان کان علاوه ڪتاب جي پبلشر وغيره جا نالا، سنڌن مالڪي حقن سبب نه ڏنا ويا آهن. صرف ليکڪ جي اجازت سان سنڌس ليک ڏنو ويو آهي.

محترم دوستو!.. اسان اُميد ٿا ڪريون ته اوهان پنهنجي راءِ کي پاڻ تائين محدود نه ڪندا، چا ڪاڻ ته اوهان جي اها راءِ ئي اسان جي جياپي جو ڪارڻ آ. وڌيڪ بهتري آڻن لاءِ ضرور راءِ ڏيندا .

ساٿ سلامت

مهرباني

اوهان جي مشوري جو منتظر

عبداللطيف انصاري

شمس آباد سکر سنڌ

فون: 0333.7146119

اي ميل: abdullateefansari@yahoo.com

انتساب

پنهنجي پيٽارو جي دوست
سيد عاشق حسين شاهه نالي.....

اسان جي ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو جي ساٿي سيد عاشق حسين شاهه (Kit No. 203) جو تعلق سکر سان آهي. پاڻ 31 ڊسمبر 1948ع تي سيد دائم علي شاهه جي گهر جنم ورتو. سرڪاري نوڪري جي سلسلي ۾، سندس والد جي بدلين ڪري، بنيادي تعليم، عاشق شاهه مختلف شهرن مان حاصل ڪئي ـ خاص ڪري ڪراچيءَ جي N.J.V اسڪول ۽ سکر جي گورنمينٽ هاءِ اسڪول مان جتي سندس والد صاحب ڪافي عرصو سپرنٽنڊنٽ پوليس (S.P) تي رهيو.

عاشق حسين شاهه سان اسان جي ملاقات ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو ۾ 1961ع ۾ تي جڏهن اسان مئٽرڪ جا شاگرد هئاسين ۽ هن انين ڪلاس ۾ داخلا ورتي. انوقت ساڻس گڏ داخلا وٺندڙن ۾ سنڌ جون اهم شخصيتون لياقت جتوئي، ڊاڪٽر هادي بخش جتوئي، اقبال ترڪ، قاسم لاشاري، عبدالجبار عباسي، ڪئپٽن رشيد ابڙو، خيرپور جو مرحوم ميجر نجم قاضي، اڄ جا PIA جا مشهور پائلٽ ممتازالحق، بلال حيدر، خالد ليا ۽ غازي هاشم، ميرپور خاص جو ڪرنل مشتاق رسول جنهن جو راولپنڊي ۾ Roots نالي اسڪول آهي، DIG غلام قادر مهر ۽ مرحوم محسن پنهور، سکر جو الطاف منگي ۽ پير جي ڳوٺ جو ائڊمرل بخت علي جماڻي وغيره هئا.

ڪئڊٽ ڪاليج مان انٽر ڪرڻ بعد عاشق شاهه مهراڻ انجنيئرنگ ڪاليج (هاڻ يونيورسٽي) ڄامشورو ۾ داخلا ورتي جتان 1971ع ۾ اليڪٽريڪل انجنيئرنگ ۾ B.E جي ڊگري حاصل ڪئي ۽ ايريگيشن ڊپارٽمينٽ ۾ انجنيئر جي

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

نوڪري مليس. سال ڏيڊ کن جي نوڪريءَ بعد ڪيس ماسٽرس ڊگري لاءِ ناروي موڪليو ويو جتي يونيورسٽي آف ٽرنڊام مان Power System Analysis ۾ پوسٽ گرئجوئيشن ڪئي. ان بعد ڪيس حيدرآباد ريجن جو اليڪٽرڪ انسپيڪٽر مقرر ڪيو ويو ۽ ڪجهه سالن بعد سڄي سنڌ صوبي جو چيف اليڪٽرڪ انسپيڪٽر بڻايو ويو.

عاشق حسين شاهه جنهن جون ٻه ٽي ڳالهيون ٻين ڪيترن ڪان نراليون ۽ قابل ذڪر آهن. هو جڏهن پيٽارو ۾ آيو ته پنهنجي ڪلاس ۾ سڀ کان ننڍو شاگرد هو. هو پهريون پيٽارين آهي جيڪو پرووِنشل حڪومت ۾ سيڪريٽريءَ جي عهدي تي پهتو ۽ سنڌ گورنمينٽ ۾ هي ننڍي عمر جو آفيسر هو جنهن چاليهن سالن جي ڄمار ۾ ويهون گريڊ حاصل ڪيو. مهراڻ يونيورسٽي جو به هي پهريون گرئجوئيٽ آهي جيڪو سيڪريٽري ليول تي پهتو.

عاشق حسين شاهه جون ڪوڙ مزيدار ڳالهيون آهن جيڪي آئون وقت به وقت پنهنجي سفرنامن ۾ لکندو رهان ٿو. هن سان منهنجي لڳاتار ملاقات رهي آهي. اتفاق اهڙو رهيو آهي جو جڏهن عاشق حسين شاهه اتر قطب جي ملڪ ناروي جي بنهه اتراهين شهر ’ٽرنڊام‘ جي يونيورسٽيءَ ۾ ماسٽرس ڪري رهيو هو ته انهن ئي ڏينهن ۾ منهنجو جهاز ٽرنڊام بندرگاهه ۾ ويندو هو جنهن جو احوال پنهنجي ناروي واري سفرنامي ۾ لکيو اٿم ته ٽرنڊام ۾ ٻارهو ئي ايتري ٿڌ ۽ برفباري ٿئي ٿي جو اتي جي وهڻن لاءِ اسان پنهنجو جهاز گوار جي ڏرئي سان پري ويندا هئاسين. جهاز هلائڻ بعد جڏهن آئون ملائيشيا ۾ ڪناري جي نوڪري ڪندو هوس ۽ عاشق جي فئملي آسٽريليا ۾ رهندي هئي ته هو آسٽريليا ايندي ويندي مون وٽ ملائيشيا ايندو رهيو ٿي. ڪراچيءَ ۾ ڪٽي منهنجو ٿورو وقت اچڻ ٿيو ٿي پر منهنجو جن ٽن پيٽاري جي دوستن سان ملاقات هميشه رهي ٿي، عاشق حسين شاهه انهن مان هڪ آهي (ٻيا ٻه آهن: خيرپور جو شوڪت جماڻي ۽ جهانگارا باجارا جو اقبال ترڪ).

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

عاشق حسين شاهه هڪ چاڙهو انجنيئر، سنو آفيسر، هر هڪ جي مدد ڪرڻ وارو عملدار، سچو دوست ۽ وڏي دل وارو انسان آهي. آئون نٿو سمجهان ته هن ڪنهن ڪي ڪو رنجايو هجي. هن لاءِ انسانيت اهم شيءِ رهي آهي. هن ڪڏهن نوڪريءَ جي به پرواهه نه ڪئي.هو سيڪريٽري جي عهدي تي هو ته پنجاهه سالن جي ڄمار ۾ هن نوڪريءَ تان استعيفا ڏئي ڇڏي. اسان سيني کي حيرت لڳي ۽ پڇيوسين ته هي ڇا ڪيئي؟ اجا ته ڏهه سال نوڪريءَ جا پيا اٿئي؟

جواب ۾ پنهنجي روايتي کل کلندي وراڻيائين:

”بس ياءُ ڪافي ٿيو. سيڪريٽري تائين به پهچي وياسين، هاڻ ته ڪجهه آزاد رهي گهمجي ڦرجي.“

۽ واقعي عاشق شاهه کي گهمڻ ڦرڻ، پير پنڌ پرڻ ۽ دوستن يارن سان ملڻ جو ڏاڍو شوق آهي. ڪئپٽن بشير وسطڙو، سرجن سومرو ۽ برگيڊيئر زين العابدين شاهه چوندا آهن ته عاشق شاهه جهڙو ماڻهو اسانجو دوست آهي، اها اسان لاءِ هڪ وڏي نعمت آهي.

الطاف شيخ

15 فيبروري 2009

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

سنڌي ادب جي افق تي جرڪندڙ قطب تارو

لڳي ائين ٿو تہ الطاف پيدا ٿيندي ئي پويان ڪان پنهنجي بند مٺ ۾ ڪو دنيا جو گولو ڪڍي آيو هو. مٺ پيڙي تہ پاڻ سڄي دنيا جو گولو بنجي ڪنهن تر جيان سندس هٿ تريءَ ۾ سمائجي آئي آ. هٿ کولي تہ پاڻ اهو گولو سندس هٿ ريکائن مان جاگرافي جو نقشو بنجي سندس سامهون ڦهلجي ويو آهي.

ڪنهن سفر جي آغاز لاءِ ”امام ضامن“ ٻانهن تي ٻڌڻ مذهبي لوازمات مان هڪ ريت آهي. پر ٻانهن تي ”امام ضامن“ سان گڏ هٿ ۾ جيڪڏهن الطاف جو سفرنامو ساڻ هجي تہ سفر ۾ Suffer گهٽجو صِفر رهجيو وڃي.

’زمين جو سئر ڪريو‘ خدا قرآن ۾ فرمايو، پائنجي ٿو خدا جو خاص اشارو ڪو الطاف لاءِ ئي هو. نہ تہ اسان پارا سوين سنڌي، جي اجان جهڙا ڪر ماءُ جي Placenta ۾ پيا پلجن، چڙو حج جي هنج ڪي ئي دل ۾ سانديو وجيو قبر پيڙا ٿين، تن ڪي الطاف جڻ ڪنهن ’مواصلاتي سياري‘ ذريعي ’اميدن جو پارڙو‘ هنج ۾ ڏئي ڇڏيو آهي. گهر ويني ئي دنيا ڏسڻ جي سڌ سندس قلم جي ڪرامت تي پوري ڪريو وينا آهن. نہ تہ اسان پنهنجي ٻوليءَ جي پهاڪن ۾ ئي ٽندي الهيار ’ڪاڏي منهن مريم، ڪاڏي الهيار‘ ڪان اڳ نہ وڌياسين. هانو لولو ۽ پيا ڪيترائي شهر اڇارڻ وقت هانوَ تي هٿ هڻي پيا هاءِ هاءِ ڪندا هئاسين، سي اڄ گهر ويني ئي هالن ۾ هوائيءَ جا گل ۽ ٽندي ۾ ٽمبڪٽو جون يادون چوندي رهيا آهيون.

جهاز تي الطاف جو پهريون قدم ڪنهن خوبصورت سفرنامي جو حسين آغاز آهي، سندس جهاز جيئن ئي ڪنهن گولي جيان سمونڊ جو سينو چيريندو پاڻيءَ جي چپن ڪي ڪنهن چند گرهڻ جيان ٻن چيرن ۾ ورهائيندو اڳيان اڳيان وڌندو وڃي، تيئن تيئن ڪيس مشاهدي لاءِ منظر ۽ موضوع ۽ تحرير لاءِ هڪ گهري تاريخ جهپيو وني، جيئن چقمق جهلي لوهہ ڪي.

غالباً سندس سفرنامن جو آغاز ’منهنجو ساگر منهنجو ساحل‘ ڪان آهي. في الحال انجام ’چا جو ديس چا جو وديس‘. هن ڪتاب ۾ هن پنهنجي باقي اڳين ڪتابن، جن ۾ هن مختلف ملڪن ۽ شهرن جي تاريخ ۽ جاگرافي، اتي جو علم

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

شعور ۽ آگهي ڏسي آهي ـ خود جهاز جي بدن جي جاگرافي ۽ تاريخ بيان ڪئي آهي. جهاز جي آفيسرن، انجنيئرن ۽ ٻين ڪارڪنن جا چهرا چٽيا اٿس. جهاز جي Physiology ايتري تہ باريڪ بينيءَ سان چٽي اٿس، جو لڳي ائين ٿو تہ سڀ پڙهندڙ محض شوق جي خاطر سندس ڪتاب جو مطالعو نہ پيا ڪن بلڪ انهن سيني کي نيت تہ هڪ ڏينهن جهاز ران ڪمپنين ۾ ئي ڀرتي ٿيڻو آهي.

ها البت سندس هن سفرنامي ۽ سندس باقي ٻين سفرنامن ۾ هڪ ڳالهہ هڪ جهڙي يا Common-Factor آهي. اها هيءَ تہ الطاف پنهنجي ٻين سفرن جيان هن دفعي بہ جيئن ئي وضو ڪري ٽوپي پائي جهاز ۾ گهڙيو، هوڏانهن جهاز جو دروازو بند ٿئي، هيڏانهن الطاف جي شرافت جا دروازا کليو پون ـ شرافت بہ ڪا اهڙي تهڙي!

رڪي پير نيپئر روڊ تي ـ پر اهو رستو ختم ٿئي وڃيو ڪنهن مسجد جي در تي ـ جنهن مائيءَ ڏانهن منهن ڪري نهاري سا مائي ئي مريم جو ماسڪ پائي ڪيس عيسىٰ جي نظر سان نهاري.

هت شڪ آهي تہ ڪٿ الطاف بہ ائين تہ ناهي تہ پنهنجا تجربا پرائي حوالن سان ظاهر ڪريو ڳالهہ ٿاريو ۽ ٿاريو چڙي. جي ائين آهي تہ پوءِ هن شيدي ڊرائيور جو مشورو بہ قابل غور هئڻ گهرجي، جنهن جو ذڪر ڪتاب ۾ الطاف ڪنهن سخت مزاج چيف آفيسر جي حوالي سان ڪيو آهي. جنهن متعلق الطاف لکي ٿو تہ ڪيئن نہ هڪ ٿانءِ واري چيف آفيسر جي هڪ شِيدي بادشاهہ چيڪ چڙائي.

واقعي ايڏي شرافت يا بيماري آهي يا پيغمبري! مون کي تہ هن ڪتاب ۾ الطاف جو لکيل گيسي ڪرڻ وارو مذاق بہ بيحد وڻيو ـ هنڌائتو ۽ موزون بہ لڳو ـ لکيو ٿئين هڪ لڱاڻ جهاز جي چمڪندر گهٽيءَ ۾ ڪو بوٽ جو ڏکو لينگهو پائي ويو. لينگهي کي ڏسي سندس ڪيبن بواءِ چيو تہ (فلاڻو هڪ عبادت گذار شخص جنهن سان ان ڪئبن بواءِ جي ڪونہ پوندي هئي) گيسي ڪري ويو آهي.

ضرور ان گيسي ئي ڪئي هوندي، جو ٻڌو اٿم تہ پاٽيءَ جي جهاز تي بہ ڪڏهن ڪڏهن ’پاٽيءَ مٿي جهوپڙا‘ واري چواڻي پاٽيءَ جي سخت ڪوٽ ٿي پوندي آهي ۽ جڏهن گهٽي ٿيندي آهي تڏهن ڪاڪوسن ۾ Toilet papers جي بہ ڪوٽ ٿي پوندي آهي. پوءِ فضا جڏهن اهڙي هجي تہ پوءِ جهاز جا آفيسر پنهنجي

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

ذاتي رنجش جي بنا تي صفائي نصف ايمان آهي جي مقولي تي عمل ڪندي هڪ ٻئي جي ڪيبن جي سامهون پيا گيسيون گتيندا هوندا.

اهو مذاق ۽ ڪوڙ اهڙن ننڍن ننڍن دلچسپ واقعن سان هي ڪتاب ڀريل آهي. مون کي ته الطاف جي هڪ دوست آفيسر جي ڏيڏرن کائڻ واري ڳالهه به بيحد مزو ڏنو، حظ ائين ورتم جهڙو ڪر سڀ ڏيڏر مون کاڌا. دراصل ڊگهن سفرن ۾ نئون ۽ اٽڃاتل ماحول ۾ ناروا ڳالهيون به روا تي پونديون آهن. جيڪي انسان هجڻ ناتي فطري طور انسان کان سرزد ٿيو وڃن. پوءِ اهي ئي واقعا انسان پنهنجي تنهائي ۾ ورجائي ڪڏهن انهن کان پيو سرشار ٿيندو آهي ته ڪڏهن وري شرمسار.

حالانڪ الطاف ڪڏهن به اهڙو ذڪر پنهنجي حوالي سان ناهي ڪيو. خدا ڄاڻي هو ڪهڙي ڪمپيوٽر مان پنهنجي مستقبل جو زائچو اڳوات ئي ڪڍرايو سفر سٽائو ڪريو چڙهي، جو ڪڏهن به کاڌ متس ڪانه آئي. غذا جي باري ۾ ته محتاط تي پل ڪٽي ڪارڪون ۽ آب زمزم ڪٽندو هجي. پر باقي زندگي جي حساب ڪتاب ۾ سندس بخشش ڪيئن تي ٿئي. آئون نه تي ڄاڻان بقول ڪنهن جي مذاق ۾ چيل ڳالهه جي ته الطاف گهٽي ياگي ذاتي حوالن کان لهرائي تو. اهي ڏيڏر سندس دوستن ته چا پڪ پاڻ به کاڌا هوندائين. صرف ڏيڏرن جي ڪهڙي ڳالهه! اڙي پائي هن کي ته نانگن کان ونئي ماڻهوءَ جي گوشت تائين جي ذائقي جي پڪ ڄاڻ هوندي. پر ڪچي ڪيئن ـ جو ڪچي ته ٿئي ڪافر.... خير آدم خوريءَ جو الزام آئون هرويرو متس ڪونه ٿي هڻان. پل هو پنهنجي ذاتي حوالن کي دام ۾ ئي رهڻ ڏي. ڪجهه به سهي ان ڳالهه کان انڪار ته ڪنهن کي به ڪونهي ته الطاف سنڌي ادب ۾ سجاڳ ذهن سان پنهنجي ڌرتيءَ، ان جي شهرن، ڳوٺن، واهڻ ۽ وستين کي پرڏيهه جي شهرن اتي جي وسندين ۽ وستين سان مشابهت ڏني آهي. ان ليکي گويا هن سموري سنڌ کي ڪل ڪائنات متان ڪنهن نرم گرم سَوڙ جيان پيڙي ڇڏيو آهي، لڳي تو ته اسين هڪ ئي سَوڙ جي نرمي گرمي هيٺان ڄڻ هڪ ئي ماءُ جي هنج ۾ پلجندڙ اجيتڙا انسان آهيون. خدا ڪيس پيدا ڪري گويا سموري سنڌي قوم ۾ ڪنهن رهجي ويل خال کي پري ڇڏيو آهي.. يقيناً الطاف جي پيدائش جو مقصد مڪمل آهي.

خدا سندس وجود تي پڪ سرهو ٿيندو هوندو

خيرالنساءِ جعفري.....

پروفيسر سنڌ يونيورسٽي

ڄام شورو

حافظ صاحب ۽ جنريشن گئپ

مختلف جهازن ۽ بندرگاهن تي سفر ڪرڻ بعد اڄ ڏهن سوچيان ٿو ته مونکي جاين جڳهين، موسمن ۽ رونقن ڪان به وڌيڪ ڪجهه دلچسپ ماڻهو ياد اچن ٿا جي مختلف ڪردارن ۾ ڪناري توڙي جهازن تي ملندا رهيا آهن. سنا يا خراب. انهن جو فيصلو ناهي ڪرڻو. بس انهن جون ڳالهيون، ياد ۽ تازيون هميشه رهنديون.

هتي فقط ڪجهه اهڙن جو ذڪر ڪرڻ چاهيان ٿو جيڪي مون سان گڏ مختلف جهازن تي رهيا آهن. ڪيترن سان هڪ ڪان به وڌيڪ سفر ڪرڻ جا موقعا مليا ته ڪن سان فقط هڪ ڪن وائيج ـ سا به مهيني ٻن جي ڪا مختصر.

تازو ٻه چار سال اڳ هڪ ففٿ انجنيئر جهاز تي نئون آيو. خبر پيئي ته حافظ آهي. خوبصورت، سمارٽ، 23ـ24 سالن جو نوجوان، مشينري ۽ جي ڪم ۾ هوشيار. آءٌ چوندو هوس ته هيءَ ڪيڏي نه غلط Combination آهي. هڪ عالم مولوي پنهنجي ڳوٺ جي، مسجد جي حجري ۾ ويهي ته آساني سان پنهنجي نفس کي ڪنٽرول ۾ رکي سگهي ٿو، پر جهاز تي ـ جيڪو هر هفتي ڏيڍ دنيا جي بندرگاهن کي ڪال (Call) پيو ڪري ـ ٻين لفظن ۾ سمنڊ تي جهازۓ توهان لوڏن ۾ ته ڪناري تي ايمان لوڏن ۾، اتي پنهنجي نفس کي ڪنٽرو ۾ رکڻ وڏي ڳالهه آهي.

حافظ صاحب مون سان چار پنج Voyages (سامونڊي سفر) ڪيون. آمريڪا جون، يورپ جون، جپان جون. آءٌ ڪيس غور سان جاچيندو رهندو هوس. ڪي ڪي ماڻهو مذهب جي آڙ ۾ ڪم ۽ پورهئي ۾ ٽوٽپڻو ڏيکاريندا آهن! پر هي جوان هميشه (سي ـ واچ) Sea Watch انجڻ روم ۾، جهاز هڪليندڙ مالهيءَ وانگر، پيچ ڏُڪ ۾. هيٺين پليٽ فارم تي جنريٽرن کي ڏسي، بئالر لاءِ پمپ هلائي وچين پليٽ فارم تي 'پيوريفائرن' ۽ 'ايووپريٽر' جي جانچ لاءِ پڄندو رهندو، اتان سٽو مٿئين پليٽ فارم تي سلينڊر هيڊ ۽ انجيڪٽرن جو ٽيمپريچر پريشر ڏسڻ ۽ ٽربو

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

چارجرن ۽ ڊوميسٽڪ فرج تي نگاهه رکڻ لاءِ. مئنوورنگ پليٽ فارم کي ڏسندو سڌو ٽنل ۾ پچندو. اسٽرن ٽيوب کي ڏسڻ لاءِ. پگهر ۾ سڄو شل، پنهنجن ڊگهن وارن کي اگڙيءَ سان ٻڌي ڊوڙندو رهندو ۽ 'پورٽ واچ' ۾ مشينري جي ريپئر ۾ رڌل. سال ڏيڍ جي لڳاتار سفر ۾ مون ڪيس انيڪ دفعا خط استوا جي گرم ڏينهن ۾ ڏٺو، چائنا سمنڊ ۽ بي آف بسڪي جي طوفاني راتين ۾، ملاڪا ڳچي سمنڊ (Strait) جي ماني موسم ۾، ائٽلانٽڪ ۽ نارٿ سي جهڙن خوفناڪ سمنڊن ۾هن همراهه کي اوچتو چڪاس ڪرڻ يا ڪلاڪن جا ڪلاڪ سامهون بيهي ڏٺو هوندو، پر هر وقت ساڳيو سمارٽ ۽ پورهئي ۾ جنبيل. نه بلجن جا فلٽر صاف ڪندي ڪو آر، نه ڊيوٽيءَ کان وڌيڪ ترسي ڪم ڪرڻ ۾ ارهائي. نه بئالر يا جنريٽر تي ڪم ڪندي گهبراهٽ ۽ نه ٻئي جي ڪم ۾ هٿ ونڊائڻ وقت منهن ۾ گهنج. هر ڪم پڪي اعتماد ۽ محنت سان. ڪاٻه نئين ڳالهه سکڻ لاءِ چاهت ۽ آنڊ مانڊ. سندس ڪٽي ڊيوٽي نه هجي، پر نئين ڪم کي سکڻ لاءِ ڪلاڪن جا ڪلاڪ انجڻ روم ۾ ترسي ٻه، هلندڙ نئون ڪم آخر تائين سکي ويندو. هڪ دفعو ٻه هن نماز جو سبب ڏئي موڪل نه ورتي هوندي، ان هوندي ٻه هو پنج ئي وقت نماز پڙهي ويندو هو. شام جي ڪڏهن ڊيوٽي لڳندي هيس ته نماز لاءِ الڳ موڪل وٺڻ بدران ڊنر ۾ اڌ ڪلاڪ موڪل اهڙي وقت ڪندو هو جو سانجهي نماز ٻه ان ۾ پڙهي سگهي. ڪلاڪ ڏينهن جو، ڪلاڪ رات جو ڊيوٽيءَ کان پوءِ قرآن شريف جو ٻه باقاعدي دور ڪندو هوـ چاهي جهاز سمنڊ تي هجي يا بندرگاهه ۾. جيڪو وقت ڊيوٽيءَ تي نه هوندو هو، جهاز جي مسجد ۾ پيش امام جا فرائض انجام ڏيندو هو. جي ڪو ٻيو بزرگ موجود هوندو ته پاڻ ان کي ئي منٿ ميڙ ڪندو ته توهان وڏا آهيو، بسم الله.

اتفاق سان سندس هڪ جيڏا ۽ ٻيا ففٿ انجنيئر ڪجهه شوقين مزاج هئا. هڪ کي ته بيئر پيئڻ جو شوق ٻئي کي ڇوڪرين سان دوستي رکڻ جو. پر مون ڏٺو ته حافظ هنن کي ڪڏهن ٻه ٽوڪيندو نه هو جيئن اڪثر ٿيندو آهي ته ڪو نئون مذهبي ٿي پيو ته پاڻ کي مذهب ڏي وڌيڪ مائل ڪرڻ بدران ويندو ٻين کي ڇتو ڪندو ۽ ڪفر جون فتوائون ڏيندو.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

ڪيس، ڪڏهن ڪڏهن آئون چيڙائيندو ته هوس ته حافظ صاحب هي چا؟ تنهنجي پَر ۾ بيهي فلاٽو ففٽ انجنيئر بيئر پيو پئي؟ يا فوٽوءَ ۾ پاڻ، سندس پر ۾ بيو دوست ففٽ انجنيئر پنهنجي گرل فرينڊ کي ڀاڪر پائي بيٺو آهي. اسان ٽوڪيندا هئاسين ته مرڪي چوندو هو، وقت سني خراب جو فرق پاڻهي سيکاري ڇڏيندو، آءٌ فقط دعا ڪري سگهان ٿو.

حافظ صاحب کي ميوزڪ جو ڏاڍو شوق هو بلڪ اهو ئي شوق هو، ۽ گانا به انگريزي - سي به نوان نوان. تن ڏينهن ۾ سٽرڊي نائيٽ فيور فلم ڊئنمارڪ ۾ رليز ٿي هئي. ان فلم لاءِ بي جيز جا ڳايل گانا، بوني ايم، ڪس، پيچز ۽ هرب، باربرا اسٽرا سينڊ، انيتا وارڊ، اريشن، 'ارٿ - ونڊ - فائر' شڪ، ڊونا سمر، ڊائنا راس ۽ اوليويا نيوٽن وغيره جا گانا ٽاپ تي هوندا هئا ۽ حافظ جي ڪمري ۾ رکي رکي انگريزي گانا شروع ٿيندا هئا ته جهاز جون چٽيون پيون لڏنديون.

هڪ ڏينهن ڪلي چيو مانس ته حافظ صاحب توهان ۾ هي انگريزي ڳائڻ جو شوق - ڪوڙو ئي نه ٿو لڳي. توهان کي ته قواليون يا حبيب ولي محمد، ڪي - ايل سهگل جهڙن جا گانا وڻڻ کپن: انگريزي چو.......؟

حافظ به ڪلي وراڻيو: 'سائين، انگريزي ڳائڻ ۾ ٿرل (Thrill) آهي. ٿرل، جيڪا پنهنجي ڳائڻ ۾ نه آهي. انگريزي ڳائڻ ۾، خاص ڪري اڄڪلهه هن ڊسڪو ڊانس ميوزڪ ۾، جان آهي، زندگي آهي، آپٽمزم آهي. پنهنجن ڳائڻ ۾ پيسيمزم جي بوءِ آهي.'

پگهار مان ڪافي حصو جيتوٽيڪ ڪيس پنهنجي پوڙهي ماءُ کي موڪلڻو پوندو هو. پر هن، بچيل پئسن مان پچا ڳچا ڪري ۽ جاچي جونچي بهترين اسٽيريو سيٽ ورتو. اسپيڪر JVC جا، ڊيڪ 'اڪائي' جو ۽ ايمپليفائر 'ڪين ووڊ' جو. پڇيومانس ته سڄو سيٽ اڪائيءَ جو چو نه...؟

'اڪائيءَ جو ڊيڪ نيڪ آهي' پاڻ ٻڌايائين، 'باقي اسپيڪر اڄ ڪلهه مون کي جي وي سي جا بهتر تا لڳن. جيتوٽيڪ مون ٻين جا به ٻڌا آهن، پر هنن ۾ آواز سنو ۽ صاف اچي ٿو. هڪ سئو ستر واٽ جي انپٽ تي به آواز ڦاٽي نه ٿو ۽ ووفرس جون تارون چانديءَ سان ڳنڍيل آهن. انڪري Mechanical Fatigue گهٽ ٿي رهي ۽ سسٽم ڪافي Flexible آهي ۽ ڪين ووڊ جي ايمپليفائر جي پنهنجي خوبي

آهي. سندس Circuitry تمام ائڊوانس آهي. هر ميوزڪل Transient جو صاف ۽ هوبهو Response آهي.'

جهاز جو ماحول به گهر جيان سمجهڻ کپي. جتي گهر ۾ پٽ پيءُ يا زال مڙس ۾ به غلط فهمي يا جهيڙو، ڪڏهن ڪڏهن ٿيندو رهي ٿو. اتي جهاز تي ٿيڻ به ڪا نئين ڳالهه نه آهي. اسان جون به سال ڏيڍ جي عرصي ۾، هڪ جونيئر آفيسر جي حيثيت ۾ ڪيتريون ئي رنجشون ٿيون هونديون. هن وقت مونکي فقط هڪ ياد آهي.

حافظ صاحب ۽ هڪ ٻيو ففت انجنيئر- ٻئي ڪلاس ميٽ ۽ اڪيڊمي‌ءَ جي ساڳئي بئچ جا ـ گڏ جهاز تي چڙهيا (Sign-On ٿيا.) هئا. جهاز تي هڪ ڪئبن ڊبل بستري واري هئي ۽ هڪ اڪيلي. ڊبل واري ۾ هڪ جونئر انجنيئر اڳهين گذريل وائيج کان هو. اهو به سنو پورهيت ۽ محنتي هو ۽ جونئر ۽ ففت انجنيئر ۾ فقط هڪ رئنڪ جو فرق هجڻ ڪري مونکي ائين بهتر لڳو ته جيئن ته جهاز تي هي پراڻو آهي، سو هن کي اڪيلي ڪئبن ڏني وڃي ۽ نون آيل ففت انجنيئرن کي ڊبل ڪئبن. نه ڄاڻ اها ڪا ڳالهه حافظ کي ڏکي لڳي پر هن ان وقت ان بابت ڪجهه ڪين ڪڇيو. وقت گذرندو ويو. انهن ڏينهن ۾ آئون سيڪنڊ انجنيئر هوس جو سيڪنڊ انجنيئر ۽ چيف انجنيئر بي تاج بادشاهه هوندا آهن. ڊيوٽي ورهائڻ کان وٺي موڪل ڏيڻ، مشينري ۽ ڊسيپلين، انتظاميه جا مالڪ سمجهڻ کپن. هاڻ ته اجان اهي رعب تاب گهٽجي ويا آهن، پر اٺَ ڏهه سال اڳ ڳالهه ئي ٻي هئي.

ستن مهينن کان پوءِ ڪراچي‌ءَ ۾ هڪ ففت انجنيئر لٿو ۽ هڪ ٻي اڪيلي ڪئبن خالي ٿي. مون حافظ کي چوائي موڪليو ته تون ان ۾ شفٽ ٿي وڃ. پر ٻه ٽي ڏينهن گذري ويا هو ان ۾ شفٽ نه ٿيو. بلڪ سندس روم ميٽ کي به شفٽ ٿيڻ کان جهليائين. مون کي ڏاڍي ڪاوڙ آئي هئي. پر وري مونکي کو خيال آيو. آءٌ حافظ وٽ آيس ۽ چيومانس ته تنهنجو اهو انڪار منهنجي جاءِ تي ڪوبه هجي ته برداشت نه ڪري سگهندو. پر هر ڳالهه کي خوشگوار ماحول ۾ نبيرڻ لاءِ بهتر آهي ته هڪ ٻئي جي ڳالهه ۽ رنجش ٻُڌجي. چا آءٌ معلوم ڪري سگهان ٿو ته ان انڪار پنيان ڪهڙو راز آهي، جڏهن ته توکي پاڻ خوشي ٿيڻ کپي.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

”سر، مونکي بي ڪئبن ۾ شفٽ ٿيڻو ناهي.“

”آخر ڇو؟ ڪا اهڙي ڳالھ هجي تہ مونکي Convince ڪر يا آئون توکي مطمئن ڪرڻ جي ڪوشش ڪريان.“

”توهان مونکي جهاز تي اچڻ مهل چو اڪيلي ڪئبن نہ ڏني ۽ هڪ جونيئر انجنيئر کي، جيڪو اسان کان هڪ رئنڪ هيٺ آهي، ان کي اڪيلي ڇو....؟“

”انڪري جو هو جهاز تي پراڻو هو ۽ بي ڳالھ تہ توکي ڏيان ها تہ توسان گڏ هڪ ٻيو ففٿ انجنيئر جو آيو هو، اهو دل ۾ ڪري ها. اهو بہ تہ ان حساب سان تو جهڙو آهي.“

”ها پلي هن کي ڏئي ڇڏيو ها. آئون اهو ڪونہ ٿو چوان تہ مونکي ـ يعني ”مسٽر آئون“ کي ملڻ کپندي هئي، آئون اهو چوڻ ٿو چاهيان تہ ان تي حق جونئر انجنيئر جو نہ پر ففٿ انجنيئر جو هو.“

مون محسوس ڪيو تہ ڳالھ واقعي حافظ جي صحيح آهي ۽ هونءَ بہ حافظ ڪوبہ قدم ڪٽندو يا ڳالھ ڪندو تہ سوچي سمجهي. پوءِ جن جڏي پوت جڏي پر حافظ پنهنجو ضد نہ ڇڏي. خير، مون ڪيس مطمئن ڪرڻ لاءِ چيو:

”اها تہ ڪا اهڙي ڳالھ نہ آهي. هو بہ توهان جهڙو آهي. اسان تہ ففٿ انجنيئر هوندا هئاسين تہ سيڪنڊ انجنيئر خبر ناهي ڇا سمجهندا هئا اسان کي. اڄ ڪلھ تہ وري بہ سيڪنڊ انجنيئر سيني سان سنو ٿا هلن.“

”سر اهي ڏينهن ٻيا هئا“، حافظ مونکي ڌيرج سان چيو، ”هينئر حالتون ٻيون آهن. هينئر جنريشن گئپ اچي ويو آهي. هونءَ جيڪي چئو سو ڪرڻ لاءِ تيار آهيان، پر هن ڳالھ ۾ آئون صحيح آهيان.“

مون وڌيڪ حافظ سان بحث نہ ڪيو. مٿي پنهنجي ڪئبن ۾ هليو آيس.

”جنريشن گئپ“، مون ٿڌي دماغ سان ويهي سوچيو. ”ڪهڙي حساب سان....؟ مونکي عزت جو سوال بڻائي پنهنجي ڳالھ مٿي ۽ ٻئي جي هيٺ ڪرڻ چاڪاڻ جو هو ننڍو آهي، هنجي ڪانہ تي هلي، ڪرڻ صحيح ناهي. انصاف ناهي. جنريشن گئپ واقعي اچي ويو آهي. اسان هاڻ وڏا ۽ سينيئر ٿي ويا آهيون ان ڪري ٻي جي ڳالھ نہ ٿا مڃون، پر حقيقت اها آهي تہ نوجوان ٿهي اسان کان بهتر آهي. گذريل ڏهن ٻارنهن سالن ۾ بہ وڏي تبديلي آئي آهي.مشيني ۽ ٽيڪنيڪل

تبديليءَ کان علاوه ذهني اؤسر پڻ. اڄ جو نوجوان گهٽ پڙهيل هجڻ جي باوجود به وڌيڪ هوشيار ۽ ذهين آهي. اسان ڏِپ وچان پنهنجي سينيئرن، انگريز سيڪنڊ انجنيئرن ۽ چيف انجنيئرن کان ڏجندا هئاسين ۽ هي اسان کان عزت وچان. اسان جڏهن به ڊيوٽي ڪئي ته وقت پاس ڪرڻ جو سوچي ۽ انگريزن کي ڏاريون سمجهي. هي، ڪم سکڻ ۽ جوابداري محسوس ڪري ۽ اسان کي پنهنجو سمجهي: جو اسان کي به هٿ رهڻو آهي ته هنن کي به. آئون جي هن جي جاءِ تي هجان ها ته مون کي به ڏکيو لڳي ها........“ مون فون ڪري حافظ کي پنهنجي ڪئبن ۾ گهرايو.

”اها ڪٿي دنيا لاءِ عجيب ڳالهه هجي، پر مونکي ان ۾ سڪون ملندو ته صحيح ڳالهه کي صحيح ڳالهه سمجهان: ضروري ناهي ته هر ڳالهه ۾ سيڪنڊ انجنيئر صحيح هجي ۽ ففٿ انجنيئر غلط ۽ طاقت جي اوٽ ۾ بدلو وٺبو رهجي. مون طرفان دل صاف سمجهه. باقي ضدي ماٺهو آهين، پلي ڪئبن نه چئينج ڪر.“

هو ساڳين سوچن ۾ هليو ويو، جيئن آيو هو. سندس وڃڻ کان پوءِ ڏهه منٽ ڪن رکي، اسٽور روم ۾ ڪم سانگي وڃڻ ٿيو ـ جيڪو حافظ جي ڪئبن واري گهٽيءَ ۾ هو. جهڙو حافظ جي ڪئبن ۾ ليئو پاتم ته پنهنجا اسپيڪر وغيره هڙ ۾ ٻڌي، ڪئبن شفٽ ڪرڻ لاءِ ٻاهر نڪري رهيو هو. سندس اکين ۾ پاڻي هو. مونکي ڏسي ڪنڌ ڪٺي هيٺ ڪيائين.

حافظ صاحب کي اڄڪلهه ويجهڙائيءَ ۾، ساڳئي ڪمپنيءَ جي هڪ ٻئي جهاز تي ائڪٽنگ سيڪنڊ انجنيئر جي پوسٽ ملي آهي. ڪوبي (جپان) ۾ ملاقات ٿي. مبارڪ ڏئي پڇيو مانس ته نئين پوسٽ بابت ڇا خيال آهي.

سوچي چوڻ لڳو: ”مشينريءَ جو ڪم سولو آهي باقي ائڊمنسٽريشن هلائڻ ۽ هر هڪ سان انصاف ڪرڻ ۽ خوش به رکڻ ڏکي ڳالهه آهي.“

(**نوٽ:** پاڻي واري جهاز تي ڇهن کان ڏهن تائين مئرين انجنيئر ٿين ٿا. چيف انجنيئر کان پوءِ ٻي نمبر تي سيڪنڊ انجنيئر سڏجي، ان بعد ٿرڊ، فورٿ ۽ ففٿ انجنيئر سڏجن. ففٿ انجنيئر جن کي مڪراني ۽ ڪڇي خلاصي ’پنجون‘ به سڏين، ٽي يا چار ٿين. ڪن جهازن تي ففٿ انجنيئرن کان به هيٺائين رئنڪ جا فريش گرئجوئيٽ انجنيئر ٿين جيڪي جونئر انجنيئر سڏجن. بهرحال هي سڀ مئرين انجنيئر هوندا آهن. انهن کان علاوه هر جهاز تي به ڪن اليڪٽريڪل انجنيئر، ريفريجريشن انجنيئر، اليڪٽريشن، ڊيزل مڪينڪ، موٽر

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

مين وغيره پڙ تين. مٿئين جهاز تي آئون سيڪنڊ انجنيئر هوس ۽ 73 ـ 1972 جي ڳالهه آهي. ۽ هي سفرنامو 1981 ڌاري جو لکيل آهي......(**الطاف**)

ميان واليءَ جو ’سائين‘ انجنيئر

گهڻو اڳ، جڏهن آئون ففت انجنيئر هوس، هڪ جونيئر اليڪٽريڪل انجنيئر سان SAIL ڪرڻ جو موقعو مليو. ڪيس سڀ ”سائين“ چوندا هئا. پهرين مون سمجهيو ته ڪو سنڌي آهي. نس پس سادو ۽ ڳوٺاڻو. جهاز ڪراچيءَ ۾ بيٺو هو ۽ آئون چئين ڪان رات جو ٻارهين تائين ’پورٽ واچ‘ ڪري مٿي ڪئبن ڏي آيس ته سامهون واري ڪئبن ۾ هڪ همراهه گوڏ ۽ هٿ جي سبيل بافتي جي گنجيءَ ۾ خاڪي وڏو ٿيلهو اڳيان رکي، ان کي کولي رهيو هو. گنجيءَ جي اڳيان وڏي کيسي کي لڳل ڪاتو کولي چاٻين جو ڇڳو ڪڍي ٿيلهو کولي ان مان ٻيون اهڙيون گنجيون، چمڙي جو چئمپل، گيٽلو، ڪجهه لفافا ۽ پناه، ڳڙ ڏاٽي نموني جي ڪا ڪاٺ جي شيءِ ۽ نم جا ڏنڊڻ ڪڍيائين. مون ڪانئس سنڌيءَ ۾ خبر چار پڇي ته وڏي اڪير مان پاڪر پائي خبر ناهي ته کهڙي ٻوليءَ ۾ شروع ٿي ويو ۽ وائڙو ٿي سوچيندو رهيس ته پنجابي پيو ڳالهائي، سنڌي يا اڙدو- يا ڪا ٻي انهن جي ماسات يا ماروت ٻولي؟ ! سندس ٻوليءَ ۾ ڪي ڪي پنجابي ۽ اڙدوءَ جا ٻه لفظ هئا. نيٺ ملتاني يا سرائيڪي ٻه نه هئي. آءٌ پوءِ فقط هون هان ڪندو رهيس ۽ ڏاٽي ڪائيندو رهيس ۽ هو ڳالهائيندو رهيو.

اسان ساموندي نڱن ۾ ههڙو قربائتو ماڻهو - يا ته دنيا جي مرچنٽ نيوي جو مستقبل بدلجڻ وارو آهي يا ته پويان ڏينهن اٿس.

سائين اڙدو يا انگريزي ڳالهائيندو هو ته ان ۾ ٻه پنهنجي مادري زبان جا لفظ ۽ لهجو استعمال ڪندو هو ۽ خاص ڪري ايمرجنسي وقت ڪو نند مان اٿاريندو هوس ته پنهنجي ٻوليءَ ۾ ٻڙڪندو انجڻ روم ۾ پهچندو هو. اڄ تائين اها خبر نه پئجي سگهي ته اها پنجاب پاسي جي کهڙي ٻولي يا *DIALECT* آهي.

جيستائين جهاز ڪراچيءَ ۾ هو ڪنهن ٻه سائينءَ جو ڪو خاص نوٽس نه ورتو، پرلنگر ڪٽڻ سان سائين جي دلچسپ شخصيت سڄي جهاز تي مشهور ٿي وئي. پاڻ ميانواليءَ جو هو. سڄي عمر ڳوٺ ۾ ئي گذري هيس ۽ جي شهر ۾

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

ڪجهه وقت رهيو به هو ته شهري هوا پري ڪان به نه لڳي هئس. جهاز تي سيني کي ڪلائيندو هو ۽ واندڪائيءَ ۾ هرڪو سائينءَ جي ڪئبن ۾ هوندو هو. سندس دلچسپ ڪهاڻي سيف الملوڪ جي هوندي هئي. اها بيتن ۾ ڪٽندو هو ته اچو صبح ڪري ڇڏيندو هو. هڪ دفعو به دفعا... خبر ناهي پوءِ ته ڪيترا دفعا ٻڌائي چڪو هوندو. ڪوبه سمنڊ نه ڏس بندرگاهه نه ڏس، سائينءَ جي ڪئبن ۾ جهڙو ليئو پائبو ته رڙ ڪري چوندو: "سائين ٻئنو. سيف الملوڪ دي ڪهاڻي دسون". پوءِ ته اهڙو چتو ڪيائين جو هرڪو منهن تي چوندو هوس سائين هاڻ ڪا ٻي ڪهاڻي به ٿي وڃي. هيترا بندرگاهه گذري ويا آهن، ڪجهه ڏنو وائنو به هوندءِ.

سائينءَ کي هر بندرگاهه ۾ جونيئر توڙي سينئر اهڙا اهڙا هنڌ گهمائي ايندا هئا، جو هڪ ئي وائيج ۾ سائين سيني ڪان تکو ٿي ويو. الله جي ڏني مان اهڙا ته گشا ويهي هٽندو هو، جن جي نه پيٽين نه پر. اسان جا به ڪن ڪپڻ لڳو. نه ته شروع ۾ ته اهڙو سادو هو جو جهاز تي هڪ دفعو لکنوي فورٿ انجنيئر جي پوڙهي ماءُ، چوڙي دار پاجامون ۽ اچو برقعو پائي هن کي وٺڻ آئي، جو هو گهران رسي آيو هو ته هاڻ نه ايندس، سو سندس ماءُ هلي آئي. پر هو ته گهر روانو ٿي چڪو هو. سائين ۽ منهنجو ڪراچيءَ ۾ گهر ۽ مائٽ مٽ نه هئڻ ڪري جهاز تي ئي وينا هئاسين ۽ ڪيس مون ٻڌايو ته سندس پٽ گهر روانو ٿي چڪو آهي. سائين حيا شرم ڪان ڪنڌ متي ڪٽي اهو به نه ڏٺو ته پوڙهي ماءُ آهي يا ٻيو ڪو. هو رڳو پيرن ۾ نظرون وجهي ڳالهائيندو رهيو. ٻئي ڏينهن هو فورٿ انجنيئر آيو ته سائينءَ سيني اڳيان ڊيوٽي ميس ۾ چيس: "سائين! ڪالهه هڪ ٽيڊي ڇوڪري تنهنجو پڇي رهي هئي".

فورٿ انجنيئر وائڙو ٿي پڇيس: "ٽيڊي ڇوڪري؟!! ڪير هئي؟!"

"سائين، اها ته مونکي خبر ناهي مون ته رڳو ڏٺو ته ڪيس ٽيڊي پاجامون پيو هو ۽ چيائين ته فورٿ انجنيئر جي ماءُ آهيان".

سائينءَ جو اهو چوڻ، سڀ اچي کل ۾ پيا. بهرحال سائين پوءِ ته سيني سان چرچا به ڪرڻ لڳو ۽ ٻيا به متس چرچا گهڙڻ لڳا. سائينءَ لاءِ اهو مشهور ڪري ڇڏيائون ته سائين جڏهن جهاز تي نئون آيو هو ته گيڙو رنگ جا ڪپڙا ۽ ڏگهو پٽڪو ٻڌي آيو هو. ڪلهي تي ڏگهي لٺ هئس. جنهن جي پڇڙيءَ ۾ تتر جو پڃرو

لڙڪيل هو. چيف انجنيئر جي ڪمري ۾ گهڙي پٽ تي پيرو ۽ ڏندو پاسيرو ڪندو ۾ رکي، پلٽ ماري وينو ته چيف انجنيئر وائڙو ٿي پڇيس: ”بابا ڪير آهين تون......؟!“

ته جواب ۾ سائينءَ پتڪي جي تري مان آفيس مان آندل Appointment آرڊر ڪڍي چيف انجنيئر جي هٿ تي رکيو:

Dear Sir,
We are sending Mr………… To join your vessel in the capacity of Junior Electrical Engineer…….

وغيره وغيره

افغانستان کي پنهنجو سمنڊ نه هجڻ ڪري سندس سڀ درآمدي ۽ برآمدي سامان ڪراچيءَ کان وجي اچي. ان دفعي به ڪجهه افغانستان جو ڪارگو هو جو آمريڪا وجي رهيو هو ۽ سڀ جهازي ان پنيان هئا. اهاني بهاني سان هرڪو هئچ مان اخروٽن سان ڪيسو نه ته هٿ ۾ چار پنج ڪٽي تي آيو. چيف آفيسر جهلي جهلي بيزار ٿي پيو هو. خاص ڪري سائين ته ڏينهن ۾ ڏهه ٻيرا ڪٽندو هو. اصل مڙيو ئي نه ٿي. نيٺ جڏهن سائينءَ کي چيف آفيسر گهٽا واسطا ڏنا ته سائينءَ چيو: ”چيف صاحب مونکي آخري دفعو پنهنجي رضا خوشيءَ سان هئچ ۾ وڃڻ جي موڪل ڏي ته ڪجهه اخروٽ ڪٽي اچان پوءِ بس.“

چيف آفيسر کي ڳالهه وڻي. اهو سو شرط ورتائينس ته ڪو دٻو يا لفافو ڪٽي نه ويندين، جيڪي ڪپڙن ۾ يا هٿن ۾ اچي سگهن اهي ڪٽجانءِ.

سائين ٻئالر سوٽ پائي هئچ ۾ ويو، ۽ جڏهن واپس آيو ته ڪيس ڏسي چيف آفيسر ذري گهٽ بيهوش ٿي ٿيو. سائينءَ چا ڪيو هو جو اخروٽ ٻئالر سوٽ جي ڊگهن ڪيسن ۾ وجهڻ بدران، ويڪري ٻئالر سوٽ جا پانچا هيٺ مرين وٽ ڌاڳن سان ٻڌي، اندران سجو ٻئالر سوٽ پيرن کان ڳچيءَ تائين اخروٽن سان پري اچي نڪتو.

سائينءَ لاءِ اهو مشهور ٿي ويو ته هوڏانهن جهاز کي دکي سان ٻڌجي ٿو، هوڏانهن پٽو ڪولائي هي گهمڻ لاءِ نڪري ٿو. ٻي وائيج ۾ ممباسا ۾ ته پوري ڪري ڇڏيائين. جيئن ئي ڊيوٽي ختم ٿيندي هئس ته ڪناري جو رخ ڪندو هو جهاز جي هلڻ مهل ڪنهن پڇيس: ”سائين سجو ڏينهن ٻاهر هوندو هئين، ممباسا

جي محبت جو ڪو قصو ڪهاڻي؟ آخر هي تنهنجي جوانيءَ ۽ شباب جا ڏينهن آهن.“

نهه پهه وراڻيائين، ”منهنجي جوانيءَ ۽ شباب جا قصا مون ڪان نہ پر ’ڪسب لنڪا‘ بار جي حبشاڻين کان وڃي پڇو.“

سائينءَ کي بيئر پيئڻ جو بہ اهڙو چسڪو لڳو جو سڄو ڏينهن بيئر جو دٻو ڪليو پيو هوندو هو. سيف الملوڪ جي قصي تي تہ پندرهن ويهہ دٻا چٽ ڪندو هو، پر سڀ پرايا. بيت بيت تي ڍڪُ پيئندو هو ۽ آخر تائين حرام جو آئوٽ ٿئي. ها البت هڪ ٿرڊ انجنيئر تي خارون هيس، اهو جي اچي ويو تہ پوءِ سائين نشي ۾ آئوٽ ٿي ويندو هو. چاهي ان وقت اجان اڌ دٻو مس پيتو هجيس. هن غريب ٿرڊ انجنيئر کي سيني اڳيان منهن تي ويهي گاريون ڏيندو هو. پوءِ ٻئي ڏينهن ڳراٽڙي پائي چوندو هوس: ”تون منهنجي پيءُ برابر، مون کي معاف ڪر، نشي ۾ تہ حقيقي ماءُ پيءُ کي سڃاڻڻ جو بہ هوش نٿو رهي“

ٿرڊ انجنيئر بہ موقعو ملڻ تي ڪيس ڇڏيندو نہ هو. هڪ دفعي نئين جهاز جي چمڪندڙ گهٽيءَ ۾ خبر ناهي ڪير بوٽ جي ڪڙيءَ سان ڏکهو گهڪو پائي ويو. چيف آفيسر پڇندو رهيو پر خبر نہ پيئي. ٻئي ڏينهن ٿرڊ انجنيئر سائينءَ کي اچي چيو تہ سائين ظلم ٿي ويو ففٿ انجنيئر جو ٻئاءِ (يعني منهنجي ڪئبن صاف ڪندڙ اسٽيورڊ) چيف آفيسر کي ٻڌائي رهيو هيو تہ اهو بوٽ جو نشان ناهي پر سائينءَ گيسي پاتي آهي.

بس پوءِ تہ سائينءَ جي هٿي مون واري ٻئاءِ تي گار جي رئي، ۽ اهو مون وارو ٻئاءِ بہ هڪ ڪئريڪٽر ائڪٽر هو.

ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ مون وارو ٻئاءِ ’بابو‘ سائين اليڪٽريڪل انجنيئر تي سخت مڇريل هوندو هو چاڪاڻ جو سائين منهنجي ڪئبن ۾ سگريٽ پي، ٽوٽا ائش ٽري ۾ اڇلڻ بدران پيرن سان چيپاٽي سڄي ڪئبن ۾ پکيڙي ويندو هو ۽ بابو روز پٽڪندي اچي ميڙيندو هو. هڪ ڏينهن نيٺ سائينءَ کي منع ڪيم تہ يار ائين ٽوٽا نہ اڇل، منهنجو ٻئاءِ بابو مائيند ٿو ڪري.

سائين ڏاڍو ڪليو ۽ بابوءَ جي Mind ڪرڻ جو لطيفو جهاز تي سيني کي ٻڌايو تہ مون اهو بهتان بابوءَ تي هنيو آهي. هاڻي ڪيس ڪير سمجهائي تہ بابو

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

کهڙي قسم جو نوڪر آهي ۽ اسان جونئرن جي هونءَ به جهاز تي هلي به چا تي؟ هڪ ڏينهن منهنجي هن جهازي نوڪر 'بابوءَ' مونکي ننڊ مان اٿاري چيو:

"سائين توهان جڏهن سموڪنگ نہ ٿا ڪريو تہ اهو شخص (يعني اليڪٽريڪل انجنيئر سائين) توهان جي ڪئبن ۾ چو ٿو بخارو اڇيو ڀاري. صحت لاءِ ڪمري ۾ ايترو دونهن نقصانڪار آهي"

ننڊ مان اٿارڻ ڪري آءُ ڀاهہ تي ويس. دانهن ڪري چيومانس: "تون مون کي ڪچي ننڊ مان چو اٿاريو؟ چا ان ڳالهہ لاءِ؟"

پر سامهون گهڙيال تي نظر پوڻ سان ڍرو ٿي ويس جو بابو دراصل پاڻ اٿارڻ ۾ دير ڪئي هئي. ان رات ڪان ڪيس سيڪنڊ انجنيئر طرفان چيو ويو هو تہ اسان کي صبح جوساڍي ستين بجي ئي اٿاري جيئن، جلدي ناشتو ڪري وقت تي پوري اٺين بجي انجڻ روم ۾ پهچون، ۽ ان وقت تہ پوڻا اٺ ٿي رهيا هئا. پر مون کي بابوءَ تي سخت چڙ هئي سو يڪدم پلٽو ڪائي وري دانهن ڪري چيومانس تہ تون مون کي دير سان چو اٿاريو؟

بابو ڀڻڪندي ٻاهر نڪري ويو تہ هن جهاز جي نوڪري ظلم آهي. اڳواٽ اٿار تہ بہ مصيبت، دير سان اٿار تہ بہ مصيبت. اهو اليڪٽريڪل انجنيئر سائين، منهنجي خلاف سيني آفيسرن ۾ نفرت پيدا ڪندو وتي.

مون کي جيل مان آزاد ڪنهن ڪرايو؟

متي ذڪر ڪيل ٻئاءِ بابو بہ فقط رئنڪ جو ٻئاءِ (نوڪر) هو باقي هو نسورو ئي نواب. هو مون کي، هڪ ٻئي ففٿ انجنيئر، هڪ ڪئڊٽ ۽ سيڪنڊ انجنيئر کي Serve ڪندو هو. سيڪنڊ انجنيئر کان سواءِ باقي ٻچيل اسان جونئرن لاءِ اهڙو نوڪر آزار هو جنهن کي ڪجهہ چئي بہ نہ ٿي سگهياسين. بابو هر وقت صاف سترن ۽ اوچن ڪپڙن ۾ ٽپ ٽاپ رهندو هو. اسان آفيسر ٿي ڪري بس لاءِ انتظار پيا ڪنداسين، هي هميشہ ٽئڪسين ۾ سير ڪندو وتندو هو. تنهن جو راز تڏهن کليو جڏهن آمريڪا ۾ چرس جي ڌوهہ ۾ پوليس وني ويس. ڪورٽ ۾ ڪيس هلڻ دوران ڪيس حوالات ۾ بند ڪيو ويو. ترجمي لاءِ گهٽو ڪري آءُ يا جهاز جو ڪو ڪيڊٽ ويندو هو. هڪ ڏينهن جج مون کي چيو تہ هن کان پڇ تہ جيل ۾ ڪيس ڪنهن شيءَ جي ضرورت تہ نہ آهي تہ ڻهہ پهہ پاڻ ئي جج کي انگريزيءَ ۾ جواب ڏنائين:

"No I need a pair of clean shirts only."

اهو ٻڌي سڀ ڏاڍو کليا. بهرحال ٽيڪساز رياست جي قانون مطابق ڪيس بہ ٻين قيدين وانگر ماني ٽڪي کان علاوه هنڌ، ٽيبل لئمپ، روز جي اخبار ۽ روز سگريٽ پاٽيءَ لاءِ سوا ڊالر خرچي ملندي هئي، جيڪا هو گڏ ڪندو رهيو.

هفتو ڏيڍ کن جيل ۾ رهيو ۽ ڪيس پاڻ ڪتيائين. وڪيل بہ هن پاران سرڪار ڪيو هو. جڏهن جهاز تي موٽيو تہ ڪئپٽن مٿس سخت ڪاوڙيل هو ۽ ڪيس گهرائي چيو ويو تہ ـ هاڻ ڪيس ڪراچيءَ ٽائين باقي بندرگاهن ۾ ٻاهر وڃڻ جي موڪل نہ ملندي ۽ فارين ايڪسچينج ۾ ملندڙ اڌ پگهارُ بہ رستي تي ملڻ بدران هاڻ ڪراچي پهچڻ تي ملندو.

اسان چيو تہ اهو بہ شڪر جو هڪ تہ پرديس جي جيل کان آزاد ٿيو ۽ نوڪري بہ بچي ويس. پر بابوءَ تي ابتو اثر ٿيو. هو ماڳهين اچي اسان سيني تي

ڏمريو تہ ڪيس ڪير آزاد ڪرائي آيو؟ اهو وڪيل ڪنهن ڪيو؟ هتي جهاز ڪان تہ جيل ۾ مزو هو. ڊيلي اخبار بہ ملندي هئي تہ فارين ايڪسچينج بہ.

اسان جو جهاز جڏهن ڪراچيءَ ڪان پرديس ڏي نڪرندو آهي تہ اها هن جي *Outward Journey* سڏبي آهي يعني ولايت ڏي سفر، ۽ گهر ڏي (ڪراچي) واپسي واري مسافري کي *Homeward Journey* سڏين.

جهاز جا ڊگها سفر

ڪارخاني مان نئين جهاز جي نڪرڻ کان اسڪريپ (دفن) ٿيڻ تائين باقاعدي مسافري نمبر لکيا ويندا آهن. هر مسافريءَ جي ڏارڏار نمبر هيٺ، خرچ پکو، تيل پاڻي، مرمت، حادثا، حساب ڪتاب وغيره رکيو ويندو آهي.

آفيسر، هڪ ئي جهاز تي يڪا ٻه سال ڪن ٻه رهي سگهن ٿا. اجان ٻه جي وڌيڪ هو چاهين، سندن ضروت آهي يا جهازران ڪمپنيءَ کي سندن جاءِ تي موڪلڻ لاءِ ٻيو ڪو ماڻهو نه مليي سگهي، ته هو وڌيڪ ٻه جهاز تي رهي سگهن ٿا.. جيئن مثال طور هن جهاز جو سيڪنڊ انجنيئر موڪل بنا يڪو ٽن سالن کان جهاز تي Sail ڪري رهيو آهي. هن کان اڳ ٻه سال ڪن ٻئي جهاز تي هو. موڪل تي لٿو ته هن جهاز تي سيڪنڊ انجنيئر جي ڪوٺ ٿي پئي ۽ ڪيس پهرين جهاز تان لاهي هن جهاز تي، گهٽ ۾ گهٽ هڪ Voyage ڪرڻ لاءِ چيو ويو، جنهن تي هو هو راضي ٿي ويو. افواهن موجب اها مسافري ڏور اوير پاسي جي هئي ۽ ٽن مهينن اندر جهاز موٽي اچڻو هو سو هن ٻه دل ۾ نه ڪيو.

اتفاق سان جهاز کي ٻي مسافري ڏور اوير جي نندي ڪرڻ بدران، پروگرام ۾ تبديلي ڪري، ڊگهي ڪرٽي پئجي وئي. ٿيو هيئن جو جهاز تي چانور چاڙهي جهاز کي ڪراچيءَ کان ٻاهر ته ڪڍيو ويو پر اهو نه ٻڌايو ويو ته ڪيڏانهن وڃڻو آهي. ڪڏهن ڪڏهن ائين ٻه ٿيندو آهي جو واپاري سڄو جهاز سيمنٽ، ڪنڊ يا چانورن سان ڀرائي، پوءِ پاڻ مختلف ملڪن جي حڪومتن يا واپارين سان سودو ڪندا ويندا. هو پاڻ ڇهه سؤ ميل في ڪلاڪ جي رفتار وارن هوائي جهازن ۾ هڪ ملڪ کان ٻئي تائين ويندا ۽ اگهه پار جو جائزو وٺندا ۽ سنو گراهڪ ڳوليندا. ۽ اسان جو پاڻيءَ جو جهاز هڪ ڏينهن ۾ چار سئو ميل مس اڳتي رڙهندو رهندو. مثال طور ڪنهن کي بمبئي مان سستو سيمنٽ وٺي ڪنهن عرب ملڪ يا رياست ۾ مهانگو ڪري وڪڻڻو آهي. جهاز کي چيو ويندو ته ڳاڙهي سمنڊ يا ايراني نار ڏي هلندو اچ جنهن تائين هن کي ٽي ڏينهن ته گهٽ ۾ گهٽ لڳي ويندا،

تيسيتائين واپاري دبئي، دوحا، مسقط، ايران، سعودي جهڙن ملڪن ۾ اگهه پار ۽ سودي تي نبيرو ڪري وٺندا. پر جي ڏسندا ته ٻيلي جهاز اچي ايراني نار يا ڳاڙهي سمنڊ جي منهن وٽ پهتو آهي ۽ هاڻ ته ڪيس هڪ گس ٻڌائڻو پوندو ته اهڙي صورت ۾ هو اسان کي وائرليس ذريعي ايراني نار ۾ پهچڻ واري ملڪ ڪويت عراق ڏي اچڻ لاءِ چوندا آهن يا ڳاڙهي سمنڊ ۾ اندر گهڙي سئيز ڪئنال تائين وڃڻ لاءِ چوندا آهن. پوءِ جي سئيز ڪئنال لاءِ چيو ويو ته معنىٰ هن ڪ ٽي چار ڏينهن ٻيا به ملي ويندا پر پوءِ انهن ڏينهن ۾ ايراني نار جي ملڪن کي رد ڪري فقط ڳاڙهي سمنڊ جي ملڪن ۾ واپار جي لهه وچڙ رکندا. يعني يمن، جبوتي، عدن کان وٺي مصر، سعودي عرب، حبش ۽ سوڊان تائين. اجان به اڳتي رستو ڪليل هجڻ ڪري، سئيز ڪئنال جي ٻي پاسي لبيا، تيونس، الجيريا ويندي موراڪو تائين. ۽ پوءِ جتي سودو سنو نهي ويس اتي جهاز کي اچڻ لاءِ تار ڪندو ۽ جهاز وارا گاريون ڏيندا اتي پهچي ويندا آهن. جهاز وارا خوش ان ڪري نه هوندا آهن جو اسين چاهيندا آهيون ته ڪراچي ڇڏڻ کان اڳ منزل جي خبر پئجي وڃي، جيئن گهٽ ۾ گهٽ خط گهرائڻ لاءِ ان ملڪ جي ائڊريس مائٽن مٽن کي ڏئي نڪرون.

بهرحال، اها مٿين مثالي مسافري ته نندي هئي. ڏور اوير جي ملڪن کان به ننڍي پر اسان جو سيڪنڊ انجنيئر ان کان گهٽي وڏي مسافريءَ ۾ ڦاسي پيو هو. جهاز کي چيو ويو ته ڪيپ آف گڊ هوپ ڏي هلي. ڪراچي کان ڪيپ آف گڊ هوپ يعني ڪيپ ٽائون تائين پندرهن ڏينهن ڪن جو پنڌ آهي. بهرحال اميد اها رکي وئي ته جهاز کي اتي پهچڻ کان اڳ مگديشو يا ممباسا ۾ ئي وڃڻ لاءِ چيو ويندو ۽ اتان چانهن وغيره ڪٽي مهيني اندر واپس ڪراچي پهچي به ويندا سين. پر پوءِ جڏهن مسافري شروع ٿي ته جهاز جي مالڪن طرفان ڪا خبر چار نه پئي ملي. هر وقت ريڊيو آفيسر کان پڇبو هو ته ريڊيو روم جا رسيور ته ٺيڪ آهن نه؟ جيئن ريڊيو ڪيپ ٽائون، پورٽ لوئيس، ڪولمبو وغيره ذريعي آيل نياپو حاصل ڪري سگهجي.

نيٺ ڪيپ ٽائون به پهچي وياسين جتي جي ريڊيو اهو اطلاع ڏنو ته توهان لاءِ فقط اهو نياپو آهي ته اجان ڪنهن بندرگاهه جو فيصلو نه ٿيو آهي سو ڪيپ

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

کي ڦري آفريڪا جي ٻئي پاسي مٿي اچو. اهو ٻڌي هر هڪ کي بيزاري ٿيڻ لڳي جيڪا انتظار ۽ غير مطمئن حالتن ۾ پيدا ٿيندي آهي. ظاهر آهي جيتري منزل پري ٿي اوتري وطن موٽڻ لاءِ واپسي بہ وڌي.

نيٺ ڪو سودو، اولهہ آفريڪا جي ملڪ آئوري ڪوسٽ ۾ نهيو ۽ جهاز سڄي اولهہ آفريڪا جا انيڪ ملڪ: نئمبيا، انگولا، زائر، ڪانگو، گئبان، ڪئمرون، نائجيريا، ڏومي ۽ گهانا لتاڙي آئوري ڪوسٽ جي بندگاهہ ”عابد جان“ چانور لاهڻ لاءِ پهتو. پر قصو اتي بہ ختم ٿيڻ وارو نہ هو، جو جهاز ”هوم ورڊ جرني“ تي بہ سامان سان پرجي اچڻ کپي. خالي موٽڻ ۾ تہ نقصان آهي سو بہ هيڏي پنڌ کان! ۽ آفريڪا جي انهن آس پاس وارن ملڪن ۾ ڪو اهڙو سامان ئي ڪونهي جو اسان جي ملڪ يا پر وارن عرب ملڪن لاءِ ملي. جهازي تہ اهو ئي سوچي تہ مونن ۾ منهن وڌا تہ اڪرين کان ڪهڙو ڊڄڻ، اهو سهسائي وينا تہ عابد جان مان سڌو گهر موٽڻ تہ ڏکيو آهي پڪ انگلينڊ يا يورپ جا ڪجهہ ملڪ مٿي ۾ لڳي ويندا.

عابد جان ۾ چانور لاهڻ ۾ ويهہ ڏينهن لڳي ويا ان کان پوءِ خالي جهاز انگلنڊ ڏي روانو ٿيو. روز لنڊن آفيس کان خبرچار وٺندا رهياسين تہ هن جهاز لاءِ ڪهڙا حڪم احڪام آهن، انگلنڊ اچي يا يورپ جي ڪنهن ملڪ ڏي وڃي؟ پنجين يا ڇهين ڏينهن ڪناري (Canary) ٻيٽن وٽ لنڊن آفيس هن جهاز جي تقدير جو حساب ٻڌايو تہ جهازين جو داڻو پاڻي ڪئناڊا ۽ آمريڪا لکيل آهي سو هن پاسي بي آف بسڪي اڪري وڌيڪ اچڻ بدران، اتان ئي ڪاٻي پاسي لڙي وڃو ۽ ائٽلانٽڪ سمنڊ پار ڪري ڪئناڊا جي بندرگاهن: مانٽريل ۽ سينٽ جان مان ڪجهہ سامان کڻڻ وڃو، باقي سامان لاءِ ان حد جي نمائندي کان نيويارڪ آفيس مان احوال وٺندا رهجو.

ائٽلانٽڪ سمنڊ پار ڪرڻ ۽ مانٽريل پهچڻ ۾ وڌيڪ ڏهہ ڏينهن لڳي ويا. پهچڻ سان خبر پئي تہ مانٽريل بندرگاهہ ۾ گوديءَ جي مزورن ٻن ڏينهن کان 'اڻ ڄاتل مدت' تائين هڙتال شروع ڪئي آهي. ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ جهازيءَ جو خواب، 'بندرگاهہ ۾ هڙتال آهي'، جيئن هن کي سمنڊ تي ڏڪا کائڻ بدران بندرگاهہ تي فرحت ملي سگهي. پر اهو بندرگاهہ هر جهازيءَ جو گهٽو ڪري هوم پورٽ

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

هوندو آهي. مانٽريل يا ڪو ٻيو ڏاريون بندرگاهه ٻي ڪنهن لاءِ دلچسپيءَ جو باعث ته ٿي سگهي ٿو پر اسان جي ڪنواري ۽ باعصمت سيڪنڊ انجنيئر لاءِ هرگز نه. هن جلد ڪراچي پهچي، موڪل تي لهڻ چاهيو ٿي. ڪجهه چيف انجنيئريءَ جي امتحان جي پڙهائيءَ لاءِ، ڪجهه گهرو ڪم ڪارين ڪارڻ، ۽ ڪجهه لڳاتار سفر بعد ٿڪ ڀڃڻ لاءِ.

جهاز ڪئناڊا کان پوءِ ڪيپ آف گڊ هوپ وٽان لنگهڻ بدران بحر روم پار ڪري سئيز ڪئنال مان شارٽ ڪٽ تي ڪئي ته پورٽ سعيد وٽ انجڻ جي وڏي بريڪ ڊائون (حادثو) ٿي پئي ۽ جيڪي ڏهه ڏينهن کن آفريڪا کي ڦيرو ڪرڻ ۾ بچاياسون، ان کان وڌيڪ وقت لڳي ويو. ڪراچي جڏهن پهتا ته سڄي ايندي ويندي جي مسافري Round Voyage ڇهن مهينن کان به مٿي جي ٿي وئي.ڪجهه وڏي سفر جي ڪري، ڪجهه خراب سمنڊ ملڻ ڪري ۽ ڪجهه انجڻ جي تڪليف جي ڪري سڀ ٿڪل هئا ۽ سيڪنڊ انجنيئر، ٿرڊ انجنيئر، فورٿ انجنيئر، ٻه ففٿ انجنيئر ۽ ڊيزل مڪينڪ ۽ ٻئي اليڪٽريڪل انجنيئر موڪل وٺڻ جي موڊ ۾ هئا.

آءٌ ان زماني ۾ موڪل ڪاٽي ڊيوٽيءَ لاءِ آفيس ۾ رپورٽ ڪري چڪو هوس ۽ مون کي هن جهاز تي چڙهڻ (Sign-on ڪرڻ) لاءِ چيو ويو. چيف انجنيئر کان جلدي جلدي ٻن ڏينهن اندر چارج وٺي ڪيس آجو ڪيم. باقي حالتن جو جائزو وٺي مون کي اهو فيصلو ڪرڻو پيو ته ڪجهه پراڻي اسٽاف جو هجڻ ضروري آهي. جيئن انجڻ جون ڪجهه پراڻيون بيماريون ۽ Behavior معلوم ڪرڻ ۾ هنن جي مدد ملي سگهي. ان لاءِ موڪل تي ويندڙن مان سيڪنڊ انجنيئر جي راضي ٿي وڃي ته پوءِ ٻين مڙني جي ضرورت ناهي. پر سيڪنڊ انجنيئر جي خبر پيم ته موڪل تي لهڻ لاءِ پڙ ڪڍيو بيٺو هو ۽ اجان جهاز کي آئي هفتو به ڪونه ٿيو هو، سو اهڙي حالت ۾ ڪنهن جهازيءَ کي، ٻي مسافريءَ لاءِ چوڻ "بلوو ڪرائڻ ٿيو".

پندرهن ڏينهن اندر جهازي به سامت ۾ آيا ۽ اهو ڪافي وقت آهي ـ تازو ٿيڻ لاءِ، گهرو ۽ آفيس جا ڪم ڪار لاهڻ لاءِ، مائٽن مٽن دوستن يارن سان ملي سڪ پوري ڪرڻ لاءِ، ۽ سڀ کان وڏي ڳالهه اهو محسوس ٿيڻ لاءِ ته حقيقت ۾ نه اسان کي مائٽن لاءِ سڪ آهي نه هنن کي اسان لاءِ. (ان کان ته سمنڊ تي سڪون

آهي. ان ڪان ته فارين پورٽ ۾ مزو آهي). جهڙا خيال اچڻ لاءِ. ايتري ۾ بي مسافري جو پڪو پروگرام به اچي ويو ته ٽرئمپنگ (بنا معلومات جي ڪارگو لاءِ هيڏانهن ڪان هوڏانهن ڌڪا کائڻ) بدران مقرر اشڪيڊيول (يا شيڊيول) ڪولمبو، سنگاپور، هانگ ڪانگ، پوسان (ڪوريا)، اوساڪا ۽ يوڪوهاما وڃڻ جو آهي. اهو ٻڌي مون اچي سيڪنڊ انجنيئر کي پاسو ڏنو ته ميان جتي پوٽا تي سال کن لڳاتار Sail ڪيو اٿئي، اتي هڪ بي ننڍڙي Voyage جپان واري پاڙي جي به ڪري وٺُ. وقت ئي ڇا لڳندو. بس هتان نڪرنداسين ته ڪولمبو، ان بعد سينگاپور، هانگ ڪانگ ۽ پوءِ جپان جو ڦيرو ڪري واپس ڪراچي ڪان اچي نڪرنداسين.

”سر ڳالهه ته صحيح آهي. مون کي پاڻ پيڻ جي شاديءَ لاءِ هانگ ڪانگ ۽ جپان مان شاپنگ ڪرڻي آهي، پر ايندي ايندي منهنجا لڳاتار تي سال پورا ٿي ويندا ۽ منهنجي ٽن سالن تي موڪل هڪ سال ڪان به متي ٿي ويندي. (جهاز تي سال تي ساڍا چار مهينا کن پگهار سان موڪل ٿئي ٿي... ۽ ساموندي نوڪريءَ ۾ اها سڀ ڪان سني ڳالهه آهي.) ۽ سال ڪان متي گڏ تيل موڪل قانون مطابق ڪئنسل ٿي ويندي. ان لاءِ مون کي آفيس طرفان لکت ۾ ڏنو وڃي ته جيئن ته آءٌ آفيس جي گهرج تي Sail ڪندس، ان ڪري منهنجي سال ڪان متي جي موڪل قائم رهي.“

مون هن لاءِ اهڙو بندوبست به ڪري ورتو، پر هو وڏي مسافريءَ ڪان اهڙو گهبرايل هو، جو جهاز تي نئين سفر لاءِ Sign-on ڪرڻ لاءِ تيسين انتظار ڪندو رهيو: جيسين جهاز تي جپان جي ڪارگو جو پهريون ڪانٽو ڪرين (Crane)لاٿو. پوءِ پڪ ٿيس ته هاڻ هن جهاز کي جپان ڏي وڃڻو ئي وڃڻو آهي. پوءِ ٻڏان تران واري ڪيفيت مان پاڻ کي ڪڍي، هڪ مهينو ٿي، دل لڳائي نئين سفر لاءِ انجڻ جي تياري ڪرائڻ ۾ هٿ وندائڻ لڳو ۽ هوڏانهن جهاز سنگاپور، ڪولمبو، هانگ ڪانگ لاءِ پٽاٽا، بصر، ڪپهه، ڌاڳو، سڪل مڇي جو ٻورو Fish powder، ڪوس جي جانورن جا کُر ۽ سنگ، هڏن جو ٻورو ۽ ٻيو برامدي سامان ڍوئڻ لڳو.

جهازن جي نوڪرين ۾ موڪلن جا مسئلا

متي ذڪر ڪيل سيڪنڊ انجنيئر ۽ ٻيا آفيسر: ڪئڊٽ کان ڪئپٽن تائين، جونئر ۽ ففٿ انجنيئر کان چيف انجنيئر تائين ۽ ريڊيو آفيسر وغيره، جهازران ڪمپني جا پڪا ملازم ٿين. هنن کي موڪل تي به پگهار ۽ ٻيون سهولتون ملن ۽ ڪمپني کنهن به وقت ضرورت پوڻ تي کين موڪل تان به واپس گهرائي سگهي ٿي. باقي عملو، جنهن ۾ پيٽي آفيسر: ڊيڪ سرنگ، انجڻ سرنگ، چپي (واڊو)، بٽلر يا پرسر اچي وڃن ٿا ۽ هيٺيون عملو: خلاصي باهه وارا، تيل وارا، بورچي، سئلون بٹائز، جنرل سرونٽ ۽ پينگي اچي وڃن ٿا، هڪ سال جي نوڪريءَ تي ايندا آهن ۽ سرڪاري ۽ غير سرڪاري، ملڪي ۽ غير ملڪي مختلف جهازران ڪمپنين جي ضرورت پٽاندڙ، ملڪ جي گورنمينٽ شپنگ آفيس، واري وٽي تي کين جهازن تي موڪليندي رهندي آهي. مثال طور هڪ بورچي کنهن جهاز تي چڙهيو، پوءِ سال اندر به مسافريون ٿين يا ٽي چار، ان بعد جهاز جي ڪراچي پهچڻ تي هن کي لاهي ٻئي کي رکيو ويندو آهي ۽ هو موڪل تي هليو ويندو آهي. وري سندس وارو جڏهن ايندو آهي ته سرڪاري شپنگ آفيس کيس گهرائي کنهن به آيل جهاز تي، جاءِ خالي ٿيڻ تي رکندي آهي ۽ اهو وارو گهٽ ۾ گهٽ ٽن چئن مهينن کان پوءِ اچي ٿو.

اهو طريقو جهازين لاءِ به سنو آهي، جو ڪي ڪي خانگي جهاز ران ڪمپنين جا مالڪ جيڪڏهن پگهار جي، ڪاڏي پيٽي جي يا ڪا ٻي سهوليت نه ڏيندا آهن ته ان جهازيءَ جي سرڪاري طرح مدد ڪئي ويندي آهي ۽ ڪمپنين تي زور آندو ويندو آهي. ساڳئي وقت جهاز ران ڪمپنين جا مالڪ ڪائنڻ مقرر ڊيوٽي کان وڌيڪ ڪم نٿا وٺي سگهن، جو هنن کي نوڪري ڏيڻ يا ڪسڻ وارا پاڻ ناهن.

ڪي ڪي مشهور ۽ سنيون جهازران ڪمپنيون جن جا روستر ٺهيا پيا آهن ۽ اهي سرڪاري شپنگ ڪمپنيءَ جي معرفت ساڳيا ساڳيا ماڻهو رکڻ جي ڪوشش ڪن ٿيون. اهو ان ڪري ته سندن ناموس ڪري هرڪو ماڻهو انهن ڪمپنين ۾ وري وري نوڪري ڪرڻ چاهي ٿو. مثال طور جيئن پاڪستان جي نئشنل شپنگ ڪارپوريشن آهي. اهڙي طرح ڪجھ فارين نئشنل شپنگ ڪارپوريشنس آهن. اهڙي طرح ڪجھ فارين ڪمپنيون به آهن. جيئن ڪويت شپنگ ڪمپني آهي. پي ايند او ڪمپني ته هميشه پاڪستان جا خلاصي رکي. خاص ڪري سرحد پاسي جا پناڻ. جيڪي، همٿ، محنت ۽ ايمانداريءَ سان هن ڪمپنيءَ ۾ نوڪري ڪندا اچن ۽ ان وفاداريءَ جي بدلي ۾ پي ايند او ڪمپني به سندن پرگھور لهندي اچي ۽ پگهارن کان علاوه ڪين بونس ۽ رهڻ لاءِ گهر پڻ ناهي ڏنا اٿس. پر هاڻ بدڻ ۾ اچي پيو ته ڪجھ شڪايتن ڪري هن ڪمپنيءَ پنهنجي پاليسيءَ ۾ ردوبدل آندي آهي ـ جا پڻ عام ڳالهه آهي. جيئن خمينيءَ کان اڳ ايران جي مشهور آريا شپنگ ڪمپني هميشه هندستاني پنهنجن جهازن تي رکندي هئي، پر خميني جي اچڻ کان پوءِ هندستاني ۽ فلپينن کي ڪڍي انهن جي جاين تي پاڪستاني جهازين کي رکيو پيو وڃي، جيڪي شراب نٿا پيئن.

اسان جي ملڪ ۾ اڄڪلهه سڀ خانگي جهازران ڪمپنيون ۽ سرڪاري ڪمپنيون ملائي هڪ ٺئي ”پاڪستان نئشنل شپنگ ڪارپوريشن“ ناهي وئي آهي، پر ڪيترائي پاڪستاني واپاري اهڙا آهن جن جا جهاز ٻاهرين ملڪن ۾ رجسٽر ٿيل آهن. جيئن انڊس شپنگ ڪمپني، ادريس شپنگ ڪمپني، اورينٽل شپنگ ڪمپني ۽ گوڪل صاحب جي گلف ايسٽ شپنگ ڪمپني وغيره، جيڪي ڪمپنيون گهڻو ڪري پاڪستاني آفيسر ۽ خلاصي رکن. پر اهي ڪمپنيون (پرائيويٽ) ۽ ولايتي، هينين عملي وانگر آفيسرن کي هميشه لاءِ پڪو رکڻ بدران سال جي مدي لاءِ Sail ڪرائين. ڪي ڪي ڪمپنيون نوَ نوَ مهينن جو مدو رکن ۽ نوَ مهينا جتي به پورا ٿين ته ڪمپني جي خرچ تي ان آفيسر يا خلاصي کي هوائي جهاز رستي گهر موڪليو ويندو آهي ۽ ضرورت تي وري نئون Contract اتي جو اتي يا مهيني اڌ کان پوءِ ڪيو ويندو آهي.

هاڻ تہ ڪجھ ڪمپنين ـ آريا شپنگ ڪمپنيءَ، ڪجھ عرب ملڪن جي جهازران ڪمپنين، نوڪريءَ جو مدو گهٽائي ڇھ مهينا بہ ڪري ڇڏيو آهي. جنهن ۾ اسان جا ماڻهو بہ خوش آهن، جو ڇھ مهينا جلدي گذريو وڃن ۽ مهينو اڌ موڪل ڪري، ضروري گهرو ڪم ڪاريون لاهي، تازا تي وري نوڪريءَ تي چڙهن. چو تہ هيءَ سامونڊي نوڪري اهڙي آهي، جو هڪ دفعو نوڪريءَ تي ماڻهو چڙهيو تہ پوءِ شادي مرادي، موتي فوتي يا ٻين ڪمن ڪارين تي يڪدم موڪل ملڻ ڏکي آهي، جو جيسين مهينو ڏيڍ اڳوات اطلاع نہ ڪجي ۽ ڪمپني بندوبست نہ ڪري تيسين يڪدم Relieve ڪرڻ وارو ماڻهو ملڻ ڏکيو آهي ۽ اڄڪلھ هونءَ ئي جهازن تي Automation گهٽي ٿيڻ ڪري جهاز تي عملي جو تعداد گهٽجي ٻنھ سخت ضرورت وارن ماڻهن جو وڃي ٿيو آهي. سو هڪ ماڻهوءَ جي غير موجودگي بہ جهاز جو هلڻ مشڪل بڻايو ڇڏي. ڪجھ انشورنس ڪمپنين ۽ بندرگاهہ اٿارٽين جا قاعدا قانون بہ سخت ٿي ويا آهن. مثال طور اسان جو هي جهاز هتي جپان ۾ بيٺو آهي ۽ ڪنهن جهازي ـ چيف آفيسر يا سيڪنڊ انجنيئر جي گهر ڪو مسئلو ٿي ٿو پوي ۽ هن کي پاڪستان وڃڻ لاءِ موڪل کپي. آفيس وارا ڪٽي موڪل بہ ڏين ۽ جهاز هڪ ماڻهو ٻنا، تڪليف سان ئي سهي، هلي بہ سگهي، پر انشورنس ڪمپني نہ مڃيندي. هوءَ اهو ئي چاهيندي تہ ان جاءِ تي ان ئي وقت اوترو ئي قابل ماڻهو جهاز ران ڪمپنيءَ جا مالڪ موڪلين نہ تہ ٻي صورت ۾ جهاز جو ڪنهن بہ قسم جو حادثو ٿيو تہ انشورنس ڪمپني ٻڌل نہ رهندي ۽ اها ڳالھ وري جهاز ران ڪمپني قبول نہ ڪندي. ڇو جو جهاز ڪٽي ڪيترو بہ نئون هجي ۽ هر مشڪل کي منهن ڏئي سگهي، پر تڏهن بہ جهاز ران ڪمپني دل نہ جهليندي، جو ٿي سگهي ٿو ڪو دشمنيءَ ۾ يا حادثي طور جهاز کي باهہ لڳي وڃي، ٽڪر ٿي وڃي يا ٻڏي وڃي تہ ڪروڙها روپين جو جهاز ۽ ان کان پنجوڻي ڏهوڻي ماليت جوسامان ڪير ڀري ڏيندو.

پاڪستاني ملڪي ڪمپني وري بہ هڪ جهازيءَ جي مجبوري ڏسي ڪجھ نہ ڪجھ بندوبست ڪري وٺندي آهي.ڪو موڪل تي هوندو تہ ان کي سندس خواهش يا پنهنجي مرضي يا آرڊر تي بہ گهرائي Fly ڪري وٺندي پوءِ ڪٽي ٻنهي جو پاڙو موڪل وٺندڙ ڪان پرائي وني، پر في الحال مجبور جو ڪم تہ ٿي ويندو.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

۽ هڪ اهو به سبب آهي، جو ٻاهرين ملڪن جي جهازن تي چئوٽو پنجوٽو پگهار هجڻ جي باوجود به گهڻا ماڻهو پاڪستاني ڪمپني ۾ رهڻ وڌيڪ پسند ڪن ٿا. ان ڪان سواءِ جهاز هر وقت واپس ڪراچي ايندا رهن ٿا ۽ ڪين ٻن ٽن مهينن بعد ڪراچيءَ ۾ مهينو ڪن رهڻ جو موقعو مليو وڃي ۽ اهو عرصو به هڪ قسم جو اڌ موڪل سمجهڻ کپي. پنهنجي ملڪ جي ڪمپنيءَ جي جهازن تي نوڪري ڪرڻ جو اهو به فائدو آهي ته اسان جا جهازي ٻاهرين ملڪن مان گهر جي استعمال جو چڱو خاصو سامان: سيڪنڊ هئنڊ ريفريجريٽر، ٽي وي ڪان فرنيچر، موٽرسائيڪل تائين آڻيندا رهن ٿا، جو ٽئڪس ڏيڻ ڪان پوءِ به چڱو سستو پوي ٿو يا خدا ناخواسته ڪا بيماري ٿيو پوي ته به هنن کي گهڻو فڪر نه ٿو ٿئي. جيئن هن دفعي هڪ خلاصي کي آنڊي جي آپريشن ڪوريا ۾ ڪرائڻي پيئي ۽ هو اتي رهجي ويو. پر سندس سامان سڙو سندس ڪو دوست مائٽن کي پهچائي ڇڏيندو. پاڻ چاق ٿيڻ بعد ڪمپنيءَ جي ڪنهن ٻي جهاز تي موٽي ايندو يا پي اين آءِ ڪلب (انشورنس ڪمپني ٽائپ) جي خرچ تي باءِ ايئر ڪراچيءَ ايندو. اهڙي طرح هڪ ٻئي خلاصي کي هرنيا جي تڪليف آهي. پر هو چاهي ٿو ته آپريشن ڪراچيءَ ۾ مائٽن اڳيان ٿئي ۽ هن کي اها تسلي آهي ته ڪجهه ڏينهن بعد جهاز کي ڪراچيءَ وڃڻو ئي آهي نه ته ڌارين ڪمپنين جا جهاز ڪڏهن ڪڏهن يڪو سال ته ڇا، پنج پنج سال به ڪراچيءَ نٿا اچن.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

ڪافيءَ جي ڪهاڻي

۽ پوءِ جڏهن جهاز سئيز ڪئنال اڪرڻ لاءِ، پورٽ توفيق پهچندو آهي ته اسان جا ڪجهه جهازي پنيان ملڪ وساري في الحال پورٽ سعيد جي اڳيان واري دنيا يورپ جو سوچيندا آهن.

هڪ اسان جي جهاز جو اڌ انگريز سيڪنڊ آفيسر ته سئيز ڪئنال لتاڙڻ بعد جيئن ئي جهاز بحر روم ۾ گهڙندو آهي ته سپ اڙدو ۽ پنجابي ڪيسيٽ، ٽيبل جي هينين خاني ۾ وجهي، لنڊا رانسٽئٽ، ائمل فائر، لابئاندا، ٽانيا ٽڪر، ائمن مري، سموڪي، گريز ۽ ٻين انگريز ڳائڻ ۽ گروپن جا ڪيسيٽ وڄائڻ شروع ڪندو آهي. ٻيو نه ته بحر روم ۾ گهڙڻ سان ئي جيڪا ٿڌي ٿڌي هير شروع ٿئي ٿي. سا في الحال ڳاڙهي سمنڊ جي گهاريل گرمي وساريو ڇڏي. شربت بدران چانهه مزو ڏئي ٿي.

اسان جو فورٿ انجنيئر ته سيڪنڊ آفيسر کان به ٻه رتيون وڌيڪ انگريز آهي. ”اسٽيورڊ ڪافي لائو“ ۽ سڄو زور ڪافيءَ تي ڏيندو آهي. چوندو آهي ته: ”ڪافي پيئڻ سان ڪيس انگلنڊ ۽ اسڪاٽلنڊ جون گهٽيون ياد اچن ٿيون، جتان لنگهندي ٿهڪندڙ ڪافيءَ جو هُڳاءُ پيو ايندو آهي. يا ته سينگال ۽ موراڪو جا مسافرخانا ياد اچن ٿا. جن جي ٻاهران، شام جي وقت، ٽڪار ۾ رکيل ڪاٺ جي بينچن تي ويهندي اندران عربي ميوزڪ ۽ ٻاهران ٻَڌل اٺن جي چرڻ جو رکي رکي آواز پيو ايندو آهي. سامهون واريءَ جون ڍبون هونديون آهن. ڪي مسافر پيا ايندا ته ڪي پيا ويندا. جيئن جيئن رات پوندي ويندي، ڪچهري مچندي ويندي. شِيدي ٻئرا ترڪي ٽوپي ۽ جبن ۾، پيالين ۾ قهوو (ڪافيءَ) وجهي پيا ڏيندا، جنهن جي تکي سڳنڌ دل ۽ دماغ کي فرحت بخشيندي آهي“.

قهوو يا ڪافي ـ جيڪا هاڻ ڪوهيءَ جي نالي سان جپان ۾ مشهور ٿي وئي آهي، تنهنجو مزو واقعي تڏ سان لاڳو آهي ـ ڪٿي انگلنڊ هجي يا ڪويت. پئن آمريڪن جو هوائي جهاز هجي يا اسان جو هي پاڻيءَ وارو جهاز. روس،

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

ناروي، ڊئنمارڪ پاسي، سخت سياري ۾ جهاز جو ڊيڪ جڏهن سنهي برف سان جهنجهيو پيو هجي، ان وقت ٽي (Tea) ٽائيم ۾، ڊيوٽي ميس جون دريون بند ڪري ڏڪندڙ هٿن سان ويهي ڪافي پئجي ـ اهڙو ڪو مزو ٻيو..!

ڪافي ڪو قديمي ڪاڙو ناهي بلڪ تمام ويجهڙائي ۾ ايجاد ٿيل آهي، جنهن جو تعلق اسلامي دنيا سان گهڻو ڇيو وڃي ٿو. ڪافي دراصل وچ اوڀر جي عرب ملڪن کان شروع ٿي. ڪافيءَ جو پهريون ذڪر ڏهين صدي ڌاري ڪان ٿيو آهي. ڪافيءَ لفظ ڪي چون ٿا ته عربي لفظ قهوي مان نڪري ترڪي لفظ ڪاهوي مان ٿيندو، انگريزي لفظ ڪافي ٿيو آهي. ڪن جو چوڻ آهي ته اٿوپيا (حبش) جي شهر ڪافا مان نڪتل آهي، جنهن جي چوڌاري ڪافي گهڻي ٿئي ٿي ۽ خاص ڪري پهريان ٻوٽا اتان شروع ٿيا. بهرحال نالو ڪٿان به پيو پر اها حقيقت آهي ته ڪافي پهرين اٿوپيا کان يمن ۾ آئي.

ريڊرس ڊائجسٽ ۾ هڪ قصو آيو هو ته هڪ يمني شيخ اشا دلي نالي، اٿوپيا ۾ سير ڪري رهيو هو ته اتي جي جابلو علائقي ۾ هن ڏٺو ته ٻڪرين جو هڪ ڌڻ نچي رهيو هو. هن کي ڏاڍو تعجب لڳو. ويجهو اچي ڏٺائين ته هو هڪ عجيب قسم جي ٻوٽن ۾ لڳل ٻيرن جهڙي شيءَ کائي رهيون هيون. اهي ٻير هن پاڻ به پٽي ڪاڌا. پر رڪا ڪائڻ سان ڪڙا لڳس. سو پاڻيءَ ۾ ٽهڪائي اهو پاڻي چاڙي پيتائين جيڪو دراصل ڪافيءَ جو پهريون ڪوپ هيو.

پيئڻ ۾ ته اهو کيس ضرور ڪڙو لڳو هوندو، پر هن پنهنجي ٿڪل جسم ۾ چستي ۽ دماغ ڪليل محسوس ڪيو ۽ گهڻي دير تائين هن جي اکين مان ننڊ غائب ٿي وئي. هي ان ٻوٽي جا ٻج يمن کڻي آيو جتي هي نئين پيئڻ جي شيءَ تمام ڪامياب وئي. خاص ڪري ڪچا ٻج ٽهڪائڻ بدران کيس ڀڃي سوڪ ڪري پوءِ ٽهڪائي پيئڻ ۾ وڌو مزو هو. پر، جلدي ان ڪافي پيئڻ جي فئشن تي ڪن ملن طرفان مخالفت ٿيڻ لڳي. اهو ته ظاهر هو ته ان جي پيئڻ سان بدن ۾ ڪجهه چستي پيدا ٿي ٿئي. پر آيا ان ۾ شراب وارو نشو آهي ۽ جي ان جو استعمال خراب ڳالهين ڏي رغبت ڏياري ٿو ته پوءِ اسلامي نقطي نگاهه کان ان تي بندش پوڻ کپي. اهو ڪافي پيئڻ جو رواج سن 1500 ڌاري مڪي ۽ مديني تائين پهچي ويو جتي جي هوٽلن ۾ شهر جا نوجوان، ڪافي پي، رات جو دير تائين ميوزڪ ۽

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

ڪچهريءَ تي وينا هوندا هئا. ان گوڙ ۽ ڪلڪي ڪري پر ۾ رهندڙ شهرين جو سک ڦٽڻ لڳو ۽ شڪايتون ڪرڻ لڳا.

28 مئي سنہ 1511 تي جمع ڏينهن مملوڪ خاندان جي ملٽري گورنر ڪعبي شريف مان سانجهي نماز تان موٽڻ وقت ڪجهه نوجوان ڪي هل هنيوچي مچائيندي ۽ گڏو گڏ ڪٽليءَ مان ڪافي پري پيئندي ڏٺو. پاڻ سخت ناراض ٿي ويو: ”هي ڇا پي رهيا آهن؟“ هن پڇيو. سندس گارڊ ٻڌايو تہ اها ڪافي آهي جيڪا بلڪل غير نقصانڪار آهي.

”غير نقصانڪار!“ گورنر ڇرڀ ڏيندي چيو، ”اها شيءَ جيڪا ماڻهو پي شرافت جا بنيادي اصول وساري ڇڏي، اها ڪيئن غير نقصانڪار ٿي سگهي ٿي. هنن کي سزا ڏني وڃي.“

ٻئي ڏينهن صبح ساڻ مکي ۾ رهندڙ مختلف فقهن جي ججن کي محلات ۾ گهرايو ويو. ان ئي ڏينهن شام ۽ مصر کان آيل يارهن ججن ۽ عالمن کي پڻ سڏائي اهو سوال پڇيو ويو تہ آيا ڪافي تي قانوني طرح بندش وڌي وڃي يا پيئڻ جي اجازت ڏني وڃي.

ست ڏينهن کن بحث مباحثا هلندا رهيا. آخر ڪميشن اهو فيصلو ڪيو تہ ڪافيءَ کي هوٽلن ۾ پيئڻ جي اجازت نہ ڏني وڃي. ٻئي ڏينهن کان هوٽلن ۽ دڪانن ۾ ڪافي پيئڻ تي بندش وڌي وئي. پر اها بندش گهڻو وقت هلي نہ سگهي جو اوچتو ئي قاهره جي سلطان، پنهنجي گورنر جي ان فيصلي کي رد ڪري ڇڏيو جنهنڪري ”ڪافي“ هيڪاندي مشهور ٿي وئي، ۽ جڏهن 1517۾ ترڪن مصر ۽ عربستان پنهنجي حڪومت ۾ شامل ڪيو تہ ڪافي اتي بہ مشهور ٿي وئي.

1954 ۾ ترڪن جي حڪومت ۾ ترڪ حاڪم سليمان جي ڏينهن ۾ اليبو ۾ ۽ دمشق جي ٻن واپارين قسطنطنيہ ۾ اچي ”ڪافي هائوس“ کوليو، ۽ پوءِ ڏسندي ئي ڏسندي ٻيا بہ شروع ٿي ويا ۽ اهي ”قهوه گهر“ شهر جي ذهين ماڻهن، شاعرن، اديبن، پروفيسرن، عالمن ۽ سرڪاري آفيسرن جي ويهڻ ڪري ”علم جا اسڪول“ ليکجڻ لڳا.

1582 ۾ ليونارٽ راوولف نالي هڪ ڊاڪٽر: آگسبرگ جرمنيءَ مان پنهنجي سفرنامي جو ڪتاب شايع ڪيو، جيڪو وچ اوير بابت آهي.............

”بين سنين شين ڪان علاوه مسلمانن وٽ هڪ پيئڻ جي شيءِ آهي، جنهن کي هو Chaube ڪوبي سڏين ٿا.“ هن پنهنجي ڪتاب ۾ لکيو آهي. ”اها مس جهڙي ڪاري آهي ۽ ڪيترين ئي بيمارين جو علاج چئي وجي ٿي... خاص ڪري پيٽ جي. هو، اها مٽيءَ يا چينيءَ جي ننڍين پيالين ۾ پيئن ٿا. پياليءَ کي چپن ويجهو آڻي تمام ننڍڙو ڍڪُ ڀري، وري ير واري کي پيئڻ لاءِ ڏين ٿا......“ وغيره وغيره..

اهو مٿيون ذڪر 1582 جو آهي ۽ پورا سؤ سال کن پوءِ، اها ڪافي يورپ جي ملڪن ۾ مشهور ٿي.

1683 ۾ ترڪن، ويانا تي چڙهائي ڪئي پر گهيرو ڪامياب نه رهيو ۽ سندن ڇڏيل سامان تي ويانا جي ماڻهن ڪٽي قبضو ڪيو. ان مان ۾ پنج سؤ ڳوٽيون عجيب خوشبوءِ وارن ڇؤنرن سان ڀريل هيون. ڪين جيئن ته ڪافيءَ جي خبر نه هئي سو اهو ڦر جو مال ڊئنيوب نديءَ ۾ اڇلائڻ وارا هئا ته ڪولچزڪي نالي هڪ پولش ـ جيڪو گهڻو وقت ترڪن وٽ رهي چڪو هو، ۽ هن جنگ ۾ ويانيز جي مدد ڪئي هئي، تنهن اهي ڳوٽيون پاڻ وٽ رکيون ۽ ويانا ۾ پهريون ڪافي گهر کوليو.

پهرين ان ڪافيءَ ماڻهن کي مزو نه ڏنو جو اها ترڪش نموني جي ڪافي تمام گهاٽي هجڻ ڪري ڪڙي ٿي لڳي. ماڻهن جي پسند وٽان ناهڻ لاءِ هو چاڻيل ڪافيءَ ۾ کنڊ ۽ کير به وجهڻ لڳو. اهڙي ريت سترهينءَ صديءَ تائين سڄي يورپ ۾ ڪافي پيئڻ جو رواج پئجي ويو. ان بعد آمريڪا ۾. تازو هاڻ، آمريڪا جي جپان تي قبضي بعد آهستي آهستي جپان ۾ به پئجي ويو آهي ۽ ڏسندي ئي ڏسندي جپان جي وڏن شهرن جي خوبصورت علائقن ۾ ”ڪوهي ـ هائوس“ کلي ويا آهن. جپاني زبان ۾ ”ي“ جي اڳيان ”ف“ استعمال نه ٿيندي آهي، سو ڪافي بدران ”ڪوهي“ سڏجي. سو هاڻ اسان جو فورٿ انجنيئر صاحب نه فقط اولهه ۾ سئيز ڪئنال پار ڪرڻ بعد، پر اوير ۾ پڻ، تائيوان چينل اڪرڻ ڪان پوءِ ڪافيءَ جو مزو وٺي سگهي ٿو ۽ ڪافي پي ٽوڪيو جي گنزا، اوساڪا جي اميدا ۽ نمبا، يوڪوهاما جي آسيزاڪيچو ۽ چائنا ٽائون ۽ ڪوبي جي موٽو ـ ماچي بازارون ياد ڪري سگهي ٿو، جتان لنگهندي پُکل ڪافيءَ جي ٽهڪڻ جي خوشبوءِ ايندي آهي.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

ڪناري جا ڪارناما

هڪ ففت انجنيئر مون سان گڏ هوندو هو ، جنهنکي سپ سندس نالي بدران، سندس رنگ ڪري پيار مان ”ڪارو“ سڏيندا هئا. ساڻس گڏ منهنجو سنو ساٿ رهيو. دراصل جنهن جهاز تي اسان ٻئي ففت انجنيئر هئاسين ان جهاز جي انجڻ ۽ چيف انجنيئر جي اهڙي حالت هئي جو، جيڪڏهن ”ڪارو“ ان ڏڪئي زندگيءَ ۾ ڪل يوڳ جا لمحا پيدا نہ ڪري ها تہ جيڪر اسان جي نروس بريڪ ڊائون ٿئي ها.... انجڻ جي بريڪ ڊائون جو تہ اهو حال هوندو هو تہ ڊيوٽيءَ ڪان پوءِ وهنجي سهنجي تيار ٿي اجان جهاز جي ڏاڪڻ وٽ پهچ تہ ڪن تي ايمرجنسي الارم جو آواز ايندو..... هل سائين وري انجڻ روم ۾. ڪڏهن جنريٽر جو ٽربو چارجر خراب، ڪڏهن فيڊ پمپ هلڻ نہ ڪري بئالر ٿو ڦاٽي. سوين مرض ان جهاز جي مشينريءَ سان لاڳو هئا. بهرحال هٿ پير ڪارا. وري ڪير وهنجي ٻاهر نڪري. ماٺ ڪري اچي سمهي پوندا هئاسين. اسان جي جهاز لاءِ خليج بنگل وارو سمنڊ ڪراس ڪرڻ تہ ائين هوندو هو جيئن اٺُ لاءِ پتڻ ٽپڻ. ٻہ ٽي دفعا تہ ضرور خراب ٿئي ۽ پوءِ چٽگانگ بندرگاهہ ۾ پهچڻ تي گهمڻ ڦرڻ بدران ان جي مرمت ۾ لڳي ويندا هئاسين. هڪ ڏينهن اسان جو ڪارو انجڻ روم جي تيل هاڻي ڊانگري پائي، چٽگانگ جي اجالا سئنيما ۾ فلم ڏسي آيو. سيڪنڊ انجنيئر چيس تہ آفيسر آهين شهر ۾ ههڙن افعالن ۾ وجبو آهي؟

قسطن ۾ ٽهڪ ڏئي قسطن ۾ وراڻيائين:

”مڙسي ڪيم، ائين ئي هليو ويس، نہ تہ اها هڪڙي فلم بہ نصيب نہ ٿئي ها.“

”اهڙي ڪا انجڻ خراب آهي چا، جو توهان ڪي هر وقت انجڻ روم ۾ رهڻو ٿو پوي.“ سيڪنڊ انجنيئر شڪي ٿيندي پڇيو.

”فلم ۾ هڪ هنڌ هيرو ٿو پڇي، مون توکي ڏک ئي ڪهڙو ڏنو آهي تہ هيروئن ٿي چوي تہ اهو پڇ تہ تو مون کي سک ئي ڪهڙو ڏنو آهي. سو ان وانگر

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

توهان به اهو پڇبو ته اهو وقت ئي ڪهڙو آهي جو اسانکي انجڻ روم ۾ رهڻو نه ٿو پوي؟“

”ڪارو“ رنگ جو ڪارو هو پر دل جو صاف هو. ڪم ۾ پڻ هوشيار هو. پاڻ هن کان اڳ هڪ ٻي ڪمپنيءَ ۾ به چڱا سال رهيو هو ۽ فورٿ انجنيئر تائين پهتو هو پر جهيڙو ڪري هيڏانهن هليو آيو هو ۽ وري نئين سنئين ففٿ انجنيئر ٿيو هو. اسان اجان نوان آيا هئاسين. سو اسان جي مدد ڪندو هو. ساڙ، ريس، حسد وغيره ته بلڪل نه هوس، جيڪو اڪثر جونئرن ۾ هوندو آهي. ڪل چار ڄڻا اسان ففٿ انجنيئر هئاسين. هڪ ”ڊي ـ ورڪ“ ڪندو هو باقي ٽي ڄڻا چوويهن ڪلاڪن جي ڊيوٽي ورهائي ڪٽندا هئاسين. وچ ۾ڪا غلطفهمي به پيدا ٿيندي هئي ته هي صلح ڪرائي ڇڏيندو هو. چوندو هو ته جي وڙهنداسين ته سينيئر لاهه پٽي ڇڏيندا.

جهاز جي جنريٽرن جو اهو حال هو جو ايگزاسٽ پائيپن تي چانهن نهندي هئي. پائيپن تان lagging لهڻ ڪري ۽ ليڪيج ڪري چؤڏاري ايڏي ته گرمي ۽ دونهون رهندو هو جو ويجهو ويندي چرڪبو هو. جڏهن پائيپ ڳاڙها باهه ٿي ويندا هئا ته ٿرڊ انجنيئر سمجهي ويندو هو ته تيل گهٽو پيو وڃي ۽ اندازي سان ان فيول پمپ جي نٽ کي هيٺ ڪري تيل جو مقدار گهٽ ڪندو هو ۽ پائيپ نارمل حالت ۾ اچي ويندا. يا وري جڏهن انهن تي چانهن نهندي دير لڳندي هئي ته تيل وڌائي ڇڏيندو هو. پر جي فرق نه پوندو هو ته سمجهي ويندو هو ته انجيڪٽر ڊرپ پيو ڪري ۽ معاملو اوور هالنگ تائين ملتوي ڪندو هو.

ڊيوٽي ختم ٿيڻ وقت اسان کي لاگ بڪ ۾ مختلف مشينن جا ٽيمپريچر ۽ پريشر لکڻا پوندا هئا. پر جنريٽرن جو دونهون ايڏو هوندو هو جو ڪوبه ان جي ويجهو نه ويندو هو ۽ اسان غلط سلط لکي ڇڏيندا هئاسين، چو ته پڪ هئيسين ته ڪو چيڪ ڪرڻ وارو به نه وڃي سگهندو. سو گذريل واچ وارا ٽيمپريچر هوبهو ڪاپي ڪري لکندا هئاسين ۽ ساڳيا ٽيمپريچر مهينن جا مهينا پيا لکبا هئا، جي ڪجهه هن ريت هئا:

”340، 350، 330، 370، 350.“

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

هڪڙي يونٽ جو ٽرماميٽر پڳل هو سو ان جي خاني ۾ ننڍي اَڙي ڏئي چڙهيندا هئاسين. هڪ دفعي جهلجي پياسين جڏهن اوچتو سيڪنڊ انجنيئر ڪنهن مهل هيٺ اچي ان جاءِ تي نئون ٽرماميٽر هڻي ويو ۽ اسان هفتو ڪن اها ئي اَڙي ڏيندا آياسين. بهرحال ان ڪان پوءِ جنريٽر جا ٽيمپريچر لکڻ وقت اهو سو ڪم ڪندا هئاسين جو پري ڪان ئي ڏسندا هئاسين ته پتل جا ڇهه ڏهگها ٽرماميٽر پنهنجين جاين تي آهن يا ڪو نڪري ويو، جو ”ڪاري“ اسان کي خبردار ڪري ڇڏيو هو ته سيڪنڊ انجنيئر جو وري به ڏڙڪن ڏيڻ تي موڊ ٿيو ته ماٺ ڪري به ڪن ٽرماميٽر ڪڍي ويندو ۽ اسان جي آهي ڪاپيءَ تي ڏُم.

ڪجهه ڏينهن بعد مون کي اوچتو خيال آيو ته هي اسان، جو روز ساڳيا ساڳيا ٽيمپريچر پيا لکون اهي پڙهي به ته سيڪنڊ انجنيئر ڪڏهن شڪبو ته ڳالهه جا آهي. هاڻ اهڙي به سني حالت ۾ جنريٽر ناهي جو مهينن کان ساڳيا ٽيمپريچر ڏئي. سو ان ڏينهن لاگ بڪ ۾، تبديلي خاطر بن ٽن ٽيمپريچرن ۾ ڏهائي پنج کن وڌائي گهٽائي ڪجهه هن ريت لکيم:

340، 5ء349، 340، 5ء 329، 370، 5ء 350

مون کان پوءِ ڪاري جي واچ هئي سو دستور موجب سڄي انجڻ جو رائونڊ لڳائي، هڪ ڪنڊ وٽ سگريٽ دکائي آڱونو ڏيکاري مون کي اشارو ڪيائين ته سڀ صحيح آهي نه؟ ۽ مون به ساڳئي بين الاقوامي اشاري سان ڪيس پڪ ڏني. سگريٽ جا به چار ڪش هڻي ڊيسڪ وٽ آيو ۽ لاگ بڪ تي نونئيون رکي پڙهڻ لڳو. آءٌ تيسين واچ جو آخري ڪم - بلج پمپ هلائي بلجون (انجڻ روم ۾ گڏ تيل پاڻي ۽ ڪنو تيل) ڪڍي رهيو هوس ۽ ٽنل جو چڪر ڏئي موٽيس ته اڌ رستي تي ”ڪارو“ وائڙن وانگر مليو ۽ پڇيائين: ”خير ته آهي“

”ها بلڪل خير آهي. ڇو؟“

”هي ٽيمپريچرن ۾ اج ردوبدل پئي نظر اچي -؟“

”Just for a change - مڙيئي سيڪنڊ انجنيئر تي به رعب وهي ته اسان هڪبئي تان ڪاپي ڪري ڪونه ٿا لکون پر باقاعدي ٽرماميٽر ۽ گيجون ڏسي ٿا لکون.“

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

ڪارو ڏاڍو ڪليو ۽ چيائين: ”يار تنهنجي ’جسٽ فار چينج‘ اڄ في الحال ڏڪائي ڇڏيو. مون سمجهيو تہ ڪو نئون واقعو رونما ٿيو آهي. پر ايٽري Height of accuracy بہ اڄ ڪلهہ شڪ ۾ وجهي ڇڏيندي آهي. ڳهٽائي وڌائي لکٽو هئي تہ سڄيون ساريون پنج يا ڏهہ ڊگريون ڪرين ها. هي ڊيسيمل پنج ڊگريون ڏسي مون کي پنهنجي ڪمپنيءَ جو ساليانو حساب ڪتاب ياد اچي ويو. جنريٽرن جو ايگزاسٽ ٽيمپريچر نہ ٽيو پر نَو ڪروڙ ستهٺ لک ٽيهتر هزار ست سؤ ٽيانوي روپيا ۽ اوڻاسي نوان پيسا ـ نفعو يا نقصان ـ هن سال ’فلوٽنگ اسٽاف‘ ۽ ’آفيس ـ اسٽاف‘ کي بونس ڏنو وڃي يا ايڪانامي ڊرائيو سخت ڪئي وڃي.“

آخر برڪتن پريو اهو هفتو آيو، جڏهن پينانگ (ملايا) ۾ جهاز جي گهٽي ٽرسڻ ڪري هڪ جنريٽر اوورهال ڪرڻ لاءِ وقت ملي ويو. هڙئي پسٽن، ڪنيڪٽنگ راڊون، ٽوپيون، بيرنگ وغيره ڪڍيون ويون ـ ڪاري چواڻي ”جنريٽر کي اگهاڙو ڪيو ويو“ مختلف ماپون ۽ جاچون ڪرڻ بعد، خراب پرزا ڪڍيا ويا ۽ نوان اسپيئر ۾ رکيل لڳايا ويا ۽ ٽرائل لاءِ هلايو ويو. ڪارو ڊيوٽيءَ تي هو ان وقت. اڄ سيڪنڊ انجنيئر بہ خوش هو. ڊيوٽي ميس ۾ هميشہ وانگر سندس هڪ پاسي هڪڙو چمچو فورٿ انجنيئر ٻئي پاسي ٻيو چمچو ٿرڊ انجنيئر وينا هئا ۽ باقي پرين ڪرسين تي ڪُٽ خلق ـ يعني اسان بہ ففٿ انجنيئر، هڪ جونئر انجنيئر ۽ هڪ ڪاري جي لاءِ ڇڏيل ڪرسي.

”ٿرڊ صاحب، تنهنجي ٻيبي (يعني جنريٽر) جو مسئلو تہ حل ٿي ويو. چار پنج ڪلاڪ اڃان بہ پلي ائين هلي پوءِ لوڊ تي چاڙهينداسين“ سيڪنڊ انجنيئر سوپ پيئندي ٿرڊ انجنيئر کي چيو.

جهاز جي جنريٽرن جو انچارج گهڻو ڪري هر جهاز تي ٿرڊ انجنيئر هوندو آهي. ٿرڊ انجنيئر بہ خوش، مرڪي رهيو هو. اتي ڊيوٽي انجيئر اسان جو يار ”ڪارو“ هٿ ڌوئي ماني لاءِ آيو. هنکي بہ پنيان ٽپڪي هٽندي هڪل ڪري پڇيائين: ”ڪارا، هيٽ انجڻ روم ۾ تيل وارو تہ ڇڏي آيو آهين نہ؟“

اهو سيڪنڊ انجنيئر خوشي ۾ ڪاوڙ ٻنهي ۾ هڪل سان ڳالهائيندو هو. ڪاري فقط ڳونگي ’ها‘ ڪري، ڪنڊ واري خالي ڪرسيءَ تي وڃي وينو. ناشتو بہ نہ ڪيو هئائين جو جنريٽر جي آخري اسيمبلي جي هنگامي ۾ صبح ساڻ سيڪنڊ

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

انجنيئر سيني کي ائين هيٺ انجڻ روم ۾ هڪلي ويو جيئن سج لهڻ تي ڍورن کي واپس وٿاڻن تي نئجي.

سيڪنڊ ۽ ٽرڊ انجنيئر ٻئاڪ ستاڪ هٽندا رهيا ۽ ڳالهه ڪلڻ جي نه هجي ته ٻه ٻڏا ٺهڪ ڏيندا رهيا ـ آخر جنريٽر جو اوور هال ٿيو هو سو سينئر خوش هئا ـ باقي اسان لاءِ ته ”انڊي جهڙي پيڪين تهڙي ساهرين.“ چاهي جنريٽر صحيح هجي يا خراب، پورٽ هجي يا سمنڊ. چار ڪلاڪ رات جا ۽ چار ڪلاڪ ڏينهن جا انجڻ روم ۾ واچ (چوڪي) تي ڪرٽي. هوڏانهن ڪنڊ ۾ڪارو آرام سان ماني کائي رهيو هو. اونين سوپ (بصر جو شوروو) هو ته به گهرايائين. ڦڪو لڳس. لوڻ ۽ ميگي ساس گهرائي وڌائين. ان بعد مينو مطابق سائيڊ ڊش. قيمي جا ڪٽليٽ هئا، هڪ ڪاڌائين، وٽيس، وري ٻيو گهرايائين. ڪنهن شايد ٽوڪيس به ته اجان مين ڊش به کائڻ لاءِ آهي. بس به ڪر. پر ڪارو پنهنجي مسڪين صورت کي وڌيڪ مسڪين ناهي، ماٺ ۾ کائيندو رهيو. جواب به سندس پاران ڪنهن ٻئي ڏنو ته پيل کائي. کائڻ کان ڪنهن کي جهلبو ناهي آخر ڪم به ته ڪري ٿو.

سائيڊ ڊش کائي ڪاري بس ڪئي ته اسٽوورڊ چانورن لاءِ پليٽ اڳيان رکي چانورن ۽ ٻوڙ جو ڊش آڏي رکيس. ڪا مهل اهو کائيندو رهيو. ان بعد فروٽ آيو. ڪاري آهستي آهستي صوف تان کل لاٿي ۽ سنهيون ڦاڪون ڪري کائڻ لڳو. سيڪنڊ انجنيئر ۽ ٻيا اسين سڀ اٽيڪيٽ خاطر وينا رهياسين ته پيل ڪارو به ختم ڪري ته سڀ گڏ اٿون. هاڻ باقي آخري ائٽم چانهن يا ڪافي ئي ته رهيو ٿي. ڪاري صوف جي آخري ڦار وات ۾ وڌي ۽ پليٽ تان منهن مٿي ڪري سيڪنڊ انجنيئر ڏي نهاريو جيڪو پنهنجو ’پراٺو‘ ڪارنامو ان وقت ٻڌائي رهيو هو.

”سيڪنڊ انجنيئر صاحب ـ سيڪنڊ صاحب“ ڪاري سڏ ڪيو. اسان سڀ وائڙا ٿي وياسين ته هي چوڻ چا ٿو چاهي. سيڪنڊ به پنهنجي ڳالهه اڌ ۾ ڇڏي هن ڏي ڌيان ڏنو.

”سيڪنڊ صاحب لنچ تي اچڻ وقت، ايترو چئي ڪاري چوڌاري نظر ڊوڙائي ۽ پوءِ بيان جاري رکيو ”جنريٽر جي ڪرئنڪ ڪيس مان آواز اچي رهيو هو. شايد ڪا بيرنگ ڍري رهجي وئي آهي.“

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

”هان!“ نه فقط سيڪنڊ انجنيئر تي وچ ڪري، پر ٿرڊ انجنيئر ڪي به چڻ سيڪ اچي ويو.

”گڏهه! تو مون کي اڃڻ سان چو نه ٻڌايو ـ؟“ سيڪنڊ انجنيئر پنجابي فلمن جي هيرو وانگر خوفناڪ رڙ ڪئي .... يعني تينون غيرت نهين آندي هي......

”سائين ان ڪري جو پوءِ توهان مون کي ماني کائڻ نه ڏيو ها.“

”نانسينس. اسٽوپيڊ. ايوري باڊي ڊائون ان انجن روم.“ (Everybody down in Engine room)

در وٽ بينل اسٽيوورڊ کي سڀ ڌڪا ڏيندا هيٺ انجڻ روم ڏي ڊوڙڻ لڳاسين. پنيان ڪاري جو آواز ڪن تي پيو جو سڀ ڪان پنيان هو ۽ ٻئاءِ ڪي چئي رهيو هو ته ” اسٽيورڊ! چانهه منهنجي انجڻ روم ۾ ئي ڪٽي اچ.“

••

ڪاري سان پوءِ ڪيترائي سال ملاقات نه ٿي. خبر پئي پوندي هئي ته اڄڪلهه فلاڻي جهاز تي آهي. هاڻي فورٿ انجنيئر ٿيو آهي. يا ڪنهن پورٽ ۾ پهچڻ سان خبر پوندي هئي ته ڪاري جو جهاز به هفتو ڪن اڳ هن پورٽ ۾ هو يا اتان لنگهي فلاڻي سمنڊ ڏي روانو ٿيو آهي. سال ٽي سال گذرڻ بعد اسين پوءِ ٿرڊ انجنيئر ٿي ويا هئاسين. امتحان ڏناسين ۽ سيڪنڊ انجنيئر ٿي به ڪافي سال مختلف جهازن تي Sail ڪيوسين. پوءِ هو پئسي جي تڪليف ڪري ڪنهن فارين ڪمپنيءَ ۾ هليو ويو جو ڪيس گهر جون جوابداريون هيون. پيڻ ڊاڪٽري پئي پڙهيس ان جو خرچ، ڀاءُ پائليٽ ٿيڻ لاءِ Flying-Hours آمريڪا ۾ پورا ڪري رهيو هو، تنهنجو خرچ به مٿس هو جو پيءُ ننڍپڻ ۾ گذاري ويو هون.

هڪ دفعو ته خبر پئي ته هن هڪ اهڙي جهاز تي به Sail ڪيو جنهن جي سفر کي Suicidal Voyage ”موت ڏي سفر“ جيڪر سڏجي. هڪ واپاريءَ پراڻو پڳل جهاز هانگ ڪانگ مان سستو ڪو ورتو. جنهن کي هن ڪراچيءَ ۾ پيجائي، لوهه ٽامو پتل ڪاٽ ۽ ٻيو سامان ڪڍي وڪڻڻ تي چاهيو. پر جهاز جي حالت اهڙي

خوفناڪ هئي جو گهٽي آچ تي به ڪو چيف انجنيئر يا سيڪنڊ انجنيئري پاس ڪيل ائڪٽنگ چيف انجنيئر نٿي مليس. پوءِ خبر پئي ته اسان وارو همراهه ”ڪارو“ ان جهاز کي ڪراچيءَ وٺي آيو. آءٌ ساٽس ملڻ ويس. جهاز کي ماءُ پيڻ جو گاريون ڏئي چوڻ لڳو: ”ملاڪا نار کان هيسيتائين، هن جهاز منهنجي مٿي جا وار اچا ڪري ڇڏيا آهن.“

”پارٽنر، اهي ته اچ کان پنج ڇهه سال اڳ به اچا هئي.“ مون ياد ڏياريومانس.

”واقعي...؟“ سگريٽ جا ڪش هڻندي هن قسطن ۾ ٿهڪ ڏنو.

••

ساٽس وري چڱي طرح ملاقات چيف انجنيئريءَ جي امتحان دوران ٿي هئي. ڪارو جيترو پرئڪٽيڪل ڪم ۾ هوشيار اوترو ئي لکڻ پڙهڻ جو چندبو. چوندو هو ”مون کان امتحان نه ونو. اهو لکائي وٺو ته جهاز بيهندو ڪونه.“

امتحان شروع ٿيڻ کان اڳ سڀ قلتڙا منهن ڪري ڇبر تي پپر جي وڻ هيٺان اچي ويهندا هئاسين. عجيب مايوسي ڇانئجي ويندي هئي جو هنن امتحانن ۾ ورلي ڪو هڪ يا به پاس ٿئي، جيتوڻيڪ هر مهيني ٿيندو آهي. ڪڏهن ڪڏهن ته يڪا ٽي چار مهينا ڪو پاس نه ٿيندو آهي. بلڪ خراب امتحان ڏيڻ ڪري سزا خاطر هنن کي ڇهه ڇهه مهينن لاءِ واپس سمنڊ تي وڏيڪ نوڪري ڪري، پوءِ امتحان ۾ ويهڻ لاءِ چيو ويندو آهي. ۽ هنن امتحانن ۾ جن ۾ انسان، جهاز ۽ سامان جي سلامتي جو سوال رهي ٿو، معمولي غلطي به خراب رزلٽ آڻي ٿي. ڪارو به ٻين وانگر، ٽي چار ڀاڻون ڪري چڪو هو، پر هڪ هي ئي هيو جيڪو مايوس ٿيڻ بدران هميشه وانگر خوش رهندو هو ۽ ٻين کي به کلائيندو رهندو هو. چوي ته: ”هر ماڻهوءَ کي امتحان هال ۾ گهڙڻ ۽ ڦاهيءَ تي چڙهڻ وقت پنهنجي طبيعت کي خوش رکڻ کپي، جيئن دشمن سڙي وڃن ته هن تي ڪو اثر ناهي.“

اسان سڀ سندس ڳالهيون ٻڌندا رهندا هئاسين. امتحان جي پاس يا فيل ٿيڻ جي خوف کان علاوه Sea-time جي سزا جي پوت ڪري، اسان کان ته ان وقت گهٽ ڳالهايو به نه ٿيندو هو پر هن جي ڪمينٽري جاري هوندي هئي.

”امان چوي ٿي ته امتحان ۾ پاس نٿو ٿئين، بادام گهوٽي ڪارايئين ته من کو فرق پوي. ڪيس سمجهايم ته امان امتحان هال ۾ مون کي ملهه ڪانيهي وڙهڻي، ممتحن چوي ٿو ته ڪجهه افعال اثانو ته لکي ڏيکاريو.“

”اليڪٽرو ٽيڪنالاجي“ جي پيپر شروع ٿيڻ کان اڳ ٻڌايائين:

”يار رات پڙهندي پڙهندي عشق ڪرڻ جو اچي موڊ ٿيو سو بس هليو ويس ڇوڪريءَ وٽ پيار جون ڳالهيون ونڊڻ“

”ڪهڙي ڇوڪريءَ وٽ ـ؟“ ڪنهن پڇيس.

”ڪهڙي وري ڪهڙي. ايتري *Short Notice* تي ڪهڙي انجڻ يا ڇوڪري راضي ٿيندي ـ؟“ پنهنجي ئي منگيندڙ وٽ ويو هوس. ٻئي ڏينهن تي امتحان. دل ۾ سوين وسوسا الائي پاس ٿيندس يا نه. پت ڪار رهجي ايندي يا نه. سو ان Situation ۾ ڪهڙا ٻين جا هلي در کڙڪايان. ٿوري دير سندس پنئين در جي ڏاکڻ تي ويهي ڪچهري ڪري اٿڻ وارو هوس ته مٿان منهنجي ٿيڻ واري سسُ اچي نازل ٿي. چيائين ”اڄُ پٽ اندر. ڪيترن ڏينهن کان اسان توکي ياد پئي ڪيو.“ چوٽ ۾ چيومانس ته امتحانن پنائي رکيو آهي. مون کي ڏيٺين سان ئي ڪچهري ڪندي مزو ڪونه ٿو اچي؛ سو اندر اچي توسان ڪهڙيون خبرون ڪريان.

ٿوري دير ترسي سگريٽ جو آخري ڪش هڻي، سگريٽ پير هيٺان چيڀاٽي چوڻ لڳو:

”مونکي هونءَ به پنهنجي سسُ تي باهيون آهن. ڏني نه ٿي وٽيم. هوءَ به مون تي خارون ڪائي ٿي. مڱڻيءَ رات به وڏو جهيڙو ڪيائين.“

”ته پوءِ شادي جو ٿو ڪرين ...؟“ ڪنهن ڪتاب مان منهن ڪڍي پڇيس.

”چو سسُ سان شادي ٿو ڪريان چا...؟“

ءَ سڀ ڪتاب بند ڪري اچي کلڻ لڳا. پر هڪ همراهه جيڪو وڏيڪ سنجيدو ٿي لڳو تنهن ڪاري کي چيو:

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

”يلا اهي سپ گهر جون ڳالهيون امتحان هال جي اڳيان ٻڌائڻ ضروري آهن
چا؟ جڏ تہ ڪجھ پڙهي آخري لمحا سجايا ڪريون.“

ڪاري پنهنجا قسطن وارا ٿهڪ ڏيندي چيو:

”اڙي بيوقوفو! ڏھ مهينا پڙهي اڪ ڪارا ڪيانؤ، هاڻ ويم مهل ڏھ منٽ
سقل ڪرڻ آيا آهيو.“

هليو ويندو ههڙي ڏُڪار ۾

گذريل سفر جو سيڪنڊ انجنيئر ياد ٿو اچي. جيترو عمر ۾ ننڍو اوترو سوچ ويچار ۾ اڪابر. گول متول. ڏسڻ سان لڳندو ته ههڙي ٿلهي ماڻهوءَ لاءِ ته هلڻ ئي عذاب. هي انجڻ روم جون اٽانگيون ڏاڪڻيون، ٽئنڪن ۽ بئالرن جا سوڙها مئن هول، Seavenge Spaces جي سوراخن ۽ ٽنل ڊور مان ڪيئن لنگهندو هوندو. هيٽ بلجن ۽ پائيپن جي وچ ۾ سوڙهين وٿين ۽ ڪرئنڪ ڪيس ۾ اندر وڃي ڪرئنڪ شفٽ جي ڊفليڪشن، يا لائينر ۾ اندر لهي ان جي ڪئليبريشن ڪيئن ڪندو هوندو. پر هن سيڪنڊ انجنيئر جي ڪهاڻي ڪم جي ڪهاڻي هئي. هو موڪل ڪان به وڌيڪ ڊيوٽيءَ کي اهميت ڏيندو هو. جهاز چاهي هوم پورٽ ۾ هجي يا ولايت جي ڪنهن بندرگاهه ۾، سندس ناتو انجڻ روم سان ڳنڍيل هو. سندس دماغ وري ڪمپيوٽر هو. ڪائنس ڪابه شيءَ انجڻ جي مختلف پرزن جي ماپن، تورن ڪان جهاز جي هزارين اسپيئر پارٽس بابت، ڪٿي پچ ته اتي جو اتي ٻڌائيندو ـ رڳو ڪجهه سيڪنڊن لاءِ نرڙ تي گهُنج آڻي، پنهنجي ٿلهي عينڪ کي هيٺ مٿي ڪندو هو ـ جڻ ان گهڙيءَ سندس ڪمپيوٽر دماغ ۾ سوال Feed ٿي رهيو هجي ۽ سي پي يو مان ٿيندو جڻ ته مانيٽر جي اسڪرين تي جواب آيو.

سندس شوق ۽ فقط شوق پڙهڻ هوندو هو. يادگيري جو ايڏو تکو جو مهينا گذري وڃن، پر هڪ دفعو پڙهيل ڪتاب مان نهڪندڙ حوالو، موقعي تي يڪدم ٻڌائي ويندو. گهڻو پسند تاريخ، سائنس، آرڪيالاجي، شاعري ۽ مذهب جهڙا سبجيڪٽ هئس. تاريخي ڳالهه ڪا هجي، عثمانيه سلطنت، پمپائي، سڪندراعظم، حضرت موسىٰ عليه السلام ۽ موهن جي دڙي کان وٺي اندو پاڪ، انگلنڊ، يورپ وينڊي چين، منگوليا تائين ـ مختلف معرڪن ۽ واقعن جا سن تائين ياد هئس. ساڳيو حال آرڪيالاجي ۾ موهن جي دڙي، هڙپا، ميسوپوٽيما، بئبلان ڪانونٽي ڪمپوچيا، ٿائلنڊ ۽ هندستان جي ائنڪور ۽ الورا اجنتا تائين ـ نه فقط پڙهڻ پر انهن مان ڪيترون جايون موڪلن ۾ وڃي ڏسي به آيو هوندو. موهن جي دڙي،

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

سيوهڻ ۾ پنيور بابت اهڙيون اهڙيون ڳالهيون ٻڌائيندو هو جو ڪيترا دفعا ويندي اسان کي ٻه ڏيان ۾ نه آيون هونديون.

بئنڪاڪ شهر جي هڪ هوٽل ۾ جتي چوڏاري هپي وينا هئا، ويهندي ٻڌايائين ته سيوهڻ شهر جي فضا ۾ ههڙوئي، نشو ۽ هڳاءُ هوندو آهي. چانهه، ڪاڏي کان وٺي ويندي پاٽي پيئڻ جي ڪرين ۾ مٽن مان ينگ، گانجي ۽ چرس جي ڏپ پئي ايندي آهي. ان ڳالهه کي اسان جي سرڪار ۽ اتي جي ماڻهن کي ڌيان ۾ رکڻ کپي نه ته نوجوان ٿهيءَ جو بُرو حال ٿيندو. سيوهڻ ۾ قلندر جي مزار تي ٻاهران آيلن ۾ عقيدتمند ٿورا ۽ ستي باز، نشئي، واپاري، ڪچي ايمان وارا، وسوسي ۽ سمگلر گهڻا ڏسڻ ۾ ايندا.

موهن جي دڙي ۾ ڪتي ڪتي پراڻي سر نڪري وئي آهي ته ان جي جاءِ تي حيدرآباد جي ڪنهن ڪوري جون سرون لڳايون ويون آهن. اها غلط ڳالهه آهي، ڏسڻ وارو بددل ٿيو وڃي ته ڇا پيون ٻه شيون واقعي قديمي آهن يا اڄ جون نقلي آهن. جيئن هتي جپان ۾ جيڪو پراڻو قلعو يا جڳهه ڏسڻ وڃ ته لکيل هوندو هي اڄ کان ٻه هزار سال اڳ جو آهي. ان بعد سن 200 ۾ ان جي نئين سر مرمت ڪئي وئي، 1330 ۾ وري ڊاهي پراڻي طرز جهڙو هوبهو ناهيو ويو ۽ هاڻ ٻي جنگ عظيم کان پوءِ 1952 ۾ پراڻي نقشي کي ڏسي نسورو ان جهڙو ڏسندڙن لاءِ ناهيو ويو آهي. نتيجي طور پري پري کان کهي ايندڙ شوقين اهو معلوم ڪري، گاريون ڏيو وڃن. موهن جو دڙو هڪ اهڙي شيءَ آهي، جنهن، افسوس جو، لوڪل (مقامي) اديبن، شاعرن، عالمن، محققن، آرڪيالاجسٽ يا سائنسدانن تمام گهٽ، نه برابر لکيو آهي. جيڪو ڪجهه آهي سو ڌارين جو ڪيل آهي.

سنگاپور جي ڪلفرڊ پيئر پيئر کان B.P تائين لانچ ذريعي وڃي رهيا هئاسين. سنگاپور جي بندرگاهه کي خوبصورت ۽ وڏو ڪرڻ لاءِ اتي جي حڪومت، ڪلفرڊ پيئر اڳيان پنج ڇهه چورس ميل سمنڊ جو حصو مٽيءَ سان پري زمين ٺاهي رهي آهي ۽ سمنڊ جي ڇولين کان بچڻ لاءِ چوڌاري سڄي بائونڊريءَ اڳيان وڏا وڏا پٿر ڏنا ويا آهن. سمنڊ مان ان حاصل ڪيل زمين تي رستا، جايون، آفيسون، پارڪ ۽ بندرگاهه ٺاهڻ کان اڳ پهريون ڪم، جيڪو اتي جي سرڪار

ڪيو آهي، سو اهو ته سڄي بائونڊريءَ جي چوڌاري ٿوري ٿوري فاصلي تي وڻ پوکائي ڇڏيا آهن.

سيڪنڊ انجنيئر انهن وڻن ڏي اشارو ڪري چيو: ”اهي فقط چانوَ لاءِ نه رکيا پيا وڃن، پر اهي ان ڪري آهن جو انهن جون پاڙون جيترو هيٺ پيون وينديون هڪ مظبوط بند ۽ آڏ ناهينديون وينديون، جيئن سمنڊ جو پاڻي نه ته زمين ڏي وڌي ۽ نه زمين کي پائي. ساڳي وقت حاصل ڪيل زمين تي نه ته پوسل ٿئي ۽ نه اها زمين اڳتي ڪجهه سالن بعد هيٺ وهي. ۽ اهو ئي طريقو سڄي دنيا ۾ سڀ کان اڳ شيرشاهه سوريءَ ۽ پوءِ انگريزن مشهور ڪيو ۽ وڻن مان فائدو ورتو. اسان جي ملڪ ۾ به انگريزن، رستا ۽ شاخون، واٽرڪورس ناهڻ سان سندن ٻنهي ڪپرن تي وڻ پوکائي ڇڏيا. جيئن نه ته درياءَ پائي ۽ سم ڪلر ڪري، نه وري پڪا رستا هيٺ زمين ۾ ويهي وڃن. ”موهن جو دڙو“ ڏي ويندي، اهو ڏسي ڏاڍو ڏک ٿيو ته ڪيترن ضلعن ۾، ڪيترن هنڌن تي، ماڻهن اهي وڻ ته ڪٽي ڇڏيا آهن پر رستي جي ٻنهي پاسن کان انگريزن جي زماني کان ڇڏيل زمين تي به ڪيترن زميندارن ڪٽي پوک ڪئي آهي. نتيجي طور پڪا رستا هيٺ ويهندا وڃن. ساڳيو حال شاخن جو آهي. وڻ ڪٽڻ ڪري پاڻي زمينن هينان ڪاهي پيو آهي ۽ آخر واٽر ليول ان خطرناڪ حد تي پهچي ويندي جو کوڏڙ هڻ ته هيٺ پاڻي نظر ايندو. انگريز ڪو بيوقوف نه هئا جو انهن اهي وڻ اسان جي ملڪ ۾ بين سندن راڄڌانين: سنگاپور، سلون، ڪينيا، نائيجيريا وغيره ۾ پوکرايا. اڄ به اهي وڻ رستن جي ڪنارن تي سنگاپور ۽ ڪولمبو ۾ موجود آهن ته اهي رستا اسان جي رستن کان وڌيڪ بهتر آهن. جيتوڻيڪ انهن ٻنهي هنڌن تي اسان کان سؤ دفعا وڌيڪ مينهن تو پوي.“

اسان جي سيڪنڊ انجنيئر کي صرف اهو ارمان هوندو هو ته موهن جي دڙي جي پراڻي ٻولي ڊيسائفر ٿئي ته اسان کي انيڪ رازن جي خبر پئجي وڃي. ڪيس سنڌي پڙهڻ نه ايندو هئي ته به خبر پوندي هيس ته ان سلسلي ۾ سراج ميمڻ، غلام علي الانا وغيره ڪجهه ڪم ڪري رهيا آهن ته يڪدم انهن جو جيڪو به ڪتاب ملندو هوس، مون وٽ ڪٽي ايندو هو ته انهن مان ڪجهه ٽڪرا ڪيس ترجمو ڪري ٻڌايان.

هونءَ هي پهريون مئرين انجنيئر ڏٺو هوم جيڪو بائرن ۽ ڪيٽس جي شاعريءَ تي ڪلاڪن جا ڪلاڪ ڳالهائيندو هو. مذهب بابت ته اسان جاهلن ۾، جهاز تي اٿارٽي هو. ڪابه ڳالهه ڪبي ته يڪدم ٻڌائيندو ته آيا اها ڪيتري قدر صحيح آهي. قرآن شريف ۾ ان جو ذڪر ٿيل آهي يا حديث سڳوريءَ ۾ آيل آهي. ڪڏهن پلجي پوندو هو ته صاف صاف ٻڌائيندو هو ته پڪ نه آهي، ڏينهن ٻه ترسو واندڪائيءَ ۾ قرآن شريف ۾ ڏسي ٻڌائيندو سانوَ.

پاڻ جيتوڻيڪ اهل شيعت هو پر ڪيس فقه حنفي، مالڪي ۽ حنبلي جي مختلف مسئلن ڪان وٺي بائيبل، قاديانين جي ڪتابن تائين جو ٿورو يا گهڻو مطالعو هو. هر ڳالهه جو بحث ڳوناٽي ۽ دقيانوسي مُلي وانگر ڪرڻ بدران پڙهيل ڳڙهيل عالم يا مولويءَ وانگر دليلن ۽ حوالن سان ڪندو ۽ ٻڌندڙ متاثر ۽ مطمئن ڪري ڇڏيندو هو.

بهرحال اهي سڀ سبجيڪٽ سندس پاسيرا هوندا هئا. خاص جنهن سان روزي پاٽي لکيل آهي.. يعني مئرين انجنيئرنگ ۽ ان سان واسطو رکندڙ سائنس. ان ۾ پڙُ هوندو هو. مون ڪان جونئر هو پر آءٌ سندس هر ڳالهه هميشه ٻڌندو هوس. ضروري نه هوندي به ڪيترين ئي مشينري جي ردو بدل ۽ مرمت جون ڳالهيون ساڻس به ڪندو هوس ۽ ان ۾ ڪوبه شڪ ناهي ته ڪڏهن ڪڏهن تمام سٺا خيال ۽ صلاحون ڏيندو هو ۽ پنهنجي ڪمپنيءَ يا دنيا جي ٻين جهازن جي مشينريءَ جا حوالا ڏئي ٻڌائيندو هو. سندس ڪئبن شام جي وقت ڇڳو خاصو ڪچهري خانو رهندي هئي. ۽ سڀ اچي گڏ ٿيندا هئا. ڪيس ”ماٺهن جي سجاٽپ ۽ حالتن مان يڪدم اڳتي جو نتيجو ڪيڻ“ جي صلاحيت به قابل تعريف هئي ۽ سندس هر ڳالهه ۾ چرچو، يوڳ ۽ طنز جو پهلو شامل هوندو هو: پوءِ چاهي ڪا عام ڳالهه هجي يا ڪو سنجيدو مسئلو.

هڪ دفعي ڳالهه ڪندي چيومانس ته يار سيڪنڊ صاحب ٻي سفر ۾ جي ملائيشيا يا ٿائليند ڪان مجي، يا فلپين ڪان فروٽ يا ڪو ٻيو ريفريجريٽيڊ ڪارگو مليو ته پوءِ هڪ سنو فرج انجنيئر به ڪٽڻ ضروري ٿي پوندو ۽ هڪ ففٿ انجنيئر ڪٽي گهٽ ڪٽبو.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

”اڄڪلهه جيڪي فرج انجنيئر Sail ڪري رهيا آهن انهن ۾ ڪوبه مونکي ته خاص ڪونه ٿو سجهي.“ سيڪنڊ انجنيئر پنهنجي عينڪ هيٺ مٿي ڪري ٻڌايو. مون هڪ جو نالو ڪنيو.

”اهو رڳو سامهون، منهن تي چيٽي وجائي چوندو، بس اجهو، هينئر ٿو نيڪ ڪريان. باقي، ڪم نه پڇندس. پيو ته نهيو، گئس جي Leakage هوندي ته هئلائيڊ لئمپ ڪٽي اها به ڳولڻ جي تڪليف نه وٺندو. ڪولنگ پمپ جا فلٽر به ان نواب لاءِ ڪو ٻيو صاف ڪري.“

”چئبو ته جهاز تي ريفر ڪارگو نه هجي ته پوءِ هن ڪي ڪٽجي، ڪڇهري لاءِ.“

”ڪڇهري وري ڪهڙي؟ ماڳهين جهيڙا اچي ڪرائي. انجڻ ڊيپارٽمينٽ جي ڳالهين کي وڪڙ سڪڙ ڏئي ڊيڪ وارن کي ٻڌائي ۽ ڊيڪ وارن جا غلط سلط نياپا انجڻ وارن وٽ. هيڏانهن جي هوڏانهن لڳائيٺي تي.“

”پلا ٻيو به هڪ فرج انجنيئر آهي، گوري رنگ جو، جنهن جي زال شايد ڊاڪٽر يا سول انجنيئر آهي.“ مون چيومانس.

”بس سر ان جو به الڳ داستان آهي.“ سيڪنڊ انجنيئر هڪ دفعو وري عادت مطابق آڱر سان چشمي کي هيٺ مٿي ڪيو.

”ڪنهن جو داستان ـ سندس يا سندس زال جو؟“

”بس ٻنهي جو. بهرحال ان کان به هاڻ ڪم نٿو پڇي. ويتر جي زال جو خط ايندس ته اهو سڄو ڏينهن صبح کان شام تائين پاڻ کي ڪئبن ۾ بند ڪري ويٺو رونئدو ـ معنيٰ ڪم کان آئوٽ آف آرڊر. ۽ ظاهر آهي جوڻس جو هر بندرگاهه ۾ گهٽ ۾ گهٽ هڪ خط ته اچي ئي اچي.“

ڪراچيءَ کان جهاز جي Sailing ۾ باقي ڪي به ڏينهن ڪن وڃي بچيا. اجا هڪ به انجنيئر ۽ ڊيزل مڪينڪ ڪُتا تي. جلدي جلديءَ ۾ جيڪو اسٽاف تي هو ان کي رکيو ويو. اجا به هڪ ڊيزل مڪينڪ ڪُتو تي، اتفاق سان ان ئي ڏينهن موڪل ڪائي هڪ ڊيزل مڪينڪ آفيس آيو هو پر ان جي ايتري ناموس نه هئي. سيڪنڊ انجنيئر سان صلاح ڪيم. چشمي کي هيٺ مٿي ڪندي چيائين:

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

”ها مون به اهو ئي ٻڌو آهي. مڙئي ميٽر ڪجهه آئوٽ اٿس. پر هلي ويندو ههڙي ڏڪار ۾.“

••

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

ڪتاب ته جتي ڪٿي مليو وڃن

جهاز تي هڪ آڳ وارو ڪجهه ڏينهن کان لڳاتار ڪو نه ڪو مسئلو ڪٽي تي آيو. ڪڏهن ڪا شڪايت ڪڏهن ڪا پريشاني. هڪ ڏينهن جيئن ئي هو پنهنجي تازي تواني تڪليف بيان ڪري نڪتو ته سيڪنڊ انجنيئر عينڪ کي هيٺ مٿي ڪندي چيو:

”چيف صاحب! هن شخص جي دماغ جي پائپ لائن پاڻ کي اڄ ڏينهن تائين سمجهه ۾ نه اچي سگهي ته چاهي ڇا ٿو؟“

....

جهاز تي گهٽو ڪم هجڻ ڪري اسان چاهيو ٿي ته ڪوشش ڪري سٺا انجنيئر ڪٽجن جيڪي محنتي ۽ ڪم وارا هجن، جيئن سمند تي مشڪلاتن کي مرڪندي منهن ڏيئي سگهن. ترڊ انجنيئر انهن ڏينهن ۾ هڪ ئي هو جيڪو موڪل ڪائي آيو هو ۽ ٻي ڪابه Choice نه هئي. سيڪنڊ انجنيئر سان صلاح ڪيم ته همراهه ڪيئن آهي.

سيڪنڊ انجنيئر وراڻيو: ”ڪم جي پروڙ ٻن ڏينهن ۾ پئجي نه سگهي آهي ته ڪيترو ٿو اڇيس پر بادي بلدبر ڏسڻ ۾ اچي ٿو. ٻيو نه ته ’گڏها ـ مزوري‘ ته ڪري سگهندو. پوءِ هن وائيج ۾ ڪٽي ٻيو ڪم پاسيرو ڪري، مين انجڻ جا يونٽ اوورهال ڪنداسين.“

صلاح سٺي هئي. ڪراچي ڇڏڻ بعد پهريون پورٽ ڪولمبو آيو. نمبر ٻئي يونٽ جو پسٽن صاف ڪرائڻ لاءِ ڪولمبو پورٽ اٿارٽيءَ کان Immobilization جي اجازت گهريسين جن روئي پٽي مس مس ها ڪئي سا به فقط هڪ ڏينهن لاءِ جيتوٽيڪ ڪم گهٽ ۾ گهٽ ٻن ڏينهن جو هو. بندگاهه وارن جي اها ڳالهه جائز هئي ته ڪو اناج جو جهاز ڪولمبو اچٽو آهي ۽ ان جي اچڻ شرط اسان جي جهاز

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

ڪي ٻاهر ڪڍڻو پوندن جيئن جاءِ خالي ٿئي ۽ ان لاءِ انجڻ هر وقت تيار هجي.
بهرحال اسان سڄو فورس انجنيئرن جو استعمال ڪري ٻئي ڏينهن صبح کان ڪم شروع ڪري اوورهالنگ پوري ڪرڻ ٿي چاهي. آخر ڪار مشڪل ڳالهه ته فقط مٿيان نٽ کولڻا آهن تن لاءِ اسان جو ٻاڏي ٻلڊر ٿرڊ انجنيئر جو وينو آهي......! گن (ڏهن سيرن وارو مترڪو) ڪٽي اچي ونندس ته ٻن ڪلاڪن ۾ سڀ نٽ ڍرا ۽ ٻاهر.

ٻئي ڏينهن ساڍي ڏهين بجي واري چانهه تي سيڪنڊ انجنيئر مٿي تي هٿ رکي اچي سامهون وينو.

”ڪر خبر....؟“ مون پڇيومانس.

”چيف صاحب پاڻ غلط گهوڙي تي بازي هڻي ويناسين. هن ڦيڦي ٿرڊ انجنيئر کان ته گن ئي نٿي کڄي، پاڻي کي هڻي نٽ کولڻ ته وڏي ڳالهه آهي.“

••

جپان ۾ هڪ ڏينهن ٿڌ اچي سخت ٿي، پر ته به اسان جو سيڪنڊ انجنيئر ڪم ڪندو رهيو. مونکي خبر پئي ته شام جو پڇڻ ويوسانس. چئي ته بلڪل نيڪ آهيان. بس ڪن بند ٿا رهن. ۽ ڪُلن ٿا به ته ڪڏهن مونو ۽ ڪڏهن اسٽيريو. ٻه ٽي ڏينهن گذري ويا ته به حالت ساڳي رهيس. ڪيڏو چيومانس ته ڊاڪٽر وٽ وڃ، پر هي وڃي ئي نه. آخر هڪ ڏينهن ڊاڪٽر وٽ ويو. تنهن E.N.T اسپيشلسٽ وٽ وڃڻ لاءِ چيس ۽ اسان جي ٽوڪيو آفيس اڱوات ٻئي ڏينهن تي اسپيشلسٽ کان وقت وٺي ڇڏيو پر جيئن ٽئڪسي آئي ته سيڪنڊ انجنيئر موٽائي ڇڏي. چي اهي ڊاڪٽر چريا آهن انهن کي منهنجي مرض جي خبر ناهي ان جو علاج انهن وٽ ناهي، جوشاندو پيئڻ سان آءٌ نيڪ ٿي ويندس جيڪو جهاز تي هن پيري ڪنهن وٽ ڪونهي. ٻن ڏينهن بعد انجڻ روم ۾ فورٿ انجنيئر سان ڳالهه ڪيم ته ڪٿان جوشاندو ملي سگهندو؟

”جوشاندو“ “ فورٿ انجنيئر تعجب مان پڇيو.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

”ڪيترو ڪپي؟ مون سان ڳالهه ڪريو ها. مون وٽ ته پنج ڇهه ٿيلهيون جوشاندي جون پيون آهن.“

پوءِ هڪ ڪاڙهي جڏهن سيڪنڊ انجنيئر پيتي تڏهن نزلي ڪان فرحت ٿيس ۽ ٻئي ڏينهن تي ئي چاق چڱو ڀلو نوبنو ٿي ويو!.

••

هڪ دفعي سيڪنڊ انجنيئر اهڙو ڪم ڪيو جيڪو چرچي خاطر ڪيترن ڪي ٻڌائي چڪو هوندس. جهاز تي پلاسٽڪ جي ٿيلهين (Shopping Bags) گڏ ڪرڻ جو ڏاڍو فئشن آهي. ڪنهن دڪان تان شيءِ وٺندا سين ته دڪاندار ڪي گهٽ ۾ گهٽ هڪ وڏيڪ ٿيلهي وجهڻ لاءِ چوندا سين، جو اهي ٿيلهيون وطن وري، سامان وجهي ڏيڻ ۾ ڪم اچن ٿيون.

آمريڪا جي هڪ بندرگاهه، فلڊلفيا ۾ اسان جو جهاز تمام پري وڃي بيٺو جتان شهر ايترو پري هو جو ٽئڪسي ۾ وڃڻ جو ته سوال ئي نٿي پيدا ٿيو پر بس اسٽاپ به گهٽ ۾ گهٽ ڏيڍ ميل پري هو ۽ سخت سرديءَ جو ميل ڏيڍ پنڌ ائين آهي جيئن اونهاري ۾ لڪ ۽ جهولي ۾ سکر يا جيڪب آباد ۾ نڪرجي. اسان اهو سوچي رهيا هئاسين ته هڪ *Sea men Club* جي نندي بس آئي. همراهه ڪجهه رسالا کڻي مٿي آيو ۽ خلاصين جي ميس ۾ ڇڏي اسان کي چيائين ته اسان جي چاهيون ته شام جو هو اسان کي سي - مينس ڪلب وٺي هلندو جتي ٽي وي ڏسڻ، بلرڊ ۽ ٽيبل ٽينس راند کيڏڻ ۽ ڪتاب ۽ رسالا پڙهڻ جو بندوبست آهي. شهر جي وچ ۾ آهي سو شهر به وڃي سگهو ٿا ۽ وري رات جو توهان کي ڇڏي به ويندس.

رسالن ۽ ڪتابن لاءِ پڇيومانس ته ٻڌايائين ته اتي جام آهن، جيڪي کپنوَ اهي هلي کڻجو. جيڪي تورا کڻي آيو هو انهن ۾ بائبل ۽ ٻيا مذهبي ڪتاب هئا. هڪ نيشنل جاگرافڪ مئگزن هو، سو ڪڏي پڙهڻ لاءِ مٿي کڻي آيس. ٿوري دير

بعد سيڪنڊ انجنيئر آيو ۽ پڙهڻ لاءِ گهريائين. ٻڌايومانس ته هي ئي في الحال اٿم شام جو ڪلب هلجانءِ ته هلي ڪٽي ايندا سين.

شام جو بس آئي ۽ ڪيترائي ڇڙا هليا. اتي سي مينس ڪلب جو چئپلن به اچي مليو. اتڻ مهل اسان ڪجھ رسالن ۽ ڪتابن لاءِ چيس. پاڻ هيٺ بيسمينٽ (بهري) ۾ وٺي هليو. جتي ٿي چار ننڍا ڪمرا هئا جيڪي ذري گهٽ ڇتين تائين ڪتابن سان پريا پيا هئا. پاڻ چيائين:

”هن شهر جي ماڻهن کي Sailors جو ڏاڍو خيال آهي. اسان رڳو هڪ دفعو اخبار ۾ ڏنو هو ته ڪنهن وٽ به پڙهڻ يا وندر جو ڪو فالتو سامان هجي ته اسان ڏي موڪليو. جيئن جهازين کي ڏيون جيڪي زندگيءَ جو ڪافي حصو ڪناري جي خوشين کان ڪٽيل زندگي، سمنڊ جي ويرانين ۽ تنهائين ۾ گذارين ٿا.

اشتهار پڙهڻ کان پوءِ هاڻ ايترا ته ماڻهو رسالا ۽ ڪتاب ڪٽيو اچن ٿا جو رکڻ جي جاءِ ناهي ۽ موٽائي ڇڏڻا ٿا پون. ڪجھ ماڻهو ته تاش، ليوڊو، ڪيرم ۽ ٻيون ڪيتريون ئي رانديون ڇڏي ويا آهن. ريڊرس ڊائجسٽ، پلي بئاءِ، نيويارڪر ۽ ٻيا ڪيترا رسالن وار مهني جون ٻچيل ڪاپيون هتي ڇڏيو وڃن ته پلي جهازين کي ورهائي ڏيو.

بهرحال هي جيڪو به هتي سامان پيو آهي سو توهان لاءِ آهي. هي سڄو ڪلب ئي توهان لاءِ وقف ٿيل آهي جتي وندر جون گهڙيون گذاري سگهو ٿا. ڪتاب به جيڪي ڪٽي سگهو ٿا ڪٽو.“

اسان ڪانئس ڪنهن ڪوڪي يا پلاسٽڪ جي ٿيلهيءَ جي گهر ڪئي جنهن ۾ چونڊيل ڪتاب وجهي ڪٽي سگهون. پاڻ آخري ڪنڊ واري ڪمري جي پنيان واري گهٽيءَ ڏي اشارو ڪري ٻڌايو ته ايڏانهن ٿيلهين جا انبار پيا اٿانوَ، جيڪي وٽنوَ ڪٽو. ان بعد پاڻ ته مٿي ٽي وي ڏسڻ هليو ويو.

اسان پهرين ڪا مضبوط ٿيلهي ڳولڻ ۾ لڳاسين. مختلف ماپن جون ٿيلهيون، سؤ سؤ جي بنڊلن ۾ ڪتابن جي بنڊلن سان گڏ رکيون هيون. ڪي ٿيلهيون ته ماڻهوءَ جي قد جيڏيون ڪچرو وجهي اڇلڻ لاءِ هيون ۽ تمام مضبوط هيون. جيڪي ننڍيون هيون سي به ڦٽ ڪن ته ڏڳهيون هيون. مون جلدي به وڏيون ٿيلهيون ڪٽي، هڪ جي اندر ٻي وجهي وڌيڪ مضبوط ڪئي ۽ هڪ به

ڪتاب اتان ئي ڪنيا. باقي ڪتاب ٻين ڪمرن مان چوندي ڪٽڻ لڳس. سيڪنڊ انجنيئر اتي ئي لڳو رهيو. هڪ ٻه دفعو سڏ ٻه ڪيومانس ته هيڏانهن ٻه ڪافي مختلف قسمن جا ڪتاب رکيا آهن. آخر ڪجهه دير بعد ڪيس هلڻ لاءِ آواز ڏنم.

اسان ٻئي ڪتابن سان ٿيلها ڀري مٿي آياسين. ايتري ۾ ٻيا خلاصي ٻه اچي ويا. انهن ٻه ڪجهه ڪتاب ڪنيا ڪجهه راندين جو سامان ۽ بس ۾ چڙهي جهاز تي آياسين.

ٻئي ڏينهن سيڪنڊ انجنيئر جي ڪئبن ۾ سندس چوند جا ڪتاب ڏسڻ لاءِ گهڙيس ته چوڻ لڳو:

”چيف صاحب ڪجهه رسالا ته پڙهڻ لاءِ ڏيو.“

”اڙي بابا تون سجو سارو اڌ گڏهه ڪتابن جو ڪٽي آيو آهين.“ مون ڪنڊ ۾ رکيل سندس ٿيلهيءَ ڏي اشارو ڪندي چيو.

”مون رسالا نه ڪنيا، ان ڪري توهان کي ڪجهه ڏيڻا پوندا.“

ٿيلهيءَ ۾ ڏسڻ لاءِ اڳتي وڌيس:

”ته چا تو رڳا ڪتاب ڪنيا چا...؟“ اهو چئي جهڙو ڪٽي ٿيلهيءَ جو منهن کوليان ته سڄي ٿيلهي پلاسٽڪ جي ٿيلهن سان ڀري پئي هئي.

اسان ڏاڍو ڪلياسين، سيڪنڊ انجنيئر چيو:

”سائين ڪتاب ته ٻين هنڌان ٻه ملي ويندا، ٿيلهيون ڪٿان اچن...!“

سگهڙ ۽ سيبائتي زال

يوڪوهاما (جپان) ۾ هڪ سک سردار جو ساڙهين جو دڪان آهي. ساڙهيون پسند ڪندي اسان مرد فيصلو ڪري نہ سگهياسين تہ زالن لاءِ ڪهڙي رنگ ۽ ڪپڙي جي ونڻ ڪپي. چؤڌاري سوين قسمن جون ساڙهيون لڙڪي رهيون هيون. ڪيترين رنگن ۽ نقشن جون هيون.

دراصل اسان ڪو پڪو ارادو ڪري ڪپڙو ونڻ نہ آيا هئاسين. اسان جو ٻڌو تہ جپان جي هن شهر يوڪوهاما ۾ بہ ڪنهن پاڻ جهڙي ڪاري جو دڪان آهي. سو هڪ قسم جي تجسس ۽ شوق خاطر سردارجي جي دڪان ۾ لنگهي وياسين. اڳيان سائين سک ۽ سندس زال سردارني بہ پڪي قسم جا واپاري هئا. پهرين نظر ۾ ئي اسان کي تاڙي ويا تہ اسان ائين وائڙن وانگر پيا ڦرون ۽ جاڻ سڃاڻ ۾ بلڪل چسا آهيون، سو اسان کي ڪجھ خريد ڪرڻ لاءِ آماده ڪرڻ جي ڪوشش ڪرڻ لڳا. ٻين لفظن ۾ جيئن آيا آهيون تہ چڱي طرح ڦاسون ۽ سندس هٿن مان نہ نڪرون.

مون سان گڏ ٻيو اسان جي جهاز جو ڪئپٽن هو. آءٌ هن کان پڇان تہ هيءَ ساڙهي ڪيئن ٿي لڳي ۽ هو مون کان پڇي. جواب وچان ئي سردارجي يا سردارنيءَ ٿي ڏنو. هڪ ساڙهيءَ لاءِ سردار جي چوي:

”واهہ واهہ! ان ساڙهيءَ جو تہ جواب ئي ڪونهي. اڄڪلھ اهو ڪپڙو ٽاپ تي آهي. گهر ۾ بہ پهري سگهجي تہ ٻاهر ڪاج ڪڙي ۾ بہ.“

پر اسان ان تان بہ رڙهي وري ٻئي ڪپڙي کي آڱرين سان ڇهڻ لڳاسين.

”اها بہ سٺي ساڙهي آهي.“ سردارنيءَ پنهنجي ٻن رئنڊڙ ٻارن کي ٺڦڙ هڻڻ جي اشاري سان ماٺ ڪرائيندي اسان کي مخاطب ٿي چيو، ”انڊين ايئرلائن جون ايئرهوسٽس تہ ان تي ئي مرن. ٻي ڪنهن ڏي نگاهہ ئي ڪونہ ڏرنين.“

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

ايتري ۾ سردارجيءَ کي ڪڙڪ پئجي وئي تہ اسان جو تعلق هندستان سان نہ پر پاڪستان سان آهي. سو جيئن ئي اسان ٻي سيڪشن ۾ رکيل ساڙهيون ڇهڻ لڳاسين تہ سردارجيءَ يڪدم چيو:

”سرڪار ان مال جي اڄڪلهہ ايتري تہ ڊمانڊ آهي جو ڪارخانيدار پوري نٿا ڪري سگهن. پي آئي اي جي جيڪا بہ فلائيٽ اچي ٿي تہ اسٽيورڊ ڪان ايئر هوسٽس تائين سڌو هن دڪان تي اچي، اهي ساڙهيون خريد ڪريو وڃن. ڪڏهن ڪڏهن تہ P.I.A جون ايئرهوسٽسون ٽوڪيو مان ئي فون ڪنديون تہ اسين اچي نٿيون سگهون تون گاڏي پري ڪٽي اچ.“

اسان ٿورو وڌيڪ رڙهي پلين رنگ جي ساڙهين کي ڏسڻ لڳاسين.

”جيڪڏهن توهان کي ساڙهيءَ تي گوٺتي قلمءَ جو ڪم ڪرائڻو آهي“، سردارجيءَ ڪن اڳيان ويجهو اچي چڻ ڪو وڏو راز ٿي فاش ڪيو، ”تہ منهنجي صلاح وٺو، اڪيون پوري ان ڪپڙي مان ڪجهہ رنگ وٺي وڃو.“

ايتري ۾ ڪئپٽن ڪيسي مان سگريٽ جو پاڪيٽ ٿي ڪڍيو تہ ان سان گڏ خط بہ نڪري آيو. مون ائين ڪٽي پچيومانس تہ اڄ ٽپال آئي هئي ڇا. تہ هن ٻڌايو تہ سندس ماءُ جو خط آهي. گذريل بندرگاهہ اوساڪا ۾ آيو هو. سردارجيءَ ماءُ جو نالو ٻڌي شايد سمجهيو تہ ماءُ لاءِ ڪا ساڙهي اسان کي گهرجي، ڇاڪاڻ تہ ان ڪان پوءِ جن ساڙهين کي اسان گهورڻ لڳاسين ان لاءِ سردارجيءَ يڪدم چيو:

”اهي رنگ ۽ پيٽرن تمام سوبر قسم جا آهن ۽ گهٽ ماڻهو ٿا وٺن. ڇاڪاڻ تہ وڏن جي پائڻ جهڙا آهن. منهنجي ماءُ جو گذريل هفتي امرتسر ڪان خط آيو جنهن ۾ هن لکيو آهي تہ ’منهنجي لاءِ آٽين تہ اهي ساڙهيون آڻجانءِ نہ تہ نهيو‘.“

اسان پاڻ ۾ آهستي فيصلو ڪيو تہ ڳالهہ تہ ڏاڍي ڳري ٿي. هاڻ ڪجهہ وٺڻ ئي ڪپي. سردارجيءَ سمورو وقت اسانجي اڳيان پويان ڦريو آهي، هتين خالي نڪرڻ سنو نہ ٿيندو. آخر ڪئپٽن هڪ ڪپڙي جي ٿاڪئي تي هٿ رکندي چيس:

”چڱو سردارجي هن ڪپڙي مان، منهنجي زال جي شرٽ لاءِ بہ وال تہ ڦاڙجانءِ“

سردارجي، جيڪوو خوشيءَ مان گز هٿ ۾ ڪٽي، تيز قدمن سان تاڪئي ڏي وڌي رهيو هو سو ٻن والن جو ٻڌي ڊرو ٿي ويو. ڇڻ ست اچي ويس. پر همت نه هاري ڪئپٽن کي وري سمجهائڻ لڳو.

”سائين منهنجي ڳالهه مجو ته هن ڪپڙي مان 6 وال ساڙهيءَ جا ۽ 2 وال بلائوز لاءِ وڃي وجو. ياييءَ کي ساڙهي ضرور وڻندي. ساڙهي ڪيترا پيرا پائڻ کان پوءِ به بيڪار نه ٿي وڃي. ڪيترا دفعا ڇوڙڻ بعد ان مان توهان جي بيگم بستر لاءِ چادر ناهي سگهي ٿي. پيتي يا ٽيبل لاءِ ڪور جڙي سگهي ٿو. وهاڻ جو ڇهون ۽ ٿانون ڍڪڻ لاءِ وينڻ ناهي سگهجن ٿا. ڏسو نه منهنجي پتنيءَ پنهنجي پراڻين ساڙهين مان هي درن ۽ درين لاءِ ڪهڙا نه سندر پڙدا ناهيا آهن.“

اسان سامهون واري دريءَ تي لڳل بي سُرا قاتل، ميرا ۽ بي ترتيب پڙدا، ايئر ڪنڊيشنر جي هوا ۾ اڏامندا ڏسڻ لڳاسين. ڪنڊ ۾ سندس ”سگهڙ“ ۽ ”سيبائتي“ زال پنهنجي واڪاڻ ٻڌي مرڪڻ لڳي ۽ ڪجهه دير اڳ تائين جيڪا رکي رکي پنهنجي ننڍ ٻارن کي وڏيڪ چيغم ڪائڻ تان مٿي هاٿا چنبا هٽي رهي هئي سا هاڻ پيار سان ٻارن جي مٿي تي هٿ ڦيرڻ لڳي.

....

اسين هتي آهيون جو توهان هتي هئائو.

انگلنڊ ۾ اڄڪلهه ننڍي ڪنڊ ۽ ويسٽ انديز جا ايترا ماڻهو آهن جو اوترا انگريز سندن راڄ ۾ شايد ئي اسان جي ملڪن ۾ رهيا هجن. لنڊن جي آڪسفورڊ اسٽريٽ ۾ ته انگريزن جي ٽوپلن کان وڌيڪ سکن جا رنگين پٽڪا ڏسڻ ۾ اچن ٿا.

اهو به ڪو زمانو هو ـ سورهين صديءَ جي آخر وارو، جڏهن انگلنڊ ۾ رڳو اڇي چمڙي جا انگريز يا ڪجهه يورپين، واپار وڙي لاءِ هوندا هئا. ڪجهه حبشي

المغرب جا مزوري خاطر انگلنڊ پهتا ته انهن جي خبر ٻڌي ايلزبيٿ (پهرين) ڪاوڙ ۾ اچي وڏن شهرن جي سيني ميئرن کي خط لکيو هو:

"There are black Moors in this realm; those kind of people should be send forth of the land……"

۽ ان حڪمنامي جاري ٿيڻ تي جرمن سوداگرن تي اهو ڪم سونپيو ويو ته ڪاري چمڙيءَ جي ماڻهن کي هن ملڪ مان ٻاهر ڪڍن. ان هڪ ئي شهنشاهي آرڊر تي، انگلنڊ، چند آيل رنگين چمڙيءَ جي ماڻهن کان صاف ٿي ويو.

انگريز قوم، جپانين وانگر ڪافي حد تائين هڪ جهڙن Homogenous ماڻهن جي ئي سمجهڻ ڪپي جيئن اسان وٽ به اجا ڪن ڪن قومن ۾ آهي ته هو پنهنجن قبيلن (ڏاڏي پوٽين) ۾ ئي شاديون مراديون ڪن ۽ هڪ ئي رنگ، روپ، نقش نگار ۽ عادتن ڪردارن (ويندي بيمارين) جا ماڻهو نظر ايندا. انگريز قوم به سيلٽڪ Celtic ۽ ائنگلو سئڪمن قبيلن جي پيداوار آهي جا اتر ڪنڊ جي نارڊرڪ 'قورن'۔ وائڪنگ جي ملاوت سان هڪ ئي قسم جي هلندي اچي.

"While as an angel is the English Child"

وليم بلئڪ شاعر جو اهو راڳ آهي جيڪو هن به صديون اڳ لکيو هو ـ ايلزبيٿ پهرينءَ جي متي بيان ڪيل ڏيهه نيڪاليءَ بعد.

پر افسوس جو ان ڳالهه کان ڪجهه عرصو پوءِ، بقول ٽائيم رسالي جي، هاڻ:

"Brown as a berry are some English Children"

انگلنڊ جي ڪيترن دڪانن، ڪارخانن، اسڪولن ۽ محلن ۾ هلندڙ ماڻهن جي ڳهتن ۾ اچي برف جهڙي چمڙي جي ماڻهن کان وڌي، ڇانهن جي رنگ جهڙا هندستاني، ڪٽڪ رنگا پاڪستاني ۽ چاڪليٽي رنگ جا ويسٽ انڊيزي نظر ايندا.

لنڊن جي خوبصورت علائقي ريجنٽ جو پارڪ روڊ، رمضان جي مهيني ۾، نماز تي مسلمانن جي سجدي وقت سجو ڏڪجي ويندو آهي. ڪارنابي Carnaby

اسٽريٽ جنهن جي بلي بلي دڪانن، اڄ کان پندرهن ويهه سال اڳ دنيا ۾ مني اسڪرٽن جو فئشن آندو. ان ۾ اڄڪلهه مشرقي شيون وڪامي رهيون آهن ۽ موراڪو، مصر ۽ مدراس جي بازارين جو ڏيک ڏئي ٿي. اڌ کان وڌيڪ دڪانن تي هندستانين ۽ پاڪستانين جو قبضو آهي يا گهٽ ۾ گهٽ انهن جا مئنيجر آهن. مڊلئنڊ جي اسڪولن ۾ جتي بار رسيس ۾ کائڻ لاءِ سئنڊوچ آڻيندا هئا اتي اڄڪلهه ڪيترن ٻارن جي ٽفنن ۾ ڀوڙ ماني نظر اچي ٿو. براڊفورڊ، مانچسٽر جهڙا شهر ته اڄ جي انگلنڊ جا نه پر 1950 جي پاڪستان هندستان جا شهر لڳن ٿا.

بمبئي، شڪارپور، نارائڻ گنج ۽ ڪئنڊيءَ ۾ ڪنهن زماني ۾ جيڪا سني مستي، ڳڙڌاٽي، آچار، منا پڳڙا، لپئي، پيهون، ستون، ڏريو ۽ چم چم وغيره ملندو هو ان لاءِ اڄ سڪجي ٿو. پر انگلنڊ جي انيڪ پاڪستاني، هندستاني، بنگلاديشي ۽ سلوني دڪانن ۾ اڄ به انهن ڪاڏن جي شين کان وٺي نوڪليءَ جون گوڏيون، گنگا جو پاڻِي، ڪولمبو جا ڪاجا ۽ مسالا ۽ چارسدي جي نسوار عام جام ملي سگهندي. پر ۾ وينل تر جي ٻوليءَ تي پنجابي دڪاندار جو لوٽي ۾ لسي ناهڻ، سندس ڪشادي چاتيءَ تي وارن سان گڏ ڍير تعويذن جو لٽڻ، ملباريءَ جي ميٽ جهڙي چانهه سان گڏ پاڙي اوڙي جون تازيون گلائون ۽ اسڪينڊل پيش ڪرڻ، سنڌي واٽئي جي ڳُڙ جهڙين ڳالهين سان گڏُ ڪپڙي جي ويٽ ڪرڻ ۽ ”شات پائي چمپا، جاڳو ري جاڳو“، جي بئڪ گرائونڊ ڌن تي بنگاليءَ ڪي انگلنڊ ۾ چم چم وڪڻندو ڏسي، دل چوي ٿي ته هنن ماڻهن تان جيڪر قربان ٿجي، جن پرڏيهه ڪي ڏيهه ٺاهيو آهي.

اهي سڀ ڳالهيون اهڙيون آهن، جن کي ڪيترا انگريز برداشت نه ٿا ڪن. هڪ اسڪول جي بنگالي ماسترياڻيءَ ٻڌايو:

”هي نه ٿا چاهين ته اسان جي عجيب ۽ غريب مخلوق سندن ڌرتي والاري، پنهنجي من مستيءَ تي هلي ان ڪري ڏينهون ڏينهن نفرت وڌي رهي آهي اڄ ڪين اسان جي ڀوڙ داڳ ڪرڻ جي خوشبوءِ کان به چڙ ٿي لڳي.“ هن جذباتي ٿيندي چيو، ”۽ جڏهن پاڻ اسان جي سوني ڌرتيءَ تي شراب جي ڊپ پکيڙيندا رهيا تڏهن.......؟“

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

هڪ ٽئڪسيءَ ڊرائيور سک ٻڌايو: ”ڏينهون ڏينهن وطن ڪان ايندڙن لاءِ قاعدا قانون سخت ٿيندا وڃن. نوان دستور لاڳو ٿيندا وڃن. جيڪي هتي ڏاڏن، پڙڏاڏن ڪان رهندا اچن انهن کي به نه ٿو بخشيو وڃي.“

هڪ سنڌي بئريسٽر شڪايت ڪندي چيو: ”اسان ته پيڙهيون اڳ، پنهنجا مائٽ مٽ ڇڏي هتي ئي رهي پياسين ۽ اسان کي انگلنڊ جي شهريت پاسپورٽ ۽ قوميت آهي. اسان جو نوڪريون هتي، گهمڻ ڦرڻ هتي، اسان جون مسجدون هتي، ٻارن لاءِ اسڪول هتي، اسان به قانوني طرح اهڙائي برٽشر سڏائڻ جو حق رکون ٿا جهڙا يوريءَ چمڙيءَ جا انگريز.“

انگلنڊ ۾ جتي انگريز ڏارين لاءِ نعرو هڻن ٿا:

“Go back – do not enter”

اتي پاڪستاني، هندستاني ۽ جئمڪين، ان ظلم جي خلاف جلوس ڪڍندا رهن ٿا. ويجهڙائيءَ ۾ هڪ عورتن جي جلوس ۾ ڪنيل هڪ بئنر تي لکيل نعرو، هن وقت ياد اچي رهيو آهي.

“We are here, because you were there.”

....

جيڪا پاڻ ڪنواري هُجي....

هر جهاز جي ڊيوٽي ميس بہ خوب هوندي آهي، جتي وڏن وڏن جهازن سياستدانن، فلمي اداڪارن کان وٺي، جهاز جي چيف انجنيئر ۽ ڪئپٽن جون ڪلي دل سان گلائون هلنديون آهن. جتي سيڪس کان مذهب تائين دنيا جي هر عنوان تي بنا روڪ ٽوڪ بحث هلندو آهي. گهڻو ڪري ٽرڊ انجنيئر جو ڊيوٽي ميس تي راڄ هوندو آهي. هو ان جو بي تاج بادشاهہ هوندو آهي. ڪڏهن ڪڏهن اها پڳ سيڪنڊ انجنيئر تي هوندي آهي ۽ پاڻ کان جونيئر سڀ چوڏاري ميڙي وينو هوندو آهي. ڊيوٽيءَ ميس جون ڪجهہ ڳالهيون جي هن وقت ياد اچي رهيون آهن:

هڪ دفعي جپان ۾ ڊيوٽي ميس ۾ چانهہ جي ڪوپ تي ڪچهري هلي رهي هئي، رات جا اٺ ڪن ٿيا هئا. ڪجهہ همراهہ اجا اوساڪا شهر جي ڪنڊ ڪڙڇ ۾ گهمي رهيا هئا. هن دفعي جهاز، جپان ۾ چڱا ڏينهن بيٺو هو. موسم بہ سني هئي. انجڻ روم جو بہ گهڻي ڀاڱي ڪم سمنڊ تي يا ڏور اوير جي شروعاتي ملڪن: ملايا، ٿائلنڊ ۽ فلپين ۾ لاهي ڇڏيو هوسين. آءٌ تن ڏينهن ۾ جهاز جو ٽرڊ انجنيئر هوس. جپان جي شهر ۾ پهريون دفعو شايد آيو هوس يا پهريون دفعو چڱي طرح گهمڻ لاءِ مليو هو سو خوش هوس.

سيڪنڊ انجنيئر چيو: ”هي تہ ڪجهہ بہ ناهي، آءٌ جڏهن فارين ڪمپنيءَ جي جهاز تي هوندو هوس تہ اهو جهاز جاپان تہ خبر ناهي ڪيترا دفعا ايندو هو ۽ هر بندرگاهہ ۾ ڪيترو وقت يڪساهي بيٺو هوندو هو. ان جهاز جي ڪهڙي ڳالهہ ڪجي. اڄڪلهہ جي ماڊرن جهازن تي ڪم ڪنڌڙ توهان جهڙا انجنيئر انهن جهازن جي مشينن بابت تہ سوچي بہ نہ ٿا سگهن. روز سمنڊ تي بريڪ ڊائون هوندي هئي ۽ بندرگاهن ۾ اوور هالنگ ۽ سروري. جهاز رنڊيءَ وانگر مٿان نئون نڪور لڳندو هو هيٺ انجڻ روم ۾ وڃي ڏس تہ ڪباڙخانو هوندو هو. بس ائين ئي ڏڪن ٿاڦن تي هلندو هو - نڌڻڪن يتيم ٻارن وانگر.

”هڪ دفعي هتي جپان ۾ سندس مشينري اهڙي خراب ٿي پئي جو يڪا ٽي مهينا متسوبشي ورڪشاپ وارا مرمت ڪندا رهيا. جهاز جا انجنيئر رڳو ڪڏهن ڪڏهن انجڻ روم ۾ وڃي باڊي بلڊنگ ڪري موٽي ايندا هئا. هڪ ڏينهن مون بہ سلينڊر هيڊ واري پليٽ فارم تي ڪجهو پائي ڏنڊ پئي هنيا تہ مٽان چيف انجنيئر اچي ويو. چيو، ”هي انجڻ روم آهي يا پولوءَ جو آکاڙو....؟“

”پولوءَ جو آکاڙو ـ مون فقط دل ۾ ورندي ڏني. ان جهاز جو هڪڙو جنريٽر تہ سجو نڪري ورڪشاپ ۾ نهڻ ويو هو. ڪرئنڪ شافٽ جي اها حالت هئي، جو ان لاءِ ورڪشاپ خاص بيئرنگ تيار ڪري ڏني هئي، جهڙو گولي پيالي وارو سنڌُ (Hip Joint). پوءِ جڏهن ڊگ ڊگ ، ڊگ ڊگ ڪري جنريٽر هليو تہ مين بيئرنگ ۾ شافٽ ائين ٿي گهمي جڻ ڪو مهري اٺ گپ ۾ هلي رهيو هجي.

يوڪوهاما پورٽ اٿارٽيءَ وارا بہ هن جهاز مان تنگ ٿي پيا تہ ڪڏهن جان ڇُٽندي. ٽن مهينن کان هي مروان جاءِ والاريو بيٺو آهي. رڳو رڪي رڪي ڪارو دونهون ٿو ڪڍي.آخر ٻن ٽگن ذريعي ڇڪي آڻي ائنڪريج (ڪلي سمنڊ) تي ڇڏيائون تہ باقي مرمت پاڻهي اتي ترسي ڪريو ۽ اتان ئي هليا وڃو. پر ٻئالر آخر تائين صحيح نہ ٿيڻا هئا سي نہ ٿيا. ماڳهين هلندڙ جنريٽر بہ بيهي رهيا. نياپي موڪلڻ لاءِ بيٽريون بہ چارج ٿيل نہ هيون جو ڪٽي وائرليس ڪجي. آخرڪار بندرگاهہ وارن ڪي لئمپ ذريعي سنگنل ڪيوسين تہ پائلٽ موڪلي اسان کي ٽگن ذريعي اندر گهرايو وڃي. پر پورٽ وارا اسان جي جهاز مان ڪو اهڙا ڪڪ ٿيو وينا هئا جو ڳالهہ ٻڌڻ بنا ساڳيو جواب تہ مهرباني ڪري لنگر هتان ڪٽي ڪوريا هليا وڃو. ڪوريا ۾ توهان جي جهاز لاءِ ڪارگو انتظار ڪري رهيو آهي.“

•••

شنگهائي ۾ پهچڻ سان فرج انجنيئر شهر جو چڪر هڻي اچي ڊيوٽي ميس ۾ خبرون ٻڌايون:

”يار چيني اسان جو ڏاڍو خيال ڪن ٿا. ٻين ملڪن جا ماڻهو ڪٽي هتي هجن يا نہ پر پنهنجن ملڪن جا چڱا خاصا آهن. فرينڊشپ اسٽور ۾ تہ پي آئي اي جي هڪ ايئر هوسٽس بہ نظر آئي.“

”پاڪستان ۾ ٻوڏ آئي آهي ان بابت تہ جيڪر خبر چار وٺينس ها. هوءَ ويجهڙائيءَ ۾ آيل هوندي.“ فورٿ انجنيئر چيو.

”ڇڏيار. آءٌ ريفريجريشن انجنيئر، منهنجي حيثيت ئي ڪهڙي. چيف انجنيئر يا ڪئپٽن هجان ها تہ پاڻ ئي ڊوڙي اچي ملي ها. خير مون بہ ڪنگهيومانس ڪونہ. اهو بہ چين تي پيو آهي، جي بئنڪاڪ، بالي يا برمودا هجي ها تہ اهڙين تهڙين تي پهرين نگاهہ بہ نہ وجهان ها.“

هڪ دفعي ڪجھ دير فلمي دنيا جون ڳالهيون ڪندي فورٿ انجنيئر چيو:
”هن جهاز جو جيڪو اڳيون چيف انجنيئر هيو، ان تي هڪ هالي وڊ جي فلم ايڪٽريس مرندي هئي.“

”ڪهڙي فلم ايڪٽريس...؟“ سيڪنڊ آفيسر ٿهڪ ڏيندي پڇيس، ”اهڙو افعال مون کي تہ منجهس نظر ڪونہ آيو هو جو فلم ائڪٽريس مريس! يا تہ هوندي ڪا اهڙي ئي شميم آرا جهڙي.“

”ڪهڙي شميم....؟“ ڪئڊٽ پڇيو.

”آهي هڪڙي ٻڪريءَ مهانڊي. اڄڪلھ تہ شايد ئي فلمن ۾ ڪا ايندي هجي. مون ئي ڪا هڪ اڌ سندس فلم ڏٺي آهي، اڌ مان اٺي وڃڻ لاءِ. ڪيس شادين ڪرڻ جو شوق ڏاڍو هوندو هو.“

”هوندو هو....؟! اڃا بہ اٿس چئہ.“

”اڙي اها تہ ناهي جنهن چيو هو تہ جيڪو ڪشمير تي جهنڊو کوڙيندو، ان سان شادي ڪنديس؟“

سڀ کلڻ لڳا.

”موڪلن ۾ جڏهن گهر لاهور ويو هوس،“ ٿرڊ آفيسر ٻڌايو: ”تہ پاڙي ۾ رهندڙ هڪ ڇوڪريءَ ٻڌايو هوم تہ اها ڏاڍ جيڪر اهو دڙڪو نہ ڏئي ها تہ سندس ميجر ياءُ ضرور ڪوڙي ڏيکاري ها.“

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

••

”يار جهاز سنگاپور ۾ ترسندو يا نه؟“ هڪ دفعي سنگاپور وٽان لنگهڻ کان پهرين اڳ فورٿ انجنيئر پڇيو.

”خبر ناهي. بڌڻ ۾ پيو اچي ته پاڻيءَ لاءِ هڪ ڏينهن کن ترسندو. آهي سيڪجهه وڏن جي هٿ ۾. ڪين شاپنگ ڪرڻي هوندي ته اهاني بهاني ضرور ترسائيندا نه ته Evaporator جو پاڻي پياريندا.“ سيڪنڊ آفيسر وراڻيو.

”جهاز تي ڪيميڪلز ته آهن ڪونه. بنا انهن جي، ايويپوريٽر جو پاڻي صحت لاءِ نقصانڪار آهي.“ هڪ ڪئڊٽ چيو.

”ڏسجي. اسان انجنيئر پنيان ’آفتر پيڪ‘ مان دبا پري پاڻي ڪڍي پيئنداسين. باقي توهان ديڪ سائيڊ وارا پيا ايووپوريٽر جو پاڻي پيئجو.“

”اها ته توهان انجنيئرن جي ذلالت آهي.“ سيڪنڊ آفيسر چيو.

”ءِ توهان ڊيڪ وارا پنهنجو پاڻ کي نتا ڏسو........!!“ فورٿ انجنيئر وراڻيو.

••

هن دفعي اسانجو جهاز جهڙوئي چين جي بندرگاهه سئمڪانگ ۾ لنگر ڪيرايو ته ڪنهن افواهه اڏايو ته مائوزي تنگ مري ٽيو آهي.

”يار مائو آهي ته جيئرو يا..........“ فرج انجنيئر پڇيو.

”نه يار جيئرو آهي. هن کي چينين اهڙا ڪشتا ڪارايا آهن جو هن صديءَ ۾ ته سندس مرڻ ڏاڍو ڏکيو آهي.“ اليڪٽريڪل انجنيئر وراڻيو.

”نه يار پوڙهو ته ڏاڍو ٿي ويو آهي. هاڻي رڳو نموني خاطر آڏون ٽيڪون ڏيئي بيهاريندا هوندس.“ ان وقت ڊيوٽي ميس ۾ داخل ٿيندڙ ٿرڊ انجنيئر چيو.

”ڪجهه به آهي. مون کي جي اڪيلائيءَ ۾ ملي ته ڪائنس رڳو اهو پڇان ته ماڻهن کي تو ڪهڙي گولي ڏني آهي جو ڏينهن رات تنهنجي ملڪ جا ڪروڙها

ماڻهو ڪم ۾ رڌا پيا آهن. پيڪنگ، شنگهائي ڪئنٽن نہ ڏس تہ ننڍا ڳوٺ سئماڪنگ، ڌهرين وغيره نہ ڏس.. جتي ڪٿي عورتون، مرد، ڇوڪريون، ڇوڪرا سادا ڪپڙا پائي ڪم ۾ لڳا پيا آهن. فئشن ۽ نواب پائيءَ جو تہ نالو نشان ئي ڪونهي. وڏي ڪان وڏي آفيسر ۽ پارٽي ميمبر ڪي بہ اهي ڪپڙا ۽ نئڙت، نيازمندي آهي تہ بندرگاهہ تي ڪم ڪندڙ مزور پورهيت ڪي بہ." فرج انجنيئر چيو.

"تڏهن تہ چين ايڏي ترقي ڪئي آهي. هتي اسان جا وزير، گورنر ايندا هٿين خالي آهن ۽ ويندا مرسڊيز ۽ ڪئڊلڪ ڪارن ۾." ترڊ انجنيئر وراڻيو.

"يار مونکي وري نڪسن اڪيلائيءَ ۾ ملي تہ پنهنجي منهن پڇانس تہ هي واٽر گيٽ وار ڦڏو ڪهڙو آهي جو تنهنجي ملڪ جون اخبارون مٿو ڪائي ويون آهن......."

"اڙي ميان، اهو ڪجهہ ڪونهي، ٺلهي بڪواس آهي، پاڻ بلڪل معصوم آهي ان چڪر ۾. سندس جيڪي چمچا آهن اهي ڪيس ڦاسائي رهيا آهن." اليڪٽرڪ انجنيئر چيو.

"ڇڏ يار. اهڙي بہ ڇا ڳالهہ . ملڪ جو صدر تي ڪري ڪيس ڪا بيٺ ئي ڪانہ تي پوي. ڪڏهن ڪنهن ڇڪلي جي اهڙي ڪا پوڙهي انچارج بڏي اٿانوَ جيڪا پاڻ ڪنواري هجي....؟ تہ پوءِ....؟" فرج انجنيئر سيني ڪان سوال ڪري اٿي ڪڙو ٿيو.

اڳ جا ۽ اڄ جا جهازي آفيسر

جن ڏينهن ۾ جهاز جي سيڪنڊ انجنيئرن جي کوٽ هوندي هئي انهن ڏينهن ۾ ٿرڊ انجنيئرن کي پرمٽ تي سيڪنڊ انجنيئر Sail ڪرايو ويندو هو ۽ اهي هڪ خاص قسم جا سيڪنڊ انجنيئر هوندا هئا، جن بابت اڄ جا انجنيئر سوچي نٿا سگهن.

اڄ جو سيڪنڊ يا چيف انجينيئر معنىٰ وڏيڪ پڙهيل ڳڙهيل، سلجهيل، جونئرن جو خيال رکندڙ ۽ ڪين انجڻ جي ڪم بابت سمجهائڻ ۽ سيکارڻ وارو. پر انهن ڏينهن جو سيڪنڊ انجنيئر.... الامان. بس خدا ڪانپوءِ هو ئي پاڻ کي وڏي هستي سمجهندو هو جهاز جو داداگير ۽ سندس حساب سان هڪ ”وڏي ۽ اهم هستي“ سمجهيو ويندو هو. سندس ڏهڪاءُ سڄي جهاز تي پکڙيل هوندو ۽ ڪڏهن ڪڏهن ته گورا چيف انجنيئر به ڪانئس ڊڄندا هئا. پڙهيل ته گهٽ نه هوندو هو پر اهو جملو اڪثر جتي ڪٿي چوندو نظر ايندو (سو به انگريزيءَ ۾) ته ”آئي هئو بن آسڪڊ تو سيل ائز سيڪنڊ انجنيئر.“ يعني پاڻ اهڙي اهم شيءِ آهي جو ڪمپنيءَ هن کي منٿ ميڙ ڪري سيڪنڊ انجنيئر ڪيو آهي نه ته پاڻ ته ڪنگهي به ڪونه ۽ واقعي ان ۾ ڪو شڪ نه آهي. چيف انجنيئرن ۽ سيڪنڊ انجنيئرن جي کوٽ ڪري جهازن جا مالڪ مجبور هوندا هئا جو بين الاقوامي قاعدن موجب مڪمل اسٽاف بنا جهاز هلي نه ٿو سگهي ۽ ڪنهن به بندرگاهه ۾ اچڻ ۽ نڪرڻ جي اجازت ناهي. اهڙي صورت ۾ خدانخواسته جي جهاز جو حادثو ٿي پوي ته انشورنس ڪمپني ڪجهه به نه ڏيندي ۽ اها ڳالهه مالڪ ڪيئن ٿو برداشت ڪري سگهي. مجبوراً هن کي چيف انجنيئر ته ڪو فارينر رکڻو پوندو هو جنهن جي پگهار جي چٽي ته برداشت ڪئي ويندي هئي پر ڪوشش ڪري انشورنس ڪمپنيءَ کان اها اجازت ورتي ويندي هئي ته بنا سرٽيفڪيٽ واري ٿرڊ انجنيئر کي سيڪنڊ انجنيئر Sail ڪرڻ جي پرمٽ ڏني وڃي، ۽ اهڙي ريت جهازن جا مالڪ ڪو ڏاريون ڳري پگهار تي رکڻ بدران سندس ئي ڪمپنيءَ جي ٿرڊ

انجنيئر کي عارضي طرح سيڪنڊ انجنيئر رکندا هئا. ڪمپني به خوش ته نئون نهيل سيڪنڊ انجنيئر به خوش.

آهستي آهستي مئرين اڪيڊمي ڪلڻ ڪانپوءِ پنهنجي ملڪ جا انجنيئر سيڪنڊ ۽ چيف انجنيئريءَ جو امتحان پاس ڪرڻ لڳا. حڪومت طرفان ۽ انشورنس ڪمپنيءَ طرفان مالڪن تي زور آندو ويو ته هو هنن کي رکن ۽ ائڪٽنگ سيڪنڊ انجنيئر آهستي آهستي تي واپس (سندس حساب سان ڊموٽ ڪري) ٿرڊ انجنيئر ڪيا ويا جن مان ڪجهه ته ان "ڊموشن" جي ڏک ۽ بيعزتيءَ ڪري جهازي نوڪري ڇڏي ويا. ڪجهه، جن پاڻ ۾ همت ساري.... بلڪ منجهن هئي پر آسانيءَ سان سيڪنڊ بڻجڻ ڪري، امتحان نه پئي ڏنائون، انگلنڊ يا ڪراچيءَ مان امتحان پاس ڪيائون.

1970 کان 1980، مرچنٽ نيوي جو اهو دور آهي جنهن ۾ تيز رفتاريءَ سان آفيسر ۽ خلاصين جو ويڇو گهٽجي ويو. 1970 کان اڳ آفيسرن ۽ خلاصين جي جهاز تي الڳ ماني هوندي هئي. خلاصي جهاز جي پوئين حصي Poop ۾ رهندا هئا جتي خراب سمنڊ ۾ تڪليف تي ٿئي. مقرر ڊيوٽين کان وڌيڪ پيٽريا ويندا هئا. پر هاڻ حالتون مختلف آهن. سيني لاءِ ماني ساڳي آهي، سيني لاءِ رهائش ساڳئي هنڌ ۽ ايئرڪنڊيشنڊ آهي. خلاصين ۽ آفيسرن جو ڊيوٽي ٽائيم ۽ ڊيوٽي مقرر آهي. ڊيوٽيءَ بعد ڪو ٿورو ئي ويڇو وڃي رهيو آهي ۽ نه فقط اهو پر آفيسرن جو به پاڻ ۾ ويڇو نه رهيو آهي. چيف آفيسر ۽ ڪئڊٽ ڊيوٽيءَ بعد ڪلي ڳالهائين ٿا ۽ گڏ گهمڻ وڃن ٿا. سيڪنڊ انجنيئر ۽ ففٿ انجنيئر هڪ ئي ٽيبل تي گڏ ماني کائين ٿا ۽ ڊسڪوٽي ۾ ڊانس لاءِ وڃن ٿا. ڪئپٽن ريڊيو آفيسر ۽ اليڪٽريڪل انجنيئر اڪثر چرچو ڀوڳ ڪندي نظر اچن ٿا ۽ نه فقط گڏ شاپنگ تي وڃن ٿا پر هڪٻئي جو سامان کڻائي اچن ٿا.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

گهرُ ۾ گرمي نقصانڪار آهي.

جهاز ڪراچيءَ کان ڪولمبو هليو، ان کان پوءِ سنگاپور کان ڦري جپان وڃڻو هو. آئون ان جهاز تي چيف انجنيئر هوس جهاز جي مختلف مشينن تي رهيل ڪم ۾ انجنيئرن ۾ هينين عملي جي ڪم جي رفتار ڏسي نيٺ سيڪنڊ انجنيئر سان دل جي ڳالهه ڪيم ته هي ڪم ڪيئن هلندو. ”جهاز جي خط استوا ڏي وڌڻ ڪري جنريٽرن جو Exhaust ٽيمپريچر به وڌندو رهي ٿو. ائين نه ٿئي، جو هڪ ڏينهن پاڙهي بند ٿي وڃن.“

سيڪنڊ انجنيئر ٽڙو ساهه کڻي چيو: ”بس رڳو ڪولمبو ۽ سنگاپور کي هٿ لاهي، جهاز مٿي اتر طرف جيئن روانو ٿيندو ته ٽڏ شروع ٿيڻ سان سڀ مشينون به صحيح ٿي وينديون ته جهاز جا ماڻهو به. سيءَ سان گڏ سيني جي ڪم جي رفتار به وڌي ويندي.“

مون کي پنهنجي سيڪنڊ انجنيئريءَ جو زمانو ياد آيو. خط استوا جي پٽيءَ وٽان لنگهندي جيئن ئي گرمي ۾ گهم وڌندي هئي ته ڪنهن جي به ڪم ڪرڻ تي دل نه چوندي هئي. موڪل واري ڏينهن ڪئبن ۾ وينو هيس ته به جسم سور کان پيو ڪڙهندو ۽ هر وقت ننڊ جو گهيرٽ ۽ غنودي طاري رهندي هئي. آفريڪا جي ڪنهن شهر ۾ جهاز هوندو ته شام جو گهمڻ تي دل نه چوندي جيسين منجهند جو ٿوري دير ننڊ نه ڪجي. شايد اهو ئي سبب آهي، جو خط استوا جي ليڪ کان پنجويهه ٽيهه ڊگريون ڪن هيٺ ۽ مٿي، آفريڪا توڙي عرب ملڪن ۾ منجهند جو به ٽي ڪلاڪ دڪان بازاريون بند رهن ٿا ۽ ماڻهو منجهند جي ماني کائي ٿوري دير سمهي رهندا آهن.

ممباسا ۾ جيئن ئي ٻارهن ٿيندا هئا، ڪلنڊني روڊ کان سئلم روڊ تائين دڪان بند ٿيڻ شروع ٿيندا هئا. ”ڪوسٽل - ڊريپر“ دڪان جا مالڪ: مينا ۽ بلديو يڪدم ماني کائي، پنکو هلائي پٽ تي وڇايل غاليچي تي ئي سمهي رهندا هئا. ”اليڪٽرانڪ ريڊيو“ دڪان جو ڪوجو مالڪ، ڪلب ۾ ماني کائي اتي ئي ڊگهي

ڪوچ تي سمهي رهندو هو ۽ آهستي آهستي سڀ رستا ۽ بازاريون سنسان ٿي ويندڙيون هيون، جڏهن ڪو راڪاس گهمي وڃي. چئوڌاري ڪڪڙون ڪون لڳي ويندي هئي. پوءِ به ٿيڻ تي آهستي آهستي مالڪ ورندا ۽ دڪان ائين کوليندا، جيئن هڪ دفعو صبح جو کوليا ويا هئا. مسلمان، ٻوري ۽ ڪوجا پنهنجي عقيدي موجب روزگار جي دعا گهرندا، هندو واس دکائي پنهنجي نموني سان گراهڪن جي آمد جي پرارٿنا ڪندا.

اهو ساڳيو حال سنڌ جي گرميءَ جو آهي. پر هاڻ ڏينهون ڏينهن ندين، عمارتن ۽ وڻڪاريءَ ڪري ڪجهه موسم بدليل آهي ۽ اها گرمي نه رهي آهي، جيڪا اڄ کان چاليهه، سٺ سال اڳ جو رڪارڊ ٻڌائي ٿو. بهرحال تنهن هوندي به چيٽ جي ڏينهن ۾ ڪانگ جي اک پيئي نڪرندي آهي ۽ سمر، ڪلر، پوسل هيڪاندي گهم ۽ ابس پيدا ڪيو آهي.

گرميءَ سان گڏ جي گهم آهي ته اها هيڪاندي خراب، جو سستي ۽ ننڊ جي گهيرٽ ڪي وڌائي ٿي. ڪولمبو ۾ ريڊيو آفيسر ته صبح جو نيرن ڪري ڏهين تائين ننڊ جي هڪ قسط پوري ڪندو هو ۽ ٻي منجهند جي مانيءَ کان پوءِ. ڪولمبو ۾ جهاز تي هيلٿ آفيسر هڪ ڊاڪٽرياڻيءَ پنهنجي ملڪ جي ترقي پذيرائي جو ڏوهه مزورن تي هڻي چيو: ”اسان جي ملڪ جا ماڻهو سست ۽ ٽوٽي آهن. پورهيو ته پڇين ئي نه ٿو. انگلنڊ ۾ پوسٽ گريجوئيٽ دوران انگريزن کي محنت مزوري ڪندي ڏسندي هيس ته رشڪ ۽ سڌ ٿيندي هيم ته اسان جي ملڪ جا ماڻهو به ائين چست ٿي ڪم ڪن ته هي ملڪ الائي ڇا مان ڇا ٿي سگهي ٿو.“

بهرحال ان ۾ سڄو ڏوهه ماڻهن تي ٿاپڻ صحيح نه آهي جو انگلنڊ يا اتراهن ۽ ڏاکڻين ٿڌن ملڪن جا ماڻهو جي هنن ٽراپيڪل ملڪن ۾ اچن ته انهن سان به ذري گهٽ اهڙي ئي ويڌن ٿئي ۽ اسان جا ماڻهو، جڏهن انهن ملڪن ۾ نوڪري ڪن ٿا يا هي جهاز جڏهن ٿڌن ملڪن ۾ پهچن ٿا ته ڏسندي ئي ڏسندي اسان جي ماڻهن جي پورهئي جي رفتارEfficiency ۽ ايترو وڌيو وڃي، جو تعجب ٿو لڳي. اسان جي ملڪن ۾ به اهو ڏٺو ويو آهي ته سياري ۾ ۽ اونهاري ۾ جن آفيسن ۾ ايئرڪنڊيشن لڳل آهي ته ڪم جي آئوٽ پٽ ۾ ڪافي فرق اچيو وڃي جو ايئر ڪنڊيشن هوا ڪي ٿڌو ۽ گهم کان صاف ٿو ڪري.

دنيا جي نقشي کي ڏسبو تہ دنيا جي غريب ملڪن کي گرم هوا ۾ گذارو ڪرڻو پوي ٿو. بلڪ گرم هوا وارا ملڪ ڊيولپمينٽ جي خيال کان غريب آهن. (اها بي ڳالهہ آهي تہ ڪجهہ عرب ملڪ، انڊونيشيا وغيره هينئر تيل نڪرڻ ڪري راتو رات امير ٿي ويا آهن. فقط پئسي ۾). اها گرم ۽ گهميل هوا جيڪا پورهيت جي Productivity گهٽائي ٿي، پر بيماري، گاهہ (جيت جڙا) ۽ ماڻهو (آدمشماري) وڌائي ٿي.. شايد سندس ترقي پذيرائيءَ جوئي سبب آهي....... منهنجي خيال ۾ تہ:

"انڊونيشيا، فلپين، سريلنڪا، هندستان (ڏکڻ هندستان خاص ڪري بنگلاديش، برما، پاڪستان، عرب ملڪ، آفريڪا کنڊ جا ان پٽي تي آيل ملڪ، اڳتي وچ آمريڪا جا ملڪ: پاناما، گئاتمالا، نڪرا گئا، اڪيدار، بولويا، پيرو وغيره سيئي ملڪ هڪ ئي پٽيءَ تي آهن ۽ سيني ملڪن جي گرم ۽ گهميل هوا جي ڪري هڪڙو ئي حال آهي. سائوٿ آفريڪا ۽ روڊيشيا جيتوڻيڪ آفريڪا ۾ آهن، پر اتي جا ماڻهو سست نہ آهن، ڇو جو اهو حصو خط استوا کان گهڻو پري ڏکڻ ۾ آهي، جيترو ترڪي، اٽلي اسپين ٻئي پاسي آهن. سائوٿ آفريڪا جي شهرن: ڪيپ ٽائون، ايسٽ لنڊن وغيره ۾ تہ جولاءِ آگسٽ ۾ ايترو ئي سيءُ پوي ٿو، جيترو ڊسمبر جنوريءَ جي مهينن ۾ نيويارڪ، فلاڊلفيا، تاشقند، مئڊرڊ ۽ پيڪنگ ۾."

هڪ سائنس جي رسالي ۾ پڙهيو هوم تہ گرمي پايو ڪيميڪل Biological Cycless ۽ Biochemical Reactions وڌائي ٿي. انهيءَ ڪري گرمي ۽ گهم ۾ ٻنين ٻارن جا جيت جڙا تين ٿا، جيڪي فصلن کي ۽ گدامن ۾ رکيل مال کي چٽ ڪريو ڇڏين. نتيجي طور اهي نقصان بہ مٿين ملڪن جي ئي قسمت ۾ آهن.

گرميءَ کان علاوه مٿين ٽراپيڪل ملڪن جو مسئلو اٽپورو مينهن بہ آهي. مٿين غريب ملڪن ۾ يا تہ تمام گهڻو مينهن پوندا: جيئن ملايا، بنگلاديش، سريلنڪا، انڊونيشيا، ڏکڻ هندستان ۾. يا تہ وري مينهن نہ برابر پوندو. جيئن مصر، پاڪستان، هندستان جو راجستان وارو حصو، چين، روس جو ڏاکڻو حصو (گوبيءَ جو رڻ پٽ وغيره)، سعودي عرب، ڪويت ۽ بيا عرب ۽ آفريڪا جا ملڪ.... (صحرا بيابان جي هينيان مٿان وارا). مٿين ترقي پذير ملڪن ۾ گهڻو ڪري سوڪڙ هوندي آهي ۽ مينهن وسندو بہ تہ هڪ ئي وقت لڳاتار نارا ٿي

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

جيڪا پڻ خراب ڳالهه آهي. مثال طور اتر نائجيريا ۾ سوڪڙ لڳي پئي هوندي، سڄي سال جو مينهن چند ڏينهن ۾ هڪ انچ في ڪلاڪ جي حساب سان وسي ماڳهين ٻوڙ ٻوڙان ۽ نقصان ڪري ويندو ۽ جاوا ۾ ته اڍائي انچ في ڪلاڪ جي حساب سان وسي ٻنيون ٻارا لوڙهي ويندو آهي. اهڙي قسم جي مينهوڳي جرمني، سئٽزرليند، ڪئنادا، امريڪا، آسٽريليا، نيوزيليند وغيره ۾ نه ٿي ٿئي. جاوا جيترو مينهن جيتوڻيڪ جرمنيءَ ۾ به وسي ٿو، پر هڪ ئي وقت، ماڻهن، گهرن ۽ ڌرتيءَ سان يڪ ساهي راڳا ڪرڻ بدران، ڌيرج سان ڦڙ ڦڙ جي صورت ۾، ساهين سان سڄو سال وسندو رهي ٿو.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

سفر ۾ غلطفهميون ۽ جهيڙا جهتا

چوندا آهن ته ماڻهو جي خبر مسافريءَ ۾ ئي پوي اها ڳالهه اڄ کان هزارين سال اڳ به صحيح هئي، جڏهن ماڻهو اٺن، گڏهن تي سفر ڪندا هئا يا ڪاٺ جي ٻيڙين تي ۽ اڄ به، جڏهن فرحت بخش ويڪرا هوائي جهاز، پئسينجر لائينر ۽ بليٽ ٽرينيون نڪتيون آهن.

ڪڏهن ڪڏهن سفر ۾ سنا دوست به پاڻ ۾ معمولي ڳالهين تان وڙهي پوندا آهن ۽ ڏنو ويو آهي ته اهو جهيڙو، خاص ڪري پئسا خرچ ڪرڻ بعد، يا سفر جي موٽ تي ٿئي ٿو، پوءِ اهو سفر چاهي نوڪريءَ جي سلسلي ۾ هجي، جيئن اسان، جو واپار جي سلسلي ۾ هجي، يا ڪنهن پاڪ جڳهه جي زيارت، تيرٿ، جي لاءِ ميلا ملاکڙا ته پري پر حج جي موقعي تي به ڪي ڪي وڙهي پوندا آهن. اهڙا ڪيترا مثال آهن ته ڪيترا سنا سنا رفيق، جي ويندي وقت هر قرباني ۽ تڪليف سهڻ لاءِ تيار هوندا، پر واپسي تي خريداري جي ننڍين ننڍين شين تي پيا وڙهندا. ننڍيون ۽ معمولي ڳالهيون غلطفهمي مان ٿي وڏي جهيڙي جو رخ اختيار ڪنديون آهن. حاجين جي جهاز تي ڏسبو آهي ته حج تي ويندي وقت وڏو جوش ۽ جذبو هوندو آهي. واپسيءَ تي ڪيترن جي دانهن جا دفتر ڪلي ويندا آهن. ڪو شڪايت ڪٺيو پيو ايندو ته سندس ڪنهن رفيق تاڪيو ڪپڙي جو چورايو آهي. ڪو پيو ايندو ته سندس هنڌ، پر واري، چانهه ڪيرائي خراب ڪيو آهي. ڪو ٻئي کي گاريون ۽ موچڙا هڻيو پيو ايندو ته هن سندس پير چيپيو ۽ ٻيون ڪيتريون دانهون ۽ جهڳڙا. ۽ جتي حاجين جو اهڙو حال، اتي اسان جهڙن گنهگارن جي ڇا ڳالهه ڪجي.

اها هڪ انساني ڪمزوري ۽ نفسياتي ڳالهه ڏٺي وئي آهي ته مسافريءَ ۾ - خاص ڪري واپس ورڻ وقت ڪيترن جو برداشت جو مادو ختم ٿيو وڃي. پوءِ ڪٺي ڪو حاجي هجي يا واپاري، جهازي هجي يا ٽورسٽ - هني مون ملهائڻ وارا جوڙا ئي آخري ڏينهن ۾ حساس ۽ چڙچڙا ٿيو پون ۽ وتندا وڙهندا. خاص ڪري

اسان جا جهازي ته موٽڻ وقت هتن مان پيا ويندا آهن ۽ جيئن جيئن جهاز ڪراچيءَ کي ويجهو پهچندو آهي، ظاهر آهي ته گرمي وڌندي آهي، جيڪا پڻ پنهنجو اثر ڏيکاريندي آهي.

هر جهاز تي، هر دفعي، موٽڻ وقت ننڍا وڏا ڦڏا فساد، جهيڙا جهٽا ۽ غلطفهميون ٿينديون رهن ٿيون. پوءِ هڪ دفعو جهاز ڪراچي پهچي ويو، هرڪو گهر هليو ويو ته هن کي انهن گذريل ڳالهين تي خود تعجب ۽ کل ايندي آهي. موڪل تي لهڻ وقت، نموني خاطر پڙهندڙن لاءِ اهڙو ڪو جهڳڙو فساد ياد ڪرڻ جي ڪوشش ڪندو آهيان، پر بيڪار رهندو آهي. هن دفعي ارادو ڪيو هوم ته جيئن ئي ڪا اهڙي ڳالهه ٿيندي ته سمنڊ تي ئي لکي ونندس. هن وقت اسان جو جهاز Outward Journey ختم ڪري واپس ڪراچيءَ ڏي وڃي رهيو آهي. جپان ڇڏي ڏينهن ٿي ويا آهن ۽ جهاز، سڄو ڏکڻ - چيني سمنڊ جهاڳي سيان سنگاپور وٽان لنگهندو پوءِ سريلنڪا ٻيٽ جي هينيان ڦيرو ڪائي متي ڪراچي لاءِ، وڌيڪ ڏهن ڏينهن جو سفر ڪندو.

هيستائين ڪيترين ئي ننڍين وڏين زباني ڏي ونون ۽ غلطفهميون تي چڪيون آهن، جن جي فقط ٿوري گهٽي خبر پئجي سگهي آهي، سواءِ هڪ جهڳڙي جي. جنهن ۾ گذريل به - ٽي ڏينهن ڪافي ڇڪتاڻ رهي ۽ ان ڊرامي ۾ منهنجو به ڪردار اچي وڃي ٿو، ان ڪري شروع کان آخر تائين پڙهندڙن جي دلچسپيءَ لاءِ سربستو احوال لکڻ جي ڪوشش ڪريان ٿو. مختلف ڪردارن سان ڪيترو انصاف ۽ پنهنجي طرفداري ڪئي اٿم، سو چئي نه ٿو سگهجي.

ٽيون ڏينهن ڊنر کان پوءِ ٿوري دير بوٽ ڊيڪ تي چڪر هڻي، دستور موجب متي برج تي چيف آفيسر سان ڪچهري لاءِ ويس ته ساڄي پاسي واري ونگ ۾ ڪيچي ڊيڪ سرنگ، هڪ پناڻ خلاصي ۽ سڪاٽي، چيف آفيسر جي سامهون ڪجهه بحث ڪري رهيا هئا. مون سمجهيو ڪو سندن ڊيڪ جو مسئلو هوندو سو ويجهو وڃڻ بدران پري کان ئي چيف آفيسر کي ’هيلو‘ ڪري پاسيرو ٿيس، چارٽ روم ۾ اچي پنج ڏهه منٽ چارٽ تي بيٺس، جهاز ان وقت تائيوان ٻيٽ جي سامهون 120 ڪن ڊگريون ڊگهائي ڦاڪ تي هو. ٻارهين کان چئين بجي واچ وارو سيڪنڊ آفيسر، پينسل جي نشان سان جهاز جي چئين بجي واري پوزيشن

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

تي چوُنڪڙي ناهي ويو هو. ۽ ٻارهين ٻجي واري پوزيشن تي نشان خاطر ننڍو سج ٽرڊ آفيسر ناهيو هو.

پلڪار ڪٽي سندس هڪ ڇهنب ڇئين ٻجي واري پوزيشن تي رکيم ۽ ٻي ٻارهين ٻجي (Noon) پوزيشن تي رکي، پهرين نقشي جي پاسي ڏنل اسڪيل تي ماپيم، ته اهو مفاصلو پوري هڪ ڊگري تي ٿيو. يعني جهاز ڇئن ڪلاڪن ۾ هڪ ڊگري يا سٺ ميل هلي رهيو آهي. معنيٰ جهاز پندرهن ناٽ (ڪلاڪ ۾ پندرهن ناٽيڪل ميل) ڪري رهيو آهي. هن پراڻي جهاز لاءِ اها چڱي رفتار آهي. چارٽ روم جي دري مان ڏٺم ته چيف آفيسر اجا ڪنهن فيصلي ۾ رڌل هو. متي آسمان ڏي نهار ڪيم، سج لٿي ڪي چند منٽ ٿيا هئا، پر وينس ۽ مارس سيارا صاف نظر اچڻ لڳا هئا. ويگا، ڪيوپلا، حمل، بيٽل جيوز ۽ ٻيا ڪيترا تارا چِٽا ٿي رهيا هئا. اجان چيف آفيسر ڪي انهن جي سائيٽ وٺي حساب لڳائڻو هو ته جهاز سندس واچ ۾ ڪهڙِي رفتار سان هلي رهيو آهي ۽ ڪٿي پهتو آهي. سو وڏيڪ اتي ترسڻ بدران سيڪنڊ انجنيئر جي ڪئبن ۾هليو آيس: جتي سيڪنڊ انجنيئر ۽ اليڪٽريڪل انجنيئر پڪن جو حساب ڪري رهيا هئا ته جهاز تي ڪنهن ڪنهن وٽ پکا آهن ۽ ڪنهن وٽ نه، جو جو جهاز هاٽي گرميءَ واري پٽيءَ ۾ گهڙي چڪو هو.

هي جهاز جيتوڻيڪ سينٽرلي ايئرڪنڊيشنڊ آهي، پر ڪنهن وقت گهٽ گرمي جي حالت ۾، يا ايئرڪنڊيشنڊ خراب هجڻ جي حالت ۾، جهازين کي پکا ڏنا ويا آهن. اڳئين سفر ۾ هڪ ٻه پکا گهٽ هئا، جن جي اڳئين چيف انجنيئر جهازران ڪمپنيءَ جي ڪناري و اري آفيس ۾ شڪايت ڪئي هئي ۽ آفيس وارن هن دفعي اجازت ڏني هئي ته ڪنهن به بندرگاهه مان ڇهه پکا وٺي سگهون ٿا. سو جپان ويندي وقت، هانگ ڪانگ مان ڇهه پکا ورتا ويا هئا. تن ڏينهن ۾ سيءُ هيو، ڪنهن به پکو نه گهريو هو. ان هوندي به اليڪٽريڪل انجنيئر کي چيو هوم ته هڪ هڪ ڪان پڇي، جن وٽ نه هجي انهن کي ڏئي، انهن پکن جو اکلاءُ ڪري. پر انهن ئي ڏينهن ۾ ونچن، جنريٽر ۽ انجڻ روم جي هڪ بلوئر تي ايترو ته ڪم نڪري پيو جو ٻنهي اليڪٽريڪل انجنيئرن کي فرصت نه پئي ملي جو آيل پکا ـ جن جا پرزا الڳ الڳ ٿيل هئا، اسيمبل ڪري ورهائي سگهن.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

ٽيون چوٿون ڏينهن، جيئن ئي جپان جا ڏاڪڻا بيٺ اوڪيناوا بيٺ ڇڏياسين ته گرميءَ يڪو ڪٽي زور رکيو ۽ صبح کان هڪ آگ وارو مٿو ڪائي ويو ته گرمي آهي پڪو نه اٿم. سيڪنڊ انجنيئر چيو ته گذريل وائيج ۾ ته هن شڪايت ڪانه ڪئي. بهرحال ڪيس هڪ پڪو ڏنو ويو. پڇا ڳاڇا لاءِ شام رکيسين. ان ڪي ڏسي يڪدم هڪ ڊيڪ خلاصي به سيڪنڊ انجنيئر وٽ آيو هو، جنهن ڪي چيو ويو ڪلاڪ به ترس ته ان سلسلي ۾ حساب ڪتاب ڪري يڪو سيني ڪي ڏيون ٿا. آئون به ان وقت سيڪنڊ انجنيئر جي ڪئبن ۾ وجي ويٺس ۽ پڇا ڪيم ته اڳئين دفعي ڪنهن ڪنهن وٽ هيو. اليڪٽريڪل انجنيئر به نئون آيل هو. سيڪنڊ انجنيئر ئي پهرين جو هو تنهن چيو ته گذريل سفر ۾ ته شايد سيني وٽ هئا، پر هڪ آڳ وارو جيڪو موڪل تي لٿو سو شايد پنهنجي سامان سان گڏ پڪو به کٽي ويو آهي يا ته هن وٽ هوندو ئي ڪونه ۽ گهريو ان ڪري نه هوندائين جو ڪئناڊا ۾ هئاسين ۽ اتي ٿڌ هئي. ايتري ۾ انجڻ سرنگ ڪي گهرايو ويو ته سندس ماڻهن، يعين ٽن تيل وارن ۽ ٽن آگ وارن کان پڇا ڪري ته هنن وٽ اڳئين دفعي ڪيترا پکا هئا.

ڊيڪ سرنگ ۽ انجڻ سرنگ مختلف ڪاتن جا ڪمدار سمجهڻ کپن. روز سيڪنڊ انجنيئر ۽ چيف انجنيئر پنهنجي ڊپارٽمينٽ جي سرنگن ڪي ڪم ٻڌائيندا آهن، جي سڄي ڏينهن جي رپورٽ شام جو اچي ڏيندا آهن. سو ان وقت جيسين انجڻ سرنگ معلوم ڪري اچي. تيسين اسان ايئرڪنڊيشنر بابت سوچڻ لڳاسين ته هلايون يا نه. جنريٽرين تي اڳهين ڪافي Load هو ۽ ايتري گرمي نه هئي جو اي سي هلايو وڃي، جيڪو گهٽ ۾ گهٽ چاليهه ڪلو واٽ وڌيڪ لوڊ چڪيندو ۽ جنريٽرن جا ايگزاسٽ ٽيمپريچر به ڪافي وڌندا ۽ ساڳي وقت انجڻ روم جي گرمي تي وڌيڪ اثر وجهندا، جا اڳهين ٽيتاليهه چوئيتاليهه ڊگرين تي پهچي چڪي هئي ۽ ظاهر آهي، جيڪي انجنيئر، ڊيزل ميڪنڪ، تيل وارا انجڻ روم ۾ ڪم پيا ڪن انهن ڪي تڪليف ٿيندي ۽ هونءَ به اي سي اسان انجنيئرن لاءِ فائدي واري شيءِ نه آهي - جو هڪ ته ان جي هلڻ سان وڌيڪ مشينن جي نگهباني ڪرڻي ٿي پوي ۽ ٻيو انجڻ روم جي سخت گرميءَ مان ٿڌن اي سي ڪمرن ۾ يڪدم گهڙڻ سان بيمار ٿيڻ جو ڊپ رهي ٿو. اها انجنيئرن جي خودغرضي واري

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

ڳالھ آھي. چو تہ اسان جي فائدي جي ڳالھ ناھي تہ ان کي ليڪيون ڪونہ ٿا. بھرحال اھو فيصلو ڪيو ويو تہ اج اي سي ڪونہ ٿا ھلايون. ھڪ ٻہ ڏينھن رکي پوءِ ھلائينداسين. ايتري ۾ چيف آفيسر جو فون سيڪنڊ انجنيئر ڏي آيو جو ان ريت ھو. ان وقت شام جا ساڍا ست ٿيا ھئا.

چيف آفيسر: ”يار اسان جي بندن کي گرمي لڳي رھي آھي. ھڪ خلاصي پڪي لاءِ آيو آھي.“

سيڪنڊ انجنيئر: ”يار تون واچ ختم ڪري اٿين بجي مون وٽ اچ تہ حساب ڪريون تہ ڪنھن ڪنھن وٽ ڪونھي. ائين ھرڪنھن جي چوڻ تي ڏبو وڃبو تہ ڇھ آيل پکا تہ پورا نہ پوندا.“

چيف آفيسر: ”يار سرنگ مون وٽ آيو ھو تہ گرمي آھي. يا تہ اي سي ھلايو وڃي يا پکا ڏنا وڃن.“

سيڪنڊ انجنيئر: ”اھا ڳالھ ئي غلط آھي. ايندي وقت ڏھ ڏينھن سنگاپور ۾ ۽ چار پنج ڏينھن ملاڪا اسٽريٽ مان لنگھندي لڳا ھئا تڏھن بہ اي سي ڪونہ پئي ھليو پر پکي نہ ھجڻ جي ڳالھ ڪنھن ڪانہ ٿي ڪئي. بھرحال تون نہ ھيٺ اچ تہ روبرو ڳالھ ٻولھ ڪريون ٿا.“

سيڪنڊ انجنيئر فون رکي چيو: ”ھونءَ تہ اي سي ڪٽي ھلايون ھا پر ھاڻ جي اھا ڳالھ داداگيري واري آھي تہ اي سي ھلايو يا پکا ڏيو تہ اي سي آڱونو ھلندو ۽ مونسان سرنگ واري متيئين ڳالھ ڪيائين جا مون کي بہ نہ وڻي جو ڊيڪ سرنگ پاڻ کي واقعي داداگير سمجھي رھيو ھو ۽ چيف آفيسر نئون ۽ ڪم جو ايترو تجربيڪار نہ ھجڻ ڪري سرنگ ھن تي حاوي ٿيڻ لڳو ھو جو ھن ڪان اڳ ايندي وقت سرنگ جو ھٽ ھيو بہ ان قسم جو مظاھرو مون کي ياد آيو:

جھاز جپان ڏي ويندي وقت، سنگاپور ڪان سٺ ميل ڪن اڳ خراب ٿي پيو. خراب تہ اڳھين ھو پر پروگرام اھو ھو تہ جپان جي ڊراءِ ڊاڪنگ دوران اتي جي شپ يارڊ ڪان اھي خرابيون دور ڪرائبيون پر ھاڻ ٽن مان ھڪ جنريٽر جواب ڏئي ويو بيو اڳھين خراب ھو ۽ ھلڻ لائق نہ ھو ۽ ٽيون اڪيلي سر جھاز جو لوڊ نہ ٿي ڪٽي سگھيو سو جھاز ڪلئي سمنڊ ۾ بيھاري ڇڏيوسين ۽ ٻہ ڏينھن ٻہ راتيون لڳاتار جھاز جا انجنيئر خراب جنريٽر تي ڪم ڪندا رھيا. آخر جھاز ھلڻ لائق ٿيو.

ھن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

جنهن تنهن جي دل ۾ اهو هو ته جهاز سنگاپور کان ستر اسي ميل اڳيان خراب ٿيڻ بدران سنگاپور ۾ ٿئي ها ته اهي به ڏينهن انجڻ ڊپارٽمينٽ کان سواءِ باقي جهازين کي گهمڻ ڦرڻ جو موقعو ملي وڃي ها. بهرحال هاڻ به سنگاپور وٽان جهاز ڦيرو ڪري متي جپان ڏي وڃڻو آهي ۽ جي هينئر به اهاني بهاني سنگاپور جهاز کي ترسايو وڃي ته اها سستي جڳهه آهي ۽ خريداري به ڪري سگهبي. سو ايندي ويندي انجنيئرن کان سندن بئاءِ ۽ بيا پڇندا رهيا ته سنگاپور وڃڻ جو آسرو آهي يا نه.

آءٌ ۽ سيڪنڊ انجنيئر بلڪل خوش نه هئاسين ته جهاز سنگاپور وڃي جو اسان جا جهازي انجنيئر توڙي ڊيڪ آفيسر ماضيءَ ۾، جهاز کي اهاني بهاني، سنگاپور، هانگ ڪانگ، جبرالٽر، عدن، لاس پاماس ايترا دفعا وني ويا آهن جو هاڻ ايمرجنسي ۾ ويندي به ڪناري جي آفيس وارن کي شڪ ٿيڻ لازمي ڳالهه آهي.

جنريٽر نهي راس ٿيو. في الحال ڪا خرابي نه هئي ۽ فيصلو ڪيو ويو ته سڌو جپان هلبو. اها ڳالهه بڌي ڪيترن کي ڌڪ ٿيو ته سڌ پنڌ تي سنگاپور آهي ۽ ان جي ايترو ويجهو لنگهي وڃجي ٿو جو رستن تي موٽر ڪارون هلندي پيون نظر اچن، پر اتي ڪلاڪ بن لاءِ به ترسبو ڪونه.

پمپ ۽ بي مشينري هلائي، لنگر ڪٽي اڳتي وڌڻ لڳاسين. جنريٽر صحيح پئي هليو پر سندس بيرنگ جي تيل جو دباءُ آهستي آهستي گهٽجي رهيو هو. سيڪنڊ انجنيئر سان به صلاح مشورو ڪيم ته سنگاپور تائين ڏسون ٿا جي ايترو پريشر رهيو ته نيڪ آهي نه ته گمان واري حالت ۾ اڳتي نڪري پوڻ جوکم ٿيندو. مون کي رڳو اهو الڪو هو ته Stand-By جنريٽر ته صفا ڪم جو نه هو جو ڪٽي ايمرجنسي ۾ هلائجي، ۽ هڪ دفعو سنگاپور اڪري ماٿهو ڏکڻ چيني سمنڊ ۾ گهڙيو ته پوءِ الله ئي مالڪ آهي جو پري پري تائين نه ڪنارو نه اوهي واهي. ۽ ڏکڻ چيني سمنڊ انهن ڏينهن ۾ 'الله ڏئي ۽ بندو سهي.' دنيا جي خراب سمنڊن مان هڪ هوندو آهي. جي انجڻ بند ٿي وئي ته جهاز ان خراب سمنڊ ۾ اهڙو ڪڏائيندو جو پاڻ سنڀالڻ به جنجال ٿي ويندو.

ايتري ۾ سنگاپور اچي ويو. ڪپتان کي لنگر ڪيرائڻ لاءِ چيم جيئن گهٽ ۾گهٽ سنگاپور ۾ پنهنجي جهازران ڪمپني جي آفيس ۽ ڪنهن ورڪشاپ سان وائرليس ذريعي ڳالهه ٻولهه ڪري سگهان. ڪپتان کي پنهنجي ڪئبن ۾ گهرائي فيصلو ڪيوسين ته بنا مرمت جي نه هلنداسين. ايتري ۾ ريڊيو آفيسر پنهنجي ريڊيو روم مان ڊوڙندو آيو ته ڪراچي هيڊآفيس کان ريڊيو ذريعي هي نياپو مليو آهي. نياپو پڙهيوسين ته ان ۾ هو ته جهاز کي سنگاپور ترسائي مرمت ڪرايو ۽ انشورنس ڪمپني جي سروير کي به گهرائي ڏيکاريو جيئن بعد ۾ هن کان نقصان جو خرچ پڪو ورتو وڃي.

اسان خوش ٿياسين ته اهو سنو ٿيو جو آفيس وارن به ساڳيو فيصلو ڏنو. اجا اسان ٺئي وينا هئاسين ۽ ٻي ڪنهن کي ان بابت اجا نه ٻڌايو هئوسين، ته ايتري ۾ چيف آفيسر، ڪپتان کي اچي پنهنجي ڊيڪ سرنگ جي اها ڳالهه ٻڌائي ته هو ٿو چوي ته جهاز خراب آهي ته سنگاپور ترسايو چو نٿو وڃي. اسان کي حياتي پياري آهي.

ڪپتان ٻڌي باهه ٿي ويو ۽ باهر نڪري سرنگ کي ڪافي چند ڪدڙيائين ته اسان ته ٻارن ٻچن سان Sail پيا ڪريون توڪان وڌيڪ اسان کي خيال آهي ۽ اسان ان ڳالهه لاءِ جوابدار آهيون.

پوءِ اسان تعجب ڪائيندا رهياسين ته هي ماڻهو آهي ڪيئن؟ ڪپتان ڪجهه چيف آفيسر تي به ڪاوڙيو ته هن اهڙي ڊر ڏني اٿن جو ايتريقدر متي تي چڙهي ويا آهن. حياتي پياري هجڻ کان وڌيڪ سنگاپور گهمڻ جي شوق همراهه کي ماندو ڪيو آهي.

بهرحال، اها ڳالهه ڊيڪ سرنگ جي وري ڌيان ۾ آئي ته هو پاڻ کي داداگير ٿو سمجهي يا ته چيف آفيسر چاڙهيو اٿس ته ٻئي ڊپارٽمينٽ ـ يعني انجڻ ڊپارٽمينٽ خلاف ڦڏو ٺئي ۽ A.C هونءَ ڪو شرافت سان چوي ها ته ڪٽي هلائجي پر هاڻ نه هلندو، جو هونءَ به قاعدي (آرٽيڪل) مطابق هلائڻ ضروري ناهي. باقي پڪا جن وٽ ناهن انهن کي ملڻ جو حق آهي.

چيف آفيسر جي فون کي ڏهه منٽ به نه ٿيا هوندا جو ساڳيو ڊيڪ سرنگ سيڪنڊ انجنيئر جي ڪئبن ۾ اچي زور زور سان پڪو گهرڻ لڳو. هو نشي ۾

ڏُت هو. ان ڪري هن سان وڏيڪ ڳالهائڻ بدران ڪيس چيو ويو ته تون هل ته پڪو چيف آفيسر جي معرفت موڪليون ٿا. هو نڪري ته ويو پر خلاصين کي ٻڌائڻ ۽ هنن جي همدردي حاصل ڪرڻ لاءِ دانهون ڪندو ويو ته چا آفيسرن لاءِ پڪا آهن. چا اسان انسان نه آهيون. وغيره وغيره. هي اهي ڊائلاگ آهن جيڪي، ڪجهه عرصو اڳ تائين، هيٺين عملي کي ڀڙڪائڻ لاءِ لڳايا ويندا هئا. جيئن اسان وٽ سياستدان زبانن يا فرقن جي آڙ وٺي، جذباتي عوام کي ڀڙڪائي پنهنجو مطلب ڪيندا آهن. پر ڊيڪ سرنگ جو، هينئر اهو نعرو هلي نٿي سگهيو جو ڪجهه سالن کان جهاز جا خلاصي ۽ آفيسر ذري گهٽ هڪ جهڙين سهولتن هيٺ آهن. ڪاڌو، پيتو، رهائش، دوا درمل وغيره وغيره. پر اسان جو سرنگ دانهون ڪري اهي نعرا هڻندو رهيو. ايتري ۾ ڪجهه جونئر انجنيئر ۽ آڳ وارا، هن کي ورندي ڏيڻ ۽ جهيڙي کي مچائڻ لاءِ نڪري نروار ٿيا. پر سيڪنڊ انجنيئر کين سمجهائي واپس ڪئبنن ۾ موڪليو ته هو نشي ۾ آهي سو هينئر هن سان ڳالهائڻ بيڪار آهي ۽ ٻي ڳالهه ته قانون کي ائين هٿن ۾ ڪٽڻ نه کپي.

مون تيسين ڪئپٽن کي فون ڪري حالت کان آگاهه ڪيو. ڪپتان سخت هن تي ناراض هو ته هو سيڪنڊ انجنيئر جي ڪئبن ۾ سڏو چو ويو. چيف آفيسر ٻڌايس ته هو نشي ۾ آهي شايد. پر شراب تي هڪ ته بندش آهي ٻيو وچ سمنڊ تي آيو ڪٿان؟ ڪنهن جو اهو به رايو هو ته هن مڪر ڪري اهو ڊرامو ڪيو آهي. ۽ سيڪنڊ انجنيئر چواٽي ته شراب پيئڻ جو بس اهو ئي هڪ فائدو آهي ته جنهن کي وٽي ان کي گاريون ڏجن ۽ پوءِ اهو چئي ڦري وڃجي ته آءٌ نشي ۾ هوس. بهرحال اهو فيصلو ٿيو ته سرنگ کي معافي وٺڻي پوندي.

بعد ۾ چيف آفيسر کي، جو منهنجي پاڙي واري ڪئبن ۾ رهيو ٿي، سمجهايم ته ايترو ڳالهه کي وڌائڻ مان ڪهڙو فائدو. آءٌ جڏهن شام جو برج تي تو وٽ آيو هوس، ته پڪي جي ڳالهه مون سان ئي ڪٽي ڪرين ها. اهي ورهائڻ لاءِ ته آيا آهن. هو ماڳهين پنهنجا داستان کولي ويهي رهيو ۽ آءٌ به سندس دل هلڪي ڪرڻ لاءِ ٻڌڻ لڳس.................

”اليڪٽريڪل انجنيئر اسان جي ماڻهن کي تنگ ٿو ڪري. ڪئبن ۾ بلب فيوز ٿي ويا آهن ته اهي به نه ٿو بدلائي. ڪارگو لائٽن لاءِ به رلائي ٿو ته خراب

لاٿون ڪيس ورڪشاپ ۾ پهچايون وڃن ۽ انجڻ روم ۾ جڏهن به ڊيوٽي انجنيئر کي فون ڪري اليڪٽريڪل انجنيئر کي موڪلڻ لاءِ چئون ٿا ته ڊيوٽي انجنيئر هر وقت اهو چوي ٿو ته تيل وارو واندو ڪونهي پنهنجو سڪاڻي موڪلي ڏوليو. ۽ ٽئنڪون پمپ ان ۽ آئوٽ ڪرڻ وقت به سيڪيورٽي انجنيئر تائيندو رهي ٿو........ وغيره.“

اهڙي قسم جون شڪايتون سيڪنڊ انجنيئر ۽ اليڪٽريڪل انجنيئر به ڪجهه ڏينهن کان چيف آفيسر جون ڪري رهيا هئا ته چيف آفيسر، جو اڳئين مسافريءَ ۾ هنن سان، سيڪنڊ آفيسر رهي چڪو آهي ۽ هن سفر ۾ آفيسرن جي ڪوٽ هجڻ ڪري پرمٽ تي ائڪٽنگ چيف Sail ڪري رهيو آهي سو پاڻ کي سمجهي ٿو.

اليڪٽريڪل انجنيئر جي وڏيڪ پروموشن نه هجڻ ڪري ڏهن سالن کان هو ساڳي پوسٽ تي آهي جڏهن سيڪنڊ انجنيئر ۽ چيف آفيسر، جونئر انجنيئر ڪئڊٽ تي آيا هئا. سو ظاهر آهي ڪجهه نفسياتي طرح به اهو ماڻهو بيزار رهي ٿو ۽ هو ڪجهه وڌيڪ عزت چاهي ٿو ۽ ساڳئي وقت اسان جو چيف آفيسر هڪ ته ننڍي عمر ڪري منجهس ٻاروتڻ ۽ ٻيو هر ماڻهو نئين پوسٽ تي پهرين Voyage ۾ عجيب گهٻراهٽ جو شڪار رهندو آهي. مون سان چيف آفيسر ۽ اليڪٽريڪل انجنيئر، ٻئي مختلف جهازن تي، هن کان اڳ به Sail ڪري چڪا هئا ۽ ٻئي سنا نينگر هئا پر هن وقت هڪ ته غلط فهمي ڪري ۽ ٻيو مسافريءَ جي ٿڪ ڪري - جو واپسي سفر تي گهٽو محسوس ٿئي ٿو، ٻنهي جي چيڙاڪ ۽ حساس طبيعت ٿي پئي هئي. بقول هڪ جهازيءَ جي ته ”ڳالهه ۾ ڪجهه ناهي، پر گهٽا ڏينهن ٻاهر رهڻ ڪري، هاڻ سڀ گهر ٻار کي، يار دوستن کي ياد ٿا ڪن. ۽ ٻيو پئسا به سيني جا کپي ويا آهن سو ان ڪري به چِتائي آهي. هڪ دفعو جهاز ڪراچيءَ پهچي سڀ تازا توانا ٿين ۽ پوءِ جهاز نڪري ته ڏس ڪيئن سڀ کير کنڊ ٿيو تا وڃن.“

چيف آفيسر کي مون پنهنجي منهن سمجهايو ته اهڙي ڪا ڳالهه ناهي. اهڙي دشمني اليڪٽريڪل انجنيئر، سيڪنڊ انجنيئر، ٿرڊ انجنيئر يا ڪو ٻيو تڏهن رکي سگهي ٿو جڏهن هنن کي چيف انجنيئر کان ڪو اشارو مليل هجي. پنهنجي دل بلڪل صاف آهي ۽ آءٌ ڪڏهن به نه چاهيندس ته ذاتي جهيڳڙو يا آفيشل

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

طرح ڪو جهيڙو جهاز جي هلچل ۾ رنڊڪ پيدا ڪري. جهاز ڪافي پراڻو آهي ۽ گذريل سفر جو به ڪيترو ڪم رهيل آهي. سو اليڪٽريڪل انجنيئر انجڻ جي مشينري پنيان لڳا رهن ٿا ـ هڪ موٽر اوورهال ڪن ٿا ته مٿان ٻي رڪان ٿو. ان ڪان علاوه بندرگاهه ۾ ونچن جي حالت ته اڪين سان ڏسو وينا ته اهڙيون خراب آهن جو جپان ۾ ورڪشاپ وارن به مرمت ڪان انڪار ڪري ڇڏيو. نيون وجي لڳرايو. سو اهڙين مشينرين ڪي هي ئي پراڻو اليڪٽريڪل انجنيئر آهي جو منهن ڏيون وينو آهي. نتيجي ۾ هن ڪي وقت نه ٿو ملي جو لائيٽن ڏي ڌيان ڏئي. بلب بدلائڻ ۾ چاهي. آءٌ خود به پاڻ ڪندو آهيان. ڇئين ته تنهنجو بلب به بدلائي ڇڏيندس ۽ جيسين انجڻ روم جو تعلق آهي ته اهي، واقعي اليڪٽريڪل انجنيئر ڏي، تيل وارو موڪلي نه سگهندا جو بندرگاهه ۾ به مشينري هلندي رهي ٿي ۽ سڀ مشغول رهن ٿا. ۽ اهو هر جهاز تي دستور آهي ته اليڪٽريڪل انجنيئر ڪي، ڊيڪ جي ڪم لاءِ توهان جو سڪاٽي ڳولڻ ويندو آهي. ٽئنڪن ڪي ڀرڻ ۽ خالي ڪرڻ ۾ منهنجا خود ڀهرين ڏينهن ڪان سيني انجنيئرن ڪي اهي Instructions آهن ته جيئن تون چوندين تيئن توسان ساٿ ڏين. جيئن تون نئون آهين ڪا ڪارڳو رڪائڻ ۾ پل چڪ ٿئي ته Stability لاءِ جهاز ڪي سڌو ڪرڻ خاطر پاڻي يا تيل ڪابي ساڄي يا اڳيان پويان ٽئنڪن ۾ ٽرانسفر ڪندا رهن. پر حقيقت اها آهي جو اهو ڪم ايترو حد ڪان وڏي ويو جو مون پاڻ جهليومان ته ڪجهه خيال سان تيل ٽرانسفر ڪريو، خاص ڪري بلجن جي معاملي ۾، جو تيل ڳئلن به به ٻاهر هليو ويو ته جپان جي قانون مطابق ڪمپنيءَ تي لکن جو ڏنڊ پئجي ويندو ۽ ساڳئي وقت انجنيئر به جپاني ڪورٽن ۾ ڳهلبا رهندا. بهرحال ان هوندي به اليڪٽريڪل انجنيئر ڪي به سمجهائي ٿو ڇڏيان.

اليڪٽريڪل انجنيئر به ان تي مچريو وينو هو ته هي چيف آفيسر ڳالهائڻ جو بدتميز آهي ۽ ڊيڪ سرنگ ڪي به هن موڪليو آهي، سندس بيعزتي ڪرڻ لاءِ. مون ڪيس به سمجهايو ته اهڙي ڳالهه ناهي پاڻ ۾ نهي وجو ۽ ڪئپٽن خود محسوس ڪيو آهي ته واقعي چيف آفيسر جي غلطي هئي جو سندس ماڻهوءَ (ڊيڪ سرنگ) ڪي ائين نه وڃڻ ڪپندو هو. جيڪڏهن نشي ۾ نه هو ته سنئين سڌي غلط ڳالهه هئي ۽ جي نشي ۾ هو ته هيڪاندي غلط ڳالهه ٿي جو جهاز تي جڏهن

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

شراب جي جهل آهي تہ اهو آندو ڪنهن ۽ هن پيتو چو؟ ۽ هاڻ ڪئپٽن اهو فيصلو ڪيو آهي تہ ڊيڪ سرنگ سپاٽي توهان کان معافي وٺندو.

ٻئي ڏينهن صبح ساڻ چيف آفيسر فون ڪيو تہ ڊيڪ سرنگ هن وٽ ويٺو آهي ۽ معافيون پيو وٺي.

”بس يار توهان پنهنجو پاڻ ۾ نهي وجو.“ مون چاهيو ٿي تہ هاڻ اها ڳالهہ جلد ختم ٿي وڃي ۽ خاص ڪري سرنگ غلطي محسوس ڪئي آهي تہ پوءِ بس.

اهو سڄو ڏينهن روزمره وانگر ڪم هلندو رهيو. منجهند وقت ڪپتان، چيف آفيسر ۽ سيڪنڊ آفيسر هڪ ئي وقت مون وٽ اچي نڪتا ۽ ڪوڪ پيئندي مختلف ڳالهين تي خبر چار هلندي رهي:

”جهاز جي اڄ جي رفتار تہ سٺي آئي آهي، سڀان ڏکڻ چيني سمنڊ ختم ٿي ويندو ۽ سنگاپور پهچنداسين.“

ڪجهہ مذهبي مسئلا تہ اسلام ۾ طلاق بعد ٻار پيءُ جا ٿيندا ٿين ۽ چو نہ ماءُ جا؟ قيامت جي ڏينهن ماءُ جي نالي سان چو سڏيو ويندو. ڪجهہ سياسي ڳالهيون: امريڪا غلط گهوڙن تي شرطون پيو رکي ۽ سندس حشر ايران، تائيوان، ويٽنام کان ڏکڻ ڪوريا تائين ساڳيو آهي.

بهرحال هڪ بجي ڌاري سڀ مانيءَ لاءِ اٿي ويا. شام جو سيڪنڊ انجنيئر وري آيو ۽ ڪجهہ دير بئالر فيڊ پمپ ۽ اسٽرن ٽيوب جي Gland بابت ٻڌائيندو رهيو تہ Leakage وڌي وئي آهي ۽ ڪراچي پهچڻ سان ڪو ٿوبو گهرائي هيٺ سمنڊ ۾ لاهي وڏيڪ پئڪنگ وجهڻي پوندي، وغيره وغيره. ان بعد چوڻ لڳو:

”هاڻ هڪ غير سرڪاري مسئلو.........“

”ڪهڙو.....؟“ ڪلي پڇيو مانس.

”مسئلو اهو آهي تہ سرنگ معافي نہ ورتي آهي.“

”يار صبح چيف آفيسر چيو پئي تہ سرنگ معافيون پيو وٺي.“

”اهو چيف آفيسر فقط توهان کي چيو آهي پر سرنگ اسان وٽ نہ آيو آهي ۽ هو شايد معافي نٿو وٺڻ چاهي تو مون کي تہ ڪا Feeling ناهي پر هينئر مون وٽ جونئر سپ وفد ناهي آيا ۽ هڪ جذباتي نوجوان (ففٿ انجنيئر) تہ ايترو بہ

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

چيو تہ چيف انجنيئر صاحب رڳو حڪم ڪري. ۽ انجڻ کي بند ڪري جهاز کي روڪي ان ڳالھ جو فيصلو ڪرايون. اسان هر ساٿ ڏيڻ لاءِ تيار آهيون.“

مون ڪلنڊي وراٽيومانس تہ فيصلو پنهنجي جاءِ تي، پر غريب ڪمپنيءَ جو ڪهڙو ڏوھ جو جهاز کي بيهاري ڪيس ٽوٽ وجهجي. باقي سرنگ معافي نہ ورتي تہ پوءِ بہ پاڻي ضرور ٿيندا. نہ تہ هرهڪ کي چوندو وتندو تہ منهنجو رعب آهي جو انجنيئر ۽ ڊيڪ آفيسر بہ منهنجي هٿ ۾ آهن.

سيڪنڊ انجنيئر ويو تہ ڪئپٽن کي فون ڪيم تہ هيڏانهن اچ تہ چانهن پيون، سو پڇندو آيو تہ خيريت تہ آهي. ڪيس سيڪنڊ انجنيئر واري ڳالھ ٻڌايم ۽ پاڻ ۾ فيصلو ڪيوسين تہ ڊيڪ سرنگ ضرور معافي وٺي نہ تہ سيان هرڪو پنهنجو پاڻ فيصلو ڪندو رهندو. ڪپتان منهنجي ڪئبن مان ئي برج تي فون ڪري چيف آفيسر کي چيو تہ ميان ڊيڪ سرنگ کي تو اجا ڪجھ نہ چيو اٿئي جو معافي وٺي. جواب ۾ هن ٻڌايو تہ هينئر هينئر ڪيس وري گهرائي چنڊ ڪڍي اٿم ۽ معافيءَ لاءِ وڃي پيو. ۽ هن اچي معافي ورتي.

ان بعد ڪپتان سان گڏ ڪجھ ان مسئلي جي چنڊ ڇاڻ ڪئي وئي تہ خبر پئي تہ ان سڄي شيطاني چرخي پنيان ڳڙ جي آڱر لڳائڻ وارو ريڊيو آفيسر هو جنهن جي چيف آفيسر سان نہ ٿي نهي. هن ڊيڪ سرنگ کي چيف آفيسر خلاف ڀڙڪائي موڪليو تہ تنهنجو صاحب ڪهڙو آهي جو توهان جو خيال نہ ٿو رکي. چيف آفيسر جي وري اليڪٽريڪل انجنيئر سان لڳل هئي تنهن موقعي مان فائدو وٺي ڊيڪ سرنگ کي ٽتل حالت ۾ اليڪٽريڪل انجنيئر ڏي موڪليو. پر اتفاق سان سيڪنڊ انجنيئر ۽ آءٌ بہ ان وقت وينا هئاسين. وري جونئرن کي غيرت ڏيارڻ ۾ بہ ريڊيو آفيسر جو هٿ هو. جن کي جيتوڻيڪ سڄي قصي جي خبر نہ هئي پر هن ريڊيو آفيسر، هنن اڳيان وڃي اهڙيون لهيون رکيون ۽ Mob-mentality پيدا ڪئي جو هو سڀُ گوڙ لاءِ آماده ٿي ويا. پر ان سڄي قصي ۾ Credit ڪئپٽن کي ڏيڻ کپي جنهن سڄي معاملي کي سلجهائي ڇڏيو. ۽ سلجهائي بہ اهڙو ڇڏيو جو ٻئي ڏينهن کان سڀ کير کنڊ ٿي ويا ۽ ڪمال اهو جو چيف آفيسر جي شاديءَ جي ڏينهن بہ ٻئي ڏينهن تي اچي ويو تہ سيڪنڊ انجنيئر جو برٿ ڊي بہ ساڳي ڏينهن تي جو سيڪنڊ انجنيئر چيو تہ ڪيڪ ناهي تو ڪارايان تہ چيف آفيسر

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

ڪلفي ناهڻ لاءِ اڳواٽ ئي ڪير ڪاڙهڻ لڳو. ان وقت جهاز سنگاپور وٽان لنگهي رهيو هو.

سنگاپور ۾ موجود اسانجي برانچ آفيس وارن وائرليس تي اسان کي ٻڌايو ته ڪراچي هيڊ آفيس مان ٽيليڪس آيو آهي ته سڄي دنيا ۾ تيل جي قيمتن ۾ ڦيرقار اچڻ ڪري موجوده حالتن مطابق سنگاپور ۾ تيل وري به سستو آهي سو جهاز جي ٻي سفر جو تيل به هتان ۾ هينئر ئي وٺي پوءِ اڳتي وڌو.

انڊي کي گهرجي هڪ اڌ، هتي ٻئي پئي مليون. اسان به اهو ئي ٿي چاهيو ته سنگاپور ۾ ڏينهن به ترسي ڪجهه ٽڪ پيجي. جپان کان نڪتي يڪ ساهيءَ ڏهه ڏينهن ڪن تي ويا هئا. يڪدم ائنڪر ڪيرائي پائلٽ جو انتظار ڪيو ويو جنهن جهازکي آڻي اندر سنگاپور ۾ بڌو. ڊيوٽي وارن کان علاوه ٻيا سڀ ڪمپنيءَ جي لانچ ۾ شهر گهمڻ ۽ فلمون ڏسڻ هليا ويا. ٻئي ڏينهن جڏهن جهاز هليو ته عملي جي وچ ۾ اهڙو امن ۽ شانتي هئي جهڙي گهوٽ ڪنوار جي وچ ۾، شاديءَ کان پوءِ ڪجهه ڏينهن.

“See the Doctor”

منهنجو هن جهاز تي گهٽو اٽڻ ويهڻ ڪئپٽن سان آهي ۽ هن ڪئپٽن ۾ سڀ کان سٺي ڳالهه مون کي جا لڳي تي سو آهي سندس Sense of Humor (حس لطافت) عام ڳالهه به اهڙي دلچسپ نموني سان بيان ڪندو جو ڪيڏي به بوريت چانيل هجي، وٽندي پئي.

هڪ ڏينهن ٻڌايائين ته جڏهن هو ڪئڊٽ هو ته هڪ دفعي سندن چيف آفيسر، جو ڪنهن زماني ۾ اڪيڊمي ۾ اسان جو پروفيسر به رهي چڪو آهي ۽ پنهنجي زماني جو تمام سخت قسم جو آفيسر مڃيو وڃي تو ۽ ڪنهن سان ڪلي به نه ڳالهائيندو هو، سو ڪيس ۽ هڪ ٻئي ڪئڊٽ کي امريڪا جي هڪ شهر بالٽيمور ۾ گهمائڻ لاءِ وٺي هليو.

”هاڻ اسان ٻئي ڪئڊٽ پويان وينا هجون.“ ڪئپٽن ٻڌايو، ۽ پاڻ چيف آفيسر، ٽئڪسي ڊرائيور سان اڳيان وينل هو. پاڻ آمريڪا جو اهو شهر تمام گهڻا دفعا ڏسي چڪو هو، سو اسان تي رعب رکڻ لاءِ گهمائڻ نڪتو هو.

ٽئڪسي ٿورو اڳيان هلي ته هڪ خوبصورت عمارت ڏي اشارو ڪندي، پنهنجي ڪڙڪ آواز ۾، رعب سان انگريزيءَ ۾ چيائين ته اها اسپتال اٿانوَ. هن جو ائين چوڻ، ٽئڪسيءَ جي شيدي ڊرائيور چيغم چباڙڻ بند ڪري، چيف آفيسر ڏي نهاري، پنهنجي علامتي امريڪن ٽون ۾ چيو:

You Sailors! Always After Nurses

هن جو اهو چوڻ اسانجو چيف آفيسر ڪڪو وکو تي ويو. ظاهر آهي سندس بيعزتي تي، اسان جونئرن اڳيان. يڪدم ڦڪي مرڪ مرڪي، آگر سان نه نه ڪري، ڊرائيور کي چيو: ”نه نه. اسان انهن مان نه آهيون جي ڇوڪرين پٺيان پئون.“ (يعني شريف ماڻهو آهيون). پر سائين شيدي ڏاڍو به ڪو موڊ ۾ هو: تنهن هڪ

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

دفعو وري روڊ تان نگاهون هٽائي اسان جي چيف آفيسر کي شڪي نظرن سان ڏسي چيو: ”تہ پوءِ تون پڪ چوڪرن پنيان هوندين!“ اجهو. هي تہ ماڳهين آسمان تان ڪريو وڻ ۾ ٽنگيو وارو حساب. اها تہ بيعزتي بہ بيعزتين جهڙي. هونءَ ڪٽي غم ڪائي وڃي: اسانجو ’نڪ تي مک بہ نہ ويهارڻ وارو‘ چيف آفيسر پر اسان جونئرن اڳيان خاموشي نيم رضا، سو چيف آفيسر يڪدم شيدِيءَ کي سمجهايو:
”نہ نہ هرگز نہ: تو اسان کي غلط سمجهيو آهي. اسان نہ چوڪرين جي پنيان آهيون نہ چوڪرن جي ڪڍ.“ اسان سمجهيو تہ ڳالهہ کي ٻنجو اچي ويو پر شيديءَ کي ان ڏينهن اسان جي رعبدار چيف آفيسر کي ڪو ذليل ڪرڻو هو: سو چيف آفيسر جي ان جواب تي يڪدم ٽئڪسيءَ تي بريڪ هڻي: تعجب مان چيف آفيسر کي مٿي کان پيرن تائين ڏسي چوڻ لڳو:

Man! Then you must see the Doc. something wrong with you.

(جوان! بهتر آهي تہ ڪنهن حڪيم ڊاڪٽر وٽ هليو وڃُ. لڳي ٿو تہ توکي ڪا بيماري آهي)

جهاز جو طوفان ۾ ڦاسڻ

ڪڏهن ڪڏهن اسان وارو ڪئپٽن ڳالهه ستي طرح ٻڌائڻ بدران ائين اشارن ۾ ڪري ويندو جو يڪدم سمجهه ۾ نه ايندي. ڳالهين ڪندي هڪ ڏينهن چئي ويو "يار اسان ڏاڙهي واري جي پاڙي مان لنگهي رهيا هئاسين ته اتي خبر پئي ته اڳيان هوا جو دٻاءُ گهٽجي رهيو آهي. سخت طوفان جي اڳڪٿي آهي..................".

هاڻي مٿي ذڪر ڪيل ڏاڙهيءَ وارو ٻيو ڪو نه پر ڪيوبا جو فيڊل ڪاسترو آهي ۽ سندس پاڙو ـ ٽرينڊاڊ، ٽباگو ۽ جئميڪا وغيره.

••

ڪيوبا ۾ اسان جي جهاز جو هڪ ڊيزل مڪينڪ هيئر ڪٽ ڪرائي آيو. حجام اهڙي ته ڪريوڪَٽ ناهيس جو خَط (Side Burns) ته ڪٽري ڇڏيائينس، پر ڇوڏاري ڪنن ڪان به مٿي پاڪيءَ سان لسو ڪري ڇڏيس.

ڪئپٽن به ڪيس ڏسي يڪدم محسوس ڪيو. ٻئي ڏينهن مون کي ڪلي چيائين: "يار آهي ته خير تنهنجو ڊيزل مڪينڪ مٿي تي پٽيلو رکيو پيو هلي.....؟"

••

ساسيبو (جپان) بندرگاهه کان نڪتاسين ته موسم بهتر هئي، سو پائلٽ کي گهرائي جپان جي اندرين سمنڊ مان لنگهڻ بدران ڪيوشو ۽ شڪاگو ٻيٽن جي وچ مان لنگهي ٽوڪيو تي وياسين. نجاڻ ريڊيو آفيسر کا موسم جي رپورٽ غلط ورتي هئي. سو جهڙو شمنو سيڪي واري پل تي کلئي سمنڊ ۾ آياسين ته طوفان اچي جهاز کي ڪڏايو. تازو جهاز جي ڊراءِ ڊاڪنگ ڪرائي آيا هئاسين سو

بنھ خالي ۽ ھلڪو ھو. اجا ھاڻ پرجڻ لاءِ پھرين بندرگاھ ٽوڪيو ڏانھن وڃي رھيا ھئاسين. خالي ھجڻ ڪري ويتر گھٽو اٿلي پٿلي رھيو ھو ۽ جھاز جي پٺ، پروپيلر (پکي) سميت پاڻيءَ کان ٻاھر نڪري ٿي آئي ۽ پکو پاڻيءَ ۾ نہ لڳڻ ڪري جھاز اڳتي وڌيو ئي ڪونہ ٿي.

بمگو چئنل مان نڪرڻ کان پوءِ تہ جھاز ھيڪاندو ھٿن مان پئي ويو. ٽائفون اھڙو سخت قسم جو، جو جھاز ڪي جيتري بہ رفتار ڏيون ڪجھ فرق نہ پيو پوي. ماڳھين سامھون کان لڳندڙ طوفان جھاز کي پٺتي ۽ پاسن ڏي ڌڪيو پئي ويو.

آخر فيصلو اھو ٿيو تہ جيڪي ٿيو، سو ٿيو. ھاڻي اڳتي اوڙاھ ۾ پاڻ کي اٽڪائڻ بدران اتي ئي ٽوسا - بي Tosa-Bay جي ڪنڊ پاسي ۾، ڪنھن آڏ ۾ لڪي طوفان کان پناھ وٺجي، نہ تہ اج جھاز ٻڏندو ۽ جي بچيو تہ بہ نقصان ضرور ٿيندس. ٻنھي حالتن ۾ انشورنس وارن کان ”خراب موسم“ جا Damage وصول ڪرڻ وقت ظاھر آھي ھو بہ چوندا، تہ ”انڌا ھئائو ڇا جو ھھڙي حال ۾ ۽ ھھڙي موسم ڏسي جو اڳتي لاءِ ڪوچ ڪيانوَ؟“

نيٺ اھڙي جڳھ ڳولڻ لڳاسين، جتي لنگر اڇلڻ سان ھيٺ سمنڊ جي تري ۾ اھو چڱيءَ طرح ڪُپي وڃي ۽ ھنڌ اھڙو جابلو نہ ھجي، جو لھر سان گڏ لنگر ٻاھر نڪري اچي ۽ جھاز ڪنھن ٽڪريءَ سان وڃي لڳي. آخر الله ڪري ھڪ ھنڌ ڪجھ چڱيرو لڳو ۽ بسم الله ڪري لنگر ڪيرايوسين. پر جھاز جي حالت اھا جيئن نئلو پاڏو ڪليءَ مان رسو ڇنائڻ جي ڪوشش ڪري.

خير اسان تہ پنھنجي حساب سان مطمئن ھئاسين. نجاڻ اسان جي پرسان ڪو وڏو شاھي آفت جيڏو آئل ٽئنڪر بہ بيٺو ھو. سندس جنريٽر ڪي بند ھئا، سو اونڌھ ڪاٺيار ڪيو بيٺو ھو. اوچتو جو بتيون ٻريون تہ وائڙا ٿي وياسين. (سندس انجڻ خراب ٿي پئي ھئي ۽ مرمت ھلي رھي ھئي. اوچتو صحيح ٿي ويو ۽ جنريٽر ھليا تہ بتيون ٻري ويون.) ھاڻ ڪجي سو ڪجي ڇا. ايترو ويجھو ھڪ ٻئي جي پر ۾ بيھڻ، سو بہ ھڪ ٽئنڪر جي، معنیٰ ”آ ڍور مونکي سڱُ ھڻ“، وارو حساب ٿيو ۽ اصول مطابق اسان ھن جي پر ۾ آياسين. اصول مطابق ماني سمنڊ ۾ بہ اھڙي آفت جھڙي جھاز جي ٻر ۾ بيھڻ نہ کپي. ھن وقت تہ طوفان لڳي رھيو

ھن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

هو ۽ سمنڊ جي ڇتائي ٻه ڏسڻ وٽان هئي. هاڻ لنگر ڪٽي وري ڪيڏانهن ڀڄڪجي. مس مس ته ڪا سٽائي جاءِ ملي هئي.

آخر ڪپتان کي آئڊيا آئي سو وائرليس V.H.F ذريعي ٽئنڪر جي ڪئپٽن کي کوڙ ڪري چيائين: ”اسان جو ڪارگو شفٽ ٿي پيو آهي.“

ڪئپٽن جو اهو چوڻ ۽ هو درويش لنگر ڪٽي اتي روانو ٿيو.

سمجهه ۾ نه آيو ته هو اسان سان همدردي ڪري هليو ويو ۽ سخت طوفان ۾ بي ڪا لڪڻ جي جاءِ وڃي ڳولهيائين يا شايد جنريٽر صحيح ٿيڻ جو انتظار ڪري رهيو هو ۽ جيئن ئي صحيح ٿيا ته اتي هليا.

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

پاڻهي ڪٽي حساب لڳاءِ

هن جهاز تي چڙهڻ وقت، هن ڪئپٽن سان پهريون دفعو ملاقات سندس ڪئبن ۾ ٿي هئي. پچيومانس ته جهاز ڪولمبو وڃي رهيو آهي يا وري ڪئنسل ٿيو.

”هاڻ ڪولمبو مشڪل آهي. سڌو هانگ ڪانگ هلنداسين. پوءِ پيلا انجڻ جي تيل جو به ان طرح حساب لڳائجانءِ.“

ڪولمبو ڪئنسل ٿيڻ جو ٻڌي مون ڪي خوشي نه ٿي.

”هونءَ ڪولمبو جو ڪارگو ملي ها ته سنو هو ۽ آرام به ملي وڃي ها ۽ ٿوري گهٽي انجڻ جي مرمت به ڪرائي وٺان ها. هتي ڪراچيءَ ۾ ته هوم پورٽ ڪري ڪو وٿ ئي نه ٿو ڏئي.“

”يار ڪولمبو به ڪا جاءِ آهي..........؟“ ڪئپٽن چيو. اتي پرواري جهاز جو ڪئپٽن به اچي نڪتو. تنهن وهندي چيو:

”ڪولمبو ڪٽي چا به ٿي وڃي، پر هڪ شيءِ ڪان نه ويندو... اهو آهي، اتي جو سامونڊي ڪاڏو، سستو ۽ سنو.“

”واقعي“، مون چيو، ”هوٽلون ڪولمبو جون چڱيون ۽ سستيون آهن. اڳين سال اسانجو جهاز يڪو مهينو ڪولمبو ۾ بيٺو هو. ماڻهن جو سڄو زور هوٽلن تي هو.“

”ڪولمبو ۾ مون ٻڌو آهي وڏي تبديلي آئي آهي. هن حڪومت سير سپاٽي کي همٿايو آهي ۽ شيون پڻ سستيون ٿي ويون آهن. ڏهه سال اڳ جي رونق ۽ رنگيني هڪ دفعو وري موٽي آئي آهي.“

اتي بئرو قيمي جي ٽڪين جون سئنڊوچون ڪٽي آيو. ڪئپٽن ڪائڻ لاءِ چيو.

”آهن چاجون ٺهيل..............؟“

”يار مون ته ڏيڏر به کاڌا هئا. خبر اٿئي،“ اسان واري ڪئپٽن ٻڌايو، ”ائنٽورپ (بيلجم) ۾ بئرو کٽي آيو. اسان پڇيس چاجو گوشت آهي. چوڻ لڳو:

One that hops in Bushes

اسان سمجهيو پڪ تتر هوندا. اهي ئي تہ گاهہ ، ٻوٽن ۾ ٽڙ ٽڙ ڪري ٽپا ڏئي اڏامندا آهن. لذيذ بہ اهڙا ئي هئا. ڪائي پي جڏهن ٻڪ اجهائي ۽ شرير ۾ سامت آئي تہ وري سوچيوسين ۽ پوءِ .... دير سان يڪدم ڌيان ۾ آيو تہ اڙي هي چاھ اهي تہ پڪ ڏيڏر هوندا. ۽ پوءِ ٻئاءِ بہ ڪتان ڊڪشنري ڏسي اچي چيو: ٻيس سرـ ايف . آر . او . جي.

مون سان گڏ جهاز جو سيڪنڊ انجنيئر هو، تنهن ٻجو ڏئي چيس: هي وٺ تہ گهٽا اٿئي، ڏوڙ اٿئي منهن ۾، پهرين نٽي ڊڪشنري ڏنئہ.“

جهاز ٻئنڪاڪ ڏي وڌي رهيو هو. ٻئنڪاڪ، اندر نديءَ ۾ آهي. جيئن هالا پراڻا، درٻيلو، ٻڊاپور، روهڙي وغيره سنڌو نديءَ ۾ آهن ۽ جي سنڌونديءِ اونهي هجي تہ ڪوبہ جهاز عربي سمنڊ ۽ پورٽ قاسم کان ٺينڊو اندر اچي سگهي ها. اهڙي طرح ٻئنڪاڪ، نديءَ جي چوڙ کان چاليهہ پنجاهہ ميل ڪن اندر آهي. اسان سمنڊ جي ان هنڌ تي اچي پهتاسين، جتي نديءَ چوڙ تي ڪري ان بعد پائلٽ، اسان جي جهاز کي سوڙهي ۽ ور وڪڙن واري نديءَ مان اندر وٺي هلڻ لاءِ آيو. اڌ ڪن رستو پار تي چڪو هو، ان بعد آءٌ مٿي برج تي چڪر لاءِ ويس. سامهون ٺائي پائلٽ، جهاز کي مختلف ڊگرين تي موڙڻ لاءِ سڪاٽيءَ کي چئي رهيو هو.

وچڻ سان ڪيس سلام ڪيم. پاڻ جواب ڏنائين، پر گهٽيل گهٽيل. پر آءٌ ان وقت خوش خوش هوس. سو سندس اها بي رُخي نظرانداز ڪري پرسان وچي بينس ۽ خبرون پڇڻ لڳس:

”پائلٽ، ڪريو خبر هيءَ ندي تہ مني پاٽيءَ جي آهي نہ؟“

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

جواب يڪدم ڏيڻ بدران، ٿوري دير ترسي سامهون ئي نظرون رکندي مرزيل ’ها‘ ڪيائين.

مون ڪانئس ڪيترائي سوال ٿائلنڊ بابت ڪرڻ چاهيا ٿي، خاص ڪري هن ندي ۽ ان جي ڪلچر بابت. سندس بي رُخيءَ کي وري درگذر ڪري، ڪانئس بيوسوال پڇيم:

”معاف ڪجو. هيءَ ندي ڪٿان شروع ٿئي ٿي....؟ ٿائلنڊ جي ئي ڪنهن جابلو سلسلي کان يا لائوس، ڪمبوڊيا، چين کان هلندي اچي.“

پائلٽ چپ. منهن تي ساڳيو ڏمر چڙهيل. ڪنڊ ۾ ڪئپٽن وائرليس تي ڳالهائي بس ڪئي ۽ سڌو مونکي پاڻ سان وٺي چارٽ روم ۾ آيو.

”پائلٽ کي ڇڏ ته بئنڪاڪ تائين پهچائي... مڇريو وينو آهي.“

”ڇو........؟ خير ته آهي !“ ظاهر آهي مون تعجب مان پڇيو، ”مفت ۾ وٺيو ته هلي ٿو ڇا.....؟“

”نه گهٽي سامان آڻ ڪري پنهنجي جهاز جو ڊرافٽ گهٽيو آهي ۽ ندي ايتري اونهي ڪونهي. پائلٽ پنهنجي جهاز کي وٺي هليو ئي ڪونه ٿي. منٿن سان مڃيو اٿس. ڇوي ته ٻاهر ئي ڪلئي سمنڊ ۾ جهاز کي بيهاري سامان لاهي ۽ چاڙهي وڃو. هر هر پيو چيو ڇوي ته جهاز گرائونڊ ٿيو ته ٻڌل نه آهيان. بهرحال هاڻ بئنڪاڪ پهچون ته ڪيس پنهنجي طرفان به ڪجهه تحفو ته ڏيان.“

”ڏاڍي ڳالهه ٿي.....“ مون ڪيس ڪلندي چيو، ”ڇئبو ته بئنڪاڪ جا بانس، گدامڙي، سوپاريون ۽ ادرڪ ڏاڍي مهانگي پئي.“

”مون کي ته باسن جي ڏنڊن جو فڪر آهي. خبر ناهي جيت مار دوا هٽي جهاز تي چاڙهيندا يا نه، ڇو ته انهن ۾نانگ تا ٿين. هڪ دفعو اڳ به، اهو ڪارگو ڪنيوسين، سڄي ڊيڪ تي نونٽ جيڏا نانگ پئي هليا.“

ائين چئي ڪجهه دير چارٽ تي اها ندي ڏسندا رهياسين، جيڪا بئنڪاڪ ڪانپوءِ اڳتي ته صفا سوڙهي ٿي، ڪوئي جي پچ جهڙي سنهي ٿي ٿي وئي ۽ ان هنڌ تي شايد ڪو ٻتيلو به مس هلندو هجي.

ٿوري دير بعد، وري ٻاهر اچي برج (جهاز جي ڪنٽرول روم) ۾ ويناسين ۽ نديءَ ۾ ترندڙ ننڍيون وڏيون ٻيڙيون، سمپان، ٻارجون، ٻتيلا ۽ ان کان علاوه وڻن

جا پن، ڪچا ناريل، پڪل ناريلن جا ڪوپا ۽ ٻج، بانس جا چيريل ٻانٺا، گاهه ۽ ٻيو ڪن ڪچرو ترندو ڏسندا رهياسين. رڪي رڪي ڪناري تي ڪو خوبصورت پگوڊا ڏسڻ ۾ آيو تي ته ڪچيون پڪيون ڪنڊائتيون جايون ۽ جهوپڙيون به. يا وري ناريل، رٻڙ جي وڻن ۽ ڊگهي گاهه جي ڇهچ ساوڪ.

”پائلٽ! ٻئنڪاڪ ڪڏهن پهچنداسين؟“ ڪپتان ڪي تي ڪٽي ڪُتي سو هاڻ پڇي وينس.

”ڪئپٽن مفاصلي جي به توکي خبر آهي ته پنهنجي جهاز جي رفتار جي به. پاڻهي ئي ڪٽي ضرب ڪٽ ڪري حساب لڳاءِ“ پائلٽ اڇل مان ورندي ڏئي وري ڪٽي ڏبو چاڙهيو.

ڪئپٽن مرڪي، مون ڪي پاڻ ڏي چڪي چيو، ”ڏنئي پيارا !! ٿيئي پڪ.....“

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ
www.sascitysukkur.com abdul.lateef_ansari@hotmail.com

پورو ٿيو

هن ڪتاب جا سمورا حق ۽ واسطا ليکڪ وٽ محفوظ

الطاف شيخ

مئرين انجينئر

Altafshaikh2004@yahoo.co.uk