

# سمندر کے دن

(سفر نامہ)

الطاف شیخ

الطاف شیخ کی اپنی ویب سائیت

[www.altafshaikh.com.pk](http://www.altafshaikh.com.pk)

جملہ حقوق محفوظ

کتاب کا نام: سمندر کے دن

مصنف: الطاف شیخ

موضوع: سفر نامہ

پہلی اشاعت: جنوری 2002ء

دوسری اشاعت: آگست 2011ء

سرورق: کپتان ابرو

پیسٹنگ: قمر گھاگھرو

کمپوزنگ: عبدالقیوم قاسمانی

ناشر: الطاف شیخ 0300-9241666

مطبع: کاجھو پبلیکیشنز، کراچی

0300-2879794

قیمت: 350/- روپے

Samandar Kay Din

(Travelogue)

by: Altaf Shaikh

Printed by: Kachho Publication, Karachi.

0300-2879794

انتساب

وائس ایڈمرل سید توقیر حسین نقوی  
ہلال امتیاز (م)، ستارہ بسالت  
کے نام

### فہرست مضامین

میری طرف سے  
سندھ کاسندباد جہازی  
سمندر پر جہازی کا حال  
وقت کیسے کٹے  
کھیل کے بھی کچھ اصول ہوتے ہیں  
بہادر کون...؟  
کسی سے عمر پوچھنا  
خوش رہنے کا سبب

ٹیڑھا بد معاش  
 بدیشی مانوس  
 آرٹیکل چینج  
 قیامت کا دن  
 سنجیدہ ہونا  
 اے چیف کین ناٹ بی رانگ  
 کیپٹن کا غائب ہو جانا  
 مہمان کب آرہے ہیں  
 سی۔د۔ڈاکٹر  
 ڈاکٹر بہ مقابلہ انجینئر (میرین)  
 خراب سمندر اور سی سکینس  
 اچھی لڑکی سے کیا مراد ہے؟  
 بزرگ شیطان  
 کون کمبخت عورت شادی کرے گی  
 موئن جو دڑو نظر آ جانا  
 میری چادر بدل دینا  
 گرینڈ پا کا علاج  
 ایک سمندری سفر کی کتھا  
 ایک عجیب ایڈونچر  
 بڑا عظیم افریقہ کی باتیں  
 مرض النوم  
 غلاموں کا بیوپار

افریقہ ایک نہیں دو ہیں  
 سوڈان میں مہدی اور چرچل کی لڑائی  
 افریقہ کی حبشی عورتیں  
 عورتوں کا ختنہ اور دوسری رسومات  
 میں مرجائوں گا!...  
 شام کا بادشاہ مر گیا  
 سو الاکھ گالیاں دینے والا

میری طرف سے

کیڈٹ کالج پٹارو سے انٹرسائنس کرنے کے بعد میرین انجینئرنگ کی تعلیم حاصل کرنے کے لئے میں اپریل 1963ء میں چانگام پہنچا۔ آج کل تو دنیا کے ہر ملک میں میرین یا میری ٹائم اکیڈمی کھل گئی ہے یہاں تک کہ فوجی اور پاپو انیوگنی جیسے جزیروں پر بھی، جن ملکوں کی اپنی جہاز ران کمپنیاں تو کیا نام کے ایک دو جہاز بھی نہیں ہیں۔ لیکن ان دنوں مرچنٹ نیوی کے جہاز چلانے کی تعلیم و تربیت حاصل کرنے کے لئے پورے براعظم ایشیا میں صرف تین درسگاہیں تھیں، ایک روس (USSR) میں اور ایک ممبئی میں انگریزوں کے دنوں کی ڈفرن اکیڈمی اور اب یہ تیسری پاکستان میری اکیڈمی تھی جو سن 1962ء میں مشرقی پاکستان (موجودہ بنگلادیش) میں کھلی تھی۔

کیڈٹ کالج پٹارو میں پاکستان نیوی کی طرف سے ایک نیول آفیسر لیفٹیننٹ کمانڈر اسرار اللہ صاحب تھے جو Maths پڑھاتے تھے۔ ہمیشہ جہازوں اور سمندروں کی باتیں سنا کر ہمیں مسحور کیا کرتے تھے۔ لمبی چھٹیوں میں منوڑہ اور کیمڑی لے آکر ہمیں سمندر کی سیر کراتے تھے اور اپنے ملک کی نیوی کے اور باہر کے ملکوں سے آئے ہوئے جہاز دکھاتے تھے۔ نتیجے میں ہمارے کالج کے کئی اسٹوڈنٹس نے پاکستان نیوی

اور مرچنٹ نیوی کا رخ اختیار کیا۔ اس وقت سے لیکر آج تک تعلیم اور نوکری کے سلسلے میں میرا کئی جہازوں، جہاز کے لوگوں (Seafarers)، جہاز ساز اداروں (Shipyards)، جہاز ران کمپنیوں اور تعلیمی اداروں سے وابستہ چلا آ رہا ہے۔

ایک جہازی (Seafarer) چاہے کیپٹن ہو یا چیف انجنیئر یا کوئی معمولی خلاصی... سمندر کی زندگی میں جہاں وہ سخت مشغول رہتا ہے وہاں اسے فرصت کی بھی کئی گھڑیاں بلکہ دن، ہفتے اور مہینے مل جاتے ہیں۔ سب سے بڑی بات ماحول اور ملکوں کی تبدیلی کی وجہ سے اس کے پاس قصے اور کہانیاں بہت ہوتی ہیں۔ جیمس مچر، سمرسٹ ماہم اور ارنسٹ ہیمنگوے جیسے ادیب جو خود تو جہازی نہیں تھے لیکن کیوبا، اسپین یا سنگاپور کے ہوٹل ریفلس میں سال کے چند ہفتے گزار کر اس بندرگاہ میں آنے والے جہازیوں کے قصے سن کر کتابیں لکھ لیتے تھے۔ ان کے مقابلے میں جہاز کے لوگ چاہیں تو بہت کچھ لکھ سکتے ہیں جو پورا سال مختلف جہازوں اور بندرگاہوں میں گزارتے ہیں اور ان کا ہر وقت اٹھنا بیٹھنا اپنے جیسے جہازیوں کے ساتھ رہتا ہے۔

جہاز پر آتے ہی کم از کم میں نے اپنے اور دوسروں کے تجربے اور قصے کہانیاں سندھی اخباروں میں لکھنے شروع کر دیئے۔ اتفاق سے میرے سفر ناموں کی پہلی کتاب ”منہنجو ساگر منہنجو ساحل“ (میرا ساگر میرا ساحل) کو رائٹرز گلڈ کی طرف سے سال 1969ء کی Best Book of the year قرار دیا گیا۔ اس سے میری حوصلہ افزائی ہوئی اور فرصت کے لمحے لکھنے پڑھنے کے شوق میں گزارنے لگا۔ کراچی سے کیوبا یا کینیڈا تک جیسے لمبے لمبے سفر (Voyages) میں تو سمندر پر دوسرے ساتھیوں کے قصے سننے اور لکھنے کے لئے بہت وقت ملتا تھا۔ اس طرح مجھے سندھی اخباروں کے لئے کالم لکھنے کے لئے مستقل مواد ملتا رہا۔ کالموں کے ساتھ کتابیں بھی چھپتی رہیں جن کی تعداد آج پچاس سے زیادہ ہو چکی ہے جن میں سے کچھ سندھ یونیورسٹی اور کراچی یونیورسٹی میں بی اے اور ایم اے کے سلیبس میں بھی شامل ہیں۔

اس دوران میرے کچھ سفر ناموں کے ترجمے اردو کے رسالوں میں شائع ہونے لگے، خاص طور پر اردو ڈائجسٹ میں۔ میرے وہ جہازی دوست جو سندھی نہیں پڑھ سکتے ہیں مجھ سے ہمیشہ اردو میں لکھنے کے لئے

کہتے تھے تاکہ وہ بھی میرے سفر نامے پڑھ سکیں۔ اردو میں لکھنے کا کئی دفعہ ارادہ کیا لیکن عملاً کچھ نہ کر سکا۔ 1998ء میں روزنامہ اخبار اُمت نے میرے کچھ مضامین کے ترجمے شائع کئے۔ سندھی سے ترجمہ کرنے والے نے کافی محنت سے ترجمہ کیا تھا لیکن مجھے محسوس ہوا کہ ان میں کئی چیزیں رہ گئی ہیں یعنی ان میں وہ خوبصورتی نہیں آسکی ہے جو کہ اصل میں تھی اور اس کے علاوہ ترجمہ کرنے والے نے ٹیکنیکل چیزوں سے واقف نہ ہونے کی وجہ سے ان میں کئی غلطیاں کیں۔ جب اخبار کے ایڈیٹر جناب رفیق افغان صاحب سے بات کی تو انہوں نے مجھے ڈائریکٹ اردو میں لکھنے کے لئے زور دیا۔ میں نے ان کو اپنی کمزوریاں بتائیں کہ میری اردو اتنی اچھی نہیں ہے میٹرک تک صرف ایک دو سال آسان اردو کے پیڑ اٹینڈ کئے تھے۔ لیکن انہوں نے میری بہت ہمت افزائی کی اور کہا کہ۔ ”آپ بے فکر ہو کر بولنے کے انداز میں لکھتے جائیں۔ بس اسلام اور پاکستان کے خلاف کوئی بات نہ ہو باقی جو کچھ آپ لکھیں گے میں چھاپتا جاؤں گا، اور یہ بھی نہ سوچیں کہ کوئی پڑھے گا یا نہیں۔ آپ کے مضامین کافی مقبول ہیں اور ان کو سب سے پہلا پڑھنے والا میں خود ہوتا ہوں۔“

اور آج مجھے خود تعجب ہوتا ہے کہ میں اردو میں کیسے لکھتا گیا اور پچھلے تین سال سے رفیق افغان (جن سے میری ابھی تک آمنے سامنے ملاقات نہیں ہوئی ہے صرف فون پر ہی بات ہوتی رہتی ہے) اپنے اخبار میں چھاپتے گئے۔ یہاں تک کہ کبھی کبھی میرا کالم ہفتے میں دو یا تین بار آنے کی بجائے کئی دنوں تک روزانہ بھی آتا رہا ہے۔ ایک دن میں نے رفیق سے ہنس کر کہا۔ ”مجھے اردو کارا ایڈیٹر بنانے میں آپ کا بڑا ہاتھ ہے۔“

”نہیں...!“ انہوں نے جواب دیا۔ ”بنانے میں نہیں، ڈھونڈ نکالنے میں...!!“۔

بہر حال رفیق کچھ بھی کہے یہ جو کتاب آپ کے ہاتھوں میں ہے یا اس کے بعد ملائیشیا اور یورپ کے سفر ناموں کی جو دو تین کتابیں آرہی ہیں ان کی اشاعت میں رفیق صاحب اور ان کے اسٹاف کی بہت زیادہ کوششیں شامل ہیں جو میری حوصلہ افزائی کرنے کے ساتھ ساتھ میری غلط سلط اردو کی درستگی بھی کرتے رہے۔ اس کے علاوہ میں مختلف جہازوں پر اپنے ساتھ سفر کرنے والے اپنے دوستوں کا بھی بہت مشکور ہوں جن کے میرا کالم چھپنے پر فون آتے رہتے ہیں اور مجھے کئی چیزیں یاد دلاتے رہتے ہیں کہ میں

ان واقعات پر بھی لکھوں جو ان کے ساتھ ہمیں جہاز چلانے کے دوران درپیش آئے تھے۔ اور آخر میں ایک اور نیک انسان جناب انداز حیدر صاحب کا نام بھی شامل کروں گا جو اس ادارے پاکستان میرین اکیڈمی میں (جہاں آج کل مجھے ڈیپوٹیشن پر رکھا گیا ہے) کام کرتے ہیں۔ اس کتاب میں جو کچھ بھی ہے اس کو گرامر اور مناسب جملوں کے لحاظ سے صحیح تشکیل دینے کے لئے پہلی پلاسٹک سرجری ان ہی سے کرائی گئی ہے۔

الطاف شیخ

جنوری 2002ء

Address:

Altaf Shaikh

H. No 2/2, 8th Gizri Lane Phase-IV

Defence Society, Karachi-PAKISTAN

(Cell # 0300-9241666)



سندھ کا سندباد جہازی

دریا میں تیرنے کو مچھلی بنائی تو نے  
مچھلی کے تیرنے کو آبِ رواں بنایا

فطرت کی آبیاری قدرتِ الہی کا عظیم کرشمہ ہے کہ وہ جب کچھ تخلیق کرنا چاہتی ہے تو اُس کے لئے ماحول یا راستہ بھی ویسا ہی بنا دیتی ہے۔ سمندر کنارے تو بارہا جانارہا ساحلوں سے دور لنگر انداز جہازوں کو دیکھ کر دل میں یہ خواہش مچتی تھی کہ بیچ سمندر بھی جایا جائے۔ یہ خواہش اس طرح پوری ہوئی جب مجھے 80ء کی دہائی میں حاجیوں کے جہاز ”سفینہ عرب“ میں بطور میڈیکل آفیسر کے Sail کرنے کا موقعہ میسر آیا۔ سمندری سفر کا یہ مختصر دورانیہ اُن سنہری یادوں کا ایک ایسا حسین سرمایہ ہے کہ جسے میرے لئے فراموش کرنا ممکن نہیں۔ اوپر نیلگوں آسمان کی وسعتیں اور نیچے بے کراں سمندر کی پہنچائیاں۔ موسمی تغیرات کے ساتھ سمندر کے مزاج میں تبدیلیاں۔ بھری ہوئی موجوں کے مخالف ہمارے جہاز کا Sea Saw کی طرح چلنا اور کبھی سمندر کا ایک وسیع و عریض تالاب کی طرح اس طرح پر سکون ہو جانا کہ کنکر پھینکیں تو چھینٹیں اڑیں۔ پھر راہ میں اٹھکیلیاں کرتی ڈولفن مچھلیوں کے غول در غول اور ساحل کے نزدیک آنے پر شور کرتے ساحلی پرندوں کی ڈاریں دیکھنا۔ دورانِ سفر جہازیوں کی کیفیت اُن پنچھیوں کی سی نظر آنا کہ جو آشیانوں سے دور نکل کر بھی اپنے بسیروں کو بھول نہیں پاتے۔

پھر ایک شام جب جہاز نے ساحل سے دور (Outer Anchorage) لنگر ڈالا اور جڈہ کی بندرگاہ کی روشنیاں نظر آئیں تو دل بلیوں اُچھلنے لگا کہ کب صبح کا سورج طلوع ہو اور ہم زمین پر قدم رکھیں۔ اس تناظر میں جب محترم الطاف شیخ کی جانب سے مجھے اُن کی کتاب ”سمندر کے دن“ کا پیش لفظ لکھنے اور کچھ اپنے سمندری مشاہدات Share کرنے کا سندیہ ملا تو میری حالت شاعر کے اس شعر کی سی ہو گئی کہ

نغمے بیتاب ہیں تاروں سے نکلنے کیلئے

تو ذرا چھیڑ تو دے تشہ لب ہے مضراب

سفر نامہ دُنیا کی اہم زبانوں کی ایک مُستند صنف ہے اور وہی سفر نامے ادب میں اپنا مقام بنانا چاہتے ہیں کہ جن میں مُصنف خلوص نیت سے اپنے مشاہدات کو قرطاس ابیض پر بکھیرتا ہے اور یہ اُسی وقت ممکن ہے جب لکھنے والا خود بھی وسیع تر مطالعے و مشاہدے سے لیس ہو، واقعات کو اُس مقام کے تناظر میں دیکھے اور پھر اپنا نقطہ نظر و تجزیہ پیش کرے۔

الطاف شیخ صاحب نے سیاحت نوکری کے طفیل کی۔ اُن میں ایک اچھے سفر نامہ نگار کی تمام تر خوبیاں موجود ہیں۔ اُن کے سفر نامے حقیقت نگاری کا بہترین مرقع ہیں۔ اُن کے ہاں رومانیت کا شائبہ تک نہیں۔ ہاں البتہ مزاح، حکمت و دانش کے چشمے خود سے پھوٹ پڑیں تو وہ اس پر قدغن بھی نہیں لگاتے مگر ساتھ ہی اپنی تحریروں میں بے ساختگی، سادگی اور شگفتگی بھی برقرار رکھتے ہیں۔

ہمارہ کرہ ارض دو تہائی پانی پر مشتمل ہے اور زیر نظر کتاب اُن ہی پانیوں، ان سے منسلک ساحلوں، شہروں و قصبہ جات سے متعلق ہے کہ جہاں مُصنف نے میرین انجینئر کی حیثیت میں اپنی زندگی کے 15 سال بتائے۔ انہوں نے پانی کی اس نوکری کو اپنے لیے نعمت سمجھا، خود کو سمندری دُنیا کی منفی سرگرمیوں سے دور رکھا اور قاری (Reader) کو سمندر و سمندر پار دُنیاؤں کے اُن پہلوؤں سے سلیس انداز میں روشناس کروایا جو تمام آدمی کی آنکھوں سے اوجھل ہیں۔

پاکستان میں اس موضوع پر شائع ہونے والی غالباً یہ اولین کتاب ہے کہ جس میں جہاز اور بندر گاہوں پر پیش آنے والے معاملات، واقعات و مشکلات، مختلف درجوں کے ملازمین کی سوچ و نفسیات، اُن کے کام کرنے کا انداز، بسا اوقات اُن سے سرزد ہونے والی بدحواسیاں، جہاز کے مالکان کی سوچ اور اُس کے برعکس عملے کے اپروچ (Approach)، غرض یہ کہ ہر وہ معاملہ جو ایک جہاز و جہازوں کو پیش آسکتا ہے، کو اپنی تحریروں میں سمونے کی کامیاب کوشش کی گئی ہے۔ ساتھ ہی جہازی اصطلاحوں (Terminologies) کو بڑے آسان انداز میں پیش کیا گیا ہے۔

غرض یہ کتاب ان تمام معمولات سے متعلق ایک انسائیکلو پیڈیا (Encyclopedia) کا درجہ رکھتی ہے کہ جس سے سمندر کی نوکری کے خواہشمند نوجوانوں کو ضرور استفادہ حاصل کرنا چاہیے۔

اس سفر نامے میں شیخ صاحب نے واقعات کو اپنے اصلی تناظر میں دکھلانے کی کامیاب کوشش کی ہے۔ ”بدیشی مانوس“ میں وہ ایک سچے اور کھرے پاکستانی کی طرح سابقہ مشرقی پاکستان میں خود کو ’غیر ملکی‘ سمجھے جانے پر انتہائی دلگیر نظر آتے ہیں۔ آرٹیکل چینج (Article Change) والے دن ہنگامہ آرائی کی وجہ بھی بیان کرتے ہیں۔ زاہد بٹ کی خوش مزاجی کے دلدادہ ہیں کہ سنجیدہ ہونا اس کی سرشت میں شامل ہی نہیں اور کہیں انھیں سفید داڑھی والے بوڑھے کی جواں مردی اچھی لگتی ہے۔ کبھی پیغام رسانی میں ہونے والی بدحواسیوں کو موضوع بناتے ہیں تو کبھی کیڈٹوں پر رعب جمانے والے چیف آفیسر کی ایک ٹیکسی ڈرائیور کے ہاتھوں ہونے والی سبکی پر زیر لب مسکراتے ہیں۔ کہیں خلاصیوں کے جارحانہ رویے کے شاک کی نظر آتے ہیں تو کہیں ڈاکٹر اور انجینئر کے بیچ فرق سمجھاتے ہیں اور پھر Sea Sickness سے متعلق تو وہ پورا ایک مقالہ ہی لکھ ڈالتے ہیں۔ اپنے گلے میں پھنسی پھانس کے نکلنے پر شیدی ڈرائیور کے ٹوٹکے سے متاثر ہوتے ہیں اور اسکا تشکر بجالاتے ہیں وہ اس طوفانی رات کا واقعہ بھی بھول نہیں پائے کہ جب کشتی کا بدحواس ڈرائیور، پاگل لہروں سے بے بس ہو کر اور اُن کے ساتھیوں کو اپنی کشتی سے اتارنے پر مُصر تھا۔ انھیں افریقی ساحلی قصبے کا ایڈونچر بھی اب تک یاد ہے کہ جب وہ بندرگاہ کی واپسی کا راستہ بھول چکے تھے۔

اس کتاب میں افریقہ اور اُس کے معاشرے سے متعلق بھی کافی معلومات میسر آتی ہے پُر تگالیوں اور انگریزوں کے درمیان فرق واضح ہوتا ہے۔ افریقی خواتین کی مخصوص رسومات سے متعلق تو وہ ایک ماہر ڈاکٹر کی طرح معلومات فراہم کرتے ہیں۔ یہی نہیں بلکہ انہوں نے عوامی قسم کے کئی جملوں، محاوروں و تشبیہات کو برجستہ اپنی تحریروں کا حصہ بنا کر دوام بخشا ہے۔ وہ ضرورت پڑنے پر سکرنڈ، جنگ شاہی، ہوسٹری، تھانہ بولا خان یا منوڑہ جیسے علاقوں کا حوالہ دیتے ہوئے قطعاً کوئی جھجک محسوس نہیں کرتے جو اُن کی اپنی مٹی سے محبت کی دلیل ہے غرض اتنے متنوع موضوعات کے مطالعے کے بعد اس کتاب کے قاری کو سمندر کا سفر ایک سحر کی طرح اپنے شکنجے میں جکڑ لیتا ہے۔

شیخ صاحب جہاز کی نوکری سے طویل عرصہ قبل سبکدوش ہونے کے باوجود شاعر کے اس شعر کے

جب سمندر میں تلاطم نہ رہا

اپنے گرداب بنائے میں نے!

کہ مصداق کل کی طرح آج بھی مسلسل لکھ رہے ہیں کہ لکھنا پڑھنا ہی اُن کا اوڑھنا و بچھونا ہے۔ صوفیوں کی سرزمین ”سندھ“ کے مشہور قصبے ”ہالہ“ کا یہ منکسر المزاج فرزند، 70 سے زائد کتابوں / سفر ناموں کا مُصنّف: بنگالی، جاپانی اور ملائشین زبانوں پر دسترس رکھنے والا زبان دان، پاکستان کے اردو، سندھی اور ملائیشیا و سویڈن کے انگریزی اخبارات کا کالم نگار، جاپان و ملائیشیا، سنگاپور سویڈن، ڈنمارک سے متعلق بے شمار کتابوں کا لکھاری، ملائیشیا کا اعلیٰ ترین سول ایوارڈ "PJK" اور پاکستانی، ”تمغہ امتیاز“ اپنے سینے پر سجائے آج کل ملائیشیا میں مقیم ہے: لیکن آج بھی اس کے جسم و جان کا رشتہ اپنی مٹی سے جڑا ہوا ہے کہ وہ گاہے بگاہے وطن آکر اپنے اس وجدان کی تجدید کرتا اور سندھ کے کلچر کی پیروی کرتے ہوئے اپنی وضع داریاں نبھاتا نظر آتا ہے۔

ہمیں تو اس مردِ قلندر سے صرف ایک ہی شکوہ ہے کہ اُس نے 40 سال تک خود کو اردو سے دُور رکھ کر ایک بہت بڑے طبقے کو اپنی نگارشات سے محروم کیوں رکھا؟ کیا اُس کی ”بولتی تحریریں“ اس بات کا حق نہیں رکھتیں کہ اُس کے قلم سے نکلی ہوئی دیگر تصانیف کو بھی اردو کے قالب میں ڈھال دیا جائے؟

ڈاکٹر زاہد سھیل

ستمبر 2011

اسسٹنٹ پروفیسر کراچی میڈیکل اینڈ ڈینٹل کالج

عباسی شہید اسپتال

## سمندر پر جہازی کا حال

جبرالٹر سے کیوبا آتے ہوئے بحیرہ اوقیانوس (Atlantic Ocean) پر، ایک رات سفر میں نماز پڑھنے کی بات آنکلی، یہی کہ سفر میں نماز کا کچھ حصہ معاف ہے۔

جہاز کے (1) سیکنڈ انجینئر نے کہا ”دوسرے کسی سفر میں نماز ضرور معاف ہونا چاہئے لیکن سمندری سفر میں کم از کم جہازیوں کے لئے الٹا حساب ہونا چاہیئے۔ یعنی سمندر پر نماز ڈبل ہونی چاہئے جبکہ کنارے پر معاف... بات تو ہر ایک کے دل کو لگی کہ واقعی جہاز جب سمندر پر ہے تو سب کے سب سجدے میں نظر آتے ہیں۔ وہ لوگ جو عام حالات میں خشکی پر، جس گلی میں مسجد ہو اس گلی سے گذرتے تک نہیں، سمندر پر ان کے چپل بھی جہاز کے مسجد والے ہال کے باہر صبح شام نظر آتے ہیں۔ جہاز کے بڑے

ہچکولے، سمندر کی لابی لہریں، تیز ہوائوں کے جان لیو طوفان اور ان کے سامنے چرچرہٹ کرتے ہوئے جہاز کے کمزور تختے (Hull)، دل کو سو جھتی ہوئی انجن کی خرابیاں اور زیر آب غیر دوستانہ جغرافیائی بے قاعدگیاں اور پہاڑوں کے سلسلے۔ یہ سب کچھ سوچ کر دل کو دھچکا سا لگتا ہے اور دل کی گہرائیوں سے ہر ایک اس سفینے کی سلامتی کی دعا مانگنے لگتا ہے۔

پرانی یا بوسیدہ جہازوں پر جن کے اسٹینڈ بائی جزیرے چلنے کی کوئی امید نہ ہو (2) بلجز (Bilges) کا پانی نکالنے والا واحد پمپ گڑبڑ کر رہا ہو، تن تہا بوا نلر کسمپرسی کی حالت میں ہو وہاں کیسا بھی دلیر انجینئر ہو، ہمیشہ دل ہی دل میں اپنے مالک کو پکارتا ہے اور اس سے ہی مدد طلب کرتا ہے۔ ہر وقت دعا مانگتا رہتا ہے کہ اس کے جہاز کا جزیرے بیٹھ جائے، کہیں بیچ سمندر میں بوا نلر نہ بے وفا ہو جائے۔ چلتے چلتے پمپ نہ رُک جائے۔ اور اگر طوفانی حالات میں کھلے سمندر میں کچھ ہو جائے تو کیا ہوگا! یہ سوچتے ہی جہاز چلانے والے پر کپکی طاری ہو جاتی ہے اور موت کا بھیانک منظر اس کی آنکھوں میں تیرنے لگتا ہے۔ سردیوں میں شمال ناروے، سویڈن، روس، اور کینیڈا کی طرف جہاز چلاتے ہوئے اس کا اکیلا بوا نلر ٹانگیں ٹیڑھی کر کے کھڑا ہو جائے تو منفی درجہء حرارت (Sub-Zero) والی شدید سردی) میں جہاز کے جزیرے پر بیٹھ کر انسان کیا کر سکتا ہے؟ کئی لحاف اس ظالم سردی سے اسے نہیں بچا سکتے۔ ایسی سردی میں تار کول جیسے گاڑھے تیل (Heavy Fuel Oil) کو بغیر گرم کئی ہوئے کون چیف انجینئر سفر قائم رکھ سکتا ہے؟ وہی حال جہاز کے ڈیک آفیسرز (Navigators) کا ہے۔ نار تھ سی اور خلیج بسکی جیسے پُر خطر اور ٹریفک سے بھرے ہوئے سمندروں میں شدید دُھند (Fog) میں سفر قائم رکھنا یا ہانگ کانگ اور سنگاپور جیسی تنگ راہداریوں والے سمندر سے سخت بارش اور تیز ہوائوں میں رات کو گزرتے وقت اللہ نہ کرے کہ کسی جہاز کے راستہ بتانے کے آلے (Navigational Aids) ریڈار، جائرو کیمپس یا اسٹیرنگ وغیرہ ناکارہ ہو جائیں! ایسے حالات میں کبھی کسی نے جہاز کے کپتان یا چیف آفیسر کے ڈوبتے ہوئے دل کا اندازہ لگایا ہے؟ بڑے سے بڑے نیوی گیٹر بھی اپنے رب سے رجوع کرتے ہیں۔ ایسے سمندروں پر ایسے حالات میں آپ کو جہاز پر ایک بھی دہریا (Atheist) نظر نہیں آئے گا۔

(1) جہاز کے سیکنڈ انجینئر، تھرڈ انجینئر، ڈیک آفیسرز وغیرہ

دنیا کے مرچنٹ نیوی کے جہازوں پر کام کرنے والے انجینئروں کی یہ Ranks ہیں۔ پانی کا جہاز چلانے والوں کے دو اہم ڈپارٹمنٹ ہیں۔ ایک نائیکل ڈپارٹمنٹ جس کے آفیسر Navigators یا ڈیک آفیسر کہلاتے ہیں۔ دوسرا انجینئرنگ ڈپارٹمنٹ۔ ڈیک آفیسروں کا کام سمندر پر راستہ معلوم کرنا اور بندرگاہ میں جہاز پر سامان چڑھانے اور اتروانے کا بندوبست کرنا ہے، انجینئروں کا کام جہاز کے انجن اور مشینوں کو چلانا اور ٹھیک ٹھاک رکھنا ہے۔ جہاز مثل شہر ہے جس کو نہ صرف سمندر میں چلانا ہوتا ہے بلکہ اس پر رہنے والوں کے لئے الیکٹر سٹی، ایئر کنڈیشن سے لیکر پانی اور کھانے پینے کی سہولیات بھی میسر کرنی ہوتی ہیں جس کے لئے جنریٹر، کئی قسم کے پمپ کمپریسر، ریفریجریشن پلانٹ، پیوریفائرز، پانی بنانے کی مشینیں، بوائلرز، لائف بوٹ انجن، اسٹیرنگ انجن، سامان اتارنے اور چڑھانے کے لئے ڈیرکس (کریین)، ونڈلس، کیسٹن اور کئی مشینیں ہوتی ہیں۔ جن کو صحیح رکھنا انجینئروں کا کام ہوتا ہے۔ چیف انجینئر کے بعد دوسرے نمبر پر سینئر انجینئر سیکنڈ انجینئر کہلاتا ہے۔ اس کے بعد تیسری نمبر پر تھرڈ انجینئر، چوتھے نمبر پر فور تھ انجینئر اور پانچویں اور آخری نمبر پر ففٹھ انجینئر ہوتا ہے۔ ہر جہاز پر ایک چیف انجینئر، ایک سیکنڈ انجینئر، ایک یادو تھرڈ انجینئر، ایک یادو فور تھ انجینئر اور دو یا تین (بلکہ کچھ جہازوں پر چار بھی) ففٹھ انجینئر ہوتے ہیں۔ کچھ جہازوں پر ان کے علاوہ جو نیئر اور ٹرینی انجینئر بھی ہوتے ہیں۔ بہر حال یہ سارے میرین انجینئر ہوتے ہیں اور میرین انجینئرنگ کی تعلیم پاکستان میرین اکیڈمی کراچی سے حاصل کر کے جہاز پر جو نر پوسٹ پر چڑھتے ہیں۔ ہمارے دنوں میں (سنہ 1963ء میں) یہ اکیڈمی چانگام بنگلہ دیش (اس وقت ایسٹ پاکستان) میں تھی۔ ایک میرین انجینئرنگ کو ففٹھ انجینئر بننے کے بعد چیف انجینئر کی پوسٹ تک پہنچنے میں سات آٹھ سال لگ جاتے ہیں۔ ہر پروموشن کیلئے اس مقررہ Sea time (جہاز چلانے کے تجربے) اور امتحان پاس کرنے کی ضرورت ہوتی ہے۔ یہ امتحانات بین

الاقوامی قسم کے ہوتے ہیں جو کراچی (پاکستان) کے علاوہ کسی بھی ملک سنگاپور، انگلینڈ، آسٹریلیا وغیرہ میں دیئے جاسکتے ہیں۔

میرین انجینئروں کے کام میں مدد کے لئے ہر جہاز پر ایک یا دو الیکٹریکل انجینئر یا الیکٹریشن، ڈیزل مکینک، موٹر مین، تیل والے، آگ والے بھی ہوتے ہیں۔ لیکن آج کل جہازوں پر زیادہ آٹومیشن آنے کی وجہ سے میرین انجینئروں کے ساتھ ساتھ باقی اسٹاف بھی کم کر دیا گیا ہے۔ آج کل کے آٹومیٹک جہازوں پر ایک چیف انجینئر، ایک سیکنڈ انجینئر، ایک تھرڈ انجینئر اور دو ففٹھ دو جو نیئر انجینئر کافی ہیں۔ انجن روم کے لئے تیل والے آگ والے اور ڈیک کے کام کے لئے خلاصی رکھنے کی بجائے G.P. (جنرل پریز کام کرنے والے) رکھے جاتے ہیں جو انجن روم اور ڈیک دونوں جگہوں پر کام کرتے ہیں۔ آج کل جہازوں پر کام کرنے والوں کی تنخواہیں بہت زیادہ کر دی گئی ہیں لیکن اس کے ساتھ ساتھ کام بھی بڑھ گیا ہے اور لوگوں کی تعداد بہت کم کر دی گئی ہے۔ کام کے پریشر کا مقابلہ کرنے کے لئے مقررہ کام میں ایکسپسٹ ہونے کے علاوہ ہر وقت اپنے جسم اور ذہن کو چاق و چوبند رکھنا ضروری ہوتا ہے۔ انجینئروں کی طرح پانچ چھ نیویگییشن آفیسر ہوتے ہیں جن کا سربراہ کیپٹن ہوتا ہے۔ کیپٹن کے بعد یا کیپٹن کا پہلا ساتھی (فرسٹ میٹ) چیف آفیسر کہلاتا ہے۔ چیف آفیسر صبح کو چار بجے سے آٹھ بجے تک اور شام کو بھی چار بجے سے آٹھ بجے تک جہاز چلاتا ہے۔ اس طرح سیکنڈ میٹ (سیکنڈ آفیسر) دن اور رات کو بارہ بجے سے چار بجے تک جہاز چلاتا ہے۔ تھرڈ میٹ (تھرڈ آفیسر) یا فور تھ میٹ (فور تھ آفیسر) دن اور رات کو آٹھ بجے سے بارہ بجے تک جہاز چلاتا ہے۔ ڈیک کیڈٹوں کو جہاز کے مختلف کاموں پر لگا کر رکھا جاتا ہے۔ ایک کیڈٹ کو کیپٹن تک پہنچنے کے لئے بھی انہیں ادوار سے گزرنا پڑتا ہے جن سے انجینئر گزرتے ہیں یعنی ہر 18 مہینے کے (Sea time) جہاز پر کام کرنے کے تجربے کے بعد امتحانات دینے ہوتے ہیں۔ جہاز پر ایک ریڈیو آفیسر بھی ہوتا ہے جس کا کام ریڈیو کے ذریعے مختلف جہازوں اور بندرگاہوں پر سگنل (پیغام) بھیجنا اور وصول کرنا ہے۔ آج کل GMDSS اور بہتر فضائی رابطوں (Communication) کی وجہ سے ریڈیو آفیسر کی ضرورت نہ ہونے کے برابر ہوتی جا رہی ہے۔



## 2- بلجز (Bilges)

انجن روم اور جہاز کے دوسری جگہوں کے وہ نچلے حصے جہاں مختلف جگہوں سے تیل اور پانی Leak ہو کر جمع ہوتا رہتا ہے۔ اس پانی اور تیل کو جمع رہنے کے بجائے ہر وقت باہر نکالنے کی کوشش کی جاتی ہے کیونکہ اس کے زیادہ جمع ہونے سے جہاز کی Stability اثر انداز ہو سکتی ہے اور جہاز (یا کشتی) کے ڈوبنے کا خطرہ رہتا ہے۔ جس پمپ سے یہ پانی وغیرہ نکالا جاتا ہے اسے بلج پمپ کہتے ہیں جو کہ بہت مضبوط ساخت کا Positive Displacement ٹائپ ہوتا ہے۔

وقت کیسے کٹے...

سمندر پر خاص طور سے آؤٹراکریٹج پر کبھی کبھی اتنی فرصت ہوتی ہے کہ وقت گزارنا مشکل ہوتا ہے۔ زمین پر تو وقت گزارنے کے لئے کئی مصروفیات ہوتی ہیں۔ دوستوں کے پاس چلے جائیں۔ عزیز واقارب کو اپنے پاس بلا لیں یا ان کے ساتھ پکنک یا سیر کو چلے جائیں۔ اگر سب سے مل چکے ہیں تو قریب کے گاؤں یا شہر چلے جائیں۔ روز کا اخبار ہی کافی وقت لے لیتا ہے۔ (پاکستانیوں کا تو ٹیلی فون، بجلی اور گیس کے بلوں کی ادائیگی میں بھی کافی وقت صرف ہو جاتا ہے)۔ ریڈیو ہے۔ ٹی وی ہے۔ حقیقت میں دیکھا جائے تو کنارے پر رہنے والے سے آپ کبھی نہیں سنیں گے کہ وقت کیسے گزراؤں! بلکہ ہر وقت یہ کہتے ہوئے سنیں گے کہ فرصت ہی نہیں ملتی کئی دنوں سے سوچ رہا ہوں کہ فلاں سے ملنے جاؤں یا فلاں کو دعوت دوں لیکن ٹائم ہی نہیں ملتا۔ پورا دن کیسے گزر جاتا ہے، سمجھ میں ہی نہیں آتا!۔

جہاز چلانے والوں کا بندر گاہ میں اور سمندر پر جہاز چلاتے ہوئے وقت ٹھیک ٹھاک گزر جاتا ہے۔ بندر گاہ کا تو کیا کہنا۔ چاہے بنگاک، ہانگ کانگ جیسی بندر گاہ ہو یا لاس پاماس، بیروت جیسی۔ صبح کے وقت جہاز کی ڈیوٹی کی اور شام کو گھومنے پھرنے نکل گئے یا پھر شام کی ڈیوٹی مقرر ہوئی ہے تو صبح کو آنکھ کھلتے ہی نکل

پڑے۔ بندر گاہ میں دن گزرتے پتہ ہی نہیں چلتا۔ سمندر پر دوران سفر بھی ٹائم پاس ہو ہی جاتا ہے۔ کم از کم چار گھنٹے دن کو اور چار گھنٹے رات کو ہر ایک کو جہاز چلانا ہی پڑتا ہے۔ کوئی ایمر جنسی ہو جائے تو ایک دو گھنٹے مزید ڈیوٹی کرنا پڑتی ہے تھکاوٹ کی وجہ سے تین چار گھنٹے دن کو اور چار پانچ گھنٹے رات کو نیند میں نکل جاتے ہیں۔ باقی چھ سات گھنٹے کتابین پڑھنے، کھانا کھانے، ایک دوسرے سے ملنے یا جہاز کے عرشے (Deck) پر واک کرنے میں گزر جاتے ہیں۔ جہاز والوں کے لئے وقت اگر طول پکڑتا ہے تو وہ واحد جگہ اینکر تیج (Anchorage) ہے۔ اینکر تیج ہر بندر گاہ سے کوئی دس پندرہ میل دور کھلے سمندر کا وہ حصہ ہوتا ہے جہاں باہر سے آئے ہوئے جہازوں کو بندر گاہ میں اندر داخل ہونے سے پہلے لنگر انداز ہو کر انتظار کرنا پڑتا ہے۔ فرض کریں ہمیں کراچی سے جدہ جانا ہے۔ جدہ پہنچ کر ہم جہاز کو سیدھا اندر بندر گاہ میں نہیں لے جاسکتے بلکہ کراچی سے جہاز چلا کر جدہ کے قریب کوئی دس بیس میل دور کھلے سمندر میں رک کر انتظار کرتے ہیں۔ وائر لیس یا دوسرے ذرائع سے جدہ بندر گاہ والوں کو اپنی آمد کی اطلاع دیتے ہیں کہ ہمارا فلاں نام کا جہاز جس کار جسٹریشن نمبر یہ ہے۔ آپ کے اینکر تیج پر کھڑا ہے۔ اور ہم آپ کی بندر گاہ میں فلاں سامان اتارنا چاہتے ہیں۔ جہاز کی لمبائی اور دیگر اہم کوائف یہ ہیں۔ جہاز پر اتنے لوگ موجود ہیں جن کے سفر کے تمام کاغذات مکمل ہیں سب کے سب تندرست ہیں۔ وغیرہ وغیرہ۔

اس کے بعد جدہ بندر گاہ والوں پر منحصر ہے کہ وہ ہمیں اندر کب بلاتے ہیں۔ اگر بندر گاہ میں جیٹی خالی ہے اور جو سامان ہم لے کر آئے ہیں اس کے اتارنے کا بندوبست ہے تو اسی وقت بھی بلا سکتے ہیں۔ بندر گاہ میں جگہ نہ ہونے یا کسی اور مجبوری کی وجہ سے ہمیں ایک دو دن یا ایک دو ہفتے بھی انتظار کر سکتے ہیں۔ آج کل دنیا کی بندر گاہیں بھی بہت ہی ماڈرن، تیز رفتار اور مستعد ہو گئی ہیں اور جہاز والوں کو مشکل سے ایک دو دن ہی انتظار کی زحمت اٹھانی پڑتی ہے لیکن جن دنوں ہم جو نیڑے تھے، یعنی ساٹھ کی آخری سالوں سے لیکر ستر کے شروع والے سالوں تک، جہاز یوں کو یاد ہو گا کہ دنیا کی کئی بندر گاہوں میں اندر جانے کے لئے ایک ایک مہینے تک انتظار کرنا تو عام سی بات تھی۔ جدہ، پورٹ سوڈان، لاگوس اور کبھی کبھی تو کراچی اور چائگام جیسی بندر گاہوں میں لوگوں نے دو دو تین تین مہینے اینکر تیج پر انتظار کیا ہو گا۔ آج کل حالات بہتر ہیں لیکن پھر بھی چین، شمالی کوریا، رومانیہ، بلغاریہ اور کیوبا جیسے ملکوں کی بندر گاہوں

میں اب بھی طویل انتظار کرنا پڑتا ہے اور کئی ملکوں میں تو یہ تک نہیں بتایا جاتا کہ کتنے دن یا کتنے ہفتے باہر انتظار کرنا ہے۔ اور یہ صورتحال جہاز چلانے والوں کے لئے بہت ہی تکلیف دہ ہوتی ہے۔ بے یقینی کی وجہ سے ان کے نفسیاتی مریض ہونے کا خطرہ رہتا ہے۔ یہ صورتحال ایسی ہوتی ہے جیسے کوئی لاعلاج مریض بستر پر پڑے پڑے یہی تمنا کرتا ہے کہ ایسی بیماری سے تو صحتمند رہنا بہتر ہے پھر چاہے جتنا بھی کام کرنا پڑے۔ اینکرتج پر چونکہ جہاز کو ایک ہی جگہ کھڑا ہونا ہوتا ہے اس لیے جہاز کو چلانے والی چار چار گھنٹے والی ڈیوٹی نہیں کرنی پڑتی ہے، دوسری بات یہ کہ جہاز کا کوئی بھی انجن جس کو بندرگاہ میں پہنچ کر صفائی یا ریگولر چیک اپ کرنے کا پروگرام ہوتا ہے اینکرتج پر نہیں کھول سکتے۔ حالانکہ ہر جہازی کی یہ خواہش ہوتی ہے کہ وہ ہر انجن کا کام جو بندرگاہ میں چل کر کرنا ہے وہ اگر اینکرتج پر کرنے کی اجازت مل جائے تو بندرگاہ میں وقت بچ جائے اور بندرگاہ میں مزید گھوم پھر سکیں۔ لیکن اینکرتج پر جہاز کے انجن کو کھولنا خطرے سے خالی نہیں ہوتا کیونکہ کسی وقت بھی طوفان یا سمندری لہروں میں تناؤ پیدا ہو سکتا ہے اور اس سے بچنے کے لئے ہر وقت انجن کا تیار رہنا اشد ضروری ہے۔ بہر حال اینکرتج پر کام یا ڈیوٹی نہ ہونے کے برابر ہوتی ہے بس صرف نیندیں ہی کر سکتے ہیں لیکن افسوس کی بات یہ ہے کہ ایک دو دن کے بعد نیند بھی نہیں آتی۔

سمندر میں جہاز چلاتے وقت یا بندرگاہ کے اندر کام کرنے یا گھومنے پھرنے کی وجہ سے اتنی تھکاوٹ ہوتی ہے کہ بستر پر صرف گرنا ہوتا ہے پھر بغیر بھیڑیں گئے نیند آجاتی ہے۔ ہر ایک کا دل چاہتا ہے کہ سونے کے لئے کچھ مزید ٹائم مل جائے۔ لیکن اینکرتج پر جہاں سونے کے لئے ٹائم ہی ٹائم ہے نیند نہیں آتی، آئے بھی تو کیسے! نہ کام نہ ڈیوٹی نہ چلنا پھرنا، تھکاوٹ ہی نہ ہو تو نیند کیسے آئے۔ زیادہ سے زیادہ پہلے یا دوسرے دن تک تو سب کو اچھی نیند آجاتی ہے اس کے بعد جس وقت دیکھو ہر ایک جاگتا ہوا نظر آتا ہے۔ آجکل تو دل بہلانے کے لئے ٹی وی، وی سی آر، کمپیوٹر کئی چیزیں ہیں لیکن ان دنوں میں تو بس ایک ریڈیو ہی واحد تفریح تھا اور وہ بھی اگر بد قسمتی سے اینکرتج کسی ایسے ملک کا ہے جس کی زبان سمجھ میں نہیں آتی ہے تو ریڈیو سننے کا کیا فائدہ! لیکن مرتا کیا نہ کرتا، جہاں اتنا لمبا لمبا انتظار کرنا پڑ رہا ہو وہاں پر مقامی زبان کے ریڈیو سننے پر مجبور ہو جاتے ہیں۔ 1969ء میں جب ہمارے جہازوں کو بار بار چین جانا پڑا

تو میں نے دیکھا کہ لوگوں نے چینی زبان کے ”چیچا چلی“ والے گانے سن سن کر آخر کار ان کے لئے اچھا خاصا ٹیسٹ ڈیولپ کر لیا تھا! گانوں کے بول، بول سکتے تھے نہ سمجھ سکتے تھے لیکن میوزک شروع ہوتے ہی سمجھ جاتے تھے کہ یہ کونسا گانا آنے والا ہے اور کئی لوگ تو گانا شروع ہوتے ہی کہتے تھے کہ یہ گانا اچھا ہے یہ بہت بور ہے! حالانکہ ٹیپ ریکارڈر (چرخی والے) بھی عام ہو چکے تھے لیکن بھرے ہوئے ٹیپ اِکادُ کا ملتے تھے۔ کیسٹ والا ٹیپ ریکارڈر تو ہم نے پہلی دفعہ 1971ء میں ممباسا میں ایک بوہری کی ڈیوٹی فری دکان سے خریدا تھا۔ بہر حال جہازیوں کے لئے اینکریج اچھی جگہ ہے لیکن صرف ایک یا دو دن کے لئے، اس سے زیادہ دن بور کرتے ہیں کیونکہ وہاں وقت گزارنا مشکل ہو جاتا ہے۔ آپ شاید دو چیزوں کے لئے مشورہ دیں کتاب پڑھنے اور جہازیوں سے ملنے کا۔ کتاب پڑھنا واقعی اچھا مشغلہ ہے، ہمارے پرانے کالج (کیڈٹ کالج پٹارو) کے انگریز پرنسپل کرنل کوئس کہا کرتے تھے جو شخص مطالعہ کا عادی ہے وہ جنگل میں اکیلا بھی رہ سکتا ہے۔ بالکل صحیح کہا ہو گا کیونکہ کتاب پڑھنا واقعی اچھا مشغلہ ہے لیکن وہ بھی ایک حد تک پڑھا جا سکتا ہے اور کتاب پڑھنے والا جنگل میں تو ہو سکتا ہے گزارہ کر لے کیونکہ وہاں اس کو اور بھی کئی چیزیں کرنے کو اور دیکھنے کو ملتی ہیں لیکن اینکریج پر تو اتنا کچھ بھی تو نہیں ہے جتنا سمندر پر جہاز چلاتے وقت! جیسے میں پہلے بھی بتا چکا ہوں کہ دوران سفر ڈیوٹی کرنے سے آٹھ نو گھنٹے گزر جاتے ہیں۔ انجن کا کوئی پارٹ ٹوٹ گیا، کسی سے کوئی غلطی ہو گئی، سمندر پر کچھ نظر آ گیا کوئی اپنے یا پرانے ملک کا جہاز گزر گیا... اس قسم کی کئی باتیں دوسروں کو سنانے یا ان پر تاثرات دینے کا موقع مل جاتا ہے لیکن اینکریج پر ہر چیز ساکت ہو جاتی ہے اور جب کوئی حرکت ہی نہ ہو تو کس عنوان پر بات کی جائے۔ رہا سوال جہاز کے باقی لوگوں سے ملنے کا تو اس کا تصور کنارے پر بیٹھ کر تو آپ ضرور کر سکتے ہیں لیکن سمندر پر، یعنی جہاز پر مختلف حالات ہوتی ہیں، جن کا اندازہ آپ اس مثال سے لگا سکتے ہیں کہ جس آفس میں آپ آٹھ گھنٹے کام کرتے ہیں اور آفس میں جن سے آپ کا ہر وقت واسطہ پڑتا ہے کیا ان کے پاس روزانہ شام کو چار پانچ گھنٹے مزید بیٹھ سکتے ہیں؟! ہر گز نہیں۔ زیادہ سے زیادہ کبھی دعوت پر بلو لیا تو آپ چلے جائیں گے لیکن ہر روز کبھی نہیں۔ جہاز پر چوبیس گھنٹے ایک دوسرے کو دیکھ دیکھ کر یا ایک

دوسرے کی وہی گھسی پٹی باتیں سن کر ہم لوگ سخت بیزاریا بور ہو جاتے ہیں۔ اس لئے سفر کے اختتام پر یعنی اینکرتج پر ایک دوسرے سے مل کر بات چیت کرنے میں کوئی مزہ نہیں آتا۔

اس میں کوئی شک نہیں کہ اینکرتج پر جہازی کی حالت قابل رحم ہوتی ہے۔ لیکن وہ کیا کہتے ہیں کہ ضرورت ایجاد کی ماں ہوتی ہے۔ ایسے موقعوں پر جہازی وقت گزارنے کے لئے عموماً شطرنج (Chess) لوڈو یا مونوپلی جیسے کھیلوں کا سہارا لیتے ہیں۔ ایک دن کسی جہازی نے کہا کہ شطرنج بھی کیا کھیل ہے! جس گورے نے بھی ایجاد کیا ہے کمال کی چیز ایجاد کی ہے۔

”ارے گورے شورے نے ایجاد نہیں کیا ہے“، دوسرے نے درستگی کی، ”کسی مغل شہنشاہ نے کیا تھا ...“

”چلیں کسی نے بھی کیا ہو لیکن بہت بڑا کارنامہ کیا ہے۔ مختصر سامان سے ایک جگہ بیٹھ کر آدمی گھنٹوں کھیل سکتا ہے دماغ پر بھی کوئی خاص بوجھ نہیں پڑتا“۔ پہلے نے گوہر افشانی کی۔ جواب میں دوسرے نے انکشاف کیا۔ ”اس سے بہتر تو اپنا آدھیلے والا کھیل ہے، جو سو فیصد اپنے دیسی بھائیوں نے ایجاد کیا ہے۔“

ہم لوگ بڑے پریشان ہوئے کہ اس کے موجد کون لوگ ہیں پوچھنے پر انہوں نے کہا۔

”وہی تو... اپنے موالی بھائی... اس کھیل میں تو صرف آدھیلے (اٹھ آنی) چاہئے اور کچھ بھی نہیں! ... ذہن پر تو ذرا بھر بھی دباؤ ڈالنے کی ضرورت نہیں پڑتی...!“۔ ”وہ کیسے...؟“۔ ہم لوگوں نے حیرت سے پوچھا۔

”بس! ... اس کھیل میں دو موالی اپنے سامنے اپنا اپنا آدھیلار کھ کر مکھیوں کے انتظار میں بیٹھ جاتے ہیں۔ چاہے کئی گھنٹے گزر جائیں، کھیل تب ختم ہوتا ہے جب کسی کے آدھیلے پر مکھی آکر بیٹھ جائے وہ بازی اس کی ہو جاتی ہے اور دونوں آدھیلے اس کے ہو جاتے ہیں... دوسری بازی شروع کرنے کے لئے ایک بار پھر دونوں اپنے اپنے آدھیلے سامنے رکھتے ہیں اور مکھی کی آمد کا پھر سے انتظار کرتے ہیں تھوڑی تھوڑی دیر بعد آوارہ مکھی ادھر ادھر سے گزرتی دیکھ کر کھلاڑی حضرات ہاتھ کے اشارے سے اسے روکنے کی کوشش کرتے ہیں اس امید پر کہ وہ اپنی آگے کی شیڈولڈ پرواز منسوخ کر کے ان کے آدھیلے پر لینڈ کر کے آدھیلے کے مالک کو جتا کر سرخرو کر دے۔“

کھیل کے بھی کچھ اصول ہوتے ہیں!...

ہمارے کم و بیش سارے جہازی بھائی (sailors) تاش کھیلنے کے ماسٹر بلکہ ہیڈ ماسٹر ہیں۔ ایک دفعہ بیٹھ گئے تو زمین جنبد نہ جنبد گل محمد۔ گھنٹوں چٹ... دن گزر کر رات ہو جائے گی اور رات گزر کر صبح۔ تاش کھیلتے ہوئے ان کو کوئی ہوش نہیں رہتا۔ اور اس کھیل کا نشہ ان کو نہ صرف جہاز پر بلکہ کنارے پر بھی رہتا ہے۔ ایک دفعہ اس تاش کمبخت کی وجہ سے ہمارے دوست چیف انجینئر حاذق صاحب اور ریڈیو آفیسر منظور کے درمیان ناراضگی ہو گئی۔ ہوا یہ کہ چیف انجینئر اور ریڈیو آفیسر نے اپنے جہازوں آفس سے ہفتے کے روز چھٹی کے بعد گھر پر جو کھیلنا شروع کیا تو رات ہو گئی۔ کھیل چلتا رہا رات گزری اگلا دن اتوار کا شروع ہوا، کھانا پینا بھی چیف انجینئر صاحب کے ہی گھر پر ہوتا رہا۔ اتوار کا دن ختم ہوا اور رات ہوئی اور پھر پیر کی صبح ہو گئی۔ ریڈیو آفیسر تو لمبی چھٹی پر نہیں تھا۔ نو بجنے میں جب چند منٹ رہ گئے تو اس نے گھبراتے ہوئے چیف انجینئر صاحب سے کہا۔ ”سراب کھیل بند ہی کیا جائے تو بہتر ہے! مجھے آفس کو دیر ہو جائے گی۔“ ریڈیو آفیسر کا یہ کہنا تھا کہ چیف انجینئر صاحب جو مستقل ہار رہے تھے ایک دم بگڑ گئے اور چلا کر اپنی مخصوص ٹون میں کہنے لگے۔ ”برادر! ... یہ کیا مذاق ہے! ... کھیل کے بھی کچھ اصول ہوتے ہیں... تم اگر اتنی جلدی میں تھے تو میرے پاس کھیلنے کے لئے آئے ہی کیوں؟“

n

بہادر کون...؟

ہانگ کانگ میں ایک دفعہ ایک ہی وقت اپنے ملک کے کئی جہاز جمع ہو گئے۔ ایک جہاز جاپان سے کراچی جا رہا تھا ہانگ کانگ ڈیوٹی فری بندر گاہ ہونے کی وجہ سے وہ یہاں پر تیل لینے کے لئے رک گیا تھا۔ ایک جہاز بنگاک سے چینی لوڈ کر کے آیا تھا اور جب تک چین کی بندر گاہ ”سُم کانگ“ میں جانے کے لئے اسے سگنل ملے وہ یہیں ہانگ کانگ میں انتظار کرتا رہا۔ ایک جہاز پیسیفک سمندر پار کر کے امریکہ سے یہاں ہانگ کانگ پہنچا تھا۔ اور تو اور حاجیوں کا جہاز سفینہء حجاج جو صرف کراچی اور جدہ آتا رہتا ہے وہ بھی کسی لمبی مرمت کے لئے یہاں پہنچ گیا تھا۔ اور ”ڈرائی ڈانگ“ کے لئے مقامی شپ یارڈ والوں سے رابطہ قائم کر رہا تھا۔ بہر حال ہم جہازوں کو اس طرح ایک جگہ جمع ہونے پر خوشی ہوئی کیونکہ ایک طویل عرصہ بعد ہم بچپن کے کلاس میٹ ساتھیوں کو ایک دوسرے سے ملنے اور اپنے قصے کہانیاں سننے سنانے کا موقع ملا تھا۔ شام کے وقت سارے جہازوں کے بڑے یعنی کپتان اور چیف انجینئر ہانگ کانگ کے دوسرے طرف کولون شہر کے ہوٹل میر امار میں چائے کے لئے جمع ہو گئے۔ چائے کے ساتھ ساتھ ہر ایک داد وصول کرنے کے لئے اپنے کارنامے اور ایڈونچر سنانے لگا۔ بظاہر سب کے سب سننے سے زیادہ سنانے پر زور دے رہے تھے۔ سمجھ میں نہیں آ رہا تھا کہ کس کی بات کو اہم سمجھ کر دھیان دیا جائے۔ اور کس کی بات پر نہیں۔

”آتے وقت ساؤتھ چائنا کے سمندر میں میرے جہاز کی حالت کو ٹھے پرناچنے والی رنڈی کی طرح تھی ... زبردست رولنگ پچنگ کی وجہ سے ہم ایسے لڑکھڑاہے تھے کہ جیسے زیادہ پی گئے ہوں ... پھر بھی میں نے اپنے جہاز کو جس طرح یہاں پہنچایا ہے ... کوئی سوچ بھی نہیں سکتا۔“ ایک جہاز کے کپتان نے بتایا وہ ابھی مزید کچھ کہنے والا تھا کہ دوسرے جہاز کا کپتان بول پڑا۔ ”میرے نصیب میں تو ہر وقت خراب جہاز اور خراب سمندر رہے ہیں ... پچھلے جہاز کے اسٹیرنگ انجن میں نقص تھا ... جبکہ موجودہ جہاز کے مین انجن کا سٹیناس ہے ... کنارہ چھوڑتے ہی نمبر پانچ سلینڈر کر ریک ہو گیا ... پانچ یونٹوں پر اتنے اہم کارگو کے ساتھ پورٹ پیسیفک میں نے کیسے پار کیا یہ مجھے ہی پتہ ہے! ... میں نے آج تک مشکلات کو اہمیت نہیں دی ... آفس والے بھی یہی کہتے ہیں کہ تم واقعی بولڈ ہو۔“



”آپ تو صرف انجن کی بات کرتے ہیں...!“۔ تیسرے جہاز کا کیپٹن بولا۔ ”میرے جہاز کا جا کر حال دیکھیں! اب تک اسے اسکرپ ہو جانا چاہئے تھا... نہ اس کا انجن صحیح ہے نہ ریڈار... اور نہ ہی جیرو کمپاس... پھر بھی یہ میرا جگر ہے کہ سینہ تان کر اسے چلاتا رہتا ہوں... بحر اوقیانوس ہو یا پھر اہوا خلیج بسکی (Bay of Biscay)، ابھی ابھی اس سال سونز کینال کھلا ہے، ورنہ اسے تو میں کیپ آف گڈ ہوپ بھی کئی دفعہ پار کر اچکا ہوں۔ اس سے پہلے کہ چوتھے کپتان صاحب نغمہ سرا ہوں یا پہلے بولنے والوں میں سے کوئی مزید کچھ بولے، میرے قریب بیٹھے ہوئے جہاز کے چیف انجینئر خالد شفاعت نے ایک ہی عنوان سے بیزار ہو کر ٹیبل پر مکہ مار کر کہا۔

”بس بس یارو! بہت ہو گئی!... اپنی بہادری دکھانے کے لئے کیا یہی کچھ رہ گیا ہے کہ میں نے اتنے پرانے جہاز کو بحر قلزم یا بحر الکاہل پار کر لیا...؟“۔ پھر دونوں ہاتھ ہوا میں لہراتے ہوئے کہا۔ ”ارے میں پوچھ سکتا ہوں کہ تم لوگوں میں سے کتنے پہلوان ہیں جو چاکو اڑہ یار نچھوڑ لائن میں گاڑی چلا سکیں“۔ یہ سن کر تمام لوگ خاموش ہو گئے۔ زبانیں گنگ ہو گئیں۔ جیسے سب کو سانپ نے سونگھ لیا ہو۔

n

کسی سے عمر پوچھنا

سری لنکا کے کولمبو انٹرکانٹی نینٹل ہوٹل میں گانے والی راقصہ، اسٹیج پر گانا ختم کر کے نیچے اتری تو میں نے اس کی عمر پوچھی۔ How old are you?۔ وہ بات ٹالتی ہوئی چلی گئی۔ میرے سری لنکن میزبان

دوست نے مجھے ٹوکتے ہوئے کہا۔ ”میرے بھائی! لڑکیوں سے عمر پوچھتے وقت How young are you? کہنا چاہیے۔ یعنی آپ کتنی چھوٹی ہیں نہ کہ ”ہاؤ اولڈ آریو۔ آپ کتنی بوڑھی ہیں۔“

n

امریکہ کے ایک شہر بالٹی مور میں ایک اسٹیٹ ایجنٹ کے آفس کے باہر لگے ہوئے بورڈ پر یہ لکھا ہوا تھا:  
Buy Land as much as you can God isn't making any more.

دوسرے لفظوں میں اس کا سلیس ترجمہ یہ ہی ہوا کہ:

”جتنی زمین لینی ہے لے لو... کیونکہ اللہ تعالیٰ نے مزید زمین بنانا چھوڑ دی ہے۔“

n

اور ہاں اسی بندرگاہ میں (شاید) ہم جہازیوں کو سمندر میں کچرا یا تیل پھینکنے سے خبردار کرنے کے لئے ایک بڑے بورڈ پر لکھا ہوا تھا:

”زمین کی حفاظت کیجیے، ہمارے پاس بس یہی کچھ رہ گئی ہے“

n

ہمارے ایک KPT کے دوست کیپٹن افتخار کا کہنا ہے کہ کسی بور دوست سے جان چھڑانے کا آسان طریقہ یہی ہے کہ اسے زبردستی ادھار دے دینا چاہیے۔ اس کے بعد وہ کبھی نظر نہیں آئے گا۔ یہ اس وقت کی بات ہے جب ہم میرین اکیڈمی چانگام میں جہاز رانی کی تعلیم حاصل کر رہے تھے اور ہر وقت اپنا ایک مخصوص گروپ بنا کر گھومنے نکلتے تھے۔

n

خوش رہنے کا سبب

جہاز پر ایک جو نیئر انجینئر سے ہر وقت خوش رہنے، مسکرانے، دوسروں سے ہنس کر بات کرنے اور کسی بھی جھگڑے میں ملوث نہ ہونے کا میں نے سبب پوچھا۔ ”سر! یہ زندگی بہت مختصر ہے۔“ اس نے

جواب دیا، ”اس کا جو حصہ ہم سمندر میں گزارتے ہیں وہ اور بھی کم ہے۔ اور اس سمندر کی زندگی میں ہمیں کئی جہاز بدلنے پڑتے ہیں۔ اور ہر جہاز پر جو عرصہ گزارنا پڑتا ہے وہ اور بھی قلیل سا ہے۔ اور جہاز پر جو سفر (Voyage) ہوتا ہے۔ وہ چند ہفتوں کا ہوتا ہے اور ان چند ہفتوں کا ایک بڑا حصہ تو ڈیوٹی اور نیند کرنے میں گزر جاتا ہے باقی جو فرصت کا وقت ملتا ہے وہ مشکل سے چند دن بنتا ہے اور ان چند دنوں میں سے جو کچھ پل ایک دوسرے سے ملنے جلنے کے لئے ملتے ہیں وہ اتنے کم ہیں کہ ان میں بیٹھ کر ایک دوسرے سے کیا لڑا جائے۔ اس لئے زندگی کے یہ چند دن ہنسی خوشی میں گزار دینا بہتر ہے۔“

n

ٹیڑھا بد معاش

ماضی قریب میں جس جہاز پر میں چیف انجینئر تھا، میرے سیکنڈ انجینئر مرتضیٰ صاحب کو لوگوں کے عجیب اور مزاحیہ نام رکھنے کا بڑا شوق تھا۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ وہ سوچ سوچ کر ایسے نام رکھتا تھا کہ کوئی

بھی سن کر اسے داد دیئے بغیر نہیں رہ سکتا تھا۔ جن لوگوں کے اس نے نام رکھے تھے ان میں سے ایک تو جہاز کار یڈیو آفیسر تھا، جس کے دماغ میں معلوم نہیں یہ بات کس کجبت نے بٹھادی تھی کہ وہ بڑا پہلوان ہے! دادا ہے! اور یہ خوش فہمی کوئی ایسے ویسے طریقے سے نہیں، لگتا تھا کہ کسی نے اس کے دماغ کا آپریشن کر کے اس کے بھیجے میں ایسے بٹھادی تھی کہ آئینے کے سامنے اپنے سوکھے سڑیلے اور کبڑے جسم کو دیکھ کر بھی اپنے پہلوان نہ ہونے کا اسے گمان تک نہیں ہوتا تھا۔ جوں جوں ہمارا سفر لمبا ہوتا جاتا اس کی خیالی باتیں اور ماضی میں کئے ہوئے اس کے خیالی جھگڑوں اور ان میں حاصل کی ہوئی فرضی کامیابی کی لسٹ طویل ہوتی جاتی تھی اور ہمیں سنا سنا کر خوش ہوتا تھا۔ ہم جب جو نیئر انجینئر تھے تب بھی ہم نے اس کے ساتھ کسی جہاز ایک سفر کیا تھا۔ اس کے ان خیالی قصوں اور خوابوں کا ہم اس وقت بھی احترام کرتے تھے۔ کیونکہ اوّل تو وہ ہم سے پہلے سمندر کی زندگی میں آیا تھا، دوسرے یہ کہ کھلانے پلانے میں، گانا سنا کر دل بہلانے میں، اور سب سے بڑھ کر بلا تفریق قرض دینے میں اس کا دل بہت بڑا تھا... چاہے مانگنے والا ساکل کوئی آفیسر ہو یا خلاصی یا جمعہ ارٹو پوس...!

ایک دفعہ جہاز بنگاک پہنچا۔ جب تک لوکل آفس کا ایجنٹ فارن کرنسی لے کر آئے، جہاز کے پرانے تھرڈ انجینئر (جس کا نام سیکنڈ انجینئر نے ”جھونا“ رکھا تھا) کا وقت بچانے کے لئے اسے پانچ سو بھات کانوٹ دے کر فراخ دلی سے کہا: ”باس! تم چلو اپنی ٹھگنی گرل فرینڈ کے گھر میں نے اس کا راما روڈ والا فلیٹ دیکھا ہے۔ تمہاری بقیہ تنخواہ وہیں پہنچا دوں گا۔“ وہ ہر ایک کو باس کہہ کر مخاطب کرتا تھا سوائے اپنے اصلی باس یعنی جہاز کے کیپٹن کے (اس کو ہمیشہ وضو توڑ گالیاں دیتا تھا)۔ اس سے جب ہم نے پوچھا کہ ”وہ جھونے کی گرل فرینڈ کو کیسے جانتا ہے۔“ تو اس نے پنجابی فلموں کے ظالم ولن کی طرح تہقہہ مار کر کہا۔ ”باس! اس جھونے کو تو مرچنٹ نیوی میں آئے ہوئے ابھی جمعہ جمعہ آٹھ دن بھی نہیں ہوئے ہیں... اس کو کیا معلوم! یہ تھائی لڑکی ایک ترک کیپٹن کی کیپ تھی۔ اصل میں وہ ایک دوسرے یونانی جہاز کے بٹلر کی محبوبہ تھی جو اسے پرت پانگ کے چکلے سے اٹھا کر لایا تھا۔ پھر بڑے پھڈے ہوئے۔ بڑے دنگے فساد ہوئے...!“ وہ سناتے سناتے اپنی قمیص کے بازوؤں کو اوپر چڑھانے لگا۔ یعنی بنگاک کی گلیوں میں جو یہ مہابھارتی لڑائی ہوئی تھی اس میں اس نے بھی حصہ لیا تھا۔ بلکہ بھرپور اور فیصلہ کن حصہ لیا تھا۔ اس کی

ان باتوں اور ٹیڑھے اسٹرکچر کو ذہن میں رکھ کر ہمارے سیکنڈ انجینئر نے اس کا نام ٹیڑھا بد معاش رکھا تھا۔

(اداس الٰہ اور دوسرے)

اور جہاز پر ایک انسومنیا (نیند نہ آنے کا مریض) بڑی آنکھوں والا الیکٹریکل انجینئر تھا۔ پوری پوری رات وہ میس کے کونے میں، سموک روم میں، یا اپنی کیمین کا دروازہ کھول کر سامنے والی سیہیٹی پر پائوں اوپر کر کے بیٹھا سگریٹ پیتا رہتا تھا۔ دروازہ اس لئے کھلا رکھتا تھا کہ ڈیوٹی سے واپسی پر کوئی بندہ جہاز کی اس گلی سے گزرے تو اس کو بٹھالیا جائے۔ ہر وقت غمگین اور دکھ بھری باتیں کرتا اور اداس اور یاس انگیز اشعار سناتا تھا۔ اس کے سر میں بڑا سوز اور درد تھا۔ لمبی (Voyages) پر سمندر میں ویسے ہی ہر ایک افسردگی اور مایوسی کا شکار رہتا ہے اس پر ہمارے الیکٹریکل انجینئر کے دکھ بھرے گیت سن کر عجیب تنہائی اور یاس کا احساس ہوتا تھا۔ اس کے سنائے ہوئے گیتوں کے کچھ اشعار اس وقت بھی میرے ذہن میں آوارہ گردی کر رہے ہیں۔

میرے فلک کے چاند ستارے کچھ اور ہیں  
مین جن میں محو ہوں، وہ نظارے کچھ اور ہیں  
ہاں، بادباں بھی چاک ہے، پتوار بھی نہیں  
لیکن میرے سفر کے سہارے کچھ اور ہیں

یا

روندونہ میری قبر کو اس میں بھری ہیں حسرتیں  
رکھنا قدم سنبھال کے، دیکھو کچل نہ جائے دل

یا

میری طرح خدا کرے کہ تیرا کسی پہ آئے دل

تو بھی جگر کو تھام کر کہتا پھرے کہ ہائے دل

الیکٹریکل انجینئر کے دکھ اور غموں بھری باتوں اور رات رات بھر جاگنے کی وجہ سے سیکنڈ انجینئر نے ان کا نام اداس آئول رکھا تھا۔ اُلُو کے بدلے آئول (انگریزی لفظ) استعمال کرنے کے لئے سیکنڈ انجینئر نے یہ تھیوری پیش کی تھی کہ کمبخت اُلُو ہمارے معاشرے میں ایک زبردست گالی ہے۔ جبکہ یہی پرندہ (Owl) گوروں کی نظر میں عقلمند اور دانشور قسم کی چیز ہے۔

☆ اور جہاز کا ایک فور تھ انجینئر تھا، جس کے لاتعداد ایک طرفہ معاشقوں کی وجہ سے ہمارے سیکنڈ انجینئر نے اس کا نام ”مشرقی عاشق“ رکھا ہوا تھا۔ وہ بے حد شرمیلا اور خاموش طبیعت تھا۔ ہمارے گناہگار آنکھوں نے تو کسی لڑکی سے اسے بات کرتے نہیں دیکھا لیکن بندرگاہ میں جہاز پہنچتے ہی اس کی کئی ساری محبوبائیں ہو جاتی تھیں۔ کوئی دکاندار لڑکی یا بس میں ٹکٹ دینے والی مسکرا کر اس سے رسمی جملہ بولتی تو یہ اپنی تصوراتی دنیا میں اس کا اپنے پرائگن چھٹکن ہونے سے تعبیر کر لیتا تھا۔ اور بقول ایک سندھی کہات کے ”لڑکی کو اتانہ پتا... لڑکے کو عشق نے اندھا کیا“ والا حساب تھا۔

n جہاز کا چیف آفیسر ایک سائیکو کیس تھا۔ پڑھائی کے علاوہ اپنے کام اور جسامت میں بھی کمزور ہونے کی وجہ سے وہ گراموفون ریکارڈ کی انکی ہوئی سوئی کی طرح کئی سالوں سے اب اسی پوسٹ پر جہاز چلا رہا تھا۔ ہمارے سیکنڈ انجینئر نے اس کا نام ”نوجوان لڑکا“ رکھا تھا۔ اس کی ڈھلتی جوانی اور بڑھاپے کے بالکل برعکس! نوجوان لڑکے کا خطاب سن کر چیف آفیسر کے مرجھائے ہوئے چہرے پر رونق آ جاتی تھی اور خوشی میں وہ پھولا نہیں سماتا تھا۔ دیکھنے والوں کے لئے سارا مزہ اسی میں تھا۔ سارے جہاز کے لوگوں کو اس شخص نے بیزار کر رکھا تھا۔ سخت کرخت اور بے فیض قسم کا انسان تھا۔ کیڈٹس... جن کا جہاز پر سب سے زیادہ واسطہ چیف آفیسر سے پڑتا ہے، اکثر کہتے تھے کہ اللہ تعالیٰ نے اس چیف آفیسر کو لوگوں کا کام خراب کرنے کے لئے پیدا کیا ہے۔ بہر حال جہاز کے لوگ بھی بڑے سیانے تھے اور اس چیف آفیسر کی نفسیات سے اچھی طرح واقف ہو گئے تھے۔ کام پڑنے کے وقت میجک ورڈ یعنی نوجوان لڑکا استعمال کرتے تھے اور بگڑی بات بن جاتی تھی۔ وہ چیف آفیسر سیکنڈ انجینئر کی تو کوئی بات نہیں ٹالتا تھا، ہر بات

سر آنکھوں پر رکھتا تھا۔ بلکہ اس کا بس چلتا تو سیکنڈ انجینئر کو سر پر اٹھا کر چلتا جس نے اس گارنٹی ختم چیف آفیسر کو ”نوجوان لڑکا“ جیسا خطاب دے کر امر کر دیا تھا۔

n جہازیوں کے علاوہ سیکنڈ انجینئر نے کنارے کے لوگوں کے نام بھی رکھے تھے۔ جاپان کی بندرگاہ کو بے (Kobe) میں، نیو پورٹ ہوٹل والی گلی میں ٹی وی، وی سی آر، ریڈیو اور گھڑیوں کی ایک ڈیوٹی فری دکان تھی جس دکان کی مالکن ایک جوان اور خوبصورت جاپانی عورت تھی۔ اس عورت کے بوڑھے اور گریس پیڑ میں زندہ رہنے والے شوہر کا نام ہمارے سیکنڈ انجینئر نے ”کھن چو“ رکھا تھا۔ وہ اپنے لمبے بالوں کا جوڑا بنا کر کیش کی دراز پر سانپ کی طرح بیٹھا رہتا تھا۔ باقی دکان کے اندر اور باہر بھاگ دوڑ کا کام اس کی جوان بیوی کرتی تھی۔ گاہکوں کو چیزیں اٹھا اٹھا کر دکھانا، پسند کرنے پر چیک کروانا، موسم اور خریداری کے حساب سے کافی یا ٹھنڈا پلانا، چیزیں پیک کر کے اپنی مزدا پک اپ میں رکھ کر قریب کے ریلوی اسٹیشن موٹو ماچی تک یا کبھی فرصت میں ہوتی تو جہاز تک چھوڑ آنا اسی کے حوالے تھے۔ کیونکہ جوان ہونے کے ساتھ ساتھ وہ صحت مند بھی تھی۔ میاں اس کا دبلا پتلا اور کمزور تھا۔ وہ چرسی نہیں ہو گا لیکن لگتا ضرور تھا۔ اس کا کام صرف گاہکوں سے کیش لے کر رسید بنانا اور اپنے بالوں کے جوڑے کی گانٹھ بار بار کھول کر باندھنا تھا۔ یورپ اور امریکہ جیسا ماحول اور سوسائٹی ہوتی تو ایسی عورت اپنے ایسے کاہل شوہر کو کب کا چھوڑ چکی ہوتی لیکن جاپانی عورت پوری زندگی اپنے میاں کی صحیح معنی میں most obedient servant ہو کر رہتی ہے۔ اس کے لئے اس کا میاں سب کچھ ہوتا ہے۔ اور جاپانی مرد کے لئے وہ ادارہ یا کمپنی جس میں وہ ملازمت کرتا ہے سب کچھ ہوتی ہے۔ وہ بیوی کو طلاق دے کر اس سے علیحدہ ہو سکتا ہے لیکن اپنی کمپنی سے علیحدگی حاصل کرنے کا سوچ بھی نہیں سکتا چاہے دوسری کمپنی اس کی خوشامد کر لے یا زیادہ تنخواہ کی آفر دے۔ اس جوان جاپانی عورت کو کچھ کچھ اردو بھی آتی تھی۔ خوش مزاج اور ہنس مکھ بھی تھی۔ اس کی ان خوبیوں اور دکان پر کم قیمت کی وجہ سے ہمارے جیسے ملکوں کے لوگ اس دکان میں زیادہ آتے تھے ورنہ ڈیوٹی فری دکانیں تو کو بے شہر کے اس علاقے میں اور بھی تھیں۔ ہمارا سیکنڈ انجینئر اس بندرگاہ میں کئی دفعہ آچکا تھا اس لئے یہ دکاندار عورت اس سے بہت فری تھی۔ وہ جب بھی سیکنڈ انجینئر سے طنز و مزاح کرتی تو سیکنڈ انجینئر ہر بات میں اس کے میاں کو بیچ میں لے آتا تھا۔ ایک دن اس

نے سیکنڈ انجینئر کو ٹوک کر کہا: ”نئی گھڑی کب لوگے؟ ایسی پرانی اور ختم شدہ چیز کو تو گٹر میں ہی پھینکنا چاہئے۔“ سیکنڈ انجینئر نے جواب کے بدلے ہنس کر سوال کیا۔

”اور آپ کب اپنے شوہر کو گٹر میں پھینک رہی ہیں؟“

”ارے بابا اب تو وہ ہماری قسمت میں لگ گیا سو لگ گیا۔“ اس نے مسکراتے ہوئے اردو میں جواب دیا۔  
 ”آپ کے کتنے بچے ہیں؟“ میں نے ایک دن اس سے پوچھا لیکن اس کے کچھ کہنے سے پہلے ہمارے سیکنڈ انجینئر نے جواب دیا۔

”سر! آپ بھی کمال کرتے ہیں! ... چہرہ دیکھ کر تلک لگانا چاہیے... شوہر دیکھ کر ایسا سوال کرنا چاہیے۔“  
 ایک دفعہ، خریداری کے بعد وہ اپنی ویگن میں بٹھا کر ہمیں جہاز پر پہنچانے آرہی تھی۔ باتوں باتوں میں، میں نے اس سے پوچھا: تم لوگوں کے بچے بھی نہیں ہیں پورا پورا دن دکان پر گزرتا ہے۔ پھر اتنے پیسے کما کر کیا کرتے ہو۔؟

”کرتے ورتے کچھ نہیں... ہر سال چھٹیاں مناتے ہیں۔ اور گھومتے پھرتے ہیں۔“ اس جاپانی عورت نے جواب دیا۔

”پچھلے سال کہاں گئے تھے؟“ میں نے سوال کیا۔

”بنکاک!...!“

اس سے پہلے کہ میں دوسرا سوال کرتا سیکنڈ انجینئر نے اسے ٹوکتے ہوئے کہا:

”معلوم ہے بنکاک کون جاتے ہیں...؟“

”کون جاتے ہیں...؟“ دکاندار عورت نے پوچھا۔

”بنکاک نہ عورتیں جاتی ہیں... نہ تمہارے شوہر جیسے مرد۔“ سیکنڈ انجینئر نے کہا۔

جاپانی ویسے تو ہنسنے میں بہت محتاط ہوتے ہیں لیکن سیکنڈ انجینئر کی یہ بات اس کو شاید ایسی دل کو لگی یا دلچسپ لگی کہ اس نے دل کھول کر پورے دل سے قہقہہ لگایا اور جب جی بھر کر ہنس لی تو کہنے لگی:

”صحیح بات کرتے ہو! اس لئے تو میں نے اپنے شوہر کو سمجھایا ہے کہ آئندہ گھومنے کے لئے ہم جیسے

لوگوں کے لئے چین یا نار تھ کو ریا ہی بہتر ہے۔“



n سنگاپور میں ایک سندھی ہندو دکاندار سے ہم کافی خریداری کرتے تھے۔ پیسے کم ہونے کی صورت میں وہ ادھار بھی کرتا تھا لیکن جب سے سویز کینال کھلی جہازوں کے پروگرام اور آفیسروں کے تبادلے اتنے جلد جلد ہونے لگے کہ یہ اپنے قرض خواہوں کا ٹریک رکھ نہیں پایا۔ لوگ اب بھی اس سے ادھار لینے کے عادی ہیں۔ کوئی چارہ نہ دیکھ کر اس نے اپنی دکان میں ایک تصویر لگا رکھی ہے۔ جس میں دکھایا ہوا ہے کہ ایک پریشان بیوپاری الٹی چارپائی پر لیٹ کر پرانے حسابوں کے کھاتے دیکھ رہا ہے۔ اس کی خالی تجوری کے دونوں پٹ کھلے ہوئے ہیں۔ اور ادھر ادھر چوہے دوڑ رہے ہیں۔ اس تصویر کے اوپر ہندی، بنگالی اور اردو میں لکھا ہے: ”ادھار کا انجام“۔

سیکنڈ انجینئر نے سنگاپور کے اس دکاندار کا نام ہی ”ادھار کا انجام“ رکھ دیا تھا۔ اور اس ریجن کے سارے جہازی اس دکاندار کو اسی ہی نام سے پہچانتے ہیں۔

n کینیا (افریقہ) کی بندرگاہ ممباسا کے کلنڈنی روڈ پر ایک ایشین دکاندار کو سارے جہازی ”پاسپورٹ ٹو شیم (passport to shame)“ کے نام سے جانتے ہیں۔ یہ نام بھی ہمارے سیکنڈ انجینئر نے رکھا ہے۔ یہ نام اس پر کیسے اور کب پڑا؟ (اور اس کے علاوہ کچھ اور نام بھی کیسے پڑے؟) یہ سیکنڈ انجینئر سے پوچھنے سے پہلے ان کا کسی اور جہاز پر ٹرانسفر ہو گیا ہے۔

بدیشی مانوس

چائگام شہر کی ایک تنگ سڑک، سینٹ پلاسڈ کانویٹ اسکول کے قریب۔ سڑک کے دونوں طرف بنے ہوئے کچے پکے گھروں میں سے ایک میرے بنگالی کلاس میٹ کا دھلیز والا گھر تھا۔ یہ گلی اور یہ گھر میرے لئے کوئی نئے نہیں تھے۔ چائگام میں دوران تعلیم اور اس کے بعد بھی کئی سالوں تک میرا یہاں آنا جانا لگا رہا۔ 1971ء کے بعد چائگام مشرقی پاکستان کی بجائے بنگلادیش کا شہر کہلانے لگا اور یہاں آنے کی ساری راہیں ہم مغربی پاکستان کے رہنے والوں کے لئے جیسے بند سی ہو گئیں۔ آج کئی سالوں بعد میرا یہاں آنا ہوا ہے۔ ہمارے ملک کا جہاز جس کا میں چیف انجینئر ہوں اب اس نئے نام والے ملک کے لئے کراچی سے کارگو لایا ہے۔

ملک کا نام چاہے نیا ہے لیکن یہ شہر اور اس کے لوگ مجھے آج بھی ویسے ہی نظر آ رہے ہیں کہ جب میں 1963ء میں جہاز کا انجینئر (میرین انجینئر) بننے کے لئے یہاں کے ایک تعلیمی ادارے میرین اکیڈمی میں پڑھنے کے لئے آیا تھا۔ میرے دل میں آج بھی اس دھرتی اور اس میں بسنے والوں کے لئے وہی پیار اور چاہت ہے جو پہلے تھی۔ کلاس روم میں آدھے سے زیادہ بنگالی کیڈٹس تھے جن سے میں نے بنگالی لکھنا اور بولنا سیکھی۔ جن کے دور دراز گاؤں میں، میں نے ان کے ساتھ چھٹیاں گزاریں اور اس شہر چائگام کے تو کیا کہنے! ... اپنے گاؤں ہالہ اور حیدرآباد سے بھی زیادہ اس شہر کی گلیوں اور لوگوں سے میری واقفیت ہو گئی تھی۔

جہاز بندرگاہ پر لگتے ہی میں نے پاسپورٹ ہاتھ میں تھاما اور جہاز سے نیچے اترا۔ بندرگاہ سے باہر نکلتے ہی جو پہلا رکشہ نظر آیا اس میں بیٹھ گیا، کرایہ طے کرنے کی بھی میں نے ضرورت محسوس نہ کی۔ میں نے اسے اپنے دوست کے گھر چلنے کو کہا۔ رکشہ والا کرایہ بڑھانے کیلئے سیدھا رخ کرنے کے بجائے ادھر سے ادھر گھمانے لگا اور میں صبر سے اپنے پچھلے کئی برسوں کی غیر حاضری میں چائگام کے مختلف حصوں کی تبدیلی اور ترقی (جو کہیں تو منفی تھی) کا غور سے جائزہ لیتا رہا یا شاید میں اپنے ان پرانے دنوں کی یاد کو تازہ کرتا رہا جو ان گلیوں میں گزرے تھے۔

دوست کے گھر کے آگے محلے کے کچھ بچے میلے کچیلے کپڑوں میں نالے کے کنارے گولیوں سے کھیل رہے تھے۔ رکشہ سے اتر کر میں نے اپنے بنگالی دوست کے گھر کا بیل بٹن دبایا۔ نیم برہنہ بچے گولیاں چھوڑ کر میرے گرد دائرہ بنا کر دیکھنے لگے۔ وہ شاید میرے لمبے قد اور شلووار قمیض کو دیکھ کر حیران تھے۔ مجھے ایک دم محسوس ہوا کہ بجلی نہیں ہے۔ میں اب گھنٹی کے بٹن کو دبانے کے بجائے دروازے کے لٹکتے کنڈے کو دروازے پر مارنے لگا۔ اندر سے دوست کی امی کی آواز آئی:

”باہر کے آچھے؟“ (باہر کون ہے؟)

آواز پہچان کر مجھے بڑی خوشی ہوئی کہ گھر میں کوئی تو ہے۔ اور میں بھی اتنے ہی زور سے چیخ کر کہنے والا تھا کہ میں ہی تو ہوں! آپ کے بیٹے کا کلاس میٹ اور دوست جس کو تم ہمیشہ سگے بیٹے کی طرح سمجھتی تھیں، جو تم سے راہبندر ناتھ ٹیگور کی کہانیاں اور گیت سنا کرتا تھا۔ لیکن میرے کچھ کہنے سے پہلے میرے پاس گلی کے کھڑے ہوئے بچوں نے جواب دیا:

”بدیشی مانوس!“۔ (غیر ملکی منش! کسی اور ملک کا رہنے والا)۔

مجھے یہ سن کر دکھ ہوتا ہے۔ زبان گنگ ہو جاتی ہے۔ بولنے سے پہلے ہی خاموش ہو جاتا ہوں۔ بچوں کی طرف دیکھتا ہوں۔ ان کی عمریں دس بارہ سال کے قریب تھیں۔ یہ 1980ء کا سال تھا۔ ان کو کیا معلوم کہ آج سے کوئی اٹھارہ سال پہلے جب وہ پیدا بھی نہیں ہوئے تھے تو میں اس شہر میں پڑھا کرتا تھا۔ میرے گاؤں ہالہ اور اس شہر چائگام کے درمیان ایک ہزار میل سے زیادہ فاصلہ ہونے کے باوجود اس دھرتی اور میری دھرتی کا ایک ہی نام تھا۔ اس شہر کی اس گلی کے اس دروازے کی دہلیز پر بیٹھ کر رات کو

دیر دیر تک اس گھر میں رہنے والا میرا کلاس میٹ اور میں باتیں کیا کرتے تھے۔ کسی لڑکی کو رکشہ میں جاتا دیکھ کر اس وقت کا مشہور بنگالی گانا گایا کرتے تھے۔

... ناہوئے آمی تو مار کا چھے،

چھیلے موتی ناگھنوں!...

ایکٹاگون لکھو امر جنوں!...

سامنے کر سچن آنٹی کا گھر ہوا کرتا تھا۔ رات کے اندھیرے میں جب وہ ہمارے گھر کے آگے سے گزرا کرتی تھی تو ہم کتے کی طرح بھونک کر اسے ڈرایا کرتے تھے۔ وہ اپنا ہاتھ سینے پر رکھ کر یسوع مسیح کو یاد کرتی تھی۔ رات کو پورے گیارہ بجے مٹھائی والا عبدال بابا، جس کا گھر گلی کے کونے پر تھا، ریلوے اسٹیشن پر آخری گاڑی جانے تک چیزیں بیچ کر بچے ہوئے مال کا ریڑھا گھسیٹ کر گھر کی طرف لوٹتا تھا۔ ہمیں بیٹھا دیکھ کر آواز لگاتا تھا۔

”کولا... ناریکل... مش ٹی...!“ (کیلا، ناریل، مٹھائی)۔

ہم لوگ اس سے ناریل خرید کر کھایا کرتے تھے۔ ہمارے ساتھ بیٹھنے والوں میں ایک اور بنگالی دوست خوند کر ہوا کرتا تھا۔ وہ سلہٹ کا رہنے والا تھا۔ ریڑھے والے کو دیکھ کر اس کو اپنا گائوں یاد آتا تھا۔

”سلہٹ جانے والی آخری گاڑی اس وقت چائگام ریلوے اسٹیشن کو کافی پیچھے چھوڑ چکی ہوگی۔“ وہ بتاتا تھا۔ چائگام کی طرح سلہٹ بھی خوبصورت شہر ہے۔ ویسے بھی مجھ جیسے نیم ریگستان (سندھ) کے رہنے والے کو ہر جگہ جہاں بارش اور ہریالی ہو کچھ زیادہ ہی اچھی لگتی ہے۔ سلہٹ کے پہاڑی علاقے کی تو کیا بات کی جائے! چاروں طرف چائے کے باغات ہیں۔ دوران تعلیم ایک سال سردیوں کی چھٹیاں خوند کر کے ساتھ میں نے وہیں گزاری تھیں۔ لیکن چائگام کچھ اور چیز ہے جہاں ہمارا تعلیمی ادارہ میرین اکیڈمی تھا۔ جہاں کی گلیوں اور سڑکوں پر میں نے تقریباً ہر دن گزارا تھا۔

تعلیم ختم ہونے کے بعد اور جہاز پر نوکری کے دوران بھی ہمارا چائگام آنا جانا لگا رہا۔ ایک ہی ملک کے تو دو حصے تھے! جہاز کا ہوم پورٹ نہ صرف کراچی تھا بلکہ چائگام بھی تھا۔ امریکہ، یورپ یا مشرق بعید کا چکر لگا کر ہمارا جہاز ہر بار چائگام بندرگاہ میں آکر لنگر انداز ہوتا تھا اور یہ سلسلہ چلتا رہا، چلتا رہا۔ سمندر کی لہروں

سے لڑنے والے اور مشینوں کے شور و غل میں زندگی بسر کرنے والے ہم جیسے جہازیوں کے خواب و خیال میں بھی نہ تھا کہ آگے چل کر ہماری قوم کے لیڈروں سے ایسی سیاسی غلطیاں ہونگی جس سے اس ملک کی دھرتی پر لکیریں لگ جائیں گی۔ نفرتوں کی دیواریں کھڑی ہو جائیں گی۔ بیوپار، دھندہ، جہازوں کا آنا جانا بند ہو جائے گا۔ ٹیکور اور نذر الاسلام کی اس دھرتی پر لوٹ کر آنے کے بجائے ہمارے جہاز یورپ اور امریکہ کی بندرگاہوں میں ہی پھرتے رہیں گے۔ اور آج کئی سال گزرنے کے بعد سیاسی حالات کچھ بہتر ہونے پر ہمارا جہاز پہلی بار کراچی سے کچھ کارگو لے کر یہاں پہنچا ہے لیکن اب اس دھرتی کا نام مشرقی پاکستان کے بجائے بنگلادیش ہو گیا ہے لیکن انسان اور مکان وہی ہیں، موسم اور زبان بھی وہی ہے۔ پچھلی دفعہ جب ہمارا جہاز یہ بندرگاہ چھوڑ رہا تھا تو اس وقت ہم نے یہ سوچا بھی نہ تھا کہ اگلی بار ہم لوگ جب یہاں آئیں گے تو ”بدیشی مانوس“ (پرائے دیش کے لوگ) بن جائیں گے۔ یہی تو چاٹگام کی گلیاں ہیں جہاں نہ فقط یہاں کے بنگالی دوستوں کے ساتھ ہم گھومتے تھے بلکہ اپنے سندھی، پنجابی اور مہاجر دوستوں کے ساتھ بھی سیر کرتے تھے! ڈاکٹری کی تعلیم حاصل کرنے والے شکارپور کے نعیم دریشانی کے ساتھ چاٹگام میڈیکل کالج میں سالانہ کھیلیں اور ڈرامے دیکھنا، وہاں رہنے والے میرے گائوں کے انجینئر عبدالغفار انصاری کے گھر پر شام کے وقت پکوڑے کھانا، اپنے کلاس میٹ لاہور کے عرفان دار اور کراچی کے آصف غیور کے ساتھ چاٹگام کے اجالا اور الماس سینما ہالوں میں فلمیں دیکھنا، وہاں کے بہاری دوستوں راشد کاظمی اور حامد حسین کے ساتھ پہاڑ تلی اور آسکر ڈگی کے ہوٹلوں میں کھانے پر گپ شپ کرنا اور پھر کورٹ بلڈنگ کے پاس پان کی دکان سے پورے پتے والا پان خریدتے وقت دکاندار کے پرانے زمانے کے بھوپو والے گراموفون پر ہر وقت بجنے والا نور جہاں کا گھسا پٹار یکارڈ سننا۔

... ”میری پھڑلے بانھاں ...

اکھیاں ہار گیاں ... ہار گیاں“ ...

اُس وقت تو ہمیں ایسا لگتا تھا، جیسے ہم پیدا ہی یہاں ہوئے ہیں۔ پلے بڑھے بھی یہاں پر اور ہم یہیں کے کہلائیں گے۔ لیکن آج ہم یہاں بدیشی مانوس ہو گئے ہیں! میں خاموش اور اپنے ڈوبتے دل سے کھڑا سوچ رہا ہوں۔ دوست کی ماں جو اب نہ پا کر ایک بار پھر زور سے پوچھتی ہے۔

”باہر کے آچھے...؟“۔ (باہر کون آیا ہے) لیکن میں چپ ہوں۔ ہمیشہ کی طرح خوشی سے یہ کہنے کا سوچتے ہوئے بھی نہ کہہ پارہا ہوں کہ۔

”اما... الطاف! امی ہلام سینئر بندو“۔ (میں الطاف! آپ کے بیٹے کا دوست) زبان ہلانے میں مجھے کچھ مشکل سا لگ رہا ہے۔ کیوں مشکل لگ رہا ہے؟ کیوں میرا دل ڈوب رہا ہے۔ کیوں غمگین ہو گیا ہوں اور مجھ پر کیوں مایوسی طاری ہو گئی ہے؟ میں دل ہی دل میں سوچتا ہوں اور اس اچانک دکھ کا تجزیہ کرنے کی کوشش کرتا ہوں۔ جہاز سے آتے وقت تو میری ایسی حالت نہیں تھی۔ اب اچانک ایسا کیوں ہو گیا ہے! شاید اس لئے کہ کسی نے مجھے بدیشی مانوس (غیر ملکی منٹس) کہا۔ اس کو غیر سمجھا جس نے ہمیشہ اپنے آپ کو یہیں کا سمجھا۔ لیکن میں آخر ہوں کون! پہلے تو میں کبھی بھی غیر نہیں تھا! مجھے پر ایسا بنانے والا یا غیر ہونے کا سرٹیفکیٹ دینے والا کون ہے؟... بھٹو... مجیب... یحییٰ... یا میں خود...! میری نظر میرے ہاتھوں میں تھامے ہوئے پاسپورٹ پر پڑتی ہے۔ اپنے گھر، اپنی گلی یا گائوں میں تو کوئی پاسپورٹ لیکر نہیں پھرتا۔ میں اپنے پاسپورٹ کو قمیض کے سائڈ والی جیب میں ڈال کر اسے اپنے آپ سے چھپانے کی کوشش کرتا ہوں۔ بیشک میں اب غیر ہوں لیکن یہ سب کچھ سمجھنے کے باوجود مجھے یہاں کی گلی گلی، اور یہاں کے لوگوں سے اور یہاں کی ہر بھولی مچھڑی یاد سے اب بھی پیار آخر کیوں ہے؟... شاید اس لئے کہ پیار محبت یا کسی کی یاد، دھرتی کی طرح نہیں ہوتی جس پر انسان سر حدیں بنا سکے۔

n

## آرٹیکل چینج

جہاز یوں کی زندگی میں دو دن بڑے اہم ہوتے ہیں ایک آرٹیکل چینج والا اور دوسرا بیگیج کلیئر انس کا۔ ہر نیا سفر (Sea Voyage) شروع ہونے پر جہاز یوں (جہاز چلانے والوں)۔ (Crew اور جہاز کے مالکوں کے درمیان معاہدہ ہوتا ہے۔ مالکوں کی نمائندگی اکثر جہاز کا کپتان کرتا ہے۔ اور یہ معاہدہ حکومتی

ادارے اور شپنگ آفس والوں میں ہوتا ہے۔ اس میں جہاز چلانے والے آفیسر سے خلاصی تک کو مالکان کی طرف سے، دوران سفر طے شدہ مقررہ ڈیوٹی اور ملنے والی تنخواہ اور دیگر سہولیات کی تفصیل سے آگاہ کیا جاتا ہے۔ سفر کے دوران ناگہانی موت یا حادثے کی صورت میں اس کے کس قریبی رشتے دار کو اطلاع کی جائے اور تنخواہ، اوور ٹائم اور انشورنس کے پیسے دیئے جائیں، یہ اس سے ایک مخصوص رجسٹر پر لکھوایا جاتا ہے۔ اس میں کچھ اور باتیں بھی درج ہوتی ہیں۔ مثلاً دوران سفر کھانے میں اسے کیا دیا جائے گا اور وہ کس مقدار میں ہوگا، رہائش کا کیا بندوبست ہوگا اور بیماری میں اس کے علاج سے چھٹی تک کی تفصیل تحریر ہوتی ہے۔ اس معاہدے کو آر ٹیکل کہا جاتا ہے۔

اور اس آر ٹیکل (معاہدے) کو قبول کرنے کے بعد ہر آفیسر اور خلاصی جہاز راں کمپنی (شپنگ کمپنی) اور متعلقہ سرکاری ادارے (شپنگ آفس) کے اس رجسٹر پر دستخط کرتا ہے اور شپنگ آفس والے اس کی سی ڈی سی (Continuos Discharging Certificate) جس کو جہازی لوگ ”نلی“ بھی کہتے ہیں اور پاسپورٹ بک کی طرح ایک کتاب ہوتی ہے، اس دن کی تاریخ ڈال کر دستخط کرتے ہیں، یعنی اس دن سے اس کی نوکری اور تنخواہ شروع۔ دوسرے الفاظ میں بندے نے جہاز پر "SIGN-ON" کر لیا۔ اس دن سے اس کی رہائش اور کھانا پینا جہاز پر ہوتا ہے۔

اسی طرح پرانے لوگ جو دو تین یا چار پانچ مہنے کا سفر پورا کر کے آتے ہیں اور جہاز سے اترنا چاہتے ہیں یعنی "Sign-off" کرنا چاہتے ہیں، ان سے شپنگ آفس والے پوچھ گچھ کر کے دستخط لیتے ہیں کہ ان کو دوران سفر آر ٹیکل کے تحت کھانا پینا، رہائش، تنخواہ، الاؤنس اور دیگر مراعات اور سہولیات میسر ہوئیں یا نہیں۔ جہاز راں کمپنی کی طرف سے غلط یا زیادہ کام تو نہیں لیا گیا۔ اگر زیادہ کام لیا گیا تو اس کا اوور ٹائم (اجورہ) دیا گیا یا نہیں۔ یہ ساری باتیں اس لئے ہوتی ہیں کہ ماضی میں، کئی ایسے ملکی یا غیر ملکی جہازوں کے مالکان گزرے ہیں جنہوں نے اپنے نمائندے ”کپتان“ کی معرفت دوران سفر، سمندر پر جہاز چلانے والوں (Crew) سے زیادہ کام لیا یا جس تنخواہ یا الاؤنس کا وعدہ کیا وہ پورا نہیں کیا۔ کئی مالکوں نے تو کپتان کو بھی پریشان کیا اور وہ مجبور ہو کر اپنے خلاصیوں اور آفیسروں کا خیال نہ رکھ سکا۔ ان چیزوں کی وجہ سے مالک اور مزدوروں کے درمیان سرکار کا ہاتھ ہونا ضروری سمجھا جاتا ہے تاکہ اگر کسی

جہازی کے ساتھ زیادتی ہو تو سرکار اس کا ازالہ کر سکے ورنہ جہاز کا ایک غریب ٹوپس (صفائی کرنے والا)، خلاصی (ر سے کھینچنے والا) یا چاہے ایک انجینئر یا ریڈیو آفیسر ہو، جہاز کے مالکوں سے انصاف حاصل کرنے کے لئے کس شہنشاہ جہانگیر کا دروازہ کھٹکھٹاتا رہے گا۔ جہاز راں کمپنیوں کے شیئرز (حصص) تو ہر وقت ڈوبتے تیرتے رہتے ہیں۔ بلکہ پورے کہ پورے جہاز ڈوب جاتے ہیں۔ ان حالات میں جہاز چلانے والوں کی یا ان کے بچوں کی کون دیکھ بھال کرے گا۔

بہر حال آرٹیکل چینج والا دن یوں سمجھیں کہ جہازی (seafarer) کے لئے نوکری پر چڑھنے (sing-on) یا چھوڑنے (sign-off) کا دن ہوتا ہے۔ کبھی تو یہ دن بڑے سکون سے گزر جاتا ہے۔ نہ جہاز کے مالکان کو جہاز چلانے والے عملے سے شکایت ہوتی ہے اور نہ ہی خلاصیوں کو کپتان یا کمپنی سے کوئی گلہ شکوہ ہوتا ہے۔ (sign-on) کرنے والے بھی خوش ہوتے ہیں کہ ان کو نوکری ملی اور جہاز چلانے کے ساتھ ساتھ دنیا کی سیر کرنے کا بھی موقع ملے گا تو جہاز سے اترنے (sign-off) کرنے والے بھی خوش ہوتے ہیں کیونکہ ان کو تنخواہ کی بقیہ رقم ملتی ہے، جو کنارے کی نوکری سے کئی گنا زیادہ ہوتی ہے۔ گھر والوں اور دوست و احباب سے ملنے کا موقع ملتا ہے اور چھٹی والے ایام آرام سے گذرتے ہیں۔

لیکن کبھی کبھی اس دن، یعنی آرٹیکلز چینج والے دن، سکون کے بجائے ہنگامہ برپا ہو جاتا ہے۔ سائن آف کے وقت، شپنگ کمپنی اور شپنگ آفس کے نمائندوں کی موجودگی میں کئی ایک یا زیادہ خلاصی شکایت کرتے ہیں کہ فلاں فلاں ملک میں یا سمندر پر ان سے اتنے گھنٹے، آرٹیکل کے حساب سے زیادہ کام لیا گیا۔ جس کا ان کو اور ٹائم نہیں ملا یا ناروے یا سویڈن جیسے ملکوں میں انہیں گرم کپڑے نہیں دیئے گئے، یا بر فباری میں جہاز کے ڈیک پر کام لیتے وقت گم بوٹس نہیں دیئے گئے۔

خلاصوں کے ساتھ ان کے یونین والے بھی بیچ میں کود پڑتے ہیں جن کی سیاست ہی اس طرح کی اصلی یا فرضی شکوے شکایتوں پر چلتی ہے۔ اگر ایسے مسئلے کھڑے نہ ہوں تو جہاز کے مالکان یا خلاصی لوگ ان یونینوں کو گھاس کیوں ڈالیں! غریب خلاصی یونین کی سالانہ فیس کیوں ادا کریں۔ بہر حال پھر باتوں کے دور چلتے ہیں۔ بحث مباحثے اور کبھی کبھی ترش الفاظ کا تبادلہ ہوتا ہے، لگتا ہے اس جہاز پر پیٹرول چھڑک کر ماچس کی تیلی دکھا کر پھر سب اتریں گے۔ لیکن پھر دیکھتے ہی دیکھتے امن کے آثار نظر آنے لگتے ہیں۔



یونین والے کسی فیصلے پر پہنچتے ہیں۔ شکایت کرنے والے خلاصی نئے حساب کتاب کے مطابق پیسے لے کر سائن آف کرتے ہیں۔

یہاں یہ واضح کرنا ضروری ہے کہ شپنگ کمپنی اور شپنگ آفس میں فرق ہے۔ شپنگ کمپنی جہازوں کی کمپنی ہوتی ہے جس کے جہاز ہوتے ہیں۔ مثلاً PNSC، پین اسلامک، یا قومیاے جانے سے پہلے اور بھی کئی کمپنیاں تھیں: ٹرانس اوٹنک، کریسنٹ، بخش لائن، فقیر جی کانس جی وغیرہ اور شپنگ آفس ہر ملک کا سرکاری آفس ہے جو وزارت مواصلات کی برانچ پورٹس اینڈ شپنگ ونگ میں آتا ہے۔ جس کا آفیسر اعلیٰ ڈائریکٹر جنرل ہوتا ہے۔ شپنگ آفس کا آفیسر شپنگ ماسٹر کہلاتا ہے۔ جہاز پر کام کرنے کے لئے اجازت نامہ (سی ڈی سی) شپنگ آفس جاری کرتی ہے جس کے بغیر وہ کسی بھی جہاز پر نوکری نہیں کر سکتا۔ خلاصیوں کے سلیکشن اور امتحانات ایک اور ادارہ مرکٹنائل ڈپارٹمنٹ لیتا ہے جو خود بھی پورٹس اینڈ شپنگ ونگ کے تحت کام کرتا ہے۔ اس کے بعد جہازوں کی کمپنی اسے اپنے جہازوں پر نوکری دے سکتی ہے۔

کسی بھی جہازوں کی کمپنی کو اپنے جہازوں کیلئے کسی خلاصی کی ضرورت ہوتی ہے تو اس کے مالک حکومت کی شپنگ آفس کو لکھتے ہیں۔ ہر خلاصی کو جہاز پر جانے اور سی ڈی سی (پاسپورٹ نمائندگی کتاب) حاصل کرنے سے پہلے کچھ اہم کورسز کرنے پڑتے ہیں۔ یہ کورسز فار فائیننگ (آگ بجھانے اور بچائو کے طریقہ کار) فرسٹ ایڈ اور لائف سروائیول (جہاز ڈوبنے کی صورت میں اپنی زندگی بچانے کے طریقے) وغیرہ پاکستان میرین اکیڈمی اور سی مین ٹریننگ سینٹر، ماری پور کراچی میں ہوتے ہیں۔ یہ کورسز خلاصیوں اور آفیسروں کیلئے ضروری ہوتے ہیں۔

ہر جہاز کو آٹھ دس مہنے sail کرنے کے بعد کچھ عرصہ (پانچ چھ مہنے) چھٹی کرنا لازمی ہوتا ہے تاکہ دوسروں کو بھی جہاز پر کام کرنے کا موقع مل جائے۔ ویسے بھی ہر کسی کو کچھ عرصہ جہاز پر سفر کرنے بعد آرام کی ضرورت ہوتی ہے۔ (سمندر کا سفر ویسے بھی انگریزی والا suffer ہوتا ہے) دوئم آج کل جہازوں کی تعداد بھی کم ہوتی جا رہی ہے اور جو ہیں وہ آٹومیٹک ہونے کی وجہ سے ان پر اتنے لوگوں کی

ضرورت نہیں پڑتی جتنی آج سے دس پندرہ سال قبل پڑتی تھی۔ نتیجے کے طور خلاصیوں کی تعداد بہت زیادہ ہو گئی ہے۔ ایک یہ بھی سبب ہے کہ نئے لوگوں کو جہاز کا کام ملنا اتنا آسان نہیں رہا جتنا پہلے تھا۔ اس سلسلے کی ایک اور اہم بات جو یہاں لکھنا بے محل نہ ہوگی، پانی کا جہاز ٹرک، لاری یا ٹریکس کی طرح نہیں ہے کہ اس کا مالک جس کو چاہے اس کا ڈرائیور یا کنڈیکٹر بنا دے اور جس کو چاہے، جب چاہے نوکری سے چھٹی کر دے۔ یا کوئی ٹرک ڈرائیور راستے میں، زیادہ سامان اٹھانے یا اتارنے کے لئے ضرورت محسوس کرے تو راستے میں حیدرآباد، ہالہ وغیرہ سے کوئی مزدور اٹھالے اور پھر آگے ملتان، لاہور میں سامان اتارنے کے بعد اس کو وہیں چھٹی کر دے یا واپس کراچی تک لے آئے۔ جہاز کے مالک یا جہاز چلانے والوں میں سے کسی کو ایسے اختیارات حاصل نہیں ہیں کہ وہ کسی کو جہاز پر چھوٹی سی بھی نوکری دے سکیں۔ نوکری تو کجا جہاز پر مسافر کی حیثیت سے بھی نہیں اٹھا سکتے۔

ہمارے ملک کے یادوسرے غریب ملکوں کے کئی بیچارے نا سمجھ اور ان پڑھ لوگ، جہازوں کے کپتانوں، انجینئروں یا پرسروں کو جہاز کی نوکری کے لئے کہتے رہتے ہیں جیسے سندباد جہازی کی کہانی میں ہم نے پڑھا ہے کہ دنیا کی سیر کرنے کے خیال سے وہ بندر گاہ پہنچا تو ایک جہاز لنگر اٹھا رہا تھا۔ اس نے جہاز کے دگے (Jetty) پر کھڑے ہو کر چیخ کر کپتان سے کہا۔

”مجھے خلاصی کی حیثیت میں (یعنی ورکنگ پیسنجر بنا کر) اپنے جہاز پر لے چلو گے؟“۔ کپتان نے چروٹ کا کش لگا کر اس کو کہا۔ ”جہاز کی سیڑھی پر پائوں رکھ کر ابھی چلے آؤ۔ تمہیں ضرور لے چلیں گے۔“ ظاہر ہے ان دنوں نے پاسپورٹ تھانہ ویزا، نہ کسی بندر گاہ میں داخل ہونے کا اجازت نامہ لینا پڑتا تھا، نہ بوٹ Capacity کے مسائل۔ سب کچھ جہاز کے کپتان کے ہاتھ میں ہوتا تھا۔ بلکہ کئی جہازوں کے کپتان ہی جہاز کے مالک ہوتے تھے اور ساتھ ساتھ سامان کے مالک بھی۔ شاہ عبداللطیف بھٹائی نے آج سے کوئی تین سو سال پہلے اپنے شعروں میں جن بنجاروں کا ذکر کیا ہے وہ یہی تھری ان ون والے کپتان تھے۔ یعنی ایک ساتھ جہاز کے مالک، جہاز پر رکھا ہو سامان بیچنے اور نیامال خریدنے والے بیوپاری اور جہاز کو چلانے والے کپتان۔ سمندر پر ان کا ہی قانون چلتا تھا۔ اور ظاہر ہے ایسی شخصیت کی آشیر باد پا کر سندباد کیلا کھاتے ہوئے جہاز پر چڑھ گیا اور کئی سال جہاز کے رے سے کھینچنے کے بدلے میں ملک گھومتا پھر تارہا۔

ان دنوں میں جہاز کا کپتان معمولی ناراضگی پر کسی کو چاہے تو سمندر میں پھینک بھی سکتا تھا، اسے کوئی کہنے والا نہیں ہوتا تھا۔ کیپ آف گڈ ہوپ کے پاس خراب سمندر کی وجہ سے جب جہاز یوں کی حالت خراب ہو گئی اور واپس پر تنگال چلنے کے لئے بضد ہوئے تو واسکو ڈی گاما نے کہا کہ میں جہاز کا کپٹن ہوں، تم لوگوں کو میرا حکم ماننا پڑے گا۔ خلاصیوں نے کہا ہم تمہیں جان سے مار دیں گے۔ واسکو ڈی گاما نے سمندر کا نقشہ پھاڑ کر کہا: میری بلا سے! کر لو جو کرنا ہے، اب واپس جانے کا راستہ صرف اور صرف میرے دماغ میں ہے۔ سب لوگ خاموش ہو گئے اور واسکو ڈی گاما صاحب جہاز کو ہندوستان کی بندرگاہ کالی کٹ لے آئے۔

لیکن اب یہ ساری چیزیں بدل گئی ہیں اور اس 'اب' کو بھی کوئی ایک سو سال سے زیادہ عرصہ گزر گیا ہے جب انگریزوں نے سمندر کے قانون بدل دیئے اور ہمارے پاس بھی اس وقت سے وہی انگریزوں کے بنائے ہوئے قوانین چل رہے ہیں۔

یورپ کے ایک ہوٹل میں ایک یونانی جہاز کے کپتان نے، جو نشے میں دھت تھا۔ مجھ سے کہا۔ ”تمہارے ملک کے لوگ بڑے سادہ لوح ہیں... کراچی میں، میں نے ایک دفعہ بہت پیسہ بنایا... میرے پاس جہاز کی نوکری کے لئے جو آتا رہا... اس کو جھوٹا جھانسا دے کر پیسے لیتا گیا۔ سب کو میں نے آسرے میں رکھا کہ فلاں تاریخ کو لنگر اٹھانے سے پہلے جہاز پر پہنچ جانا... اور اس سے دو دن پہلے ہی میں جہاز کو کراچی سے نکال چکا تھا۔“ وہ قہقہہ مارنے لگا۔

کتنا ظالم مذاق تھا!... ایسے کئی لوگ آج بھی ہمارے غریب اور نا سمجھ لوگوں کو لوٹتے رہتے ہیں۔ باہر کے جہازوں کے آفیسر تو کیا ہمارے اپنے لوگ اور نوکری دلانے والی ایجنسیاں بھی روزگار دلانے کے چکر میں بیروزگار اور مجبور لوگوں کو ٹھگتے رہتے ہیں۔ کاش لوگوں کو یہ سمجھ میں آجائے کہ جہاز کی نوکری کے لئے کچھ قوانین ہیں اور لازمی ڈاکو مینٹس سی ڈی سی وغیرہ کا ہونا بھی شرط ہے۔ کسی بھی جہاز کا کپتان یا چیف انجینئر، پر سر وغیرہ جہاز پر کسی بھی قسم کی ملازمت دینے کا اختیار نہیں رکھتا۔ اور نہ وہ کسی کو بحیثیت مسافر اپنی مرضی سے دوسرے ملک لے جانے کا جواز رکھتا ہے۔

n بوٹ: capacity جہاز کے ڈوبنے کی صورت میں جہاز پر رکھی ہوئی کشتیوں (life boats) کی انسانی جانیں اٹھانے کی قوت۔ جہاز پر چاہے مزید لوگوں کے رہنے کیلئے کیبن اور کھانے پینے کا بندوبست ہو لیکن سمندر پر اتنے ہی لوگ جاسکتے ہیں جتنی لائف بوٹس capacity ہو۔ جیسے ہوائی جہاز میں صرف اتنے لوگ ہی بیٹھ سکتے ہیں جتنی نشستیں seats ہوں کیونکہ خطرے کے وقت بچاؤ کے لئے اتنی ہی لائف جیکٹس ہوتی ہیں اور اتنی ہی سانس لینے کے لئے ماسک ہوتے ہیں جو ہوا میں آکسیجن کی کمی کے باعث ہر سیٹ کے اوپر گر جاتے ہیں۔ اس طرح جہاز کے ڈوبنے کے وقت ہر کشتی میں بیٹھنے کے لئے ایک مقررہ تعداد طے شدہ ہوتی ہے۔ اتنے ہی لوگوں کے لئے، مقررہ دنوں کے لئے، کھانے اور پینے کی چیزیں کشتی میں موجود ہوتی ہیں۔

n

## قیامت کا دن

جہاز پر کسی بھی جاب کیلئے ملازمت شروع کرنے (یعنی سائن آن کرنے) کو یا جہاز کی نوکری سے فارغ (یعنی سائن آف) ہونے والے دن کو جہازیوں کی زبان میں Articles change والا دن کہتے ہیں یعنی اس دن جہازوں کے مالکان (یا ان کے نمائندگان) اور ملک کے متعلقہ باختیار آفس... شپنگ آفس والوں کے سامنے، جہاز سے فارغ ہونے والے لوگ جہاز کا چارج نئے آنے والوں کے حوالے کرتے ہیں۔ رجسٹر پر دستخط ہونے کے بعد جہاز کی اچھی یا بری حالت کے ذمہ دار نئے آنے والے لوگ ہوتے ہیں۔ پرانے لوگ جہاز چھوڑنے اور چھٹی پر جانے کے لئے اپنا سامان پیک کرتے ہیں۔ اور چونکہ جہاز بندر گاہ کے اندر ہوتا ہے اور باہر کے ملکوں کا ٹرپ لگا کر آیا ہوتا ہے اس لیے جہاز سے اترنے والے ہر جہازی کو اپنا سامان کسٹم والوں کو دکھا کر پھر نکالنا پڑتا ہے، تاکہ اگر کسی کے پاس حکومت کی طرف سے مقرر کی ہوئی حد سے زیادہ سامان ہے تو اس کا ٹیکس (کسٹم ڈیوٹی) ادا کر کے پھر اسے گھر لے جائے۔ اس کام کے لئے جہازوں کی کمپنی والے کسٹمز ڈپارٹمنٹ کو پہلے سے آگاہ کرتے ہیں کہ جہاز کے لوگوں کا بیگیج (سامان) نکالنے کے لئے فلاں دن مقرر کیا جائے تاکہ اس دن زیادہ سے زیادہ کسٹمز کا عملہ اسی کام کے لئے موجود رہے اور جہازیوں کا ادھر ادھر بھٹکنے اور وقت ضائع کیے بغیر سامان کلیئر ہو جائے۔ یہ دن اکثر آرٹیکلز چینج ہونے کے بعد دوسرے دن رکھا جاتا ہے تاکہ چھٹی پر جانے والے لوگ دوسرے دن ہی اپنا سامان اٹھا کر اپنے گھروں کو روانہ ہو جائیں اور جہاز کے کمرے نئے آنے والوں کے لئے خالی ہو جائیں۔

آریٹیکلز چینج والے دن چھٹی پر جانے والوں کو پورے (Voyage سفر) کا حساب کر کے بقایا تنخواہ اور اوور ٹائم جو کہ ایک اچھے خاصی رقم ہوتی ہے، دی جاتی ہے تاکہ دوسرے دن سامان نکالتے وقت اپنے زائد سامان کی کسٹمز ڈیوٹی (ٹیکس) ادا کرنے میں ان کو تکلیف نہ ہو۔ بہر حال یہ دن بیگیج کلیئر انس والا دن کہلاتا ہے۔

بیگیج کلیئر انس والے دن ہر جہازی سیدھا اپنے جہاز کا رخ کرتا ہے۔ راستے میں کھڑے جہازوں سے کوئی دوست ساتھی اسے اپنے جہاز پر بلاتا ہے تو آپریشن تھیٹر کی نرسوں کی طرح اپنی مشغولیت اور اہمیت جتانے کی ادا سے کہے گا نہیں یا آج بیگیج کا دن ہے۔ بیگیج والے دن جہاز پر صبح سے ہی لوگوں کی بھاگ دوڑ لگی ہوتی ہے۔ جانے والوں کے کمروں میں یا کمروں کے باہر گلیوں میں سامان پیک ہو رہا ہوتا ہے۔ ہر ایک کو رسیوں، بیگوں، گتے کے ڈبوں اور تھیلوں کے ضرورت ہوتی ہے۔ بڑے بڑے آئٹمز: ریفریجریٹر، ٹی وی، واشنگ مشین وغیرہ ایلی وے (جہاز کی گلیوں) میں رکھنے کی وجہ سے چلنا پھرنا مشکل ہو جاتا ہے۔ نئے آنے والے دعاماگتے رہتے ہیں کہ جانے والے لوگ سامان اٹھا کر اب جہاز سے جلدی رخصت ہو جائیں تو وہ خود آرام سے چلیں اور جہاز اور انجن کی دیکھ بھال کرنے کے ساتھ ساتھ ملا ہوا کیمین (کمرہ) صاف کر کے اپنا سامان رکھیں۔

جس جہاز کے لوگوں کا بیگیج ہوتا ہے اس جہاز کے آگے سوزو کی والے، گدھا گاڑیوں والے اور سامان کو اوپر سے نیچے اتارنے والے مزدور نظر آتے ہیں۔ بندر گاہ میں ہر آنے جانے والے کو پتہ چل جاتا ہے کہ اس جہاز کے لوگوں کا آج بیگیج ہونے والا ہے۔ مزدوروں کے ساتھ سوزو کی اور گدھا گاڑی والے اپنی گاڑیاں جہاز کے نیچے والے سڑک پر غلط مسلط مسلط کر کے اوپر پہنچ جاتے ہیں اور سامان کے مالک سے کرایہ چکاتے رہتے ہیں۔ کچھ گاڑیوں والے تو سامان پر لگنے والا ٹیکس بھی کم کرانے کی خاطر دیتے رہتے ہیں۔ ایسا لگتا ہے کہ سارے کسٹمز والے ان گدھا گاڑی والوں کے رشتہ دار یا دوست ہیں۔

”صاحب! فکر نہ کریں کسٹمز ڈیوٹی کا معاملہ میرے پر چھوڑ دیں۔ فلاں کسٹم آفیسر سے میری پہلے ہی بات چیت ہو چکی ہے۔ اتنا خرچہ پانی دینے سے آپ کا سامان بغیر ٹیکس نکل جائے گا۔“ گدھا گاڑی والا وثوق سے کہے گا۔ جبکہ اصل بات یہ ہوگی کہ کسٹم والے کو وہ یہ کہہ کر آیا ہو گا کہ آپ فکر نہ کریں آپ کو

سامان تلاش کرنے کی بھی تکلیف نہیں کرنی پڑے گی، میں پہلے ہی سے جاسوسی کر کے آتا ہوں کہ کس کے پاس کیا قیمتی سامان ہے۔

دس بجے کے قریب کسٹمز ڈپارٹمنٹ کے سپاہیوں کی نظر داری میں جہازیوں کا سامان گینگ وے (جہازی سیڑھی) سے نیچے اترنا شروع ہوتا ہے۔ اللہ نہ کرے کہ اس وقت کسی کو اوپر جانا پڑے، یعنی گینگ وے سے اوپر جہاز پر زینے کی ہر دوسری سیڑھی پر مزدور لوگ کوئی نہ کوئی بھاری چیز لوہے کا بکسہ، ایئر کنڈیشنرز وغیرہ سر پر تھامے نیچے اتر رہے ہوتے ہیں۔ اور آپ گرتے سنبھلتے مشکل سے اوپر پہنچ سکتے ہیں۔ سامان جہاز سے نیچے پہنچنے کے بعد یا تو وہیں سامنے کسٹمز چیکنگ کا بندوبست کیا جاتا ہے یا بندر گاہ کے کسی دروازے کے پاس انتظام ہوتا ہے۔ دوسری صورت میں سوزو کی اور گدھا گاڑیوں والے سامان لا کر وہاں پہنچاتے ہیں۔ ٹیکس کی ادائیگی کے لئے بنک کا عملہ ایک ٹیبل پر کتابیں، رجسٹر، گلاس وغیرہ سجا کر ایک منی بینک کا اہتمام کرتے ہیں اور جب تک کسٹم کا عملہ پہنچے تب تک یہ لوگ سکون سے یکے بعد دیگرے چائے کے کپ نوش کرتے رہتے ہیں اور ساتھ ساتھ پریشان حال جہازیوں کو انفراتفری کے عالم میں ادھر ادھر دوڑتے دیکھتے رہتے ہیں۔ کچھ اور ایجنٹ حضرات پہنچ جاتے ہیں جو اداس چہروں والے جہازیوں کو کم ٹیکس دے کر اپنا سامان نکلوانے کے گرتاتے ہیں اور اپنے لئے کچھ پیسے بٹورنے کی کوشش کرتے ہیں۔ کوئی ساڑھے گیارہ بجے صاف اور سفید یونیفارم میں کسٹم والوں کا جتھہ نمودار ہوتا ہے جن کو دیکھ کر ان لوگوں پر ہلکا سا خوف طاری ہو جاتا ہے جنہوں نے کبھی یہ نہ سوچا کہ فالتو خریداری پر ٹیکس اور جرمانہ ہوتا ہے اور پورا سفر خریداری کرتے رہے۔ ہر جہازی کی نظر کسٹمز آفیسر پر جمی رہتی ہے۔ ایک ایک کر کے وہ کرسیوں پر بیٹھتے ہیں۔ جہاز کا پرسران کو ایک یادو سگریٹ پیکنگ پیش کرنے کے بجائے پورا کارٹن پیش کرتا ہے جس کو کھول کر اس میں سے سگریٹیں نکالنے کے بجائے اپنی جیب سے سگریٹیں نکال کر سلگاتے ہیں۔ پرسر قریب کھڑے جہاز کے افسران اور خلاصیوں کی طرف دیکھ کر آنکھوں آنکھوں میں داد وصول کرتا ہے یعنی اس نے ایک کارٹن کو قربان کر کے اچھے اخلاق کا مظاہرہ کیا اور کسٹمز افسران کے غصے کی وجہ سے لگنے والے زیادہ ٹیکس کی مصیبت کو دور کرنے کی کوشش کی۔ کسٹمز افسران جب تک سگریٹ سے لطف اندوز ہوں ہمارے جہازی بھائی پانی پینے میں مشغول ہو جاتے ہیں۔

منی بینک والے جہازیوں کی یہ اچانک پیاس سے گھبرا کر پانی کا جگ ٹیبل سے اٹھا کر کرسی کے نیچے چھپا لیتے ہیں۔ کوکا کولا بیچنے والے لڑکوں کے مزے ہو جاتے ہیں۔ ہر ایک ان سے مشروب خرید کر پیتا ہے۔ ایک بوتل دینے سے پہلے دس کانوٹ ان کے ہاتھ میں آجاتا ہے۔ بوتل تو سات روپے کی ہوتی ہے، بقیہ پیسے واپس کرنے کے بجائے ان کے منہ پر آخری وقت تک یہ ڈائیلاگ رہتا ہے۔ ”صاحب کھلے پیسے نہیں ہیں۔“

ان کو معلوم ہے کہ ہزاروں روپے کی چیزیں اور ٹیکس ادا کرنے والے ان سے بقیہ دو یا تین روپے وصول کرنے کے لئے ان کے پیچھے پولیس نہیں چھوڑیں گے۔ اور ان کو یہ بھی پتہ رہتا ہے کہ پریشان حال رہنے والے جہازی کو آج تک جاتے وقت یہ یاد نہیں رہتا کہ پیسی بیچنے والے لڑکے سے بقیہ تین روپے وصول کرنے ہیں۔ وہ بیچارے تو کسٹم والوں کے ہاتھوں لٹنے کے بعد سوزوکی والوں کے ہتھے چڑھتے ہیں۔ پھر گیٹ پر کسٹمز اور سیکورٹی کے سپاہی الگ انتظار کر رہے ہوتے ہیں۔ ان کو بھی تو کچھ دینا ہوتا ہے۔ اس ایک کے بعد دوسری پریشانی کے جھنجٹ میں اس کو اگر یاد آ بھی جائے تو ایسے موقع پر پیسی والے سے صرف دو یا تین روپے مانگنا حماقت سمجھتا ہے اور آخری وقت اگر مانگ بھی لے گا تو اسے جواب وہی اسٹیوٹنٹ ملے گا کہ ”صاحب! ... پیسے کھلے نہیں!۔“

کسٹم والے سگریٹ نوش فرمانے کے بعد ایک ایک مرغے، یعنی جہازی کو الگ الگ بلاتے ہیں پھر جناب کسٹم والے ایک ایک کا سامان کھول کر چیک کرنا شروع کرتے ہیں۔ (اس عمل کو کسٹم بیگیج ایگزیمینیشن کہا جاتا ہے) فرج یا ٹی وی کو گھور کر دیکھتے ہیں اور ابھی کسٹم آفیسر پوچھتا بھی نہیں ہے کہ یہ سامان نیا ہے یا استعمال شدہ تو بچارا جہازی جواب دینا شروع کر دیتا ہے۔ چاہے وہ اس چیز کے باہر جا کر گن گائے لیکن اس وقت جواب میں کسٹم والوں کے نصیب میں یہی ڈائیلاگ سننا ہوتا ہے کہ یہ چیز پرانی ہے، بیکار ہے، کام نہیں کرتی، کوئی خاص قیمت والی نہیں ہے وغیرہ وغیرہ۔ دوسرے الفاظ میں جہازی کی یہی گزارش ہوتی ہے کہ اس پر بالکل ٹیکس نہیں لگنا چاہئے یا بصورت دیگر بہت ہی کم ٹیکس لگایا جائے۔

کسٹم والے ایک ایک چیز کا جائزہ لے کر اس پر ٹیکس کا تعین کرتے ہیں۔ کہتے ہیں کہ زندگی میں جو بذات خود ایک سفر ہے، جو جتنے زیادہ گناہ کرے گا قیامت کے روز اس پر اتنا ہی زیادہ وزن ہوگا، اتنی ہی زیادہ



پوچھ گچھ ہوگی۔ سو اسی طرح جو جہازی پورے سفر میں جتنا زیادہ سامان خریدتا جاتا ہے اور بیگیج کلیئر انس والے دن کی فکر نہیں کرتا، اسے آخر یہ دن آنے پر پریشانی اور رسوائی کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ اور اس شخص (جہازی) کی حالت قابل رحم ہو جاتی ہے۔ بیچارہ مارا مارا اپنے ان ساتھیوں کی منتیں کرتا نظر آتا ہے جن کے پاس سامان کم ہوتا ہے۔ اس کی یہی کوشش ہوتی ہے کہ کوئی اس کا سامان اپنے نام پر نکلوا دے تاکہ وہ زیادہ ٹیکس (سزا) سے بچ جائے لیکن یہاں تو سب پھریاں باندھے (گنہگار) کھڑے نظر آتے ہیں جو اپنے آپ کو ہی بچانے کے چکر میں لگے رہتے ہیں۔ کس کو پڑی ہے کہ دوسروں کا بوجھ اٹھائے! کم سامان والا بھی یہی دعا مانگتا رہتا ہے کہ اس کو ٹیکس نہ دینا پڑے اور اس کی جلد جان چھوٹ جائے تو گھر جا کر سکون کا سانس لے۔ ہمارے جیسے ملکوں میں جہاں کل کا کسی کو پتہ نہیں وہاں پانچ یا چھ مہینے کا سفر کر کے اپنے ملک لوٹنے والے جہازی کو اس لمحے کئی دوسروں کے ساتھ یہ خوف بھی ذہن پر سوار ہوتا ہے کہ کیا پتہ گھڑی، کیلکولیٹر جیسی چھوٹی سی خریداری جو پچھلے سال تک تو ڈیوٹی فری شاپنگ میں شامل تھی اب سرکار کی طرف سے اس پر بھاری ٹیکس کا اعلان نہ ہو چکا ہو! ایسے میں کون کسی اور کی بھاری خریداری اپنے نام کرنے کا جو کھم لے۔

”نہیں میرے بھائی“۔ وہ اپنے جہازی کلگ کو جواب دیتا ہے۔ ”اس چکر سے بچنے کیلئے تو میں نے خود کم خریداری کی ہے۔ آپ کا فالتو ٹی وی یا فریج اپنے نام پر نکلوانے سے ہو سکتا ہے میری باقی چیزوں پر زیادہ ٹیکس لگ جائے“۔ دھوپ اور گرمی میں کھڑے کھڑے کبھی کبھی پورا دن گزر جاتا ہے۔ سب کی حالت قابل رحم ہوتی ہے، یعنی نفسا نفسی کا عالم ہوتا ہے۔ کوئی زیادہ ٹیکس یا جرمانہ نہ ہونے پر دوسروں سے ادھار مانگنے کا سوچ رہا ہوتا ہے اور جن کے پاس پیسے ہوں بھی تو وہ بہانہ بنا رہے ہوتے ہیں۔ (کیا پتہ ان کو بھی زیادہ ڈیوٹی لگنے پر ضرورت پڑ جائے) کوئی کسٹم آفیسر کو مطمئن کرنے میں لگا ہوتا ہے کہ یہ ٹی وی یا ریڈیو پرانا ہے اس لئے ٹیکس کم لگایا جائے۔ ثبوت کی خاطر وہ جہازی دوستوں کو بلانے کی کوشش کرتا رہتا ہے کہ اس کی داد فریاد ہو لیکن یہاں پر تو ہر ایک اپنے بند آزاد کرانے کے چکر میں رہتا ہے اور اس وقت کوئی کسی کا دوست یا رشتہ دار ساتھی نہیں ہوتا۔ ایک دفعہ، ایسے ہی ایک موقع پر، میرے پاس

کھڑے ہوئے ہمارے آفس کے سپرنٹنڈنٹ افسر عالم صاحب نے سگریٹ کا کش لگا کر مجھ سے کہا تھا:  
 ”الطاف! قیامت کا دن بھی کچھ ایسا ہی ہوگا!“۔

n

سنجیدہ ہونا

جہاز چلانے والے نیویگیٹروں میں ہمارے ایک ڈیک آفیسر یا رہے زاہد بٹ! رنگ کے چٹے گورے، شکل کے خوبصورت، قد میں چھوٹے ضرور ہیں لیکن اللہ نے انہیں کئی اور اچھائیاں دے کر ان کی یہ کمی پوری کر دی ہے۔ آپ بہت ہی قابل، ذہین، محنتی، باہمت اور سب سے بڑی بات خوش مزاج اور حاضر جواب

ہیں۔ بندر گاہ میں زیادہ کام ہو یا سمندر پر خراب موسم، زاہد واحد شخص ہے جو ہر وقت مسکراتا نظر آئے گا۔ جہازوں پر ڈیک اور انجن اسٹاف کی آپس میں ہنسی نہیں ہے لیکن اس کے پاس سیکنڈ انجینئر تو کیا تھرڈ انجینئر بھی بیٹھا نظر آئے گا۔ اور تو اور فور تھ افسر اور کیڈٹوں سے بھی ہنس کر بات کرے گا۔ حالانکہ کئی دفعہ اس کے دوست اور آفیسرز اسے سمجھاتے رہتے ہیں کہ جو نیئرز کے ساتھ اتنا فری ہونا اچھا نہیں ہے۔

”لیکن یارو میں کیا کروں! وہ جب کام صحیح کرتے ہیں تو مجھے کیوں اعتراض ہونا چاہیے؟“۔ زاہد کا ہمیشہ یہ جواب رہا ہے۔ اور اس میں کوئی شک نہیں کہ وہ اپنے جو نیئرز سے دبا کے کام لیتا ہے۔ جہاز کے ڈیک کا چپنگ ہو یا پینٹ ورک، رسے کھینچنے کا کام ہو یا نیویگیشن کا۔ ناروے اور ڈنمارک کی سردی ہو یا بحر احمر یا خلیج بنگال کی گرمی، زاہد کے ساتھ کام کرنے والے کبھی ٹال مٹول نہیں کر سکتے۔ وہ خود بھی ان کے ساتھ لگا رہتا ہے۔ جیسے میں بتا چکا ہوں کہ اسے نہ صرف کام آتا ہے اور کر سکتا ہے بلکہ دوسروں سے کام لینا بھی آتا ہے اور اچھی طرح دوسروں سے سخت سے سخت ڈیوٹی (جس کو جہاز کی زبان میں گدھا مزدوری کہتے ہیں) لے لیتا ہے، وہ بھی ایسے کہ اگلے کو کبھی بوجھ یا بوریت محسوس نہیں ہوتی اور وہ خوشی خوشی پورا پورا کام کر لیتا ہے۔

بہر حال کام کے ساتھ زاہد کو اپنے خلاصیوں اور جو نیئرز افسروں کا خیال رکھنے کا ڈھنگ بھی آتا ہے، اس لئے وہ لوگ زاہد کی ہلکی پھلکی ڈانٹ ڈپٹ یا کچھ گالیاں، جو کہ گالیاں کم اس کا تکیہ کلام زیادہ ہوتی ہیں، سن کر بھی برا نہیں مناتے۔ وقت پر کام ختم نہ ہونے پر اپنے آدمیوں پر چیخے گا۔ ”اوائے بے غیر تو! کیوں میری جان کے پیچھے پڑے ہوئے ہو۔ کیوں مجھے کپتان (یا کمپنی والوں) کے آگے خوار کراتے ہو۔“ لیکن چیخنے یا ڈانٹ ڈپٹ کرنے کے ساتھ منی سائز کے یعنی چھوٹے چھوٹے قہقہے بھی لگاتا رہے گا۔ اور سننے والے، اس کے ماتحت، اکثر مسکراتے نظر آئیں گے کیونکہ یہ وہ شخص ہے جو مشکل وقت میں ان کے کام بھی آتا ہے۔

”ارے زاہد کیا ہو رہا ہے؟“۔ ڈانٹ ڈپٹ کرتے ہوئے ہم کبھی کبھی زاہد سے پوچھ لیتے ہیں۔

وہ اپنے ماتحت عملے، خاص طور پر کیڈٹوں کی طرف اشارہ کر کے جواب دے گا۔ ”یارو کیا کروں! ... میں تو ان بد معاشوں میں پھنس گیا ہوں، یہ پہلے مجھے سمندر میں پھینکیں گے پھر جہاز کو ڈبوئیں گے۔“

”پھر خود ڈوبیں گے...“ ہم اس کا جواب پورا کرتے تھے۔

”سوال ہی پیدا نہیں ہوتا“۔ زاہد ہماری درستگی کرے گا۔ ”خود حرامی ڈوبنے کے بجائے پورٹ سائیڈ والا موٹر بوٹ اتار کر بھاگ جائیں گے۔“

اور ہمارے ساتھ اس کے جو نیروز بھی ہنسنا شروع کر دیں گے۔ اور سب سے بڑے قہقہے وہ خود لگائے گا۔ زاہد خوش مزاج ہونے کے ساتھ ساتھ دل کا بھی صاف ہے۔ ہر کام نیک نیتی سے کرے گا۔ ہر کسی کو خلوص دل سے مشورے دے گا اور دوسروں کے مسئلے حل کرنے کی کوشش کرے گا۔ شاید یہ ہی سب سے بڑا سبب ہے کہ لوگ اسے بہت پسند کرتے ہیں۔ اور جس جہاز پر بھی زاہد ہوتا ہے۔ اس کا سفر پر سکون ہوتا ہے۔ موسم اور سمندر کے لحاظ سے سفر چاہے خراب رہا ہو لیکن جہاز کے لوگوں کا آپس میں کبھی اختلاف نہیں ہوتا ہے۔ زاہد آج کل پھر میرے ساتھ اس جہاز پر، جس کا میں چیف انجینئر ہوں، چیف آفیسر بن کر آیا ہے۔ اس کے بعد اس کا اگلا پروموشن کپتان کا ہے لیکن زاہد کا حال وہی ہے جو پہلے تھا۔

ایک دن میں نے اسے سمجھایا کہ ”یار تم اب چیف آفیسر ہو گئے ہو، تمہیں کچھ سنجیدہ ہونا چاہیے“۔ اس نے ہنس کر جواب دیا ”خدا کی قسم بات دراصل یہ ہے کہ میں بھی بڑے آفیسروں کی طرح رعب رکھنا چاہتا ہوں اور ہر وقت سنجیدہ رہنا چاہتا ہوں لیکن ایک تو میری شکل شاید ایسی ہے۔ اور دوسری بات یہ ہے کہ یہ کمبخت (اس نے سامنے سے گزرتے ہوئے تین ڈیک کیڈٹوں کی طرف اشارہ کرتے ہوئے) بھی سنجیدہ ہونے نہیں دیتے۔“

”پھر بھی کوشش تو کر“۔ میں نے اسے کہا۔

”بھائی میرے...“۔ اس نے ایک مکمل قہقہہ مار کر جواب دیا۔ ”کیا آپ سمجھتے ہیں کہ میں ٹرائی نہیں کرتا ہوں! ابھی پرسوں ہی کی بات ہے، صبح سویرے اٹھتے ہی میں نے پختہ عزم کیا کہ کسی سے بھی ہنس کر بات نہیں کرنی ہے۔ سوال کا جواب بھی صرف مختصر ہاں یا ناں میں دینا ہے جیسے بڑے لوگ کرتے ہیں۔“

اور پھر سنجیدہ شکل بنا کر ڈیوٹی کے لئے کمرے سے باہر نکلا۔ ابھی دو منٹ بھی نہیں گزرے تو ایک کیڈٹ نے قریب آ کر پوچھا: ”سر! آپ کی طبیعت ناساز تو نہیں ہے؟“

میں نے اسے ڈانٹ کر بھگایا تو پھر ڈیک سرنگ آیا۔ سلام کیا۔ جواب میں، میں نے صرف اپنی گردن کو ہلایا۔ وہ پچھلے دن کے کام کی تفصیل سناتا رہا، جواب میں میں صرف ہوں ہاں کرتا رہا۔ جاتے وقت اس نے میرے چہرے کو غور سے دیکھا دو قدم آگے چل کر پیچھے مڑا اور کہا۔ ”سر کیا آپ رات کو سوئے نہیں ہیں یا سمندر پر ٹریفک بہت زیادہ تھی؟“

اب اس کو بھگایا تو کچھ وقفے کے بعد دوسرا کیڈٹ آیا۔ سلام دعا کے بعد جب میں نے دستور کے مطابق اس کو ٹوکا نہ مذاق کیا تو ڈرتے ڈرتے مجھ سے کہتا ہے: ”سر... آپ کو ’سی سکینیس‘ ہو رہی ہے؟“

”لو! یہ نواسی چلی ہے نانی کو سکھانے! ... کیا یہ میری عمر ہے sea sick ہونے کی؟...“ ظاہر ہے سب لوگ پریشان ہو گئے کہ اس مسخرے کو اچانک کیا ہو گیا۔ آخر چلا چلا کر ان کو جواب دیا: ”کم بختو! میں سیریس یعنی سنجیدہ بننے کی کوشش کر رہا ہوں!...“

”تو ایسی حالت میں میں کیسے سنجیدہ رہ سکتا ہوں۔ اور پیارے! سچ تو یہ ہے کہ سنجیدہ رہنے پر مجھے بھی ایسے لگتا ہے جیسے وقت کھینچ کر لمبا ہو گیا ہے۔ جیسے میں واقعی بیمار پڑ گیا ہوں!“

اے چیف کین ناٹ بی رائنگ

ہمارے اسی چیف آفیسر زاہد بٹ کو اپنی کار اور جہاز کی کین کو مختلف اسٹیکرز سے سجانے کا بھی بہت شوق ہے۔ جہاز، ممباسا، لو انڈا کی طرف جائے یا امریکہ، کینیڈا کی طرف وہ ہر وقت stickers کی تلاش میں رہتا ہے۔ انگلینڈ، ہانگ کانگ، ڈنمارک جیسے جزیرہ نمالکوں سے تو جہازیوں کی پسند کی کئی ایسی چیزیں مل جاتی ہیں۔ اس کی کین میں لگے ہوئے ایک دو پوسٹرز اور اسٹیکرز جن پر یہ نعرے (Slogans) یا مضمون درج ہیں:

SAILORS HAVE FUN

(جہازیوں کے مزے ہیں)

JOIN THE NAVY, SEE THE WORLD

(دنیا دیکھنی ہے تو سمندر کی نوکری میں آئیں)  
اس کا آفس، جہاں صبح و شام اس کے ماتحتی (کیڈٹ اور خلاصی) ڈیوٹی کے لئے رپورٹ کرتے ہیں، اس  
کی ایک بلک ہیڈ (دیوار) پر یہ پوسٹر چسپاں ہے:

"The Boss is not  
always right  
..... But Boss is  
always the Boss."

(ضروری نہیں کہ صاحب ہمیشہ صحیح ہو لیکن جناب صاحب ہمیشہ صاحب ہوتا ہے)  
ایک اور پوسٹر جو اس نے لندن سے خریدا ہے اور ہے بھی چیف آفیسر کے لئے، اس نے لکڑی کے فریم  
میں بنوا کر اپنے آفس کے دروازے کے پاس رکھا ہے:

"A Chief  
is always right  
He may be misinformed  
Inexact, bull headed  
Fickle, ignorant, even  
Abnormally stupid, but  
never wrong".

(یعنی صاحب کی بات ہمیشہ صحیح سمجھی جائے۔ صاحب کانوں کا کچا، جاہل، بے وقوف، نا سمجھ نا اہل اور ناکارہ  
ہو سکتا ہے۔ یہاں تک کہ وہ ذہنی مریض ہو لیکن غلط کبھی نہیں ہو سکتا)۔  
اس کے بیڈروم والے دروازے کے باہر کتاب کے سائز جتنی تانبے کی پلیٹ پر یہ دو قوانین کندہ ہوئے  
ہیں۔

Rule No 1.

The Boss is Always Right!

Rule No 2.

If the Boss is Wrong, See Rule No:1

(یعنی پہلا اصول: صاحب ہمیشہ صحیح ہوتا ہے۔ دوسرا یہ کہ اگر آپ کو صاحب کے صحیح ہونے پر شک ہے تو ایک دم پہلے قانون کو رجوع فرمائیں)۔

ایک چاندی کا اسٹینڈ جو اس نے ڈنمارک سے لیا ہے، اور ٹیبل پر سجا رکھا ہے، اس پر لکھا ہے:

I am not Deaf

I am ignoring you."

(میں کوئی بہرہ نہیں ہوں۔ میں تو صرف تمہیں اہمیت دینا نہیں چاہتا) کمرے کی کھڑکی کے اوپر اسٹیکر لکھا ہے:

Thank you for not smoking.

(سگریٹ نوشی سے پرہیز کا شکریہ)

اور اسی کھڑکی کے سامنے والی دیوار پر ایک اور اسٹیکر لکھا ہے:

If you must smoke

Please do not exhale

(اگر آپ سگریٹ نوشی سے باز نہیں آسکتے تو کم از کم اس کا دھواں باہر نہ نکالیں) زاہد کی کار کے پیچھے جاپان سے خریدی ہوئی اسٹیکر لگا ہے، جس پر رنگین الفاظ میں لکھا ہوا ہے:

Sailors make better lovers

(جہازی بہترین عاشق ثابت ہوتے ہیں)



کیپٹن کا غائب ہو جانا!...

پیغامِ رسائی کی دنیا میں مثال مشہور ہے کہ ایک عورت نے آفس میں قے کر دی۔ قریب میں بیٹھی ہوئی عورت نے دوسرے دن اپنی ایک سہیلی کو بتایا:  
”فلاں عورت نے آفس میں صبح صبح قے کر دی...“  
اس طرح دوسری عورت نے تیسری کو بتایا: ”فلاں عورت نے کالے رنگ کی قے کر دی۔“

تیسری نے چوتھی کو بتایا: ”فلاں عورت نے کوئے جیسی کالی قتی کی“۔

کچھ دنوں بعد چوتھی عورت نے پانچویں کو بتایا: ”فلاں عورت کے پیٹ سے کالا کو اٹکلا“۔

پیغام رسائی ان جہازوں کے لئے مسئلہ بن جاتی ہے جن پر مختلف زبانیں بولنے والا عملہ ہو۔ باہر سے یعنی اپنے ملک کے ہیڈ آفس سے جہاز پر انگریزی میں پیغام پہنچنے پر کیپٹن اس کا ذکر اپنے چیف آفیسر سے اردو میں کرتا ہے جو اپنے ماتحت عملے کے انچارج ”سرنگ“ کو اردو میں ہی سناتا ہے۔ اور سرنگ جو اکثر پٹھان ہوتا ہے اپنی پشتو مکس اردو میں اپنے کچھی، مکرانی، سندھی اور پنجابی خلاصیوں کو زبانی سناتا ہے۔ اس لئے آفس کی ابتدائی بات خلاصیوں تک پہنچتے پہنچتے اپنی اصل صورت سے کچھ بدل سی جاتی ہے اور اصل پیغام کیا سے کیا بن جاتا ہے۔ ایک اس طرح کا دلچسپ واقعہ ناروے کی ایک جہاز ران کمپنی کے نیوز لیٹر میں چھپا ہے۔ ان کے جہاز چلانے والے آفیسر (کیپٹن، ڈیک آفیسرز، انجینئرز، ریڈیو آفیسر اور کیڈٹ وغیرہ) نارویجن، سویڈش، ڈینش اور جرمن وغیرہ ہیں اور خلاصی پولش، فلپینو، چینی اور بنگالی وغیرہ ہیں۔

پیغام (Message) کا رد و بدل اور توڑ پھوڑ کچھ اس طرح ہوا۔

کیپٹن کا حکم نامہ چیف آفیسر کے لئے...

کل صبح سویرے، نوبے کے قریب سورج گرہن ہو گا۔ یہ ایک ایسی چیز ہے جو ہر روز نہیں ہوتی۔ اس کو دیکھنے کیلئے خلاصیوں کو اطلاع دی جائے تاکہ وہ بھی کسی معقول لباس میں کل ڈیک پر آکر جمع ہوں۔ اگر اس وقت بارش ہو گئی تو پھر سورج گرہن کا صحیح طور پر نظارہ نہ کر پائیں گے۔ ایسی صورت میں خلاصیوں کو میس روم میں جمع ہونے کو کہا جائے۔

چیف آفیسر کا پیغام سیکنڈ آفیسر کے لئے...

کیپٹن کے حکم کے مطابق کل صبح نوبے سورج گرہن ہو گا۔ اگر بارش ہوئی تو ہم بہتر ڈریس پہن کر ڈیک پر سے اسے نہیں دیکھ سکیں گے۔ اس حالت میں سورج کے چھپنے کا نظارہ ہم میس روم میں بیٹھ کر کریں گے۔ یہ ایک ایسا عمل ہے جو ہر روز رونما نہیں ہوتا۔

سیکنڈ آفیسر کا پیغام تھرڈ آفیسر کے لئے...

کیپٹن کے حکم پر ہم لوگ بہترین جامہ پہن کر نوبے میس روم میں سورج غروب ہونے کا نظارہ دیکھیں گے۔ کیپٹن بارش پر کچھ بتائے گا کہ کل بارش ہوگی یا نہیں۔ یہ ایک ایسی چیز ہے جو روز روز نہیں ہوتی۔

تھرڈ آفیسر کا پیغام سرنگ کے لئے...

اگر کل صبح میس روم میں بارش ہوئی تو بے شک یہ ایک ایسی چیز ہے جو ہر روز نہیں ہو سکتی، اس لئے کیپٹن اچھے کپڑے پہن کر کوئی نوبے جہاز سے غائب ہو جائیں گے۔

سرنگ کا پیغام خلاصیوں کے نام...

کل صبح سویرے نوبے اپنا کیپٹن عمدہ لباس زیب تن کر کے جہاز سے غائب ہو جائیں گے۔ افسوس کی بات یہ ہے کہ یہ چیز ہر روز نہیں ہوتی۔

n

مہمان کب آرہے ہیں...؟

پرنگال سے پندرہ دن کا سفر پورا کر کے ہمارا جہاز اب کراچی کے قریب پاکستان کی سمندری حدود کو چھو رہا تھا۔ ہمارے سفر کا یہ آخری دن تھا۔ کوئی پانچ مہینے پہلے ہمارا یہاں سے سفر شروع ہوا تھا۔ جاتے وقت بحر احمر اور میڈیٹیرینین (بحیرہ روم) کی ایک دو بندرگاہوں میں ٹھہرتے ہوئے پہنچے تھے۔ اس کے بعد انگلینڈ اور شمالی یورپ کی دو تین بندرگاہوں سے جہاز پر سامان لوڈ کر کے اب اپنی ہوم پورٹ یعنی کراچی پہنچ رہے تھے۔ وطن واپسی پر جہاز کو صاف کر کے رنگ و روغن کیا جاتا ہے تاکہ اپنے ملک پہنچنے پر جہاز صاف ستھرا اور بہتر حالت میں نظر آئے۔ آج حالانکہ سفر کا آخری دن تھا لیکن صفائی کا اچھا خاصا کام رہ گیا تھا۔ یہ کہنا مشکل تھا کہ کراچی پہنچنے سے پہلے کام مکمل ہو جائے گا۔ اس میں جہاز کے خلاصیوں کی بھی

کچھ سستی تھی جو دل لگا کر کام کرنے کے بجائے ادھر ادھر ٹہل کر وقت پاس کر رہے تھے۔ اتنے میں دو پہر کے کھانے سے گھنٹہ ڈیڑھ گھنٹہ پہلے کراچی ہیڈ آفس سے ٹیلیگرام کے ذریعے یہ پیغام آیا:

”جہاز جیسے ہی اپنی ملکی حدود میں پہنچے گا تو ایک مقامی فلمی یونٹ، جو منوڑہ کے قریب انتظار کر رہا ہے، آپ کے جہاز پر کسی فلم کی شوٹنگ کے سلسلے میں پہنچے گا... اس سلسلے میں مہمانوں کے ساتھ ہر قسم کا تعاون کیا جائے۔“

فلمی عملے میں آنے والوں کی لسٹ میں فلم انڈسٹری کی ایک بے حد حسین، چنچل اور مشہور اداکارہ کا نام بھی شامل تھا۔ اس بات کا اعلان کیا ہوا پورے جہاز پر کھلبلی سی مچ گئی۔ سب کے سب خلاصی مہمانوں کے آنے سے پہلے کام کو مکمل کرنے میں جت گئے۔ سوچنے کی بات ہے، ملک کی مشہور ایکٹریس جہاز کے عرشے پر ہو اور جہاز کا کسب (اسٹور کیپر) جانو مکرائی کام والی میلی تیل آلودہ ڈھانگری میں ڈیرک (کرین) کے بوم (ڈنڈے) کو رنگ کر رہا ہو، ٹھگنا خلاصی بابو... اپنی خیالی دنیا کا ہیرو، دو دن کی بڑھی ہوئی داڑھی میں جہاز کی چینی (Funnel) دھورہا ہو! یا کر سپن کا نا بھنڈاری سیموئیل گنگلی (باورچی خانہ) میں برتن دھورہا ہو! سوال ہی پیدا نہیں ہوتا! بچے کچھ کام کو سب ایسے لگ گئے کہ مہمانوں کے آنے سے بہت پہلے پورا کام خیر و خوبی سے ختم ہو گیا۔ اس کے درمیان نہ کسی نے دوپہر کے کھانے کی ضرورت محسوس کی، نہ چائے یا سگریٹ کی خواہش ظاہر کی۔ جس کام کیلئے سب سوچ رہے تھے کہ شام تک بمشکل پورا ہو گا وہ ایک ڈیڑھ بجے تک ختم ہو گیا۔ دو بجے کے قریب اپنے کیمین کے پورٹ ہول (جہاز کی کھڑکی) سے میں نے باہر جھانکا تو سب خلاصی نہاد دھو کر، نئے کلفدار کپڑے پہن کر جہاز کے ڈیک (عرشے) پر ایسے چہل قدمی کر رہے تھے جیسے عید کے نماز پر جانے کیلئے تیار ہوئے ہوں یا کسی کی شادی کی دعوت پر آئیں ہوں۔ ڈیک سرنگ (خلاصیوں کا انچارج) علاؤ الدین عرف علومتانی اور جہاز پر جھاڑو لگانے والا (ٹوپس) اقبال مسیح کے دونوں کانوں میں تو عطر کے پھوئے بھی لگے ہوئے تھے۔ ڈیک پر گزرنے والے ہر افسر سے خلاصی بڑی تشویش سے دریافت کر رہے تھے۔ ”سر! ... فلم کی ہیروئن کب پہنچ رہی ہے؟“

اپنے بوڑھے پٹھان انجن روم سرنگ کو نئے اجلے کپڑوں میں ملبوس اور چرچراہٹ والے جوتوں میں ریٹائرڈ سرکاری آفیسر کی طرح سکون سے اپنے کان کو ماچس کی تیلی سے کھجاتے دیکھ کر میں نے پوچھا۔ ”سرنگ! ... بجائے انجن روم کے یہاں ڈیک پر کیا کر رہے ہو؟ کیا انجن روم کی صفائی مکمل ہو گئی؟“ اس نے مسکراتے ہوئے جواب دیا: ”جناب! وہ تو کب کی ہو گئی۔ ہم تو اپنے کمرے بھی صاف کر چکے ہیں۔“ پھر دائیں بائیں سمندر میں کسی چیز کی تلاش میں نظریں دوڑاتے ہوئے مجھ سے پوچھا: ”سر! ... مہمان کب آرہے ہیں...؟“

n

سی۔ ڈاکٹر

پچھلے جہاز پر میرا زیادہ اٹھنا بیٹھنا جہاز کے کیپٹن نواب اظہر کے ساتھ تھا۔ میں جہاز کا چیف انجینئر تھا۔ اور ہم دونوں کے کمرے (کیبن) سب سے اوپر والے ڈیک پر قریب قریب تھے۔ میرے کمرے کے سامنے انجن روم میں جانے کا ایئر جنسی دروازہ تھا اور ان کے کمرے کے سامنے برج روم (جہاں سے جہاز کو کنٹرول میں رکھا جاتا ہے) تھا۔ ہمارے کمرے کے دروازے اکثر کھلے رہتے تھے۔ اور ایک دوسرے کو اپنے کمرے میں آتے جاتے دیکھتے رہتے تھے۔ بلکہ ایک دوسرے کی چال سے جہاز کے حالات کا اندازہ لگاتے رہتے تھے۔ مجھے انجن روم میں اچانک اور بھاگ کر جاتے ہوئے دیکھ کر وہ سمجھ جاتا تھا کہ انجن میں حد سے زیادہ گڑبڑ ہو گئی ہے اور جہاز کے جوئیئر انجینئر اور ماتحت عملے کے کنٹرول سے باہر ہو گیا ہے۔ اسی طرح نواب اظہر کو بیوقت اور ایک ساتھ سیڑھی کے دو دو قدم پھلانگ کر اوپر برج روم میں جاتا دیکھ کر میں سمجھ جاتا کہ جہاز سنگاپور جیسی جگہ سے گزر رہا ہے جہاں اچانک ٹریفک بڑھ گیا ہے یا visibility

خراب ہونے پر جہاز کا تھر ڈیا فور تھ آفیسر صحیح فیصلہ نہیں کر پا رہا ہے۔ بہر حال سچی بات یہ ہے کہ اس کپتان کے چہرے پر میں نے کبھی بھی پریشانی کے آثار نہیں دیکھے۔ ہم تقریباً ایک سال تک دنیا کے ایک کونے سے دوسرے کونے تک جہاز چلاتے رہے اور جہاز بھی ایسی خستہ حالت میں تھا کہ ہمارے اترنے کے بعد اسے اسکرپ ہی کیا گیا یعنی مالکوں نے اسے لوہے کے دام بیچ دیا۔ پچھلے چیف انجینئر نے یہ کہتے ہوئے جہاز میرے حوالے کیا تھا کہ انجن بریک ڈاؤن کے ساتھ اب اس کے (چیف انجینئر کے) نروس بریک ڈاؤن کا بھی خطرہ ہے۔ اور ایسے جہاز کو یہ کپتان کبھی خلیج بسکی کر اس کر رہا ہوتا تھا تو کبھی کیپ آف گڈ ہوپ۔ صاف موسم میں تو اس کے لئے بحر روم اور بحر اقیانوس میں Navigate کرنا ایسا تھا جیسے دلہن کے لئے میکے کی گلیوں میں پھرنا۔ معلوم نہیں ان کا نام نواب تھا یا نواب خاندان سے تعلق تھا۔ بہر حال چاہے ان کے بڑے نواب نہ ہوں لیکن کیپٹن نواب اظہر کا اسٹائل نوابوں جیسا تھا۔ کم از کم ان کے چلنے اور بات کرنے کا اسٹائل۔

”بھائی اظہر! سنا ہے کہ آج رات طوفان آنے والا ہے۔ کھانے کی ٹیبل پر ایک دن میں نے ان کو آنے والے طوفان کی یاد دہانی کرائی۔ اس نے آرام سے سگریٹ کا کش لگا کر کہا: ”آنے دو بھائی! ... اس سے بھی ملاقات ہو جائے گی۔“ گویا طوفان نہیں مہمان آ رہا ہو۔ بہر حال کپتان صاحب زیادہ پریشان نہ تھے۔ پیسٹک سمندر تھا، ٹریفک نہ ہونے کے برابر تھی، ادھر ادھر بھاگنے اور جان بچانے کی بہت ہی گنجائش تھی۔ اگر خراب سمندر اور خطرناک جگہ ہوتی تو کپتان صاحب کی پریشانی کا اظہار ان کی بڑھتی ہوئی سگریٹوں کی تعداد اور کانپتے ہوئے ہاتھوں سے ہو جاتا۔ ویسے ہماری یہ کوشش رہتی تھی کہ اپنے ٹیکنیکل مسائل سے دوسروں کو پریشان نہ کیا جائے۔ ایک دن میں نے ان سے ہنس کر کہا۔ ”کپتان صاحب شکر ادا کریں کہ کل خیریت ہو گئی۔ بحر روم سے نکل کر بحر اقیانوس میں آتے وقت (آبنائے جبرالٹر سے گزرتے وقت) انجن میں پیچیدگی پیدا ہو گئی تھی۔“ (ظاہر ہے یہ سمندر کا وہ حصہ ہے جہاں سے گزرنے کا راستہ بہت تنگ ہے اور جہازوں کی آمد و رفت بھی بہت زیادہ ہے۔ ایسی جگہ پر جہاز کو کھڑا کرنا بھی خطرے سے خالی نہیں ہے)۔

”چیف صاحب میں نے آپ سے پوچھا نہیں لیکن میں بھی سخت پریشان تھا۔ میں سمجھ گیا تھا کہ کچھ گھپلا ہے۔“ کیپٹن نواب اظہر نے کہا۔

”یار! یہ تو سراسرگپ ہے... انجن کے ساتھ کیا معاملہ تھا... اس مسئلے کا اظہار تو میں نے اپنے انجینروں تک سے نہیں کیا... آپ کو کیا خواب میں کسی نے بتایا تھا۔“

”پیارے! ... میں بھی آپ کے ساتھ ایک سال سے ہوں... سگریٹ تو آپ پیتے نہیں جس سے آپ کی پریشانی کا اندازہ ہو سکے...!!“

”تو پھر آپ کو کیسے اندازہ ہوا کہ میری طرف (یعنی انجن کی طرف) حالات صحیح نہیں ہیں...؟“ میں نے کیپٹن اظہر کی بات کاٹتے ہوئے کہا۔

”تو سنو...!“ کیپٹن اظہر نے زیر لب مسکراتے ہوئے کہا۔ ”جہاز کے ڈیک پر واک کرتے ہوئے آپ کے ہاتھ میں تسبیح تھی... میں نے اسی وقت اپنے ساتھ کھڑے ہوئے تھرڈ میٹ سے کہا تھا کہ کچھ گھپلا ہے۔“

کیپٹن اظہر نواب کے ساتھ میرا زیادہ ملنا جلنا یا ان کے کمرے میں آنا جانا اس لئے نہیں تھا کہ ہمارے کمرے ایک دوسرے کے قریب تھے بلکہ اس کا سبب ان کی حس طنز و مزاح (Sense of Humour) تھی۔ عام بات بھی ایسی دلچسپ اور مزاحیہ انداز میں بیان کرتے تھے کی کتنی بھی بوریت چھائی ہوئی ہو ماحول خوشگوار ہو جاتا تھا۔ اس لئے میں ہر وقت ان کی باتیں سنتا رہتا تھا۔

ان کی بہت ساری باتوں میں سے جو اس وقت یاد آرہی ہیں... ایک دفعہ امریکہ کی طرف جاتے ہوئے انہوں نے اپنے شروع کے دنوں کی بات بتائی جب وہ سمندر کی زندگی میں نئے نئے آئے تھے اور کیڈٹ کی حیثیت سے جس جہاز پر چڑھے تھے اس کا چیف میٹ (کپتان کے بعد نمبر ٹو) اپنے زمانے کا بہت سخت مزاج آفیسر مانا جاتا تھا۔ وہ کسی سے مسکرا کر بھی بات نہیں کرتا تھا۔ اس کے چہرے سے ہر وقت لگتا تھا جیسے جہاز طوفان کی آنکھ میں پھنسا ہوا ہو اور اس کو نکلنے کی پوری جواب دہی اس کے کندھوں پر آگئی

ہو۔

”ایک دفعہ یہ serious قسم کا چیف آفیسر مجھے اور مرے ایک اور ساتھی کیڈٹ کو امریکا کا ایک شہر بالٹی مور گھمانے کے لئے بندرگاہ سے باہر نکلا۔“ کیپٹن نواب اظہر نے ہنستے ہوئے بچپن کا یہ قصہ سنانا شروع کیا۔ ”باہر نکل کر انہوں نے ٹیکسی کے لئے فون کیا اور تھوڑی دیر بعد ایک کلاشیدی ایک لمبی تزنگی شیورلیٹ ٹیکسی کے ساتھ نمودار ہوا۔ اس سے پہلے ہم نے صرف مورس اور پرانے ماڈل کی آسٹن کاروں کو ہی ٹیکسی کے طور پر کراچی میں دیکھا تھا۔ کالے، بھاری بھر کم ڈرائیور نے منہ کو عجیب ٹیڑھا کر کے ”پاپ ان“ یا شاید اس سے ملتا جلتا لفظ کہا اور ہم دروازے کھول کر بیٹھ گئے۔ ہم دونوں کیڈٹ پیچھے کی سیٹ پر بیٹھے اور ہمارے چیف آفیسر ڈرائیور کے ساتھ آگے کی سیٹ پر۔ ہم تو سمجھے کہ ہمارے شان والے چیف آفیسر کو ٹیکسی میں بٹھانے کے لئے ڈرائیور ٹیکسی سے اتر کر ان کے لئے دروازہ کھولے گا لیکن بعد میں سمجھ گئے کہ چیف صاحب اعلیٰ ہستی کے مالک ہیں تو ہم جہاز کے جو نئیر ترین آفیسروں (کیڈٹوں) کے لئے اور اس بندرگاہ (بالٹی مور) میں جہاں روزانہ پچاس کے قریب جہاز آتے جاتے ہیں ان کے چیف آفیسر تو کیا کپتان اور چیف انجنیئر بھی کیا حیثیت رکھتے ہیں اور بغیر وردی کے کیا چیف آفیسر ... اور کیا کپتان ... چیف کلک اور بھنڈاری (صفائی کرنے والا)۔ ہاں البتہ یہ ہمیں ضرور برا لگا جب ہمارے چیف آفیسر کو منزل بتانے کے لئے سوچنے میں دیر ہوئی تو اس سانڈ جیسے حبشی ڈرائیور نے اپنی کرخت آواز میں ہمارے باس کو کہا:

Now! hurry up! don't waste my time.....!!

اس سے پہلے ہم نے ایسی تڑیاں صرف اپنے اس شوخ مزاج چیف آفیسر سے سنی تھیں۔ بہر حال بات آئی گئی ہو گئی۔ ہمارے چیف صاحب اس شہر بالٹی مور میں کئی دفعہ آئے ہوئے تھے اس لئے ہم رنگروٹ کیڈٹوں پر رعب جمانے کے لئے شہر دکھانے نکلے تھے۔ ٹیکسی تھوڑا آگے چلی تو ایک خوبصورت عمارت نظر آئی جس کی طرف اشارہ کرتے ہوئے چیف صاحب نے کڑک دار آواز میں رعب سے انگریزی میں (شاید کالے ڈرائیور پر یہ جتانے کے لئے کہ میں بھی اعلیٰ چیز ہوں) بتایا کہ یہ فلاں اسپتال ہے۔ یہ سنتے ہی حبشی ڈرائیور نے چپو نگم چباننا بند کیا اور لمحے بھر کے لئے اپنی نگاہیں سڑک سے اٹھا کر ہمارے چیف آفیسر پر ڈالیں اور پھر اپنی علامتی امریکن ٹون میں کہا:



You sailors! always after nurses

ڈرائیور کے یہ کہنے پر ہمارے چیف صاحب ہکا بکارہ گئے۔ ظاہر ہے ان کی بے عزتی ہو گئی تھی۔ بحر اوقیانوس پار کرتے وقت وہ ہمیں اخلاقیات کے سبق پڑھاتے رہے اور اپنے آپ کو پاک دامن ثابت کرتے رہے اور اب ایک تخصیص شدی ڈرائیور ان پر ایک ایسی تہمت لگا رہا تھا جس کا جواب نہ دینا کم از کم ہم لوگوں (اس کے چیلوں) کی نظروں میں 'خاموشی نیم رضامندی' ثابت ہو جاتا۔ اس لئے اس نے ہم جونیئر کے سامنے کھسیانی سی ہنسی ہونٹوں پر لا کر، انگلی سے نہیں نہیں کا اشارہ کر کے کمبخت کالے ڈرائیور سے کہا۔ ”نہیں نہیں ہم ان لوگوں میں سے نہیں ہیں جو لڑکیوں کے پیچھے پڑتے ہیں۔“ (یعنی ہم شریف لوگ ہیں، صرف جہاز چلانے سے تعلق رکھتے ہیں۔ یا شاید یہ کہ ہم فنون عمارت سازی سے لطف حاصل کرنے کے لئے اس شہر کا چکر لگا رہے ہیں)۔

لیکن صاحب! ہمارا شیدی ڈرائیور بھی اس دن کچھ زیادہ ہی موڈ میں تھا۔ اس نے ایک دفعہ پھر سڑک پر سے نظریں اٹھائیں اور ہمارے چیف صاحب کو گھورا اور کہا۔ ”تو پھر آپ ضرور لڑکوں میں دلچسپی لیتے ہوں گے...!“۔ یہ لو! یہ تو ایسے ہوا جیسے آسمان سے گرا کھجور میں اٹکا۔ اس سے بڑی بے عزتی اور کیا ہو سکتی تھی۔ ویسی تو ہمارے یہ پُر تکلف قسم کے چیف آفیسر غصہ پی جاتے اور اس جاہل شیدی کی اس بات کو سنی ان سنی کر دیتے لیکن ہم جونیئر کی موجودگی میں یہ بات فتویٰ سے کم نہیں تھی۔ اس لئے انہوں نے ایک دم نیگرو ڈرائیور کو سمجھایا۔ ”نہیں نہیں! ... ہر گز نہیں! ... آپ نے ہمیں غلط سمجھا ہے۔ ہم نہ لڑکوں میں دلچسپی رکھتے ہیں اور نہ ہی لڑکیوں کی تاڑ میں رہتے ہیں۔“

ہم سمجھے بات آئی گئی ہو گئی۔ لیکن جناب آگے شیدی بھی شاید ادھار کھائے بیٹھا تھا اور ہمارے چیف آفیسر کو اس دن ذلیل کرنا مقصود تھا۔ ہمارے چیف صاحب کے اس جواب پر شیدی ڈرائیور نے ایک دم ٹیکسی کو زور دار بریک مار کر روکا اور اسے سر سے پائوں تک چند لمحے گھورنے کے بعد کہا:

Man! Then you must see the doc!

something wrong with you.

(اگر یہ بات ہے تو آپ کسی ڈاکٹر سے ضرور رجوع کریں، لگتا ہے آپ میں ضرور کوئی خامی ہے)

n

ہمارے دوست کیپٹن نواب اظہر صاحب کبھی کبھی صاف صاف قصہ بیان کرنے کے بجائے پہیلی کے انداز میں بات کرتے تھے۔ بندرگاہ پورٹ آف اسپین سے نیویارک (USA) جاتے ہوئے کیریبین سمندر میں کہنے لگے۔

”یار! پچھلی دفعہ جب ہم داڑھی والے کے محلے سے گزر رہے تھے تو اچانک معلوم ہوا کہ ہوا کا دباؤ کم ہو رہا ہے۔“

اب اوپر کے ذکر میں ان کی داڑھی والے سے مراد کوئی اور نہیں بلکہ کیوبا کا صدر فنڈل کاسٹرو تھا۔ اور اس کا محلہ ٹرینڈاڈ، ٹباگو، بارباڈوس، ہائٹی، اور جمیکا وغیرہ۔

ایک دفعہ شمالی کوریا میں ہمارا ڈیزل مکینک جسے اپنے لمبے بالوں پر ناز تھا ہیرز کٹنگ کروا کر آیا۔ جام نے اس کی ایسی کرو (crew) کٹ بنائی کہ قلمیں بھی کاٹ دیں اور سر کے نیچے پورا دائرہ بن گیا۔ کپتان نے بھی اس عجیب ہیرز کٹ کو محسوس کیا جس میں ہیر و ٹائپ بالوں کو کاٹ کر گندم کے دانوں کے برابر کر دیا تھا اور چاروں طرف ریزر سے کانوں کے اوپر تک خط تھے۔ دوسرے دن لنچ پر کپتان نے ہنس کر مجھ سے آہستہ سے کہا: ”چیف صاحب! ... خیریت تو ہے؟ ... تمہارا ڈیزل مکینک سر پر پتیلی رکھے پھر رہا ہے؟“۔

n

ڈاکٹر بمقابلہ انجینئر (میرین)

میڈیکل اور انجینئرنگ کے درمیان ایک واضح فرق یہ ہے کہ ڈاکٹر یا حکیم کے پاس، مریض کو بچانے کے لئے چاہے علاج ہو یا نہ ہو لیکن اپنے بچانے کے بہت سے طریقے ہوتے ہیں۔ وہ اپنی ناکامی اور جو ابد ہی (یا اپنی غلطیاں اور بیوقوفیاں) اپنے کندھوں سے ہٹانے کے لئے اس قسم کے ڈائلاگ مار سکتا ہے۔  
... بس جو اللہ کی مرضی!! ...

... زندگی کے دن اتنے ہی تھے!! ...

... جو رات قبر میں کٹنے والی ہوتی ہے وہ قبر ہی میں بسر ہوتی ہے!! ...

... انسان تو صرف حیلہ کر سکتا ہے شفاء اوپر والا دیتا ہے... وغیرہ وغیرہ!! ...

کبھی کبھی نزلہ زکام یا موسمی بخار جیسے امراض ڈاکٹر کی طرف سے دی گئی غلط دوا کے باوجود ٹھیک ہو جاتے ہیں کیونکہ ان امراض کی ایک مدت ہوتی ہے اور ایک دن، تین دن یا پانچ دن کے بعد بغیر دوا کے بھی انسان تندرست ہو جاتا ہے۔ لیکن پھر بھی مریض کی صحتیابی میں دیر ہو جانے کی صورت میں مریض اور اس کے قریبی احباب کی پریشانی دور کرنے کے لئے ڈاکٹر اس قسم کے ڈائلاگ بول کر ان کو مطمئن کر سکتا ہے۔... یہ بیماری جانے میں وقت لیتی ہے۔ ویسے بھی ہر بیماری گھوڑے پر چڑھ کر آتی ہے مگر جاتی 'جوں' کی طرح ہے۔

مریض پر مزید رعب بٹھانا مقصود ہو تو ڈاکٹریوں بھی کہہ سکتا ہے۔

... فوراً ہائی پوٹینسی کی دوائی دینے کا میں قائل نہیں ہوں کیونکہ اس سے مرض تو فوراً ختم ہو جاتا ہے لیکن سائیکس مریض کا پیچھا نہیں چھوڑتے۔ اس لئے مریض کے مفاد میں، میں ہلکی قسم کی دوائیاں تجویز کرتا ہوں۔ مریض یا اس کے رشتہ دار اگر پھر بھی نہ مانے اور ان کے صبر کا پیمانہ لبریز ہو جائے تو ڈاکٹر اپنی جان چھڑانے کے لئے یہ بھی کہہ سکتا ہے۔

... میں تو مرض کی شناخت کے مطابق بہترین دوائیاں دے رہا ہوں لیکن دوائی کا اثر ہونے میں کچھ وقت تو لگتا ہے۔ یا یہ کہہ سکتا ہے: ہتھیلی پر سرسوں تو نہیں جما سکتا، نہ میرے پاس جادو کی کوئی چھڑی ہے جسے گھماتے ہی مریض فوراً چلنا پھرنا شروع کر دے۔ اور اگر مریض اللہ کو پیارا ہو جائے تو بات ہی ختم۔

Dead men tell no tales

لیکن انجینئرنگ! خاص طور پر میرین انجینئرنگ میں ایسی کوئی کہانی، ایسا کوئی فارمولہ نہیں سکتا۔ انسان کی طرح مشین کبھی خود بخود ٹھیک ہو کر انجینئر کی نااہلی پر پردہ نہیں ڈال سکتی۔ انجن کی توڑ پھوڑ یعنی مرنے کے بعد خاموش ہونے کے باوجود اپنی کہانی سنا دیتی ہے۔ سو سال کے بعد بھی اس کے ٹوٹے ہوئے پرزے دیکھ کر اصل مجرم کا اندازہ لگایا جاسکتا ہے۔ بیچ سمندر میں انجن کے خراب ہونے پر کوئی میرین انجینئر جہاز کے مسافروں یا مالکوں کو یہ کہہ کر مطمئن نہیں کر سکتا کہ مشین کے دن پورے ہو گئے تھے۔ وہ اپنی کمزوریاں قدرت کے کھاتے میں بھی نہیں ڈال سکتا کہ ٹھیک ٹھاک چل رہا تھا اچانک اس کا دل (فیول پمپ یا کریک شافٹ) بیٹھ جانے سے ہمیشہ کے لئے ختم ہو گیا یعنی مر گیا۔ اس میں جہاز کے انجینئر (میرین انجینئر) کا کیا تصور! شپنگ کمپنی کے مالکان اور کورٹ کے منصفان کے لئے ٹوٹی ہوئی مشین سے پتہ چلانا کوئی مشکل کام نہیں رہتا کہ اس میں آیا مشین بنانے والے انجینئر کا تصور ہے یا چلانے والے میرین انجینئر کا۔ سمندر پر جہاز کا انجن خراب ہو جائے تو آدھی رات کو نیند سے اٹھ کر اس کو نہ صرف دیکھنا پڑتا ہے بلکہ اسی وقت اسے ٹھیک کرنے کا کام شروع کرنا پڑتا ہے چاہے ٹھیک کرنے میں دو گھنٹے لگ جائیں یا دو دن۔ کوئی میرین انجینئر صحیح نہ چلنے والے انجن کے کریک کیس میں دو عدد اسپرین کی گولیاں پھینک کر یہ نہیں کہہ سکتا کہ:

”ابھی سو جاؤ۔ صبح تک صحیح نہ ہونے پر دیکھا جائے گا۔“

اور نہ کوئی میرین انجینئر جہاز کا انجن خراب ہونے پر مسافروں کو یہ کہہ کر خاموش کر سکتا ہے کہ:

”بس قسمت میں یہی تھا۔ اب ڈوبنے کے لئے تیار ہو جاؤ۔“

نہ ہی یہ کہہ سکتا ہے کہ:

”اللہ نے چاہا تو سب صحیح ہو جائے گا۔“

اور تو اور جہاز پر سفر کرنے والے حاجی صاحبان بھی صبر سے کام نہ لینگے۔ آپ کی پٹائی کے لئے اٹھ کھڑے ہونگے یا ایک دم کشتیاں اتروانے کے لئے آپکو مجبور کریں گے۔

سردی ہو یا گرمی، دن ہو یا رات، آپ بیمار ہوں یا تھکے ہوئے، جہاز کا انجن خراب ہونے کا سن کر آپ کو اسی وقت انجن روم میں جا کر صحیح کرنا پڑتا ہے چاہے مشین کا کوئی پرزہ ٹوٹ جائے، اس صورت میں بھی لیتھ مشین پر نیا بنانا ہے یا ویلڈنگ کر کے ٹوٹے ہوئے پرزے کو جوڑ کر جہاز کو آگے چلانا ہے۔ اور نہیں تو جہاز کو کسی بھی قریبی بندر گاہ تک پہنچانا ہے۔ یہ کام جہاز پر گرمی، بلیک آؤٹ، دھوئیں اور گرم بھاپ کی موجودگی کے علاوہ سخت قسم کی رولنگ اور پچنگ میں بھی کرنا پڑتا ہے، بغیر کسی بریک یا باہر کی مدد کے۔ آپ یا تو بالکل ہتھار ڈالیں اور جہاز کو کھنچوانے کا بندوبست کروالیں... اور اپنے جہاز کو کھنچوانا (Tow کروانا) ... توبہ توبہ! ایک جہازی (میرین انجینئر) کے لئے اس سے بڑی ذلت اور خواری سمندر کی نوکری میں اور کوئی نہیں ہو سکتی۔ اس سے تو ڈوب مرنا بہتر ہے۔

n

خراب سمندر اور سی سکینیس

سمندر پر سفر کرنے والوں کو کبھی کبھی Sea Sickness کا سامنا کرنا پڑتا ہے۔ سمندر کے خراب (Rough) ہونے یا تیز ہوائوں کے لگنے پر جب جہاز یا کشتی سمندر میں ہچکولے کھاتی ہے تو اس میں

موجود لوگوں کو عجیب سی بے چینی اور گھبراہٹ محسوس ہوتی ہے اور چکر آنے کے ساتھ ساتھ قے آنے کا سلسلہ بھی شروع ہو جاتا ہے۔ پیٹ خالی ہو جاتا ہے تب بھی قے کرنے کو دل کرتا ہے اور نکلتا کچھ نہیں۔ ایسا محسوس ہوتا ہے جیسے قے آنے کے بعد بے چینی ختم ہو جائے گی۔ اور اس میں کوئی شک نہیں کہ قے آنے کے بعد سکون محسوس ہوتا ہے لیکن صرف چند لمحوں کے لئے۔ طبعی (یا شاید نفسیاتی) طور پر بار بار دل خراب ہوتا رہتا ہے اور لگتا ہے پیٹ میں جو کچھ ہے اس کو نکالنے سے آرام مل جائے۔ لیکن حقیقت یہ ہے کہ پیٹ میں جو کچھ ہوتا ہے وہ تو پہلی اور دوسری قے میں ہی نکل جاتا ہے بعد میں اگر کچھ خارج ہوتا ہے تو انسان کے جسم کی رطوبت (Juices) ہی ہوتی ہیں جن کے ضائع ہونے سے بعد میں کافی عرصے تک کمزوری چھائی رہتی ہے۔ اس لئے جتنا ہو سکے اپنے آپ کو قے کرنے سے روکنا چاہیے حالانکہ یہ کام اتنا آسان نہیں۔ جہاز جیسے ہی کسی بڑی سی لہر سے اچھل کر اوپر جاتا ہے یا تیزی سے نیچے گرتا ہے تو ایک دم قے آنا شروع ہو جاتی ہے اور پیدا ہونے والی شدید سی بے چینی سے نجات حاصل کرنے کیلئے لگتا ہے کہ قے کرنے سے افاقہ ہو جائے گا۔ لیکن اس سے کوئی فرق نہیں پڑتا۔ ہر وقت یہ محسوس ہوتا ہے کہ پیٹ سے کچھ نکلنا چاہتا ہے لیکن نکلنے کو کچھ ہوتا ہی نہیں ہے۔ کئی لوگ تو ایسا بے بس ہو کر قے کرنے کے لئے زور لگاتے ہیں کہ خون نکل آتا ہے۔ ویسے تو سی سکینیس میں (جسے کوئی بیماری سمجھے یا نفسیاتی کیفیت) مریض کی حالت تب خراب ہوتی ہے جب اس کا پیٹ خالی ہوتا ہے۔ اس لئے جہاز پر جس کو سی سکینیس (Sea Sickness) ہوتی ہے اسے ہم زیادہ کھانے کے لئے کہتے ہیں تاکہ اس کا پیٹ خالی نہ رہے۔ انجن روم میں بھی سیب، بسکٹ، کیک، نمکو، وغیرہ کے ڈبے بھرے رہتے ہیں اور قے کرنے والے کو زبردستی کھلاتے رہتے ہیں۔ لیکن جو اس مرحلہ (یعنی سی سکینیس) سے گزرا ہو گا اسے معلوم ہو گا کہ اس وقت کوئی چیز اچھی نہیں لگتی۔ شربت، چائے یا چاکلیٹ جیسی میٹھی چیزوں کو تو دیکھنے سے ہی ابکائی آنے لگتی ہے۔ اس کے علاوہ کچھ ایسی کھانے کی چیزیں ہوتی ہیں جن کو دیکھ کر نہ صرف اس وقت بلکہ بعد میں بھی ان کا سوچ کر دل خراب ہوتا ہے۔ بچپن میں اسکول کے دنوں میں ملیریا سے بچنے کے لئے ہمیں اسکول میں ہر ہفتے ڈانٹ ڈپٹ کر پیلو ڈرین نام کی ایک گولی کھلائی جاتی تھی جس کو نکلنے کے بعد کافی دیر تک منہ کا مزہ خراب رہتا تھا۔ اسکول چھوڑنے کے بعد بھی، بلکہ آج تک اس

گولی کا صرف نام سنتا ہوں تو زبان پر وہ بچپن والا ذائقہ محسوس کرتا ہوں۔ اسی طرح جہاز پر کھانے والی چیزوں میں سے ایک بٹر ٹوسٹ ہے۔

ہمارے پاکستانی جہازوں پر شام کی چائے پر جہاز کا پیئٹری مین (چائے، سینڈوچ جیسی چیزیں بنانے والا) ہر روز چھولے، سمو سے یا نمکو جیسی چیز بنا کر بھیجتا ہے۔ خراب سمندر یا طوفانی ہوائیں چلنے پر ظاہر ہے وہ کوئی خاص چیز نہیں بنا سکتا ہے کیونکہ جہاز کے بری طرح ہلنے سے برتن اور دیگیوں کو سنبھالنا مسئلہ ہو جاتا ہے۔ لیکن صرف چائے بھیجتے ہوئے اسے اچھا نہیں لگتا۔ اس لئے ایسی ایمر جنسی میں چائے کے ساتھ وہ بٹر ٹوسٹ ہی بنا کر بھیجتا ہے۔ بٹر ٹوسٹ کیا ہوتا ہے: ڈبل روٹی کے Slice پر مکھن لگا کر اون میں گرم کر کے اسٹیوورڈ کے ہاتھ ٹرے پر چائے کی پیالی کے ساتھ بھیجتا ہے۔ یہ گرم ٹوسٹ جس کو ہاتھ لگاؤ تو ہاتھ گھی سے تر ہو جائے اور چائے جو خراب موسم میں زیادہ ہی میٹھی محسوس ہوتی ہے، اسٹیوورڈ کمرے میں یا ڈیوٹی دوران انجن روم میں لے تو آتا ہے لیکن اسے یہ دونوں چیزیں اسی حالت میں اٹھانی پڑتی ہیں۔ بعد میں سی سکینس کا اثر ختم ہونے کے بعد بھی یہ بٹر ٹوسٹ دیکھ کر منہ کا مزہ خراب ہو جاتا ہے۔ ہو سکتا ہے یہ نفسیاتی اثر ہو جو کئی سال جہاز پر رہنے سے دماغ میں بیٹھ گیا ہو کہ خراب موسم یعنی سی سکینس کا مطلب بٹر ٹوسٹ اور بٹر ٹوسٹ کا مطلب سی سکینس ہے!۔

میں سمجھا اس کا اثر صرف میرے دماغ پر بیٹھ گیا ہے لیکن بعد میں (کئی سالوں بعد) کنارے کی نوکری میں ایک دعوت میں بٹر ٹوسٹ دیکھ کر میرے قریب کھڑے میرے ایک جہازی دوست کیپٹن عالم شیخ نے مجھ سے کہا۔ ”یار یہ ایسی چیز ہے جسے دیکھ کر مجھے سی سکینس (قے) آنے لگتی ہے“۔ میں نے ہنستے ہوئے اس سے ہاتھ ملایا اور کہا۔ ”اس کا مطلب یہ ہوا کہ میں اکیلا نہیں ہوں میرے ساتھ آپ کو بھی اس چیز سے متلی آتی ہے“۔

”آپ کو پتہ ہے یہ میری فیوریٹ چیز ہوا کرتی تھی“۔ کیپٹن عالم نے بتایا۔ ”جہاز پر جاتے ہی میں نے چیف کک کو کہا کہ کسی دن بٹر ٹوسٹ بھی تو بناؤ“۔ اس نے کہا ”ہاں صاحب! ... کیوں نہیں، ضرور بنائیں گے“۔ کراچی چھوڑتے وقت سردیوں کے دن تھے بحیرہ عرب، بحر احمر وغیرہ سب صاف ملے۔ جہاز سمندر پر ایسے جا رہا تھا جیسے آئینے پر چل رہا ہو۔ سویز کینال کے بعد بحیرہ روم کے سفر کے چھ سات دن

بھی سکون سے گذر گئے۔ اس کے بعد جیسے ہی جبرالٹر اور سوٹا کی بندرگاہیں چھوڑ کر بحیرہ روم سے نکل کر بحیرہ اوقیانوس میں آئے تو حالت خراب ہو گئی۔ جہاز پاگل اونٹ کی طرح ہلنے لگا۔ بے آف بسکی سمندر میں بھی وہی حالت رہی اور یہ ہمارا خردماغ پیٹری مین جبرالٹر سے لیکر لندن تک ہمیں صبح و شام چائے کے ساتھ بٹر ٹوسٹ کھلاتا رہا۔ دو دن کے بعد انھیں دیکھ کر قے آنے لگی تھی۔ باورچی کو بلا کر میں نے کہا۔ ”بابا بند کرو... یہ بٹر ٹوسٹ... انہیں دیکھ کر میری سی سکینیس بڑھ جاتی ہے“۔ تو جواب دیتا ہے۔ ”صاحب! ایسے خراب موسم میں تو یہ ہی بنتے رہیں گے“۔ اور اب حالت یہ ہے کہ بٹر ٹوسٹ دیکھ کر کنارے پر بھی مجھے متلی (سی سکینیس) ہوتی ہے۔

بہر حال اس طرح جہاز چلانے والے دوسرے دوستوں کو بھی کوئی نہ کوئی چیز اس لئے خراب لگتی ہے کہ وہ چیز جہاز کے برے لمحوں کی یاد دلاتی ہے۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ سی سکینیس کی حالت میں کوئی چیز کھانے کو دل نہیں کرتا خاص طور پر Liquid اور میٹھی چیزیں۔ لیکن کوشش کر کے کھاتے رہنا چاہئے تاکہ پیٹ بھرا رہے۔ چکر آنے پر مسافر لوگ تو جا کر سو جاتے ہیں لیکن جہاز چلانے والوں کو تو ہر صورت میں مقررہ وقت تک ڈیوٹی کرنی پڑتی ہے، چاہے دن ہو یا رات۔ اس لئے اپنے آپ کو ٹھیک ٹھاک رکھنے کے لئے کچھ نہ کچھ کھانا چاہئے۔ ویسے سی سکینیس کے علاج کے لئے stemetil گولیاں ہیں لیکن یہ عارضی علاج ہے۔ یعنی مسافروں کے لئے تو صحیح ہے لیکن جہاز چلانے والوں کو تو کوشش کر کے سی سکینیس کا مقابلہ کرنا چاہئے، اور اپنے آپ کو عادی بنانا چاہئے۔ کتنی بھی سی سکینیس ہو ہمت ہار کر نہیں بیٹھنا چاہئے، اپنے آپ کو کام میں مشغول رکھنا چاہئے۔

سینئر آفیسر زئے آئے ہوئے لوگوں کو سی سکینیس کی شکایت کرنے پر جہاز کے آگے والے حصے فاکسل پر یا پیچھے ٹنل میں (جہاں سے پروپیلر شافٹ باہر پانی میں نکلتا ہے) کام پر لگا دیتے ہیں جہاں سی سکینیس کا اثر بہت زیادہ ہوتا ہے کیونکہ پچنگ میں سب سے زیادہ جہاز کا آگے اور پیچھے کا حصہ سمندر کے اندر اور باہر ہوتا رہتا ہے اور وہاں کچھ دیر رہنے کے بعد جہاز کے درمیانی حصے میں آنے پر ہر ایک بہتر محسوس کرتا ہے۔ ویسے سی سکینیس میں کمی لانے کے لئے کچھ نسخے اس طرح ہیں: اپنے آپ کو کام میں مشغول رکھنا چاہئے، سمندر کی طرف نہیں دیکھنا چاہئے، کچھ نہ کچھ کھاتے رہنا چاہئے اور اس شخص سے دور رہنا



چاہئے جس کو سی سکینیس ہو رہی ہو کیونکہ سی سکینیس میں کسی کو قی کرتا ہوا دیکھ کر دوسرے کو بھی الٹی آنے لگتی ہے۔

حاجیوں کے جہاز پر سفر کرنے والا ایک حاجی بڑے مزے سے بتا رہا تھا کہ ”جہاز کے افسران ہمیں زبردستی گولیاں کھلاتے تھے تاکہ ہم وہ کھا کر سوتے رہیں۔ اس کے ساتھ ساتھ بسکٹ بھی دیتے تھے جن میں بھی نشہ ہوتا تھا لیکن ہم لوگ ان کے جانے کے بعد وہ بسکٹ سمندر میں پھینک دیتے تھے۔“

حالانکہ یہ گولیاں یا بسکٹ ان کو سی سکینیس (قے کرنے) سے بچانے کے لئے دیئے جاتے تھے۔

اس پر مجھے یاد آیا کہ سی سکینیس حاجیوں کے جہاز پر بہت زیادہ ہوتی تھی کیونکہ تھوڑی سی جگہ پر زیادہ لوگ رہتے تھے۔ یعنی گھٹن میں سی سکینیس زیادہ محسوس ہوتی ہے۔ اس لئے سی سکینیس میں تازہ ہوا زیادہ سے زیادہ کھانی چاہئے، کمرے کی کھڑکیاں کھلی رکھنی چاہئیں اور انجن روم میں سارے بلوور چلا دینے چاہئیں تاکہ انجن روم میں دھواں یا تیل کے بخارات یا بھاپ نہ رہے اور ہر وقت تازہ ہوا آتی رہے۔ بہر حال آجکل وہ کھٹارا قسم کے حاجیوں کے جہازوں میں سے ایک بھی نہیں رہا ہے۔ ہر ایک ہوائی جہاز میں سفر کرتا ہے۔

جہاز پر جانے سے پہلے میں نے میرین انجینئرنگ کی تعلیم اور تربیت پاکستان میرین اکیڈمی سے حاصل کی۔ ان دنوں یہ اکیڈمی مشرقی پاکستان (آج کے بنگلہ دیش) کے شہر چائنگام میں تھی۔ چائنگام کرنا فلی دریا کے کنارے اس جگہ پر ہے جہاں یہ ندی خلیج بنگال کے سمندر میں جا ملتی ہے۔ بلکہ یہ اکیڈمی چائنگام سے بھی کافی دور ”جلدیا“ نام کے ایک جزیرے پر ہے۔ وہاں سے ہم چھوٹی چھوٹی کشتیوں اور سمپانوں میں چائنگام کی بندرگاہ میں آتے رہتے تھے اور کبھی دور سمندر میں کھڑے جہازوں پر "Ship Visit" کے لئے چلے جاتے تھے۔ مطلب یہ کہ جہاز پر نوکری شروع کرنے سے پہلے سمندر کا کافی تجربہ حاصل کر چکے تھے اور وہ بھی دنیا کے اس حصے میں جہاں آئے دن طوفان اور Cyclones آتے رہتے ہیں اور سال کا بیشتر حصہ سمندر خراب رہتا ہے۔ پہلا جہاز Join کرنے پر خواب و خیال میں بھی نہ تھا کہ سی سکینیس ہو سکتی ہے۔

جہاز نے دو تین ہفتے کراچی میں رہنے کے بعد لنگر اٹھایا۔ جب تک جہاز کراچی میں تھا سخت بوریت ہو رہی تھی کہ کب کراچی سے نکلے گا اور سمندر کی سیر کریں گے۔ جہاز پر پہلے سے موجود آفیسر تو ہر وقت یہ دُعا کرتے رہتے کہ جہاز کچھ دن اور رک جائے کیونکہ یہ جہاز یورپ اور گلف کی مختلف بندرگاہوں سے ہوتا ہوا کوئی چھ مہینے کے بعد کراچی پہنچا تھا۔

بہر حال یہ میری بد قسمتی تھی کہ وہ مہینہ جولائی کا تھا اور کراچی کو بحر عرب چھوٹا ہے۔ جون جولائی اور اگست کے مہینے میں بحر عرب بری طرح بپھرا ہوا ہوتا ہے۔ پرانے زمانے کے قابل عرب جہازی ہوں یا ماضی قریب کے پرتگالی اور ہسپانوی پہلوان خلاصی... ان مہینوں میں اس سمندر سے دور رہتے آئے ہیں۔ جیسے ہی جہاز نے کراچی چھوڑا تو ہمارا جہاز لہروں کی لپیٹ میں آ گیا۔ رات کو دس بجے کراچی چھوڑا۔ بارہ سے چار تک میری ڈیوٹی تھی جو ایک سینئر انجینئر کے ساتھ کرنی تھی۔ رات کو 12 بجے انجن روم میں پہنچا تو چکر آرہے تھے ایسے لگا جیسے قے آنے والی ہے۔

”کیا ہو رہا ہے بھائی!“ مجھے خاموش ایک کونے میں کھڑا دیکھ کر میرے سینئر انجینئر (تھرڈ انجینئر) نے طنزیہ پوچھا۔ ”لگتا ہے بخار ہو گیا ہے۔“ میں نے جواب دیا۔ مجھے اس وقت تک احساس نہیں ہو رہا تھا کہ مجھے سی سکینس محسوس ہو رہی ہے۔

”چلیں ایسا کریں، جلدی جلدی پیوریفائر کھول دیں، اس کے بعد فلٹر صاف کریں اور ساتھ ساتھ مین انجن کے پوسٹن اور سلینڈر کے ٹمپرچر بھی Maintain کریں۔“ اس نے ہنستے ہوئے کہا۔ میں نے دل ہی دل میں سوچا عجیب بے وقوف ہے یہ... بتا بھی رہا ہوں کہ میری طبیعت خراب ہے پھر بھی کام دے رہا ہے۔ پورے چار گھنٹے مجھے کام میں لگائے رکھا گیا اس دوران مجھے دو تین بار قے بھی آئی (سی سکینس میں نیند بہت اچھی آتی ہے۔ بلکہ نیند کے آنے تک تھوڑی تھوڑی سی سکینس رہے تو اچھا ہے) دوسرے دن پھر بارہ بجے ڈیوٹی کے لئے انجن روم میں پہنچا تو وہی حالت محسوس کی۔

”کیسے ہیں جناب؟“ تھرڈ انجینئر نے پوچھا۔

”طبیعت ٹھیک نہیں ہے... شاید بخار ہو گیا ہے... ناشتہ بھی نہیں کیا ہے۔“ میں نے جواب دیا اور اپنے آپ کو سخت بیمار ثابت کرنے کے لئے جان بوجھ کر ناشتہ نہ کرنے کا ذکر کیا۔

”دیکھیں برادر! یہ آپ غلط کر رہے ہیں۔“ تھرڈ انجینئر جس کو سمندر پر جہاز چلاتے ہوئے کوئی آٹھ سال ہو گئے تھے میرے قریب آکر بڑی شفقت سے مجھے سمجھایا۔ ”آپ بیمار شمار نہیں ہیں۔ آپ کو سی سکینس ہو رہی ہے اور سی سکینس کوئی بیماری نہیں ہے۔ آپ اس کا مقابلہ کریں آج تو آپ مجھے Assist کر رہے ہیں سال ڈیڑھ کے بعد آپ کو اکیلے جہاز چلانا ہے اور اگر Sea Sick محسوس کرو گے تو سمندر پر کیسے کام کر سکو گے۔ اب ایسا کرو جتنا جلد ممکن ہو سکے بھول جائو کہ تم بیمار ہو اپنے آپ کو کسی نہ کسی کام میں مشغول رکھو اور بھوک کا احساس نہ ہونے کے باوجود کچھ نہ کچھ کھاتے رہو۔“

بہر حال کولمبو تک کا تین دن کا سفر ایسے ہی گذرا۔ سمندر خراب تھا۔ کولمبو تک Monsoon کا اثر تھا اور اس کے بعد چاؤگام آیا تو خلیج بنگال کا بھی یہی حال تھا۔ لیکن ایک چیز میں نے محسوس کی کہ جہاز جیسے ہی کولمبو بندرگاہ میں یا چاؤگام میں آیا، یا ملاکانار (جو سمندر کی تنگ راہداری ہے اور جہاں سمندر سانت میں ہوتا ہے) تو اپنے آپ کو بالکل ہشاش بشاش پایا۔ بلکہ کولمبو پہنچ کر یہ بھی یاد نہ آیا تھا کہ پچھلے تین دن اور تین راتیں سی سکینس میں کیا بری حالت ہو رہی تھی۔

وقت کے ساتھ سی سکینس کا اثر ختم ہوتا گیا بلکہ کئی سالوں بعد، جب مجھے سی سکینس بہت کم ہونے لگی تھی، دوسروں کو اسی حالت سے گذرنا دیکھ کر مجھے خوشی ہوتی تھی کہ اب میں ایسا مکرانی یا بنگالی ہو گیا ہوں کہ خراب سمندر میں بھی قے نہیں کرتا اور کھانا تو کیا چائے بھی بڑے مزے سے پی لیتا ہوں۔ بقول ہمارے ایک دوست چیف انجینئر ظہیر بابر کے۔ ”جو جہازی خراب سمندر میں، جب لوگوں کو سی سکینس ہو رہی ہو، چائے پینا نظر آئے تو وہ واقعی بڑا پہلوان ہے۔“

بات یہ ہے کہ سی سکینس کا اثر مکمل طرح ختم نہیں ہوتا تھوڑا بہت احساس رہتا ہے۔ ٹھیک ہے چاہے کسی کو قے نے آئے، کھانا بھی کھاتا رہے لیکن اس کی طبیعت میں وہ خوشی اور ابالی پن نہیں رہتا جو صاف موسم اور صاف سمندر میں رہتا ہے اور یہ بتانا بھی مشکل ہوتا ہے کہ سی سکینس میں اندر کی کیفیت کیسی ہوتی ہے؟ اس کا جواب میں ہمیشہ اس طرح دیتا ہوں کہ جیسے ہمارے ملک میں (جو کہ گرم ہے اور بارش بھی کم ہوتی ہے) جب گرمیوں کے موسم میں اچانک کالے بادل چھا جاتے ہیں اور بارش کے آثار نظر

آتے ہیں تو دل کتنا خوش ہوتا ہے بچے اسکول میں پڑھنے کے بجائے پکنک پر چلنے کا خیال دکھاتے ہیں، شاعر لوگ ساون میں شاعری کرنے لگتے ہیں، عاشقوں کو اپنی محبوبائیں یاد آجاتی ہیں۔

اور اسی چیز کی الٹ سی سکینیس ہے۔ جب سمندر خراب ہوتا ہے اور جہاز ہچکولے کھانے لگتا ہے، اس وقت قے آنے یا نہ آنے کے علاوہ سخت قسم کی اداسی اور بے چینی ہوتی ہے۔ اپنی زندگی سے بیزاری ہوتی ہے۔ کوئی چیز اچھی نہیں لگتی ہے۔ بات بات پر جھگڑنے کو دل کرتا ہے میں شاعر نہیں ہوں ورنہ ایسے موقعوں پر اور سفر نامے لکھنے کی بجائے نوے اور مرثیے لکھتا۔

یہ بھی نہ سمجھیں کہ کسی کسی کو سی سکینیس بالکل نہیں ہوتی۔ کبھی کبھی سمندر اتنا خراب ہو جاتا ہے کہ بڑے بڑے پرانے جہازی کمر پر ہاتھ رکھ کر آؤ آؤ کرتے رہتے ہیں۔ ایسے لگتا ہے کہ آنٹریاں منہ سے باہر نکل آئیں گی اور یہ بھی ضروری نہیں ہے کہ فلاں سمندر فلاں دن خراب رہتا ہے۔ کبھی کبھی تو لندن سے نیویارک جاتے ہوئے بحر اوقیانوس پار کرتے وقت دس دن میں ایک گھنٹہ بھی سمندر خراب نہیں ملا ہوگا۔ کبھی تو مختصر سفر میں بھی حالت خراب ہوئی ہوگی۔ ایک دفعہ رومانیہ کی بندرگاہ کونس تنزا سے بلغاریہ کی بندرگاہ ورنامیں آتے ہوئے سخت طوفان کا سامنا ہو گیا۔ یہ سفر مشکل سے چار گھنٹے کا تھا۔ رات کو چار بجے کونس تنزا سے نکلے تھے صبح کو آٹھ بجے ورنامیں پہنچ گئے۔ اس میں کوئی تین گھنٹے سمندر خراب رہا۔ جن کی اس وقت ڈیوٹی نہیں تھی ان کو تو یہ بھی پتہ نہیں چلا کہ ہمارے ساتھ کیا حال ہوا۔ وہ لوگ تو شام کو کونس تنزا میں سوئے تو صبح کو آنکھ کھلنے پر کھڑکی سے رومانیہ کے بجائے بلغاریہ کی عمارتیں دیکھیں اور بڑے آرام سے نئی بندرگاہ کی سیر پر چلے گئے۔ ہم لوگ (رات کو جہاز چلانے والے) پورا ٹائم الٹیاں کرتے رہے اور دوسرے دن بستر میں پڑے رہے۔

جن کا جہاز یا سمندر سے واسطہ نہیں پڑا ہے ان کی دلچسپی کے لئے سی سکینیس کے سلسلے میں ایک اور چیز یہاں بتانا چاہتا ہوں کہ سی سکینیس کا ڈائریکٹ واسطہ خراب سمندر Rough Sea یا خراب موسم سے نہیں ہے بلکہ جہاز کے ہلنے سے ہے جو خراب سمندر اور موسم کی وجہ سے ہلتا ہے یا ہچکولے کھاتا ہے اور یہ کئی قسم کے ہیں۔ مثال کے طور پر جہاز اگر لکڑی کے گھوڑے کی طرح آگے پیچھے ہو تو اس کو پچنگ کہتے ہیں۔ پچنگ میں جب آگے کا حصہ سمندر میں جاتا ہے تو پیچھے کا حصہ اوپر اٹھ جاتا ہے۔ رہائش گاہ درمیان

میں ہونے کی وجہ سے وہاں اتنے جھٹکے محسوس نہیں ہوتے لیکن جہاز کے آگے یا پیچھے کے سرے پر کھڑے ہونے پر آپ کو ایسا لگے گا جیسے آپ سات منزلہ عمارت سے نیچے گر رہے ہیں۔

کبھی کبھی جہاز کو دائیں یا بائیں طرف سے ہوائیں یا سمندری لہریں ٹکراتی ہیں اور جہاز آگے پیچھے جھومنے کے بجائے دائیں بائیں ہلتا رہتا ہے۔ جہاز کی ایسی چال (Movement) کو رولنگ کہتے ہیں اور رولنگ بھی دو قسم کی ہے۔ ایک Stiff کہلاتی ہے اور ایک Tender۔ یہ اس پر Depend کرتا ہے کہ جہاز کے گوداموں میں بھاری سامان نیچے رکھا گیا ہے اور ہلکا اوپر یا ہلکا نیچے بھاری اوپر۔ Stiff والی حالت زیادہ تکلیف دیتی ہے یعنی زیادہ سی سکینیس ہوتی ہے (زیادہ چکر آتے ہیں، زیادہ الٹیاں آتی ہیں)۔ رولنگ کے مقابلے میں پچنگ زیادہ خراب ہوتی ہے جس میں ہمیشہ یہ محسوس ہوتا ہے کہ پیٹ سے انٹریاں باہر نکل رہی ہیں۔

پچنگ کے علاوہ کبھی کبھی ہوا کا رخ اور لہروں کی لمبائی اور ابھار اس قسم کا ہوتا ہے کہ جہاز کا پچھلا حصہ کوئی خاص اوپر نیچے نہیں ہوتا، لیکن آگے کا حصہ بہت زیادہ اوپر اٹھ جاتا ہے اور نیچے آتے وقت آرام سے آنے کی بجائے جھٹکے کے ساتھ نیچے گرتا ہے اور آنے والی لہر کے پیٹ (Crest) پر ہتھوڑے کی طرح لگتا ہے۔ جہاز کی اس چال کو پائونڈنگ کہتے ہیں۔ اس سے جہاز میں سوار لوگوں کو تو تکلیف محسوس ہوتی ہی ہے لیکن جہاز کے ڈھانچے کو بھی کافی نقصان پہنچتا ہے۔ اس کے آگے کے پرزے (Welds) ڈھیلے ہو جاتے ہیں اور رنگ روغن اکھڑ جاتا ہے۔

اس طرح طوفانی ہوائوں اور خراب سمندر میں جہاز مختلف چالیں اختیار کرتا ہے جن کے حساب سے کم یا زیادہ سی سکینیس ہوتی ہے لیکن کبھی کبھی جہاز کے ہلنے کے باوجود سی سکینیس نہیں ہوتی ہے، بلکہ سی سکینیس والی بے چینی اور مایوسی کے بجائے دل باغ و بہار رہتا ہے یعنی آدمی نارمل سے زیادہ بہتر محسوس کرتا ہے۔ یہ اس وقت ہوتا ہے جب ہوا یا لہروں کا رخ جہاز کے پیچھے سے ہو۔ اس صورت میں جہاز کی رفتار بھی بڑھ جاتی ہے اور یہی طوفان یا لہریں جہاز کے سامنے سے لگنے سے رفتار کم ہو جاتی ہے اور زبردست قسم کا سی سکینیس ہوتا ہے یعنی ایک ہی سمندر میں مخالف رخ میں جانے والے جہازوں میں سے

ایک مزے میں جا رہا ہوتا ہے تو دوسرے کی حالت خراب ہوتی ہے، حالانکہ دونوں جہاز پچنگ کرتے رہتے ہیں اور موسم بھی دونوں کے لئے طوفانی ہوتا ہے۔

ایک دفعہ جس جہاز پر میں چیف انجنیئر تھا اسے ہم کراچی سے لندن لے جا رہے تھے۔ بحر عرب پار کر کے ہمارا جہاز بحر احمر میں پہنچا تو مجھے پتہ چلا کہ ہماری جہاز ران کمپنی کا ایک اور جہاز جس پر میرا بہنوئی کیپٹن وسطرو اپنی فیملی کے ساتھ تھا، یورپ سے کراچی آ رہا تھا۔ ہمارے جہاز مختلف سمندروں اور بندرگاہوں میں رہنے کی وجہ سے ہمیں ایک دوسرے سے ملے ہوئے ایک دو سال ہو گئے تھے۔ اب میرے حساب سے ہمارے جہاز سویز کینال کی بندرگاہ پورٹ سعید میں ایک دوسرے سے ملنے والے تھے لیکن کسی وجہ سے ان کا جہاز سویز میں پہنچنے سے دو دن پہلے ہمارا جہاز سویز پار کر کے بحر روم میں داخل ہو گیا۔ اب اتنا ہو سکتا تھا کہ ایک دوسرے کے قریب سے گذرتے وقت وائر لیس سسٹم (VHF) پر بات چیت کر سکتے تھے۔

بحر روم میں دوسرے یا تیسرے دن جزیرہ مالٹا کے قریب ہمارے جہاز ایک دوسرے سے بات کرنے کی رنج میں آ گئے اب یہ تھا کہ موسم اور سمندر بری طرح خراب تھے لیکن طوفان ان کے جہاز کے پیچھے کی طرف سے تھا یعنی Following ہونے کی وجہ سے وہ بہت خوش تھے اور ہمیں سامنے کا سمندر اور طوفان ملنے کی وجہ سے ہمارے جہاز کی بری حالت تھی۔ کیپٹن بشیر سے رسمی علیک سلیک کر کے جلدی جان چھڑانا چاہتا تھا کیونکہ سی سکینس کی وجہ سے بری حالت تھی اور ادھر کیپٹن بشیر والوں کو کوئی ہوش نہیں کہ ہمارے جہاز پر لوگوں کے ساتھ کیا گذر رہی ہے۔ کیپٹن بشیر کے بچے ماموں یہ بات... ماموں وہ بات... بتانے لگے یا کراچی کی خبریں پوچھنے لگے تو ختم کرنے کے موڈ میں نہ تھے۔ آخر میں نے کیپٹن بشیر کو کہا کہ اب باقی خبریں ایک ہفتے بعد کراچی پہنچ کر خود معلوم کر لینا اور اس کی توجہ اس حقیقت کی طرف دلوائی کہ فالوئنگ سی آپ کے جہاز کو مل رہا ہے اور آپ کا سفر موج مزے میں گذر رہا ہے یہاں پر سب لوگوں کی بری حالت ہے اور کوئی بات کرنے میں مزہ نہیں آ رہا ہے۔ اس وقت اسے احساس ہوا اور قہقہہ لگاتے ہوئے کہا کہ واقعی جس مرحلہ سے ہم گذر رہے ہیں اس کا وہ اندازہ لگا سکتا ہے۔

بہر حال یہ بھی قدرت کے کھیل ہیں کہ ایک ہی سمندر ایک ہی موسم ایک ہی کمپنی کے ایک ہی سائز کے جہاز اور دونوں جہاز پچنگ کر رہے ہیں لیکن ایک جہاز کی پچنگ اس میں سوار لوگوں کو آرام پہنچا رہا ہے اور دوسرے جہاز کے لوگوں کو تکلیف پہنچا رہا ہے۔

n

اچھی لڑکی سے کیا مراد ہے...؟

کوئی بیس برس بعد بچپن کے ساتھی انجینئر سے کوالا لپور کے ہوائی اڈے پر ملاقات ہوئی۔ وہ تھائی لینڈ کے شہر بنکاک جا رہا تھا اور میں ملائیشیا کے ہی ایک اور شہر ملاکا جا رہا تھا جہاں میں کنارے کی نوکری کر رہا تھا۔ ابتدائی دنوں میں ہم ایک ہی جہاز پر کافی عرصہ Sail کر چکے تھے۔ اسے سب لوگ کالیا کہہ کر پکارتے تھے۔ خیر گورے تو ہم بھی نہ تھے لیکن یہ نام، جس میں نفرت کے بجائے پیار کا جذبہ تھا، اس پر پڑ گیا تھا۔

جن دنوں یعنی 1967-68ء میں ہم لوگوں نے سمندر کی نوکری کا آغاز کیا تھا جہاز آج کل کی طرح نہ تو ماڈرن تھے اور نہ آٹومیٹک۔ پرانے زمانے کے جہاز ہوتے تھے جن کے تیل، بھاپ اور دھوئیں کے پائپ آئے دن پھٹتے رہتے تھے۔ انجن روم کی ڈیوٹی بہت مشکل اور کٹھن ہوتی تھی۔ رینک میں ہم جو نیئر تھے یعنی ففٹھ انجینئر کہلاتے تھے۔ تنخواہ بہت کم تھی (چار سو بارہ روپے) یعنی بٹوہ خالی خالی رہتا تھا لیکن خوشیوں کے انبار تھے۔ بات بات پر تہقہ ہوتے تھے۔ جہاز جیسے مختصر جزیرے اور قید خانے پر ہمارے لئے خوشیوں کو جنم دینے میں ہمارے دوست کالئے کا بڑا ہاتھ تھا۔ وہ ہمیشہ دنیا جہاں کے لطیفے اور کبھی نہ ختم ہونے والے واقعات سناتا رہتا تھا۔ سینئر انجینئروں کی ڈانٹ ڈپٹ اور بندر گاہ میں ہم لوگوں کو چھٹی نہ ملنے جیسے اداس لمحوں سے بھی وہ کوئی نہ کوئی ہنسی مذاق کا پہلو نکال کر ہمارے لئے بے پناہ مسرتیں پیدا کرتا تھا۔ اپنے اور پرانے، اصلی اور فرضی عشق اور دنیا بھر کی لڑکیوں کی باتیں ہمارے دلپسند عنوان ہوا کرتے تھے۔

آج کوئی پچیس برس بعد کوالا لپور کے ہوائی اڈے پر اس سے اچانک ملاقات ہوئی تو سمجھ میں نہیں آ رہا تھا کہ کس موضوع پر بات شروع کریں۔

”کالئے...!“ میں نے ابتدا کی۔ ”جوانی کے دنوں میں ملے تھے اس کے بعد اب مل رہے ہیں۔ کتنی عمر گزر گئی! بوڑھے ہو گئے ہیں۔ دل تو تمہارا پہلے ہی صاف اور سفید تھا اب وقت کے بھوت نے بال بھی سفید کر دیئے ہیں...“

میں نے اسے کچھ کہنے کے لئے وقفہ دیا۔ لیکن اس کو خاموش اور خلا میں گھورتا پایا تو میں چہر بولا۔

”اور ہاں... کالئے! ... وقت کے ساتھ تم بہت سنجیدہ اور گھمبیر ہو گئے ہو۔“



”بس یار کیا پوچھتے ہو... تم نے کنارے کی نوکری اختیار کر کے اچھا کیا... میں ابھی تک Sail کر رہا ہوں ... ایک غیر ملکی جہاز جوائن کرنے کے لئے بنکاک جا رہا ہوں“۔ یہ کہہ کر اس نے سگریٹ کا ایک لمبا کش لیا اور منہ سے دھوئیں کے گول گول دائرے خارج کرنا شروع کئے جن کے لئے وہ جوانی کے دنوں میں ہیبرگ، لیورپول اور بالٹیمور جیسی بندر گاہوں کے مہ خانوں (pubs) میں بیٹھ کر کہا کرتا تھا کہ یہ گول چھلے نہیں لڑکیوں کی چھاتیاں ہیں۔ پاکستانی، ہندوستانی، ایرانی، مصری وغیرہ۔ شروع کے بڑے دائرے سینگال، نائیجیریا، اور ایتھوپیا کی جشنوں کے لئے وقف ہوتے تھے۔ آخر والے چھوٹے اور فرائی انڈی کے طرح پچکے ہوئے دائرے جاپانی اور چینی لڑکیوں کے سائز کی نشاندہی کرتے تھے۔ اور ہم اس قسم کی بیکار اور بیہودہ باتیں سن کر پاگلوں کی طرح ہنستے تھے۔

”کالئے! ... وہ دن یاد ہیں جب ہم جہاز پر سوار، اور دنیا کی عورتیں ہمارے دل و دماغ پر سوار ہو کر تہی تھیں“۔

”جی ہاں!“۔ اس نے مجھے غور سے گھور کر سگریٹ کا ایک لمبا کش لیا اور دھوئیں کو منہ سے ایک ساتھ جلدی جلدی خارج کیا۔ جس کے لئے وہ کہتا تھا کہ: ”بوانلر کا گچ گلاس بلوڈائون blow down کر رہا ہوں“۔

ان دنوں ہم سب کا دلپسند عنوان یہی ہوتا تھا کہ: ”خوشگوار زندگی گزارنے کے لئے کیا ہونا چاہئے؟“۔ کالئے نے کہا۔

”دوسروں کے لئے کیا ہوتا تھا یا کیا ہونا چاہیے“، میں نے کہا، ”لیکن تمہارے لئے عورت ہی سب کچھ ہوا کرتی تھی...“۔

”نہیں...“۔ اس نے بچی ہوئی سگریٹ کی لمبائی کو اور میرے چہرے کو غور سے دیکھ کر کہا: ”بہتر زندگی گزارنے سے ہم سب کی ایک ہی مراد ہوا کرتی تھی کہ کوئی لڑکی ہو... جھیل سی نیلی آنکھوں اور لمبے بالوں والی جو ایک ہی اشارے پر ہماری ہو جائے...!!“۔

”کیا بات ہے! ... بالکل درست فرمایا... لیکن کالئے اب عمر گزرنے اور عقل آنے کے ساتھ یہ ساری باتیں احمقانہ لگ رہی ہیں...“۔ میں نے کہا۔

”جی ہاں! ... اس نے فلاسفروں کی طرح بڑی سوچ بچار کے بعد گردن کو اوپر نیچے کر کے میری بات کی تائید کی، اور کہا۔ ”یہ سارے بکو اس قسم کے اصول آج سے دو تین دہائیاں پہلے کے تھے۔“

”واقعی!...!“ میں نے اس کے سر سے تال ملاتے ہوئے کہا۔

”یہ ساری غلط سوچیں اور واہیات خیالات جوانی کے دنوں کے تھے۔“ اس نے بقیہ سگریٹ کو نیچے پھینک کر پائوں سے روند اور پھر ماچس نکال کر دوسری سگریٹ سلگائی اور کہا۔ ”وقت کے پھپھے نے جوانی کی ان بیوقوفیوں سے نکال دیا ہے... اب یہی کہوں گا کہ خوشحال زندگی گزارنے کے لئے ضروری نہیں کہ لڑکی نیلی آنکھوں والی اور لمبے بالوں والی ہو... ہر قسم کی آنکھوں اور بالوں والی لڑکی چل سکتی ہے۔“ یہ کہہ کر وہ اپنے سامنے کھڑے ہوئے مسافروں اور ان کو الوداع کرنے والوں کو مڑ مڑ کر دیکھنے لگا۔

”کالئے! ... یہ تو بتاؤ... کسی کے ساتھ ہو یا ہمیشہ کی طرح اکیلے بیچلر بوائے ہو...؟“ میں نے اس سے پوچھا۔

”آج کل میں کسی اچھی لڑکی کی تلاش میں ہوں۔“ اس نے بتایا۔

”اچھی لڑکیاں تو بہت ہیں!...!“ میں نے اسے جواب دیا۔ ”تمہیں یہاں ملائیشیا میں بھی بہت ساری مل سکتی ہیں... اس ملک کی آدھی سے زیادہ مردم شماری مسلمانوں کی ہے...“

”اچھی لڑکی سے تمہاری کیا مراد ہے...؟“ اس نے میری بات سنی ان سنی کر کے مجھ سے سوال کیا۔ میں سوچ میں پڑ گیا۔ اتنے شارٹ نوٹس پر کالئے جیسے فلسفی عاشق کو کوئی قابل قبول definition بتانا میرے لئے آسان نہ تھا خاص کر وہ جو اس کے پہلے سے سوچے ہوئے معیار پر فٹ اتر آئے۔ میں نے گرتے سنبھلتے جواب دیا۔

”اچھی لڑکی؟... اچھی لڑکی سے میرا مقصد ہے... وہ لڑکی جو باکردار ہو... بااخلاق ہو... پڑھی لکھی ہو... اور... نیک ہو...!“

”نہیں بھئی!...!“ کالئے نے میری بات سے بیزاری کا اظہار کرتے ہوئے میری بات کاٹی اور غصے میں سگریٹ پھینک کر کہا۔ ”اچھی لڑکی سے میرا مطلب آج بھی وہی لڑکی ہے جو خوبصورت ہو... جوان ہو... اور ایک ہی اشارے سے ہم پر فدا ہو جائے!...!“

ہمارے اوپر لگے ہوئے لائوڈ اسپیکر سے تھائی ایئر لائن کے مسافروں سے جہاز میں بیٹھنے کیلئے اعلان ہوا۔  
 کالنے نے جلدی جلدی سگریٹوں کا پیکٹ جیب میں ڈال کر اپنا بریف کیس اٹھایا۔ میں نے آگے بڑھ کر  
 اس سے الوداعی ہاتھ ملایا اور کہا۔  
 ”جی ہاں...! کالنے...! اگر یہ بات ہے تو آپ بکاک ضرور جائیں۔“

n

بزرگ شیطان

میں فارسی پڑھا ہوا نہیں ہوں لیکن اس کے کچھ الفاظ بڑے دلچسپ ہیں۔ خاص طور پر ٹیکنیکل الفاظ جو  
 انگریزی یا دوسری زبانوں سے لئے گئے ہیں۔ ایک دفعہ جرمنی میں ایک ایرانی جہاز کی مرمت کا کام چل  
 رہا تھا۔ اس کے برابر میں (Along Side) ہمارا جہاز تھا جس کا ٹر بوجا جر خراب ہو گیا تھا۔ شام کے  
 وقت اپنے جہاز کے عرشے پر کھڑے ہو کر ایرانی جہاز پر چہل قدمی کرنے والے ڈیوٹی انجینئر سے ہاتھ  
 کے اشارے سے علیک سلیک کر کے کچھ خیر خبر پوچھنے کی کوشش کی۔ لیکن اسے انگریزی بالکل نہیں آ  
 رہی تھی۔ اور میں اس کی زبان فارسی سے بالکل ناواقف تھا۔ میں یہ معلوم کرنا چاہتا تھا کہ اس کا جہاز جو

کہ دیکھنے میں اچھا خاصا نیا لگ رہا تھا اس کی کیا چیز خراب ہو گئی ہے۔ بہر حال شپ یارڈ کی مشینوں کے شور و غل میں، میں صرف یہ سن اور سمجھ سکا کہ ان کا دیگ بخار خراب ہے، یعنی بخار کا دیگ۔

ہمارے جہاز کے وہاں سے sail کرنے کے کچھ دنوں بعد مجھے پتہ چلا کہ جس دیگ کا ایرانی انجینئر ذکر کر رہا تھا اس کا واسطہ گیلی (باورچی خانہ) میں کوئی چیز پکانے والی دیگ سے نہیں بلکہ انجن روم سے ہے اور وہ ”بخار کا دیگ“ یعنی بھاپ پیدا کرنے والا دیگ کوئی اور چیز نہیں بلکہ بواٹلر (Boiler) ہے۔

واقعی جہاز کا بواٹلر ایک بڑی دیگ ہی تو ہے، جس میں پانی کو پکا کر بھاپ بنایا جاتا ہے۔

نیمینی صاحب کے انتقال کے بعد ایرانی لوگ امریکیوں کو جو مہذب قسم کی گالیاں دینے لگے وہ زبان کے لحاظ سے کم دلچسپ نہیں تھیں۔ ایک گالی جو اس وقت مجھے یاد ہے، وہ ہے ”شیطان بزرگ“۔ مجھے شروع میں بے حد تعجب ہوتا تھا کہ یہ کیسی گالی ہے جس میں امریکیوں کو خراب (شیطان) کہا جاتا ہے تو اچھا (بزرگ) بھی! کیوں کہ ہم گائوں والوں نے تو بچپن سے اپنی زبان میں یہی سنا تھا کہ بزرگ، لمبی داڑھی والا نیک انسان ہوتا ہے۔ یعنی پہنچا ہوا شخص! ہمارے دوست آصف غیور، جو ایران میں کافی عرصہ رہے ہیں اور ایران کے جہاز چلاتے ہیں انہوں نے ترجمہ کر کے بتایا کہ فارسی زبان میں بزرگ بڑے کو کہتے ہیں۔ معنی ”بوڑھا“۔ یعنی ہر لحاظ سے بہت بڑا اور ”شیطان“ کے معنی خلل پیدا کرنے والا۔ ٹھگ فنکار۔

لفنگا۔ یعنی بہت بڑا ٹھگ۔

کون کبخت عورت شادی کرے گی!

ایک دفعہ ہمارے جہاز کا ”انجن سرنگ“ ایک سفید داڑھی والا بڑی عمر کا پٹھان تھا۔ وہ اتنا بوڑھا تھا کہ اس کی آنکھوں کی بھوئیں بھی سفید تھیں۔ کم از کم پینسٹھ سال کا ہو گیا ہو سکتا ہے اور بھی زیادہ عمر کا ہو، جس کا اسے بھی علم نہیں تھا۔ لیکن کمال کی بات یہ ہے کہ اس میں ایمان کا جذبہ اور ہمت اتنی تھی کہ خراب سے خراب سمندر اور موسم میں، انجن روم کی سخت گرمی میں، بارش اور طوفان میں مشکل سے مشکل کام کر لیتا تھا اور وہ اپنے ساتھی نوجوان، تیل والوں اور آگ والوں کے مقابلے میں ہمیشہ ہشاش بشاش نظر آتا تھا۔ حالانکہ وہ چلنے میں کچھ لنگڑاتا بھی تھا اور اسے دے کا بھی عارضہ تھا لیکن صوم و صلوات کا ایسا پابند تھا کہ اس سے شاید ہی کسی نماز کا وقت رہ گیا ہو۔ ہر وقت درود شریف پڑھتا رہتا تھا۔ انجن روم کی آسمان کی طرف جاتی ہوئی اونچی اونچی سیڑھیاں پلک جھپکتے میں پار کرتا تھا۔ کافی بھاری مشین پرزے اور اوزار اٹھا کر لے آتا تھا اور انجن کی مرمت میں ہاتھ بٹاتا تھا۔ جو مشین زیادہ وزنی ہونے کی وجہ سے اٹھا

نہیں سکتا تھا تو اس کو رسی باندھ کر گھسیٹتا تھا۔ اپنے ماتحت عملے (آگ والوں اور تیل والوں) کو بھی سیدھا کر کے رکھتا تھا۔ کبھی پیار محبت سے تو کبھی ڈانٹ ڈپٹ سے کام مکمل کرواتا تھا۔ جہاز بہت پرانا تھا، دن ختم ہو جاتا مگر کام نہیں۔ کوئی بھی اس سرنگ کو جل نہیں دے سکتا تھا۔ ہر ایک کو اپنی عقابی آنکھوں سے گھورتا تھا۔ زیادہ غصے میں گالیوں کا استعمال بھی فراخ دلی سے کرتا تھا۔

ایک دفعہ جاپانی بندرگاہ اوسا کا سے لنگر اٹھاتے وقت جہاز کے انجن کے لئے کچھ کیمیاوی دوائیوں (پیروکلین وغیرہ) کے کچھ چھوٹے ڈرم آگئے۔ ہمارے مقامی آفس کا نمائندہ یہ چھوٹے سائز والے ڈرم جہاز کے گینگ وے (سیڑھی) کے پاس جیٹی پر چھوڑ کر چلا گیا۔ وہ یہی سمجھا کہ جہاز کی ڈیرک (کرین) کے ذریعے ہم لوگ اوپر ڈیک پر رکھو لیں گے جہاں سے ضرورت کے وقت انجن روم میں لے جانا آسان رہے گا۔ لیکن یہ ڈرم آنے سے پہلے ڈیوٹی آفیسر نے جہاز کی sailing کی تیاری میں جہاز کی ڈیریکس محفوظ کر لی تھیں، یعنی بند کر کے باندھ لی تھیں اور اب چونکہ ان ڈرموں کا واسطہ انجن روم سے تھا اس لئے انجن روم میں کام کرنے والے آگ والوں کی یہ ڈیوٹی تھی کہ وہ لوگ ان ڈرموں کو بندرگاہ کی جیٹی سے اٹھا کر جہاز کے عرشے تک اوپر لے آئیں۔ انجن سرنگ نے جو آگ والوں اور تیل والوں کا ایسا ہی انچارج ہے جیسے زمینوں پر کام دار ہاریوں کا ہوتا ہے، اپنے چاروں آگ والوں کو جلدی جلدی ڈرم اٹھا کر لے آنے کے لئے نیچے جیٹی پر بھیجا۔

ڈرم کوئی اتنے بھاری نہ تھے مگر کیونکہ ایک تو یہ لوگ کچھ کچھ تھکے ہوئے تھے اور سب سے بڑی بات یہ کہ سب نئے تھے اور ان کو اٹھانے کا صحیح طریقہ بھی نہیں آ رہا تھا۔ آخر ایک ایک ڈرم کو دو دو آگ والے پکڑ کر سیڑھی چڑھنے لگے۔ ایک تو جہاز کافی اونچا تھا اس لئے سیڑھی تر چھی ہونے کے بجائے عمودی زیادہ ہو گئی تھی۔ راستے میں ہنسی مذاق کرنے کی وجہ سے شاید فاصلہ اور بیلنس صحیح نہیں رکھنے سے، اوپر والے دو آگ والوں کے ہاتھوں سے ڈرم پھسل کر نیچے جا گرا۔

جہاز کو بندرگاہ سے باہر نکالنے والا جاپانی پائلٹ جہاز پر پہنچ چکا تھا۔ جہاز کو چلانے کے لئے انجن تیار تھا۔ خلاصی لوگ اپنی اپنی پوزیشنوں پر کھڑے ہو چکے تھے۔ بندرگاہ پر کام کرنے والے، جہاز کے رسوں کو ہاتھوں میں تھامے انتظار کر رہے تھے کہ جیسے ہی ڈرم جہاز پر چڑھ جائیں تو رسوں کو کھول کر جہاز کو آزاد

کر دیا جائے۔ اوپر کے پورٹ ہول (کھڑکی) سے میں بے چینی سے انتظار کر رہا تھا کہ جیسے ہی ڈرم اوپر پہنچیں تو انجن اسٹارٹ کیا جائے۔ لیکن یہ چاروں آگ والے ہر چیز سے بے نیاز، جیٹی پر کھڑے ایک دوسرے سے مذاق کر رہے تھے۔ اتنے میں جہاز کے عرشے پر کھڑے، ہمارے انجن سرنگ کی نظر ان پر پڑی۔ ہاتھ میں جو مشینوں کا سامان تھا اس کو وہیں چھوڑا اور آگ والوں کو غصیلی نظروں سے گھورتا، لنگڑاتا ہوا سیڑھی کے پاس پہنچا۔ نیچے کھڑے ہوئے آگ والے اپنے سرنگ کو سیڑھی سے نیچے اترتا دیکھ کر خاموش ہو گئے لیکن ڈرم کو اٹھانے سے اب بھی گھبراہٹ تھی۔ سرنگ نے پھولی ہوئی سانس کی حالت میں آدھی سیڑھی ہی سے اپنے آگ والوں سے چیخ کر کہا: ”کیا بات ہے...؟“

’سرنگ دیکھتا نہیں پڑا ہے کہ ڈرم بھاری ہے...!‘۔ آگ والوں میں سے ایک مکرانی نے سرنگ کے سوال کا اسی ٹون میں جواب دیا۔ سرنگ کو سن کر آگ لگ گئی۔ اس کے کان ٹماٹر کی طرح سرخ ہو گئے۔ وہ نیچے کی طرف تیز تیز اترنے لگا اور غصے میں آنکھیں نکال کر کہا: ”یہ بھاری ہیں! کچھ شرم کرو بے غیر تو! لعنت ہو تمہاری مردانگی پر۔ تم جیسے ٹوٹی ہوئی کمر والوں سے کون عورت شادی کرے گی؟“

سرنگ نے نیچے ڈرموں کے پاس پہنچ کر ایک ڈرم کو اپنی طرف گھسیٹ کر اسے کھڑا کیا۔ اس کے ہتھے (ہینڈل) میں ہاتھ ڈال کر جھٹکے کے ساتھ اسے اوپر اٹھایا تو سیدھا اس کے کندھے پر آگیا۔ پھر ایک ہاتھ سیڑھی کے رے میں اور ایک سے ڈرم کو مضبوطی سے پکڑ کر، اوپر چڑھنے لگا۔

بوڑھے سرنگ کو اکیلے ڈرم اٹھاتا دیکھ کر آگ والوں کو شرم (اور ڈرم اٹھانے کا طریقہ) آگیا۔ دس پندرہ منٹوں میں بندر گاہ کی جیٹی ڈرموں سے خالی ہو گئی اور جہاز اوسا کی بندر گاہ چھوڑ کر جنوبی کوریا کی پوسان نامی بندر گاہ کی طرف چل پڑا۔

ہم بات کر رہے تھے بوڑھے سرنگ کی! اور خاص طور اس کی بڑی عمر کی! ہم اس سے اس کی عمر کا پوچھتے تھے تو بڑی معصومیت سے کہتا تھا:

”جناب! یہ تو مجھے بھی معلوم نہیں ہے... بیٹا نہیں ہے... تین بیٹیاں تھیں ان کی شادیاں ہوئے بھی عرصہ گزر گیا ہے۔ ان کے بچے بھی جوان ہونے کو ہیں!“

یا عمر پوچھنے پر جواب دیتا تھا:

”پتہ نہیں! شادی سے پہلے تو جہاز پر گورے تھے لیکن شادی کے کئی سال بعد جب میں جہازوں پر آیا تو اس وقت بھی گورے لوگ جہاز چلاتے تھے۔ پاکستان بھی بعد میں بنا۔“

ایک دن میں کیپٹن کے کمرے میں بیٹھا تھا تو کسی کام کے لئے یہ سرنگ کیبن میں آیا۔ کیپٹن خود بھی کافی بڑی عمر کا تھا لیکن سرنگ سے بہت چھوٹا تھا۔ کیپٹن کو آنکھ مار کر میں نے انگریزی میں کیپٹن کو سرنگ سے عمر پوچھنے کے لئے کہا۔

”سرنگ! کتنے سال گزارے ہیں تم نے۔“ کیپٹن نے سرنگ سے پوچھا۔

سرنگ نے اپنی پھولی ہوئی سانس پر کنٹرول کرتے ہوئے پشتو لہجے میں بتایا:

”سر چالیس اور دو!“

”سرنگ کچھ تو خیال کرو۔“ کیپٹن نے قہقہہ لگاتے ہوئے کہا۔ ”چالیس اور دو یعنی صرف بیالیس سال!“

کیپٹن کے ساتھ مجھے بھی تعجب ہوا کہ سرنگ ایک دم سفید جھوٹ بول رہا ہے۔

”جی ہاں! ... بیالیس!“ سرنگ نے معصوم صورت بنا کر ایک دفعہ پھر وہی تعداد دہرائی۔

”سرنگ کمال کرتے ہو۔“ کیپٹن نے ضد کی۔ ”تمہاری بیالیس سال عمر! میں آپ کی اولاد کے برابر پھر بھی پچاس کے قریب پہنچ چکا ہوں۔ تمہارے بیالیس سال کیسے ہوئے؟“

”بالکل! آپ میری سی ڈی سی (جہاز پر نوکری کرنے اور دوسرے ملک میں جانے کے لئے پاسپورٹ قسم کی کتاب) دیکھ سکتے ہیں... میں نے جہاز پر بیالیس سال گزارے ہیں یعنی اتنی میری سمندر کی نوکری ہے۔“

یہ سن کر ہم لوگوں نے اطمینان کی سانس لی۔

”سرنگ! ہم لوگ آپ سے آپ کی ٹوٹل عمر پوچھ رہے ہیں، کیپٹن نے سرنگ کی عمر معلوم کرنے کے لئے ایک دفعہ پھر کوشش کی۔

”پیدا ہونے سے اب تک کتنے سال گزارے ہیں؟“



بوڑھا پٹھان سرنگ کچھ دیر خلا میں گھورنے کے بعد کہنے لگا: ”جب میری شادی ہوئی تھی، پورے آٹھ سال کے بعد انگریزوں کی جرمن روسیوں سے لڑائی ہوئی تھی...!!“۔ سرنگ نے ہمیشہ کی طرح اپنی کہانی شروع کی۔

”بس بس سرنگ! ... آگے کا قصہ مجھے آپ کے چیف انجینئر بتا چکے ہیں... یہ بتاؤ کہ کس کام کے لئے میرے پاس آئے ہو؟“۔

ہمارے کیپٹن نے سرنگ کا مزید قصہ سننے سے بہتر یہی سمجھا کہ ہتھیار ڈال دیئے جائیں۔

### موئن جو دڑو نظر نہیں آنا

کسی مکان، اسکول یا کالج میں کچھ عرصہ رہنے کے بعد اس سے وابستگی ہونا یا اس کی یاد آنا کوئی غیر معمولی بات نہیں ہے لیکن اتنی بھی نہیں جتنی ہمارے دوست چیف انجینئر مہتاب کو اس کے پرانے جہاز موئن جو دڑو کی یاد ستاتی تھی۔ موئن جو دڑو نام کا جہاز آج سے کوئی پندرہ سال پہلے 1969ء میں یوگوسلاویہ کے شپ یارڈ اسپلٹ میں بنا اور ہمارے کلنگ نے اس وقت فور تھ انجینئر کی حیثیت سے اس جہاز پر سفر کیا۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ وہ اس جہاز پر بہت ہی لمبے عرصے کیلئے رہے۔ MOT کے دونوں امتحانات کیلئے اسی جہاز پر اپنا 'سی ٹائم' مکمل کیا اور اس کے بعد کافی عرصہ اسی جہاز پر سیکنڈ انجینئر اور بالآخر چیف انجینئر بھی رہے۔ اور پھر اس جہاز کو چھوڑے ہوئے بھی کافی سال گزر گئے اور جہاز راں کمپنی کے دوسرے جہازوں پر دنیا کے مختلف سمندروں پر SAIL کرتے رہے۔ لیکن مہتاب صاحب جب بھی پی کر آٹوٹ ہوتے تو نشے کی حالت میں انہیں ہمیشہ موئن جو دڑو جہاز نظر آتا تھا۔ وہ اپنی کیمین کی سمندر والی کھڑکی (Port Hole) کھول کر سمندر میں چھلانگ لگانے کی کوشش کرتے تھے۔ ہمارے پوچھنے اور دریافت کرنے پر یہی کہتے تھے۔

”خدا راجھے چھوڑ دو... موئن جو دڑو سامنے کھڑا ہے... مجھے اپنے پرانے جہاز پر جانے دو“

پھر اچھا ہوا شراب پر بندش پڑ گئی اور مہتاب صاحب نے پینا چھوڑ دیا۔ اب وہ دن اور آج کا دن! مجال ہے ان کو پھر کبھی موئن جو دڑو جہاز نظر آجائے اور اپنے آپ کو سمندر میں پھینکنے کی کوشش کریں ورنہ

دوران سفر، کسی محفل میں بیٹھ کر پیتا وہ تھا اور اس کو پکڑنے کیلئے تیاری دو تین اور کرتے تھے کہ مہتاب کو مومن جو ڈرو جہاز یہ نظر آیا کہ وہ نظر آیا۔ اور کیا پتہ کس گھڑی وہ کھڑکی کھول کر خود کو پھینک دے اور بیچ سمندر میں ہم باقی جہازیوں اور کنارے پر بیٹھے ہوئے جہازران کمپنی کے مالکوں اور بیخروں کو مصیبت میں ڈال دے۔

میری چادر بدل دینا!...

کافی پرانی بات ہے، کوئی 1972ء کی جب میں جہاز پر تھرڈ انجینئر تھا۔ ان دنوں ساری دنیا میں جہاز زیادہ بن رہے تھے اور جہاز چلانے والوں کی اچانک کمی ہو گئی تھی۔ ہمارے ملک کی جہازراں کمپنیوں کا بھی یہ حال تھا۔ جس رفتار سے جہاز خریدے جا رہے تھے، ملک کی میرین اکیڈمی سے پاس ہونے والے ڈیک آفیسر اور میرین انجینئروں سے زیادہ تھے۔ جہازوں پر میرین انجینئروں کی کمی پوری کرنے کے لئے بی ای پاس مینیکل انجینئروں کو لیا جا رہا تھا اور ان کو جہاز پر بھیجنے سے پہلے ایک یا شاید ڈیڑھ سال، ایمر جنسی میں شپ یارڈ سے جہازوں کی مشینری مرمت کرنے کی ٹریننگ دلائی جاتی تھی۔ ہمارے جہاز پر بھی جو نیئر انجینئرز کی کمی تھی۔ جہازراں کمپنی نے وعدہ کیا تھا کہ کراچی پہنچتے ہی ہمارے جہاز پر ایک یا دو مزید انجینئرز ضرور بھیج دیں گے جو سمندر پر ”(1)۔ واچ کیپنگ“ انجینئرز کی مدد کرنے کے علاوہ بندر گاہ میں ”(2)۔ ڈے ورک“ بھی کریں گے۔

(1)۔ واچ کیپنگ (Watch Keeping) انجینئرز وہ ہوتے ہیں جو اکیلے جہاز کا انجن چلا سکیں اور مختلف مشینوں کی دیکھ بھال کر سکیں۔ جہاز کے نور تھ انجینئر، تھرڈ انجینئر، اور سکینڈ انجینئر وغیرہ اکیلے (Independent) واچ کر سکتے ہیں اور واچ کیپنگ انجینئرز کہلاتے ہیں۔ ان انجینئرز کے ساتھ معاونت کی خاطر ففٹھ انجینئر یا جو نیئر انجینئر رکھا جاتا ہے تاکہ چھوٹی موٹی مشین چلانے اور ان کا ٹمپریچر پریشتر قائم رکھنے میں مدد دیں۔

(2)۔ ڈے ورک: جہاز پر کچھ لوگ واپس کرتے ہیں یعنی چار گھنٹے دن کو اور چار گھنٹے رات کو جہاز چلاتے ہیں۔ جہاز چلانا ان کی جو ابداری ہوتی ہے۔ مشینوں کی مرمت اور دوسرا کام ڈے ورک والے انجینئرز کرتے ہیں جن کی ڈیوٹی دن کو صبح آٹھ بجے سے شام کو چار بجے تک ہوتی ہے۔ ڈے ورک میں وہ ٹینشن نہیں رہتی جو واپس کرنے میں ہوتی ہے۔

یورپ سے کوئی دس دن کے سفر کے بعد ہمارا جہاز جیسے ہی کراچی اینکرتج پر پہنچا تو وہاں دوسرے یا تیسرے دن کراچی ہیڈ آفس والوں نے ایک نیا ففٹھ انجینئر بھیج دیا۔ بلکہ دوپہر کو آفس سے VHF وائر لیس ریڈیو کے ذریعے پیغام آیا کہ خطیب نام کا ایک ففٹھ انجینئر شام کو بذریعہ بوٹ ہمارے جہاز پر آ رہا ہے۔ جہاز کے آدھے سے زیادہ لوگ کنارے چلے گئے تھے اور جہاز پر صرف وہ لوگ تھے جن کی ڈیوٹی تھی۔ اس دن میری سیکورٹی ڈیوٹی تھی یعنی جہاز پر رہنے کی ڈیوٹی تاکہ اگر موسم خراب ہو جائے تو انجن اسٹارٹ کر کے جہاز کو آگے پیچھے کیا جائے ورنہ جہاز تو لنگر گرائے ایک جگہ کھڑا تھا۔ نیویگیشن سائٹڈ پر سینڈ آفیسر تھا۔ میرے ساتھ دو میں سے ایک الیکٹریکل انجینئر سلطان تھا اور ایک ففٹھ انجینئر تھا۔ نئے انجینئر خطیب صاحب مغرب کے وقت جہاز پر پہنچے۔ آپ نے NED کالج سے B.E. کرنے کے بعد وہاں ایک سال پڑھایا بھی تھا۔ موٹے چشمے کے ساتھ شکل و صورت سے بھی پروفیسر اور شریف انسان لگ رہے تھے۔ (بعد میں پتہ چلا کہ وہ واقعی بہت ہی ایماندار اور نیک انسان بھی ہیں) لیکن پہلی دفعہ جہاز پر آنے اور وہ بھی کشتی میں اتنا سمندر پار کر کے جہاز کی پائلٹ لیڈر (رسیوں کی سیڑھی) سے جہاز پر اوپر چڑھنے کی وجہ سے کافی گھبرائے ہوئے تھے۔ خطیب کا یہ پہلا دن مجھے اب بھی یاد ہے۔ اس وقت جہاز کا نہ پر سر تھا (جو کمرے کی مختلف چیزیں سپلائی کرتا ہے) نہ ہی کھانا Serve کرنے والا اسٹیورڈ۔ بہر حال ڈیوٹی آفیسر نے جلدی جلدی ماسٹر کی کے ذریعے میس کے سامنے والا ایک کمرہ کھول دیا جو اس کے خیال میں ذرا بہتر حالت میں تھا اور جس میں پلنگ، بستر، کرسیاں، ٹیبل وغیرہ صحیح حالت میں تھیں۔ ہاتھ روم اور نلکے وغیرہ بھی صحیح حالت میں تھے۔ البتہ صابن، تولیہ، پردے وغیرہ نہیں تھے جو دوسرے دن پر سر ہی دے سکتا تھا۔ میں نے ڈر ڈر کر الیکٹریکل انجینئر سلطان کو کہا یہ غریب نیا نیا آیا ہے اور نہیں تو ایک بلب ہی اسے دے دو۔ اس کے کمرے کا پنکھا یا ایئر کنڈیشنر اگر کام نہیں کر رہا ہے تو

کل تمہارا الیکٹریشن صحیح کر دے گا۔ سلطان صاحب مجھ سے جو نصیر تھے لیکن اس کی اصول پرستی کی وجہ سے ہر ایک اس سے گھبراتا تھا۔ ڈیوٹی ٹائم میں وہ گدھے کی طرح کام کرتے تھے لیکن ایک دفعہ اس کی ڈیوٹی ختم ہو گئی اور اس نے یونیفارم یا بوائے سٹوٹ اتار کر اپنی فیورٹ ڈریس بنیان اور پجامہ پہن لیا تو پھر جہاز کا کام اس سے یاری دوستی میں ہی لیا جاسکتا تھا۔ نیوزی لینڈ ہو یا نائیجیریا، جبرالٹر ہو یا جمیکا ہمارا یار سلطان مجال ہے رات کے وقت یونیفارم پہنے۔ ان دنوں یونیفارم پہننے کی اتنی سختی بھی نہیں تھی، لیکن ڈھنگ کے کپڑے پہننے کے بجائے اس کے تن پر ہمیشہ بنیان اور میلا سفید پاجامہ رہتا تھا اور پائوں میں پھٹی ہوئی اسفنج کی چپل۔ بقول ان کے وہ اس ڈریس میں ہولی (گھر کی طرح) محسوس کرتے ہیں۔ باقی باتیں اور رعب تاب سراسم فورڈ ریفلس اور کلفرڈ وغیرہ جیسے انگریزوں جیسا رکھا تھا جو انگریزوں کی حکومت میں سنگاپور اور ملائیشیا جیسی انگریز بیٹھکوں کے گورنر اور ریزیڈنٹ تھے۔ جس وقت میں نے سلطان صاحب کو بلب دینے کیلئے کہا وہ گھڑی بڑی پرشگون تھی، کچھ اور مانگتا تو وہ بھی مل جاتا۔ حالانکہ سیکنڈ آفیسر اور میں یہ سمجھا کہ سلطان صاحب صاف انکار کر دیں گے لیکن دوسری گھڑی وہ پھٹی ہوئی چپل پہن کر اٹھ کھڑے ہوئے اور اپنے ٹیبل لیپ سے نکلا ہوا بلب ایک ہاتھ میں اور دوسرے ہاتھ سے سینہ کھجاتے ہوئے (سگریٹ پینا اور بنیان کے اندر ہاتھ ڈال کر سینہ کھجانا ان کا محبوب مشغلہ تھا) نئے آئے ہوئے نفتھ انجینئر کی کیمین کی طرف چل پڑے۔ دروازے سے نکلتے وقت ہمیں یہ کہا کہ بلب لگا بھی دیتا ہوں۔ یہ سن کر کچھ لمحوں کے لئے سیکنڈ آفیسر اور میں ایک دوسرے کو حیرت سے دیکھنے لگے۔ پھر سیکنڈ آفیسر نے اپنا منہ میرے کان کے قریب کر کے کہا:

”یار آج تو کمال ہو گیا!... تمہارا نیا نفتھ انجینئر بھی کیا یاد کرے گا کہ سلطان جیسے نواب ابن نواب نے بلب لگا کر دیا ہے، جو ڈیوٹی ختم ہونے کے بعد اپنے پنکھے کا سوچ تک آن نہیں کرتا۔“

”یہ تو صحیح ہے لیکن سلطان مولیوں کی طرح جس حال میں جا رہا ہے اس میں نیا انجینئر اسے آدمی سمجھے تو کافی ہے۔“ میں نے سیکنڈ آفیسر سے کہا۔ اس کے بعد میں میس میں چلا گیا۔ کھانے کا وقت ہو رہا تھا۔ بیرے سارے چھٹی پر کنارے گئے ہوئے تھے۔ میں نے اوون سے کھانا نکال کر میز پر لگایا اور سیکنڈ

آفیسر اور سلطان اور نئے آئے ہوئے ففتھ انجینئر خطیب صاحب کا انتظار کرنے لگا۔ تھوڑی دیر بعد سیکنڈ آفیسر قہقہے لگاتا ہوا آیا۔

”خیریت تو ہے؟“۔ میں نے پوچھا۔

”یار بہت بڑا ڈرامہ ہو گیا“۔ سیکنڈ آفیسر نے ہنسی روکتے ہوئے کہا۔ ”معلوم ہے تمہارے ففتھ انجینئر نے سلطان کو شاید بیرا سمجھا، جیسے ہی اس نے بلب لگا کر سوئچ آن کر کے داد وصول کرنے یا شکر یہ کے دو بول سنا چاہے تو ففتھ انجینئر خطیب نے اپنے بستر پر نظر دوڑا کر رعب سے اسے کہا... اے! سنو! میرے بستر کی چادر بھی بدلتے جانا“۔

اس بات کو کوئی پندرہ بیس سال ہو گئے ہیں۔ ہمارے ففتھ انجینئر خطیب کو چیف انجینئر بنے ہوئے بھی کئی سال ہو گئے ہیں لیکن آج بھی وہ جب کہیں نظر آتا ہے تو اس کو چھیڑنے کے لئے ہم وہی پہلے دن والی بات یاد دلاتے ہیں۔ ”سنو! میرے بستر کی چادر بھی بدلتے جانا“۔

## گرینڈ پا کا علاج

امریکہ (USA) کی جنوبی ریاست ٹیکساس کی بندرگاہ ہو سٹن سے ہمارے جہاز نے لنگر اٹھایا اور ایک قریب کی بندرگاہ پورٹ آر تھر کی طرف چل پڑا جہاں سے ہمیں افریقہ کے مغربی کنارے کی بندرگاہ ڈاکار کے لئے گندم اٹھانے تھی۔ ہو سٹن سے پورٹ آر تھر تک کوئی مشکل سے دس بارہ گھنٹے کا سفر ہے۔ پورٹ آر تھر جانے کے لئے کھلے سمندر کے بجائے چینل سے گزرنا پڑتا ہے اور وہاں سمندر کی گہرائی بھی کوئی خاص نہیں ہے۔ یہ دونوں چیزیں جہاز چلانے والوں کے لئے خوشگوار نہیں سمجھی جاتی ہیں اور جہاز کو auto پر (خود بخود) چلنے کے بجائے ہاتھ سے (Manually) چلایا جاتا ہے اور ہر ایک کو اپنی اپنی پوزیشن میں رہنا پڑتا ہے کیونکہ کیا معلوم سامنے سے آنے والا جہاز یا ہوا کا رخ ایسے حالات پیدا کرے کہ جہاز کو ایک دم روکنا پڑے یا (Astern پیچھے کی طرف) چلانا پڑے۔ بہر حال ساری رات جاگ کر گزاری۔ صبح فجر کے وقت سامنے افق پر پورٹ آر تھر کی بتیاں نظر آئیں اور آٹھ بجے تک جہاز جیٹی سے لگ گیا۔ جہاز کو رسیوں سے باندھنے کے بعد بندرگاہ والوں نے ایک دم پمپوں کے ذریعے فوارے کی صورت میں گندم کو جہاز میں پھینکنا شروع کر دیا۔ گندم کے دانے تو جہاز کے ہولڈ (گودام) میں گرتے گئے لیکن اس میں شامل مٹی اور تینکے پورے عرشے (Deck) پر اڑنے لگے۔ کیمین (کمرے) سے باہر نکلنا مشکل ہو گیا۔

اتفاق سے جہاز کے آگے کے سفر کے لئے استعمال میں آنے والا تیل (Lube Oil) بھی اسی بندرگاہ میں، اسی دن آگیا اور ہم انجینئرز کو تیل لینے کے لئے ڈیک پر بھاگ دوڑ کرنی پڑ گئی اور پورے دن میں ایک پل بھی سونے کو نہ مل سکا۔ شام تک مقررہ گندم جہاز پر چڑھ گئی اور ہمیں یہ بندرگاہ چھوڑ کر USA کی ایک اور بندرگاہ آئی ون ڈیل سے مزید سامان اٹھانے کے لئے کہا گیا۔ شام کو سات آٹھ بجے ہم نے پورٹ آر تھر سے لنگر اٹھایا اور آئی ون ڈیل کی طرف چل پڑے۔ یہ بندرگاہ بھی کافی قریب تھی۔ سمندر کھلا ہونے کی وجہ سے ہم لوگوں نے کوئی ایک دو گھنٹے کے بعد انجن کو آٹو پر رکھ کر اپنی اپنی کیمینوں

میں سونے کے لئے پروگرام بنایا۔ نئی بندرگاہ صبح نوبے آنے والی تھی یعنی ہمیں کوئی دس بارہ گھنٹے سونے اور آرام کرنے کے لئے مل رہے تھے جو ہر ایک کے لئے تازہ دم ہونے کے لئے کافی تھے۔

ضروری فارم اور انجن کی لاگ بک وغیرہ مکمل کر کے میں بھی اپنی کیمبن میں آگیا۔ نیند آنے کے لئے تھوڑی دیر کتاب یا رسالہ پڑھنا چاہا لیکن تھکاوٹ کی وجہ سے آج نیند پلکوں پر بیٹھی میرے لیٹنے کا انتظار کر رہی تھی۔ سونے سے پہلے ایک بار میں نے چاروں طرف نظر دوڑا کر دیکھا کہ ہر چیز اپنی جگہ پر سیٹ ہے یا نہیں۔ سائیڈ ٹیبل پر پانی بھرا آدھا گلاس رہ گیا تھا اسے میں نے وہیں پر بنے ہوئے ایک کھانچے میں دبا کر مضبوط کیا تاکہ وہ ہل نہ سکے۔ کیا پتہ کچھ دیر کے بعد سمندر یا موسم اچانک خراب ہو جائے اور رولنگ یا پچنگ کی وجہ سے کمرے کی چیزیں گرنے اور ٹوٹنے لگیں، اور میں نہیں چاہتا تھا کہ بعد میں نیند حرام کر کے ان کو درست کیا جائے اور اپنے مختصر سے آرام میں سے ایک حصہ ضائع کیا جائے۔ چند ہی تو گھنٹے رہ گئے تھے، صبح ہوتے ہی جہاز نئی منزل پر پہنچنے والا تھا۔ میں نے بیڈ لیپ کا سوئچ آف کر کے آنکھیں بند کیں اور بغیر بھینسیں یا بھیڑیں گئے مجھ پر نیند غالب ہو گئی۔ ہم لوگ پچھلے کوئی چھتیس گھنٹوں سے کام میں جتے ہوئے تھے۔ ایسی تھکاوٹ پر تو انسان کو کانٹوں پر بھی نیند آ جاتی ہے، اور یہاں تو میں ایک نئے میڈان جاپان جہاز کے ایئر کنڈیشن کیمبن میں سویڈن کے خوبصورت Oak کی لکڑی سے بنے ہوئے پلنگ پر بچھے ہوئے کورین نرم بستر پر لیٹا ہوا تھا۔ ایسی صورت میں جہازی کے لئے سونے کا نہیں وقت پر نیند سے اٹھ کر ڈیوٹی پر پہنچنے کا مسئلہ ہوتا ہے۔ لیکن یہ کیا؟ مشکل سے کوئی دس منٹ بھی نہیں گزرے ہونگے کہ گلے میں کسی چیز کی چبھن کی وجہ سے میری آنکھ کھل گئی۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ یہ چبھن زیادہ نہیں تھی لیکن مسلسل ہونے کی وجہ سے پریشان کر رہی تھی۔ ایسے لگ رہا تھا جیسے کوئی بال یا پتلا سا تنکا گلے میں چبھ گیا ہو۔ تکلیف کو بھلا کر سونے کی کوشش کی۔ نیند ضرور آگئی لیکن نیند آتے ہی تکلیف کا احساس بڑھنے لگا اور آنکھ کھل گئی۔ اُبکائی کے ذریعے اس تنکے یا بال کو نکالنے کی کوشش کی لیکن وہی پہلے والا حال رہا۔ پانی کے بڑے بڑے گھونٹ اس خیال سے بھرنے لگا تاکہ گلے میں پھنسی ہوئی چیز اندر چلی جائے لیکن کوئی فرق نہیں پڑا۔ بات بھلا کر پھر سونے کی کوشش کی لیکن نیند آتے ہی پھر وہی بی



چینی۔ بستر سے نکل کر انجن روم میں لے جانے والی لمبی اور طاقتور ٹارچ اٹھائی اور ہاتھ روم کے آئینے کے سامنے منہ پھاڑ کر گلے کو دیکھنے لگا۔ کچھ بھی نظر نہیں آیا۔

ہاتھ روم سے باہر نکل کر لکڑی کے فریم میں پھنسی ہوئی گھڑی کی طرف دیکھا۔ جہاز کس رفتار سے آگے بڑھ رہا تھا یہ اس وقت کہنا مشکل تھا لیکن یہ ضرور تھا کہ بہت تیز رفتار سے آگے بڑھ رہا تھا اور نیند کو لانے کی کوشش میں ایک گھنٹہ گزر چکا تھا۔ ایک تو تھکاوٹ اور جاگنے کی وجہ سے بے چینی، دوسرا اس تکلیف کی وجہ سے میں بے حال ہو رہا تھا۔ میں جلدی جلدی سونا چاہتا تھا کیونکہ اب بغیر سوئے کوئی چالیس گھنٹے ہونے کو تھے۔ صبح کو ڈیوٹی کے لئے تازہ توانا ہونے کے لئے کچھ دیر نیند کرنا ضروری تھا لیکن یہاں یہ عالم تھا کہ نیند آتے ہی گلے میں سرسراہٹ ہونے لگتی اور آنکھ کھل جاتی تھی۔ دیکھتے ہی دیکھتے پوری رات ایسے ہی گزر گئی۔ صبح کو بھاری قدموں اور بھاری آنکھوں سے ڈیوٹی کر کے جہاز کو بندرگاہ تک پہنچایا۔ جہاز کے باقی انجینئرز اور ڈیک آفیسرز اچھے موسم اور سمندر کا فائدہ لے کر خوب سوئے ہوئے تھے اور تازہ توانا لگ رہے تھے اور شہر گھومنے کے لئے باہر جانے کے موڈ میں تھے۔ ویسے بھی امریکہ میں رہنے کے اب تھوڑے دن رہ گئے تھے۔ کچھ دنوں کے لئے جہاز کو لمبے سفر پر نکلنا تھا اور بحر اوقیانوس پار کر کے افریقہ کی بندرگاہ ڈاکار میں کوئی دو ہفتے کے لئے رکتا تھا۔ ہمارے جہاز کی رفتار کے حساب سے یہ سفر سات آٹھ دن کا تھا۔ میں بغیر علاج کرائے اس تکلیف میں بحر اوقیانوس کے اس لمبے سفر کے لئے تیار نہ تھا، اس لئے جہاز ابھی امریکہ کی اس بندرگاہ آئی ون ڈیل سے کچھ فاصلے پر تھا تو لوکل آفس والوں کو واٹر لیس کے ذریعے پہلے سے اطلاع بھجوا دی تاکہ مجھے ڈاکٹر سے ملنے کا موقع مل جائے۔

آئی ون ڈیل کی بندرگاہ میں ہمارا جہاز شہر سے بہت دور ایک فیکٹری میں آکھڑا ہوا۔ جہاز سے نہ کوئی ہسپتال قریب تھا نہ کسی ٹیکسی کا گزر تھا۔ ہمارے مقامی آفس والوں نے ایک قریب کے شہر کی ایک پرائیویٹ ہسپتال والوں سے میرے چیک اپ کروانے کا بندوبست کیا اور کرائے پر گاڑی سپلائی کرنے والی ایک کمپنی کو مجھے جہاز سے ہسپتال اور واپس جہاز پر لے آنے کے لئے ذمہ داری سونپ دی۔ کمپنی والوں نے پورے ٹائم پر ایک بہت بڑے سائز کی گاڑی ”ویگن“ جہاز پر بھیج دی۔ مجھے پہلی دفعہ احساس ہوا کہ یہ اچھی بات ہے کہ بیچ میں انشورنس کمپنی ہے ورنہ امریکہ اور جاپان جیسے مہنگے ملکوں میں بڑے

بڑے لوگوں کو اپنے خرچے پر ڈاکٹروں سے علاج اور دوائیں حاصل کرنے کے لئے روتے ہوئے دیکھا ہے۔ اس لئے امریکہ یا جاپان جیسے ملکوں میں جانے والے مسافروں، سیاحوں، یہاں تک کہ اسٹوڈنٹس کو کچھ پیسے خرچ کر کے اپنا میڈیکل انشورنس ضرور کر لینا چاہئے۔ اس سے انشورنس کمپنیوں کو بھی فائدہ ہوتا ہے کیونکہ ضروری نہیں کہ ہر ایک بیمار ہو جائے۔ ڈاکٹروں کو بھی اپنی مرضی کے مطابق فیس مل جاتی ہے اور وہ مرض کی تلاش اور اس کا علاج بڑے دل سے کرتے ہیں۔

ویگن کا بھاری بھر کم شیدی ڈرائیور کسی FM ریڈیو اسٹیشن پر بجنے والے انگریزی گانے کی دھن پر جھومتا ہوا گاڑی کو فل رفتار پر چلاتا ہسپتال کی طرف بڑھ رہا تھا اور قریب والی پسنجر سیٹ پر بیلٹ باندھے میں بیٹھا تھا۔ تھوڑی تھوڑی دیر کے بعد میں اس امید پر زور زور سے کھانس رہا تھا کہ گلے میں چھبی ہوئی چیز اس وقت بھی نکل جائے تو میں ہسپتال کے چکروں سے بچ جاؤں اور اس ’آدم بو‘ ٹائپ دیونما شیدی ڈرائیور کو یہیں سے گاڑی موڑ کر جہاز پر چلنے کا کہہ دوں۔ ڈرائیور نے ہسپتال پہنچنے تک دو دفعہ بیئر خریدنے کے لئے اور تین دفعہ اپنے مٹانے خالی کرنے کے لئے گاڑی روکی۔

ہسپتال پہنچنے پر ڈرائیور نے ریسپشن پر میرا نام اور ہماری شپنگ کمپنی کے مقامی آفس کا پتہ لکھوا کر مجھے ایک کمرے میں بھیجا جہاں موجود ڈیوٹی نرس نے میرا جلدی جلدی بلڈ پریشر، وزن، قد اور ٹمپریچر وغیرہ درج کیا۔

”مجھے گلے میں تکلیف ہے اگر اس کا جلد چیک اپ کیا جائے تو بہتر ہو گا“۔ میں ہچکچاہٹ سے بولا۔

”اس روٹین چیک اپ کے بغیر ڈاکٹر ہر گز نہیں دیکھے گا“۔ نرس نے جواب دیا۔

اس کے بعد شیدی ڈرائیور مجھے دوسرے کمرے میں لے گیا جہاں جنرل فزیشن (ڈاکٹر) نے مجھ سے کچھ سوال جواب کرنے کے بعد کاغذ کے ٹکڑے پر کچھ لکھ کر ڈرائیور کو تھماتے ہوئے کہا: اسے E.N.T. Specialist (کان، اور گلے کے ماہر سرجن) کے پاس لے جاؤ۔

E.N.T. کے ڈاکٹر نے کسی آلہ کے ذریعے میرا منہ بڑے سے بڑا کھلوا کر گلے کے اندر ٹارچ سے ادھر ادھر ایسے دیکھا جیسے کوئی مسجد کے باہر اپنے جوتے ڈھونڈتا پھرے۔ اسے کچھ نظر نہیں آیا۔ گلے میں چھن مجھے مسلسل محسوس ہوتی رہی۔ ڈاکٹر نے کاغذ نکال کر کچھ تحریر کیا اور ڈرائیور کو تھماتے ہوئے کہا کہ

وہ مجھے ایکس رے ڈپارٹمنٹ میں لے جائے۔ شکر ہے خدا کا کہ وہ ڈپارٹمنٹ بھی وہیں تھا۔ میں تو سمجھا کہ اب حیدرآباد سول اسپتال سے ایل ایم سی اسپتال، جامشورو جانا پڑے گا اور راستے میں پھاٹک کھلنے کا ایک اور گھنٹہ انتظار بھی کرنا پڑے گا۔

شیدی ڈرائیور کو مجھ سے ہمدردی اور ڈاکٹروں پر غصہ آنے لگا تھا۔ وہ جنرل فزیشن سے لے کر ریڈیولو جسٹ تک، ان کے منہ کے سامنے تو یس سر! یس! کرتا رہا لیکن باہر نکل کر ہر ایک کو گالیاں دینے لگا کہ ”یہ سارے ڈاکٹر جاہل اور نامعقول ہیں، ان کو کچھ نہیں آتا۔“

غصہ تو مجھے بھی آ رہا تھا لیکن شیدی ڈرائیور میری اتنی اچھی نمائندگی کر رہا تھا کہ میرے دل کی بھڑاس بھی نکل رہی تھی اور میں خاموشی سے اس کے پیچھے پیچھے ایک جگہ سے دوسری جگہ چیک اپ کے لئے جا رہا تھا۔ خاموشی سے اس لئے بھی کام لے رہا تھا کہ مجھے ڈر تھا کہ یہ سائنڈ جیسا شیدی کہیں غصے میں آ کر مجھ پر ہی نہ برس پڑے کہ اتنے ڈاکٹر دیکھ چکے ہیں، میں واقعی بیمار بھی ہوں یا نہیں۔ بہر حال ایکس رے نکلا کر E.N.T سرجن کے پاس پہنچے جس نے ایکسرے کو غور سے دیکھ کر کہا: ویسے تو کچھ بھی نظر نہیں آتا، ہو سکتا ہے تنکے جیسی کوئی چیز ہو جو ایکسرے فلم میں نظر نہیں آرہی ہے۔

”لیکن مجھے تو مسلسل چھن ہو رہی ہے، صاف صاف لگ رہا ہے کہ کوئی چیز ہے۔“ میں نے ڈاکٹر کو بتایا۔  
”بالکل ہوگا۔“ ڈاکٹر نے کہا۔ ”ایک جگہ کچھ سو جن اور سرخی ضرور نظر آرہی ہے۔“

”میں اس لئے بھی پریشان ہوں! ... ڈاکٹر صاحب۔“ میں نے کہا۔ ”کہ جو کچھ علاج ہونا ہے وہ ان دو تین دنوں میں ہو جائے تو بہتر۔ اس کے بعد فریقہ کی بندرگاہوں میں کسی دوا کی امید رکھنا بیکار ہے۔“

”چلو ایسا کرو، آج رات تک دیکھ لو۔ اگر کل صبح تک صحیح نہیں ہوئے تو نیو اور لینس کے کسی بڑے اسپتال میں آپ کو بھیج دیں گے۔“ ڈاکٹر نے مجھے سمجھانے کے ساتھ ساتھ شیدی ڈرائیور کو بھی ہدایات جاری کیں اور پھر مجھ سے ڈھیر سارے کاغذات پر دستخط لئے جو نرس اور جنرل فزیشن سے لیکر ایکس رے اور اس کے اپنے بل تک کے کاغذات تھے۔

گاڑی اسٹارٹ کرنے سے پہلے شیدی ڈرائیور کچھ دیر اسپتال کی عمارت اور عملے کو گالیاں دیتا رہا اور میں انگریزی زبان کی وسعت پر حیران اور اپنی Vocabulary بڑھانے کی کوشش کرتا رہا۔ جی بھر کر

گالیاں دینے کے بعد اس نے گاڑی چلائی اور اسپتال کی بھول بھلیاں جیسی سڑکوں سے نکلنے میں کامیابی حاصل کرنے کے بعد جب گاڑی ہائی وے پر چڑھ گئی تو تھوڑا سا مسکرا کر اپنی شیدی اسٹائل انگریزی میں مجھ سے مخاطب ہوا: ”او مین! ڈو دس! سرکار ایک کام کرو! ان ڈاکٹروں پر لعنت بھیجو... میرے مرحوم گرینڈپا (دادا جان) کہا کرتے تھے کہ گلے میں تیز کا تو کیا چاہے کوئی کانٹا پھنس جائے تو اسے نکالنے کے لئے ڈبل روتی کے سوکھے کنارے کھانے چاہئیں یا کریکریک بسکٹ (پاپے)۔ وہ کوئی ڈاکٹر نہیں تھا لیکن اس کے بتائے ہوئے نسخے ان stupid doctors سے زیادہ بہتر تھے۔ تم بھی بسکٹ کھا کر دیکھو۔“ میں خاموشی سے سنتا رہا۔ مسکراتا رہا۔ کچھ میل چلنے کے بعد دکانوں کے اشتہاری بورڈ نظر آئے اس نے ایک سپر مارکیٹ کے پاس گاڑی پارک کی۔ میں گاڑی ہی میں بیٹھا رہا۔ یہ اتر کر ڈپارٹمنٹل اسٹور میں اندر گیا اور اپنے لئے پولیس سارجنٹ کے ڈنڈے جیسی لمبی بیئر کی بوتل لے آیا اور میرے لئے کریکریک بسکٹوں کا پیکٹ۔

”او کے مین! گواے ٹرائی!“ اس نے بسکٹ میرے حوالے کرتے ہوئے کہا۔

بسکٹ ہاتھ میں رکھ کر شیدی ڈرائیور کی باتوں اور اس کے گرینڈپا کے نسخے پر ہنستا رہا۔ صبح سے نکلے ہوئے تھے دوپہر کا ایک بجنے کو تھا۔ میں اسی تکلیف میں جہاز پر واپس آ رہا تھا جس میں نکلا تھا۔ ویگنز سے اتر کر گاڑی اور ڈرائیور کی سروس کے بلوں پر دستخط کر کے شیدی ڈرائیور کو شکریے کے ساتھ دیئے اور اس کے دیئے ہوئے کریکریک بسکٹ کھاتا ہوا اپنے خیالوں میں گم جہاز کی گینگ وے (سیڑھی) چڑھ کر اوپر عرشے تک پہنچ گیا۔ اس کے بعد ’اے‘ ڈیک پر جانے والی سیڑھی چڑھ کر جو نیر آفیسروں کی رہائش گاہ والے پلیٹ فارم تک پہنچا۔ وہاں سے دوسری سیڑھی چڑھ کر ’بی‘ ڈیک پر پہنچا۔ جہاں پرٹی وی لائونج تھا۔ کچھ جہاز کے افسران ٹی وی دیکھنے میں مست تھے۔ وہاں سے مزید ایک اور سیڑھی چڑھ کر اپنے سی ڈیک پر پہنچا اور اپنے کیمین کا رخ اختیار کیا۔ چابی گھما کر کیمین کھولا سخت بھوک کی وجہ سے سیڑھیاں چڑھتے چڑھتے بسکٹوں کا آدھا پیکٹ چٹ کر گیا تھا۔ بیڈ روم جانے سے پہلے ڈرائیونگ روم میں رکھے ہوئے فرج سے ایک گلاس پانی بھر کر پی لیا۔ یہ کیا؟ سارا گلاس پانی کا ختم کرنے کے بعد مجھے احساس ہوا کہ وہ جو ایک ایک گھونٹ پر مجھے گلے میں چھن ہوتی تھی اب اس کا نام و نشان تک نہیں تھا۔ تصدیق

کرنے کے لئے میں نے منہ میں جمع لعاب کو نگل کر دیکھا، واقعی چبھن محسوس نہیں ہوئی! خوشی بھی ہوئی تو حیرت بھی کہ سارا دن ڈاکٹروں کے پیچھے دوڑنے کے بجائے شروع ہی سے شدید ڈرائیور سے مشورہ کر لیا ہوتا جس کے مرحوم گرینڈ پانے نجانے کتنی ساری بیماریوں کے لئے کیا کیا آسان نسخے عوام کی بہتری کے لئے اپنے پوتے کو بتا کر دم دیا تھا۔

n

ایک سمندری سفر کی کتھا!...

آج کل ہماری کمپنی کے جہاز افریقہ کا رخ اس وقت اختیار کرتے ہیں جب افریقہ کی کسی بندرگاہ کے لئے اچھا خاصا کارگو (سامان) مل جائے۔ اچھے خاصے سے مراد یہ ہے کہ اتنا کارگو مل جائے جس کے اٹھانے کے کرائے سے جہازوں کی کم از کم جہاز کے تیل پانی کا خرچہ اور جہاز چلانے والوں کی تنخواہ نکالنے کے بعد اپنے لئے بھی کچھ بچا سکے۔

جن دنوں سوئز کینال بند تھی، یعنی ساٹھ کے عشرے کے آخری برسوں میں (جن دنوں میں ہم نے تعلیم ختم کر کے جہاز جو اُن کیا تھا) ہمارے جہازوں کو یورپ اور امریکہ جاتے اور واپس کراچی آتے وقت براعظم افریقہ کا لمبا چکر لگانا پڑتا تھا۔ ان دنوں جہاز بھی اتنے بڑے نہیں تھے جن میں لمبے سفر کے لئے زیادہ مقدار میں تیل اور پانی اسٹور کیا جاسکے اور نہ ہی ہر جہاز پر پانی بنانے کی مشین (Fresh Water Evaporator) ہوتی تھی۔ اس لئے براعظم افریقہ کے گرد گھومنے کے دوران نہ چاہتے ہوئے بھی پانی یا تیل کے لئے دو یا تین بندرگاہوں میں مجبوراً جانا پڑتا تھا۔

اس جملے میں مجبوراً لفظ کا اضافہ کر کے میں جہازوں کے مالکوں کے دل کی ترجمانی کر گیا ہوں کیونکہ جہازوں کے مالک اپنے جہازوں کو ہمیشہ چلتا ہوا دیکھنا چاہتے ہیں۔ وہ ہرگز پسند نہیں کرتے کہ ان کے جہاز معمولی بات کے لئے بندرگاہوں میں گھس جائیں۔ جہاز اپنے مالکوں کو جب ہی کما کر دیتے ہیں جب وہ بندرگاہ میں کم رکیں اور زیادہ سے زیادہ سامان اٹھا کر سمندر میں چلتے رہیں۔ وہ بندرگاہ میں صرف سامان اتارنے اور چڑھانے کے لئے رکیں۔ اور وہ بھی جتنا ہو سکے مختصر عرصے کے لئے ورنہ ان کو نقصان ہوتا ہے کیونکہ جہاز کو بندرگاہ میں لے آنے اور بندرگاہوں میں روکنے پر کافی خرچہ ہوتا ہے۔ وہ الگ بات ہے کہ ہم جہاز چلانے والوں کے لئے بندرگاہ والے دن ہی اچھے ہوتے ہیں، ایک طرف جہاز چلانے کی

ڈیوٹی سے چھٹی ہو جاتی ہے، تو دوسری طرف گھومنا پھرنا شروع ہو جاتا ہے۔ اس لئے تو کھادت مشہور ہے کہ ہر جہازی (Seafarer) کا بس ایک ہی خواب ہوتا ہے کہ جس بندرگاہ میں اس کا جہاز پہنچے وہاں ہڑتال ہو یعنی مزدور نہ کام کریں نہ سامان اترے نہ جہاز واپس سمندر کا رخ کرے۔ بہر حال جہازوں کی کمپنیاں یا مالک تو کبھی نہیں چاہتے ہیں، لیکن سامان (Cargo) اتارنے چڑھانے کے علاوہ تیل، پانی، اور راشن اور کبھی کبھی انجن کی خرابی کی وجہ سے بھی ہمیں مجبوراً بندرگاہیں کال کرنے کی اجازت دیتے ہیں۔ کبھی کبھی تو افریقہ کی کسی بندرگاہ کے لئے تھوڑا بہت سامان بھی مل جاتا تھا یا اٹھانا پڑتا تھا، جو عام حالات میں تو کبھی بھی اٹھایا نہ جاتا لیکن یہ سوچ کر کہ جہاز کو ویسے ہی اس بندرگاہ سے تیل پانی خریدنے کے لئے جانا ہے تو تھوڑا بہت جو سامان اٹھانے کا کرایہ مل جائے گا اس سے اور نہیں تو بندرگاہ میں جہاز کے کھڑے ہونے کی پارکنگ فیس (جو کہ اچھی خاصی ہوتی ہے اور آج کل یومیہ دو تین لاکھ روپیہ کے لگ بھگ ہے) یا اس علاقے کی (Navigational Lights راستہ بتانے والی تیلوں) سے مدد لینے کی فیس تو نکل آئے گی۔ ویسے تو براعظم افریقہ کے ملکوں کی بندرگاہیں ایسی پرکشش بھی نہیں ہیں جن کے لئے جہازی جان قربان کریں اور نہ ہی افریقہ کا پھیر الگانے کا سفر دل بہار ہوتا ہے۔ کیپ آف گڈ ہوپ والے دو تین دن اور مڈغاسکر چینل والا ایک ڈیڑھ دن کا سفر تو آج بھی انتڑیاں نکال دیتا ہے۔ لوگ کہتے ہیں کہ ان علاقوں کا سمندر کبھی کبھی بہتر بھی رہتا ہے! معلوم نہیں کب رہتا ہے؟ ہم نے تو ان علاقوں کو کراس کرنے والے دن ہمیشہ الٹیاں کرتے گزارے یا اپنے نصیب اور اپنے کالج کے ریاضی (Maths) پڑھانے والے نیول آفیسر کمانڈر اسرار اللہ صاحب کو برا بھلا کہتے گزارے، جس نے ہمیں اس نوکری میں آنے کے لئے گائیڈ کیا تھا... بلکہ مس گائیڈ کیا تھا۔ بہر حال جہازوں کے مالکوں کی جو سوچ تھی وہ تھی لیکن ہم جہاز چلانے والے Seafarers بھی ہر وقت یہ دعا کرتے تھے کی کسی طرح سوئز کینال پھر سے کھل جائے اور ہمیں اتنے لمبے سفر سے نجات مل جائے۔ اور یہ دعائیں سال پر سال گزرنے پر زیادہ رقت انگیز ہوتی گئیں کیونکہ جہازوں کے مالکان تو اپنے فائدے کی خاطر تیل اور راشن پانی اسٹور کرنے کے لئے جہازوں میں بڑے ٹینک اور کولڈ اسٹور تاج بنوانے لگے اور آگے چل کر ایسے دن بھی آئے کہ

افریقہ کو کراس کرنے کے دوران جہازوں کو کسی ایک بندرگاہ کو بھی تیل یا پانی کے لئے کال کرنے کی نوبت نہ آنے لگی۔

بہر حال شروع کے دنوں میں براعظم افریقہ کا پھیرا لگاتے وقت جن بندرگاہوں میں ہمارے جہاز کو اکثر رکنا ہوتا تھا وہ یہ تھیں: ممباسا، جو کینیا میں ہے اور براعظم افریقہ کے مشرقی کنارے پر ہے۔ کینیا پر انگریز بہادر کی حکومت رہی تھی اور ہمارے جانے سے کچھ سال پہلے کینیا کو خود مختاری ملی تھی، لیکن بزنس پر اب بھی ہمارے برصغیر کے لوگ (خاص طور بوہری، آغا خانی، میمن سندھی ہندو، گجراتی وغیرہ) چھائے ہوئے تھے۔ Beira اور Lorenzo Marque بندرگاہیں موزمبیق کی تھیں جن پر پرتگالیوں کی حکومت تھی۔ یعنی ہمارے دنوں میں بھی ان کا راج تھا۔ انگریزوں کا برصغیر پر راج ہم نے نہیں دیکھا لیکن پرتگالیوں کا موزمبیق میں رعب داب ضرور دیکھا۔ وہ یہاں کے مقامی کالے لوگوں (شیدیوں) کو تو کسی حساب میں نہیں لاتے تھے لیکن ہم ایشین کو بھی باگڑی یا بھیل (اچھوت) سمجھتے تھے۔ بلکہ ہم تو اپنے کھیتوں پر ٹریکٹر چلانے والے بھیل سے بات بھی کر لیتے ہیں اور ہاتھ بھی ملا لیتے ہیں لیکن ان پر تگال کے گورے لوگوں کو ہمارا ان کے پاس سے گزرنا بھی پسند نہیں تھا۔ یہ الگ بات ہے کہ ان کے اپنے ملک پر تگال کے شہر لسبن میں ہم نے کئی دفعہ ان پر تگالی گورے موچیوں سے اپنے جوتے تک پالش کرائے ہونگے اور یہ بھی ریکارڈ پر ہے کہ افریقہ کے اس ملک موزمبیق کو آزادی ملنے کے بعد ان گورے حاکموں کو بیر اور لارنڈومار کس کی گلیوں میں خراب اور رخور ہوتے دیکھا۔ اس حساب سے انگریز زیادہ سیانے تھے جنہوں نے مقامی لوگوں سے ڈائریکٹ مقابلہ نہیں کیا، اس لئے خود بھی اتنے خوار نہیں ہوئے۔ خاموشی سے ہر ملک میں ایک عدد کشمیر جیسا مسئلہ چھوڑ گئے تاکہ مقامی آبادی آپس ہی میں بھڑی رہے اور اپنے ہی پڑوسیوں کو گالی گلوچ کرتی رہے۔ موزمبیق کو آزادی ملنے کے بعد اس کا دارالحکومت اور سب سے بڑی بندرگاہ لارنڈومار کس آج کل موپو تو کہلاتا ہے۔ ان بندرگاہوں کے علاوہ ساؤتھ افریقہ کی بندرگاہ کیپ ٹاؤن، سینگال کی بندرگاہ ڈاکار (جو افریقہ کے مغربی کنارے پر ہے) اور مراکش کی بعض بندرگاہوں میں بہت آنا جانا رہا۔ ان بندرگاہوں کے علاوہ کبھی کبھی گنی بساؤ، گیمبیا، آئیووری کوسٹ، سیرالیون جیسے افریقی ملکوں کی غیر مشہور بندرگاہوں کے نام اس وقت دماغ میں نہیں



آ رہے ہیں۔ یہ بندر گاہیں کیا تھیں سندھ کے کچھ کھنڈروں نما جیسے گائوں کی طرح تھیں۔ جو گائوں کے وڈیرے اور سرکار کی نظر کرم نہ ہونے کے باعث اس ماڈرن دور میں بھی ویرانی اور تباہ حالی کا جیتا جاگتا ثبوت ہیں۔ ان بندر گاہوں یا علاقوں پر قدرت بھی کچھ کم مہربان تھی۔ چاروں طرف ریت اور خشک سالی دیکھ کر لگتا تھا کہ بارش بھی نہ ہونے کے برابر پڑتی ہے۔ مشکل سے کہیں کہیں کچھ ہریالی نظر آتی تھی۔ جگہ جگہ پھٹے پرانے کپڑوں میں، کام نہ ہونے کی وجہ سے کئی بیچارے بیروزگار بیٹھے ہوئے نظر آتے تھے۔ اور ان کے چہروں کی اداسی دیکھ کر لگتا تھا کہ یہاں پر اتنی بھی خوشحالی نہیں ہے جو عالمگیر لڑائی کے بعد یورپی ممالک میں نظر آتی تھی۔ حالانکہ جرمنی سے انگلینڈ، فرانس اور خاص طور پر پولینڈ، رومانیہ، بلغاریہ جیسے ممالک کے لوگوں کو ہر وقت رونا روتے ہوئے سنا کہ ان کے ملک تباہ ہو گئے ہیں، کچھ نہ رہا ہے، لیکن پھر بھی مقامی اور ٹورسٹ لوگوں کے دل بہلانے کے لئے کیا کچھ نہیں تھا۔ ان ملکوں کی بندر گاہوں سے باہر نکلو تو خوبصورت عمارتیں، سڑکیں، گاڑیاں، بسیں، موٹر کاریں جن میں سیر کرتے ہوئے خوبصورت کپڑوں میں ملبوس لوگ، ہرے بھرے پارک اور باغیچے جن میں ہنسنے کھیلتے بچے، ہوٹلیں، کلب، کوٹھے ناچ گھر جن میں موجود مقامی عیاش امیر اور ایشیا کے بگڑے ہوئے نواب نظر آتے تھے۔ اور ایک افریقہ کی یہ بندر گاہیں تھیں جہاں گھومنے کے لئے نکلنا یا نہ نکلنا ایک ہی بات ہوتی تھی۔ بہر حال ان افریقی نامور اور گننام بندر گاہوں کی بھی کچھ صاف کچھ دھندلی سی یادیں میرے ذہن میں ضرور ہیں۔ جن میں سے ایک آدھی یہاں بیان کرنا چاہتا ہوں۔

شروع کے دنوں کی بات ہے۔ جہاز کی نوکری پر لگے ہوئے کوئی ایک ڈیڑھ سال ہوا تھا۔ ایک دو ایشیا اور یورپ کے کچھ ملکوں کے سفر کر چکے تھے۔ بلکہ ایک نئے جہاز کو یوگوسلاویہ سے لانے کے لئے کراچی سے بذریعہ ہوائی جہاز بھی گئے تھے۔ اور واپسی پر جہاز کو روس، رومانیہ، ترکی اور لبنان کی بندر گاہوں سے گھماتے، افریقہ کا پھیرا کرتے اپنے وطن پہنچے تھے۔ اور پھر اس جہاز کے خالی ہونے پر اسے کراچی سے موزمبیق کی بندر گاہ لارینز ومارکس لے آئے تھے جو آج کل موبوٹو کہلاتی ہے۔ موزمبیق افریقہ کے جنوبی حصے میں مشرقی کنارے پر ہے۔ اوپر شمال میں تنزانیہ ہے اور نیچے ساؤتھ افریقہ۔ موزمبیق کے بالکل دائیں طرف ڈیگاسکر نامی ایک بہت بڑا جزیرہ ہے جس کے درمیان والے سمندر کے حصے کو

موزمبیق چینل کہتے ہیں۔ بحر اوقیانوس اور بحر ہند سمندروں کے مقابلے میں یہ سمندر کا حصہ واقعی ایک چینل لگتا ہے۔ لیکن یہ چینل اتنا بڑا ہے جس میں ہمارا پورا ملک کراچی سے کشمیر تک سما جائے۔ اٹلے ہاتھ پر سینٹرل افریقہ کے ممالک: ملاوی، زیمبیا اور رہوڈیشیا ہیں۔

کراچی سے موزمبیق کی بندرگاہ لارینزومارکس تک بیس ناٹ رفتار کے حساب سے کوئی آٹھ نو دن کا سفر ہے۔ لیکن جہاز کے خالی ہونے اور بگڑے ہوئے سمندر کے ساتھ ساتھ مخالف سمت لگنے والی تیز ہوائوں کی وجہ سے ایک تو جہاز دیر سے، کوئی پندرہ دن بعد منزل پر پہنچا جس سے جہاز راں کمپنی کو یقیناً زیادہ تیل جلنے کا نقصان ہوا اور اس کے علاوہ موسم خراب ہونے کی وجہ سے ہم جہاز چلانے والے لوگ بھی ادھ موا ہو گئے۔ خاص طور پر ہم جو نیروز کو بہت زیادہ سی سکینیس (Sea Sickness) ہوئی اور سمندر پر ہر وقت چکر آتے رہے اور نیند کا خماری رہا۔ سونے کے علاوہ کسی چیز میں دل نہیں لگتا تھا۔ جیسے ہی جہاز چلانے کے لئے انجن روم میں پہنچتے الٹیوں کا سلسلہ شروع ہو جاتا۔ ایسے موقعوں پر مجھے ہمیشہ حیدرآباد کا ایک مزاحیہ لکھنے والا عبدالحمید بروہی یاد آتا ہے جس نے شادی کے عنوان پر ایک جگہ لکھا ہے کہ شادی اچھی چیز ہے بشرطیکہ کسی اور کی ہو، ہمیں صرف دعوت کھانے کے لئے بلوایا گیا ہو۔ اسی طرح مجھ سے کوئی پوچھے تو میں یہ کہوں گا کہ سمندری سفر بہت اچھی چیز ہے بشرطیکہ جہاز کوئی اور چلائے۔ ہم جہاز پر پیسنجر کی صورت میں جب چاہیں سمندر کا نظارہ کریں اور جب چاہیں کمبل اوڑھ کر سو جائیں۔ سمندر پر چاہے گرمی ہو یا سردی طوفان ہو یا بارش، جو تیرا انجینئر اور ڈیک کیڈٹ سے لے کر جہاز کے چیف انجینئر اور کیپٹن تک مقررہ چار گھنٹے دن کے اور چار گھنٹے رات کے جہاز چلانے کی ڈیوٹی میں نانا نہیں کر سکتے۔

بہر حال اس سفر میں بچتے بچاتے تھک ہار کے موزمبیق کی بندرگاہ لارینزومارکس پہنچے۔ بلکہ بین الاقوامی قانون کے مطابق بندرگاہ سے کوئی پانچ چھ میل دور کھلے سمندر میں آکر جہاز کا لنگر گرایا۔ ہر بندرگاہ کا جہازوں کے انتظار گاہ والے سمندری حصے کو آؤٹر اینکر تاج کہتے ہیں۔ جہاں تک باہر سے آنے والے جہاز، جہاز والے خود چلا کر پہنچتے ہیں۔ اس کے بعد اندر بندرگاہ میں جہاز لے آنے کے لئے بندرگاہ کی پورٹ اتھارٹی سے اجازت لینی پڑتی ہے جو تب ملتی ہے جب بندرگاہ میں اس حجم کے برابر جہاز کے کھڑا ہونے کی جیٹی خالی ہوتی ہے۔ (یعنی پارکنگ اسپیس ہو) اور جہاز پر چڑھنے والا سامان موجود ہو وغیرہ

وغیرہ۔ اس کے بعد بندر گاہ کی طرف سے مقامی سمندر اور بندر گاہ کا علم رکھنے والا ان کا اپنا کیپٹن جہاز کو اندر لے آتا ہے۔ اس پانی کے جہاز کے کیپٹن کو جو صرف جہاز کو بندر گاہ میں لے آتا ہے یا بندر گاہ سے باہر کھلے سمندر تک پہنچاتا ہے، پائلٹ کہتے ہیں۔ ہمارے کراچی پورٹ ٹرسٹ KPT کے پاس بھی ایسے دس بارہ پائلٹ ہیں جو کراچی بندر گاہ کی تفصیلی معلومات رکھتے ہیں اور ملکی اور غیر ملکی جہازوں کو باہر سے اندر اور اندر سے باہر پہنچانے میں جہاز والوں کی مدد کرتے ہیں۔

آؤٹرائینکریج پر پہنچ کر ہر جہازی بندر گاہ میں اندر جانے کے لئے بیتاب ہوتا ہے تاکہ گھوم پھر سکے۔ ہر وقت سمندر میں رہنے پر مچھلیاں ہی خوش ہو سکتی ہیں انسان تو زمین کی طرف ہی بھاگتا ہے۔ اور ہم تو اس Voyage میں سمندر پر جو دن گزار کر پہنچے تھے، وہ سخت خواری والے تھے۔ ایسے ہی خراب سفروں پر ہر جہازی دل ہی دل میں یہ فیصلہ کر بیٹھتا ہے کہ سمندر کی ایسی نوکری سے کنارے پر چھولے بیچنا بہتر ہے۔ لیکن جہازی کا یہ اپنے آپ سے کیا ہوا وعدہ بھی جھوٹا ثابت ہوتا ہے جب کسی اچھی بندر گاہ میں پہنچنے کے بعد اس کی حالت کیپٹن کک کے ان خلاصیوں جیسی ہو جاتی ہے جو اس کے ساتھ باؤنٹی جہاز پر سفر کر رہے تھے۔ موزمبیق کی اس اینکریج پر کئی جہازوں کو بندر گاہ میں جانے کے لئے منتظر پا کر ہم اسی وقت سمجھ گئے کہ ہنوز ڈلی دور است۔ کم از کم ایک ہفتہ اینکریج کی خاک چھاننی پڑے گی۔ (بلکہ سمندر کی لہریں گننے پڑیں گی۔) اب روتے دن گزار لو یا ہنستے۔ صبر کے علاوہ کوئی چارہ نہیں تھا لیکن پھر بھی وائرلیس پر ہم بار بار موزمبیق پورٹ اتھارٹی سے اپنے جہاز کا پروگرام معلوم کرنے کے لئے چیختے رہے لیکن جواب نداد۔ ایک تو موزمبیق پر تنگالیوں کی کالونی ہونے کی وجہ سے کوئی ہماری انگریزی نہیں سمجھ رہا تھا۔ ہم وائرلیس سیٹ پر مکھی کی طرح سر مارتے رہے اور بار بار یہی کہتے رہے کہ کتنے دنوں کے بعد ہم اندر بلوائے جائیں گے تو جواب میں وہ خاموش ہی رہتے یا ٹیلیفون ریکارڈنگ کی طرح ایک ہی جملہ بولتے رہے۔

No Message For You & Your Ship.

Please wait out side for few days.

ہم لوگ چاہتے تھے کہ اور نہیں تو کم از کم ہماری آئی ہوئی ڈاک ہی ہمیں جہاز پر پہنچا دی جائے۔ (یورپ کے ملکوں میں تو سمندر پر چلتے ہوئے جہاز پر ہیلی کاپٹر کے ذریعے پہنچائی جاتی ہے) یا کم از کم لانچ (انجن سے چلنے والی کشتی) کا بندوبست کیا جائے تاکہ جب تک جہاز کے لئے بندرگاہ میں جگہ بنے ہم لوگوں کو بندرگاہ میں تو گھومنے کا موقع مل جائے۔ ویسے کنارے پر جانے کی بے چینی جتنی سینئر آفیسرز کو تھی اتنی ہم جو نیوز کو نہیں تھی کیونکہ چھٹی ہونے پر پہلے سینئر ہی جاتے۔ بہر حال بندرگاہ والوں کا بار بار ایک جیسا پیغام اور بے رخی دیکھ کر ہمارے سینئر بھی ڈھیلے پڑ گئے اور ہوائی چپل پہن کر جہاز کے عرشے پر ہی ٹہلنے لگے۔ کراچی سے نکلے ہوئے کافی دن ہو گئے تھے اس لئے کراچی کی خبریں ایک دوسرے سے سن سن کر کئی دن پہلے ختم ہو چکی تھیں بلکہ کئی بار ایک دوسرے کو سنا چکے تھے۔ اب بولنے کے لئے صرف گالیاں رہ گئی تھیں جو غصہ نکالنے کے لئے بندرگاہ والوں کو دے رہے تھے۔ سوچنے کی بات تھی جب بندرگاہ میں جہاز کھڑے ہونے کی جگہ نہیں تھی تو نادانوں نے اتنی دور سے ہمیں کیوں بلوایا۔ بہر حال بعد میں کئی دنوں بعد، جب جہاز بندرگاہ میں آیا تو معلوم ہوا کہ ہمیں بندرگاہ میں دیر سے جگہ ملنے کا سبب پارکنگ کا مسئلہ نہیں بلکہ سامان کا دیر سے پہنچنا تھا۔ اور سامان کیا تھا؟ لوہے کے ذرات والے پتھر (Iron Ore) تھے...! اس کے لئے موزمبیق ریلوے ڈپارٹمنٹ کی مال گاڑیاں پہاڑی علاقوں میں گئی ہوئی تھیں۔ بڑے بڑے پتھروں (جن کو پگھلا کر لوہا نکالا جاتا ہے) سے بھری ہوئی مال گاڑیاں جب بندرگاہ میں آئیں تو جہاز کے ہولڈوں (سامان رکھنے کے گوداموں) میں آرام سے پتھر بھرنے کے بجائے کنارے کی کرین پورے ڈبے کو اوپر اٹھا کر جہاز کے ہولڈ کے اوپر الٹا کر دیتی اور تمام پتھر اونچائی سے نیچے گرنے لگتے تھے جس کی وجہ سے جہاز کی لوہی پلیٹوں کو کافی نقصان پہنچتا تھا۔ بہر حال لارینز و مارکس کے اینکریج پر پہنچنے پر پہلا دن تو بڑا مایوسی میں گذرا لیکن دوسرے دن دوپہر کو ایک عجیب اتفاق ہوا۔ سامنے سے ایک بڑی کشتی بندرگاہ سے سیدھی ہمارے جہاز کی طرف آتی ہوئی نظر آئی۔ پتہ چلا کہ شپ چانڈلر (جہاز پر سامان سپلائی کرنے والا) ہے جو ابھی سے سامان کا آرڈر لینے آرہا ہے تاکہ جہاز کے اندر آنے سے پہلے وہ ہمارے لئے سامان حاصل کر سکے۔ اسی نے یہ خوشخبری سنائی کہ ہماری جہاز راں کمپنی کے ہیڈ آفس سے آرڈر ملنے پر یہاں مقامی آفس والوں نے کل سے موٹر لانچ کا بندوبست کیا ہے جو

جہاز کے بندر گاہ میں جانے تک روزانہ جہاز سے بندر گاہ تک دو دو پھیرے کرے گی تاکہ ہر جہازی کو باہر گھومنے کو موقع مل جائے۔ اسی سے ہمیں پتہ چلا کہ جہاز پر کیا کارگو چڑھنے والا ہے، جسے ہمیں امریکا کی کسی جنوبی بندر گاہ میں اتارنا ہو گا۔

موزمبیق کو ابھی خود مختاری حاصل نہیں ہوئی تھی۔ سرکاری نوکریاں، بیوپار، پہاڑ اور کانیں، کھیت اور فصل تمام اشیاء پر ان گورے پر تگالیوں کا قبضہ تھا۔ غریب مقامی کالے باشندے غلاموں والی زندگی بسر کر رہے تھے اور ہر سخت محنت والا کام ان کو کرنا پڑتا تھا۔ اگر کوئی خوش نصیب تھا تو اسے ہوٹل میں بیراگیری یا کسی آفس میں کلر کی جیسی Job تھی۔ شپ چانڈلر پر تگالی گورا تھا لیکن وہ خوش مزاج طبیعت ہونے کے ساتھ انگریزی بھی اچھی بول رہا تھا۔ جاتے وقت اس نے کیپٹن سے کہا کہ وہ چاہے تو جہازوں کا ایک حصہ اس کے ساتھ اس کی لانچ میں ابھی سے کنارے بھیج سکتا ہے۔ واپسی کے لئے وہ ہمارے مقامی ایجنٹ کو راضی کر لے گا کہ جہازوں کو کسی کرائے کی بوٹ میں جہاز پر واپس بھیج دے۔ یہ سن کر ہم بہت خوش ہوئے۔ جہاز پر یہ فیصلہ ہوا کہ چونکہ جہاز کھلے سمندر میں کھڑا ہے اس لئے سارے سینئر آفیسرز چھٹی نہ کریں تاکہ اگر ہوا کار خ بدل جائے، سمندر کی لہریں بڑھ جائیں یا سمندر میں پھینکا ہوا لنگر (Anchor) اکھڑ جائے اور جہاز ادھر ادھر ہلنے (Drift) ہونے لگے تو جہاز پر باقی موجود سینئر لوگ جہاز کا انجن اسٹارٹ کر کے جہاز کو ہوا یا لہروں کے رحم و کرم پر ادھر ادھر بھٹکنے سے روک سکیں۔ اینکر تین جو جہازوں کی انتظار گاہ ہوتی ہے، بندر گاہ کے قریب ہونے کی وجہ سے وہاں دوسرے جہازوں اور آب دوز پہاڑوں کی موجودگی کا خطرہ رہتا ہے جن سے جہاز ٹکرا سکتا ہے۔ اس لئے ایسی جگہوں اور موقعوں پر ایمر جنسی کا مقابلہ کرنے کے لئے کچھ قابل اور تجربہ کار لوگوں کا جہاز پر ہر وقت ہونا ضروری ہوتا ہے۔

کنارے جانے کے لئے یہ ہی فیصلہ ہوا کہ سینئر لوگوں کا تیسرا حصہ جائے اور اتنے ہی جو نیئر اور خلاصی لوگ جائیں۔ جو نیئر آفیسرز میں کیڈٹس، فور تھ آفیسر، جو نیئر انجینئر اور ففٹھ انجینئر وغیرہ آتے ہیں۔ اس جہاز پر ففٹھ انجینئرز چار تھے۔ جن میں ایک میں بھی تھا۔ ان دنوں میں یعنی یہ سن 1969ء کی بات ہے آج کل والے کم آدم، آٹومیٹک (Un Manned Ship) جہاز نہیں تھے جن پر جملہ بیس لوگ

بھی زیادہ سمجھے جاتے ہیں۔ ان دنوں میں جہاز چلانے کے لئے، ہر جہاز پر ساٹھ ستر لوگ تھے۔ بیس کے قریب تو کھانا پکانے، کھلانے اور برتن اور کمرے صاف کرنے والے تھے جن میں پرسر، پیٹری مین، بٹلر، چیف کک، عرشہ اور انجن روم صاف کرنے والے خلاصی، تیل والے، آگ والے، سرنگ، کسب اور چپی (کار پیٹری) ہوا کرتے تھے۔ بہر حال ہر ڈپارٹمنٹ سے کچھ لوگوں کو کنارے کی چھٹی ملی اور جملہ کوئی بیس لوگ شپ چانڈلر کی بوٹ میں بیٹھ کر کنارے کی طرف چل دیئے۔ بوٹ کافی بڑی تھی۔ ہوا اور لہروں کا رخ پیچھے سے تھا۔ ایک نئے ملک کی نئی بندرگاہ گھومنے کا شوق تھا (یا شاید جہاز کی قید سے نجات کی خوشی تھی) ہنسی خوشی آدھے گھنٹے میں شپ چانڈلر کی بوٹ کنارے پر آگئی اور سفر کا پتہ بھی نہیں چلا کہ کن راہوں اور Bearings کا سہارا لیتی ہوئی بندرگاہ میں بوٹ پہنچ گئی۔

افریقہ کے مشرقی کنارے والے اس خوبصورت شہر موبوتو (جو ان دنوں میں لارینز ومارکس کہلاتا تھا) میں اتر کر ہم بہت خوش ہوئے۔ حقیقت میں خوشی شہر کی خوبصورتی کی وجہ سے نہیں لیکن جیسے میں شروع میں لکھ چکا ہوں کہ جہاز کے بیزار کن حد تک یکساں اور اکتا دینے والے ماحول سے نجات ملنے کی وجہ سے محسوس ہو رہی تھی۔ بندرگاہ میں پہنچنے پر شپ چانڈلر نے بتایا کہ سورج غروب ہوتے ہی ہم لوگ یہاں پہنچ جائیں اور سات بجے کے قریب ایک کشتی ہمیں جہاز پر واپس لے جائے گی۔ جہاز پر واپس جانے کا پروگرام دھیان میں رکھ کر ہر ایک اپنے اپنے ٹولے میں شامل ہو کر شہر کے چکر لگانے چلا گیا۔ ہمارے گروپ میں ایک میرے ساتھ کیڈٹ (جو آج کل ایران کے ایک جہاز پر کیپٹن ہے) اور ایک فورٹھ انجینئر (جو مجھ سے ایک رینک سینئر تھا) شامل تھے۔ میں فقہہ انجینئر یعنی سب سے چھوٹا میرین انجینئر تھا۔ ایک سال مکمل ہونے کی وجہ سے میری تنخواہ 425 روپیہ فی ماہ میں اضافہ ہو کر 480 روپیہ ہوئی تھی۔ ہر ایک کو اپنی تنخواہ کا تیسرا حصہ باہر ملتا تھا باقی اپنے ملک میں پہنچنے پر۔ یعنی مجھے 160 روپے کے چالیس ڈالر ملتے تھے۔ ان دنوں میں چار روپیہ فی ڈالر تھا۔ مانتا ہوں کہ اس وقت ہندسوں میں یہ تنخواہ کم لگ رہی ہے، لیکن ان دنوں میں سستائی بہت تھی۔ یا دوسرے الفاظ میں روپیہ یا ڈالر میں خریداری کی طاقت (Purchasing Power) بہت تھی۔

بندر گاہ میں پہنچنے تک ہر چیز ٹھیک ٹھاک رہی۔ کوئی ایسی ایبنار مل بات نہیں ہوئی جس کا ذکر کیا جائے۔ ہمیں ابھی تنخواہ نہیں ملی تھی لیکن ہماری جیبوں میں پہلے کا بچایا ہوا پانچ یا دس ڈالر کا نوٹ تھا جس کے زور پر لارینز و مارکس کی گلیوں میں اونچی گردن کر کے ہم ایسے چل رہے تھے جیسے سندھ میں شادی بیاہ کے فنکشنوں میں دلہا کی ماں چلتی ہے... یعنی ایک احساس برتری کے ساتھ۔ ایک بات ضرور تھی کہ ان دنوں میں ہم جو نئیرز ضرور تھے، جہاز بھی اتنے آرام دہ نہ تھے، ڈیوٹی بھی سخت تھی اور دن رات کرنی پڑتی تھی، تنخواہیں بھی کوئی خاص نہیں تھیں اور ہر وقت امتحانات کے بھوت منڈلاتے رہتے تھے لیکن پھر بھی خوشیوں کی کوئی انتہا نہیں تھی۔ وہ گھڑی آج بھی یاد آرہی ہے کہ کیسے ہم تینوں ساتھی لارینز و مارکس شہر کے فٹ پاتھوں پر کھیلنے کودتے، تمہقے لگاتے ہوئے ایک سستے ریسٹوران میں چائے پینے کے لئے بیٹھ گئے۔ ہوٹل میں کام کرنے والے بیرے وغیرہ مقامی یعنی کالے تھے۔ لیکن اس ہوٹل میں کالوں کو آنے پر ممانعت تھی۔ سستے قسم کا ہوٹل تھا اس لئے گوروں کے ساتھ ہم ایشین (کم کالوں) کو آنے کی اجازت تھی۔ خالص یورپین ٹائپ ہوٹلوں میں تو جانے پر ہم لوگوں پر بھی پابندی تھی جہاں صرف اور صرف پر تگالی اور ان جیسے بھورے گورے بال اور چھڑی والے یورپی دہلی پتلی اور موٹی میموں کے ساتھ بالم ہو کر بیٹھے ہوئے تھے۔ شدید کالے بیرے سفید وردیوں میں انہیں سرو کر رہے تھے۔ اور ہم فٹ پاتھوں سے گزرتے وقت ان ہوٹلوں کی شیشے کی دیواروں کے پیچھے سے ان کی عیاشیوں کا نظارا کرتے ہوئے گزر رہے تھے۔ بہر حال ان ساری چیزوں نے ہمارے ذہن پر، کم از کم اس وقت، کوئی خاص اثر نہیں چھوڑا۔ کوئی ہوٹل یا دکان میں آنے دے یا نہ آنے دے، کوئی ہمیں مسکراہٹ دے یا غصے سے گھور کر دیکھتا رہے، کیا فرق پڑتا ہے۔ گوروں کی سچ دھج والی ہوٹل میں کوئی ہمیں کالا اور کم حیثیت سمجھتا ہے تو جا کر اپنا منہ کالا کرے۔ حقیقت میں گوروں کی ایسی مہنگی ہوٹل میں ایک ہی Sitting میں اپنے اکلوتے پانچ ڈالر کا ستیاناس کرنے کے موڈ میں ہم بھی نہیں تھے۔ اس لئے ہم نے ایک کت خلق (غریب لوگوں) کی ہوٹل میں چائے پینے میں غنیمت سمجھی۔ چائے کے بعد باہر فٹ پاتھ پر ایک حبشی نوجوان عورت کے پاس آکر کھڑے ہو گئے جو مونگ پھلی بیچ رہی تھی۔ باوجود اس حقیقت کے کہ اسے انگریزی سمجھ میں نہیں آرہی تھی ہم اس سے اوٹ پٹانگ باتیں کرتے رہے۔ ہمیں اس کی زبان سمجھ

میں نہ آنے کی کوئی فکر نہیں تھی لیکن جو مسکراہٹیں اور شرما کر نخرے وہ کر رہی تھی، وہ ان ہیر رانجھا ٹائپ رومانٹک پنجابی فلموں کے ڈائلاگوں سے کئی گنا زیادہ طاقتور تھے۔ آخر ہمارے سینئر یعنی فور تھ آفیسر نے فیصلہ صادر کرتے ہوئے حاکمانہ انداز سے کہا: ”اب جلدی کرو وقت اور پیسے کم ہیں اس لئے صرف مونگ پھلی خرید کر پیٹ کی آگ بجھاؤ۔ کشتی کے ہچکولوں نے دوپہر کا سارا کھانا ہضم کر دیا ہے۔“ ہم اچھے اور شریف بچوں کی طرح Behave کرنے لگے۔ پندرہ ایسکیوڈو (آدھے امریکن ڈالر کی مونگ پھلی لے کر چل پڑے اور راستے میں بھوکے بندروں کی طرح اسے کھاتے کھاتے بندر گاہ کی دوسری طرف، جہاں سمندر کم گہرا تھا پہنچ گئے۔ دراصل یہاں لانے میں ہمارے فور تھ انجینئر کا ہاتھ تھا جو اس بندر گاہ میں پہلے بھی دو تین دفعہ آچکا تھا جب وہ کسی اور جہاز پر ففٹھ انجینئر تھا۔ موزمبیق پہنچنے سے پہلے وہ سمندر پر، رات کے کھانے کی ٹیبل پر اس بندر گاہ کی خاموش، خوبصورت اور صاف شفاف پانی والے کناروں (Beaches) کی بہت تعریف کرتا تھا۔

اور اب لارینز و مارکس کی بیچ پر پہنچ کر ہمیں احساس ہوا کہ ہمارے فور تھ انجینئر کبھی کبھار سچ بھی بولتے ہیں۔ یہاں پر نہ ہمارے بحر عرب والی اونچی لہریں تھیں نہ نمکین اور نم آلودہ ہوائیں۔ نہ مکرانی اونٹ والے تھے نہ فیکٹریوں کے چھڑے اور جنسی بھوک سے گھورنے والے مزدور۔ ایسے لوگ اگر تھے تو وہ ہم تین تھے باقی جہاں تک نظر جا رہی تھی پر تگالی اور یورپی مرد اور عورتیں، لڑکے اور لڑکیاں تھیں۔ ایک کارنیوال (میلے) کا سماں تھا۔ بہت مزہ آرہا تھا۔ دوسروں کو دیکھ کر ہمیں بھی سمندر کے پانی میں تیرنے کا شوق ہوا۔ سوئمنگ کاسٹیوم تولائے نہیں تھے لیکن پانی کی طرف اتنی کشش محسوس ہوئی کہ تمیض پتلون اتار کر بنیان ٹائپ سوئی انڈرویز میں تیرنا شروع کر دیا۔ سرد موسم کی وجہ سے پانی کافی ٹھنڈا تھا لیکن مزہ آرہا تھا۔ وہ مہینہ حالانکہ جون یا جولائی کا تھا لیکن یہ ملک موزمبیق دنیا کے جنوبی نصف کرہ زمین (Southern Hemisphere) ہونے کی وجہ سے یہاں موسموں کا حال ہمارے نادرن ہیمس فیر سے الٹا ہوتا ہے۔ یعنی یورپ، ایشیا، کینیڈا، یو ایس اے میں نومبر دسمبر جنوری وغیرہ میں جاڑا (Winter) ہوتا ہے تو دنیا کے نچلے آدھے گھیرے کے ملکوں: سائوتھ امریکا، آسٹریلیا اور سائوتھ افریقہ وغیرہ میں گرمیوں کا موسم ہوتا ہے۔ اس طرح جون جولائی میں کراچی چھوڑتے وقت سخت گرمی



تھی لیکن خط استوا (وہ خیالی لکیر جو دنیا کے بیچ سے گزرتی ہے) پار کرنے کے بعد جوں جوں ہمارا جہاز نیچے آتا گیا سردی کا اثر برہتا گیا۔ ساؤتھ افریقہ کے شہر کیپ ٹاؤن اور ارجنٹائن، چلی اور نیوزی لینڈ جیسے ملکوں میں تو ان مہینوں میں برف باری ہوتی ہے۔

کافی دیر سمندر میں نہانے کے بعد اپنے گیلے انڈرویز (جو جسم سے چپک گئے تھے) کے اوپر کپڑے پہن لئے۔ تولئے تو تھے نہیں قیض سے صرف منہ خشک کر لیا۔ ریتی سے بھرے ہوئے گیلے پاؤں صاف کئے بغیر جو توں میں ڈال دیئے اور گیچک کی آوازوں کے ساتھ شہر کی طرف واپس چل پڑے۔ راستے میں کچھ بڑی بڑی دکانوں میں اندر جا کر جائزہ لیتے رہے تاکہ تنخواہ ملنے پر کیا اور کہاں سے خریداری کی جائے۔ ایک دو دوکانیں سندھی ہندو اور بمبئی کے کھوجوں کی بھی تھیں۔ وہ لوگ ہم سے سندھی، کچھی اور اردو میں بات کرنے لگے اور دنیا کے دوسرے ملکوں کے دکانداروں کی طرح اپنے آپ کو انڈین کہلانے کے بجائے پاکستانی کہلوا رہے تھے۔ یہ ہمارے لئے ایک عجیب سی بات تھی۔ فوراً انجینئر نے بتایا کہ گوا کے پھڈے کے بعد اب پر تگالی لوگ انڈین کو برداشت نہیں کرتے۔ انڈیا کا گوا انگریزوں کے دنوں سے پر تگال کے قبضے میں تھا۔ وہاں پر تگالی زبان بولی جاتی تھی اور لوگوں کے پاس پر تگال کا پاسپورٹ تھا، اب انڈیا نے اس پر قبضہ کر لیا ہے۔ اس پر پر تگال حکومت نے نہ صرف پر تگال سے بلکہ اپنی ساری افریقی اور ساؤتھ امریکی کالونیوں سے انڈین کو نکال دیا ہے۔ اب جو تھوڑے بہت انڈین لوگ وہاں رہتے ہیں وہ اپنے آپ کو پاکستانی کہلاتے ہیں۔ بقول ایک دکاندار کے انڈین بیوپاری دنیا کے ہر کونے میں ہیں لیکن جہاں جہاں پر تگالیوں کی حکومت ہے وہاں دوائی کے لئے بھی نہیں ملے گا۔

شام کے وقت بندرگاہ میں پہنچنے پر معلوم ہوا کہ ہمارے آفس کے مقامی ایجنٹ نے ہم جہازوں کو اپنے جہاز پر واپس بھیجنے کے لئے کرائے کی جس کشتی کا بندوبست کیا تھا وہ صرف پندرہ مسافروں کو اٹھا سکتی تھی۔ ہر جہاز اور کشتی کے مسافر اٹھانے کی اپنی مقررہ گنجائش (Capacity) ہوتی ہے۔ اور قانوناً اس سے زیادہ ایک آدمی بھی نہیں بٹھایا جا سکتا۔ وہ دوسری بات ہے کہ کئی جگہوں پر اس قانون کی خلاف ورزی ہوتی رہتی ہے۔ کرائے کی اس چھوٹی سے کشتی میں پندرہ لوگ بیٹھے تو باقی ہم تین رہ گئے۔ ہم لوگوں نے کشتی چلانے والوں کو بہت ہی سمجھایا کہ ہمیں بھی اسی پھیرے میں جہاز پر واپس لے چلو، جہاز

کافی دور ہے، اور ہم ڈیڑھ دو گھنٹے یہاں سردی میں انتظار کرنے سے بچ جائیں گے۔ لیکن کشتی کے انجن کے شور میں کشتی چلانے والے شیدی اشاروں ہی اشاروں میں یہ بتا کر چل پڑے کہ آج کل قانون کی بہت سختی ہے، خاص طور ہم کالوں کے لئے۔ اگر کچھ ہو جائے گا تو یہ گورے پرنگالی مالک ہمیں سزا بھی دیں گے اور نوکری سے بھی نکال دیں گے۔ کشتی چل پڑی تو ہم تینوں منہ لٹکائے جیٹی پر لگے ہوئے جہاز کے ر سے باندھنے کے بولارڈ پر بیٹھ گئے۔ وقت پاس کرنے کے لئے کیڈٹ نے پہلے رقص کی کیفیت والے پھر دکھ بھرے گانے شروع کر دیئے۔ فوراً تھ انجینئر سمجھ گیا کہ اسے عشق کی نہیں بھوک کی آگ ستا رہی ہے۔ وہ بندر گاہ سے باہر گیا اور معلوم نہیں کہاں سے ٹھیکریوں جیسے سخت بسکٹ خرید لایا جو سر پر مارو تو سر ٹوٹ جائے، مگر بسکٹ نہ ٹوٹیں۔

ایسے بسکٹ سندھ کے چھوٹے گائوں میں پنساریوں کی دکانوں میں بکتے دیکھے ہیں جو مٹی کے تیل کے ڈبے کو ایک طرف سے شیشہ لگا کر اس میں ڈال کر رکھتے ہیں اور سکائی، آورہ، چھالیہ، ملتانی مٹی، آریٹھ جیسی چیزوں کی طرح یہ بسکٹ بھی وزن کے حساب سے بکتے ہیں۔ منہ میں کافی دیر کے بعد لعاب (Salvia) جمع ہو پاتا جس کے سہارے یہ بسکٹ کچھ گیلے ہونے پر چبائے اور نکلے گئے۔ بہت بھوک تھی اس لئے بہت اچھے لگ رہے تھے۔

کوئی گھنٹہ ڈیڑھ بعد کشتی لوٹی۔ ہمارے آفس ایجنٹ نے ان کشتی والوں کو سارے مسافروں کو جہاز تک لے جانے کا ٹھیکہ دیا تھا اور کشتی والے سمجھ رہے تھے کہ مسافر شاید اتنے کم ہونگے کہ ان کو ایک ہی پھیرا کرنا پڑے گا۔ اور اب تین آدمیوں کے لئے ان کو دو سرا پھیرا کرنا پڑ رہا تھا۔ شاید ایک یہ بھی سبب تھا کہ کشتی چلانے والے شیدی ناکھئے اور اس کے دو مزید کالے مددگاروں کے چہروں پر وہ رونق نہیں تھی اور ان کے واپس آتے ہوئے سمندر بھی بگڑ گیا تھا جس کی شہادت ان کے بھیگے کپڑے اور پانی سے تر کشتی کی بینچیں دے رہی تھیں۔ ہم لوگ خود جہازی (Seafarers) ہو کر اندازہ لگا سکتے تھے کہ وہ کافی مصیبت میں آگئے تھے لیکن چونکہ وہ ہمارے آفس والوں سے سودا طے کر چکے تھے ورنہ اس وقت ان کو کوئی ڈبل کرایہ بھی دیتا تو بھی نہ چلتے۔ یا اس وقت ہماری جگہ جہاز کے سینئر آفیسر ہوتے تو وہ خود بھی جہاز پر چلنے سے انکار کر دیتے اور رات کسی ہوٹل میں گزار کر موسم سدھرنے کا انتظار کرتے۔ لیکن

ہم جیب میں بقیہ ڈیڑھ یا سوا ڈالر رکھنے والے نام نہاد آفیسرز لارینز و مارکس میں کہاں مولوی مسافر خانہ تلاش کرتے۔ کشتی چلانے والے لمبے تڑنگے موزمبیق کے شدید کمر پر ہاتھ رکھ کر غصے میں کھڑے رہے۔ وہ سمجھے کہ ہم کشتی میں نہیں بیٹھیں گے لیکن ہم لوگ ایسی شکل بنا کر کشتی کی بھیگی پینچوں پر آکر بیٹھ گئے جیسے موت کے کنویں میں جانے کے بجائے کسی باربر شاپ میں بال بنوانے کے لئے آئے ہیں۔ کشتی چلانے والے سمجھے گئے کہ یہ کارگو، جو ان کی کشتی میں لوڈ ہو گیا ہے اسے اب جہاز پر Gracefully یا Disgracefully ڈسچارج کرنا ہی پڑے گا۔

یاد رہے کہ شپ چانڈلر کی کشتی میں آتے وقت سمندر آئینے کی طرح تھا۔ پانی میں معمولی سی لہریں تک نہ تھی اور شپ چانڈلر کی کشتی سائز میں بھی بہت بڑی تھی، کوئی پچاس آدمی اٹھانے والی۔ اور اب دیکھتے ہی دیکھتے ایک تو ہوائیں تیز ہو گئیں اور دوسرے ہائی ٹائیڈ ہو گئی جس کی وجہ سے سمندر شیر کی طرح غرانے لگا تھا اور کشتی ایک تو چھوٹی تھی اور اس وقت صرف تین مسافر اٹھانے کی وجہ سے اس خطرناک سمندر میں چھلکے کی طرح اوپر نیچے ہو رہی تھی۔ بہر حال ہماری کشتی لہروں کے طمانچے کھاتی ہوئی بالآخر جہاز کے قریب پہنچ گئی۔ جہاز لوہے کا، بہت بڑا اور بھاری ہونے کی وجہ سے ان سمندری موجوں کے رحم و کرم پر نہیں تھا اس لئے ایک ہی جگہ رکا ہوا تھا۔ لیکن لہریں کبھی کبھی اس کے ڈیک تک پہنچ رہی تھیں اور اس کے ساتھ ہی ہماری کشتی بھی اوپر اٹھ رہی تھی پھر اسی لمحے اتنا نیچے اتر رہی تھیں کہ جہاز کی سائیڈ کی لوہے کی پلیٹیں نیچے تک صاف نظر آرہی تھی۔ لہروں کے ساتھ کشتی جھٹکے کے ساتھ ایسے نیچے چلی جا رہی تھی جیسے کنویں میں گر رہی ہو۔

لہروں کی اٹھان اور ایک دم گر ان جہاز کے آس پاس ایک قسم کی خلا (suction) اور پریشر پیدا کر رہی تھی اور چھلکے کی موافق ہماری کشتی کبھی جہاز کے فولادی جسم کی طرف تیزی سے کھنچی جا رہی تھی جس سے ٹکرا کر ٹوٹنے کا خطرہ پیدا ہو رہا تھا، تو کبھی جہاز سے ایسے دور جا رہی تھی جیسے کسی نے زور سے دھکا دے دیا ہو۔ ہمیں کشتی کو چھوڑ کر جہاز کی سائیڈ میں لٹکتی ہوئی سیڑھے پر قدم رکھ کر جہاز پر چڑھنا تھا۔ حرکت اور ہلچل سے خالی سمندر اور تیز ہوائوں کی غیر موجودگی میں کشتی کو جہاز کی اس سیڑھی (جسے گینگ وے کہتے ہیں) کے پاس روک دینا ہوتا ہے۔ تاکہ جہاز پر جانے والے آرام سے اوپر چڑھ

سکیں لیکن اس صورت میں جب سمندر بپھرا ہوا تھا، اور تیز ہوائوں کی وجہ سے لکڑی کی کشتی پاگل سانڈ کی طرح اچھل کود کر رہی تھی، اس کا انجن بند کر کے روکنا ناممکن چیز تھی۔ ایسی صورت میں کشتی کا انجن چلتا ہوا رکھا جاتا ہے تاکہ کشتی اور جہاز کے درمیان ایک دم خلاء پیدا ہونے کی وجہ سے کشتی جہاز کی طرف کھینچ کر جہاز سے ٹکرا کر ٹکڑے ٹکڑے ہونے سے بچ جائے اور اسے مخالف سمت میں لے جایا جا سکے۔

کشتی کا شیدی ڈرائیور حالانکہ تجربے کار اور عقلمند تھا لیکن پاگل لہروں کے سامنے وہ بے بس ہو گیا تھا۔ وہ لہروں کے اتار چڑھاؤ اور ہوا کا رخ اسٹڈی کر کے بوٹ کو چند لمحوں کے لئے جہاز کی سیڑھی کے قریب لانے میں کامیاب ہو جاتا تھا اور یہ گھڑیاں کافی تھیں جن میں ہم میں سے کم از کم ایک یا دو جلدی سے سیڑھی کے رسوں پر ہاتھ جما کر، کشتی سے قدم اٹھا کر جہاز کی سیڑھی پر رکھ سکتے تھے۔ لیکن ہم اتنا ڈر رہے تھے کہ وہ چند لمحے سوچنے میں ضائع کر دیتے اور کشتی اچھل کر دور چلی جاتی اور ہم کشتی کے بالائی کنارے پر کھڑے کے کھڑے رہ جاتے اور کشتی والا اپنی کشتی کا جہاز سے ٹکرا کر ٹوٹنے کا سوچ کر دوبارہ سیڑھی کے قریب جا کر ہمیں اترنے کا موقع دینے سے کتر رہا تھا۔ اس کا ہمارے اوپر غصہ بڑھتا جا رہا تھا کہ ہم کچھ ہمت، کچھ رسک اور کچھ عقل سے کام لے کر ان کی جان چھوڑ کر اپنے جہاز پر کیوں نہیں چلے جاتے۔ ہمارے لئے ایک تو یہ نیا تجربہ تھا، رات کا اندھیرا اور ٹھنڈ تھی، پورے دن کی تھکاوٹ تھی اور لہروں سے اٹھنے والے ٹھنڈے پانی میں پورا جسم کانپ رہا تھا۔ خاص طور پر ہمارے ہاتھ جو سن ہو گئے تھے۔ ہمیں یہ سوچ کر کبکی ہو رہی تھی کہ اگر ان چند لمحوں میں ہمارے ہاتھ جہاز کی سیڑھی کو جکڑنے میں کامیاب نہ ہوئے تو نیچے ہی جا گرینگے اور تیرنے کا موقع ملنے سے پہلے کشتی اور جہاز کے درمیان کچل مریں گے۔

ہمیں جان پیاری لگ رہی تھی۔ شیدی ڈرائیور کو اپنی کشتی پیاری تھی جو تھوڑی سی کوتاہی پر جہاز سے ٹکرا کر ٹکڑے ٹکڑے ہو سکتی تھی، بلکہ سارے لوگوں کے ڈوبنے کا خطرہ تھا۔ اس نوعیت کے حوادث ہم کئی دفعہ سن چکے تھے۔ بہر حال ہماری سستی اور رسک (Risk) نہ لینے پر کشتی کے ڈرائیور کا پارہ چڑھ رہا تھا اور اسٹیئرنگ وہیل ہاتھ میں پکڑے ہمیں دور سے ہی ڈانٹتا رہا۔ اس کی زبان ہمیں سمجھ میں نہیں آرہی

تھی لیکن اس کا مفہوم کچھ یہی تھا۔ جب کشتی کا ڈرائیور سمجھ گیا کہ ہم کچھ بوکھلائے ہوئے بیلوں کی طرح صرف کھڑے رہیں گے اور ہم سے کچھ نہیں ہوگا تو غصے میں آکر کشتی کا وہیل 180 ڈگری پر گھمایا اور واپس بندرگاہ کی طرف چلنے لگا۔ اس پر ہم نے اور اس کے مددگاروں نے جب اسے سمجھایا کہ ہم لوگ آدھی رات کو ایسی سردی میں شہر میں کہاں دھکے کھائیں گے تو اسے ہم لوگوں سے شاید ہمدردی ہوئی اور کشتی کو دوبارہ جہاز کے پاس لے آیا لیکن ہماری حالت وہی سرکس کے ڈرپوک مسخرے والی تھی۔ کشتی نے جہاز سے ٹکرانا شروع کر دیا۔ شدید ڈرائیور نے چیخ کر اپنے ساتھیوں کو کہا کہ ان گدھوں کو دھکے دے کر کشتی سے اتار پھینکو۔ یہ بات ہم نے اس کے خونخوار اشاروں سے سمجھ لی۔ لیکن جب اس کے ساتھیوں نے کوئی ایکشن نہ لیا تو خود اسٹیرنگ وہیل کو چھوڑ کر ہماری طرف لپکا۔ وہ لمبائی میں یقیناً سات فٹ کے قریب ہوگا۔ میں چھ فٹ کا ہوں اور وہ مجھ سے کافی لمبا اور سائڈ کی طرح مضبوط تھا۔ وہ سیدھا ہم لوگوں کے پاس آیا۔ ایک بغل میں مجھے پکڑا دوسرے میں کیڈٹ کو اور اب ہم دونوں کو پانی میں پھینکنے والا تھا۔ اور وہ بھی اس وقت جب کشتی اچھل کر جہاز سے کوئی آدھا میل دور ہو گئی تھی۔ ظاہر ہے جہاز سے اتنا دور گر کر اور سخت سردی میں تیر کر جہاز کی سیڑھی تک کون پہنچ سکتا تھا۔

فور تھ انجینئر نے جو ہم میں سب سے پرانا تھا، خطرے کو بھانپ لیا اور سمجھ گیا کہ کشتی کا شدید ڈرائیور ہمیں ڈبو کر مارنے والا ہے۔ وہ اپنا فرض نبھانے اور ہم سے ہمدردی جتانے کی خاطر ہمارے پیچھے پیچھے بڑھا۔ میں نے اسی وقت محسوس کر لیا کہ اب بچنا مشکل ہے۔ ہم لوگ ایک پاگل گوریلے جیسے شدید کی بغلوں میں غیر مانوس موروں کی طرح ٹانگیں مار رہے تھے، جو کشتی کے بالائی کنارے پر چل کر پیچھے کی طرف بڑھ رہا تھا اور فور تھ انجینئر صاحب دور سے کھڑے ہو کر اس کو نکلے دکھا کر انگریزی میں ڈانٹ رہے تھے کہ کل کا دن آنے دے آفس میں صبح صبح شکایت کرتے ہیں۔ میں نے دل ہی دل میں سوچا کہ: ”چار صاحب! (فور تھ انجینئر صاحب) تم نے تو مروا ہی دیا۔ یہ نیم جنگلی انسان کیا جانے تمہاری ڈانٹ اور شیکسپیئر کے ڈرامے میکبتھ کے ڈائلاگ نما تمہاری... انگریزی کو!۔“

آخر جس کا ڈر تھا وہی ہوا۔ چار صاحب کی ڈانٹ ڈپٹ نے اس شدید کا غصہ اور بڑھا دیا۔ اس نے پنجابی فلموں کے ولن کی طرح ایک زوردار چیخ ماری جو وہ کسی غیر شخص کو اپنی منگیتر یا محلے کی لڑکی سے قریب

ہوتے دیکھ کر مارتا ہے۔ میں نے تو آنکھیں بند کر لیں کہ اب دوسری گھڑی میں ہم لوگ سمندر میں ہوں گے۔ اور بقول شاہ لطیف کے:

”جہاں جا کر کوئی لوٹ نہ سکے!...  
 جہاں لہریں راستہ روک دیں!!...  
 وہاں تیرنے سے ناواقف لوگوں کو!  
 میرے مولا تو ہی پار پہنچا سکتا ہے“

چار صاحب کی ڈانٹ ڈپٹ پر شیدی ڈرائیور نے کچھ دیر سوچنے کے بعد بغلیں ڈھیلی کر کے ہمیں چھوڑا اور اسی لمحے چار صاحب کو پکڑ لیا۔ یعنی ہم لوگوں کی توجان فی الحال آزاد ہو گئی یا پینڈنگ میں رہنے دی، غریب فور تھ انجینئر ہمیں بچانے کے چکر میں خود پھنس گئے۔ پھر تو کیڈٹ اور میری التجائیں تھیں کہ کسی طرح شیدی کا غصہ ٹھنڈا ہو جائے جس کے منہ سے جھاگ بہہ رہا تھا۔ لیکن ہمارے فور تھ انجینئر کا کمال تھا کہ مرنے کے ٹائم پر بھی کلمہ شہادت پڑھنے کے بجائے شیدی ڈرائیور کو مستقل ڈانٹے جا رہا تھا۔ یہ تو اچھا ہوا کہ ڈرائیور کو انگریزی نہیں آرہی تھی۔ ہم نے اشاروں سے اسے سمجھایا کہ یہ شخص فور تھ انجینئر دماغی طور پر صحیح نہیں ہے۔ اتنے میں باقی شیدیوں (کالوں) کو بھی خیال آیا اور آگے بڑھ کر فور تھ انجینئر کو اس گوریلا جیسے انسان سے آزاد کرایا۔

فور تھ انجینئر کو چھوڑ کر وہ پھر اسٹیرنگ پر آگیا اور ایک دفعہ پھر کشتی کو جہاز کے قریب لانے کی کوشش کرنے لگا۔ مرتا کیا نہ کرتا والا حساب تھا۔ اب کے کشتی جیسے ہی جہاز کی سیڑھے کے قریب پہنچی تو ایک کے بعد دوسرے نے اللہ کا نام لے کر کشتی سے سیڑھی کی طرف جمپ لگانا شروع کر دیا۔ ڈبوئے تو ویسے ہی جا رہے تھے ایسے مرنے سے بہتر تھا کہ زندگی کے لئے کیوں نہ جو اکھیلا جائے۔ ایک ہمارے جوتے اور ہاتھ گیلے دوسری سیڑھی پھسلنے والی۔ بس اللہ نہ مدد کی۔ کسی کے ہاتھ میں سیڑھی کا رسہ آگیا تو کسی کے پائوں جم گئے۔ کیڈٹ بیچارے کے ہاتھ پھسل گئے اور وہ ڈوبنے والا تھا تو لہر کی ابھار پر جیسے ہی چند سینکڑوں کے لئے اوپر آیا تو ایک دم سیڑھی کی رسی کو پکڑ لیا۔ حالانکہ ہمارے ہاتھوں میں بھی کوئی طاقت نہیں رہی لیکن ہم نے اس کے باقی جسم کو پانی سے باہر کھینچ کر اس کے پائوں سیڑھے کے نیچے والے

اسٹیپ تک پہنچا دیئے۔ اور جب سیڑھی چڑھ کر ہم جہاز کے عرشے پر پہنچے تو یقین ہی نہیں آ رہا تھا کہ ہم زندہ سلامت ہیں۔ کشتی والا شیدی ڈرائیور ایک دفعہ پھر پنجابی فلموں کے ولن کے طرح چیخا چلایا۔ اور اپنی کشتی کے انجن کو فل تھراٹل (رفٹار) دے کر بندرگاہ کی طرف چلا گیا۔

کئی سال گزرنے کے بعد اس واقعہ کا تجزیہ کرنے پر محسوس ہوا کہ اس واقعہ میں ہمارا قصور تھا۔ یہ غریب شیدی لانچ والا تو کیا ایسی حالت میں کوئی چینی، انگریز، جاپانی یا ہمارا مکرانی ہانگ کانگ، لیور پول، اوسا کا یا کراچی کے آئوٹرائینکریج پر ہماری اس قسم کی کوتاہی اور سستی کو کبھی برداشت نہ کرتا۔ کوئی بھی اپنی لاکھوں روپے کی کشتی کو ایسے خراب سمندر میں جہاز کے قریب جا کر ٹکڑے ٹکڑے ہونے کا جو کھم نہیں لیتا۔ کیونکہ یہی کشتی ایک غریب خاندان کے روزگار کا واحد وسیلہ ہوتی ہے۔ بہر حال ہمیں بھی ایک نئی زندگی مل گئی۔ وہ الگ بات ہے کہ ہمارے دلوں سے اس طوفانی رات کا یہ واقعہ ابھی تک نہیں مٹ سکا ہے۔

براعظم افریقہ کو آج بھی پھیرے کرنے کا موقع ملتا ہے تو موزمبیق چینل کے پاس لارینز ومارکس کے آئوٹرائینکریج کا یہ حادثہ سوچ کر جسم میں کبکی پیدا ہو جاتی ہے۔ ہم تینوں دوست آج کل چیف انجینئر اور کیپٹن بننے کے وجہ سے الگ الگ جہازوں پر رہتے ہیں لیکن جب ہمیں کسی ملک میں سمندری زندگی پر کانفرنس یا سیمینار میں حصہ لینے کا موقع ملتا ہے تو دنیا کے نقشے پر موزمبیق چینل کی طرف اشارہ کر کے ایک دوسرے کو یاد دلاتے ہیں کہ ہم اس وقت گریس پیریڈ میں جی رہے ہیں۔ وہ عجیب اتفاق تھا کہ ہم بچ گئے ورنہ 1969-70ء والے دنوں میں ہم اس سمندر میں ڈوب مرتے اور مچھلیوں کے لئے لُچ یا ڈنر مہیا کرتے۔

## ایک عجیب اینڈ ونچر

افریقہ کے مختلف ملکوں میں گزارے ہوئے دنوں کے اور بھی کئی اس قسم کے واقعات ہیں جو ذہن سے نہیں مٹتے۔ نیچے بیان کیا ہوا قصہ بھی شروع کے دنوں کا ہے جب ہم لوگ سمندر کی زندگی سے ابھی اچھی طرح مانوس بھی نہیں ہوئے تھے۔ ہم لوگ دنیا کی ساری بندر گاہوں کا ایک جیسا سمجھتے تھے اور ہمارا یہ ہی خیال تھا کہ دنیا کی ساری بندر گاہوں میں ایک جیسا قانون ہے اور مغربی یورپ کی بندر گاہوں کی طرح مشرقی یورپ، افریقہ اور ایشیا کی تمام بندر گاہوں میں لاء اینڈ آرڈر کی صورت حال بہتر ہے۔ ان دنوں میں ہمارا جہاز سیلجم، فرانس، انگلینڈ اور جرمنی جیسے ترقی یافتہ ملکوں کی بندر گاہوں سے مال اٹھا کر نیچے جنوب میں افریقہ کے مغربے ساحل والے ممالک سینگیال، گنی بسائو، لسانڈا، نائجیریا اور گیمبیا وغیرہ میں جاتا تھا۔ ہم لوگ افریقہ کے ان ممالک کی بندر گاہوں میں بھی دن رات ایسے بے فکر ہو کر گھومتے رہتے تھے جیسے لندن، مانچسٹر، ہیمبرگ، اینٹورپ اور رائڈم وغیرہ میں۔ جیسے ہی ڈیوٹی ختم ہوتی تھی جہاز کی سیڑھی (گینگ وے) سے اتر کر بندر گاہ سے باہر نکل جاتے تھے اور بغیر سوچے سمجھے کہیں کا بھی رخ اختیار کر لیتے تھے۔ یہ تک دھیان میں نہیں رکھتے تھے کہ اس ملک کا کیا حال ہے، کوئی ایمر جنسی یا ہنگامہ تو نہیں۔ ایک جگہ سے دوسری جگہ تک لے جانے کے لئے بس سروس ہے یا نہیں اور اگر ہے تو بس سروس صرف دن کو ہے یا رات کو بھی۔ کبھی بھی نقشہ یا ایڈریس پاس نہیں رکھتے تھے۔ یہ تک خیال نہیں رکھتے تھے کہ ملک کے سماجی اور سیاسی حالات کیا ہیں اور یہ دن (ساٹھ کے عشرے کے آخری سال والے) ایسے تھے جب افریقی ملکوں میں آزادی کی تحریکیں زوروں پر تھیں۔ کئی ملکوں میں مقامی لوگوں کو گوروں سے سخت ترین نفرت تھی۔ کچھ ملکوں میں تو ہم ایشین (خاص طور پر برصغیر کے لوگوں) سے



بھی مقامی کالے لوگوں کو چڑھتی۔ اور کئی ملکوں میں جو آزاد ہو چکے تھے سیاسی طاقت اور حکومت حاصل کرنے کے چکر میں وہاں کے رہنے والوں کی آپس میں کھینچا تانی مچی ہوئی تھی اور مار دھاڑ، اغواء، چوری، ڈکیتی کے واقعات عام تھے۔ لیکن ہمارے لئے دنیا صرف دو خانوں میں بٹی ہوئی تھی۔ ایک جہاز کی دنیا جو قید و بند کی علامت تھی (یعنی ہم جہاز چلانے والوں کے لئے) اور ایک جہاز کے باہر بندر گاہ کی دنیا جو آزادی کی علامت تھی۔

شروع کے دنوں میں تو ہمیں یہ تک خیال نہیں آتا تھا کہ افریقہ وہ جگہ ہے جہاں سانپ، بچھو اور جنگلی جانور ہیں۔ جہاں ٹیٹنری جیسی زہریلی کھیاں اور دوسرے کیڑے مکوڑے ہیں جن کا کاٹا زندگی سے ہاتھ دھو بیٹھتا ہے۔ جہاں سادہ پانی مل جائے تو وہ بھی بڑی عیاشی ہے، ”فلٹرڈ“ یا ابلے ہوئے پانی کا تو کوئی سوچ بھی نہیں سکتا۔ جہاں دریائوں کے بہتے ہوئے پانی میں ”بلجار ظیا“ جیسی بیماریوں اور چھپے ہوئے مگر مچھ ہیں جن سے اپنے آپ کو بچانا چاہئے۔ لیکن ہم تھے کہ بے فکروں کی طرح شہروں اور گاؤں کی گلیوں میں بھٹکتے رہتے تھے۔ بس ہمارے لئے یہ ہی بات اہم ہوتی تھی کہ کس طرح جہاز کی آہنی چار دیواری سے اپنے آپ کو باہر رکھیں۔

ان ہی دنوں میں ایک دفعہ ہمارا جہاز گیمبیا، یا شاید اس کے قریب والے ملک گنی بساؤ کی بندر گاہ میں لنگر انداز ہوا۔ اس ملک کا نام اس وقت بالکل یاد نہیں آ رہا ہے۔ بندر گاہ کیا تھی بس یہ سمجھیں کہ سندھ کے کسی دور دراز گاؤں جیسی تھی، جہاں تقریباً ساری عمارتیں کچی مٹی کی تھیں۔ دور دور تک ریت کے سمندر تھے۔ کہیں کہیں کچے گھر تھے جن کی چھتیں گھاس اور تنکوں سے بنائی ہوئی تھیں۔ چاروں طرف خشک سالی، پانی کی کمی اور تپتی دھوپ تھی۔ عجیب ویرانی کا عالم تھا۔ بندر گاہ کے قریب کچھ پکی عمارتیں ضرور تھیں جو فرینچوں (یا شاید پرتگالیوں) کی تھیں جو آفیسوں کے طور پر استعمال ہو رہی تھیں۔ یہ ملک ضرور گیمبیا یا گنی بساؤ جیسا تھا جو پتلی پٹی کی طرح دوسرے ملک سینیگال یا فرینچ گنی میں اندر تک جا رہا تھا اور ملک کی زمین کی سڑکیں اور راستے ایک دوسرے کے ملکوں سے گذر رہے تھے۔ جیسے کراچی سے حیدرآباد جاتے ہوئے سپر ہائے وے دودفعہ ٹھٹھہ اور دادوا ضلع کی حدود سے گذرتا ہے۔ میں نے نیا نیا جہاز جو اُن کیا تھا اور یہ واقعہ شروع میں بیان کئے ہوئے موزمبیق والے واقعے سے بھی پہلے کا ہے۔ ایک

دن شام کو کوئی چار بجے جہاز کے تھر ڈانجینئر کے ساتھ میں شہر گھومنے کے لئے بندر گاہ سے باہر نکلا۔ پہلے کا تو کوئی پروگرام نہیں تھا۔ ڈیوٹی کر کے بس جہاز کی سیڑھی کے پاس کھڑا تھا تو تھر ڈانجینئر صاحب کو سیڑھی اترتے دیکھا۔

”کہاں جا رہے ہیں تین صاحب...؟“ میں نے پوچھا۔

”کہیں نہیں... ایسے ہی بیٹھے بیٹھے خیال آیا کہ بندر گاہ کا چکر لگا کر آجائوں... چلنا ہو تو آجائو۔“

اس نے مجھے ساتھ چلنے کے لئے کہا اور میں انجن روم کے جوتوں میں ہی چل پڑا۔ مٹھی یا تھانے بولا خان جیسے شہر کے واحد اور ویران مارکیٹ کا تھوڑی دیر کے لئے چکر لگا کر ایک مٹی اور گوبر سے بنی ہوئی دیواروں والی ہوٹل میں آکر کالی کافی پی۔ جو کالی ہونے کے ساتھ کڑوی بھی تھی۔ قریب کے کسی شہریا ملک سے کوئی قافلہ آیا تھا جس کے مسافر ہوٹل کے چاروں طرف نظر آرہے تھے۔ فضا میں اونٹوں کو بندھی ہوئی گھنٹیوں کی آواز، ہوٹل پر بجنے والے افریقن زبان کے گانوں کا میوزک اور اونٹوں اور گدھوں کی لید کی بوبسی ہوئی تھی۔ قافلے کے مسافر مسلمان تھے کیونکہ عورتوں کے چہرے کالے رنگ کے کپڑے سے ڈھکے ہوئے تھے۔ کچھ مردوں نے بھی اپنے چہرے پگڑی کے کپڑے سے ڈھانپ رکھے تھے۔ ہو سکتا ہے وہ مسلمان نہ بھی ہوں، عورتوں اور مردوں نے سخت گرمی اور اڑتی ریت سے بچنے کیلئے اپنے آپ کو ڈھانپ رکھا ہو، بہر حال ان کے کپڑوں اور ہاتھ میں بندھی ہوئی اعلیٰ فیشن کی گھڑیوں سے یہ ضرور لگتا تھا کہ ان کا واسطہ کسی امیر ملک سے ہے کیونکہ مقامی لوگ اپنے کمزور جسم اور پھٹے پرانے کپڑوں سے صاف ظاہر تھے۔ بہر حال ان میں کچھ مسلمان بھی تھے جو مشرق شمال کی طرف منہ کر کے عصر کی نماز پڑھ رہے تھے، وہاں سے کعبتہ اللہ اس رخ میں ہے۔

تھر ڈانجینئر نے اس سکرنڈ اور جنگ شاہی سے بھی گئے گزرے شہر سے باہر نکل کر دیہات کی طرف چلنے کا ارادہ ظاہر کیا اور ہم باتیں کرتے کرتے راستے میں سامنے سے آتی ہوئی گدھا گاڑیوں، منی مورس کے پرانے ماڈلوں کی کاروں اور ٹیکسیوں اور اونٹوں پر سوار لوگوں سے بچتے بچاتے اور رول، بیمار اور لاوارث کتوں کو پتھروں سے بھگاتے، اپنے لئے راستہ بناتے شہر سے باہر نکل آئے۔ دور سے ایک کھٹارہ بس، جس کے مینڈک جیسے منہ جیسی بسیں سندھ میں ڈیلو، عمر کوٹ، مٹھی اور چھاچھرو روٹ پر آج بھی چلتی

ہیں، دیکھ کر تھکاوٹ کا احساس ہوا۔ جیسے ہی وہ بس قریب ہوئی تو ہم لوگوں نے کچھ ہاتھوں کے اشاروں سے، کچھ چیخ چیخ کر اسے رکوا دیا۔ پھر بھاگ کر اس میں آکر بیٹھ گئے جو ہم سے کوئی ایک فرلانگ دور جا کر رکی تھی، شاید اس کی بریکیں صحیح نہیں تھی اور ڈرائیور نے نہ جانے مالک کی کمائی کی خاطر مزید دو پیسنیجر (یعنی ہم لوگوں کو) اٹھانے کے لئے بس کو روک دیا ویسے ہی اس کو روکنا ضروری تھا کیونکہ ہمارے بیٹھنے اور آخری منزل کا کر ایہ دینے کے بعد بھی بس کافی دیر تک رکی رہی اور ڈرائیور اور کنڈکٹر بس کے ریڈی ایٹر کو ٹھنڈا کرنے کیلئے اس میں پانی ڈالتے رہے۔ اور یہ مشق ہر میل چلنے کے بعد ہوتی رہی جب تک پانی کا آخری ڈبہ بھی خالی نہ ہو گیا، جن کے لئے (یعنی پانی کے ڈبوں کے لئے) لیڈیز والی پوری سیٹ وقف تھی۔ بس میں موجود پانچ کنگ سائز حبشی عورتوں میں سے ایک اپنے اکلوتے شوہر کے پاس بیٹھی تھی، دو اپنے آدھے درجن بچوں کے ساتھ اور باقی دو اپنے مشترکہ میاں کے ساتھ تھیں، یعنی اس کی یہ دو بیویاں تھیں۔

ہم کبھی بس میں سوار ان مسافروں کو کبھی کھڑکی سے وصال ریت کو دیکھتے رہے یا پھر بس رکنے پر کنڈکٹر کو پانی کا ڈبہ اتارتے دیکھتے رہے۔ تھر ڈائجینئر نے کہا:

”آخری ڈبہ ختم ہونے کے بعد کیا ہو گا یہاں بس میں کوئی 1 FWE فریش واٹر ایو پورٹیٹر) تو ہے نہیں جو پانی بنائے؟“

میں خاموش رہا بلکہ اس قسم کا مذاق ایک انجانا سا خوف پیدا کرنے لگا۔ ہم لوگوں نے یہ ہی سوچا کہ آخری اسٹاپ پر پہنچ کر اس ہی بس میں یا اس روٹ کی دوسری بس میں واپس بندرگاہ آجائیں گے۔ یہ ایسا ہی ہے جیسے کیماری سے بس میں بیٹھ کر کوئی ملیئر، لائنڈھی یا گھارو، گوجلا جائے اور پھر واپسی والی بس میں کیماری پہنچ جائے۔ یورپ یا انگلینڈ میں ہم ایسے ہی کرتے تھے اور کم خرچ میں کافی گھوم لیتے تھے۔ لیکن یہاں ایک تو دیکھنے کے لئے کوئی رومنائک چیز نظر نہیں آرہی تھی چاروں طرف ریت ہی ریت تھی، دوسرے اس انجانے خوف نے پریشان کر رکھا تھا۔ آخر کار وہی ہوا جس کا ہمیں ڈر تھا۔ کوئی سات کلومیٹر بعد بس بالکل ہی خراب ہو گئی۔ ڈرائیور نے بہت زور لگایا لیکن ٹھیک نہ ہو سکی۔ ٹھیک بھی ہو تو کیسے ہو، اس کا

ریڈی ایٹر پھٹ چکا تھا، پھٹ تو پہلے ہی چکا تھا اب زیادہ ہی پھٹ گیا اور اس کو ٹھنڈا کرنے لئے پانی کی ایک بوند بھی نہیں تھی۔

بس میں جو مسافر تھے وہ کوئی اڑوس پڑوس کے گائوں اور جنگلی بستیوں کے تھے اور بس سے اترتے ہی ادھر ادھر غائب ہو گئے، ڈرائیور کو کرائے کے چار پیسے بھی نہیں دیئے۔ اور جو ہماری طرح کرایہ دے چکے تھے ڈرائیور نے ان کا آدھا کرایہ ضبط کر کے 2 جنرل ایورج ڈکلیئر کر دیا۔ اس کے بعد ہمیں گائیڈ کیا کہ ہم لوگ ایک دو میل مزید چلے جائیں وہاں پر پڑوسی ملک کی ایک سڑک کر اس کرتی ہے وہاں سے ہمیں ضروری سواری مل جائے گی۔

”اور یہاں سے کوئی بس واپس بندر گاہ کی طرف جانے والی ہے۔؟“ ہم نے کنڈکٹر سے پوچھا۔ ”یہ ہی تو ایک بس ہے جسے کل واپس آنا تھا۔ اب خراب ہو چکی ہے۔ اس کے صحیح ہونے میں کم از کم تین چار دن تو لگ ہی جائیں گے۔“ اس نے جواب دیا۔

”اچھا یہ بتائیں، آگے جانے پر ہمیں کونسی سواری ملے گی؟“ ہم نے دریافت کیا۔ کنڈکٹر، جو شروع سے گردن ٹیڑھی کر کے فخر سے ہمارے ساتھ انگریزی میں گفتگو کر رہا تھا کیونکہ اس نے دو سال گھانا میں کسی انگریز سپاہی کے گھوڑے کو کھر کھر کرتے ہوئے اس سے انگریزی سیکھی تھی اس نے ہمارے اس سوال کا مختصر جواب دیا۔

”اے کیمل...!!“

... یعنی سواری کیلئے ہمیں اونٹ مل سکتا ہے۔ دوسرے الفاظ میں یہاں کوئی بس یا ریل گاڑی شیڈول پر نہیں چلتی، جس کو دھیان میں رکھ کر آپ اس کا انتظار کریں اور سفر کریں۔ بہر حال ہمیں اپنی غلطی کا بڑا احساس ہوا کہ اچھے بھلے جہاز کے ایئر کنڈیشنڈ کمروں میں بیٹھے ہوئے تھے، خواہ مخواہ گرمی اور بیابان ریت میں نکل پڑے۔ اس وقت ہمارے ساتھی جو جہاز کے عرشی پر آرام دہ کرسیوں میں بیٹھ کر چائے کا مزہ لے رہے ہونگے، سوچ بھی نہیں سکتے کہ ہم دو جہازی، جہاز کی کیبن کی بجائے، جہاز اور بندر گاہ سے کوئی سات آٹھ کلو میٹر بیابان میں تنہا کھڑے ہیں اور مستقبل قریب میں ہمارے واپس آنے کا کوئی بندوبست یا راہ نظر نہیں آرہی ہے۔ ”کبھی کبھی انسان غلطی کر بیٹھتا ہے۔“ تھرڈ انجینئر نے الفاظ چباتے ہوئے کہا۔

”لیکن یہ غلطی بڑے غلط وقت پر اور غلط دن پر کر لی...!!“۔ میں نے تھرڈ انجینئر کی توجہ اس حقیقت پر مبذول کرائی کہ اب رات کا اندھیرا چھا جانے والا ہے اور جہاز کی کل ہی Sailing ہے۔

تھرڈ انجینئر نے اپنے عقل کے دوڑ کرتے ہوئے یہ فیصلہ صادر کیا کہ ہمیں مزید آگے چلنے کی بجائے واپسی کا رخ اختیار کرنا چاہیے۔ ”ساری زندگی سعید منزل سے کیمڑی بسوں میں سفر کرتے کرتے مجھے آئیڈیا ہو گیا ہے کہ یہ جو فاصلہ ہم لوگ طے کر کے یہاں پہنچے ہیں وہ کوئی چھ سات کلو میٹر سے زیادہ نہیں ہو گا۔ زیادہ سے زیادہ صدر سے ٹاور جتنا ہو گا جو ہم لوگ ہمت کر کے پیدل پار کر سکتے ہیں“۔ اس نے کہا۔

میرے لئے کوئی Choice نہیں تھی۔ تھرڈ انجینئر میرا آفیسر بلکہ ’باس‘ تھا جس کے ساتھ سمندر پر مجھے رات کو اور دن کو 12 سے 4 بجے تک، جہاز چلانا پڑتا تھا۔ جہاز دنیا میں اس وایج (12 سے 4 والی ڈیوٹی) کو بدترین سمجھا جاتا ہے لیکن تھرڈ انجینئر کی خوش مزاجی، دیانتداری اور مشینوں سے اچھی جان پہچان ہونے کی وجہ سے بڑا اچھا وقت گذرتا تھا۔ آپ مجھ سے کم از کم پانچ سال سینئر تھے اور جہاز کے انجن کے ساتھ ساتھ دنیا کی بندرگاہوں کی بھی ان کو بڑے وسیع پیمانے پر نالج تھی، لیکن اس دن میں دیکھ رہا تھا کہ اس کی رہنمائی میں ہم بڑی مار کھا رہے تھے۔ خاص طور پر جب انہوں نے مزید عقل کی دوڑ کر کے ایک شارٹ کٹ بھی ڈھونڈ لی جو دراصل تھی ہی نہیں اور ہم اس غلطی کی وجہ سے اچھی خاصی پکی سڑک چھوڑ کر کچے میں آگئے۔ یعنی ریت پر چلنے لگے اور ریت پر چلنا، ایک دوڑ کا مقابلہ جیتنے والے کیلئے پریکٹس کی خاطر تو ضرور فائدہ مند ہو گا لیکن پورا دن جہاز کے انجن روم میں محنت مزدوری کرنے کے بعد ہم جیسے تھکے ہوئے لوگوں کے لئے یقیناً ایک سزا تھی، جو ہم بھگت رہے تھے۔ سورج غروب ہونے والا تھا۔ ریت کے طوفانوں کی وجہ سے پورے آسمان پر مٹی کے بادل چھائے ہوئے تھے اور سورج ان تہوں کے پیچھے پہلے سے غروب بلکہ غائب ہو چکا تھا اب اندھیرا بڑھنے سے ہم سمجھ گئے کہ رات ہونے والی ہے۔

ہم لوگ ریت کے میدانوں میں چلتے رہے، چلتے رہے۔ سخت پیاس کی وجہ سے ہماری حالت خراب ہو رہی تھی، لیکن ہم آگے بڑھتے رہے۔ اب جہاز سے زیادہ کسی آبادی کی تلاش تھی جہاں سے ہمیں پینے کے لئے پانی مل جائے۔ کسی مکان یا جھگی کی تلاش میں ہماری نظریں سامنے تھیں۔ تھوڑی دیر بعد ہم نے

دیکھا کہ سامنے سے ایک زبردست بگولے کی طرح کوئی ریت اڑاتا ہوا آ رہا تھا۔ ایسا لگ رہا تھا جیسے کئی گھوڑے سوار مٹی اڑاتے آرہے ہوں اور جب ہمارے بالکل قریب سے گزر گئے تو معلوم ہوا کہ وہ چار پانچ شتر مرغوں جیسے کوئی جانور تھے۔ تھرڈ انجینئر نے بتایا کہ یہ Antelope کی جنس کے جانور ہیں جو افریقہ کے ایسے ریتی والے علاقوں میں عام ہیں۔ بہر حال کم روشنی اور اڑتی ریت میں ہم لوگ انہیں غور سے نہیں دیکھ سکے۔ اگرچہ یہ چیرنے پھاڑنے والے جانور نہیں تھے لیکن ہم دونوں کو اب تھوڑا تھوڑا خوف ہونے لگا تھا اور یہ احساس جاگ اٹھا تھا کہ یہ افریقہ کا وہ حصہ ہے جہاں کے لوگ اب تک آزاد نہیں ہوئے تھے اور جن کو اپنے یورپی حاکموں کے ساتھ ہم ایشین پر بھی غصہ تھا جو ملک کی اکنامی کے ایک حصے پر قابض تھے۔

اب آہستہ آہستہ اندھیرا بڑھنے لگا۔ دن کی تپتی ہوئی ریت کے ذرات ہوا کے ساتھ گلے میں اٹک گئے تھے جو اب بری طرح چھن پیدا کر رہے تھے لیکن سب سے زیادہ دکھ دینے والی چیز پیاس تھی۔ اتنے میں ہمیں سامنے کچھ گھروندے نظر آئے جن میں سے لائین کی روشنی آرہی تھی۔ ہمیں یہ دیکھ کر بہت خوشی ہوئی کہ زندگی کے آثار تو نظر آئے۔ جان میں جان آگئی۔ ہم لمبے لمبے اور تیز قدم اٹھاتے ہوئے اس بستی کے قریب پہنچ گئے۔ کچے گھروں کے آگے پھولے ہوئے پیٹ والے کمزور بچے اور آوارہ کتے کھڑے تھے۔ کچھ بڑی عمر کے بچے بھی تھے جن کے ہاتھوں میں ڈنڈے تھے۔ یہ بھی تقریباً ننگے تھے اور گیلی مٹی ان کے گھٹنوں اور بازوؤں کی کہنیوں تک لگی ہوئی تھی۔ شاید یہ لوگ کیچڑ میں کھیل کر آئے تھے۔ ایک دو کتوں نے بھونکنا شروع کیا لیکن ہم لوگوں نے منہ سے پچکار دے کر ان کو چپ کر لیا۔ کونے والے مکان سے ایک حبش عورت دروازے سے باہر نکل آئی۔ گھر کا دروازہ تو نہیں تھا بس یہ سمجھیں کہ دیوار میں دراڑ سی تھی جس پر کوئی کپڑا لٹک رہا تھا۔ یہ کالی شیدی عورت، عورت کم مرد زیادہ لگ رہی تھی۔ جسامت سے بھی تو شکل و صورت اور آواز سے بھی! اس کے چہرے پر کسی نامی گرامی ڈاکو کے چہرے کی طرح کلباڑی کے زخموں کے نشان تھے جو بعد میں تھرڈ انجینئر نے بتایا کہ یہ نشان بچپن میں کئے جاتے ہیں جن سے قبیلے کی پہچان ہوتی ہے۔ ہم نے منہ کے پاس سیدھے ہاتھ کا پیالا بنا کر اس شیدی عورت کو اشاروں میں بتایا کہ ہمیں شدید پیاس لگ رہی ہے اور جان نکل رہی ہے، ہمیں پانی

چاہئے۔ اس نے اپنی افریقی زبان میں کچھ بولتے ہوئے گھر میں اندر آنے کا اشارہ کیا ہم اندر جانے سے گھبرارہے تھے۔ نجانے کیوں مجھے یہ حبشی عورت جس کا چہرہ میں مستقل غور سے دیکھے جا رہا تھا سندھ کے کچے کے علاقے کا دھاڑیل (ڈاکو) لگ رہا تھا۔ اس نے انگلی سے پھر اشارہ کیا کہ اندر آجاؤ۔ میں تذبذب کے عالم میں اندر جانے یا نہ جانے کا سوچ رہا تھا تو اتنے میں تھر ڈانجینر نے میرے پاؤں کی طرف اشارہ کر کے زور سے چیخ ماری۔ میں کانپ گیا۔ چند ہیائی اور دہندلی سی ہلکی روشنی میں ایک ہاتھ جتنا بڑا اور گہرے کالے رنگ کا پچھو میرے جوتے پر چڑھنے کی کوشش کر رہا تھا (یا شاید اس کی ٹانگ میرے جوتے کے نیچے آگئی تھی اور وہ اپنی جان بچانے کے لئے اوپر نیچے پھدک رہا تھا)۔ بہر حال اس وقت تو ایسے خوفناک اور اتنے بڑے پچھو کو دیکھ کر میں بھی اتنا ڈرا کہ میرے منہ سے بھی چیخ نکل گئی۔ ہماری اس حرکت سے ہمارے آگے کھڑے ہوئے ننگے پاؤں والے بچے ہنس کر دوہرے ہو گئے۔ ایک نے دور بیٹھے ہوئے بچے کو پکارا، جس کے ایک ہاتھ میں شربت والی خالی بوتل تھی اور دوسرے ہاتھ میں لمبا سوا۔ اس نے سوئے کی نوکدار سائڈ پچھو کے پیٹ میں گھسا کر اسے اوپر اٹھایا اور بوتل کے اندر ڈال دیا جس میں اور بھی پانچ چھ پیلے اور برائون رنگ کے پچھو تھے۔ کالا پچھو غالباً یہ پہلا تھا۔ لڑکا ہمیں ڈرانے کیلئے یا مذاق کرنے یا شاید یونہی داد وصول کرنے کے لئے پچھوئوں والی بوتل ہمارے چہرے کے آگے ہلانے لگا۔ دوسرے بچے ایک دفعہ پھر تہقہ مار کر ہنسنے لگے اور ہم لوگ مارے خوف کے ڈاکوئوں کے ساتھ کچے کے علاقے میں چلے گئے۔ یعنی اس حبشی عورت کے گھر میں گھس گئے۔ (پچھوئوں کے کاٹنے سے بہتر تھا کہ یہ آدم خور قسم کی عورت ہمیں کچا جبا کر کھا جائے) گھر کے اندر ایک کونے میں ایک مٹی کا دیا جل رہا تھا۔ ایسے چھوٹے دیئے جس میں تیل اور کپاس ڈال کر، اکثر مندروں میں جلانے جاتے ہیں۔ ایک اور موٹی اور بھاری بھر کم شدید عورت جو دروازے پر کھڑی جلاد قسم کی حبشن سے کافی کم عمر کی لگ رہی تھی، (شاید اس کی بیٹی یا بہو ہو) اس ہی کی طرح مختصر کپڑوں میں تھی۔ یعنی صرف بیچ کے حصے کو چھوٹے سے تولیہ نما کپڑے سے ڈھانپا ہوا تھا۔ اوپر کا حصہ کپڑوں سے بے نیاز تھا۔ وہ اپنے بچے کو دودھ پلا رہی تھی۔ اس کی ایک ایک چھاتی بچے کے سائیز کی تھی۔ اس سے پہلے میں نے اس قسم کی کپڑوں بغیر

افریقی عورتیں دھان صاف کرتی ہوئی یا ایک دوسرے کے سروں سے جوئیں نکالتی ہوئی، صرف نیشل جاگرافک میگزین کی تصویروں میں دیکھی تھیں۔

گھر کے دوسرے کونے میں کوئی تازہ ذبح کیا ہوا جانور لٹک رہا تھا جس کی کھال اتری ہوئی تھی، ہو سکتا ہے وہ کوئی بکری یا گائے یا بھینس کا پھڑا ہوا یا کوئی گدھا یا خچر بھی ہو سکتا تھا۔ ہم لوگ اسے اس لئے پہچان نہیں سکے کہ اس کی کھال کے ساتھ سر بھی غائب تھا اور جسم کے مختلف حصوں سے گوشت کاٹ کر نکال لیا گیا تھا۔ تازہ ذبح کیا ہوا اس لئے کہا جاسکتا تھا کیونکہ اس کے خون کے قطرے زمین پر ٹپک رہے تھے اور تھوڑا ہی قریب ایک مٹی کا برتن خون سے بھرا ہوا رکھا تھا۔ جس کے قریب آکر بار بار ایک چھچھوند نما چیز اسے پینے کی کوشش کر رہی تھی جسے بچے کو دودھ پلانے والی حبشہ زمین پر ٹانگ مار مار کر دوڑا رہی تھی۔ ہمارے ساتھ ساتھ گلی کے ننگے اور ہاتھوں میں ڈنڈے پکڑے ہوئے بچے بھی اندر گھس آئے تھے۔ وہ بار بار لٹکے ہوئے جانور کی طرف ہماری توجہ مائل کر رہے تھے، جس سے محسوس ہوتا تھا کہ یہ کوئی اہم بات ہوئی ہے بلکہ بہت بڑا سانحہ ہوا ہے۔ ہو سکتا ہے کہ جانور شکار کیا گیا ہو یا کوئی خاص دن منانے کے لئے قربانی دی گئی ہو۔ میں سہمی ہوئی آنکھوں اور ڈرے ہوئے دل سے کبھی اس لٹکے ہوئے جانور کی طرف تو کبھی چھوٹے بچے کو اتنی بڑی چھاتیوں سے دودھ پیتا ہوا دیکھتا رہا اور اس ہی تجسس اور استنجاب سے یہ عورتیں ہمیں دیکھ رہی تھیں کہ یہ پنچھی کہاں سے آپہنچے ہیں۔ تھرڈ انجینئر نے سرگوشی میں مجھ سے کہا۔

”یہ... کہیں ہمیں فرائی کر کے کھانہ جائیں...!!“

تھوڑی دیر کے بعد ہم نے پھر پانی کی بات ایسے ڈر ڈر کر کی جیسے کسی کے لئے رشتہ مانگنے آئے ہیں جس کے انکار ہونے کا اندیشہ ہو۔ جو عورت باہر کھڑی ملی تھی اس نے ایک رسی اور پلاسٹک کی بالٹی اٹھائی اور تھرڈ انجینئر کو پیچھے پیچھے آنے کے لئے اشارہ کیا اور مجھے یہیں پر بیٹھے رہنے کے لئے کہا۔ تھرڈ انجینئر نے ایک سندھی لوک گیت ”میرے بچے کا جھولا جھلاؤ... میں پانی بھرنے جا رہی ہوں“ دہراتے ہوئے کہا ”یہاں پر یہ حساب ہو رہا ہے“۔ میں نے تھرڈ انجینئر کے بازو کو مضبوطی سے پکڑتے ہوئے کہا: ”ٹھہرو!“



... میں بھی ساتھ چلوں گا... مرے تو اکٹھے تو مرے... اس لٹکے ہوئے جانور اور دودھ پلاتی ہوئی خونخوار حبش کو دیکھ دیکھ کر کہیں میں انتقال نہ فرما جاؤں۔“

بہر حال یہ ہنسی مذاق کی ساری باتیں اب ہو رہی ہیں اس وقت ہم دونوں نے کانپتے ہوئے، اشاروں اشاروں میں ایک دوسرے کو یہ سگنل ٹرانسمٹ کیا کہ چاہے کچھ بھی ہو جائے ہمیں ساتھ ساتھ رہنا ہے۔ دودھ پلانے والی عورت نے بچے کا منہ ایک چھاتی سے ٹرانسفر کر کے اسٹینڈ بائی چھاتی کے حوالے کیا۔ باہر جانے کے لئے تھرڈ انجینئر کے ساتھ میں بھی جیسے ہی اٹھا تو وہ زور سے چیخی۔ میں ڈر کے مارے پھر بیٹھنے والا تھا لیکن مڑ کر دیکھا تو یہ میری غلط فہمی تھی۔ اس کے غصے کا نشانہ میں نہیں بلکہ کمبخت چھچھو ندر تھا جو بار بار برتن میں جمع خون پینے کے لئے کوشاں تھی۔

پانی بھرنے کے لئے ہمارے پیچھے پیچھے ننگے اور پیٹ نکلے ہوئے بچے، ہاتھ میں ڈنڈا لئے ہوئے بچے، بوتل میں بچھو اٹھانے والا بچہ، اور محلے کے آوارہ کتے بھی چل پڑے۔ تھوڑی ہی دور ایک غار نما کنواں تھا (یا ہو سکتا ہے کوئی چشمہ یا گہرا کھڈا ہو) جس میں بارش کا پانی جمع تھا، اس میں بیٹھے ہوئے درجنوں مینڈکوں کی چیخیں آسمان تک پہنچ رہی تھیں۔ ڈاکو جیسی حبش نے رسی کے ذریعہ پانی کی بالٹی بھر دی۔ مانتا ہوں کہ وہ پانی اتنا ہائی جینک نہیں تھا لیکن اس وقت سخت پیاس میں بہت بھلا لگ رہا تھا۔ ویسے بھی میں وثوق سے کہہ سکتا ہوں کہ ٹھٹھ، سجاول اور بدین کے لوگ جو پانی پیتے ہیں اس سے پھر بھی زیادہ ٹیسٹی اور صاف تھا۔ پانی پی کر جب ہوش ٹھکانے آئے تو ہم نے اس عورت کو ریتی پر جہاز بنا کر دکھایا کہ ہمیں وہاں جانا ہے راستہ بتاؤ تمہیں پیسے بھی دیں گے۔ یعنی تم ہماری مدد کرو ہم تمہیں اس کا اجورہ بھی دیں گے۔

”تمہیں گھڑی بھی...!“ تھرڈ انجینئر پانی پی کر کچھ زیادہ ہی جذباتی ہو گیا تھا اور گھڑی بھی دینے کیلئے تیار ہو گیا تھا لیکن میں نے اسے خبردار کرتے ہوئے بتایا کہ آدھی رات کو جہاز چلاتے وقت ہم بار بار کس سے وقت دریافت کریں گے اور دوسری بات یہ گھڑی اس حبش کے کس کام آئی گی۔ اس کو کونسا آفیس جانا ہے یا ہوائی جہاز اڑانا ہے جس کی خاطر ٹائم کی فکر کرے۔ بہر حال وہ ہمیں پھر اپنے گھر لے آئی۔ محلے کے سارے بچے بھی ہمارے ساتھ اندر آگئے اور ایک دفعہ پھر اس ذبح کئے ہوئے جانور کی طرف اشارے کرنے لگے لیکن آخر تک ہمیں اس کارنامے کا پتہ نہیں چلا کہ یہ کیوں کاٹا گیا ہے اور کونسا جانور

ہے۔ عورت ہمیں گھر میں چھوڑ کر خود باہر گئی اور ایک بوڑھا سفید بالوں اور ٹوٹے دانتوں والا شیدی چاچا اور دو کمزور اور مریل سے نچر لے آئی۔ ایک پر تھر ڈانجینٹر بیٹھا دوسرے پر میں۔ دونوں نچر کچھ اپنے پاؤں پر کچھ شیدی چچا کے کھینچنے اور ڈنڈے مارنے پر آگے آگے بڑھتے گئے... بڑھتے گئے۔

آدھے گھنٹے کی تگ و دو کے بعد ہم اس کپی سڑک پر آنکے جہاں پیٹرول پمپ بھی تھا۔ رات کے کوئی دس بج چکے تھے لیکن افریقہ کی گرم ہوائیں اب بھی جھلسا رہی تھیں۔ چاندنی رات تھی اس لئے کچھ نہ کچھ دکھائی دے رہا تھا۔ پیٹرول پمپ پر ایک ٹیکسی کھڑی تھی جو شاید اس بندرگاہ والے شہر کی واحد ٹیکسی ہو۔ ڈرائیور کچھ زیادہ پیسوں کی ڈیمانڈ کر کے چلنے کیلئے راضی ہو گیا۔ پاکستان کے کسی بین الاقوامی ریڈیو اسٹیشن سے گانے آرہے تھے۔ ان دنوں راولپنڈی، ڈھاکہ، جو کہ ایسٹ پاکستان میں تھا، اور تہران زاہدان کے ریڈیو اسٹیشن دور دور تک سننے میں آتے تھے۔ ہم لوگوں نے یہ ریڈیو اسٹیشن رومانیہ اور بلغاریہ میں بھی سنے۔ ان اسٹیشنوں سے پاکستانی اور ہندوستانی گانے آتے تھے۔ اس وقت بھی اس اسٹیشن سے نور جہاں کا کوئی پنجابی گانا آرہا تھا۔ پیٹرول پمپ کے مالک نے اس گانے کی طرف دھیان مبذول کر کر ہم سے پوچھا کہ کیا ہم اس ملک کے ہیں۔ فخر سے بلکہ غرور سے ہماری گردنیں اونچی ہو گئیں۔ وہ تھوڑی دیر پہلے تک والے ”خوف“ جو خون چوسنے والی جونک کی طرح ہمارے جسم سے چمٹے ہوئے تھے، اب سارے ڈھیلے ہو گئے۔ جب تک ٹیکسی ڈرائیور قبوہ پی کر پیالی خالی کرے ہم لوگ نور جہاں کا گانا، افریقن ڈیزرٹ میں Enjoy کرنے لگے۔ ہم ایسے پرسکون ہو گئے تھے کہ وہ جو چند گھنٹے سخت خور اور خراب ہوتے رہے وہ ہم نہیں بلکہ کوئی اور تھے۔ ڈرائیور نے ٹیکسی کو پہلے ہم سے دھکے لگوا کر انجن اسٹارٹ کیا پھر ہمیں بٹھا کر ٹیکسی چلائی۔ چاروں طرف ریتی کے انبار تھے اور سڑک کی وہ حالت تھی جو یونس آباد سے منوڑہ جانے والی سڑک کی جولائی اور اگست میں ہوتی ہے، یعنی پوری ریتی سے ڈھکی ہوئی تھی۔ کہیں کہیں ایک فٹ چوڑی پٹی کی طرح سڑک نظر آرہی تھی۔ سندھ یونیورسٹی کے جغرافیہ کے پروفیسر ظفر حسن کی زبان میں ریتی کی ٹرانسپورٹیشن اور denudation کے عمل کی وجہ سے ہر چیز کے اوپر ریتی آگئی تھی۔ ایسی ریتی والے سڑک پر ٹیکسی ڈرائیور اپنی ٹیکسی کیسے چلا رہا تھا یہ اس کا سر

درد تھا۔ ہمیں کوئی پندرہ بیس منٹ میں لا کر بندر گاہ میں اپنے جہاز کے پاس پٹکا تو یقین ہی نہیں آ رہا تھا کہ حقیقت کی دنیا میں ہیں یا کسی خواب میں۔ زندگی میں پہلی بار جہاز دل سے اچھا لگ رہا تھا۔

1... فریش واٹر ایووپریٹر : (FWE) سمندر کے پانی سے نمکیات اور آلودگی نکال کر پینے کے قابل بنانے والا پلانٹ ہے۔ دنیا میں پانی کی بڑھتی ہوئی قیمتیں اور بندر گاہ میں جہاز کھڑا کرنے کے بھاری معاوضے کی وجہ سے جہاز کے مالکوں نے ہر جہاز پر یہ مشین لگوا دی ہے جو روزانہ تقریباً دس سے پندرہ ٹن پانی بناتی ہے اور یہ پانی مفت میں پڑتا ہے۔ سطح سمندر پر پانی C 100 پر ابلتا ہے FWE میں ہوائی دباؤ کم کر کے Vacuum پیدا کیا جاتا ہے جس کی وجہ سے معمولی گرمائش پر پانی ابلنے لگتا ہے اور بھاپ کو Condense کر کے پانی بنایا جاتا ہے۔

2... جنرل ایورٹیج: یہ انشورنس کی ٹرم ہے جو جہازی دنیا میں بہت مشہور ہے۔ سمندر پر جہاز کو قدرت کی طرف سے پہنچنے والے بڑے نقصان کا ازالہ کرنے کے لئے جہازوں کے مالکان یہ نقصان ان لوگوں سے وصول کرتے ہیں جن کا سامان جہاز پر ہوتا ہے۔ جنرل ایورٹیج کا اعلان کرنا کوئی اچھی بات نہیں ہے۔ اس سے جہاز کا مالک یا کمپنی نقصان سے بچ جاتی ہے لیکن اپنی ساکھ کھو بیٹھتی ہے اور لوگ ایسی جہاز ان کمپنی کی معرفت سامان بھیجتے ہوئے کتراتے ہیں۔ چاہے ان کے Rates کم ہوں۔

n

بڑا عظیم افریقہ کی باتیں

پورٹ سوڈان کے ایک ہوٹل میں ہم اور ہمارے جہاز کے کچھ لوگ بیٹھے تھے باتوں باتوں میں ان یورپی ملکوں کے کردار پر بحث آنکلی جنہوں نے افریقہ اور ایشیا کے ملکوں کو اپنی کالونی بنا رکھا تھا یا ابھی تک ان کے قبضے میں ہیں۔ وہاں موجود ایک سوڈانی اسکول ٹیچر کہنے لگا:

”غلامی غلامی ہی ہوتی ہے چاہے حاکم کوئی بھی ہو۔ لیکن ایک بات ہے کہ یورپ کے جن لوگوں نے بھی افریقی ملکوں میں حکومت کی ان سب میں انگریزوں کو بہتر مانا جاسکتا ہے۔ انگریز جہاں جہاں رہے وہاں دوسرے یورپیوں کے مقابلے میں کچھ اچھے کام بھی کر گئے۔ عدلیہ (Judiciary) سے لے کر ریل گاڑی، ریونیو، پوسٹ اور ٹیلی گرام کا نظام قائم کیا، تعلیم، پولیس اور امن و امان جیسی چیزوں کو برقرار رکھا۔ لیکن جہاں جہاں ڈچ، پرتگالیوں، فرینچوں اور اطالیوں وغیرہ کی حکومت رہی ہواں ان چیزوں پر ان لوگوں نے زیادہ دھیان نہیں دیا۔ سوڈان، نائیجیریا سے سنگاپور اور نیوزی لینڈ تک اور ہندوستان اور ہانگ کانگ سے برمودا، بحرین تک، جہاں بھی انگریزوں کا واسطہ رہا وہاں انہوں نے تعلیم، انصاف، پولیس، ریونیو، پوسٹ اور تار کا نظام قائم کیا۔ سڑکیں، پلے اور بندر گاہیں وغیرہ بنائیں اور مقامی لوگوں کے مذہب اور رسم و رواج میں اتنی دخل اندازی نہیں کی۔ اس میں کوئی شک نہیں کہ ان کو اپنا مفاد عزیز تھا اور انہوں نے غلطیاں بھی کی، لیکن پھر بھی ان کا طرز حکومت دوسرے یورپیوں سے بہتر تھا۔ شاید یہ ہی سبب ہے کہ خود مختاری یا آزادی حاصل کرنے کے بعد نائیجیریا، کینیا، پاکستان، ہندوستان، ملائیشیا، سیرالیون وغیرہ کے لوگ اپنے انگریز حاکموں کے خلاف اتنی باتیں نہیں کرتے جتنی موزمبیق اور اینگولا کے لوگ پرتگالیوں کی کرتے ہیں، یا لیبیا اور سومالی لینڈ کے اطالیوں کی، ٹیونیشیا اور سینگال کے فرینچوں کی یا انڈونیشیا اور سرینام وغیرہ کے لوگ ڈچوں کی کرتے ہیں۔“

n

نائیجیریا ملک پر یہ نام نائیجیر ندی سے پڑا جیسے سندھ دریا سے سندھ پر نام پڑا۔ نائیجیریا کا مطلب ہے ”کالا“۔ نائیجیر ندی دنیا کی نویں نمبر کی لمبی ندی ہے اور افریقہ میں نیل اور کانگو ندی کے بعد تیسرا نمبر ہے۔ کسی زمانے میں، نائیجیر ندی کو ”کالے (نیگرو) لوگوں کی نیل“ کہتے تھے اور اولیٰ جغرافیہ دان یہ ہی سمجھتے رہے کہ نیل اور نائیجیر ندیاں ایک ہی جگہ سے شروع ہوتی ہیں۔ لیکن بعد میں معلوم ہوا کہ

نائیجیرندی صحارا کے بیابان سے شروع ہو کر نائیجیریا ملک کے درمیان سے گزر کر، اس ملک کو دو حصوں میں تقسیم کر کے، پھر سمندر میں جا کر ختم ہوتی ہے۔

n

ایک لمبے عرصہ تک ہم لوگ براعظم افریقہ کو (Dark Continent) یعنی جاہلیت کے اندھیروں میں ڈوبا ہوا، کہتے چلے آئے ہیں۔ کسی عالم نے خوب کہا تھا کہ دراصل براعظم افریقہ میں اندھیرا نہیں بلکہ ہمارے اندر روشنی ہی کم تھی۔ ایک امریکی مصنف اور سیاح اینڈرگاٹز نے ایک جگہ بہت خوب لکھا ہے کہ یورپی شخص جتنا کم پڑھا لکھا ہو گا اتنا ہی زیادہ اسے افریقہ کے باشندے جاہل لگیں گے۔

n

شیدیوں (افریقہ کے لوگوں) کو بہت سارے لوگ ... خاص طور پر یورپی، جانوروں سے مشابہت دیتے ہیں۔ لیکن دیکھا جائے تو شیدیوں کے جسم پر جانوروں کی طرح بال نہیں ہیں۔

ایک دفعہ یورپ کے کسی ہوٹل میں یورپین نے مذاق مذاق میں ایک افریقن شیدی کیپٹن کو کہا (You are an ape) تم ایک بن مانس ہو۔ شیدی غصہ کرنے کی بجائے پہلے اپنی روایتی ہنسی ہنستا رہا، پھر اس یورپین کو کہا: ”پاگل! ... میں کیسے بن مانس ہو گیا؟ بال کس کے بازوؤں پر ہیں تمہارے یا میرے...؟“

”میرے...!“ یورپین نے جواب دیا۔

”تو پھر تم ہی تو جانور ہوئے کیونکہ بندروں کے ہی بازوؤں اور ٹانگوں پر بال ہوتے ہیں۔ میں صحیح معنوں میں انسان ہوں... بال صرف میرے سر پر ہیں۔“

افریقہ پر ایک نظم جو مجھے بہت پسند ہے:

Oh Africa, mysterious land!

Surrounded by a lot of sand

And full of grass and trees,

And elephants and Africanders

And Politics and salamanders

And native rum in little Keg  
 And savage called Tuarege  
 And Tons of diamonds  
 And lots of nasty, dirty Hottentots,  
 And coolies coming from the east,  
 And serpents, seven yards long at least  
 And lions, that retain  
 Their vigour, appetites, and rage  
 Intact to an extreme old age,  
 And never lose their name....  
 Vast continent! Whose cumbersome  
 shape  
 Runs from Bizerta to Cape.  
 (The Modern Traveller.)

n

کانگو... جس کو آجکل زائر کہتے ہیں، میں پینتالیس ہزار کے قریب کیڑے مکوڑوں اور پرندوں کی اقسام پائی جاتی ہیں اور افریقہ کے ملکوں میں سب سے زیادہ خوبصورت ٹکٹیں (Postal Stamps) کانگو (Zaire) کی ہیں۔

افریقہ کے شمالی ملکوں: مصر، لیبیا، ٹیونیشیا، الجزائر، مراکش وغیرہ میں، جہاں عرب کلچر اور تہذیب کا زیادہ اثر ہے، عرب ملکوں کی طرح بات بات میں دو الفاظ: ”بقرا“ اور ”مالیش“ کا استعمال بہت عام ہے۔ ”بقرا“ کے معنی ہیں ”کل“ اور ”مالیش“ کا مطلب ہے ”پرواہ مت کرو“ جیسے انگریزی میں کہا جائے

NEVER MIND۔ عرب دنیا میں کوئی مقرر تاریخ بتانے کے بجائے، ہر آفس اور دوکان والا ہمیشہ ’بقرا‘ کہہ کر اپنی جان چھڑالے گا یعنی آپ کو دفع کر دے گا۔ پھر یہ بقرا یعنی کل (Tomorrow) معلوم نہیں کتنے دن کے بعد آئے یا نہ بھی آئے۔ آپ دمام اور جدہ جیسی بندرگاہ کے آفس میں اپنا Passport لینے کے لئے روز جاتے رہیں اور روز آپ کو ’بقرا‘ سننا پڑے گا۔ گھڑی بنوانے کے لئے روز دوکاندار کے پاس جائیں اور روز بقرا بقرا سن کر ایک ڈیڑھ ہفتے کے بعد جب بیزار ہو کر دوکاندار سے تاخیر کا سبب دریافت کریں گے تو الٹا آپ کو اس کا غصہ برداشت کرنا پڑے گا:

”کہہ تو دیا کہ انشا اللہ دے دوں گا۔ اگر اتنی جلدی ہے تو اٹھا اپنی گھڑی... اور جا کر کسی اور سے مرمت کروالے۔“

اب آپ کے پاس Option ہی کیا رہ گیا؟ جب دس دن میں اس دوکاندار نے ریپیئر کر کے نہیں دی تو دوسرا دوکاندار دو دن میں کیا دے گا۔ اور تیسرے دن آپ کے جہاز کی کسی اور ملک کے لئے Sailing (روانگی) ہے۔“

اسی طرح یہ لوگ بات بات پر کہیں گے مالیش یعنی Never Mind فکر مت کرو۔

n

افریقہ کے ملکوں میں سب سے بڑا ملک سوڈان ہے۔ اس کا رقبہ ڈھائی ملیں مربع کلومیٹر (ساڑھے نو لاکھ مربع میل) ہو گا۔ اس میں بیابان، پہاڑ، وادیاں، جنگل، دلدلی علاقے ہر قسم کی چیزیں ہیں۔ سوڈان میں پانچ سو سے بھی زیادہ قبیلے رہتے ہیں جن میں سو سے زیادہ زبانیں بولی جاتی ہیں۔ بہت سے لوگوں کو یہ بات عجیب لگے گی کہ ایک ملک میں اتنی زبانیں کیسے ہو سکتی ہیں۔ لیکن صرف سندھ کے صوبے پر نظر ڈالیں گے تو وہاں سندھی کے علاوہ اور بھی کئی زبانیں بولی جاتی ہیں۔ مثلاً بروہی، میمنی، گجراتی، کچھی، مارواڑی، بروچکی، اوڈکی، تھری، ڈھانگی، بھیلیکی اور کئی زبانیں چھوٹے پیمانے پر بولی جاتی ہیں۔ اردو، پنجابی اور سرائیکی تو بڑے پیمانے پر بولی جاتی ہیں۔

ہمارے ملکوں میں چرواہے اپنے مال (گائے، بیل، بھینس) یا گدھوں گھوڑوں کے جسم پر شناخت کے لئے مختلف نشانات لگاتے ہیں (جو اکثر لوہے کے ٹکڑے کو آگ میں گرم کرنے کے بعد ان جانوروں کے

جسم پر لگایا جاتا ہے) یہاں افریقہ کے ملکوں میں جانوروں کو نشانات لگانے کے علاوہ انسانوں پر بھی لگائے جاتے ہیں تاکہ ان نشانات سے ان لوگوں کے قبیلوں کا پتہ چل سکے۔ انسانوں پر یہ نشانات چہرے پر لگائے جاتے ہیں اور لوہے کی تپتی ہوئی سلاح سے جسم کو جلانے کی بجائے تیز دھار والی چھری سے گوشت کا ٹکڑا اکاٹ کر بنائے جاتے ہیں۔ یہ نشانات بچپن میں ہی بنائے جاتے ہیں۔ پھر کسی قبیلے کے لوگ یہ نشانات دائیں گال پر بناتے ہیں تو کچھ بائیں پر یا چہرے کے کسی اور حصے پر اس کے علاوہ کچھ قبیلے ایک Cut لگاتے ہیں کچھ دو یا تین بھی۔ یہ نشانات ان کے چہروں پر ساری عمر ایسے رہتے ہیں جیسے نامی گرامی چوروں اور ڈاکوؤں کے چہرے اور جسم پر کلہاڑیوں کی کاٹ کی نشانات۔

سوڈان میں ڈنکا قبیلے کے لوگ جو مال چرانے میں مشہور ہیں اپنی شناخت کی خاطر نہ صرف چہرے پر کاٹ کے نشان بناتے ہیں بلکہ اس کے ساتھ ساتھ سر کے بالوں میں پتھر، شیشے کے ٹکڑے یا موتی بھی لگاتے ہیں۔ سوڈان کے صدر نمیری کے چہرے پر بھی Cuts کے نشانات تھے جس سے لوگوں کو معلوم ہوتا تھا کہ ان کا کس قبیلے سے واسطہ ہے۔

n

1956ء میں انگریزوں کے جانے کے بعد سوڈان کے شمالی حصہ 'عرب سوڈان' اور جنوبی 'افریقی سوڈان' میں خونریز خانہ جنگی (Civil war) ہوئی جو سترہ سال چلتی رہی۔ اس لڑائی میں پانچ لاکھ آدمی مارے گئے اور ساڑھے سات لاکھ بے گھر ہو گئے۔ اس متواتر لڑائی میں مصر نے بھی دخل اندازی کی۔ سوڈان روس سے جا ملا۔ 1969ء میں صدر غفار محمد نمیری، ملٹری انقلاب لے آئے اور حکومت اپنے ہاتھوں میں کی، دو سال بعد بائیں بازو کے باغیوں نے انقلاب لانے کی کوشش کی لیکن کامیاب نہ ہو سکے اس کے بعد سوڈان نے روس سے ناطہ توڑ لیا۔ 1976ء سے سوڈان پر اپنے تعلقات امریکہ اور یورپ سے بہتر بنانے کی کوشش میں ہے۔

n

خطِ افریقہ کا سمندری کنارہ کوئی سولہ ہزار میل ہے۔ یعنی پانی کا جہاز اگر روزانہ چار سو میل چلے، تو بھی اسے کوئی چالیس دن اور چالیس راتیں لگیں گی۔ راستے میں کئی ملکوں کی بندرگاہیں آتی ہیں۔ افریقہ کے



سمندری کنارے والے کچھ اہم ممالک یہ ہیں، موراکو، موریطانیہ، سینگال، گیمبیا، گنی، سیرالیون، لائبیریا، آئیوری کوسٹ، گھانا، ٹوگو، بینن، کیمرن، گیبان، اینگولا، کانگو، ساؤتھ افریقہ، موزمبیق، تنزانیہ، مڈغاسکر، کینیا، صومالیہ، ایتھوپیا، سوڈان، مصر، لبیا، تیونیشیا اور الجیریا۔

ادانلی دنوں میں یورپ کے لوگ افریقہ کا رخ کرتے گھبراتے تھے کیونکہ اس زمانے کے بادبان والے جہاز سمندر کی لہروں اور تیز ہوائوں کا مقابلہ نہیں کر سکتے تھے اور مراکش یا ماوریطانیہ تک مشکل سے پہنچ کر لوٹ آتے تھے۔ افریقہ کے کنارے کی تھوڑی بہت تلاش سب سے پہلے فونیشین نے کی۔ کارتھیج شہر کے ایک ہانونامی شخص عیسوی سن سے بھی 520 برس قبل سیرالیون تک آ نکلا۔ اس کے بعد بہادر یونانی افریقہ کا کنارہ لیکر آگے بڑھنے لگے۔ کچھ لوگ تھوڑا آگے جا کر واپس لوٹ آتے کچھ لوگوں نے اپنی جانیں سمندر کی تیز اور تند لہروں کے حوالے کر دیں اور مچھلیوں کی خوراک بن گئے۔ ماڈرن دور میں اس معاملے میں پرتگالیوں نے بڑی ہمت دکھائی۔ ”بارٹولومیو ڈیاز“ سن 1488ء میں کیپ آف گڈ ہوپ پار کر کے ہندوستان پہنچ گیا۔ کہتے ہیں راستے میں اس نے کینیا کے کنارے پر کچھ دنوں کیلئے آرام کیا۔ پرتگالی جہازوں کے افریقہ کے کنارے والے شہروں میں کچھ نہ کچھ نشان ضرور ملیں گے۔

سندھ میں بھی پہلے یورپین پرتگالی آئے تھے۔ برصغیر میں انگریز 1612ء میں آئے لیکن پرتگالی ان سے کوئی ساٹھ سال پہلے سندھ میں آئے تھے۔ ان دنوں میں ٹھٹھہ، ہند اور سندھ کا بہت بڑا کمرشل سینٹر تھا، یعنی دہلی، ہانگ کانگ تھا اور لاری بندر قریبی پورٹ تھا جس کی تعریف ایک پرتگالی فرے سیبستین

(Frey Sebastian Maurique) نے اپنی کتاب Travles of sebastian maurique

میں کی ہے۔ فرے صاحب پرتگال میں 1641ء میں پیدا ہوئے اور اس کے اپنے پرتگالی نوکر نے 1669ء میں اسے لندن میں قتل کر کے اس کے لاش کو دریائے ٹیمز میں پھینک دیا تھا۔

سن 1555ء میں ارغون اور ترخانوں کے درمیان سول جنگ میں پرتگالیوں نے ارغونوں (شاہ حسن ارغون) کی ملازمت اختیار کر کے ان کی طرف سے جنگ لڑی اور کافی خونریزی کی۔ مرزا عیسیٰ بیگ کے ٹھٹھہ سے غیر حاضر ہونے کے دوران پرتگالیوں نے ٹھٹھہ کو خوب لوٹا اور جلا یا۔ یہ ایسی حقیقت ہے جس کا ذکر تاریخ طاہری میں بھی ہے۔ جب انگریز بیچارے بادبان سیدھے کر کے، بیوپار کی خاطر، لاری بندر

اور ٹھٹھہ پہنچے تو انہوں نے ان استادوں (پرتگالیوں) کو پہلے ہی یہاں موجود پایا اور اڑوس پڑوس کے سارے کے سارے ملکوں کے بیوپاروں پر ان کا کنٹرول تھا۔ پرتگالیوں کا لاری بندر میں ایک عدد گر جا (Church) بھی تھا جس کا ذکر شاہ لطیف کا رسالہ ترجمہ کرنے والے یورپین مسٹرٹی۔ ایچ سورلی نے بھی کیا ہے۔

بہر حال پرتگالیوں کے علاوہ دوسری یورپی قومیں جنہوں نے افریقہ کی طرف پیش قدمی کی ڈچ، ہسپانوی، فرینچ، جرمن، اطالوی اور انگریز تھے۔

n

دنیا میں یورو افریقن (Euro-African) کو مولاتو (Mullatto) کہتے ہیں۔ ہمارے یہاں ”یورو ایشین“ (یا اینگلو انڈین) کو کرٹا کہتے ہیں یا بقول انگریز ناول نویس جان ماسٹرس کے یہ لوگ ادھیلے (آدھاروپہ) یا آدھے انگریز کہلاتے ہیں۔ ”مولاتو“ وہ ہیں جن کے باپ یورپین ہیں اور مائیں افریقہ کی کالی عورتیں۔

افریقہ کے کچھ ملکوں میں مولاتو کا درجہ یورپین گورے اور کالے شیدیوں کے درمیان مانا جاتا ہے اور کچھ ملکوں میں مولاتو کو اتنی ہی سہولتیں ملی ہوئی ہیں جتنی ایک گورے یورپین یا انگریز کو۔ خاص طور پر تگالی کالونیوں: موزمبیق، اینگولا وغیرہ میں مولاتو کی شان پر تگالیوں کے برابر سمجھی جاتی ہے، یہاں تک کہ وہ اعلیٰ تعلیم کے لئے لسبن (پرتگال) بھی بھیجے جاتے ہیں۔ پرتگالی گورے اور افریقن بیوی کی اولاد (مولاتو) کو پرتگالی اپنی زبان میں مستویا مستر ادو کہتے ہیں۔ بہر حال مولاتو کی موزمبیق، اینگولا (یا ہندوستان کے گوا، اٹلانٹک اوشین کے جزیرے کیپ وردی) وغیرہ میں بڑی ”ٹوں پھاں“ (شان شوکت) ہے بشرطیکہ رنگ اپنی ماں جیسا بالکل کالا نہ ہو، تھوڑا بہت صاف ہونا ضروری ہے۔ اس معاملے میں ایسا بھی ہوتا ہے کہ ایک ہی جشن عورت کے کالے بچے تو شیدی کہلاتے ہیں اور نچلے درجے کے کام کرتے ہیں اور باقی شیڈوں والے مثلاً برائون، چاکلیٹی، کافی کلر، راکھ اور گندم کے رنگوں جیسے یا مزید سفیدی مائل بچے یورپی کہلاتے ہیں اور ان کو لکھنے پڑھنے کی سہولتیں مہیا کی جاتی ہیں اور آفس کی نوکریاں دی جاتی ہیں۔ (اسی طرح سری لنکا میں ڈچ مردوں اور مقامی عورتوں کی اولاد برگر کہلاتی ہے)۔

افریقہ کے کئی ملکوں میں لوگوں کے رنگ کے حساب سے درجہ بندی کی ہوئی ہے۔ ہر اونچے درجے کے لوگ اپنے نچلے درجے کے لوگوں سے اپنے آپ کو بالاتر سمجھتے ہیں۔ کچھ کچھ اسلام آباد والا ماحول لگتا ہے جہاں بیسویں گریڈ والا انیسویں والے کو تو کم تر سمجھتا ہے لیکن اس انیس گریڈ والے کو بھی کم تر سمجھتا ہے جس کا صرف move over بیسویں گریڈ میں ہوا ہے۔

جنوبی افریقہ میں بھی سخت درجہ بندی کا عالم ہے اور ہر اعلیٰ درجے والا اپنے سے نچلے درجے والے کو باگڑی اور بھیل (اچھوت) سمجھتا ہے۔ جنوبی افریقہ (South Africa) میں ٹاپ پر، یعنی پہلے نمبر پر یورپی گورے اور انگریز ہیں۔ دوسرے نمبر پر ایشین (ہندوستانی، پاکستانی وغیرہ) ہیں اور تیسرے نمبر پر افریقہ کے شیدی لوگ ہیں، یعنی کالے ہیں۔ اسکول، اسپتال اور پارک وغیرہ بھی سب کے لئے الگ الگ ہیں۔ یہاں تک کہ Toilets اور بس اسٹاپ پر بیٹھنے کی بیئچیں بھی یورپین (گوروں) کے لئے اور شیدیوں (کالوں) کے لئے الگ الگ ہیں یا کہیں ان کے لئے ناپید ہیں۔

اسی طرح رہوڈیشیا میں پانچ طبقے بنائے ہوئے ہیں پہلے پر یورپین ہیں، دوسرے پر ایشین جن میں زیادہ تر انڈیا ہیں اور اس کے بعد پاکستانی، مصری، شامی بنگالی وغیرہ ہیں۔ تیسرے نمبر پر یورو افریقن (یعنی مولاتو)، چوتھے نمبر پر یہاں کے کالے لوگ اور پانچویں نمبر پر چینی لوگ جن کی تعداد آج کل نہ ہونے کے برابر رہ گئی ہے۔

برصغیر میں انگریزوں کی اولاد یعنی اینگلو انڈین، اتنے نہیں ملیں گے جتنے افریقہ میں یورو افریقن۔ پوری افریقہ مولاتو سے بھری پڑی ہے۔ اس کا ایک سبب یہ بھی بتایا جاتا ہے کہ شروع کی صدیوں میں یورپ کے لوگ یہاں پر اکیلے آئے۔ وہ اپنی بیویوں کو یورپ میں ہی چھوڑ کر یہاں کی مقامی عورتوں سے رنگ رلیاں مناتے رہے۔ ان دنوں میں برتھ کنٹرول بھی عام نہیں تھا۔ اس لئے سارے افریقہ میں ان کی قانونی / غیر قانونی اولاد نظر آئے گی، خاص طور افریقہ کے ان ملکوں میں جن پر پرتگالیوں کی حکومت تھی۔ کیونکہ پرتگالیوں نے مولاتو (گورے اور کالے کے مسچر) کو گورے کا درجہ دیا اور حبشی عورتوں کے ساتھ قانونی شادی یا غیر قانونی جنسی تعلقات کو خراب نہیں سمجھا۔ اس لحاظ سے انگریز بڑے محتاط اور چوکس رہے اور اپنے آپ کو مقامی لوگوں سے دور رکھا۔ لیکن پرتگالی جہاں بھی رہے کھلی عیاشی کی۔

پُر تگالیوں کی اس بے لگام آزادی اور حبشی عورتوں کے ساتھ جنسی تعلقات بڑھانے اور ان سے پیدا ہونے والے بچوں کو گوروں کے برابر درجہ دینے والی بات انگریزوں کو ہمیشہ ناگوار گزری۔ افریقہ کے دورے پر آئے ہوئے ایک مشہور امریکی سیاح اس سلسلے میں ایک انگریز سفیر کے پر تگالیوں کے خلاف دیئے ہوئے ریمارکس پر لکھتے ہیں:

”پُر تگالیوں کو ملک کا انتظام سنبھالنا بالکل نہیں آتا۔ وہ خود بھی جاہل ہیں اور عوام کو بھی جاہل رکھنا چاہتے ہیں۔ ذرا سوچئے جو کچھ پُر تگالی اینگولا میں کر رہے ہیں وہ ہم انگریز گولڈ کوسٹ یا نائیجیریا میں کریں تو کیا افراتفری اور کنفیوژن مچ جائے۔ پُر تگالیوں کو اپنے آپ کو مقامی لوگوں سے الگ تھلگ اور اونچا رکھنا چاہئے۔“

ایک پر تگالی آفیسر کے لئے مشہور ہے کہ وہ اینگولا سے ٹرانسفر ہو کر موزمبیق پہنچے تو اس کے سات بچے تھے۔ اور ساتوں بچوں کے رنگ روپ ایک دوسرے سے مختلف تھے۔ کوئی کونلے جیسا جیٹ بلیک، تو کوئی چاکلیٹی، کوئی ایبونی لکڑی جیسا تو کوئی عاج جیسا سفید تھا!

n

برا عظم افریقہ کا نقشہ کچھ آم کی شکل سے ملتا ہے۔ اس خیال سے آم اوپر سے تھوڑا چوڑا ہے پھر دونوں طرف لمبا ہے اور مستطیل بنانے کے بجائے سائید کی لکیریں اندر کی طرف ہو کر نیچے ملتی ہیں اب اس آم یعنی برا عظم افریقہ کے چاروں طرف پانی ہے۔ اوپر بحر قلزم ہے جس کو انگریزی میں میڈیٹیرینین کہتے ہیں۔ میڈیٹیرینین (Mediterranean) کا مطلب ہے دھرتی کا مرکز۔ جب تک امریکہ کا پتہ نہیں چلا تھا افریقہ ایشیا اور یورپ کا وسط (Centre) یہ سمندر ہی تھا جس کے اوپر یورپ، دائیں ہاتھ پر ایشیا اور نیچے افریقہ تھا۔ اس حساب سے اس سمندر کا نام صحیح سوچ کر رکھا ہے۔ اردو میں اسے بحر قلزم کہتے ہیں جو شاید عربی کے الفاظ ہیں۔ اس سمندر کا سندھی نام ”بھو وچ“ جس نے بھی انگریزی سے ترجمہ کیا ہے خوب کیا ہے۔ پہلے مجھے بھی سمجھ میں نہیں آتا تھا کہ یہ لفظ کیا ہے اور کس حساب سے رکھا گیا ہے۔ بعد میں پتہ چلا کہ بھو وچ کا مطلب ہی ہے میڈیٹیرینین (دھرتی کا مرکز) بھو وچ معنی دھرتی اور وچ کے معنی مرکز یعنی دھرتی کا مرکز۔

بہر حال، افریقہ کے اوپر بحر قلزم ہے جو افریقہ کے شمالی ملکوں مصر، لیبیا، ٹیونیشیا اور الجزائر یا وغیرہ کو چھوتا ہے۔ افریقہ کے اٹے ہاتھ والے کنارے (مغرب) والے ممالک مراکش، ماریطانیہ، سینگال، گیمبیا، گنی بساؤ، لائیبیریا، گھانا، مالی، نائیجیریا، کیمرون، گیبون اور اینگولا وغیرہ ہیں۔ اس طرف بحر اوقیانوس (Atlantic ocean) ہے۔ اور افریقہ کے دائیں طرف بحر ہند (Indian Ocean) ہے جس کا پانی افریقہ کے جن مشرقی کنارے والے ملکوں کو چھوتا ہے وہ ہیں صومالیہ، کینیا، تنزانیہ، زنجبار، موزمبیق وغیرہ۔ افریقہ کا نیچے والا حصہ جو آم کی طرح ہے یا انسانی ٹھوڑی کی طرح ہے، وہاں بحر ہند اور بحر اوقیانوس آکر ملتے ہیں اور تقریباً پورا سال افریقہ کے اس حصے میں سمندر غضب کا خراب رہتا ہے اور اپینڈیسائٹس کے مریض کی طرح تڑپتا رہتا ہے۔ سمندر کے اس حصے کو کیپ آف گڈ ہوپ کہتے ہیں اور براعظم افریقہ کے اس نچلے (جنوبی) حصے میں صرف ایک ہی ملک ساؤتھ افریقہ ہے جس کا دارالحکومت کیپ ٹاؤن ہے۔ یہاں کے خراب سمندر نے کئی صدیوں تک یورپی جہاز والوں کو افریقہ کی دوسری جانب یعنی ہندوستان اور چین کی طرف آنے سے روک رکھا، کیونکہ بادبانوں پر چلنے والے اوانکی کمزور جہاز سمندر کے اس حصے کا تاؤ برداشت نہ کر سکے اور چلانے والوں کو اپنے ساتھ لے ڈوبے۔ مال اور دولت کی تلاش میں یورپ کے لوگوں نے افریقہ کا رخ اختیار کیا۔ یہ الگ بات ہے کہ اس کے ساتھ مذہب عیسائیت پھیلانے کا بھی ڈرامہ کیا۔ یہ لوگ پہلے افریقہ کے مغربی کنارے والے ملکوں میں آئے جو انگلینڈ اور یورپ سے قریب پڑتے ہیں۔ افریقہ کے مشرقی کنارے والے ملکوں میں پہنچنے میں ان کو کئی سال لگ گئے جس کا سب سے بڑا سبب جیسا کہ پہلے بیان کر چکا ہوں کہ کیپ آف گڈ ہوپ کا خطرناک سمندر تھا جو آج بھی بڑے وزن اور انجن کے جہاز چلانے والوں کے بھی ہوش خطا کر دیتا ہے۔ مغربی کنارے کے ملک نائیجیریا کی بندرگاہ بین میں پرنگالیوں کا پہلا جہاز 1472ء میں ہی پہنچ گیا تھا اور دوسرے ملکوں میں تو اس سے بھی پہلے پہنچ چکے تھے۔ وہ پہلے کنارے والے شہروں پر اپنا قبضہ جماتے تھے اس کے بعد اندر کی طرف پھیلاؤ کرتے تھے۔ نائیجیریا کے شاگرد، خاص طور مولاتو (یوروا فریقن) تو 1700ء سے لندن میں پڑھنے کے لئے جانے لگے تھے لیکن افریقہ کے مشرقی کنارے والے ملکوں اور ہندوستان وغیرہ میں انگریزوں اور یورپین کا اثر انیسویں صدی میں ہوا۔ نہرو اور محمد علی جناح وغیرہ

اوانلی شاگردوں میں سے تھے لیکن وہ لوگ بھی بیسویں صدی کے شروع ہونے کے بعد انگلینڈ پڑھنے کے لئے گئے۔

ایک بات اور غور طلب ہے کہ افریقہ کے مغربی کنارے والے ملکوں میں جو یورپی لوگ آئے وہ زیادہ تر نچلے درجے کے آوارہ و لنگے قسم کے تھے۔ لیکن مشرقی کنارے کے ملکوں میں پڑھے لکھے، بیوپاری، سرکاری آفیسرز اور تبلیغی جماعتوں کے لوگ تھے۔ آب و ہوا اور مچھروں کے لحاظ سے بھی مشرق والا کنارہ مغرب سے بہتر ہے۔ شاید اس لئے یورپ کے کئی لوگوں نے جو اگرچہ افریقہ کے مشرقی کنارے پر دیر سے آئے، لیکن انہوں نے وہاں مستقل رہائش اختیار کر لی۔ ادھر افریقہ کے مغرب والے ملکوں میں گو یورپی پہلے سے آتے رہے لیکن صرف چھینا جھپٹی کر کے واپس چلے جاتے تھے۔ آج بھی جس طرح کینیا، رھوڈیشیا میں یورپین ٹھہرے ہوئے ہیں مغرب کے کنارے والے کسی ملک میں شاید ہی کوئی ہو۔ مشرق کے کنارے پر یورپیوں کی رہائش اختیار کرنے کی وجہ سے وہاں کے مقامی لوگوں نے انہیں برداشت نہیں کیا اور نکال باہر کرنے کے لئے کئی تحریکیں جدوجہد کرتی رہیں جن میں کینیا کی خونریز تحریک 'ماؤماؤ' بھی ایک ہے۔ اس کے مقابلے میں مغرب کی طرف مستقل خاموش رہی۔

افریقہ اور ایشیا کے سب سے زیادہ ممالک انگریزوں کے قبضے میں تھے۔ اسی لئے تو کہاوت مشہور ہوئی کہ انگریزوں کی حکومت سے سورج غروب نہیں ہوتا۔ انگریزوں کی سب سے دلپسند کالونی برصغیر تھا اور اس میں کوئی شک نہیں کہ ہندوستان کے لوگ افریقہ اور ایشیا کے دوسرے ممالک کے لوگوں سے زیادہ پڑھے لکھے، ہنرمند، تہذیب یافتہ اور محنتی تھے۔ جہاں جہاں انگریزوں کی حکومت رہی... ہانگ کانگ، سنگاپور سے جمیکا، ٹرنیداد اور کینیڈا سے آسٹریلیا تک، مختلف کاموں کے لئے انگریز سرکار ہندوستان سے لوگ وہاں بھیجتی تھی یا رضاکارانہ طور پر لوگ خود وہاں پہنچ جاتے تھے اس طرح انگریزوں کے ساتھ ساتھ ہندوستان (برصغیر) کے لوگ پوری دنیا میں پھیل گئے۔ گجراتی اور سندھی ہندو بیوپار کے لئے، پنجابی اور پٹھان فوج کے لئے، سکھ اور گورکھے پولیس اور چوکیداری کے لئے، تامل اور بنگالی گھنے جنگلوں میں کھیتی باڑی کے لئے پہنچ جاتے تھے۔ یورپ اور امریکہ کی طرح افریقہ میں بھی لاکھوں ہندوستانی اور پاکستانی رہتے ہیں لیکن انگریزوں اور یورپین کی طرح وہ بھی افریقہ کے مشرقی کنارے والے ملکوں میں

زیادہ نظر آئیں گے۔ اس کے مقابلے میں مغربی کنارے کے ملکوں میں کوئی اکا دکا ہی نظر آئے گا۔ نائیجیریا کو خود مختاری ملنے کے وقت ایشیا کے لوگ کوئی مشکل سے دوہرا تھے ان میں بھی زیادہ تعداد شامی، لبنانی اور مصری لوگوں کی تھی، جو سیاست یا ملک کے انتظامی کاروبار میں حصہ نہیں لے رہے تھے۔ اور دوسری طرف افریقہ کے مشرقی کنارے والے ملک کینیا کی اگر مثال لی جائے تو نائیجیریا سے بہت چھوٹا ہے لیکن آزادی کے وقت کوئی ڈیڑھ لاکھ ایشین وہاں موجود تھے۔ یہی حال یوگنڈا، ٹانگانیکا، نیا سالینڈ (تنزانیہ) کا تھا۔ کمپالا اور دارالسلام شہروں کے تو میسر بھی ہندوستانی رہ چکے ہیں۔ لیکن ادھر مغرب کی طرف والے افریقی شہروں: آگرا اور لاگوس کے لئے تو ایسا سوچ بھی نہیں سکتے۔ اسی طرح مغربی افریقہ میں یورپین فیکٹریاں اور کارخانے بھی کم تھے۔ ایشین (ہندوستانیوں) کے تو بالکل نہ ہونے کے برابر تھے سوائے ایک کمپنی کے جس کا مالک ایک سندھی ہندو سیٹھ چیلارام ہے اس کمپنی کی شاخیں دنیا کے کئی ملکوں میں ہیں اور یہ کمپنی کوئی ڈیڑھ سو سال پرانی ہے اور یہ ٹریڈنگ کمپنی The House of Chellaram کے نام سے آج بھی مشہور ہے۔

یورپیوں کی مغربی افریقہ میں کم رہائش اور کم دلچسپی کے باعث یہ نقصان ہوا کہ اس طرف کے کنارے والے ممالک اتنا (Industrialized) نہ بن سکے۔ یہ ممالک آج بھی صرف خام مال سپلائی کرنے کی منڈیوں تک محدود ہیں۔

n

سوڈان افریقہ کے مشرقی کنارے والے حصے میں ہے۔ افریقہ کا مشرقی حصہ پہاڑی علاقہ ہے جہاں برف سے ڈھکے ہوئے کلی منجارجی جیسے مشہور پہاڑ ہیں۔ جن کے متعلق مشہور انگریزی مصنف ارنیسٹ ہیمنگوے نے Snows of kiliminjaro کے نام سے ناول لکھی ہے اور اس پر فلم بھی بن چکی ہے۔ افریقہ کا مشرق والا حصہ ہریالی اور گھنے جنگلوں کا بھی علاقہ ہے جہاں سے دنیا کا سب سے پرانا دریا نیل بہتا ہے۔ بحر ہند کے مشہور جزیروں مالا گاسی (مڈغاسکر)، سیچلس، زنجبار، پیمبا اور مسفیا کا بھی دوریا قریب کا افریقہ کے مشرق والے حصے سے واسطہ ہے۔

مشرقی افریقہ جس میں عظیم رفٹ وادی ہے، جس میں وکٹوریا جیسی بڑی اور خوبصورت جھیل ہے، جس میں سے سفید نیل اپنے سفر کا آغاز کرتی ہے، کینیا اور میروجیسے خوبصورت جابلو سلسلے ہیں اور کئی آتش فشان پہاڑ ہیں، جن میں سے آج بھی پگھلا ہوا مادہ نکلتا رہتا ہے اور یہ پہاڑ زندہ حیات کہلاتے ہیں۔ اس کے علاوہ مشرقی افریقہ سفاری دنیا، جانوروں، پرندوں اور ترچھے کناروں (Beaches) کے لئے بھی مشہور ہے۔

افریقہ کے اس مشرقی حصے میں رہنے والے زیادہ تر لوگ نیگرو Negroid نسل اور اس سے نکلنے والی ذاتوں کے ہیں۔ غیر افریقی لوگوں میں پاکستانی، ہندوستانی، گوائن اور عرب نظر آئیں گے۔ سواہلی زبان عام بولی جاتی ہے۔ مشرقی افریقہ کے کچھ ملکوں: مصر، سوڈان، حبش میں مقامی زبانوں کی طرح عربی بھی عام بولی جاتی ہے بلکہ عربی زیادہ ہی بولی جاتی ہے۔ مذہب زیادہ تر اسلام ہے دوسرے نمبر پر عیسائیت ہے۔ کچھ لوگ بت پرست اور لادین بھی ہیں۔

سولہویں صدی کی شروعات میں پرتگالی، ہندوستان کی تلاش میں یہاں افریقہ کے مشرق والے کنارے کے ملکوں میں آئے اور یہ علاقہ صدیوں تک بحر ہند میں ان کے بیوپار کی منڈی رہا۔ یہاں سے ہندوستان، عربستان اور چین کی طرف ہاتھیوں کا عاج اور سونا جاتا تھا۔ افریقہ کے سونے (اور بعد میں غلاموں) نے یورپ کے لوگوں کا دل لپایا، جس کی خاطر یورپ کی حکومتوں نے اپنی طاقت کے بل بوتے پر افریقہ کے ملکوں کو اپنی کالونیاں بنایا۔ حبش (ایتھوپیا) کو چھوڑ کر مشرقی افریقہ کے سارے ممالک 1895ء تک یورپ کے قبضے میں آچکے تھے۔ سوڈان پہلا ملک تھا جس کو سب سے پہلے، سن 1956ء میں، خود مختاری / آزادی ملی۔ اس کے بعد ایک ایک کر کے آج تک سارے ممالک آزادی حاصل کر چکے ہیں اور ان کی اپنی اپنی حکومتیں ہیں۔ ہمارا جہاز امریکہ کی مختلف بندر گاہوں سے ہوتا ہوا، سارا بحر اوقیانوس پار کر کے آج یہاں سوڈان کی بندر گاہ پورٹ سوڈان میں پہنچا ہے۔ میرا اس بندر گاہ میں پہلی بار آنا ہوا ہے حالانکہ افریقہ کے مشرقی کنارے کی دوسری بندر گاہوں میں کئی دفعہ جا چکا ہوں۔ یہاں کی بندر گاہ میں زیادہ جہازوں کے کھڑے ہونے کا بندوبست نہیں ہے اس لئے ہم لوگ جہاز کو بندر گاہ سے کافی باہر، آؤٹر اینکرٹیج پر روک کر، اندر جانے کا انتظار کر رہے ہیں۔ لگتا ہے دو تین دن تو کم از کم انتظار کرنا پڑے گا۔



ہماری طرح اور بھی کئی ملکوں کے جہاز ہمارے ساتھ بندرگاہ میں اندر جانے کا انتظار کر رہے ہیں۔ ان میں سے ایک بنگلادیش کا جہاز ہے جس کا ریڈیو آفیسر اور ایک یونان کے جہاز کا سیکنڈ انجینئر پاکستانی ہیں۔ وہ لوگ کافی عرصے سے اپنے وطن سے دور رہے ہیں۔ ایسے تو ہمیں بھی کراچی چھوڑے ہوئے تقریباً ساڑھے چار ماہ ہو چکے ہیں لیکن ان کو تو تقریباً ایک سال ہو چکا ہے اور مستقبل قریب میں ان کے جہازوں کی کراچی جانے کی کوئی امید نہیں ہے۔ ہمارا جہاز چونکہ پاکستانی ہے اس لئے ہمیں چوتھے پانچویں مہینے کراچی آنا پڑ جاتا ہے۔ ہم نے جیسے ہی جہاز کا لنکر گرا کر انجن بند کیا تو دونوں جہازوں کے پاکستانی آفیسر وائرلیس کے ذریعے ہم سے خیر خبر پوچھنے لگے۔ وہ لوگ وطن کا حال معلوم کرنے کیلئے بیتاب تھے۔ ساری گفتگو کا خلاصہ یہ تھا کہ ”غیر ملکی جہازوں پر تنخواہ اچھی ہے لیکن تنہائی کا احساس ذہن کو دیمک کی طرح کھوکھلا کر دیتا ہے۔ جہاز پر پاکستانی طرز کا کھانا نہ ملنے سے بھی بیزاری رہتی ہے۔ سب سے بڑی بات یہ ہے کہ بار بار اپنے وطن کی بندرگاہ (کراچی) میں آنے کے مواقع کم ملتے ہیں اور کبھی کبھی تو سال بھر کے Contract میں جہاز ایک بار بھی کراچی نہیں آتا ہے۔ کانٹریکٹ ختم کر کے بذریعہ ہوائی جہاز کراچی لوٹنا پڑتا ہے۔

n

مرض النوم

Sleeping Sickness

افریقہ کے رہنے والے اور یہاں گھومنے کے لئے آنے والے ٹورسٹ ٹینٹری مکھی سے اچھی طرح واقف ہیں۔ یہ مکھی انسانوں اور کئی جانوروں کے لئے عذاب اور موت کا پیغام ہے۔ نہ صرف سوڈان کا جنوبی حصہ بلکہ افریقہ کا بھی بیشتر حصہ اس کے زیر اثر ہے یعنی تقریباً چار ملین مربع میل کا رقبہ جو پورے امریکہ (USA) سے بھی بڑا ہوگا۔ ٹینٹری (مکھی) جس کو انگریزی میں Tsetse لکھا جاتا ہے،

ہماری عام گھروں والی مکھی سے تھوڑی بڑی ہوتی ہے۔ اس کے ڈنک سے انسان یا جانور گہری نیند (Sleeping Sickness) میں چلا جاتا ہے جس کو میڈیکل سائنس میں Trypanosomiasis کہتے ہیں۔

اس مکھی کی اکیس اقسام ہیں اور سب کی خوراک خون ہے جیسے مچھریا کھٹل کا گذار خون پر ہوتا ہے۔ اس مکھی کی رہائش گاہ گھاس، پودے اور جنگلات ہیں۔ اس کی اڑان بہت کم ہے اس لئے گھاس یا جنگل کا ایک بیلٹ (زمین کا حصہ) صاف کر دیا جائے تو یہ مکھی اسے پار کر کے دوسرے طرف کے جنگل تک پہنچنے میں کامیاب نہیں ہو سکتی ہے۔ اور یہ ہی ایک واحد طریقہ ہے اس خونخوار مکھی سے نجات حاصل کرنے کا۔

اس مکھی کا ڈنگ بہت تیز اور تکلیف دہ ہوتا ہے جس سے وہ سرنج کی طرح خون چوستی ہے۔ یہ مکھی بچھویا شہد کی مکھی کی طرح نہیں بلکہ مچھریا کی طرح ہے جو ملیریا کی بیماری کے جراثیم کو پناہ دینے والا (Carrier) ہے۔ یہ ٹیڑی مکھی بھی Trypanosomiasis بیماری کا جراثیم اپنے ساتھ لئے پھرتی ہے اور اصل میں اجل کی نیند دلانے والی یہ مکھی نہیں بلکہ Trypanosome جراثیم (Parasite) ہے جو کئی جانوروں کے خون میں رہتا ہے، جیسا کہ شیر، زبرا، لائنیلوپ، مگر مچھ، مینڈک وغیرہ۔ یہ جانور اس جراثیم کے میزبان ہیں جن پر خود اثر نہیں ہوتا وہ مامون (Immune) ہوتے ہیں۔ ٹیڑی مکھی جب ان جانوروں کو ڈنک مار کر خون چوستی ہے تو ان کے خون کے ساتھ Trypanosome جراثیم بھی مکھی کے پیٹ میں آجاتے ہیں اور اس کے بعد یہ مکھی جس جانور یا انسان کو ڈنک مارتی ہے تو یہ جراثیم اس کے خون میں داخل ہو جاتے ہیں اور وہ جانور اگر Immunize نہیں ہے تو ایک دم بیمار ہو جاتا ہے۔

پالتو جانور، دودھ دینے والے جانور اور انسان Immune نہ ہونے کی وجہ سے ایسی جگہ پر سلامت نہیں رہ سکتے جہاں یہ کھیاں ہیں۔ جیسے ہمارے ملک میں چرواہے اپنی گائے بھینسوں کو مچھروں سے بچانے کے لئے پوری پوری رات اوپلے جلا کر رکھتے ہیں تاکہ دھوئیں سے مچھر بھاگ جائیں یہ ہی حال یہاں کے غریب لوگوں کا ہے۔ یہ لوگ ساری ساری رات جاگ کر، اپنے کو تکلیف میں رکھ کر اپنے مال کی حفاظت

کرتے ہیں جو ان کے لئے سب کچھ ہے۔ ان بھینس بکریوں پر ہی ان کے پورے پورے خاندان کا گذر بسر ہوتا ہے۔ حالانکہ آج کل کئی دوائیں اینٹی ٹاکسن، اینٹی سائیکل و غیرہ جیسی ایجاد ہو چکی ہیں لیکن افریقہ میں ان کا حصول صرف شہروں تک محدود ہے۔ اندر گھنے جنگلات میں کسی بھی مرض کا علاج بہت مشکل ہے۔

پورٹ سوڈان (جہاں ہمارے جہاز کو کافی دن رکننا پڑا تھا) کے ایک عیسائی (تبلیغی) اسپتال کے بوڑھے انگریز ڈاکٹر، جس نے اپنی عمر کا کوئی آدھا حصہ افریقہ میں گزارا ہوا تھا، بتایا کہ افریقہ میں اس بیماری کے علاوہ ملیریا، ٹی بی، باد فرنگ، جمایاں دینے والی بیماری اور ایلیفینٹاس وغیرہ بہت عام بیماریاں ہیں۔ کینسر بہت کم ہے یا گندگی سے پھیلنے والے کالرا، ٹائیفائیڈ اور پلگ وغیرہ جیسی بیماریوں کا تناسب بھی قدرے کم ہے۔ صفائی کے معاملے میں براعظم افریقہ پھر بھی ایشیا سے بہتر ہے۔ کافی جراثیم اور کیچڑ تو سخت گرمی اور دھوپ ہی ختم کر دیتی ہے۔

کچھ اور بیماریاں جن کا واسطہ افریقہ سے ہے اور افریقہ آنے والوں کو خبردار رہنا چاہئے وہ ہیں: بلحار ظلیا، زرد بخار (Yellow Fever)، ٹرائیکل السر، پیٹ کے کیڑے، Onchocerciasis جس میں انسان کی نظر بالکل ختم ہو جاتی ہے۔ بلحار ظلیا بیماری زیادہ تر نیل ندی کے پانی میں نہانے سے لگتی ہے۔ یہاں کے کھانے پینے کی چیزوں میں کیڑے بہت ہیں۔ بقول ڈاکٹر صاحب یہاں کے 75 فیصد لوگوں کے پیٹ میں کیڑے ضرور ہیں۔ اس کے علاوہ یہاں کے لوگوں کو ہرنیا کی شکایت عام رہتی ہے جس کے اسباب میں زیادہ وزن اٹھانا، ناہموار سڑکوں سے گزرنا، درختوں یا بڑے ٹیلوں سے چھلانگ لگانا اور درخت یا جانور جیسی بھاری چیز کو گھسیٹنا بتایا جاتا ہے۔ عورتوں میں اموات کے عام اسباب ڈیوری کے غلط طریقے اور غلط آلوں کا استعمال کہا جاتا ہے۔

## غلاموں کا بیوپار

سوڈان کی بندرگاہ پورٹ سوڈان میں ایک شام کو جہاز کا کیپٹن اور میں جہاز سے نیچے اتر کر چہل قدمی کر رہے تھے تو ایک انگریز ایک بڑی ایئر کنڈیشنڈ کار میں آ پہنچا۔ ہمیں یہاں اجنبی سمجھ کر اس نے اپنی گاڑی روکی اور ہمیں بندرگاہ سے باہر لے جانے کے لئے لفٹ دی۔ ہم بیٹھ گئے۔ وہ کسی پیٹرولیم کمپنی کی طرف سے یہاں پورٹ سوڈان میں سینئر پوسٹ پر ملازم تھا۔

ہمارے کیپٹن کو ہیسرکٹ کروانی تھی۔ جیسے ہی ایک بڑا ہوٹل آیا تو انگریز کو گڈبائی کہہ کر اس کی گاڑی سے اترے اور اس ہوٹل میں باربر کی دکان میں گھس گئے۔ شیدی باربر کوئی زیادہ پڑھا لکھا نہیں تھا لیکن باشعور ضرور تھا۔ ہوٹل میں رہنے والے انگریز اور یورپی فاریمز سے واسطہ ہونے کی وجہ سے وہ اچھی

خاصی انگریزی بول رہا تھا۔ ویسے بھی سوڈان میں انگریزوں کی حکومت ہونے کی وجہ سے یہاں کے لوگ اپنی مادری زبان عربی یا سواحلی کے بعد دوسری زبان فرینچ یا پرتگالی نہیں بلکہ انگریزی جانتے ہیں۔ حجام کا نام ابو احمد تھا، جو جنوبی سوڈان کے شہر 'جو با' کا رہنے والا تھا جہاں پر اس کے بال بچے بھی رہتے ہیں، لیکن روزگار کی خاطر وہ یہاں پورٹ سوڈان میں دو تین سال سے رہ رہا تھا۔ پورٹ سوڈان کے آس پاس کا علاقہ حالانکہ نوبیارگستان کی وجہ سے ویران ہے لیکن پورٹ سوڈان کا شہر بندر گاہ ہونے کی وجہ سے آباد ہے اور دوسرے غریب علاقوں سے آنے والے لوگوں کی یہاں تھوڑی بہت کمائی ہو جاتی ہے۔ سوڈان کا دارالحکومت خرطوم بھی یہاں سے قریب ہے۔

بن احمد (حجام) بتانے لگا کہ اسے خوشی ہے کہ وہ سوڈان کے شمالی حصے میں ہے جو جنوبی علاقے سے زیادہ خوشحال اور خوبصورت ہے۔ یہاں کے لوگوں کو کچھ نہ کچھ مل جاتا ہے جنوبی سوڈان کے رہنے والوں کی طرح ان کو فاقے نہیں کرنے پڑتے۔

دیکھا جائے تو غلامی کے زمانے سے لیکر سوڈان کے جنوبی علاقے کے لوگ شمال کے لوگوں کے زیرِ حکم رہے ہیں۔ جنوبی سوڈان غلاموں کا ایک حوض سمجھا جاتا تھا جہاں سے ضرورت کے مطابق شیدیوں کو پکڑ کر نہ صرف سوڈان، مصر، عربستان، ہند، سندھ میں سخت محنت مزدوری کیلئے لے جایا جاتا تھا بلکہ یورپ اور امریکہ کے دور دراز ملکوں میں جانوروں کی طرح بیچا جاتا تھا۔ سندھ میں انگریزوں یا اس سے پہلے میروں کے زمانے میں جو افریقہ سے شیدی مرد یا عورتیں آتی تھیں ان میں بڑی تعداد زنجبار کے بعد سوڈان کے لوگوں کی ہوتی تھی تیسرے نمبر پر حبش (ایتھوپیا، ایسی سینا وغیرہ) کے لوگوں کی ہوتی تھی۔ ویسے آج بھی ہمارے لوگوں کا زیادہ واسطہ سوڈانی لوگوں سے پڑتا ہے۔ ایک توجہ پر بیمار اور عمر دراز لوگوں کو کرسیوں پر اٹھا کر طواف کرانے اور دوسرے سخت کاموں کے لئے سوڈانی نظر آتے ہیں۔ اس کے علاوہ گلف کی ریاستوں میں آفسوں، مکانوں اور سڑکوں پر وہ ہمارے پاکستانی پٹھانوں، بلوچوں، افغانیوں اور دوسری محنتی قوموں کے ساتھ مزدوری کرتے نظر آتے ہیں۔ سوڈانیوں کو عربی زبان کی معلومات ہونے کے باعث مصریوں اور لبنانیوں کی طرح عرب ملکوں میں زیادہ پسند کیے جاتے ہیں۔

غلام بیچنے کا مرض افریقہ میں ڈھائی سو سال (سن 1562ء سے 1800ء تک) بڑے زور شور سے چلا۔ امریکہ کے آج بھی دس فیصد کالے لوگ (شیدی) وہ ہیں جن کے دادا پر دادا کسی زمانے میں غلاموں کی حیثیت سے اپنے وطن: کیمرون، لٹانڈا، اینگولا وغیرہ سے اس زمانے کے قید خانوں جیسے جہازوں میں بھیڑ بکریوں سے بھی بدتر حالت میں امریکہ لائے گئے۔ غلام بیچنے، خریدنے، یورپ اور امریکہ ٹرانسپورٹ کرنے کا دھندا ایسا دلپسند اور کمائی والا ہو گیا تھا جیسے آج کل عرب ملکوں میں ویزا بیچنے اور Man-Power سپلائی کرنے کے نام پر ایشیا کے غریب لوگوں کو سبز باغ دکھا کر، بدترین حالات میں رکھ کر، تنخواہوں میں کٹوتی کر کے ان کو غلاموں کی طرح استعمال کیا جاتا ہے اور اس طرح Cheap Labour سے منافع کمایا جا رہا ہے۔

بہر حال غلاموں کی خرید و فروخت افریقہ کے دونوں کناروں (مغربی اور مشرقی) پر بڑے زور شور سے چلی۔ مغربے کنارے کے ملکوں: سیننگال، گنی، گھانا، کیمرون، گینن، کانگو، زائر اور اینگولا میں یورپ کے لوگوں نے پکڑ دھکڑ کی اور ہر صحتمند، قد اور مضبوط جسم شیدی کو پیسوں سے خرید کر، مار پیٹ کر کے یا نشہ پلا کر، باندھ کر قریب کی بندر گاہ تک لے آتے تھے جہاں سے ان کو مال بردار جہازوں میں ڈال کر امریکہ پہنچایا جاتا تھا، جہاں کے جنگلوں کی صفائی اور کھیتی باڑی کے لئے سستے مزدوروں کی ضرورت تھی۔ دوسری طرف افریقہ کے مشرقی کنارے والے ملکوں: کینیا، تنزانیہ، موزمبیق میں غلاموں کا بیوپار کرنے میں عرب لوگ آگے آگے تھے اور یہ مال (شیدی لوگ) ترکی اور وسط ایشیا کے ملکوں میں بھیجا جانے لگا۔ اس کارگزاری میں خود افریقہ کے لوگ شامل تھے جو وسط افریقہ کے گھنے جنگلوں اور مشکل جگہوں پر جا کر مضبوط جسم کے شیدی پکڑ لاتے تھے۔ کئی شیدی قبیلوں کے سردار یورپ کے بیوپاریوں سے نمک، اسلحہ اور کپڑا وغیرہ حاصل کرنے کے بدلے میں اپنے قبیلے کے وہ جوان شیدی ان کے حوالے کرتے تھے جو کسی جرم کا ارتکاب کرتے تھے۔ ان غلام شیدیوں کی یورپ اور امریکہ کی منڈیوں میں جانوروں کی طرح بولی لگائی جاتی تھی۔ اور ایک ایک کر کے یا پوری پوری لاٹ کا سودا ہوتا تھا۔ ایسے ظلموں میں سے ایک کی کہانی آج کل ٹی وی پر Roots نامی سیریز میں دکھائی جا رہی ہے، جس کی کتاب بھی چھپ چکی ہے۔

تاریخ گواہ ہے کہ یہ غلام شیدی افریقہ کے کنارے سے لیکر امریکہ کے کنارے تک جس طرح بھوکے پیاسے ڈھوئے جاتے تھے اور راستے میں ان کی اتنی مار پٹائی کی جاتی تھی کہ امریکہ پہنچنے تک وہ لاشوں کی طرح ہوتے تھے۔ کئی لوگ تو راستے میں مر جاتے تھے جن کو سمندر میں پھینک دیا جاتا تھا یا ان کا گوشت پکا کر باقی غلاموں کو کھلایا جاتا تھا، تاکہ وہ بہتر حالت میں رہیں اور نیلام ہونے کے وقت کمزور اور بیمار نہ دکھائی دیں۔

غلاموں کے بیوپار پر بعد میں حالانکہ ممانعت ہو گئی لیکن پھر بھی چوری چھپے 1913ء تک یہ کاروبار تھوڑا بہت چلتا رہا۔

افریقہ ایک نہیں دو ہیں

دنیا کا سب سے بڑا ریگستان صحارا (Sahara Desert) ہے جو سواتین ملین مربع میل پر پھیلا ہوا ہے۔ اس میں لیبیا اور نوبیا کے بیابان بھی شامل ہیں۔ صحارا ریگستان دائیں طرف (مشرق) میں مصر اور بحرہ احمر سے شروع ہو کر بائیں طرف مغرب میں موراکو اور موریطانیہ تک پھیلا ہوا ہے اور افریقہ کو دو واضح حصوں میں بانٹ دیتا ہے۔ ایک صحارا کا اوپر کا حصہ جس کے دوسری طرف بحر قلزم (Mediterranean Sea) ہے اس میں مصر، الجیریا، لیبیا، ٹونیشیا اور مراکش (المغرب) جیسی پرانی تہذیبوں والے ملک آجاتے ہیں جو رومن سلطنت میں انگلینڈ، ناروے سوئیڈن سے بھی زیادہ یورپ کا حصہ لگتے تھے۔ آج بھی یہ ممالک جنوب اسپین، اٹلی، فرانس، یونان، اور ترکی سے مختلف نہیں ہیں۔ کیا مراکش اور ٹونیشیا کے سمندری ساحل (Beaches) پر سیکڑوں ہزاروں بکنیوں میں عورتیں دیکھ کر اسپین اور فرانس نہیں لگتا؟ مصر کے ڈسکو تھیٹر اور نائٹ کلب یورپ کے کسی ملک سے کم ہیں؟ لیبیا اور الجیریا کے ساحلی کنارے والے شہروں اٹلی و پرتگالی کے شہروں کی آب و ہوا میں فرق ہی کیا ہے؟۔

افریقہ کا دوسرا حصہ ریگستان سے نیچے ہے جو آب و ہوا اور تہذیب کے لحاظ سے اوپر والے حصے سے قدرے مختلف ہے۔ اس حصے میں سوڈان کا جنوبی حصہ، چاڈ، نائیجیر، زائر، کانگو جیسے ممالک آجاتے ہیں۔

ان ممالک پر یورپی حکومتوں کا قبضہ اور تہذیب کا اثر دیر سے ہوا۔ صحارا ریگستان کو ریتی کا سمندر بھی کہتے ہیں اور لوگوں کا اس سمندر سے گذرنا مشکل ہونے کی وجہ سے افریقہ کے ان دو حصوں کے لوگوں کا ایک دوسرے کے پاس آنا جانا محدود رہا ہے۔ یورپی قوموں میں سے فرینچوں نے تو کبھی بھی افریقہ کو ایک حصہ نہیں سمجھا۔ ان کے لئے صحارا سے نیچے والا افریقہ ہی افریقہ تھا۔ صحارا سے اوپر والا افریقہ (Afrique Noire) شمالی افریقہ تھا جس کا درجہ یورپ کے برابر تھا۔ وہاں کا موسم، ماحول اور گورے پن کی وجہ سے وہاں کے لوگ یورپ کی طرح ہیں۔ صحارا کا بیابان دو افریقوں کے درمیان پل کا کام بھی کرتا ہے اور ایک دوسرے کو الگ کرنے کے لئے باڑ (رکاوٹ) کا کام بھی کرتا ہے۔

یہ پورے یورپ کے لوگوں کا یہ تاثر ہے کہ یہاں کے لوگ غیر مہذب ہیں اور یہ برا عظم (Dark Continent) کہلاتا تھا لیکن دیکھا جائے تو آج سے پانچ ہزار برس پہلے یعنی حضرت عیسیٰ علیہ السلام کے جنم سے بھی تین ہزار برس پہلے، دنیا کے سب سے مہذب لوگ یہاں افریقہ میں رہتے تھے۔ یہ مصری تھے جنہوں نے شہنشاہ خوفو اور دوسرے فرامین کی یاد میں اہرام بنائے جن کو آج بھی پوری دنیا حیرت کی نگاہوں سے دیکھتی ہے۔ یہ لوگ بڑی عیش و عشرت کی زندگی گزارتے تھے۔ ان کو لکھنا پڑھنا آتا تھا اور اس وقت کی بنی ہوئی مٹی، سونے، لوہے، تانبے اور لکڑی کی چیزوں سے ان کے کام کو دیکھ کر ان کے بلند معیار کو داد دینا پڑتی ہے۔ حساب کتاب (Maths) میں، خاص طور Decimal سسٹم سے، وہ اچھی طرح واقف تھے۔ اس کے علاوہ ان کی ادویات کے سلسلے میں جان پہچان بھی کافی تھی۔ سرسوں کے تیل سے بھی اچھی طرح واقف تھے جس کا استعمال دوائوں میں کثرت سے کرتے تھے۔ حضرت عیسیٰ کے جنم سے کوئی 800 سال پہلے کا شہر مار تھج، آج کے ٹیونیشیا کے شہر ٹونس کا حصہ تھا۔ اور افریقہ میں یونانیوں کا 630 ق م میں بسایا ہوا شہر سائیرین بھی اس اعلیٰ تہذیب کی گواہی دیتا ہے جو لیبیا کے شہر بن غازی والا علاقہ تھا۔ مصر کا شہر اسکندر یہ بھی قبل مسیح کا شہر ہے جو یونانی شہنشاہ سکندر اعظم کے نام پر ہے۔ اس شہر کی سب سے بڑی لائبریری کا بنیادی پتھر بطلموس نے رکھا اور ابتدائی کام ڈیوٹس نے اپنی آنکھوں کے سامنے کروایا۔ شہنشاہ سکندر یونانی حکیم اور مفکر ارسطو کا شاگرد تھا۔ آپ اس لائبریری کے اسٹاف کو اپنی جیب سے تنخواہ دیا کرتے تھے۔ (بحوالہ کتاب Wisdom of West



مصنف: برٹریڈر سل صفحہ 98) افسوس کہ یہ کتب خانہ جیولیس سیزر کے حملے کے وقت جلادیا گیا اور اس کا بچا ہوا باقی حصہ سن 389ء میں ایک اور رومن شہنشاہ تھیوڈاسیس نے تباہ کر دیا۔ (دنیا کے مشہور تاریخ دان گبن کی کتاب Decline & Fall of Roman کے مطابق) سن 31ق۔م کے بعد افریقہ سے یونانیوں کی حکومت ختم ہو گئی لیکن شمالی افریقہ (صحارا بیاباں سے اوپر والی افریقہ) کی ترقی قائم رہی اور رومن سلطنت الجیریا اور مراکش کے کنارے والے خوبصورت شہروں کی دیکھ بھال کرتی رہی۔ یہ وہ دور تھا جب بحر قلزم کے سارے ملکوں پر رومن سلطنت تھی اور ان ہی دنوں میں حضرت عیسیٰ علیہ السلام کا جنم ہوا تھا۔ آہستہ آہستہ ان ملکوں میں عیسائیت پھیلی اور تیسری صدی کے آخر تک شمالی افریقہ میں یہودیوں کے علاوہ عیسائیوں کا بھی اچھا خاصا زور رہا۔ سینٹ آرگسٹائن آف ہیپو جیسے مشہور مذہبی رہنما اس دور کی پیداوار ہیں۔ شمالی افریقہ میں رومن سلطنت کا بالآخر زور عربوں نے توڑا۔ آنحضرت صلعم کی ولادت کے بعد عرب دنیا میں زبردست انقلاب آیا اور اسلام کا اثر چاروں طرف پھیلنے لگا۔ عرب جو آپس میں بٹے ہوئے تھے اور ہر وقت جھگڑتے رہتے تھے اسلام کے پرچم تلے ایک مضبوط قوم بن گئی 63ء تک عربوں نے شام فتح کر لیا، کوئی ڈیڑھ سال کے بعد میسوپوٹامیہ ان کے قبضے میں آگیا۔ 639ء میں عربوں کی مصر پر حکومت ہو گئی اور پورے تین سال بعد اسکندریہ پہنچ گئے۔ 702ء تک یہ لوگ پورا شمالی افریقہ فتح کرتے ہوئے مغرب تک آ پہنچے جہاں آج کل الجیریا اور مراکش ہے۔ وہاں سے سمندر کا معمولی حصہ پار کر کے یورپ پہنچ گئے اور اسپین اور فرانس کا کافی حصہ اپنے قبضے میں کر لیا۔ اس کے آٹھ نو صدیوں بعد کوئی سو لہویں صدی میں شمالی افریقہ خاص طور پر مصر ترکوں کے ہاتھ میں آگیا۔ بہر حال عرب حکومت کے شروع سے لے کر انیسویں صدی میں فرینچ اور انگریزوں کے آنے تک شمالی افریقہ میں اسلام کا ہی اثر رہا ہے۔ بقول جان گنتھر نامی ایک مصنف کے صحارا ریگستان کے شمال اور جنوب والی افریقائیوں میں اگرچہ بڑا فرق ہے لیکن پھر بھی کچھ چیزیں ایسی ہیں جو دونوں افریقائیوں میں مشترک ہیں ان میں سے سب سے بڑی چیز اسلام مذہب ہے جو نہ صرف شمالی افریقہ میں بلکہ صحارا ریگستان کے نیچے والی افریقہ میں بھی عام ہے۔

سوڈان میں مہدی اور چرچل کی لڑائی

براعظم افریقہ کے اصل رہنے والے تو سب کالے اور شیدی لوگ ہیں لیکن گنی، آٹوری کوسٹ، سینیگال، گھانا، والٹا، اور نائجیریا کی طرف رہنے والے لائے قد، سخت کالے رنگ اور موٹے ہونٹوں والے شیدی نیگرو کہلاتے ہیں۔ جنوب افریقہ کے شیدی ہائینٹاٹس (Hottentots) اور بٹش مین کہلاتے ہیں۔ کانگو کے گھنے جنگلات میں رہنے والے چھوٹے قد کے شیدی بگبی اور جنوب افریقہ سے تھوڑا اوپر وسط افریقہ میں رہنے والوں کا واسطہ بنتوزبائیں بولنے والے شیدی قبیلوں سے ہے۔ افریقہ کے شیدی عرصہ دراز تک یونہی تنہا یا چھوٹے چھوٹے ٹولوں میں پھیلے رہے پھر انہوں نے چھوٹے چھوٹے قبیلے بنائے جس کا لیڈران میں سے جو زیادہ طاقتور تھا وہ بنا۔ پھر آہستہ آہستہ ایک قبیلے کے زیادہ طاقتور لیڈر نے دوسرے قبیلے کے لیڈر سے جھگڑا کر کے اس کے قبیلے پر اپنا حکم منوایا۔ اس طرح چھوٹے قبیلوں سے بڑے قبیلے بنے اور ان سے حکومتیں بنیں۔ پندرہویں صدی تک زامبیری اور لپوپو دریائوں کے درمیان والے علاقوں میں کئی سلطنتیں پیدا ہو گئیں۔ گھانا اور مالی مغربی افریقہ کے اوائل حکومتوں میں سے ہیں جن کے حاکم دور دراز تک جانے پہچانے گئے۔ مالی کا ملک ان دنوں میں افریقہ میں سب سے زیادہ خوشحال ملک مانا جاتا تھا۔ افریقہ کے دوسرے ممالک کے لوگوں کی اس وقت آنکھیں کھلی کی کھلی رہ گئیں جب سن 1324ء میں مالی کا مسلمان بادشاہ مانسا موسیٰ خشکی کے راستے حج پر روانہ ہوا۔ وہ جس شان و شوکت سے اونٹوں کے قافلوں کے ذریعے صحارا ریگستان پار کر رہا تھا اس کا ذکر یورپ کے کئی تاریخ نویسوں نے کیا ہے... اس کے آگے کوئی پانچ سو غلام تھے جن میں سے ہر ایک کے ہاتھ میں سونے کی چھڑی تھی اور پیچھے سو اونٹوں کا قافلہ تھا۔ ہر اونٹ پر تین سو پائونڈ سونا تھا۔ اس حاکم نے اس تاریخی سفر میں تحفوں اور دوسرے اخراجات پر اتنا سونا خرچ کیا کہ مصر کے بازاروں میں سونے کا نرخ گر گیا اور کوئی دس بارہ سالوں تک اس یادگار سفر کا ذکر قاہرہ کی گلیوں میں ہوتا رہا۔ (1)

یہاں سوڈان میں جو خاص قبیلے رہتے ہیں وہ ہیں: ڈنکا، گالین، دارفر، نسونا، باگارا، گاواما اور کچھ عرب قبیلے ہیں۔ (2) خرطوم شہر دراصل ایک نہیں بلکہ تین شہر ہیں۔ ایک اصل والا قدیمی شہر خرطوم، دوسرا

شمالی خرطوم اور تیسرا نیل دریا کے دوسرے کنارے پر واقع عمہ درمان کے نام سے مشہور ہے جو عربوں کا شہر کہلاتا ہے اور اس وقت کے خلیفہ نے بنوایا تھا۔ خرطوم مصریوں نے 1823ء میں آباد کیا اور سن 1899ء میں لارڈ کچنر نے اسے بڑھایا اور بہتر کیا۔

آج کل سوڈان میں عربی زبان زیادہ چلتی ہے، خاص طور پر شمال میں۔ اس کے علاوہ نیلوٹک، دارفورین اور دوسری افریقی زبانیں بولی جاتی ہیں۔ 1950ء تک تو سرکاری طور پر سڑکوں کے نام وغیرہ تین زبانوں: انگریزی، عربی، اور یونانی میں لکھے جاتے تھے۔ پندرہویں صدی میں سوڈان کے مختلف قبیلوں نے مل کر ایک حکومت بنائی۔ سن 1820-22ء میں مصریوں نے سوڈان فتح کر کے اپنی حکومت قائم کی جس کو 1883-85ء میں محمد احمد نام کے ایک شخص نے جو مہدی کے نام سے مشہور ہوئے، شکست دی۔ مہدی کے لئے کہا جاتا ہے کہ وہ پکا مذہبی شخص تھا، اس نے درویشوں کا لشکر ساتھ لیکر انگریزوں اور مصریوں کے خلاف جہاد کیا۔ وہ کم عمری میں، کوئی 37 برس کی عمر میں طبعی موت کی وجہ سے انتقال کر گئے لیکن اپنے پیچھے سوڈان کا ایک بڑا حصہ مصریوں کے ظلم سے آزاد کر گئے۔ مزے کی بات یہ کہ مصریوں نے انگریزوں سے مدد ضرور مانگی تھی (جنہوں نے جنرل چارلس جارج گورڈن کو خرطوم بھیجا) لیکن اسے خرطوم پر حملہ کرنے کے لئے ہرگز نہیں کہا۔ اس نے سوڈان پہنچ کر اپنی پالیسی بنائی۔ مہدی کی فوج نے جارج گورڈن کا مقابلہ کیا۔ دو بدو جنگ میں ایک درویش کا بھالا محل کے زینے پر کھڑے گورڈن کو جا لگا اور وہ وہیں

(1) کتاب "Africa-South of Sahara" مصنف: ڈبلیو کنگس صفحہ: 16

(2) Dunlop Book of Facts - صفحہ: 215، (دوسرا ایڈیشن)

ڈھیر ہو گیا۔ یہ محل آج کل گورنر جنرل کی سرکاری رہائش گاہ ہے۔ تیرہ سال بعد انگریزوں نے اس کا بدلہ لیا۔ سن 1898ء میں جنرل کچنر جو بعد میں خرطوم کا لارڈ کچنر مشہور ہوا، ایک بڑے لشکر کے ساتھ آیا۔ مصریوں نے بھی اس کی مدد کی۔ ہزاروں درویش مارے گئے۔ لارڈ کچنر کے سپاہیوں میں ایک نوجوان انگریز سپاہی ایسا بھی تھا جو آگے چل کر دنیا کی ایک اہم شخصیت بنی۔ یہ تھے سروسٹن چرچل۔

اپنی کتاب A Roving Commission میں سر ونٹسن چرچل نے اس مہم کا ذکر صفحہ نمبر 182 پر کیا ہے۔ لارڈ کچنر نے مہدی کی قبر کھدوا کر اس کی لاش کو ٹکڑے ٹکڑے کر کے نیل میں پھنکوا دیا۔ مہدی کی جگہ پر عبد اللہ نام کے ایک اور مذہبی رہنما خلیفہ بنے جسے لارڈ کچنر کی فوج نے سن 1899ء میں کوردو فان میں شہید کر دیا۔ (1)

1899ء سے سوڈان پر انگریزوں اور مصریوں کی مشترکہ حکومت رہی۔ حالانکہ لکھت پڑھت میں تو دونوں کا مرتبہ اور اتھارٹی ایک برابر تھی لیکن حقیقت میں انگریز ہی حکومت کر رہے تھے۔ کچنر سوڈان کا دس سالوں تک کمانڈر انچیف اور گورنر جنرل رہا۔ اس کے بعد سر ریگالڈ ونگیٹ مزید سترہ سالوں تک رہا۔ ویسے مشترکہ (Condominium) حکومت کے معاہدے کے مطابق گورنر جنرل مصری ہونا چاہئے تھا لیکن انگریز طاقت کے زور سے وہ کچھ کرتے رہے جو وہ چاہتے تھے اور مصری لوگ غم اور غصے میں اپنے ہی بال نوچتے رہے۔ آخر 1951ء مس مصر کے وفدوں نے ایک رائے ہو کر یہ فیصلہ کیا کہ مشترکہ حکومت نہیں چل سکے گی اور مصر کا بادشاہ فاروق سوڈان کا بھی بادشاہ رہے گا۔ لیکن قدرت کو کچھ اور ہی منظور تھا۔ ان کو کیا پتہ کہ آگے چل کر ان کا اپنا بادشاہ اپنے ملک کا ہی نہیں رہے گا۔ دوسری طرف دوسری عالمگیر لڑائی نے بڑی بڑی طاقتوں کے پرزے ڈھیلے کر دیئے۔ انگلینڈ نے جاپان اور جرمنی کی طرح جنگ ہاری نہیں لیکن ایک دم کنگلا ہو گیا، پیسے اور رعب داب کے لحاظ سے۔ اور ان چکروں میں ہندوستان پاکستان جیسے ممالک بھی اس کے ہاتھ سے نکل گئے۔ سوڈانیوں میں بھی اس وقت تک قومیت کا جذبہ، آواز اور طاقت کے حساب سے بھڑک اٹھا۔ 1956ء میں انگریزوں کی طرف سے سوڈان کو بھی خود مختاری / آزادی دی گئی اور اسی سال سوڈان یونائیٹڈ نیشن کا ممبر بنا۔ آج اس سوڈان کی سرزمین پر شام کے وقت واک کرتے، سامنے سوڈانی مزدور شیدیوں کو وزن اٹھاتے، انگریز فورسز کے حکم پر ہمارے جہاز سے مختلف مشینری کا سامان اتارتے ہوئے دیکھ کر سوڈان کی تاریخ کے گذرے ہوئے اوراق میری آنکھوں کے سامنے پلٹنے لگ گئے... جو کسی بھی صورت میں سنہری نہیں کہے جاسکتے۔ گورڈن، کچنر، چرچل، مصری حاکم، مہدی، عبد اللہ، غریب عوام، کالے شیدی جن سے لوگ ان کے کالے رنگ کی وجہ سے نفرت کرتے ہیں، گورے انگریز۔ کتنے ظلم اس دھرتی کے ساتھ ہوئے۔ آج

اس دھرتی کے باسی آزاد ہیں۔ لیکن تعلیم کم ہے۔ ٹیکنیکل Know How نہیں ہے۔ انگریز فورمین کے بغیر جہاز سے کارگو اترنا مشکل ہے۔ مصری بیوپاری کی انگلوں / چالبازیوں کے بغیر اس ملک کا بیوپاری ایسا ہے جیسے کینیا اور یوگنڈا کے لوگ ہندو بننے اور گجراتی، کھوجے، بوری بیوپاری کے بغیر! کہہ رہے ہیں کہ سوڈان میں تیل کی ندیاں بہہ رہی ہیں۔ ضرور بہہ رہی ہوگی۔ انگریز اور امریکن نیکیں پہن کر اس سخت سردی میں موٹی تنخواہوں پر کام کر رہے ہیں۔ کب تیل نکلے گا؟ کتنے سال لگیں گے؟ تیل کی آمدنی سے آیا ہوا پیسہ حکومت کس طرح استعمال کرے گی؟ سامنے قطار میں چبوترے پر بیٹھے ہوئے بے شمار غریب بیروزگار سوڈانی شیدی کب اپنے ہاتھ کی کمائی کی روٹی کھا سکیں گے؟۔ میرا جیسا ایک عام مسافر کیا جواب دے سکتا ہے... لیکن دعا ضرور کر سکتا ہے۔

n

### افریقہ کی حبشی عورتیں

سندھ کی دیہی علاقوں میں یہ منظر اکثر عام نظر آئے گا کہ دیہاتی عورتیں کھیتوں میں کام کرنے والے اپنے شوہروں کے لئے کھانا سرپر رکھ کر ناہموار راستوں سے جا رہی ہوں گی۔ دیکھنے والے کو لگتا ہے کہ اس کے سرپر رکھی ہوئی کھانے کی پوٹلی یا اس کے اوپر رکھا ہوا لسی کالوٹا یا گلاس ابھی گرا کہ گرا۔ لیکن وہ ایسے بہترین اور متوازن انداز سے قدم اٹھاتو جاتی ہیں کہ سر سے کوئی چیز نہیں گرتی۔ کچھ اسی طرح یہاں افریقہ میں بھی خواتین کا حال ہے۔ ان کے بھی ہاتھ خالی ہونگے اور ہر چیز ان کے سر پر نظر آئے گی۔ یہاں افریقی خواتین کے لئے مشہور ہے کہ آپ انہیں کوئی بھی چیز دے دو، وہ اسے فوراً سرپر رکھ لیں

گی۔ کسی مقامی باشندے نے ہنس کر کہا: ان کو آپ سامان اٹھانے کا ریڑھا دیدیں تو وہ بھی سر پر رکھ لیں گی۔ واقعی اس میں کوئی شک نہیں ہے کہ دنیا کے اس خطے میں رہنے والی ان حبشی (شیدی) عورتوں کا یہ بڑا کمال ہے کہ اتنا زیادہ وزن اٹھاتی ہیں! شہر ہوں چاہے دیہات، بھاری بھر کم حاملہ عورتیں جن کے لئے ویسے ہی عام حالات میں پیدل چلنا مشکل ہو دو سال کا بچہ پیٹھ سے باندھ کر، سر پر بھاری سامان کا بجکہ رکھ کر آرام سے باتیں کرتی جا رہی ہوتی ہیں۔ سامان کے اوپر ایک عدد مٹی کے تیل یا دوائی کی بوتل بھی ضرور ہوگی جسے سر کس میں کرتب کرنے والا ہی سر پر رکھ کر اتنی رفتار سے چل سکتا ہے۔ ان عورتوں کے دونوں ہاتھ خالی نظر آئیں گے یا زیادہ سے زیادہ، اگر میاں ساتھ نہیں ہے تو ایک ہاتھ میں ڈنڈی ہوگی جو وہ گدھے، خچر ہانکنے کے لئے یا آوارہ کتوں کو بھگانے کے لئے استعمال کرتی ہے۔ مرد حضرات سامان اٹھانے سے پرہیز کرتے ہیں۔ وہ صرف آگے کا راستہ بناتے، پوش پوش کرتے ہوئے چلیں گے۔ کہتے ہیں کہ پرانے زمانے میں بھی ایسا ہوتا تھا۔ مردوں کو ہاتھ میں ڈنڈا، برچھی یا کلہاڑی لیکر چلنا پڑتا تھا تاکہ سامنے سے کوئی دشمن یا خونخوار جانور نظر آجائے تو وہ اس کا مقابلہ کر کے اپنی جان اور عزت (یعنی سامان اٹھانے والی ٹریکٹر نما بیوی) بچا سکے اور یہ رسم و رواج یا ریت افریقہ کے ملکوں میں آج بھی قائم ہے۔

بھئی کیوں نہ قائم ہو ”آفٹر آل دس از اے میل ڈومینسٹورلڈ...!“ ہر وہ چیز جس میں مرد کا فائدہ ہو وہ کیوں نہ قائم رہے۔ تب ہی تو گوروں کو جب اپنی بیویوں کے پیچھے چلتے اور "Ladies First" کہتے ہوئے سنا تو ہم ایشین بھی تعجب میں پڑ گئے۔ کیونکہ افریقیوں کی طرح ہم ایشیائی بھی تو اس بات کے قائل نہیں ہیں کہ عورت کو اس قدر عزت دی جائے۔ شاید اس لئے حال ہی میں کسی ویتنامی مرد کی، جو اپنی بیوی کو آگے آگے چلنے کا موقع دے رہا تھا، تعریف کی گئی تو اس نے معصومیت سے بے اختیار جواب دیا: ”کیوں نہیں! جبکہ اس ملک میں بہت ساری بارودی سرنگیں ابھی باقی ہیں۔“

بہر حال افریقہ کے دیہی علاقوں کی کچی سڑکوں یا ممباسا، موبو تو اور ڈاکار شہروں کے پکے راستوں پر مردوں کو اکثر خالی ہاتھ دیکھا اور اس کی موٹو او بیڈینٹ بیوی / بیویوں کو فورک لفٹر کی طرح سر پر بھاری سامان اٹھائے۔

ایک مقامی کالے (شیدی) دوست سے میں نے کہا: ”آج کل کئی لوگ پیسے والے ہو گئے ہیں اور ان کو اپنی سواری کیلئے سائیکلیں بھی ہیں یہ لوگ کیوں نہیں چھوٹا سا ریڑھا یا ٹرائی نما کوئی اور پہیوں والی چیز لیتے جس پر آسانی سے سامان لادے سکیں؟ یہ کام عورتوں سے کیوں لیا جاتا ہے؟“۔ ہنس کر اس نے جواب دیا:

”اس لئے کہ یہاں عورتیں سستی ہیں... اور ان کے لئے فاضل پرزہ جات کی بھی ضرورت نہیں پڑتی۔“ افریقہ کے ”کیکیو“ قبیلے کی عورتوں پر تو حد سے زیادہ ظلم ہے۔ کینیا کے صدر اور ماؤماؤ تحریک کے لیڈر ”جو مو کینیا تھا“ کا تعلق بھی اسی قبیلے سے تھا۔ اس قبیلے کی عورتوں کی داستانیں جہاز پر کام کرنے والے کئی مقامی لوگوں سے سننے میں آئیں اور آنکھوں سے دیکھنے اور کتابوں میں پڑھنے کا بھی اتفاق ہوا ہے۔ ان کی باتیں خود ’جو مو کینیا تھا‘ نے اپنی مشہور کتاب "Facing Mount Kenya" میں تفصیل سے بیان کی ہیں۔ اس قبیلے کی عورتیں بھاری سامان کو چمڑے کے بیلٹ سے باندھ کر پیٹھ پر رکھتی ہیں اور سامان کو گرنے سے بچانے کے لئے بیلٹ کو اپنی پیشانی سے موڑ دیتی ہیں... یعنی سامان کا پورا دباؤ پیشانی پر پڑتا ہے۔ اس طرح سامان اٹھاتے اٹھاتے یہ عورتیں جب ادھیڑ عمر کی ہو جاتی ہیں تو ان کی پیشانی پر گہرا اور بد نما ساداغ پڑ جاتا ہے۔ ان عورتوں کے لئے چاول سے بھری ہوئی بوری یا کوئی اور ڈھائی من کا وزن اٹھانا تو کوئی بڑی بات ہی نہیں ہے۔ مشکل چڑھائیوں اور اتراؤں پر تو گدھا بھی من ڈیڑھ سے زیادہ وزن نہیں اٹھا سکتا ہے!۔

بڑا عظیم افریقہ کے مشرق والے حصے میں (یعنی صومالیہ، کینیا، موزمبیق، یوگنڈا، تنزانیہ، ملاوی وغیرہ میں) ابھی تک کئی قبیلوں میں ایک سے زیادہ بیویاں رکھنے کا رواج ہے۔ اس کے کئی معاشی، وہمی، اور سرداری قسم کے اسباب ہیں۔ شہوانیت، امیری اور طاقت کا رعب دکھانے کے لئے بھی کئی بیویاں رکھی جاتی ہیں۔ اور یہ رواج نہ صرف دیہاتیوں اور جاہلوں میں ہے بلکہ پڑھے لکھے اور شہریوں میں بھی ہے۔ عیدی امین جیسے پڑھے لکھے (تھوڑا سا ہی سہی) اور مسلمان شخص نے بھی چار تو ظاہری شادیاں کر رکھی تھیں۔ ہر سرکاری اور غیر سرکاری جلسے جلوس میں اس کے کالے رنگ کے مختلف شیڈول کے بچے پھرتے رہتے تھے۔ بہر حال پورے افریقہ میں آج بھی آدمی کی شان کا اندازہ پیسے دولت سے یا تعلیم

نوکری سے نہیں بلکہ بچوں کی تعداد سے لگایا جاتا ہے۔ اور لگتا ہے کہ یہ روایت عقیدہ یا وہم بھی بہت قدیمی ہے۔ قلو پطرہ کے لئے بھی مشہور ہے (کم از کم ہالی وڈ کی فلم کے حوالے سے) کہ اس نے اپنے مرد / محبوب کو کہا: ”مجھ سے شادی کرو میری کمر بہت چوڑی ہے۔ میں تمہیں ڈھیر سارے بچے پیدا کر کے دکھائوں گی۔ افریقہ کے کئی لوگوں کا یہ عقیدہ ہے کہ اس کی دھرتی اچھا دھان دیتی ہے جس کا حاکم بچے پیدا کرنے میں تگڑا ہے۔

افریقہ کے بعض قبائل میں جن میں مسلم بھی شامل ہیں، لڑکی کی شادی بیاہ کے معاملے میں لڑکی کے والدین کا عمل دخل ہوتا ہے۔ لیکن بنو قبیلے کی لڑکیاں کسی اور کا زور بار قبول نہیں کرتیں۔ وہ بغیر دیکھے اور پسند کئے کسی مرد کو شوہر کے طور پر ہرگز قبول نہیں کرتیں حالانکہ افریقہ کی زیادہ تر لڑکیاں اپنے شوہروں کے پاس ایسے پہنچتی ہیں جیسے ڈاکیہ پارسل چھوڑ جائے۔

شوہر اور باپ ہر سوسائٹی میں تھوڑا بہت ظالم ہو سکتا ہے لیکن بنو قبیلے کی لڑکیاں ایسے ظالموں سے بالکل بری ہیں۔ وہ نہ صرف اپنے لئے شوہر خود پسند کرتی ہیں بلکہ کئی لڑکیاں اپنے شوہروں سے زیادہ کماتی ہیں۔ جیسے ہمارے ملک میں کچھ ذاتیں، بھیل، باگڑی، کولہی، بالے شائی، گرگلے ہیں جو کم پڑھے لکھے ہونے کی وجہ سے چاہے تہذیب یافتہ نہ کہلائیں لیکن ان کی عورتیں یورپ کی عورتوں کی طرح زیادہ آزاد ہیں، مردوں جتنا یا ان سے بھی زیادہ کمالیتی ہیں۔ کھیتی باڑی، کھلونے بنانے، سڑکیں اور عمارتیں بنانے میں مرد کی مدد کر کے، یہاں تک کہ بھیک مانگ کر، اتنا کمالیتی ہیں کہ کئی سفید پوش لوگ ان قوموں کے مقروض ہیں۔ بہر حال بنو زبان بولنے والی لڑکیاں مردوں کے ظلم سے کافی حد تک آزاد ہیں۔ ان میں کچھ قبیلے مثلاً چاگا کی لڑکیاں تو اتنی تیز اور دلیر ہیں کہ شادی کے عین موقع پر بھی اگر ان کو بھنک پڑ جائے کہ ان کا ہونے والا شوہر ردی قسم کا ہے تو وہ شادی سے انکار کر دیتی ہیں اور اسے اسی وقت بھگا دیتی ہیں۔

افریقہ کے بہت سارے قبیلوں میں اس چیز کو زیادہ اہمیت دی جاتی ہے کہ شادی کے وقت لڑکی اور جن (کنواری) ہو۔ شادی سے پہلے یا بعد میں لڑکی کا کسی غیر مرد سے جنسی تعلق بہت خراب سمجھا جاتا ہے اور اس پہلو پر اتنی سختی سے نظر رکھی جاتی ہے کہ بہت سارے لوگوں کو کہنے کے مطابق، افریقہ کے کچھ



علاقوں میں یہ رواج عام ہے کہ لمبے سفر پر جانے سے پہلے مرد حضرات اپنی بیوی کے مخصوص عضو کی سلامتی کر دیتے ہیں جس سے صرف پیشاب کرنے کے لئے باریک سوراخ چھوڑتے ہیں۔ یہ طریقہ بہت درد انگیز اور ظالمانہ سمجھا جاتا ہے۔

n

”عورتوں کا ختنہ اور دوسری رسومات“

افریقہ میں رہنے والے شیدیوں (کالے لوگوں) کی کئی باتیں افریقہ کے دونوں کناروں (مشرقی اور مغربی) کی بندرگاہوں میں سننے میں آتی ہیں۔ مثال کے طور پر کئی افریقی قبیلوں میں، خاص طور پر کیکیو کے لوگوں میں جاپانیوں کی طرح ہونٹوں کو چومنا اچھا نہیں سمجھا جاتا اور رشتے داروں میں شادی کرنا جرم سمجھا جاتا ہے۔ کچھ قبیلوں میں بہوئوں کو سسر سے اور داماد کا ساس سے پردہ کرنا ضروری ہوتا ہے۔ بعض قبیلوں میں بیوہ عورت کو سخت بدبخت سمجھا جاتا ہے جبکہ بعض میں ایسی عورت کی شادی کسی کنوارے دیور سے کرائی جاتی ہے۔ عورت کو اکیلا چھوڑنا، قبیلے کی ناموس کو دھچکا لگنے والی بات سمجھی جاتی ہے اور کچھ ایسے قبیلوں کا بھی سننے میں آتا ہے جن میں بیوہ عورت کے لئے کوئی فالتو مرد نہ ملنے پر اس کی شادی کسی تنہا عورت سے کرادی جاتی ہے، یعنی ایک عورت کے بچوں کی دوسری عورت ”سوتیلا باپ“ کہلاتی ہے۔

افریقہ کی دو اور باتیں قابل ذکر ہیں جو باہر کے لوگوں کے لئے باعث حیرت ثابت ہوتی ہیں۔ ایک دلہن کی ”قیمت ادائیگی“ ہے اور دوسری ”عورتوں کا ختنہ“ ہے۔

پہلی رسم یا رواج ہمارے برصغیر میں کچھ کچھ جگہوں پر نظر آتا ہے جہاں دلہن کی قیمت چکائی جاتی ہے لیکن یہ رواج پورے افریقہ میں عام ہے ماسوائے چند شہری آبادیوں کے جن کا کسی قبیلے سے واسطہ نہیں

ہے۔ پورے افریقہ میں، مغرب سے مشرق تک شدید قوموں میں یہ عام ہے کہ شادی سے پہلے دولہا کو دلہن کی قیمت ادا کرنی پڑتی ہے گو یہ اور بات ہے کہ وہ یہ قیمت کسی بھی طریقے سے ادا کرے... نقد رقم یا سونادے کر یا پالتو جانور، گدھے، گھوڑے یا مرے ہوئے ہاتھی (عاج کی خاطر)، مرے ہوئے مگر مچھ (چمڑے کی خاطر) دے سکتا ہے۔ یا یہ بھی ہو سکتا ہے کہ دولہا کچھ دینے کے بجائے اپنے سسر کی زمینوں میں کچھ عرصے کے لئے کام کر لے۔

کینیا میں ان دنوں (یہ ساٹھ کے عشرے کے آخری برسوں کا ذکر ہے) دلہن کا بھانوتین گائیں یا اس کے برابر کی رقم ہے۔ ایک بات غور طلب ضرور ہے کہ یہاں پر اپنی بیٹی بیاہ کر اس کے بدلے میں اس کا دام لینا کسی بھی پہلو سے خراب نہیں سمجھا جاتا۔ اس کو کسی بھی قسم کی کمائی یا دھندا نہیں سمجھا جاتا۔ یہاں کے غریب لوگوں کے لئے کھیتی باڑی یا دودھ اور سواری کے جانور ایک ہی برابر ہیں۔ ہمارے دیہاتوں میں بھی ہاریوں اور کسانوں کے لئے چھوٹے بڑے بچے، عورتیں، گائیں، بکریاں اور بیل ہر چیز اہم ہے اور ہر ایک کی اپنی اپنی افادیت ہے۔ بچہ اپنی عمر کے لحاظ سے کام میں اپنے باپ کا ہاتھ بٹاتا ہے۔ ابھی تین چار سال کا ہوتا ہے تو اپنے باپ کے لئے گھر سے کھانا لیکر اسے پہنچاتا ہے۔ تھوڑا بڑا ہو کر بکریاں چرواتا ہے، گھر کے چولہے کے لئے لکڑیاں کاٹ کر لاتا ہے، ماں کو پھٹی (کپاس) چننے میں مدد کرتا ہے، تھوڑا بڑا ہو کر باپ کے ساتھ کھیتی باڑی میں مدد کرتا ہے، بیج کا چھڑکائو کرتا ہے، گڈی کرتا ہے، جھار (پرندوں کو فصل کھانے سے) اڑاتا ہے، اور پھر مزید بڑا ہو کر ہل چلاتا ہے یا اور اس قسم کے مشکل کام کرتا ہے۔ اسی طرح یہاں افریقہ میں بھی گائے بیل، گدھے، خچر، اونٹ، عورت اور بال بچے سب ایک ہی کیئرنگ میں آجاتے ہیں، جن کا کام اور واحد مقصد ہوتا ہے محنت کر کے گھر کو بھوک سے بچانا۔ کپڑا اور مکان بھی بعد کی بات ہے۔ شاید یہ ہی احساسات دنیا کی مشہور ناول نویس، پرنس ایس بک نے اپنی کتاب، The Good Earth میں واضح کی ہیں۔ قحط کی حالت میں بھوک میں تڑپتے ہوئے بچوں کو دیکھ کر غریب کسان اپنی گائے بیچنے کا سوچ کر کتنا اداس ہو جاتا ہے آخر عین موقع پر وہ فیصلہ بدل دیتا ہے اور گائے بیچنے کے بجائے اپنی بیوی کو بیچنے کا سوچتا ہے ”گائے تو پھر بھی دودھ دیتی رہتی ہے“ وہ سوچتا ہے ”بیل ہل چلاتا ہے... اس وقت بیوی کو نکال دینے سے کوئی خاص فرق نہیں پڑے گا!“۔

تو اس طرح افریقہ میں غریب آدمی کے گھر میں کام کرنے والا ایک شخص... چاہے وہ بیٹی ہی کیوں نہ ہو... اگر چلی جائے تو اس کے بدلے میں کچھ اور تو ملنا چاہئے۔ کوئی جانور ہی سہی جو اس کی کمی کو پورا کر سکے، اور گھر کے کام اور خوشحالی میں مدد دے سکے۔ یہ ہی سبب ہے کہ افریقہ میں، جس کے زیادہ بچے ہوں وہ خوش نصیب سمجھا جاتا ہے کیونکہ زیادہ بچوں کی وجہ سے اس کو کام میں اور کمانے میں مدد ملتی ہے۔ کوئی بچہ کھیتی باڑی میں مدد کر رہا ہے، کوئی شکار کر کے (یا چوری کر کے) ہاتھی مار کر اس کا گوشت اور عاج لا رہا ہے، وغیرہ وغیرہ۔ اگر وہ شہر کے قریب ہیں تو کچھ بچے فیکٹریوں، کارخانوں یا امیر لوگوں کے گھروں میں کام کر رہے ہیں اور گھر اور قبیلے کو خوشحال کرنے میں حصے دار ہوتے ہیں۔ دلہن کی قیمت وصول کرنے کا ایک پہلو یا فلسفہ یہ بھی ہے کہ یہ پیسے (رقم Good will) سمجھی جاتی ہے۔ اس کے پیچھے یہ سوچ پنہاں ہے کہ ایک دولہا جو دلہن کو حاصل کرنے کے لئے تین گائیں یا پانچ تولے سونا قربان نہیں کر سکتا، وہ شادی کے بعد دوسرے کی لڑکی کو کیا سکھ دے سکتا ہے۔

n

ختنہ (Circumcision) ایک ایسی چیز ہے جو ہر مسلمان مرد کے لئے لازمی ہے اور عام طور پر بچپن میں کرادی جاتی ہے۔ ختنہ مسلمانوں کے علاوہ یورپ میں عیسائیوں، یہودیوں اور یہاں افریقہ میں لا مذہب شیدیوں میں بھی عام ہے، کچھ میڈیکل (صحت) کے خیال سے کچھ رسم و رواج کی بنا پر۔ وسطی افریقہ کے ملکوں میں، جہاں جنگلات میں قدیم اور غیر مہذب قومیں رہتی ہیں ان کے کچھ قبیلوں، انگونی، لور، چیوا، بیمبا قبیلوں کے مردوں کا ختنہ نہیں ہوتا لیکن ماسائی قبیلے کے لوگ آدھا ختنہ کرتے ہیں۔ وہ آگے کی کھال غلفہ (Prepuce) پورا کاٹنے کے بجائے اوپر کا آدھا حصہ کاٹتے ہیں باقی آدھا نیچے لٹکتا رہتا ہے۔ جن شیدی قبیلوں میں ختنہ عام ہے وہاں یہ کام بچپن میں کرنے کے بجائے لڑکے کے بالغ ہونے پر سرانجام دیا جاتا ہے۔ اور ہر ایک کا الگ الگ اپنے گھر میں ہونے کی بجائے پچاس ساٹھ کے گروپ میں کیا جاتا ہے۔ ایک فنکشن کا بندوبست ہوتا ہے جس میں اس قبیلے کے لوگوں کے علاوہ اڑوس پڑوس کے لوگ بھی مدعو کئے جاتے ہیں۔ امریکن یونیورسٹیوں کی طرح جہاں ہر سال کے گریجویٹوں کے مختلف نام رکھے جاتے ہیں اسی طرح ختنے کے گروپوں کے بھی مختلف نام رکھے جاتے ہیں۔ مثال کے

طور پر لومیری (ایک چھوٹے سے پرندے کا افریقی نام، جو فصل کو بہت نقصان پہنچاتا ہے)۔ الکو پائی (سفید خنجر)، الکتومیر (ٹیرا) وغیرہ وغیرہ۔ (1)

عورتوں کے ختنے کی کئی باتیں سننے میں آتی ہیں۔ کیکیو (Kukuyus) قبیلے کی توساری عورتوں کے لئے ختنہ ضروری ہوتا ہے۔ اس کے علاوہ میرو، کامبا اور کچھ نادی، بیسچی، دوروبو قبیلوں میں بھی عورتوں کا ختنہ ایک عام بات سمجھی جاتی ہے۔ البتہ جنوبی افریقہ کے قبیلوں میں زولو (Zulu) قبیلوں سمیت، یہ رسم بالکل نہیں ہے۔

عورتوں کے ختنے میں، عورت کے clitoris کا پورا یا کچھ حصہ کاٹا جاتا ہے۔ کچھ قبیلوں میں عورت کا Labia Majora اور Labia Minora کا بھی کچھ حصہ کھرچا جاتا ہے۔ یہ آپریشن اس وقت انجام دیا جاتا ہے جب لڑکی کی عمر دس سے چودہ برس کے درمیان ہوتی ہے۔ یہ رسم بھی مردوں کے ختنے کے طرح ٹولیوں میں ہوتی ہے اور کسی ڈاکٹر کی بجائے خاص قسم کی عورتیں سرانجام دیتی ہیں، جیسے ہمارے ملکوں میں اتنے ڈاکٹروں اور اسپتالوں کے باوجود ناک یا کان چھیدنے کا کام گھروں میں عورتیں کرتی ہیں اور بغیر کسی لوکل Anaesthesia یا Antiseptic کے، استعمال کی ہوئی زنگ آلودہ سوئی سے سوراخ کیا جاتا ہے اور اسی طرح بہت سارے دیہاتوں میں لڑکوں کا ختنہ حجام کرتا ہے اور بہتے ہوئے خون اور زخم پر کوئی پائوڈر لگانے کے بجائے راکھ کا استعمال کیا جاتا ہے۔ یہاں افریقہ کے ان جنگلوں میں تو بہت کسمپرسی کے حالات ہیں۔ خاص کر ان افریقی ملکوں میں جہاں انگریزوں کی حکومت نہ تھی، بہتر علاج، اسپتال یا سفر کے لئے سڑکوں یا ریل گاڑی کی امید نہیں

(1) کتاب East African Background مصنف: جی، ڈبلیو ہسٹنگ فورڈ

ہے۔ کبھی کبھی معمولی بیماری یا زخم کے علاج کے لئے بھی ہم لوگوں کو دوسرے ملک، خاص طور پر یورپ جانا پڑتا ہے۔ تو اس خیال سے یہ عورتوں کا ختنہ تو بڑی بات ہوئی۔ چاہے کتنا خیال رکھا جائے پھر بھی کئی حالات میں زخم خراب ہو کر بہت ساری بیماریوں کا باعث بن جاتا ہے۔

عورتوں کے ختنے (Circumcision) کے مطابق کوئی بھی تسلی بخش جواب نہیں دیتا کہ یہ مذہبی بنا پر ہے یا میڈیکل کے خیال سے یا محض ایک ظالمانہ رسم، جس کو یورپ کے ملکوں میں بہت خراب سمجھا جاتا ہے اور وہاں کی کئی ایک تحریکیں افریقہ کی عورتوں کو اس ظلم سے نجات دلانے کے لئے سرگرداں ہیں۔ ہمارے افریقی دوست یہ کہہ کر بات ٹال دیتے ہیں کہ عورت کا clitoris کاٹنے سے اس کی شہوت ختم ہو جاتی ہے اور وہ نفسیاتی خواہشات سے پاک رہتی ہے۔ بہر حال وہ یہ بھی بتاتے ہیں کہ اس آپریشن (cliterdectomy) کے بعد بھی عورت جنسی تعلقات سے لطف اندوز ہو سکتی ہے۔ کچھ اس قسم کی رائے فارنس نامی ایک انگریز مصنف نے ایسی ہی ایک کتاب Behind God's Back میں (صفحہ 209-9 پر) بھی دی ہے۔

تعب کی بات یہ ہے کہ کیلیو قبیلے کے سردار اور ماؤماؤ تحریک کے رہنما ”جو مو کینیا تھا“ جو کینیا کی آزادی کے بعد اس کا پہلا وزیر اعظم بنا، اپنی کتاب Facing Mount Kenya میں اس رسم کو نہ صرف قائم رکھنے کے لئے زور دیا ہے بلکہ تعریف بھی کی ہے۔ افریقہ کے ملکوں میں کام کرنے والے کچھ پاکستانی ڈاکٹروں اور Gynaecologists سے اس سلسلے میں پوچھے گئے کچھ سوالوں کے جوابات اس طرح ہیں۔

”کیا عورت کا اسم قسم کا ختنہ (Circumcision) ممکن ہے...؟“

”بالکل! ... زیادہ تر وسطی افریقہ میں، جہاں جاہلیت کی وجہ سے اس قسم کی پرانی اور ظالمانہ رسومات اب بھی قائم ہیں۔ شمال افریقہ اور براعظم افریقہ کے مشرقی کنارے والے ملکوں میں اب بھی ایسی کئی مثالیں ملیں گے۔ لیبیا اور مصر کے کچھ مسلمانوں میں بھی عورتوں کا ختنہ عام ہے جس کا تعلق مذہب سے نہیں بلکہ یہاں کے کلچر اور رسم و رواج سے ہے۔ ملائیشیا میں رہنے والے کچھ مسلمانوں (جن کا تعلق شافعی مکتب فکر سے ہے) میں بھی یہ رسم ہے لیکن ختنے میں پورا Clitoris کاٹنے کے بجائے اس کے اوپر کی کھال (Prepuce) کا حصہ کاٹا جاتا ہے۔“

”اس سے کیا تبدیلی رونما ہوتی ہے...؟“

Clitoris ”گاٹنے سے عورت کی شہوت کم ضرور ہو جاتی ہے، لیکن بچوں کی پیدائش میں کوئی فرق نہیں پڑتا۔“

Cliterodectomy ”کے بعد عورت کو Sex کی خواہش رہتی ہے یا نہیں؟“۔  
 ”خواہش یا شہوت تو کافی حد تک کم ہو جاتی ہے... لیکن ایک نارمل عورت کی طرح وہ بھی Sex سے لطف اندوز ہو سکتی ہے اور orgasm بھی حاصل کرتی ہے۔“

”کیا Infibulation عورت کے مخصوص عضو کی سلائی) کی مثال ممکن ہے؟ اور کیا اس کے کوئی Clinical اثرات ہیں...؟“

”اگر تھوڑا بہت سوراخ چھوڑا جائے تو کوئی خاص کلینکل اثرات ظاہر نہیں ہونگے۔ بہر حال Infibulation کسی طبی نقطہ نگاہ سے نہیں بلکہ یہاں کے مرد حضرات اپنی عورتوں پر شک کی وجہ سے یا ان کو سزا دینے یا اس کی Virginity قائم رکھنے کے لئے کرتے ہیں۔ یہ ایسے ہی ہے جیسے یورپ کے لوگ حفاظتی بند (Chastity belt) کی بات کرتے ہیں۔“

ویسے اس قسم کی سلائی میڈیکل کے خیال سے بھی ہوتی ہے جب بچے کی ڈلیوری آسان بنانے کے لئے Incision دیا جاتا ہے یا زیادہ بچوں کے جنم کے بعد اس جگہ کی سلائی کر کے نارمل کیا جاتا ہے جو ایک قسم کا Repair wrok سمجھا جاتا ہے۔  
 ”مردوں کے ختنے کا میڈیکل فائدہ...؟“

”صفائی رہتی ہے... بغیر ختنے والے مردوں کو جراثیم لگ جاتے ہیں۔ اس کو خارش جیسی بیماریاں (Infections) بھی ہو سکتی ہیں۔ یہ ہی سبب ہے، جو آج کل امریکہ، یورپ اور جاپان جیسے ترقی یافتہ ملکوں میں غیر مسلم بھی ختنہ کراتے ہیں۔ امریکن میڈیکل ایسوسی ایشن کی تازہ ترین ریسرچ کے مطابق وہ مرد جن کا ختنہ نہیں ہوتا ہے، اکثر عضو مخصوص کے کینسر میں مبتلا ہو جاتے ہیں اور ان کے ساتھ ان کے ساتھی کو بھی Cervix کا کینسر ہو جاتا ہے۔ یہ ہی وجہ ہے کہ مسلمان اور یہودی مردوں میں خاص عضو کا کینسر نہ ہونے کے برابر ہے۔ (نوٹ: یہودیوں میں بھی ختنہ عام ہے)۔“

میں مرجائوں گا!...

ایک دفعہ کی بات ہے کہ کراچی سے جہاز کے نکلنے ہی میری ڈیوٹی شروع ہو گئی۔ چار گھنٹے انجن روم میں رہنے کے بعد جب کمرے کی طرف آیا تو جہاز کافی کھلے سمندر میں پہنچ گیا تھا۔ بحیرہ عرب کافی بظہر اہوا تھا

اور جہاز کی حالت پانی پر تیرتے ہوئے چھلکے کی طرح تھی۔ وہ پچنگ کے ساتھ رولنگ بھی کر رہا تھا یعنی آگے پیچھے جھومنے کے ساتھ دائیں بائیں بھی ہچکولے کھا رہا تھا۔ بوٹ ڈیک پر کھڑے ہو کر سمندر کا نظارہ کرنے کا سوچا لیکن مزہ نہ آیا۔ سمجھ گیا کہ سی سکینس کا اثر ہو رہا ہے۔ Vomiting چاہے نہیں ہو رہی تھی لیکن سر بھاری محسوس ہو رہا تھا اور چکر بھی آرہے تھے۔ یہی سبب تھا جو ڈیک پر مجھے کوئی اور نظر نہیں آیا، ہر ایک اپنی جان سے بیزاری محسوس کر رہا ہو گا اور ڈیوٹی پوری کرنے کے بعد بستر پر لیٹ گیا ہو گا ورنہ دن کا وقت تھا، موسم صحیح ہوتا تو اس وقت سب ڈیک پر ٹہل رہے ہوتے۔

یونیفارم پہن کر آفیسرز سنٹون میں لنچ کھانے کے بجائے انجن روم کے بوائٹلر سوٹ (ڈانگری) میں ہی ڈیوٹی میس میں کھانا کھانے چلا گیا۔ سی سکینس کی وجہ سے بھوک قطعی محسوس نہیں ہو رہی تھی لیکن پیٹ کو بھرا ہوا رکھنے کے لئے بیٹھ گیا۔ پوری ٹیبل خالی تھی صرف کونے والی کرسی پر جہاز کاریفیریشن انجینئر محمود سوپ پی رہا تھا۔ ”محمود نے سمندر میں اتنا عرصہ گزارا ہے کہ اسے سی سکینس کا اثر بالکل نہیں ہوتا تب ہی تو وہ سوپ پی رہا ہے۔“ میں نے دل میں سوچا۔ ایسے خراب موسم میں اچھے بھلے جہازی بھی چائے اور سوپ جیسی Liquid چیزوں سے بھاگتے ہیں کیونکہ پانی والی ایسی چیزیں پینے سے قے ہوتی ہے۔ میں نے چاولوں میں دال ملا کر کھائے، بلکہ زبردستی پیٹ کے اندر داخل کئے۔ دو تین سمندری سفر کرنے کے بعد اب سمجھ گیا تھا کہ ایسے خراب موسم میں پیٹ کو خالی نہیں رکھنا چاہئے۔ خالی پیٹ پر زیادہ ہی الٹیاں آنے لگتی ہیں اور اس سے میرا ہمیشہ گلا خراب ہو جاتا ہے اور سمندر صحیح ہونے کے بعد بھی کئی دنوں تک گلے میں درد رہتا ہے۔

سمندر تیزی سے مزید خراب ہونے لگا بلکہ سمندری لہریں جو جہاز کے کونے سے ٹکرا رہی تھیں اب جہاز کا رخ بدلنے سے سامنے سے آنے لگیں تھیں اور کرسی پر بیٹھنا بھی مشکل ہو رہا تھا۔ کھانا کھلانے والے اسٹیورڈ نے کرسیوں کے نیچے لگی ہوئی زنجیروں کو فرش پر بنے ہوئے کنڈے (Hook) میں پھنسا کر کرسیوں کو مضبوط کیا تاکہ وہ (اور ہم بھی) گرنے یا آگے پیچھے لڑھکنے سے بچ جائیں۔ میں نے چاول ختم کر کے سیب کو وہیں کھانے کے بجائے ہاتھ میں پکڑا اور اپنی کیبن کی طرف چل پڑا۔ کیبن (کمرے) کا دروازہ کھولا تو ہر چیز بکھری ہوئی ملی۔ کتابیں، جوتے، گلاس، الارم کلاک ٹیبل لیپ وغیرہ ادھر ادھر



پھیلے ہوئے تھے بلکہ ایک آدھی چیز ٹوٹ بھی چکی تھی۔ فرج کا دروازہ جہاز کے ہلنے کے ساتھ زور سے کبھی بند تو کبھی کھل رہا تھا۔ دراصل میں نے کمرہ چار پانچ گھنٹے پہلے چھوڑا تھا جب جہاز بندر گاہ میں تھا۔ اسی وقت میری ڈیوٹی شروع ہوئی تھی اور اب کمرے میں واپس آیا تھا۔ ویسے ہماری غیر موجودگی میں کئین کا کام کرنے والے لڑکے کی ڈیوٹی ہوتی ہے کہ جہاز کی Sailing کے وقت ہر ایک کے کمرے کی چیزیں (Secure اپنی اپنی جگہ پر محفوظ و مضبوط) کر دے تاکہ جہاز کے ہلنے پر وہ گرنے نہ پائیں اور Sailing کے پہلے دن تو اسے بستر کی چادریں، تولیے اور تکیے وغیرہ بھی بدلنے ہوتے ہیں لیکن میرے کمرے کے وہ بھی نہیں بدلے تھے۔ میں نے پینٹری مین کو فون کیا جو میس اور کمروں کا کام کرنے والے لڑکوں کا انچارج ہوتا ہے۔ اس نے بتایا کہ ”کراچی سے چڑھنے والے سارے لڑکے نئے ہیں اور سب کو بری طرح سی سکینس ہو رہی ہے۔ شام تک موسم صحیح نہیں ہوا تو کمرے کی صفائی کے لئے میں ہی آجائوں گا۔“

”پینٹری مین! یہ بات تو صحیح نہیں ہے۔ اس کا مطلب یہ ہوا کہ اگر ایک ہفتے تک موسم صحیح نہیں ہو گا تو یہ بھی ایک ہفتے تک کام پر نہیں آئیں گے۔ پھر تو ہم بھی انجن بند کر کے جہاز کو روک دیں اور کمرے میں سوتے رہیں۔“

”سر کیا کریں! ... آفس والوں کو کچھ پرانے لوگ بھی دینے چاہئے تھے ...!“۔ پینٹری مین بولتا رہا اور میں نے فون رکھ دیا۔ اسے سمندر پر ہمیشہ آفس والوں کی شکایت ہوتی ہے اور کنارے پر جہاز والوں کی۔ سامنے کا سامان ہٹا کر میں بستر پر لیٹ گیا۔ آنکھ لگے ابھی تھوڑی دیر ہی ہوئی تھی تو دھڑام سے میرے کئین کا دروازہ کھل کر اتنی ہی زور سے بند ہوا۔ میں کمرے کے موٹے پردے چڑھا کر اندھیرا کر کے سویا تھا۔ بتی جلا کر دیکھا تو کوئی صاحب دروازے کے پاس کھڑے تھے۔

”بھئی خیریت تو ہے؟ ... کیسے آنا ہوا؟“۔ میں نے اس سے پوچھا۔ میرے لئے یہ نیا چہرہ تھا اور اس دفعہ کراچی میں جہاز کے آدھے سے زیادہ لوگ چھٹیوں پر چلے گئے تھے اور نئے آئے ہوئے خلاصیوں کو جہاز پر آئے ہوئے ابھی 24 گھنٹے بھی نہیں ہوئے تھے۔ انجن روم میں بھی پتہ نہیں چل رہا تھا کہ کون صاحب کس کام کیلئے آئے ہوئے ہیں۔ کمرے میں آنے والے کو میں نے غور سے دیکھا۔ وہ کوئی پچیس سال کا

نوجوان تھا۔ اس کے چہرے سے گھبراہٹ ظاہر تھی، ایسا لگ رہا تھا جیسے کوئی چور چوری کرتے ہوئے پکڑا گیا ہو۔

”بھئی خیریت تو ہے؟... کوئی کام؟۔ میں نے دوبارہ دریافت کیا۔

”سر!... میں آپ کا کیمین بوائے ہوں...!“ اس نے اپنا تعارف کرایا۔

”لیکن آپ نے تو میرا کیمین بھی صاف نہیں کیا... نہ چادر... نہ تولیہ بدلا ہے۔“ میں نے اس سے پوچھا۔

”سر مجھ سے تو چلا بھی نہیں جا رہا... سخت بیمار ہو گیا ہوں... مجھ سے جہاز کی نوکری نہیں ہو سکے گی... مجھے کسی طرح واپس بھیج دیا جائے۔“ وہ اتنا خوفزدہ تھا کہ ٹھیک طرح سے سیدھا بھی کھڑا نہیں ہو پارہا تھا اور لگتا تھا کہ سی سکینیس کی وجہ سے اس نے خالی پیٹ میں اتنی قے کی ہیں کہ اس کی پسلیوں میں درد ہو رہا تھا کیونکہ اس کے دونوں ہاتھ پسلیوں کو تھامے ہوئے تھے۔

”دیکھو یہ کوئی بس یا ٹیکسی نہیں ہے جسے روک کر آپ کو اتار دیا جائے تاکہ آپ واپسی کی بس سے گھر روانہ ہو جائیں،“ میں نے اسے سمجھانے کی کوشش کی، ”یہ ایک دو دن کی بات ہے۔ ہو سکتا ہے شام تک سمندر صحیح ہو جائے تو پھر اس کے ساتھ ہی آپ یہ ساری تکالیف بھول جائیں گے۔ ہمت سے کام لیں، سی سکینیس کوئی بیماری نہیں ہے۔“

آخری جملہ کہتے ہوئے مجھے اپنے شروع کے دن یاد آنے لگے جب مجھے بری طرح سی سکینیس ہوتی تھی اور اب میں بڑا پنڈت بن کر دوسروں کو نصیحتیں کر رہا تھا۔ سچی بات تو یہ ہے کہ اگر اس وقت بھی میں جہاز کے آگے کے حصے (Fore Castle) پر ’چین لاکر‘ یا ’کیپسٹن‘ تک چلا جاتا تو کم از کم دو تین الٹیاں ضرور کرتا لیکن اب جہاز چلائے ہوئے مجھے کوئی ایک ڈیڑھ سال ہو گیا تھا اور یہاں کوئی بھی اپنی یہ کمزوری کسی جو نیئر کو نہیں بتاتا کہ اسے سی سکینیس ہو رہی ہے۔ تھوڑی بہت تو کپتان اور چیف انجینئر جیسے بڈھوں کو بھی ہوتی ہے جو ان کے چہروں سے صاف ظاہر ہوتی ہے لیکن ہر ایک یہی کہتا رہے گا کہ اسے کچھ بھی نہیں ہوتا... بہر حال یہ باتیں میں اپنے دل میں سوچتا رہا۔ نئے آنے والے کیمین بوائے کو تو میں نے اسی وقت چھٹی کرادی جو جاتے وقت بھی کبڑا ہو کر چل رہا تھا اور میرے سمجھانے کے باوجود بھی یہی رٹ لگا رہا تھا کہ ”میں مرجائوں گا۔ ایک دن بھی زندہ نہیں رہ سکوں گا۔“

اور اس کے بعد جیسے ہی سمندر صحیح ہوا تو یہ ”ایک دن سے زیادہ زندہ نہ رہنے والا“ ہمارا کابینہ بوائے جو اس وقت تو کبڑا ہو کر چل رہا تھا اب سب سے زیادہ اچھلتا کودتا ہوا نظر آیا۔ اور اسے جہاز کے ٹینک کا پانی ایسا اس آیا کہ ایک سال کے بعد جب خلاصیوں اور نیچے کے اسٹاف کو چھٹی پر بھیجنا ضروری ہوتا ہے وہ روتا دھوتا جہاز سے نیچے اتر۔

n

شام کا بادشاہ مر گیا...

1968ء میں جب میر نے جہاز پر جانا شروع کیا تو اس وقت سے بنگلہ دیش بننے تک جہازوں پر کام کرنے والے زیادہ تر بنگالی تھے۔ کوئی اکاڈمک پٹھان، مکرانی اور کچھی تھے ورنہ انجن روم، ڈیک یا کچن میں کام کرنے والے سب ہی بنگالی ہوتے تھے۔ وہ جسامت کے کمزور تھے، کام میں ذرا سست تھے لیکن بہت Obedient تھے اور کام میں لگے رہتے۔ ایمر جنسی میں چاہے کسی وقت بھی بلاو اور جتنا بھی مشکل کام ہو خوشی خوشی کرتے رہتے۔ جہاز بندرگاہ میں پہنچتا پھر بھی ان کو باہر گھومنے کا شوق نہیں ہوتا تھا، پورا دن جہاز پر ہی گزار لیتے تھے اور تنخواہ کے پیسے بچانے کے علاوہ جہاز پر ملنے والی چیزیں مثلاً: صابن، تیل، سگریٹ وغیرہ بھی بچا کر گھر لے جاتے تھے۔ ان دنوں ہر ہفتے 555 سگریٹ کا ایک کارٹن ملتا تھا جس کی قیمت چھ روپے ہوا کرتی تھی اور سیون اپ، کوکا کولا یا بیئر کی 24 بوتلوں کی قیمت بیس روپے ہوا کرتی تھی۔ زیادہ تر بنگالی خلاصی اپنے ساتھ تمباکو لے کر چلتے تھے جس کی بیٹریاں بنا کر پیتے تھے اور ٹیکس فری ملے ہوئے سگریٹ بیچنے کے لئے رکھتے تھے۔ میرے ان دنوں کے ساتھیوں کو یاد ہو گا کہ جہاز پر کام

کرنے والے بنگالیوں کے دو اہم مشاغل ہوتے تھے۔ جب بھی ان کو فرصت ملتی تھی تو بیٹھ کر اپنے لائے ہوئے تمباکو سے بیٹریاں بناتے تھے یا دھاگوں سے مچھلیاں پکڑنے کے جال بناتے تھے۔

میرے پہلے جہاز پر میرا کیبن بوائے ایک بوڑھا بنگالی تھا جو میرا بڑا خیال رکھتا تھا۔ جہاز کے ایک جوئیر آفیسر کو ایک تو سمندر (سی سکینیس اور جہاز کے ہچکولے) تنگ کرتے ہیں، دوسرے جہاز کا نیا ماحول۔ اس کے علاوہ جہاز کے افسران کی ڈانٹ ڈپٹ بیزا کر دیتی ہے۔ ایسے تناظر میں دادی ماں جیسا کیبن بوائے رحمت سے کم نہیں تھا۔ مجھے جب بیزاری یا بوریت ہوتی تو یہ بوڑھا بنگالی بابا سمجھاتا رہتا تھا کہ سب ٹھیک ہو جائے گا۔ شروع شروع میں کام زیادہ ملتا ہے، سی سکینیس بھی ہوتی ہے لیکن پھر انسان عادی ہو جاتا ہے۔ پرانے چیف انجینئروں اور کپتانوں کے قصے سنایا کرتا تھا جو کسی زمانے میں اس کے سامنے میری طرح ففٹھ انجینئر تھے یا ڈیک کیڈٹ۔ ان دنوں جہاز بھی چھوٹے اور خراب ہو کر تے تھے۔ ان دنوں جہاز پر کھانا بھی آج جیسا مزیدار نہیں ہو کر تا تھا اور جہاز اپنے ملک کی بندرگاہ میں بھی کم جاتا تھا... وغیرہ۔ اور یہ باتیں سن کر میں اپنے آپ کو بہتر اور خوش نصیب تصور کرتا تھا اور سی سکینیس کی حالت میں بھی زندگی میں کشش اور چاہت محسوس کرنے لگتا تھا۔ میرے جوتے پالش کرتے وقت یا کمرے میں لگی ہوئی پینٹل کی چیزوں کو براسو سے چمکاتے وقت روس اور امریکہ کی سیاست سے لیکر خلاصیوں کے جھگڑوں تک کی سنی سنائی رپورٹ دیتا تھا۔ ان دنوں میں ڈھاکہ، پنڈی اور ایران (زاہدان) کے ریڈیو اسٹیشن سمندروں اور دور دراز کی بندرگاہوں پر سننے میں آتے تھے۔ سب میں طاقتور ڈھاکہ کا ریڈیو اسٹیشن تھا جہاں سے یہ بنگال میں آنے والی خبریں ہر وقت سنا کرتا تھا۔ کبھی کبھی تو یہ سیاسی خبریں بھی اپنی سمجھ کے مطابق مجھے سنایا کرتا تھا۔ اتنی اچھی اردو نہیں بول سکتا تھا کچھ کچھ بنگالی کے الفاظ ملا لیتا تھا۔ اس کے سامنے کے کچھ دانت ٹوٹے ہوئے تھے اس لئے اس کی اردو کے بھی کئی الفاظ میری سمجھ میں نہیں آتے تھے۔ ایک دن کمرے میں گھستے ہی اس نے مجھے یہ دکھ بھری خبر سنائی، بلکہ اس کے چہرے پر دکھ کے آثار دیکھ کر میں نے ہی اس سے پوچھا کہ وہ آج غمگین کیوں لگ رہا ہے۔ ”صاحب کیا بتائوں؟... سر یا کابادشاہ مر گیا۔“

”کیا...؟“ میں نے جو کچھ سنا اس کی تصدیق کرنی چاہی۔

”جی ہاں... سریا کا بادشاہ مر گیا۔“

میرے پاس اس وقت میرا ایک اور ففتھ انجینئر ساتھی بھی بیٹھا ہوا تھا اس نے کہا: ”یہ شام (Syria) کے جس بادشاہ کی بات کر رہا ہے وہ ضرور حافظ الاسد ہو گا جو وہاں کا صدر ہے۔“

”آپ کو کیسے پتہ چلا کہ وہ مر گیا...؟“ میں نے اپنے بوڑھے بنگالی کیبن بوائے سے پوچھا۔  
”صاحب میں نے اپنی آنکھوں سے دیکھا...!“ اس نے جواب دیا۔

”یار یہ آپ کا بوائے سفید جھوٹ بول رہا ہے۔“ میرے دوست نے کہا۔ ”ریڈیو سے خبر سنی ہوتی تو تھوڑا بہت یقین بھی کر لیتے۔ یہ شام سے سینکڑوں میل دور کھلے سمندر سے ایک ایسی بات کر رہا ہے جو ہو نہیں سکتی۔ کہیں اس نے خواب تو نہیں دیکھ لیا ہے۔“ میں بھی یہی چیز سوچ رہا تھا کہ اچانک اس کی بات میری سمجھ میں آگئی اور اپنے دوست ففتھ انجینئر سے کہا۔

”یارے میرا بوائے بالکل سچ کہہ رہا ہے مگر ہم ہیں جو غلط سمجھ رہے ہیں۔ سریا (شام) کا بادشاہ نہیں مرا ہے البتہ چڑیا کا بچہ مر گیا ہے جس نے کراچی میں جہاز کے ایک مہینے کے Stay میں پوپ ڈیک پر گھونسل بنا لیا تھا اور کچھ دن ہوئے تو انڈے سے ایک بچہ بھی پیدا ہوا تھا۔“

یہ نیک دل انسان کیبن بوائے ہمارے ساتھ زیادہ دن نہیں رہا۔ کراچی سے چاٹگام جاتے ہوئے چاٹگام میں اتر گیا تھا یا شاید کسی اور ملک میں ہماری کمپنی کے کسی اور جہاز پر ٹرانسفر ہو گیا۔ آج سے پورے 33 سال ہو گئے ہیں اور وہ اتنے کم دن ہمارے ساتھ رہا کہ اس وقت مجھے اس کا نام بھی یاد نہیں آ رہا ہے۔

سولا کھ گالیاں دینے والا...

ایک اور کیمین بوائے جس کی اس وقت مجھے شکل بھی یاد ہے۔ اس کا نام بھی اور اس کے کام بھی، ایک دو ( Voyages سمندری سفر ) کرنے کے بعد ہمارے جہاز پر آیا تھا۔ وہ چھوٹے قد کا مکرانی تھا۔ اسے سب لوگ بابو کے نام سے پکارتے تھے۔ وہ ہر وقت ٹپ ٹاپ اور سفید کپڑوں میں رہتا تھا۔ اتفاق سے یونیفارم بھی سفید تھی، اگر نہ ہوتی تو بھی وہ سفید کپڑوں میں پھرتا نظر آتا۔ میرا کمرہ صاف کرنے کے لئے ایسے رعب سے آتا تھا جیسے وہ میرا صاحب ہو۔ ویسے بھی جہاز کے جونیر آفیسرز کا ہر ایک صاحب ہوتا ہے۔ جہاز کا ڈیک کیڈٹ، فور تھ آفیسر، جونیر انجینئر اور ففتھ انجینئر اس کیٹیگری میں آتے ہیں۔ بابو کی کچھ باتوں پر مجھے بڑا غصہ آتا تھا لیکن وہ پکڑ میں نہیں آتا تھا۔ مثال کے طور پر ایش ٹری سگریٹوں سے بھرا ہوا دیکھتے ہی وہ شکل بنا کر مجھ سے پوچھتا۔ ”یہ کیا ہے؟“ ظاہر ہے رات کو میرے دوسرے ففتھ انجینئر ساتھی میرے پاس دیر تک بیٹھے رہے اور سگریٹ پیتے رہے۔ بابو کے ایسے سوالوں سے مجھے بڑا غصہ آتا تھا جیسے وہ میرے باس ہوں اور پوچھ رہے ہوں کہ یہ کیوں اس گندی حالت میں ہے۔ اور جب میں اسے ڈانٹ کر کہتا تھا کہ ”وہ کون ہوتا ہے پوچھنے والا“۔ تو ایک دم جواب دیتا تھا: ”سر جب آپ سگریٹ نہیں پیتے تو دوسروں کو آپ کا کمرہ خراب نہیں کرنا چاہئے ویسے بھی اتنے دھوئیں میں سگریٹ نہ پینے والوں کے بھی پھیپھڑے خراب ہو جاتے ہیں“۔ اور میں خاموش ہو جاتا تھا کہ اس کو کیا جواب دوں۔ یہ مجھے ڈانٹ رہا ہے یا ہمدردی جتا رہا ہے۔ کبھی میرے کمرے میں بکھرے ہوئے کاغذ دیکھ کر کہتا تھا:

”سر آپ کا کمرہ بہت گندارہتا ہے۔“ اور میں سوچتا ہی رہتا تھا کہ اس کو کوئی جواب دوں یا اس کے سر پر ہتھوڑا ماروں۔ اس طرح یہ میرے حواسوں پر ایسا سوار ہو گیا کہ اس کے آنے سے پہلے کمرے کی چیزیں میں ٹھیک کرتا پھرتا تھا کہ کہیں بابو میرے خلاف کوئی ریمارکس نہ دے دے، یا یہ سوچتا رہے کہ یہ آنے والا نیارنگروٹ انجینئر اوایل کیوز (Officer Like Qualities) سے بالکل عاری ہے۔

شام کو میرے کلنگ میرے کمرے میں آتے تھے تو میں ان کو سگریٹ پینے سے منع کرتا رہتا تھا۔ اس جہاز کا میرا ایک اور دوست گوہر رحمان نام کا الیکٹریکل انجینئر کوکا کولا کی آدھی بوتل پی کر باقی آدھی جیسے ہی کچرے کی بالٹی میں پھینکتا تھا تو میں اٹھ کر اس کو کھڑکی سے باہر سمندر میں پھینکتا تھا۔ ہر وقت اپنی کیمین کو خراب ہونے سے بچاتا رہتا تھا۔ گوہر تو میری ان حرکتوں سے ناراض ہو کر کہتا تھا کہ ”آخر مصیبت کیا ہے؟“ اور میں معصوم سی شکل بنا کر کہتا تھا کہ ”یار! ... بابو مائنڈ کرتا ہے۔“ اور کمرے میں موجود سارے دوست ہنسنے لگتے تھے کہ یہ بابو اچھا CSP آفسر ہے جو ہمارے اوپر رعب جماتا ہے۔

جہاز مشرق بعید کی ایک دو بندرگاہوں سے ہوتا ہوا امریکا کی بندرگاہ نیو اور لینس پہنچا اور اس کے بعد ہیوسٹن آیا۔ ہیوسٹن میں دوسرے دن انجن روم سے باہر آیا تو خبر سنی کہ بابو کو مقامی پولیس پکڑ کر لے گئی ہے۔ بابو چرس پیچ رہا تھا جس کے جرم میں امریکہ کی پولیس نے اس کو حوالات میں بند کر دیا ہے۔ تیسرے چوتھے دن کورٹ کی طرف سے ہمارے کپتان کو اس کے بچاؤ کے لئے وکیل کرنے کے لئے کہا گیا۔ سب نے یہ کہا کہ بُرے کام کا بُرا انجام، امریکا جیسے مہنگے ملک میں وکیل کرنے کے پیسے کون دے گا اور یہ تو رنگے ہاتھوں پکڑا گیا ہے۔ کپتان نے منع کر دیا لیکن امریکا کی حکومت کی طرف سے اس کے بچاؤ کے لئے وکیل کیا گیا۔ کورٹ میں پیشی پر ترجمے کے لئے مجھے بھیجا گیا۔

چار پانچ دن حوالات میں رہنے کی وجہ سے میں سمجھا بابو کی حالت خراب ہو گئی ہوگی اور کافی حد تک سدھر بھی گیا ہوگا۔ کورٹ میں دیکھا تو وہ نوابوں کی طرح شان سے آیا اور بالکل ہشاش بشاش تھا۔ جج نے مجھ سے کہا کہ اس سے پوچھو کہ اس نے کچھ بیچا ہے۔ اور میرے سوال کرنے سے پہلے بابو نے ڈائریکٹ انگریزی میں جواب دیا ”یس“ جج نے مجھ سے کہا کہ ”جیل خانے میں اس کو کسی چیز کی ضرورت ہے؟“ تو اس کا بھی بابو نے جج کو ڈائریکٹ اور مختصر جواب دیا "I only need a pair of clean shirts"

جواب سن کر کورٹ میں بھی لوگ ہنسے تو جہاز پر بھی لوگ کہنے لگے عجیب پاگل ہے یہ بابو بھی! اب تو اس کو کم از کم ایک دو سال کی جیل ہو جائے گی۔ تین چار دن کے بعد جب جہاز نے ہیوسٹن سے لنگر اٹھایا تو پتہ چلا کہ بابو جیل سے آزاد ہو کر آ رہا ہے۔ سب کو بہت حیرت ہوئی۔ پتہ چلا امریکا کے قانون کے مطابق حکومت نے اپنی طرف سے بابو کے لئے جو وکیل کیا اس نے بابو کو اس نقطے پر بری کروادیا کہ چونکہ بابو جو کچھ بیچ رہا تھا وہ اپنے ملک کے جہاز پر بیچ رہا تھا اور جہاز پر مقامی قانون لاگو نہیں ہوتا اس لئے اس کو امریکی قانون کے مطابق سزا نہیں دی جاسکتی۔

بابو کے جیل سے چھٹکارا پانے کی جہاں ہم جہاز والوں کو خوشی ہوئی وہاں بابو کو قطعی نہیں ہوئی بلکہ اسے بیچ کے اس فیصلے پر حیرت کے بجائے سخت غصہ آیا۔ اس نے جہاز پر پہنچتے ہی پہلا سوال یہ کیا کہ اس کے لئے وکیل کس نے کیا اور اسے جیل سے اس (گالی دے کر) جہاز پر واپس کون لے کر آیا... بابو مکرائی کا موڈ آف دیکھ کر سب خاموش رہے۔ بعد میں پتہ چلا کہ بابو کی نظروں میں جہاز سے کئی گنا بہتر امریکا کے جیل کی زندگی ہے۔ بقول بابو کے امریکہ کی جیلوں میں Quality of Life ہے۔ ”وہاں مجھے جہاز سے بہتر بستر ملا ہوا تھا، ٹیبل لیمپ تھا، صبح اخبار ملتا تھا فرسٹ کلاس ناشتہ ملتا تھا اور روز چھ ڈالر خرچی ملتی تھی... یہ دیکھو ایک ہفتے کا پچاس ڈالر ملا ہے اتنا تو مجھے یہاں جہاز پر ایک مہینے میں بھی نہیں ملتا...!“۔ وہ پچاس ڈالر کا نوٹ ہوا میں لہر کر سب کو دکھانے لگا۔

ہم تو سمجھے کہ بابو امریکہ کے جیل کی ہوا کھانے کے بعد زیادہ نہیں تو تھوڑا سدھر گیا ہو گا لیکن یہ اور دادا گیر بنتا گیا۔ ہم جو نیوز سے تو کیا سینئر آفیسروں سے بھی اکڑ کر بولنے لگا۔ سب سے بڑی بات ہر بندرگاہ میں مقامی لوگوں سے جھگڑا کرنا تو بس اس کی خاص ڈیوٹی تھی۔ اور اس جھگڑے میں بابو صرف گالیوں کا استعمال کرتا تھا اور مار پٹائی مخالف پارٹی کرتی تھی۔ اور پھر جہاز پر کوئی بابو سے کہتا تھا کہ تمہیں بڑے جوتے پڑے تو جواب میں کہتا تھا۔ ”میں بھی ان کو سولا کھ ایسی گالیاں دے کر آیا ہوں کہ ان کو چھٹی کا دودھ یاد آجائے گا“۔ اب کون بابو سے بحث کرے کہ بنگلہ دیس، بنگاک، پینانگ جیسی بندرگاہوں کے بنگالی، تھائی اور ملیسی زبان بولنے والوں کو جو تم اپنی زبان میں گالیاں دے آئے ہو وہ ان کو کیا خاک سمجھ میں آئی ہوگی...!۔



بابو امریکہ کی بندرگاہوں میں کسی سے جھگڑا نہیں کر سکا کیوں کہ خود جیل میں تھا۔ بحیرہ اوقیانوس پار کر کے سیننگال (افریقہ) کی بندرگاہ ڈاکار میں پہنچے وہاں بھی پہنچتے ہی ہمارے قد کے ٹھگنے بابو نے کسی سات فٹ کے مقامی حبشی سے دنگا فساد کر لیا۔ ویسے تو دوسرے ملکوں کی بندرگاہوں میں بابو مار کھا کر اپنے آپ کو اسٹریچر یا چارپائی پر اٹھوا کر جہاز پر پہنچ جاتا تھا لیکن اس دفع ڈاکار کی بندرگاہ میں اسے کوئی ایسا شیدی ٹکرا گیا اور اسے ایسی مار پلائی کہ ہڈیاں تڑوا کر جہاز پر لوٹنے کے بجائے وہاں کے سرکاری اسپتال کے ہڈیوں والے وارڈ میں داخل ہو گیا۔

ڈاکار میں جہاز کوئی چھ دن رکا۔ آخری دن تک وہ بستر میں تھا اور اس کی پلاسٹر کی ہوئی ٹانگیں رسی اور پلیوں (Pulleys) کے ذریعے اوپر کھینچی رہی۔ مجبوراً ہمیں اور ہمارے جہاز کو ڈاکار کی بندرگاہ اور بابو مکرانی کو چھوڑ کر اگلی منزل ممباسا کی طرف روانہ ہونا پڑا۔