موج نہ سهي مکڙي

ليکڪ

الطاف شيخ

Al Muna'um Publishers.
المنعم پبلشرز لاڙڪاڻو

انتساب

ماسٽر مئرينر-ڪئپٽين رشيد ابڙو جي نالي

ڪئپٽين ابڙو، پاڪستان مرچنٽ نيويءَ جو هڪ وڏو ۽ اهم ماڻهو، جنهن فقط ۽ فقط محنت ذريعي پنهنجو نالو نہ رڳو پنهنجي ملڪ ۾ پر جهازي دنيا ۾ پڻ پيدا ڪيو آهي. رشيد ابڙو منهنجو ڳوٺائي ۽ پاڙيسري هئڻ سان گڏ، ساڳئي اسڪول (مخدوم غلام حيدر هاءِ اسڪول هالا)، ساڳئي ڪاليج (ڪئڊٽ ڪاليج پيٽارو)، ساڳيءَ نيول اڪيڊمي (ميرين اڪيڊمي چٽگانگ) مان پڙهيو آهي ۽ مون واري شپنگ ڪارپوريشن جا جهاز بہ هلايا اٿس. ان ڪري منهنجو ساڻس ننڍپڻ کان وٺي ويجهو تعلق رهيو آهي. هو اسن جي بئچ جي چيف انجنيئرن ۽ ڪئپٽينن کان عمر ۾ چار پنج سال ننڍو آهي. پر جهازي ڄاڻ ۽ تجربي کان سندس مقام اسان سڀني کان مٿانهون آهي. هن خاص ڪري بزنيس ۽ شپ مئنيجمينٽ جهڙي نئين فيلڊ ۾ ڪاميابي ماڻي پنهنجو نالو مٿانهون ڪيو آهي.

منهنجا دوست مون کان پڇندا آهن تہ ڪئپٽن رشيد ابڙو جهاز رانيءَ ۽ جهازن سان واسطو رکندڙ بزنيس، مارڪيٽنگ، چارٽرنگ، وغيره جو ايڏو ڄاڻو ڪيئن ٿيو؟

منهنجو ڪين اهو ئي جواب هوندو آهي تہ هن پنهنجي پڙهائيءَ ۽ نوڪريءَ کي عبادت وانگر سچائيءَ، ايمانداريءَ ۽ نيڪ نيتيءَ سان منهن ڏنو. ڪيترائي سال جهاز هلائڻ بعد جڏهن هو جهازي آفيس ۾ جهازن جو انچارج ۽ مئنيجر ٿي آيو، تہ بہ هن ڪڏهن بہ آفيسرن واري ٽان ٽان نہ ڪئي. هو جهاز هلائيندڙن جو باس نہ پر Facilitator ٿي رهيو. هن پنهنجي تجربي ۽ ڄاڻ موجب سندن مدد ۽ رهنمائيءَ کي پنهنجي ڊيوٽي سمجهيو. آفيس ۾ اسان سڀني جو ٽائيم صبح جو نائين کان شام جو پنج هوندو هيو، پر ڪئپٽين رشيد جي گهر وڃڻ جو وقت مقرر نہ هوندو هيو. آءٌ پنهنجي انجيئرنگ ڊپارٽمينٽ مان پنجين بجي اٿي، گهر وڃڻ کان اڳ رشيد جي مارڪيٽنگ ڊپارٽمينٽ ۾ چانهن پيئڻ ايندو هيس تہ سندس دڪان کليو پيو هوندو هيو. يعني نہ رڳو فائيل، ڪاغذ، ڪمپيوٽر کليا پيا هوندا هيا پر سندس سڄو اسٽاف وينو هوندو هيو.
”يلا هلبو يا نہ؟“ پڇندو هيومانس.
”ڪيئن هلان؟“ رشيد جو جواب هوندو هيو: ”يورپ کلي ئي ٻارهين کان پوءِ ٿو. ان ڪري مون کي اجا ويهڻو پوندو.“

اسان جي آفيس ۾ پاڻ يورپ واريءَ ريجن جو انچارج هيو، جتي جو ٽائيم يعني سج اسان کان چار پنج ڪلاڪ پوءِ ٿو اڀري ۽ لهي. ڪڏهن ڏس تہ جرمنيءَ ۾ اتي جي جهازي آفيس انچارج سان ڪنهن ڳالھ تي بحث پيو ڪري تہ ٻيءَ گهڙيءَ انگلينڊ ۾ ڪنهن واپاري فرم جي سامان کڻڻ لاءِ جهاز جي ڀاڙي تي پيو ڳالهائي. پنهنجي ڪمپنيءَ جا سڀ جهاز مشغول هجڻ جي صورت ۾ يوناني ۽ فرينچ جهازران ڪمپنين جي خالي جهازن کي، پنهنجي ڪمپنيءَ لاءِ مسواڙ تي وٺڻ جي ڪوشش پيو ڪندو هو. پوءِ ڪنهن سان ڀاڙو ”ٽائيم پيريڊ“ (يعني في ڏينهن) جي حساب سان پيو طئي ڪندو تہ ڪن سان هڪ بندرگاهہ کان ٻئي بندرگاهہ (يا سڄي سفر) جو حساب پيو طئي ڪندو. هن، جهازران ڪمپنين جي جهازن ۽ واپاري ڪمزورين جي ڄاڻ هجڻ ڪري، جهازران ڪمپنين جي مالڪن سان بحث ۾ هميشه بازي کٽي، پنهنجو فائدو ڪرايو ٿي ۽ بين الاقوامي قاعدن قانونن موجب ڏيتي ليتيءَ جا ٽرمس ۽ ڪنڊيشنس (Terms & Conditions) فيڪس ذريعي لکت ۾ طئي ڪيا ٿي.

يورپ جون آفيسون، جنهن وقت اتي ڇيئن يا پنجين بجي بند ٿين ٿيون، ان وقت اسان وٽ رات جا اٺ يا نو ٿين ٿا ۽ اسان جو رشيد ان وقت بريف ڪيس کڻي آفيس مان نڪرندو هئو. جهاز جو صحيح وقت تي بندرگاهن ۾ پهچڻ ۽ نڪرڻ ۽ سامان صحيح طور ڊورائڻ جي پوئواري خاطر، ڪيس هر وقت ٻاءِ ايئر مختلف بندرگاهن ۾

پهچڻو پيو ٿي. گهمڻ لاءِ بئنڪاڪ يا دبئي جو چئن ڪلاڪن جو سفر ڪنهن لاءِ پلي ڪٽي دلچسپ هجي، پر ڪراچيءَ کان نيو يارڪ يا سائوٿ آمريڪا جي بندرگاهن تائين، ڊگها هوائي سفر سزا کان گهٽ نہ آهن. خاص ڪري هوائي جهاز مان لهڻ بعد هوٽل ۾ وڃي آرام ڪرڻ بدران، پنهنجي جهاز جا مسئلا حل ڪرڻ لاءِ بندرگاهہ ڏي ڀڄڻ. پر ڪئپٽين رشيد جي منهن تي سدائين مرڪ ئي نظر آئي. چاهي ڪيس هوائي سفرن ۾ مسافر جي صورت ۾ ٻہ ٻہ ٽي ٽي ڏينهن لڳاتار اوجاڳو ڪرڻو پيو هجي يا پاڻيءَ جي جهاز کي ائٽلانٽڪ جي ڇتين ڇولين کان يا جاپاني سمنڊ ۾ لڳندڙ طوفانن کان اڪارڻو پيو هجي، هو هر وقت مطمئن ۽ ڪمپوزڊ نظر ايندو.

رشيد جي اها مرڪ ۽ خوش اخلاقي هينئر تہ نہ پر ننڍپڻ کان سندس ٽريڊ مارڪ رهي آهي. ڪاليج جي ڏينهن ۾ سندس ڪلاس ميٽ هوندا هئا: لياقت جتوئي (هاٽوڪو منسٽر)، بلال حيدر، ممتاز (ٻئي PIA جا پائلٽ)، محسن پنهور (پوليس ۾ ڊي آءِ جي ۽ هاڻي مرحوم)، ظفر شورو (پوليس ۾ صوبيدار)، پرويز شاهد (پاڪستان آرمي جو ليفٽيننٽ جنرل)، عبدالجبار عباسي، عاشق شاهہ (سيڪريٽري سنڌ سرڪار)، نصير قاضي (ريلوي) وغيرہ. آءٌ ڪانئن ٽي سال ڪن مٿين ڪلاسن ۾ هئس. ٻين ٻارن وانگر هي وڙهندا بہ رهيا ٿي (۽ ماشاءالله اجا تائين بہ ڪيترن جي ڪٽ پٽ هلندي رهي ٿي) پر بقول هادي بخش جتوئيءَ ۽ انجنيئر مشتاق بلوچ جي هڪ رشيد ابڙو (۽ ٻيو قاسم لاشاري) نہ ڪنهن سان رنا، نہ ڪنهن جي شڪايت ڪيائون، سدائين ٻين کي پرچائڻ ۾ پورو هوندا هئا.

رشيد سان ڪم ڪندڙ سندس هڪ جونيئر آفيسر چيو تہ: ڪئپٽين رشيد هونئن تہ ڏاڍو سنو آهي، پر ڊيوٽيءَ جي معاملي ۾ تمام سخت آهي.

”هو بلڪل هوندو.“ مون کيس سمجهايو: ”ڇو تہ هو پاڻ بہ ننڍي هوندي کان وٺي محنتي رهيو آهي ۽ ڊيوٽي هميشهہ ايمانداريءَ سان ڏني اٿس. ان ڪري هو پاڻ بہ اهو ئي چاهيندو تہ ٻيا بہ ڊيوٽي صحيح ڪن.“

مون کيس ڪجهہ ننڍپڻجا مثال ٻڌايا: هڪ دفعي مون وارو جهاز، جپان جي بندرگاهہ نگويا ۾ بيٺل هيو. ٻن ڏينهن بعداسان جي ڪمپنيءَ جو هڪ ننڍو ۽ پراڻو جهاز اسان جي پر ۾ اچي بيٺو، جنهن تي رشيد انهن ڏينهن ۾ ڪئڊٽ هيو. ننڍي هجڻ جي ڪري اسان سمجهي سگهياسين ٿي تہ، ڪراچيءَ کان جاپان تائين ان جهاز کي ڇا تہ طوفانن ۽ سامونڊي لهرين سٺيو هوندو ۽ پراڻي هئڻ ڪري مٿس ڪم ڏاڍو هيو. نون آيل ڪئڊٽن کي سخت جان بنائڻ لاءِ چپنگ ۽ scraping جهڙا ڏکيا ڪم ڏنا ويندا آهن. وجهہ ملڻ تي هو ڪڏهن ڪڏهن گسائيندا بہ رهندا آهن. آءٌ پنهنجي جهاز تان ڏسندو هيس تہ سخت سيءَ ۾ سڄو سڄو ڏينهن رشيد ڪم ۾ لڳو پيو هوندو هيو ۽ شام جو موڪل مهل جهازي نوڪريءَ کان بيزاريءَ جو اظهار يا ڪنجهڻ ڪرڪڻ بدران هميشهہ مرڪندو ۽ چرچا ڪندو، پنهنجي ڪمري ڏانهن روانو ٿيندو هيو. شايد ان ڪري ئي سندس ٻيا ساٿي ڪئڊٽ تہ کيس ڏاڍو پسند ڪندا هيا پر آفيسر پڻ. سندس چيف آفيسر (ڪئپٽين کان هڪ رئنڪ هيٺ وارو نيويگيٽر) جنهن کي اها خبر نہ هئي رشيد منهنجو ڳوٺائي يا مائٽ آهي، تنهن جاپان ڇڏڻ وقت رشيد جي تعريف ڪندي، مون کي ٻڌايو: ”يار منهنجو هي ڪئڊٽ رشيد ڏاڍو ٽف آهي. ڪم ۽ ڊيوٽيءَ کان ڪڏهن نہ ٿو ڀڄي. سخت طوفانن جي لوڏن ۾ بہ نند مان اٿاري ڪم لاءِ ڇئجيس ٿو تہ، بنا ڪنهن شڪايت جي ان ۾ جنبيو وڃي. سي-مئن-شپ (جهازي تعليم جو هڪ سبجيڪٽ) ۾ تہ هوشيار آهي پر هينئر کان نيويگيشن ۾ بہ پختو آهي ۽ آءٌ کيس ٻئي سفر کان جهاز هلائڻ لاءِ برج (جهاز جي ڪنٽرول روم) تي رکندس.“

رشيد ۽ مون کي ڪڏهن بہ ساڳئي جهاز تي ڪم ڪرڻ جو موقعو نہ مليو، جڏهن تہ اسان جا جهاز، دنيا جي ڪيترن ئي ملڪن جي بندرگاهن تي ساڳئي وقت تي ايندا رهيا. مختلف رئنڪن تي جهاز جو گهربل Sea Time پورو ڪندو ۽ ضروري امتحان پاس ڪندو، رشيد آخر تائين ڪئپٽين ٿيو. پاڻ جيترو جهازران آفيس جي Management ۾ سنو آفيسر/ مئنيجر آهي، اوتروئي هو جهازن جو ڪئپٽين ٿي رهيو. هن ڪيترائي سال ملڪ جي جهازران ڪمپني ۽ ٻين ملڪن جي جهازن کي، خاص ڪري بنگلاديش ۽ سريلنڪا جي جهازن کي، دنيا جي مختلف سمنڊن تي مختلف موسمن ۾ هلايو.

ڪئپٽين رشيد لاءِ مشھور آھي تھبھن ڪڍھن بہ ڏکئي وقت تي دل نہ لاتي. اھي لمحا ۽ گھڙيون جن ۾ ڪيترن جھونن ڪپتانن کي بہ پگھر اچيو وڃن، اسان جو رشيد سڪون ۽ شانتيءَ سان ويھ ويھ ڪلاڪ بہ برج تي بيھي، جھازن کي طوفانن ۾ کُنن مان سلامتيءَ سان اُڪرائيندو رھيو. بقول ھڪ نوجوان ڪئپٽين جي جيڪو ڪنھن زماني ۾ ڪئپٽين رشيد جي جھاز تي، ھڪ جونيئر نيويگيٽر ھيو: ”ڪئپٽين رشيد سان ڪم ڪرڻ ۾ اسين سڀ enjoy ڪندا ھئاسين، جو مشڪل وقت تي نہ ھو پاڻ پريشان ٿيندو ھيو ۽ نہ اسان کي ٿيڻ ڏيندو ھيو. وڏيءَ ھمت وارو ڪئپٽين آھي. ھن کي جاگرافي، تان، سمنڊ ۽ سامونڊي لھرن، ھوائن جي رخن وغيرھ جي نہ فقط ڄاڻ آھي پر انھن مان فائدو وٺي، جھاز کي ھميشھ بھتر ۽ سلامتيءَ واري راھ تان اُڪارڻ جي ڏات بہ آھي تہ ڏانءُ پڻ.“

ڪئپٽين رشيد ابڙي جو جنھن فئمليءَ سان تعلق آھي، اھا تعليم ۽ ادب ۾ اعليٰ مقام رکي ٿي. سندن والد سائين نور محمد ابڙو (مرحوم) ۽ ڏاڏو احمد خان صاحب شاعر ٿي گذريا آھن. سنڌ جا ناليرا شاعر سليم ھالائي ۽ انور ھالائي سندس سڳا چاچا آھن.

ڪئپٽين رشيد ابڙي جھاز ھلائڻ جو مثانھون ۽ آخري امتحان ۱۹۸۰ع ۾ پاس ڪيو، جنھن بعد ھو دنيا جي ڪنھن بہ ملڪ جو ۽ ڪنھن بہ قسم جو جھاز ھلائي سگھي ٿو. ان امتحان پاس ڪرڻ واري کي ماسٽر مئرينر پڻ سڏجي ٿو. ڪيترائي سال جھازن جي ڪمانڊ سنڀالڻ (يعني ڪئپٽين ٿي ھلائڻ) بعد، ھو جھازران آفيس ۾ جھازن ۽ انھن جي ڪئپٽنن جو آفيسر ٿي رھيو. اسان وٽ رٽائرمينٽ جي عمر سٺ سال آھي، پر رشيد پنجاھ سال جي عمر کان بہ اڳ نوڪري ڇڏي، پنھنجو پرائيويٽ بزنيس ڪري رھيو آھي. جنھن جو واسطو پڻ جھازن ۽ جھازرانيءَ سان آھي. جھاز ھلائڻ ۽ جھاز سان واسطو رکندڙ ڄاڻ کان علاوھ، ڪئپٽين رشيد اقتصاديات جو پڻ شاگرد رھيو آھي ۽ Economics سبجيڪٽ ۾ پوسٽ گريجوئيشن ڪئي اٿس.

ڪئپٽين رشيد ابڙو، پاڪستان شپ ايجنٽس ايسوسيئيشن جو وائيس چيئرمين پڻ آھي. ان کان علاوھ ھو ھينين ادارن جو ميمبر پڻ آھي:

- پاڪ ليبر بورڊ ڪراچي پورٽ ٽرسٽ
- فيڊريشن آف پاڪستان چيمبر آف ڪامرس ائنڊ انڊسٽريز FPCCI
- FPCCI جي زونل ڪميٽي لاھور
- ناٽيڪل انسٽيٽيوٽ پاڪستان/ انگلينڊ
- مئنيجمينٽ ڪميٽي پاڪستان شپ ايجنٽس ايسوسيئيشن
- مئنيجمينٽ ڪميٽي ماسٽر مئرينر سوسائٽي

ڪئپٽين رشيد ابڙو، پنھنجي پراڻي ڪاليج- پيٽارو جي ڪمن پڻ دلچسپي وٺندو رھيو آھي ۽ اسان جي پيٽارين ايسوسيئيشن جو وائيس پريزيڊنٽ پڻ آھي.

ان کان علاوھ ڪئپٽين رشيد ابڙو پورٽس ۽ شپنگ ڪميٽيءَ جو چيئرمين، پاڪستان سعودي بزنيس ڪائونسل جو وائيس چيئرمين ۽ پاڪستان نيشنل فيري سروسز جو ڊائريڪٽر پڻ آھي.

پاڻ پنھنجي پرائيويٽ جھاز بزنيس کي منھن ڏيڻ کان علاوھ ڪيترائي قومي ۽ بين الاقوامي قسم جا سيمينار ۽ ڪانفرنسون پڻ اٽينڊ ڪندو رھي ٿو. تازو ھينئر ويجھڙائيءَ ۾ جنيوا، سيٽزرلينڊ ۾ جيڪا انٽرنيشنل لئبر آرگنائيزيشن جي ڪانفرنس ٿي ھئي، ان ۾ نمائندي (Delegate) جي حيثيت سان ويو. ان کان اڳ جن ڪانفرنس ۽ سيمينارن ۾ ھن نمائندي جي حيثيت سان شموليت اختيار ڪئي، انھن منجھان ڪجھ ھي آھن:

- IMO طرفان جھازن تي خطرناڪ قسم جي سامان ڪڻڻ جو سيمينار جيڪو مدراس (انڊيا) ۾ ٿيو.
- SAARC وارن جو سيمينار جيڪو UNESCAP وارن آرگنائيز ڪيو.

- IGTEX وارن جي نمائش ڪولمبو، سريلنڪا.
- پاڪستان ۽ ترڪيءَ جي گڏيل بزنس جي ڪانفرنس ۾ نمائندي جي حيثيت سان ترڪيءَ ويو.

اهڙيءَ طرح سعودي عرب ۾ نمائندي جي حيثيت سان گڏيل بزنيس ۽ شپنگ جا سيمينار اٽينڊ ڪيائين.

ڪئپٽين رشيد ابڙي جي ٻين سنين ڳالهين مان اها وڏي ڪاميابي ۽ رڪارڊ قائم ڪرڻ واري ڳالهه آهي تہ هن PNSC ۾ چارٽرنگ مئنيجر جي حيثيت سان ننڍڙي عرصي ۾، پنجاهہ لک ٽن ڪوئلو، ڪٽڪ، ولائتي پاڻ ۽ Iron Ore مختلف جهازن ذريعي مختلف ملڪن کان ٽرانسفر ڪرايا. ١٩٩٢ع ۾ نارٿ اسٽار نالي هڪ جهازي ڪمپنيءَ جو بنياد رکيائين، جنهن ٻن سالن اندر هڪ سؤ کان مٿي جهازن ۾ ڪٽڪ، چانور، پاڻ وغيرهہ ڍوئرايو.

ڪئپٽين رشيد ابڙي جي جنم جي تاريخ ۵ جون ١٩۴٩ع آهي. پاڻ ٢۵ ڊسمبر ١٩٧١ع ڌاري پنهنجي مامي محمد اسحاق ابڙي جي گهران شادي ڪيائين. ڪيس ٽي ٻار: عاطف، سدره ۽ انجم آهن.

فهرست

1. ليکڪ جا لفظ
2. مهاڳ
3. انسان ۽ سمنڊ
4. ڪجھ مون پاران
5. ٽائيٽانڪ ڇا هو؟
6. ٽائيٽانڪ جهاز
7. ٽائيٽانڪ جهاز جا اهم ڪردار
8. ٽائيٽانڪ جهاز تي فلم
9. آرڪل لارو Archile Lauro هميشھ لاءِ غرق ٿي ويو
10. ”ايسوٽنيا“ جي ٻڏڻ جو راز ڇا هو!
11. لائيف بوٽ، جئڪيٽ، سمنڊ جو پاڻي ۽ شارڪ
12. موت جو سفر
13. پيڙيون پاڇهارن جون، تاريون طوفانن......
14. ڏکڻ سمنڊ جي هڪ تعجب خيز ڳالھ
15. ايس او ايس S.O.S، ناٽ، ناٽيڪل ميل ۽ سمنڊ
16. جهاز جو ٻڏڻ
17. لکين سچ لهي ويا، ڪيڙيندي ڪارو
18. هڪ خوفناڪ سفر
19. غوطا خوري ۽ ٽوٻو
20. مرندي مرندي بچڻ
21. اڄ جا جهاز
22. مختلف سامان کڻڻ لاءِ مختلف جهاز
23. رڍن جا جهاز ۽ مسئلا
24. اهڙا جهاز جن ۾ ريل گاڏيون بہ چڙهن
25. دنيا جا خوبصورت مسافر جهاز
26. هوور ڪرافٽ، ڪئٽاماران ۽ جناتي جهاز
27. تيل مان عطر بہ نهي ٿو

1. ليکڪ جا لفظ

ساموندي زندگيءَ ۾ جتي گهمڻ ڦرڻ آهي، اتي مهم-جوئي ۽ ائڊوينچر پڻ آهي. منهنجا پڙهندڙ، ملڻ وقت، اڪثر اهو پڇندا آهن ته: سمنڊ تي پيش آيل ڪنهن به حادثي بابت ٻڌايو.
ساموندي سفر، هڪ ماڻهوءَ جي ”زندگيءَ“ مثل آهي، جنهن ۾ جيئن ڏک سک، سٺا ۽ خراب ڏينهن اچن ٿا، تيئن ساموندي سفر ۾ پڻ جتي خوشيون، گهمڻ ڦرڻ ۽ رنگينيون آهن، اتي موسمن جون گرميون/ سرديون، پاڻيءَ جا لاها/ چاڙها، هوائن جا طوفان ۽ خاموشيون، جهاز جا لوڏا ۽ انجڻ جا دوکا پڻ موجود آهن. ان کان علاوه رستي کان پٽڪي وڃڻ، عملي جا بلوا ۽ هنگاما، ائنڪريج تي هفتن جا هفتا، اندر بندرگاهه ۾ گهڙڻ لاءِ انتظار، اگهايون/ سگهايون ۽ ٻيا ڪيترا ئي حادثا ۽ حالتون پيدا ٿين ٿيون.
منهنجي هميشه اها ڪوشش رهي آهي ته سمنڊ جي زندگيءَ جو بهترين ۽ دلچسپ رخ ٻڌايو وڃي، ڇو جو اسان جي قوم ايڏي گهٽي Sea-faring Nation ناهي ۽ ڪين اٿندي ئي، جي اهڙن حادثن ۽ خوفن جون ڳالهيون ٻڌائبيون ته، هرڪو هن زندگيءَ کان ونءُ ويندو. اهو ائين آهي جيئن، ڪو سرجن رڳو انهن مريضن جو ويهي ذڪر ڪري، جيڪي آپريشن دوران ڪانئس مري ويا هجن، نتيجي ۾ ان اسپتال يا ڊاڪٽر وٽ ڪير ايندو؟ اهڙيءَ طرح رڳو جهازن جي حادثن ۽ ساموندي صعوبتن جون ڳالهيون ڪبيون ته، ڪهڙو مسافر يا ماڻهو جهاز تي چڙهندو؟ ۽ جي ايندو به ته سمورو وقت پاڻ به بي چين رهندو ۽ جهاز هلائڻ وارن جو به سک ڦٽائيندو.
اسان جي مرچنٽ نيويءَ کي هلائڻ ۽ پنهنجا ماڻهو پيدا ڪرڻ لاءِ چٽگانگ (تڏهن جو اوڀر پاڪستان) ۾ مئرين اڪيڊمي کلي هئي. اڪيڊمي چٽگانگ شهر کان گهٽو پري خليج بنگال ۾ هڪ ٻيٽ جلديا تي هئي. اسان ان اڪيڊمي جا شروعاتي ڪئڊٽ هئاسين. هڪ دفعي اڪيڊميءَ جي لانچ ۾ اسان جو سڄو ڪلاس چٽگانگ شهر ڏي گهمڻ لاءِ وڃي رهيو هو. رستي تي ڪرناڦلي نديءَ جي ڇوڙ وٽ اوچتو موسم خراب ٿي وئي ۽ ڏسندي ئي ڏسندي هوا طوفان جو روپ ڌاري سخت Cyclone ٻڻجي وئي. مٿان آسمان مان به پاڻي وسڻ لڳو ته هيٺ سمنڊ جي پاڻيءَ جون ڇوليون به جبلن جيڏيون ٿي ويون. خليج بنگال ۽ ڪرناڦلي نديءَ واري حصي ۾ ڄڻ قيامت برپا ٿي وئي هئي. ننڍڙيون ننڍڙيون ٻيڙيون ته اسان جي اکيان پجي پور ٿي رهيون هيون ۽ انهن ۾ وينل ماڻهو ٻچن سميت اسان جي اکين اڳيان ٻڏي رهيا هئا. اسان جي همراهن لانچ کي گهٽو ئي ڪنٽرول ۾ رکيو، پر ان جا پوڙها بنگالي ملاح به دل هاري وينا.
انهن ڏينهن ۾ مون کي لڳاتار متي ۾ سور رهندو هو، جنهن جو چٽگانگ ۾ ڪوششن جي باوجود به Diagnosis (تشخيص) ئي نه پي ٿي سگهيو، ته ڇا ڪان آهي ۽ آئون ايڏو ته پريشان رهندو هوس جو جيئڻ کان موت کي ترجيح ٿي ڏنم. منهنجي پر ۾ منهنجو ڪلاس ميٽ اجتبيٰ زيدي وينل هو. تنهن چيو: يار بچڻ جي ڪا واهه ئي ناهي. ڪو ڪرشمو ٿئي ته ڪا ٻي ڳالهه آهي. چيومانس: هڪ ڏينهن مرڻو ئي آهي پوءِ ڇو نه اڄ ئي. آءٌ ته زندگيءَ مان ڇاهه ڪڏهن کان وڃائي وينو آهيان.
ياد اٿم ته ان واويلا جي حالت ۾ اجتبيٰ چيو: ”پر يار! پاڻ کي هيئن مرڻ نه کپي، جو ماڻهو ساموندي زندگيءَ تي ان جو ڏوهه مڙهين ۽ پنهنجا پاڪستاني، جن اڃا هاڻ هن زندگيءَ طرف رخ رکيو آهي، دل شڪسته ٿي پون. اڪيڊميءَ جي هيترن ڪئڊٽن جي موت جي خبر، ٻاهه وانگر ملڪ ۾ پکڙجي ويندي ۽ اڪيڊمي ئي بند ٿي ويندي ۽ پوءِ اسان جا مال بردار جهاز گورن (انگريزن) جي ئي هٿن ۾ رهندا.“
اڄ ان کي ويهه سال ٿي ويا آهن. گورا سڀ هليا ويا. اسان جي بئچ جا ته سڀ ڪڏهوڪو ڪئپٽن ۽ چيف انجنيئر ٿي ويا، پر ان کان پوءِ به ايترا ٿي چڪا آهن، جو پنهنجا جهاز ته پاڻ ٿا هلايون، پر اسان جا همراهه ڪن ملڪن ۽ ڪمپنين جا جهاز دنيا جي مختلف سمنڊن ۾ وڏي خير خوبيءَ سان هلائي رهيا آهن ۽ اسان کي جهازي ڪم ۽ ڪارڪردگيءَ ۾ بهترين مڃيو وڃي ٿو. منهنجي خيال ۾ گذريل ويهن سالن ۾، درپيش آيل انيڪ حادثا هاڻ ٻڌائي سگهجن ٿا. انهن مان ڪجهه قلمبند ڪري رهيو آهيان. هونءَ به هيستائين پڙهندڙن سمنڊ بابت سٺيون سٺيون ڳالهيون ايتريون ته ٻڌيون آهن، جو هي چند حادثا اٽي ۾ لوڻ برابر ثابت ٿيندا ۽ ڪو گهرو اثر نه ڇڏيندا.

بهرحال! هن ڪتاب ۾ جهاز ۽ سمنڊ بابت پنهنجا نہ، پر ٻين ڪي پيش آيل مختلف واقعا ڏيئي رهيو آهيان، جيڪي سمنڊ تي بلڪل عام آهن. هر واقعي جي اڳيان ڪوشش ڪري سمجهاڻيون ڏنيون اٿم، جيئن سامونڊي زندگيءَ کان غير واقف ان کي چڱيءَ طرح سمجهي سگهن.
ٻي ڳالهہ تہ لکڻ منهنجي ونڊر آهي، منهنجي زندگي آهي. لکڻ کي مون روزگار جو ذريعو نہ بڻايو آهي ۽ نہ ئي سمجهان ٿو تہ ڪنهن سنڌي ليکڪ کي لکڻ مان ڪو مالي فائدو رسيو هجي. جيل، دڙڪا، ڌمڪيون ضرور نصيب ٿيون هوندس.
منهنجي ڪتابن جي قيمت جي شڪايت پڙهندڙ اڪثر مون سان ڪن ٿا. سنڌي ڪتاب مهانگا هجڻ جي شڪايت مون کي بہ آهي. منهنجي هر وقت اها ڪوشش رهي ٿي تہ منهنجي ڪتابن جي قيمت اجا بہ گهٽ رهي. سنڌي ڇپائي خاص ڪري ڪراچيءَ ۾ مهانگي هجڻ ڪري ۽ ايجنٽن طرفان ججهي ڪميشن جي گهر ڪري (جيڪا ذري گهٽ ڪتاب جي اڌ قيمت جيتري وڃيو ٿئي) ڪيترا ئي دفعا پبلشرن کي بہ ماڳهين نقصان پيو هوندو. ساڳئي وقت ايجنٽن سان بہ اهو مسئلو ٻڌجي ٿو تہ هو اهي ڪتاب سنڌ جي ڪنڊ ڪڙڇ ۾ پهچائڻ لاءِ مختلف بڪ اسٽال وارن کي ڳاٽي توڙ ڪميشن ڏين ٿا، ڪتابن موڪلڻ تي خرچ ڪن ٿا، پئسن جي وصوليءَ لاءِ ڪيترائي پنڌ ٿا ڪن ۽ ٽائيم سان گڏ ڳاٽي توڙ ياڙا ٿا پرن پوءِ بہ سندن ڪجهہ پئسا ٻڏي ٿا وڃن، وغيره وغيره.
بهرحال! ان هوندي بہ آئون هر وقت پبلشرس کي قيمت گهٽ ڪرڻ لاءِ چوندو رهان ٿو. ان هوندي بہ ڪو ياءُ/پيئڻ سمجهي ٿو تہ هو منهنجا ڪتاب نيو فيلڊس يا روشني پبليڪيشن جي معيار جهڙا ڇپائي اجا بہ گهٽ قيمت ۾ پڙهندڙن تائين پهچائي سگهي ٿو تہ مون کي خوشي ٿيندي ۽ هو مون سان لهہ وچڙ ۾ اچي سگهي ٿو.
پڙهندڙن جي راءِ/تنقيد ۽ صلاح مشوري جو اوسيئڙو رهندو.

خلوص منجهان

2. مهاڳ

الطاف، جنهن آفريڪا جي نوجوان نينگريءَ جي ڪاري چهري تي ٻاڪ ڦٽندي ڏٺي آهي. الطاف، جنهن شاهه بلوط جي چانوري ۾ ٻن پورن انسانن کي پيار ڪندي ڏٺو آهي. الطاف، جنهن سمنڊ جي شور ۽ جهاز جي الارم ۾ ٽري ماءُ جي لولي گونجندي ٻڌي آهي. الطاف، جنهن اولهه جي ميداني علائقن ۾ شام ويلي شفق جي ڳاڙهاڻ ۾ سنڌ جي پسين ۽ پيرن جا رنگ نکرندي ڏٺا آهن. الطاف، جنهن اوير ۾ ويجهي ڪان سج اڀرندي ڏٺو آهي. الطاف، جنهن بک وگهئي رَمُ (شراب) پي، خلاصين کي ڪپتان ۽ پنهنجي هڪ ساٿي خلاصيءَ جو گوشت ڪائيندي تہ نہ ڏٺو آهي، پر رنگا متي جهاز تي چين ولايت ويندي، لڳاتار ست ڏينهن سامونڊي لهرن ۽ طوفان سان پاڻ ۽ پنهنجي ساٿين کي مقابلو ڪندي ضرور ڏٺو آهي، سو پنهنجي ڪتاب ”موج نہ سهي مڪڙي“ جي ورقن مان پاڻ پسائي، اجهو مون سان ڪچهري پيو ڪري. جڏهن تہ اڃي ٽوپي پايو ”رنگا متي“ جهاز جو سڪاڻ پڪڙي، شارڪ مڇي ڏيکاري، پيو مشهور غوطا خور روڊني فاڪس جي زخمي ٽيڻ جون ڳالهيون ٻڌائي.

سچ پچ الطاف ڦيٽ هٿ ۾ ڪٽي ڏرتيءَ جي گولي کي ماپي ورتو آهي. سندس مشاهدي جي ڪئنواس تي ڇا ڇا نہ آيو هوندو؟ سوچيان پيو، ڪو اهڙو منظر يا ڪو اهڙو عڪس بہ هوندو، جنهن الطاف جي شعور ۽ ذهن تي ڪو چٽ نہ ڇٽيو هجي؟ الطاف جنهن بہ ڪاريگر جو ڪو چڱو چٽ ۽ نقش ڏٺو آهي تہ، اسان سان ان جو ذڪر دل کولي ڪيو اٿائين. هن بنگال ڏٺو آهي، جنهن لاءِ جوش مليح آبادي چيو هو تہ، هڪ ڏينهن هن هڪ بنگالڻ دوشيزه کي وهنجڻ کان پوءِ، ڪلهن تي لٽڪايل زلفن مان پاڻيءَ جا ڦڙا ڳڙندي ڏٺا هئا ۽ ان ڏينهن کان پوءِ مرحوم جوش وهنجڻ شروع ڪيو هو. الطاف جپان بہ ڏٺو آهي، جتي مون خود بہ ڪيوٽو ۾ شام ويلي، چاتيءَ ويڪرين ۽ برفاني جسمن وارين حسينائن کي سوني مندر Golden Temple وٽ، گهاٽن وڻن جي ڇانو ۾، ڪيڪڙن جا پڪوڙا ڪائيندي ڏٺو هو.

”هڪڙي خوفناڪ سفر“ ۾ مڇريل ۽ بڪايل خلاصين جو جهاز جي ڪپتان ۽ هڪ پنهنجي ساٿيءَ جو گوشت، ڳجهن جيان ڳڙڪائي ڇڏڻ وارو، هڪ اهڙو عمل آهي، جنهن کي پڙهڻ سان لونءَ لونءَ ڪاندارجيو وڃي. اها بک ئي آهي جيڪا انسان کي وحشي بڻائي، انسان جو رت ٽي پياري. بک جي شدت جو اهو وڏي ۾ وڏو مثال آهي. انسان کي زنده رهڻو آهي، پوءِ چو نہ ڪيس پاڻ کان ڪمزور، ٻئي انسان جو گوشت ڪائڻو پوي.

اسان آفريڪا جي ڏڪاريل انسانن جون انساني ڍانچي جهڙيون تصويرون ڏٺيون آهن ۽ احوال پڙهيا آهن. بکن جي اهڙي عالم ۾ جيڪڏهن بکيو پيءُ پنهنجي پٽ يا ڌيءَ جو پاڻ گوشت نہ ڪائيندو هوندو تہ، گهٽ ۾ گهٽ پيءُ پنهنجي جسم مان گوشت جا ٽڪرا ڪوري پنهنجي پٽ ۽ ڌيءَ کي ضرور آڇيندو هوندو تہ، ”بابا! هيءُ ڪائو.“
الطاف زندگيءَ جي هن جهڙن حقيقي واقعن ۽ حادثن جا ترجما ڪري، پيٽ جي عالمي مسئلي جي چٽي ۽ صاف تصوير ويهي چِٽي آهي. اسان جي ٿري ۽ جابلو علائقن ۾ اڄ بہ انسان کي ويلن جا ويلا ماني پور نٿو ملي. جس هجي انهن ٿري ۽ جابلو انسانن کي، جن اڃا سوڌو پنهنجي پاءُ يا پاڙيسريءَ جو گوشت نہ چکيو آهي.

هتي مون کي ننڍڙائپ جو هڪ واقعو ياد اچي ويو آهي. مان وڌ ۾ وڌ ٻارنهن-ٻارنهن سالن جو هيس. ٻيا شڪاري ۽ خفتي ڪراڙا ۽ جوان جماڻ هئا. ڪڇي ۾ سڄي رات ٻاهيون ٻاري، اوسر جو شڪار ڪيو هئوسين ۽ ڏينهن جو جهانگيلي ۽ باهٽيءَ ۾ تڙ جو شڪار ڪيو هئوسين. بک ايڏو تہ بي وس ڪيو هو جو ٻوڏ کان پوءِ ڪڇي ۾ تازن ڇٽن جي تازي پوکيل فصل جا پتر ۽ ڪڙا پاسي ڪري، ڇٽن جا انگور داڻا چوندي ڪاڌا هئاسين.

ساڳئي مضمون ۾ ”هوا جي بيهي وڃڻ“، ”پاڻيءَ مان چرپر ختم ٿي وڃڻ“، ”جهاز جو ڏينهن جا ڏينهن هڪ هنڌ ٽڪ ٻڌي بيهڻ“ وارا عمل اسان جي معلومات ۾ حيرت وجهيو ڇڏين ٿا.

”جنهن جا ڊگها وار ٽري رهيا هئا. مون هن کي وارن کان ڇڪي متي ٻيڙيءَ ۾ چاڙهيو. هوءَ هڪ عورت هئي، جنهن پنهنجي کير پياڪ ٻار کي پنهنجي چاتيءَ سان لائي رکيو هو.“
هي اهي جملا آهن، جيڪي ”موت جي سفر“ مان ورتا ويا آهن. ٻڏڻ کان پوءِ بہ ٻارڙي کي چاتيءَ سان لائي رکڻ وارو فطري عمل، ”مامتا“ جو هڪ لاجواب مثال آهي، جيڪو خوش قسمتيءَ سان اسان کي الطاف ئي ٻڌايو آهي.

”ٽونيءَ جي آواز تي سڄاڳ ٿيس تہ صبح ٿي چڪو هو. مون کي ٽونيءَ جو ان ريت جاڳائڻ بنھ نہ وڻيو. هن مون کي اهڙي ننڊ مان ڪٽي سڄاڳ ڪيو، جنهن ۾ نہ بک جو احساس هو ۽ نہ اڃ جي پيڙا.“
بک جي احساس ۽ اڃ جي پيڙا جي خوبصورت تصوير چٽيل آهي. ڏڪارين ۽ قرلٽ هنيلن جي منهن تي هڪ زوردار چماٽ آهي— الطاف جا مٿيان جملا ساھ ۾ سانديڻ جهڙا آهن، وري وري پڙهڻ جوڳا آهن.
”سانباهو سمونڊ جو“ جي مهاڳ ۾ اسان جي سڄاڻ ڏرتيءَ جائيءَ پيڻ نور الهديٰ شاھ لکيو آهي: ”الطاف پنهنجي اندر جي ڪيفيتن کي ضرور ظاهر ڪري ٿو، پر هڪ پرچارڪ جي انداز ۾ ۽ ذاتي تجربن جي اظهار کان ڇڻ لنوائي وڃي ٿو. نتيجي ۾ الطاف جا سفرناما هاٽي هن اسٽيج تي ورجاءِ جو شڪار ٿيڻ لڳا آهن.“
الطاف جي سفرنامي ”جاني تہ جهاز ۾“ جو مهاڳ لڳندي، زبيده ميتلو لکيو آهي: ”ڪن ايڪڙ ٻيڪڙ ماڻهن کي چوندو ٻڌم تہ، الطاف شيخ جي لکت ۾ تخليق جو عمل بلڪل ڪونهي – رڳو ملڪن جي رپورٽ جون جهلڪيون آهن.“
زبيده، الطاف جو دفاع ڪندي لکيو آهي تہ تخليق کي ٻيا ڪهڙا سونا سڱ هوندا آهن؟ چا ٻوليءَ جي پختگي، لکت ۾ ڏانءَ ۽ ڏاهپ جو لاڙو، جنون جو جمال تخليق ناهي ٿيندي؟
مون بہ سوچيو هو تہ ٻولي، گرامر، اصطلاحن ۽ جملن جي غلط استعمال جا مثال ڏيئي الطاف کي ”رنگ“ ۾ قاسائي، ٻہ چار جٻو – ڪراٽي جا داءَ ڪيان، پر ائين نہ ڪري سگهيس. ان ڪري نہ تہ هو مون کان وڌيڪ طاقتور ۽ چوبڪو پهلوان آهي، پر هيٺين حقيقتن ڪري:
”وايون وڻجارن جون“ جي منڍ ۾ الطاف پنهنجين اهڙين اوڻاين جو ذڪر بہ ڪيو آهي تہ اعتراف بہ – ان ڏس ۾ مان چوندس تہ الطاف جون اهي نالي ماتر خاميون ۽ اوڻايون سندس لکڻين جي تخليقي عمل تي ڪڏهن بہ اثر انداز نٿيون ٿي سگهن. سنڌيءَ توڙي اڻ سنڌيءَ طرح، الطاف جي ذات ۽ ڏانو واريءَ سهاڳڻ جي چنيءَ تي تخليقي عمل جا ٿورا گهڻا چٽ ضرور آهن.
اسان جي سڄاڻ محقق ۽ سنڌي ٻوليءَ جي عاشق سائين ڊاڪٽر غلام علي الانا ”ڳالهيون تنهن جهان جون“ جي مهاڳ ۾ الطاف کي ڏنل ادبي حيثيت ۽ اهميت پڙهي وڌيڪ ٺڌو ٿي ويس.
”بندر بازاريون“ جو مهاڳ لکندي سدا حيات جانيئڙي امر جليل لکيو آهي: الطاف شيخ جو سنڌ ملڪ جي مٽيءَ سان پيچ پيل آهي، تنهن ڪري هو دنيا جي جنهن بہ حصي ۾ ويندو آهي، اتي سنڌي سڀاجهڙن جي ڳولا ڪندو آهي.“
وري لکي ٿو: الطاف شيخ ڪولمبس ناهي، پر هن ڪولمبس کان وڌيڪ سفر ڪيو آهي.“
سندس ڪتاب ”ارائونڊ دي ورلڊ“ بابت پيارو ليکڪ حميد سنڌي لکي ٿو: جيتوڻيڪ سندس پهريان سفرناما حياتيءَ جي ڪن رخن کان خالي ٿا ڏسجن، پر هن سفرنامي ۾ سندس نظر چوڌاري ۽ گهري آهي. مون کي تہ هن سفرنامي ۾ الطاف اڳي کان وڌيڪ گنڀير ۽ سندس لکڻي فڪر انگيز ٿي لڳي.“
بس، الطاف ۽ الطاف جي لکڻين بابت اسان جي سڄاڻ مٿين ليکڪن جي مهاڳ پڙهڻ کان پوءِ الطاف تان منهنجي ڪاوڙ بہ ختم ٿي وئي. الطاف پاڻ بہ تہ ايڏو منو ۽ محبتي يار آهي، جو مٿس ڪاوڙ ڪرڻ بہ تہ اخلاقي گناھ آهي.
”ڏکڻ سمنڊ جي هڪ تعجب خيز ڳالھ“ ۾ جهونپڙي ”سرناس“ ۽ سندس ساٿارين جو خوفناڪ سمنڊ جهاڳي تختن مان جوڙيل ٻيڙيءَ وسيلي، پولاپ ٻيٽ کان ترڪ ٻيٽ ڏانهن وڃڻ، جستجوءَ جي علامت جو پيارو مثال آهي – جهاز کي ويجهو ڏسي، همراهن نہ دانهن ڪئي نہ وري ڪنهن بہ قسم جي مدد لاءِ پڪاريو. هو جهاز تي سوار ٿيڻ لاءِ تيار ئي ڪڏهن ٿيا، جڏهن جهاز جي ڪپتان سندن ٻيڙيءَ سوڌو جهاز تي سوار ٿيڻ وارو شرط مڃيو. ڦٽن جي پيڙا ۽ بک لاءِ سوچڻ جي بجاءِ ناڪئي سرناس سميت، سيني ملاحن جو پنهنجيءَ پڳل ٽٽل ٻيڙيءَ مان پاڻي ڪيڻ، سڙھ سڪائڻ، ڦاٽل سڙھ سبي ساڃا ڪرڻ، ناريل مان نهيل رسا چڪي ٻڌڻ واري جدوجهد ثابت ٿي ڪري تہ، سندن هٿن سان جوڙيل سندن ٻيڙي، ڪين ڪيڏي نہ پياري هئي. جيئڻ لاءِ جهيڙڻ واري عمل ۾، هنن لاءِ اها ننڍڙي ٻيڙي ڪنهن بہ وڏي جهاز کان گهٽ نہ هئي.
الطاف سڌيءَ يا اڻ سڌيءَ طرح اسان کي چا چا نہ پيو آچي؟ الطاف اهو وڻجارو آهي، جنهن وٽ وکر ڍيرئون ڍير آهن. جيڪو ولايت مان هر وڻج ۽ وڙ جون ٻوريون ۽ خزينون پري اچي ٿو. بنا اگھ-پار ڳالهائڻ جي اسان اڳيان

ڪوڙ ڪري، پل تہ ھو ڪيترو بہ محصول ۽ قيمت ادا ڪري اسان وٽ پھچي، پر اسان کي وڙ وڙ جو وکر بنا ملھ پيو آچي.

الطاف جي لکڻين مان تخليقي عمل مينھن جي گوھن وانگر وھندو نظر اچي ھا، جيڪڏھن ھو واسطو رکندڙ ملڪ جي سماجي تاريخ، ثقافتي، اقتصادي حالتن، مسئلن ۽ ادبي لاڙن ۽ رخن جو گھوڙھو ۽ ڀرپور مطالعو ۽ مشق ڪري پوءِ ويھي ڪتاب لکي ھا. پوءِ چو نہ ھو تن ڪتابن جي جاءِ تي ھڪ ڪتاب ڏئي ھا. تنھن ھوندي بہ مان ائين چوندس تہ، ھن جو بہ وکر وھايو آھي، سو پئي پراڻو نہ ٿيندو.

آئرلينڊ جي ڪناري پرسان آمريڪي جھاز "لوسيتانيا" جي ٻڏڻ واري ڀيانڪ منظر جو اھڙو تہ سريلو ۽ سيبائيندڙ ترجمو ٿيل آھي، جو ان لکڻيءَ ڪان متاثر ٿي چوٽو ٿو پوير تہ الطاف فقط اسان جو آھي ۽ نہ ڪنھن ٻئي جو.

ھن حادثي کي پڙھڻ ڪان پوءِ مان سوچيان ٿو تہ ھزارين ماڻھن کي سمنڊ ۾ ٻڏندو ڏسي، جرمن ڪپتان "سويگر" کي جا خوشي ٿي ھوندي، ان جو بہ جواب ناھي.

"مرندي مرندي بچڻ" ۾ الطاف لکيو آھي: "...... انھيءَ علائقي ۾ مان اڪيلو ٿي پيس ۽ قاعدا قانون ناھڻ واري شارڪ ھئي." شارڪ جي سمنڊ تي حڪمراني، سندس دٻدٻو ۽ انسان جي مجبوري ۽ بي وسيءَ جا ڪھڙا نہ عمدا ۽ سچا عڪس آھن.

"لکين سچ لھي ويا، ڪيڙيندي ڪارو" جي تعارفي حصي ۾ الطاف اسان کي ظلم ۽ استحصالي قوتن جي ڪردار واريون اھڙيون تہ ڳالھيون ٻڌايون آھن، جيڪي جيتوڻيڪ اسان جون ٻدل ۽ پڙھيل بہ آھن، تڏھن بہ چرڪائي ٿيون ڇڏين. ظلم ۽ ظالم، پيڙڻ ۽ پيڙيندڙن جي غير انساني عمل خلاف آواز اٿارڻ لاءِ الطاف جون اھي ڳالھيون اسان جي قلم ۾ قوت ۽ آواز ۾ سگھ ٿيون پيدا ڪن.

آفريڪا جي ڏڪاريل ۽ پنتي پيل ملڪن مان غلامن جا تولن جا تولا خريد ڪري اچڻ، غلامن ۽ قيدين جا چپن ھلائڻ، سندن اگھاڙين پنين تي چھبڪ وسائڻ، بکيا ھجن توڙي ڏکيا، پر جھاز ضرور ھلائين. مالڪن، جھازرانن ۽ چاڙتن جي ظلمن ڪان تنگ ٿي خودڪشي ڪرڻ، ھوڏانھن وري انھن ستايل غلامن ۽ قيدين جا بلوا ڪري جھاز جي مالڪن ۽ سندن چاڙتن کي ماري سندن گوشت ڪائي ڇڏڻ وارا اوائلي واقعا، الطاف جي ڪتاب ۽ سندس لکڻين کي امر بڻائڻ وارا واقعا ۽ حادثا آھن. اسان کي خبر ٿي پوي تہ جھازن کي جڏھن انجڻين سان نہ پر چپن ۽ سڙھن وسيلي ھلايو ويندو ھو، تڏھن ھڪ طاقتور انسان، ٻئي مجبور انسان سان ڪھڙو ورتاءُ ڪندو ھو؟

ڪنھن بہ تخليقڪار جي تخليقن جو تنقيدي جائزو وٺندي، ڏسڻو اھو آھي تہ ليکڪ ادب ۽ زندگيءَ جي جديد تقاضائن ۽ لاڙن سان نھڪندڙ، اسان کي ڪھڙيون شيون ڏنيون آھن؟ وقت ۽ ماحول جي ڪھڙي ڳالھ ڪھڙي انداز سان ڪئي اٿائين؟ ڪھڙو نئون گس ۽ ڪھڙي نئين لاٽ ٻاري اٿائين؟ ھن ڪنھن مخصوص ٽولي يا گروھ لاءِ ڪو پرچارڪ مواد تہ نہ ڏنو آھي؟ سندس لکڻين ۾ ڪيڏي وسعت ۽ نواڻ آھي؟ پراڻين ڳالھين جي ورجاءَ ڪان ئي سندس ادبي ڪيت ۾ ڪھڙا تخليقي عمل جا گل ڪڙيل آھن؟ ھن ڊپلوميسيءَ ڪان ڪم ورتو آھي يا ڪنھن سان جاندار رھيو آھي؟

الطاف جي شروعاتي سفرنامن ۾ تخليقي عمل بيشڪ گھٽ ٿو ملي، مگر وقت گذرڻ سان ھو ان غير تخليقي ڏيڻ مان ٻاھر نڪرڻ ۾ ڪافي حد تائين سوڀارو ٿيو آھي. مون نري ويل خاڪ ھٿائي، چڱيءَ طرح ڏنو آھي تہ، الطاف جي تخليقي آويءَ مان تازا تيار ٿيل گھڙا اڳ وارن گھڙن ڪان نہ رڳو سنا پڪل آھن، پر متن اڪريل چٽ بہ موھيندڙ آھي. پٽائي ويندي ويندي اھڙن سامونڊي وڻجارن لاءِ تڏھن تہ چيو ھو:

"ويا جي عميق ڏي، منھن ڪائو ڏئي،
تن سپون سوجھي ڪييون پاتاران پيھي،
پسندا سي ئي، املھ اکڙين سين."

(شاھ)

تاجل بيوس

3. انسان ۽ سمنڊ

سمونڊ جو منهنجي زندگيءَ تي تمام گهڻو اثر رهيو آهي، ان جو تصور ئي منهنجي لاءِ اتساهه پيدا ڪندڙ آهي. مون ڪيترو ئي وقت سمنڊ ڪناري ويهي، مست چولين کي ڏسندي من پرچايو آهي. سياري جي سرد راتين ۾ سمنڊ جي ڪناري، عابده پروين جي آواز ۾ رڪارڊ ٿيل "گهڙولي" ٻڌي آهي. مان انسان جي سيني ۽ وشال سمنڊ جي پيٽ ڪندو آهيان، جن جي اندر سوين طوفان لڪل هوندا آهن ۽ جڏهن اهي طوفان اٿندا آهن ته هر شيءِ کي لوڙهي ويندا آهن.

"منهنجو ساگر منهنجو ساحل" ڪان وٺي الطاف شيخ جا سفرناما پڙهيا اٿم. سندن سفرنامن سان منهنجي چاهه جو بنيادي ڪارڻ اهو ئي سمنڊ آهي. سندس سفرنامن ۾ سمنڊ جون ڳالهيون پڙهي مون کي آسيس ملندي رهي آهي. سڀ ڪم ڇڏي، سندس ڪتاب پڙهندو آهيان، جن ۾ ديس ديس جون دلچسپ ڳالهيون، معلومات، مزي وارا جملا، تشبيهون ۽ حسن جو ذڪر هوندو آهي.

الطاف جڏهن ڪجهه لکڻ لاءِ ڪتاب جو مسودو مون کي ڏنو، تڏهن اتفاق سان مون کي هڪ ٽي وي پروگرام لاءِ، ماهيگيرن جي زندگيءَ بابت فلم ناهيندڙ ٽيم سان گڏ سمنڊ ۾ وڃڻو پيو. رات جو ئي مون مسودي جو جائزو ورتو، جنهن ۾ سامونڊي حادثن جون ڪهاڻيون ڏنل آهن. ٻئي ڏينهن اسان هڪ ننڍڙي موٽر بوٽ ۾ سوار ٿي، ٽي چار ميل ٻاهر سمنڊ ۾ نڪري وياسين. اڄڪلهه سنڌ جي ساحلي علائقن ۾ سمنڊ مانو آهي، پر اسان جي بوٽ جيئن جيئن ڪناري کان پري ٿيندي وئي، چولين جو چوهه وڌندو ويو. اسان چولين جي رخ طرف وڃي رهيا هئاسين ۽ جيئن ئي هڪ چولي گذرڻ سان ٻي چولي پهتي ٿي، بوٽ "ڇپاڪ" جي آواز سان پاڻيءَ سان ٽڪرائي ٿي. جيڪڏهن چوليون بوٽ جي پاسي ۾ ٽڪرائجن ها ته، اها ضرور اونڌي ٿي پوي ها. ان وقت مون کي ذهن ۾ الطاف جي هن ڪتاب "موج نہ سهي مکڙي" جا ڪجهه واقعا ذهن تي تري آيا ۽ مون پاڻ کي بہ هڪ اهڙو ئي ڪردار تصور ڪيو. ان وقت مون کي عجيب سڪون محسوس ٿيو. مست چولين کي مون پاپوهه مان ڇهڻ جي ڪوشش ٿي ڪئي. پورا ٽي ڪلاڪ اسان ان سمنڊ ۾ شوٽنگ ڪندي گذاريا. (گهٽ ۾ گهٽ منهنجي لاءِ هڪ بوٽ ۾ ٽي ڪلاڪ گذارڻ پهريون تجربو هو)

متي ٻڌايو اٿم ته هن ڪتاب ۾ سمنڊ جي طوفانن ۽ حادثن جون ڪهاڻيون ڏنل آهن. الطاف شيخ جي پڙهندڙن ڪيس خط لکيا هئا ته، هو سندس سامونڊي زندگيءَ ۾ ساڻس پيش آيل حادثن ۽ تڪليفن تي بہ ڪجهه لکي، پر جيئن تہ سامونڊي زندگيءَ ۾ اسان اڃا قدم رکي رهيا هئاسين ۽ اسان جو ملڪ ۽ ماڻهو جپانين ۽ انگريزن وانگر Seafaring ناهي، تنهن ڪري ڪين سامونڊي زندگيءَ جي خوفائتن واقعن ٻڌائڻ سان بددل ڪرڻ بجاءِ هن هميشه سامونڊي زندگيءَ جو بهتر ۽ دلچسپ رخ پئي ڏنو آهي. اها حقيقت آهي تہ پنهنجي دلچسپ تحريرن سان هن سامونڊي زندگيءَ لاءِ ماڻهن جو چاهه وڌايو آهي، پر خوفائتن واقعن نہ ٻڌائڻ وارو نظريو ايترو مناسب ناهي. اهڙا واقعا ٻڌائڻ گهرجن، جيئن ماڻهن ۾ ڏکاين کي منهن ڏيڻ جو جذبو پيدا ٿئي ۽ هو ذهني طرح هر ڳالهه لاءِ تيار رهن. اها زندگي ڪهڙي جنهن ۾ خطرا نہ هجن؟ خطرن کي منهن ڏيڻ ئي زندگيءَ جو رومان آهي. مون کي ياد آهي تہ ننڍي هوندي مان اردو ڊائجيسٽ ۾ اهڙا واقعا دلچسپيءَ سان پڙهندو هوس، جن ۾ سامونڊي جهاز ڪنهن طوفان يا ٽارپيڊو جو شڪار ٿي تباهه ٿي ويندا هئا ۽ ان جا مسافر ٻيڙين ۾ ٻُڪ ۽ اڃ جو مقابلو يا تہ منزل تي پهچندا هئا، يا ڪنهن شارڪ مڇيءَ جو ڪاج ٿي ويندا هئا. تڏهن مان سوچيندو هئس تہ، سنڌيءَ ۾ اهڙيون ڪهاڻيون ڇو نہ آهن؟ سچي ڳالهه هيءَ آهي تہ سنڌي لٽريچر ۽ ائڊوينچر بابت نہ هئڻ جي برابر لکيو ويو آهي. مان ان لاءِ اديبن کي ڏوهه نٿو ڏيان، ڇو تہ هن سماج ۾ زنده رهڻ ۽ پنهنجي قومي مسئلن کي منهن ڏيڻ ئي وڏو "ائڊوينچر" آهي.

بهرحال! هيءُ ڪتاب، جنهن ۾ الطاف ٻين کي پيش آيل سامونڊي حادثن جون ڪهاڻيون ڏنيون آهن، هڪ سٺو قدم آهي ۽ اهو سلسلو جاري رهڻ گهرجي.

الطاف پاڻ چوي ٿو: "سامونڊي سفر هڪ ماڻهوءَ جي زندگيءَ وانگر آهي، جنهن ۾ ڪل خوشي بہ آهي تہ، ڏک ڏاڪڙا بہ." تنهن ڪري اسان لاءِ ڏک ڏاڪڙا پار ڪرڻ لاءِ ذهني سگهيا حاصل ڪرڻ بہ ضروري آهي ۽ اهو ڪم الطاف پنهنجي فنڪارانہ قلم سان ڪري سگهي ٿو. جيئن هن ڪتاب "موج نہ سهي مکڙي" ۾ واقعن کي اهڙيءَ طرح

پيش ڪيو آهي، جو پڙهندڙ کي محسوس ٿيندو، ڄڻ هو بہ ان واقعي جو هڪ ڪردار آهي. ان سان هو خطرن کي منهن ڏيڻ جي سڪيا حاصل ڪري سگهي ٿو. اها ئي ڪتاب جي خصوصيت آهي. پڙهندڙن جي سولائيءَ لاءِ الطاف هر ڪهاڻيءَ جي منڍ ۾ سمجهاڻي ڏئي، ڪين اصل ماحول ڏانهن وٺي وڃڻ جي ڪوشش ڪئي آهي. ڪهاڻين جي عنوان لاءِ شعرن جي چونڊ، ڪتاب کي اجا بہ دلچسپ بڻائي ڇڏيو آهي.

ڪتاب ۾ ڏنل ڪهاڻين ۾ فنڪارانہ Touches ڏئي جنگ جي تباهڪاري، بينڪيت ۽ غلاميءَ کي نندڻ سان گڏ، الطاف خوبصورت نموني تاريخ جا ڪجھ حوالا بہ ڏنا آهن. مون کي يقين آهي تہ هن ڪتاب جا پڙهندڙ الطاف جي ٻين ڪتابن جيترو ئي مزو ماڻيندا ۽ ڪجھ پرائيندا.

نصير اعجاز

4. ڪجھ مون پاران

يونيورسٽي گرانٽس ڪميشن ڪراچي سينٽر جي طرفان اندرون سنڌ جي لئبريرين جو هڪ ڏھ ڏينھن جو سيمينار ترتيب ڏنو ويو هو ۽ 21 ڊسمبر 1082ع تي ان جو افتتاح هو. ان ۾ شامل ٿيڻ لاءِ حيدرآباد کان ڪراچيءَ وئي هيس. انتظام لياقت نيشنل لئبرري جي عمارت ۾ ڪيل هو. افتتاحي تقريب کان پوءِ مهمانن لاءِ رسيپشن بہ هئي. مھمان چانھ بسڪيٽ کائڻ کان پوءِ تقريبا هليا ويا هئا. مان اتي ئي هئس، جو پھرئين سيشن جي صدارت بہ ڪرڻي هئي. اتي ڳالھين ۾ مشغول هئس تہ، دروازي کان هڪ ڄاتل سڃاتل صورت پاڻ ڏانھن ايندي ڏٺم. هٿ ۾ ڪجھ ڪتاب ۽ منھن تي مرڪ، قدم ٿورا تڪڙا، ويجھو آيو تہ ڏٺم، الطاف هو. سلام دعا ٿي. پڇيومانس: هتي ڪيئن؟ چيائين: ”نوان ڪتاب ڇپيا آهن. انھن جون ڪاپيون ڪاپي رائيٽ لاءِ لئبرري ۾ ڏيڻ آيو هوس.“ ڏاڍي خوشي ٿي. چيومانس ڪتابن تي ڪجھ لکي تہ ڏيو. بھرحال! ڪتاب ڏيندي چيائين: هڪ ڪتاب پريس ۾ اٿم، مواد توهان ڪي موڪلي ٿو ڏيان. پيش لفظ تہ لکي ڏجو.

”حاضر“ ڪيس اهو نہ ٻڌايم تہ، سنڌس ڪتاب لاءِ پيش لفظ پاڻ لاءِ اعزاز پئي ڀانيم.

الطاف سان منھنجي ڄاڻ سڃاڻ هڪ لحاظ کان تہ بلڪل واجبي آهي، جو ان کان اڳ صرف هڪ دفعو سنڌي عورت ڪانفرنس ۾ ملاقات ٿي هئي، سا بہ بلڪل مختصر. پاڻ ئي اچي تعارف ڪرايو هئائين ۽ مسطوارا (سنڌس گھر واريءَ) سان گڏ تصويرون ورتيون هئائين. پنھنجي اٿڻيءَ ويھڻيءَ ۽ هلت چلت ۾ بلڪل سنئون سڌو ۽ طور طريقن ۾ Matter of Fact وارو طريقہ ڪار. اها شايد سنڌس طبيعت جي بنيادي خصوصيت هجي يا سنڌس پيشي جي تقاضا. پر مون ان فنڪشن ۾ بہ ڪيس ائين وقت وڃائيندو محسوس ڪو نہ ڪيو. ڏٺم پئي تہ هن ٻہ اسٽالن تي چڪر پئي هنيا ۽ ڄاڻ سڃاڻ وارن ۽ مون جھڙن اڻ ڄاتن سان بہ واقفيت پئي ڪيائين ۽ فنڪشن جا فوٽو بہ پئي ورتائين.

هونئن ليکڪ ۽ پڙهندڙ جي حيثيت سان الطاف ۽ منھنجو ناتو پراڻو آهي. الطاف جڏهن کان لکڻ شروع ڪيو آهي، تڏهن کان پڙهيو اٿمانس. هن کان اڳ سنڌس تحرير ڪي ڪڏهن تنقيدي نظر سان نہ ڏٺم، جو سنڌس تحريرون عام پڙهندڙ لاءِ معلومات ۽ دنيا جي ڏورانھين ملڪن جي دلچسپ قصن جا خزانا ڪنيو اچن. سنڌس لکت تمام شگفتہ ۽ اتساھ ڏياريندڙ آهي.

اها ڳالھ نہ رڳو مان، پر هر پڙهندڙ محسوس ڪندو هوندو. ڪنھن بہ واقعي ڪي بيان ڪرڻ مھل الطاف ان جو پس منظر، پيش منظر، تاريخ جاگرافي ۽ تمام جزئيات اهڙي تہ پيرائتي ۽ اثرائتي نموني سان پيش ڪري ٿو، جو پڙهندڙ جو تحرير کان علاوه، سنڌس ذهانت ۽ معلومات کان اثر نہ وٺڻ ممڪن نہ آهي. انهن سڀني ڳالھين ڪي بيان ڪندي، هن ۾ ڪو تصنع نہ ٿو محسوس ٿئي. لڳندو آهي تہ ليکڪ پاڻ ان ماحول جو هڪ جز آهي.

سنڌس لکت ۽ بيان ۾ انهن سڀني خصوصيات جو موجود هئڻ ان ڳالھ ڪي ظاهر ڪري ٿو تہ ڪيس پنھنجي ڪم سان عشق آهي ۽ ان کان وڌيڪ عشق ان ڳالھ سان تہ هو انهن سڀني تجربن ۾ اسان ۽ توهان ڪي بہ شامل ڪري.

هن مهل تائين سنڌ جا الائي ڪيترا ماڻھو دنيا جي ڪھڙي ڪھڙي ڪنڊ ۾ نہ ويا هوندا، پر ڪنھن بہ سنڌي اديب سفرنامي واري صنف ڪي اڳتي وڌائڻ لاءِ ڪابہ اهڙي شعوري ڪوشش نہ ڪئي هوندي، جھڙي ڪوشش لاشعوري طور تي الطاف ڪري رهيو آهي.

شروع ۾ تہ هن محض ڪجھ تجربا ئي بيان ڪرڻ چاهيا هوندا، پر پوءِ هر سفر کان پوءِ ڪتاب (اهڙي طرح سفر ۽ ڪتاب... سفر ۽ ڪتاب... ۽ الله ڪري تہ سلسلو جاري رهي) جنهن جو سلسلو اڃا جاري آهي. اهڙي تہ تيزيءَ سان سفرنامن جي لسٽ ۾ اضافو ڪيو آهي، جو سند باد وارو رڪارڊ تہ ڪڏهوڪو ٽٽي چڪو هوندو، بلڪ هن پنھنجا ڪيئي رڪارڊ قائم ڪرائي ڇڏيا هوندا. البتہ سندباد جي مقابلي ۾ الطاف جا سفر هيبتناڪ، دهشتناڪ ۽ خوفناڪ نہ پر خوشگوار ۽ دلچسپ رهيا.

الطاف شيخ جا ايڪيھ ڪتاب ڇپجي چڪا آهن ۽ جيستائين هي ڪتاب توهان تائين پهچي، تي سگهي ٿو تہ پنج ڪن ٻيا ڪتاب بہ ڇپجي اچن، ڇو جو جنهن رفتار سان الطاف لکي ٿو، ۽ وري ڇپائڻ لاءِ ڪوشان ٿئي ٿو، تنهن مان ظاهر ٿو ٿئي تہ رفتار روز بروز وڌندي، گهٽبي نہ.

زير نظر ڪتاب ”موج نہ سهي مکڙي“ الطاف جي لکيل ٻين ڪتابن کان موضوع جي اعتبار کان ان لحاظ کان مختلف آهي، جو سفرناما تہ ان ۾ بہ بيان ڪيل آهن، پر اهي سفر سنڌس عمدن سفرن جي پيٽ ۾ خوف ڏياريندڙ آهن.

هن کان اڳ جيترا ڪتاب پڙهيا اٿئون، تن ۾ تہ ساموندي سفر اهڙو تہ حسين، دلڪش ۽ خوشگوار بيان ڪيو ويو آهي، جو پڙهندڙ تہ اڄ ئي جهاز جي ٽڪيٽ ڪٽي ونجي. پر هن ڪتاب پڙهڻ کان پوءِ شايد هڪ لمحي لاءِ ڪو سوچڻ تي مجبور ٿي پوي تہ، نہ ٻيلي! ساموندي سفر ڪو صفا سهنجو بہ ناهي. انهن خوفائتن سفرن بيان ڪرڻ جو الطاف وٽ هڪ سبب آهي — جيئن پڙهندڙن کي هن ساموندي سفر جو خوشگوار پهلو ڏيکاريو آهي، تيئن ڪين اهو بہ ٻڌايو وڃي تہ سفر ڪٽي کهڙو بہ هجي، پر ان ۾ Risk بهرحال آهي ۽ ساموندي سفر ان معاملي ۾ ڪجھ اڳيرو ئي ڏسجي ٿو.

انهن سيني واقعات کي بيان ڪرڻ سان گڏوگڏ الطاف جيڪا هڪ تمام سٺي ڪوشش ڪئي آهي، سا آهي ٽيڪنيڪل اصطلاحات جي وضاحت. هونئن جي اهي اصطلاحات يا اکر جيئن جو تيئن رکجن تہ شايد پڙهندڙ جي انهماڪ تي ڪوبہ اثر نہ پوي، پر انهن جي وضاحت هر پڙهندڙ لاءِ لفظن ۽ Terms کي ايترو تہ سولو ڪري ڇڏيو آهي، جو هر واقعي ۽ واسطي سان واسطو رکندڙ اصطلاحات، پڙهندڙ مزو وٺي پڙهندو ۽ سمجهندو.

الطاف جي اها شعوري ڪوشش ان ڪري بہ قابل تعريف آهي، جو اهو اضافو سنڌس تحرير ۽ بيان کي وڌيڪ مقصدي بنائي ٿو. محسوس ٿو ٿئي تہ ليکڪ آڏو پڙهندڙن جو هڪ تعداد آهي، جن کي هو پنهنجي وس آهر هر معلومات مهيا ڪرڻ چاهي ٿو. اهڙي نموني عام پڙهندڙ سان گڏوگڏ هر اهو ماڻهو، جيڪو ساموندي سفر ۾ خاص دلچسپي رکندو هوندو، تنهن لاءِ بہ وڏي مدد ملي ٿي.

جيستائين انداز بيان آهي، الطاف اڳي کان اڳرو پيو پائنجي. ٻولي تي سنڌس عبور چڱي کان چڱي ليکڪ سان پيٽي سگهجي ٿو.

ڪتاب پڙهڻ مهل ذهن ۾ هڪ خيال جيڪو اڀري ٿو، سو اهو تہ جنهن بہ ڪتاب هڪ دفعو هٿ ۾ کنيو، سو ان کي پوري ڪرڻ کان سواءِ مشڪل ڇڏي، جو ڪتاب ۾ جيڪي قصا بيان ڪيا ويا آهن، سي موضوع ۽ مواد جي لحاظ کان دلچسپيءَ ۽ تجسس جو جز رکن ٿا ۽ پڙهندڙ لاءِ ان ۾ وڏي ڪشش آهي.

آخر ۾ مان چوڻ چاهيندس تہ الله ڪري تہ الطاف جي سفر ڪرڻ ۽ سفرناما لکڻ جي اسپيڊ ايتري تہ وڌي جو هلندڙ سال ۾ ئي هو پنهنجن ڇپيل ڪتابن جي سينچري مڪمل ڪري.

سڪ مان
مهتاب اڪبر راشدي
21 جنوري 1983ع

5. ٽائٽانڪ پلا ڇو؟

ڇا ٽائٽانڪ جهاز سامونڊي تواريخ ۾ پهريون جهاز هو جيڪو ٻڏو؟ نہ، هرگز نہ.
ڇا ٽائٽانڪ کان اڳ يا پوءِ ڪوبہ جهاز نہ ٻڏو آهي؟ ڪيترا ئي ٻڏا آهن ۽ اڃ تائين ٻڏندا اچن.
تہ پوءِ پلا ٽائٽانڪ جهاز جي حادثي تي ايڏي واويلا ڇو؟ ٽائٽانڪ کي ايڏي اهميت ڇو ڏني وئي، جو ان جي ٻڏڻ کان پوءِ جهازن ۾ مسافرن جي سلامتيءَ جو سختيءَ سان خيال رکڻ لاءِ ڪيترا ئي اپاءَ ورتا ويا. ورلڊ مئريٽائيم يونيورسٽي مالمو (سئيڊن) ۾ M.Sc ڪرڻ وقت هڪ اهڙو بہ اسان جو سبجيڪٽ هو، جنهن ۾ حادثي هيٺ آيل جهاز تي بحث مباحثو هلندو هو. ٽائٽانڪ جهاز جي Case Study مهل انگريز پروفيسر البرٽن کي ڏاڍيون خارون اينديون هيون. چوندو هو ٽائٽانڪ کان وڌيڪ بيا اهم جهاز ۽ حادثا آهن، پر هن جهاز جي حادثي کي اهم بنائڻ ۾ وڏو ڪردار پريس وارن جو آهي ۽ اخبار وارن ان کي گهڻي اهميت ان ڪري ڏني، جو هن جهاز ۾ ٻڏي وڃڻ وارا دنيا جا امير ۽ اهم ماڻهو هئا. آفريڪا جي ڪنهن ڏورانهين ڳوٺ ۾ پنجاهہ مزدور مري وڃن تہ، اخبار جي آخري صفحي تي ٽن سٽن جي هڪ ڪالمي خبر ايندي، سا بہ اخبار ۾ جاءِ بچي تہ. ان جاءِ تي انگلينڊ جو پرائيم منسٽر جان ميجر يا اٽليءَ جي فلم ائڪٽريس صوفيه لارين جو رستي ۾ هلندي پير ترڪڻ ڪري موت ٿي پوي تہ، اخبار جي نہ فقط پهرين صفحي تي خبر اچي وڃي، پر لنڊن ۽ روم جون گهٽيون صاف رکڻ لاءِ پارليامينٽ ۾ بل پاس ٿي وڃن.
بهرحال! ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ، ٻڏي ويل مسافرن جو وڏو تعداد امير ماڻهن جو هو. غريب غربي جو نہ هو، پر ان کان علاوه ٻيون بہ ڪجهہ ڳالهيون آهن، جيڪي ٽائٽانڪ جهاز جي حادثي کي اهم بنائين ٿيون.
مسافر جهاز هوڻ ۽ بہ عام جهازن کان بهتر نموني سان نهن ٿا. منجهن Safety Factor (سلامتيءَ جو درجو) وڌيڪ ٿئي ٿو ۽ هي جهاز تہ ان دور ۾ نهنڌڙ بين پئسينجر جهازن کان تمام مضبوط ۽ سلامتيءَ وارو ناهيو ويو هو. ايتري قدر جو هن جهاز کي Unsinkable جو لقب ڏنو ويو هو. يعني ان کي اهڙي نموني سان Buoyancy Tank وغيره ناهيو ويو هو،وجهي جو جهاز کي اونڌو ڪري هيٺ ٻوڙيو وڃي ها، تہ بہ مٿي اپڙي سمنڊ جي مٿاڇري تي تري ها. (اهو ائين آهي جيئن ڪنهن ماڻهوءَ جي پٽ سان هوا سان ڀريل وڏو ڦوڪڻو ٻڌي ڇڏجي. پوءِ ظاهر آهي تہ هن کي پاڻيءَ ۾ زور ڏئي اندر ٻوڙڻ جي ڪوشش ڪبي تہ بہ هو مٿي تري ايندو)
انهن ڏينهن ۾ پئسي وارن ماڻهن کي جهاز ۾ چڙهڻ جو ڏاڍو شوق هو، پر ڪين ۽ سندن دوستن عزيزن کي اهو ڊپ ٿيندو هو تہ، ڪٿي جهاز ٻڏي نہ وڃي. اهڙي Scenario (تناظر) ۾ ٽائٽانڪ جهاز جي نهڻ وارن ڏينهن ۾ ئي سيني کي ٻڌايو ويو هو تہ انگلينڊ جي جهازران ڪمپني هڪ اهڙو جهاز ناهي رهي آهي، جيڪو ٻوڙڻ سان بہ نہ ٻڏندو. نتيجي ۾ هن جي Maiden Voyage (پهرين سفر) ۾ ئي دنيا جا اهم ماڻهو چڙهي پيا ۽ مجون ٿا تہ جهازن جا حادثا ٿيندا رهن ٿا – گهڻو ڪري تڏهن جڏهن جهاز پراڻا ٿين ٿا يا انهن جهازن جا گهڻا حادثا ٿين ٿا، جيڪي سادي مال مان ناهيا وڃن ٿا، پر هن جهاز سان اهي ڳالهيون هرگز لاڳو نہ هيون. جهاز سال بہ پراڻو نہ هو. بلڪ پهرين Voyage (سفر) تي ئي حادثي جو شڪار ٿي، ٻڏي ويو هو. جهاز تمام سني مٽيريل مان ناهيو ويو هو. هر شيءِ اوچي کان اوچي استعمال ٿيل هئي، پر هن جهاز ۽ ان ۾ چڙهيل مسافرن جي قسمت ئي اهڙي هئي جو غلط نموني سان سامان رکڻ ڪري اٿلڻ يا ڪنهن ٻئي جهاز سان ٽڪرائجڻ بدران، هڪ برف جي ڇپ (Iceberg) سان وڃي لڳو.

برف جون ڇپون Iceberg

دنيا جي اتر قطب (توڙي ڏکڻ قطب) ڏي جيترو ويجهو وڃبو، اوترو گهڻي ٿڌ ملندي. آخر اهڙو هنڌ شروع ٿي ويندو، جتان کان وڌيڪ اڳيان سخت سيءَ ڪري سڄو سمنڊ برف وانگر جميل ملندو. اونهاري جي موسم ۾ سمنڊ جا ڪجهہ برفاني حصا باقي ڪان ڇڇي ڌار ٿي، پاڻيءَ ۾ ترڻ لڳندا آهن. اتر ناروي ۽ ڪئناڊا پاسي جهاز هلائيندي برف جون اهي ڇپون (آئيس برگ) نظر اينديون آهن. اهي آئيس برگ ڪافي وڏا ٿين ٿا. ڪي ڪي تہ جهاز کان بہ ٻيڻا ٽيڻا وڏا ٿين ٿا، پر تعجب جي اها ڳالهہ آهي تہ سمنڊ جي مٿان نظر ايندڙ هي آئيس برگ سڄي آئيس برگ جو فقط هڪ حصو هوندا آهن. جيئن جهاز جيترو نظر اچي ٿو، اوترو سمنڊ اندر بہ ٿئي ٿو. اهڙيءَ طرح نظر ايندڙ

هيءَ ”برف جي چپ“ اصل ۾ ”آئيس برگ“ جي فقط Tip (ذرڙو) ٿئي ٿي، باقي ان جو انوڻ يا نائوڻ جيترو حصو سمنڊ اندر ٿئي ٿو. ان ڪري هنن آفت جيڏن آئيس برگس سان پاڻيءَ جو جهاز ٽڪرائجي تباهه ٿي سگهي ٿو.

ناٽ:

سمنڊ تي هلندڙ جهاز جي رفتار جو يونٽ ناٽ (Knot) آهي. هڪ ناٽ معنيٰ ”هڪ ناٽيڪل ميل في ڪلاڪ“ رفتار. ڪنهن جهاز جي رفتار 25 ناٽ آهي، معنيٰ هڪ ڪلاڪ ۾ پنجويهه ناٽيڪل ميل هلي ٿو.

ناٽيڪل ميل:

ناٽيڪل ميل زمين جي عام ميل کان ڪجهه وڏو ٿئي ٿو. هڪ ناٽيڪل ميل دراصل هڪ ”منٽ“ آهي، جيڪو حسابن يا جاگرافيءَ جو شاگرد تہ چڱيءَ ريت سمجهي ٿو، پر هڪ عام ماڻهوءَ جي ڄاڻ لاءِ عرض آهي تہ هر گول دائري کي 360 ڊگريون ٿين. ان جو مثال ائين سمجهي سگهجي ٿو تہ جيڪڏهن هڪ گدري جون 360 هڪ جيڏيون قاروڻ هجن (جيڪو ڪم آهي تہ ڏکيو پر سمجهو تہ ڪا اهڙي وڏي شيءِ آهي، جنهن جون سولائي سان ڪري سگهجن) تہ هر قار جي وچ واري ٻاهرين ويڪر هڪ ڊگري مفاصلو ٿيو. هاڻي ان کي وري سٺ حصن ۾ ورهائجي تہ هر حصي جي ويڪر هڪ منٽ ٿيو. ڌرتي بہ هڪ گدري مثل آهي، جنهن جون (360x60) يعني 21600 قاروڻ ڪجن تہ هڪ قار جي ٻاهرين وچ واري (يعني خط استوا واري حصي جي) ويڪر هڪ منٽ ٿي ۽ اهو مفاصلو يعني هڪ منٽ دراصل هڪ ناٽيڪل ميل ٿيو. ٻين لفظن ۾ خط استوا (Equator) وٽ ڌرتيءَ جو گهيرو ايڪيهه هزار ڇهه سؤ ناٽيڪل ميل آهي. پر ان ساڳئي گهيري تي جيڪڏهن ڪار هلي تہ ان جو ميٽر 25000 ڪن ميل رڪارڊ ڪندو. يعني ناٽيڪل ميل Statue (زمين تي ماپڻ واري) ميل کان وڏو ٿيو.

خط استوا:

خط استوا (Equator) اها خيالي ليڪ آهي، جيڪا دنيا جي پوري وچ تان لنگهي ٿي ۽ ڌرتيءَ کي ٻن هڪ جيڏن حصن ۾ ورهائي ٿي.

6. ٽائٽانڪ جهاز

ويهين صديءَ جي شروع ٿيڻ وارن ڏينهن جي ساموندي نظاري جو تصور ڪجي تہ، ڪاٺ جي وڏين ٻيڙين سان گڏ ڪيترا ئي وڏي سائيز جا لوهي جهاز، دنيا جي سمنڊن ۾ هلڻ شروع ٿي ويا هئا ۽ سامان (Cargo) وارن جهازن کان علاوه مسافر کڻڻ وارا ”پئسينجر جهاز“ بہ هلڻ شروع ٿي ويا هئا، جيڪي مسافرن کي يورپ کان ڪٽي وڃڻ کان علاوه آمريڪا، آفريڪا ۽ ايشيا جي ملڪن جي سير ۽ تفريح لاءِ ڪٽي ويندا هئا. هوائي جهاز تہ اڃا نڪتا نہ هئا، جن ۾ ماڻهو هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ وڃن. ان ڪري غريب توڙي وڏا ماڻهو پاڻيءَ جي جهازن ۾ سفر ڪندا هئا ۽ سچ تہ انهن ڏينهن ۾ پاڻيءَ جي جهازن (Passenger Ships) جو وڏو اوج هو ۽ انهن جهازن تي سير ڪرڻ وڏي ڳالهہ (Status Symbol) سمجهيو ويو ٿي. دنيا جا امير ماڻهو، حسين فلم ائڪٽريسون، حاڪم، راجا، ڳائڻا، رانديگر، هيرن جا واپاري، وڏا جاگيردار پنهنجين محبوبائن يا آل عيال سان گڏ پاڻيءَ جي جهاز تي سفر ڪندا هئا. انهن جهازن کي هلائڻ وارن جي بہ وڏي لئہ هئي، جو انهن کي سفر دوران وڏين ۽ اهم شخصيتن سان ملڻ جو موقعو مليو ٿي. (اسان تہ جڏهن جهاز هلائڻ شروع ڪيا تہ هوائي جهاز ايترا گهٽا، ايترو وڌا، ايترو تيز رفتار ۽ گهٽ ياڙي وارا هلڻ لڳا جو آهستي آهستي متي ذڪر ڪيل اهم شخصيتن پاڻيءَ جي جهاز تي چڙهڻ ئي ڇڏي ڏنو ۽ وقت پوري ٿيڻ تي ڳريل يا ٻڏي ويل جهازن جي بدران نون جهازن جنم وٺڻ ڇڏي ڏنو. ظاهر آهي، مالڪن ڏنو تہ وڏا (امير) ماڻهو هاڻ پاڻيءَ جي جهاز ۾ چڙهن ئي ڪو نہ ٿا، وڏيڪ مسافر جهاز نهرائڻ مان ڪهڙو فائدو؟ ۽ هاڻ تہ اهڙي حالت آهي جو ڪراچي ۽ ڪلڪتي جي بندرگاهہ ۾ ڪم ڪندڙ ڏمالي يا نيوڪئسٽل ۽ ڪيپ ٽائون جي ڪوئلي جي ڪاٽين ۾ ڪم ڪندڙ بہ هوائي جهاز ۾ ئي سفر ڪن ٿا) بهرحال! ويهين صديءَ جي شروعات ۾ پاڻيءَ جي جهازن جي بلي بلي هئي. ڪنهن ڪمپنيءَ جو هڪڙو جهاز هليو پئي تہ، هن ٻئي جهاز کي بہ نهرائڻ جو آرڊر ڏئي ڇڏيو ٿي. هڪ پراڻو ٿي پنهنجي مقرر حياتي ختم ڪئي ٿي تہ، مالڪن ان هڪ بدران بہ مسافر نهرايا ٿي، جو ڏينهون ڏينهن سير يا سفر ڪرڻ وارن سياحن ۽ مسافرن جو تعداد وڌي رهيو هو. وڏيءَ ڪمائيءَ کان علاوه جهازران ڪمپنين ۽ مالڪن جي وڏي لئہ ۽ ناموس هئي. جهاز سڙهن (Sails) تي هلڻ بدران ٻاڦ تي هلندا هئا. يعني هوا ۽ ساموندي لهرن جي رحم وڪرم تي ياڙڻ بدران، جهاز هلائڻ واري طاقت ٻاڦ هٿ ۾ هئي. جهاز جي جنهن وقت وٽي رفتار گهٽائي وڌائي سگهجي ٿي ۽ جهاز کي ساڄي کابي موڙڻ پڻ آسان ٿي پيو هو.

جهاز جو پنکو (Propeller) جنهن جي هلڻ سان جهاز اڳتي وڌي ٿو، ٻاڦ تي هلندڙ اسٽيم انجڻ (يعني پسٽن ۽ سلينڊر واري انجڻ) يا ٽربائين (جڃهن پرن واري پنکي تي ٻاڦ جو ڦوهارو هڻي هلائڻ واري مشين) ذريعي هلايو ويو ٿي. (پوءِ ٻن ٽن ڏهاڪن سالن بعد ڊيزل انجڻ بہ عام ٿي وئي، جنهن ۾ تيل سنئون سڌو سلينڊر اندر وجهي ساڙيو ويو ٿي ۽ ڌار ٻاڦ ناهڻ وارن بئالرن جي تڪليف کان بچاءُ ٿي ويو.)

ويهين صديءَ جي انهن شروعاتي سالن ۾ (جڏهن ٽائٽانڪ جهاز جنم ورتو هو) پئسينجر (مسافر) جهاز کان بہ ڪمپنيون تمام مشهور هيون: وائيٽ اسٽار (سفيد تاري واري) ڪمپني ۽ ڪنارڊ (Cunard) جنهن جا راڻي ايلزبيٿ ۽ ميري نالي جهاز هينئر بہ هليا پئي.

ٻئي جهازران ڪمپنيون انگلينڊ جون هيون ۽ ٻنهي جو پاڻ ۾ وڏو مقابلو هليو ٿي. هر هڪ چاهيو ٿي تہ هن جا مسافر کڻڻ وارا جهاز ٻي ڪمپنيءَ کان وڏا هجن، سهٽا هجن، تڪا هلندڙ هجن ۽ سڀ کان وڏي ڳالهہ تہ وڏيءَ سلامتيءَ وارا هجن ۽ هر وڏو ماڻهو ان ڪمپنيءَ جي جهازن ۾ چڙهي. جهاز تي پهرين فقط مسافرن جي رهڻ لاءِ هنڌ بسترا هئا. هنگڻ مٽڻ لاءِ جهاز جي ڇيڙي تي تڏهن ٽوئلٽن جي اڏاوت هوندي هئي، جتي وڃي هرڪو فارغ ٿي ايندو هو. نہ ڪموڊ، نہ پائيپ، نہ گٽر سسٽم، نہ چڪڻ جي زنجير، هر ڪم ڊائريڪٽ هو. يعني متي مسافر سوراخ واري تختي تي وينو آهي ۽ هيئان سمنڊ پيو وهي. پر پوءِ تہ سائين جيئن جيئن مسافرن جو معيار ۽ ٽڪيٽ جو اگهہ وڌندو ويو تہ جهاز بہ ان مطابق اعليٰ کان اعليٰ ٿيندا ويا. سيني مسافرن کي ڳاهٽ ڪري هڪ ڊيڪ تي رهائڻ بدران، جهازن تي ٽي ٽي چار چار ماڙيون نهي ويون، جن تي اڪيلن لاءِ، جوڙن جوڙن لاءِ ۽ ٻارن ٻچن سان رهڻ وارن لاءِ خوبصورت ڪمرا ۽ اٽيچڊ ٻاٿ نهي ويا. مسافرن جي سهوليت ۽ وندر لاءِ جهازن تي

کلب، سئمنگ پول، راندين جا ميدان ۽ ڪمرا، هوٽلون ۽ انهن ۾ ناچ گاني جي بندوبست لاءِ خوبصورت ڳائٽيون ۽ خدمتگار چوڪريون رکيون ويون. فرانس، اٽلي، اسپين وارن جا جهاز پڻ دنيا جي سمندن تي هليا پئي، پر وڏي لئي انگليند وارن جي هئي، جنهن جي بادشاهه يا راڻي جي حڪومت ڌرتيءَ جي چوٿاري هئي ۽ جنهن جي حڪومت جي سج لهڻ جو نالو ئي نٿي ورتو. ٻيا مسافر ته نهيو، سندن ملڪ جا انگريز ئي ايترا هئا، جو هنن جا جهاز مسافرن سان هر وقت ٽپ ٽي ٽي هليا. هر ڪمپنيءَ جڏهن نئون جهاز ٺي نهرايو ته پهريان کان بهتر ٺي نهرايو ۽ خاص ڪري سندس مقابلي جي ڪمپنيءَ جي جهازن کان ته هر صورت ۾ گوءِ کٽي وڃڻ ٺي چاهيو.

سن ١٩٠٧ع ۾ ڪنارڊ ڪمپنيءَ ٻہ تمام وڏا ۽ تيز رفتار مسافر جهاز هلائڻ شروع ڪيا. هڪ ٻٽيهه هزار ٽن وزني (هڪ ٽن ۾ اناويهه مڻ ٿين ٿا) ”لوسيتانيا“ نالي ۽ ٻيو ٽيٽيهه هزار ٽن وزن جو ”موريطانيا“ نالي جهاز. ٻنهي جهازن تي ڀاڦ وارا ٽربائين لڳل هئا. جهاز نهرائڻ وقت مالڪن پنجويهه ناٽ رفتار لاءِ آرڊر ڏنو هو، پر پوءِ نهي راس ٿيڻ مهل ورتل چڪاس (Trial) ۾، ٿوري بعد ۾ ان کان ٻہ گهٽي رفتار سان هليا ٿي. ڪنارڊ (Cunard) ڪمپنيءَ جي انهن جهازن جو مقابلو ڪرڻ لاءِ، مخالف ڪمپني ”وائيٽ اسٽار“ ان کان ٻہ وڏا اٽڪل چاليهه ايڪيتاليهه هزار ٽن وزن جي ٽن جهازن جو آرڊر ڏنو، پر هنن جي رفتار ٿوري گهٽ ٻاويهه ناٽ کن رکرائي. اهي ٽي جهاز هئا: اولمپڪ، ٽائٽانڪ ۽ جائگنٽڪ (Giagantic). جائگنٽڪ جهاز جو نالو بعد ۾ بدلائي برٽانڪ (Brittanic) رکيو ويو. برٽانڪ جهاز نهڻ بعد وائيٽ اسٽار ڪمپنيءَ پاڻ هلائڻ بدران وڪٽي ڇڏيو ۽ مسافر جهاز تي هلڻ بدران اسپتال تي هليو ۽ ڪجهه سالن بعد ۾ٍئنج سمنڊ (Mediterranean) ۾ مائين (Mine) يا تارپيڊو لڳڻ ڪري ٻڏي ويو.

اولمپڪ جهاز جنهن 1911ع ۾ هلڻ شروع ڪيو، ڇهہ ست مهينن بعد (1912ع جي شروع ۾) انگليند نيوي جي هڪ جنگي جهاز سان ٽڪرائجڻ ڪري ڏکجي پيو ۽ مسافر ڪٽڻ بدران خشڪ گوديءَ ۾ مرمت لاءِ ڇهہ مهينا کن اچي بيٺو. هي اهو وقت هو جو جهاز جي مرمت پوري ٿيڻ تائين جهاز جي مالڪن، هن جهاز تان ڪيپٽن (اي، جي، سمٿ)، چيف آفيسر ۽ ٻين کي اولمپڪ جهازن تان بدلي ڪري ٽائٽانڪ جهاز هلائڻ لاءِ موڪليو، جن بدقسمتيءَ سان پهرين ئي سفر ۾ جهاز کي ٻوڙيو ۽ ٻڏڻ وقت اولمپڪ جهاز جي مرمت مڪمل ٿي چڪي هئي ۽ ٽائٽانڪ جهاز جي مسافرن کي جن جهازن بچايو، اولمپڪ انهن مان هڪ هو.

هر نئون جهاز نهي راس ٿيڻ مهل چڪاس خاطر ڪلئي سمنڊ ۾، هر رفتار ۽ هر نموني سان هلايو ويندو آهي ته، ڪٿي ڪو نقص ته نہ رهجي ويو آهي. انگليند جي ”هارلنڊ ۽ وولف“ جهازساز ڪمپنيءَ بيلفاسٽ شهر ۾ 3 مئي 1911ع تي هن جهاز يعني ٽائٽانڪ جهاز جو لوهي ڍانچو مڪمل ڪري، خشڪي تان ترڪائي پاڻيءَ ۾ آندو. ان بعد ڏهہ يارهن مهينا ڪن ان ۾ جهاز جو پنڪو هلائيندڙ انجڻ ٽربائين ۽ ٻيون مشينون لڳنديون رهيون. ڪمرا، هوٽلو ۽ ان ۾ استعمال ٿيڻ جو فرنيچر ۽ ٻيو سامان ٺهندو رهيو. ٻي اپريل 1912ع تي صبح جو ڇهين بجي ٽائٽانڪ آخري چڪاس (Sea Trial) لاءِ جهاز جي مالڪن، جهاز هلائيندڙن ۽ جهاز ناهيندڙن سان گڏ بيلفاسٽ بندرگاهه مان نڪتو. هر شيءِ کي چيڪ ڪيو ويو ۽ شام جو وري بندرگاهه ۾ آيو، جتي جهاز ناهيندڙ مستري مزدور لٿا ۽ جهاز مالڪن حوالي ڪيو ويو.

نئون جهاز مالڪن حوالي ڪرڻ بعد ٻہ هڪ ٻہ ماڻهو، جهاز ناهيندڙ ڪمپني، ان جهاز تي سال ڪن لاءِ رکندي آهي، جيئن ڪا ڪمي پيشي هجي ته اهي درج ڪندا رهن. سو هارلنڊ ۽ وولف جهاز ساز ڪمپنيءَ جو مئنيجنگ ڊائريڪٽر ٿامس (جنهن هي جهاز ٽائٽانڪ ڊزائين ڪيو هو) جهاز تي ئي ترسي پيو، جنهن کي هاڻ مسافر ڪٽي نيويارڪ وڃڻو هو. (جهاز جي حادثي ۾ اهو اير ڊي ۽ ڪجهه ٻيا شپ يارڊ جا انجنيئر پڻ فوت ٿي ويا)

بيلفاسٽ مان نڪرڻ بعد جهاز سائوٿمپٽن جي بندرگاهه ۾ پنهنجي پهرين سفر (Maiden Voyage) جي تياري لاءِ آيو. ظاهر آهي جهاز ناهڻ وارا فقط جهاز ناهي ڏيندا – تيل پاڻي، ڪاڄو پيتو، هنڌ بسترا ته نہ ڏيندا. اهي شيون مالڪ يا انهن جا نمائندا: جهاز هلائيندڙ آفيسر يا جهاز جو ڪاروبار هلائيندڙ ايجنسي ونندي آهي. انهن ڏينهن ۾ جهاز تي ٻارڻ لاءِ تيل بدران ڪوئلو استعمال ٿيندو هو. انگليند ۾ ڪوئلو جام آهي پر ٽائٽانڪ جهاز جي بدقسمتي چئجي، جو انهن ڏينهن ۾ ڪوئلي وارن جون اسٽرائيڪون هلي رهيون هيون ۽ پوءِ بندرگاهه ۾ بيٺل

وائيٽ اسٽار جھازران ڪمپنيءَ جي ٻين جھازن ڪان ٿورو ٿورو ڪوئلو اوڌر تي ونڌو پيو. پوءِ بہ جيترو ڪوئلو ڪتو تي، اوترو ملي نہ سگھيو ۽ ٽائٽانڪ کي گھٽ ڪوئلو ڪٽي Sail ڪرڻو پيو.

جھاز جي لنگر ڪٽڻ ۽ سائوٿمپٽن بندرگاھ ڇڏڻ جي تاريخ اربع ڏينھن 10 اپريل (1912ع) مقرر ڪئي وئي ھئي ۽ وقت اندر مسافر ۽ مال جھاز تي چڙھي ويو. ڪابہ اھڙي تھڙي ڳالھ نہ ٿي. جملي بہ ھزار بہ سؤ پنجٽيھ مسافر چڙھيا، جن ۾ 337 فرسٽ ڪلاس جا، 271 سيڪنڊ ڪلاس جا، 712 ٿرڊ ڪلاس جا ۽ جھاز ھلائيندڙ ۽ ٻيو عملو 915 ڄڻا ھئا. مسافرن ۾ چون ٿا تہ ڪيترا ئي امير ماڻھو ھئا. ڏھ ڪن تہ ڪروڙ پتي آمريڪن ھئا، جيڪي انگلينڊ گھمڻ بعد ھاڻ پنھنجي ملڪ آمريڪا موٽي رھيا ھئا. باقي ماڻھو مشھور شخصيتون ائڪٽر، ائڪٽريسون، سياستدان، وڏين نوڪرين وارا، سرڪاري ڪامورا ۽ واپاري ھئا. انھن مسافرن ۾ اولمپڪ جھاز جا بہ مسافر ھئا، جنھن جو جنگي جھاز سان ٽڪر ٿي پيو ھو ۽ مرمت ھيٺ ھو ۽ ڪجھ مسافر ساڳيءَ ڪمپنيءَ جي ھڪ ٻئي جھاز ”اوشنڪ“ جا بہ ھئا، جنھن جھاز ڪوئلو نہ ملڻ ڪري پنھنجو نيويارڪ وڃڻ جو سفر ڪئنسل ڪري ڇڏيو ھو. مسافرن ڪان علاوه جھاز تي ٽپال جا ٽي ھزار ڪن ٿيلھا، ڇھ ھزار ٽن بارڻ ۽ باق ناھڻ لاءِ ڪوئلو ۽ مسافرن جو ھزار ڪن ٽن سامان ۽ ڪارگو ھو. چيو وڃي ٿو تہ جھاز تي چڙھيل مسافرن جي سامان ۾ ڪيترا ئي قيمتي ھيرا جواھر ۽ ڳھھ ڳنا ھئا. (پر سخت ڳولا بعد بہ ايتري مال ملڻ جي پڪ ٿي نہ سگھي آھي، جو ٻڏل جھاز کي سمنڊ جي تري مان ڇڪائي ٻاھر ڪڍائڻ جو خرچ ڪجي)

ٽائٽانڪ جھاز جو سائوٿمپٽن مان نڪرڻ بہ حادثي ڪان خالي نہ رھيو. ٽگن کيس ڇڪي بندرگاھ ڪان ٻاھر ڪڍيو ۽ ھاڻي پنھنجي انجڻ ذريعي رفتار وڌائي رھيو ھو تہ (اتي چئنل ۾ ئي آمريڪن لائين ڪمپني جو ”نيويارڪ“ نالي بيٺل جھاز پرسان اچي لنگھيو. سوڙھي چئنل مان ٻن جھازن جي چوچ ۾ اٿيل لھرن ”نيويارڪ“ جھاز کي ڏکي طرف ڪٽي ڌڪو ڏنو ۽ ھن جا پويان رسا ڇجي پيا. ٽائٽانڪ جھاز يڪدم ڪٽي پنھنجي انجڻ بند ڪئي ۽ ”نيويارڪ“ جھاز سان ٽڪرائجڻ ڪان بچي ويو. بھرحال! اتان نڪرڻ بعد ٽائٽانڪ جھاز چربورگ ۽ پوءِ ڪئنس ٽائون (آئرلينڊ) پھتو، جتي ڪجھ مسافر لٿا ۽ ڪجھ چڙھيا ۽ پوءِ خميس ڏينھن (11 اپريل 1912ع) منجھند جو ٻي وڳي ڪئنس ٽائون (Queens Town) ڪان نيويارڪ ڏي روانو ٿيو.

برطانيہ ۽ نيويارڪ (آمريڪا) جي وچ ۾ ائٽلانٽڪ سمنڊ آھي ۽ اڄ بہ ان رفتار وارا جھاز چئن پنجن ڏينھن ۾ ائٽلانٽڪ سمنڊ پار ڪريو، ھڪ پاسي ڪان ٻئي پاسي وڃيو نڪرن. دنيا جي نقشي ۾ ڏسبو تہ نيويارڪ ۽ انگلينڊ (برطانيہ) آمھون سامھون لڳن ٿا، پر اھو ائين ڪاغذ جي نقشي تي لڳي ٿو. ڌرتي ڪاغذ وانگر سڌي ناھي، پر بال وانگر گول آھي. ان ڪري ائٽلانٽڪ سمنڊ اڪرڻ لاءِ ڪجھ گولائي ونڻي پوي ٿي. حقيقت ۾ ٽائٽانڪ جي ڏينھن ڪان وني – بلڪ ان ڪان بہ اڳ ڪان انگلينڊ ڪان آمريڪا وڃڻ لاءِ، بہ ٽي رستا عام ھئا، ۽ اڄ بہ اھي ئي اختيار ڪيا وڃن ٿا. انھن مان ھڪ Great Circle وارو رستو سڏجي ٿو، جنھن ۾ ٿورو اتراھون پاسو ڏئي، سمنڊ پار ڪرڻ ۾ سمنڊ اندر چوليون (ڪرنٽ)، ڪن ۽ سمنڊ مٿان لڳندڙ ھوائون جھاز لاءِ فائديمند ثابت ٿين ٿيون ۽ بھتر رفتار ۽ گھٽ لوڏن سان جھاز دنيا جي ٻئي پاسي ڪان وڃيو نڪري. ٽائٽانڪ جھاز بہ اھو ئي رستو ”گريٽ سرڪل“ وارو ورتو ۽ جنھن رستي جھاز Fastnet Rock نالي ٻيٽ (42°N, 47°W) ڪان لنگھي Nantucket ٻيٽ وٽان ٿي، نيويارڪ پھچي ٿو. اھو روٽ اتر قطب واري برفاني علائقي ڪان ٻاھر آھي، پر بھرحال ڪن ڪن ھنڌن تي سال جي ھنن ڏينھن ۾ برف جون ڇپون Ice berg نظر اچن ٿيون.

خميس ڏينھن ٻي ٻجي ڌاري ھي ٽائٽانڪ جھاز آئرلينڊ جي شھر ڪئنس ٽائون مان نڪتو. شام جو ڊنر تي سيني مسافرن کي ھڪ ٻئي سان ملڻو ھو. وائيٽ اسٽار ڪمپني اعليٰ مسافرن ۽ اوچي ڪاڏي ڪان مشھور ھئي. سڀ مسافر سنا ڪپڙا پائي، رات جي مانيءَ تي آيا. ڪاڏي جي دوران ملڪ جي بھترين بئنڊ ميوزڪ وڄائيندي رھي. جھاز جو ڪئپٽن ۽ ٻيا آفيسر مسافرن سان مليا ۽ خبر چار ڪيائون. ڪاڏي بعد شراب ۽ ڊانس پارٽي ھلندي رھي. موسم صاف سٺري ھئي، سو جھاز کي لوڏا نہ پئي آيا. پر جي اچن بہ ھا تہ بہ مسافرن جي خوشين ۾ ڪو فرق نہ اچي ھا، ڇو جو جھاز ھلائيندڙن ۽ جھاز ۾ چڙھيل مسافرن کي خبر ھئي تہ، وائيٽ اسٽار ڪمپنيءَ پنھنجي ڪمپني ۽ ملڪ جو نالو ۽ ساک مٿاھين رکڻ لاءِ وڏو خرچ ڪري ھي جھاز اھڙو نھرايو آھي، جنھن جي ست اٺ

مختلف حصن مان ڪنهن ۾ بہ جيڪڏهن پاڻي پرجي وڃي، تہ بہ هي جهاز هرگز ٻڏي نٿو سگهي. هڪ حصو تہ ٺهيو، پر ٽي حصا ڦاٽي پون ۽ پاڻي انهن سيني ۾ هليو وڃي (جيڪو آهي تہ ناممڪن چو جو ڪو بہ جهاز پاسي کان اچي ٽڪر هڻندو تہ بہ فقط هڪ حصو ڦاٽي پوندو ۽ ان ۾ ئي پاڻي پرجي سگهندو. سو جي بہ ٽي حصا بہ ڦاٽي پون) تہ بہ جهاز ٻڏي نہ سگهندو ۽ واقعي اها حقيقت آهي جو ان ۾ بيانسي (Bouyancy) جو حساب ڪتاب ڪجھ ان ريت رکيو ويو هو. (اهو حساب ائين آهي، جيئن لوهي دٻي جي تر ۾ هڪ وڏو ڦوڪٽو هوا سان پري ٻڌي ڇڏجي، پوءِ ان کي ڪنن تائين پاڻيءَ سان تار ڪبو، تہ بہ اهو دٻو پاڻيءَ ۾ اندر ٻڏي نہ سگهندو. سو ٽائٽانڪ ۾ بہ اهڙو حساب رکيو ويو هو ۽ بہ ٽي حصا پاڻي پرجڻ تي اهو ڪجھ هيٺ ٿي سگهيو ٿي، پر ٻڏي نٿي سگهيو. شايد ان "حد کان وڌيڪ" پروسي ڪري (يا اجا پهريون ڏينهن هجڻ ڪري) جهاز ٻڏڻ تي جهاز ۾ رکيل Life Boats (ٻيڙيون) بہ چڱيءَ طرح نہ ڏٺيون ويون هيون ۽ اهو ئي سوچيو پئي ويو تہ جڏهن جا مينهن تڏهن جون چڪون. جڏهن جهاز ٻڏندو، تڏهن ڏٺو ويندو ۽ هينئر ڪهڙو ٿو ٻڏي.

ڪنهن کي ڪهڙي خبر تہ قسمت ۾ ڇا لکيل آهي؟ اهو جهاز جنهن جي ٺهڻ وقت کان سڄي دنيا کي ٻڌايو پئي ويو تہ، هي جهاز ٻڏي نہ سگهندو، ٻين لفظن ۾ ٽائٽانڪ جهاز Unsinkable آهي، اهو ائين ٻڏي ويو ڄڻ ڪو خواب هجي. هو ڇا چوندا آهن تہ قدرت چاهي تہ ٻڏا ٻيڙا بہ پار اڪاري ڇڏي. پن ٻوڙين پاتال ۾ پهڻ تارين تون وارو حساب آهي. ڪنهن کي خبر تہ جهاز جو هڪ نہ بہ پر ڏري گهٽ سڀ حصا ڦاٽي پوندا ۽ جهاز ڏسندي ئي ڏسندي ٻڏي ويندو. جان بچائڻ لاءِ ٻيڙين جو وڏو تعداد هوندي بہ مونجهاري ۾ انهن جو چڱيءَ طرح استعمال ٿي نہ سگهندو ۽ ڪيترا مسافر مرڻ گهڙيءَ تائين ٽائٽانڪ جو ٻڏڻ چرچو سمجهندا رهندا. شايد هڪ اهو بہ سبب آهي جو ٽائٽانڪ جو ٻڏڻ هڪ اهم خبر ۽ واقعو ٿيو وڃي ٿو ۽ ٽائٽانڪ کي وڏي اهميت ڏني وئي آهي، نہ تہ پاڻيءَ وارا جهاز تہ اڄ ڏينهن تائين ڪيترا ئي ٻڏندا رهن ٿا.

عام طرح جهازن جي ٻڏڻ جا ڪجھ سبب هي آهن:

1. جهاز پراڻو ٿي وڃي. ڏھ پندرهن سال سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ رهڻ ڪري ڪٽ لڳڻ سبب ان جون لوهي پليٽون ڳري سڙي وڃن ۽ پوءِ هڪ ڏينهن اوچتو سمنڊ جي ٽڪي ڇول ۾ جهاز جي پاسن يا تري جون ڳريل چادرون اکڙي وڃن ۽ سمنڊ جو پاڻي اندر گهڙي وڃي. ٽائٽانڪ جهاز جي ٻڏڻ کان پوءِ جيڪي سخت قائدا ناهيا ويا، انهن موجب جهاز جون لوهي چادرون ٺلهيون استعمال ڪيون وڃن ٿيون ۽ هر پنجين پنجين سال هڪ هڪ پليٽ جي چڪاس ڪئي وڃي ٿي ۽ ٿورو ئي ڳرڻ تي ان جو وڏو حصو ڪٽي، نئين پليٽ لڳائي وڃي ٿي. اڄڪلھ ان سبب ڪري گهٽ جهاز ٻڏن ٿا، پر ٽائٽانڪ وارن ڏينهن ۾ اهي حادثا عام هئا.

2. جهاز جو ٽڪر ٽيڻ تي پيجي پوڻ ۽ پاڻيءَ جي اندر گهڙي اچڻ ڪري ٻڏي وڃڻ. اهو ٽڪر سامهون ايندڙ ٻئي جهاز سان بہ ٿي سگهي ٿو. کاٻي يا ساڄي کان ايندڙ جهاز پاسو چيري سگهي ٿو. سامهون ڪنهن ٻيٽ تي جهاز چڙهي وڃي ۽ سندس سڄو ترو رهڙجي وڃي. سامهون سمنڊ اندر يا ڪجھ ٻاهر نڪتل ٽڪريءَ سان وڃي لڳي. برف جي ڇپن سان لڳڻ ڪري جهازن جو پيجي پوڻ پڻ هڪ عام ڳالھ هئي، جيئن ٽائٽانڪ جهاز جو سمنڊ ۾ ترندڙ برف جي ڇپ (Ice berg) سان ٽڪر ٽيڻ ڪري حادثو ٿيو ۽ قسمت جي بدنصيبي اها تہ ان برف جي ڇپ جي موجودگيءَ جي اڳواٽ ئي خبر پئجي وئي هئي ۽ جهاز هلائڻ واري نيويگيٽر (فرسٽ آفيسر) ٽائٽانڪ کي ان ترندڙ برف جي جبل کان جهاز کي ڏري گهٽ پاسو ڪرائي ورتو هو. پر پري ٽيندي ٽيندي جهاز جو سڄو ساڄو پاسو (جنهن کي جهازي زبان ۾ اسٽار بورڊ سائيڊ سڏجي ٿو) برف جي ڇپ (Ice berg) سان اهڙو تہ بريءَ طرح رهڙيو، جو ٽائٽانڪ جهاز جي ان پاسي جون سموريون لوهي چادرون چوڏن وانگر چيرجي ويون ۽ پاڻيءَ اندر ڊوڪي پيو.

جهاز هلائيندڙ جيتوڻيڪ سمجهي ويا تہ جهاز جي پاسي کي نقصان رسيو آهي، پر هنن کي ايڏي پرواهہ نہ هئي جو جهاز جيڪو ڇهن سٽن حصن ۾ ورهايل ٿئي ٿو، ان جي هڪ حصي ۾ پاڻي اچڻ ڪري ٿورو جهڪو (پاسيرو) تہ ضرور ٿئي ٿو، پر ٻڏي نٿو ۽ ٽائٽانڪ جهاز تہ اهو اڻ ٻڏندڙ (Unsinkable) جهاز ناهيو ويو هو جنهن کي اهڙا برف جا جبل يا جهاز هڪ ٻدران بہ ٿي اچي پاسي کان ٽڪر هڻن ۽ جهاز جا اهي بہ ٽي حصا پاڻي سان پرجي وڃن،

تہ بہ جهاز ٻڏي نہ سگهي! پر قدرت کي تہ ڪجهہ ٻيو ئي منظور هو. جيئن چوندا آهن تہ، ’بندي جي من ۾ هڪڙي صاحب جي من ۾ ٻي‘ يعني Man proposes God disposes وارو حساب هو. جهاز ناهيندڙن يا هلائيندڙن اهو سوچيو بہ نہ هو تہ، هڪ ئي برف جي چپ جهاز جي پاسي سان اها ويڙهہ ڪندي جو ٻہ يا ٽي ٻم بہ نہ ڪري سگهن. جيئن جيئن جهاز ۾ پاڻي پربو ويو، جهاز سمنڊ ۾ ويو ٻڏندو. جهاز هلائيندڙن توڙي مسافرن جا هوش خطا ٿي ويا. بلڪ سندن هوش تہ پهرين ئي خطا ٿيل هئا، جو شام واريءَ پارٽيءَ ۾ سڀ پي اهڙو مست ۽ ٻي اونو ٿي ويا هئا جو ڪين سمجهہ ۾ نہ پئي آيو تہ ڇا وهي واپري رهيو آهي ۽ پوءِ جيئن جيئن حالتن جو جائزو وٺڻ لڳا تہ ويچاريندڙ صورت سندن اکين آڏو اچڻ لڳي تہ مار! جهاز جو هڪ يا ٻہ حصا نہ، پر پنج ڇهہ ئي حصا ڦاٽي پيا آهن ۽ جهاز پيو وڃي سمنڊ اندر گهڙندو. الو رک ڏٽي!

انهن ڏينهن ۾ پري جي شيءِ ڏسڻ لاءِ فقط دوربين (Telescope) هوندو هو. اڄ وانگر رڊار يا ٻيون اهڙيون شيون نہ هيون، جن سان بند ڪمري اندر ويهي، ٿيهہ چاليهہ ميل پري جون شيون، نہ فقط سمنڊ جي مٿان، پر سمنڊ اندر پڻ ڏسي سگهجن ٿيون. انهن ڏينهن ۾ هڪ يا ٻہ خلاصي جهاز جي اڳ واري ڪوهي (Mast) تي مٿي چڙهي، اتان وڃي ڏسندا هئا تہ سامهون ڪا اهڙي شيءِ تہ نہ اچي رهي آهي، جنهن سان جهاز لڳي ٽڪرائجي پوي. ان ڪوهي جي چوٽيءَ تي مينهن، جهڙ ۽ سيءَ کان بچڻ ۽ ويهڻ لاءِ ٿوري اڏاوت ٿيل هوندي آهي، جنهن کي ڪانگ جو آکيرو (Crow’s Nest) سڏبو هو. ٽائٽانڪ جهاز جي ان ”ڪرو نيسٽ“ تي هڪ نہ، پر هر وقت ٻہ ٻہ ڄڻا Look out (جانچ لاءِ) ويٺا ٿي، جن برف جي هن چپ کي چڱو اڳواٽ ڏسي ورتو ۽ سيٽيون ۽ بيوگل وڄائي ”برج“ تي ويٺل همراهن کي سامهون موجود خطري کان آگاهہ ڪيو. (جهاز کي جنهن هنڌ تي ويهي نقشن موجب هلائجي ٿو، ان کي برج سڏجي ٿو) پاڻيءَ جي جهاز جي اها خرابي آهي تہ ان کي اڳيان يا پويان تہ هلائي سگهجي ٿو، پر بريڪ نہ هجڻ ڪري يڪدم هڪ هنڌ بيهارڻ يا اڳيان هلندڙ جهاز کي بيهاري يڪدم پنيان نٽو هلائي سگهجي. ويندي ساڄي يا کاٻي پاسي موڙڻ ۾ بہ وڏي ڪاريگريءَ جي ضرورت پوي ٿي، جو هڪ آفت جيڏي جهاز کي جيڪو اڌ پاڻيءَ ۾ آهي، اڌ ٻاهر، ان کي موڙڻ وقت رفتار ۽ Momentum کي ڌيان ۾ رکڻو پوي ٿو ۽ ٻيو سمنڊ مٿان ۽ اندر تڪيون سامهونديون لهرون ۽ هوا جي ڦرندڙ گرندڙ رخ کي پڻ خيال ۾ رکڻو پوي ٿو. جهاز جو ڪئپٽن اي. جي. سمٿ تمام جهونو ڪئپٽن هو ۽ هو هن کان اڳ ٽائٽانڪ جيڏو ئي اولمپڪ نالي جهاز هلائي چڪو هو، پر هن دفعي ماڻهن جو موت لکيل هو، سو برف جي چپ کان بچائيندي بچائيندي بہ، ان سان اهڙو گهڪو ڏياري ويو جو جهاز جي ٻڏڻ لاءِ ڪافي ثابت ٿيو. اهڙيءَ طرح وائيٽ اسٽار ڪمپنيءَ جي ٻيڙي (ٽائٽانڪ) ٻوڙي ڇڏيائين.

مٿي ٻڌايل سببن کان علاوه جهاز ٻڏڻ جا ڪجهہ ٻيا بہ ڪارڻ آهن. جهڙوڪ: صحيح طرح سامان نہ رکڻ. هڪ ٽرڪ کي سڄو بہ سان پري پوءِ مٿان ڪار يا ٽريڪٽر جهڙي ڳري شيءِ رکبي تہ ڇا ٿيندو؟ تيز رفتار ۾ موڙڻ سان ٽرڪ وڃي پٽ تي ڦهڪو ڪندي. اهڙي طرح پاڻيءَ جي جهاز ۾ بہ هيٺان هلڪو سامان رکي مٿان ڳرو رکڻ بعد جيڪڏهن سمنڊ يا موسم خراب ملي تہ جهاز وڏي لوڏي بعد واپس سڌو ٿيڻ بدران، اونڌو ٿي ليٽي پوندو يا سامان کي چڱيءَ طرح نہ ٻڌڻ سان بہ جهاز ٻڏي سگهي ٿو. هونءَ تہ جهاز وارا سامان کي رسين، ڪوڪن ڪلن، ڪاٺ جي چپرن سان اهڙو سوگهو ڪري ٻڌن ٿا، جيئن لڏي نہ سگهي ۽ پوءِ بہ سمنڊ تي صبح شام ان جي چڪاس ڪندا رهن ٿا ۽ ڪاٻہ رسي يا ڪلو ڍرو ٿيڻ تي سوگهو ڪن ٿا، پر ان معاملي ۾ ٿوري سستي ڪرڻ ۽ ويتر جي سخت طوفان تي رسا ٽٽڻ تي سامان جو تہ نقصان ٿئي ٿو، پر ڪڏهن جهاز بہ هڪ طرف جهڪي ٻڏيو وڃي، جو سامان جون هزارين پيٽيون، ڪوڪا، دٻا، ڳنڍيون، ڊرم پنهنجين جاين تان اڇل ڪايو هڪ پاسي وڃيو ڍير ٿين ۽ جهاز ان پاسي جهڪيو ٻڏيو وڃي. ٽائٽانڪ جهاز بہ جڏهن سمنڊ ۾ اندر وڃڻ شروع ڪيو تہ گهٽي جهڪاءَ ڪري سامان ڪلي ان پاسي هليو ويو ۽ پوءِ ٻڏڻ ۾ وڏي جلدي ڪيائين.

جهاز تي ڪٽڪ، چانور يا ڪو ٻيو ان ڪڻ سان بہ جهاز ٻڏڻ جو خوف رهي ٿو. اناج ۾ پاڻي چوسڻ جي خاصيت آهي ۽ نہ فقط چوسي ٿو، پر ايامي بہ پوي ٿو. (ٿورا چانور رڌڻ سان ڪيترو گهڻو پٽ ٿئي ٿو) جهازن ۾ ٿورو بہ سيمو (Leakage) ٿيڻ تي سمنڊ جو پاڻي اندر وڃي گڏ ٿيڻ بدران (جنهن کي ٻيءَ صورت ۾ پمپن ذريعي ڪڍي

سگھجي ٿو) اناج ۾ جذب ٿيو وڃي ۽ پوءِ اھو اناج ڏينھن ٻن اندر ايڏو اياميو پوي، جو ھيکاندي دٻاءَ ڪري جھاز جون پٽيون ڦاٽيو پون ۽ جھاز ٻڏيو وڃي.
باھ لڳڻ ڪري ٻہ جھاز تباھ ٿيو وڃي، پر افسوس جي اھا ڳالھ تہ گھٽا جھاز باھ کان نہ، پر باھ وسائڻ کان ٻڏندا آھن. باھ لڳڻ تي ان کي پاڻيءَ جي ڦوھارن سان وسايو وڃي ٿو. جھاز جي چوڌاري پاڻي تہ جام آھي، سو تورِي ئي ھمت ڪرڻ سان باھ وساميو وڃي ۽ پاڻيءَ کي پوءِ تري مان پمپ ذريعي چڪي ٻاھر سمنڊ ۾ واپس اڇلايو ويندو آھي، پر پمپ خراب ٿيڻ يا پائيپ چوڪ ٿيڻ تي اھو باھ جو وسايل پاڻي، اتي ئي رھجي ويندو آھي، جيڪو ھزارين ٽن وزن جو ٿئي ٿو ۽ موسم خراب ٿيڻ تي جھاز جي توري ئي لوڏي تي اھو پاڻي لوڏي واري پاسي لڙھي، جھاز کي ان پاسي اھڙو جھڪائي ڇڏيندو آھي، جو وري مٿي اڀو ٿيڻ بدران اونڌو ٿيڻ لڳندو آھي.
ھونءَ پاڻيءَ جو جھاز ھوائي جھاز وانگر يڪدم ڦاٽي تباھ نٿو ٿئي. پاڻيءَ وارو جھاز ڪڏھن ڪڏھن ٻڏڻ ۾ ھفتو ھفتو يا مھينو بہ وٺي ٿو. ڪڏھن ڪڏھن تہ ڏينھن اڌ ۾ ٻڏيو وڃي. جھاز جي ٻڏڻ تي ماڻھن جي بچاءَ لاءِ ھر جھاز تي ٻيڙيون ٽين ٽيون، جن ۾ اھڙن موقعن تي چڙھي پنھنجي جان بچائي سگھجي ٿي. مثال طور: ڪنھن جھاز ۾ مسافرن ۽ ھلائڻ وارن جو ڪل تعداد ٽي ھزار آھي ۽ ھر ٻيڙي تي سؤ ماڻھن واري آھي، يعني سڀ ماڻھو چڙھڻ لاءِ ڏھ ٻيڙيون گھرجن، پر جھاز تي ڏھ بدران ويھ ٻيڙيون رکيبون آھن. ڏھ ھڪڙي پاسي تہ ڏھ ٻئي پاسي. ڇو جو ٻڏڻ مھل جھاز جنھن پاسي جھڪندو آھي، ان پاسي جون ٻيڙيون استعمال نہ ڪري سگھبيون آھن، ان ڪري ھر جھاز تي مسافرن جي گھرج کان ٻيڻي تعداد ۾ ٻيڙيون رکيون وڃن ٿيون ۽ ھر ٻيڙيءَ ۾ مسافرن مطابق پاڻي، کنڊ، بسڪيٽ رکيا ويندا آھن، جيڪي ماڻھن لاءِ ٻہ ٽي ڏينھن ھلي سگھن، جيسين ٻڏل جھاز جي سگنل تي اوسي پاسي کان ويندڙ جھاز بچاءَ لاءِ اچي سگھن.
بھرحال ماڻھن مطابق ٻيڙين جي تعداد تي اڄڪلھ سختي آھي. باقي ٽائٽانڪ وارن ڏينھن ۾ ڪو قائدو قانون يا وٺ پڪڙ نہ ھئي. جھازن جي مالڪن جي مرضي تي ڇڏيل ھوندو ھو تہ جيئن وڻين تيئن ڪن. ٽائٽانڪ جھاز تي مسافرن جي بچاءَ لاءِ ٻيڙيون ضرور ھيون، پر خوف ۽ ھراس ۾ مسافرن توڙي جھاز وارن کي ھوش ئي نہ پئي آيو تہ، ڪھڙي ٻيڙيءَ ۾ ڪيترن مسافرن جي ويھڻ جي قوت (Capacity) ۽ ڪاڏو پيتو (راشن) آھي؟ ھيڏي ھل ھنگامي تي بہ مسافرن کي پھرين سمجھ ۾ نہ پئي آيو تہ ڇا ٿي ويو آھي ۽ ڇا ڪرڻ کپي؟ ڪيترن کي تہ خبر ئي نہ پئي تہ ٻوٽ ڊيڪ (جتان ٻيڙيءَ ۾ چڙھجي) ڪٿي آھي؟ ۽ شروع جون جيڪي ٻيڙيون لاٿيون ويون، انھن ۾ سؤ يا ڏيڍ سؤ ماڻھن جي ويھڻ جي گنجائش ھئي، پر پنجويھ ٽيھ کن ماڻھو مس وينا. اڄڪلھ ھر ٻيڙي (Life boat) تي لکيل ٿئي ٿو تہ، ان ۾ ڪيترن ماڻھن جو راشن آھي ۽ اوترا ويھي سگھن ٿا، پر انھن ڏينھن ۾ ائين نہ ھو. ويندي جھاز جي آفيسرن کي بہ خبر نٿي پئي تہ ڪھڙي ٻيڙيءَ ۾ ڪيترا ماڻھو ويھن؟ جھاز کي بہ بندرگاھ مان نڪتي اڃا ڪو ڏينھن بہ ٿيو ھو، سو جھاز جي آفيسرن اڃا نہ ڊيوٽيون مقرر ڪيون ھيون (تہ ڪھڙن جھازين کي ڪھڙي ٻيڙي ھلائڻي آھي؟) ۽ نہ مسافرن کي مشق ڪرائي وئي ھئي تہ ڪھڙيءَ ٻيڙيءَ ۾ ڪھڙا مسافر ويھندا؟ دراصل ھڪ تہ جھاز نئون نڪيو ھو ۽ ڪنھن تي سوچيو تہ پھرين سفر جي شروع ٿيڻ تي ئي ٻڏي ويندو؟ سو بہ ھي جھاز ٽائٽانڪ جيڪو ساموندي تاريخ ۾ اڻ ٻڏندڙ يعني Unsinkable جھاز ناھيو ويو ھو.
بھرحال افراتفري ۽ اڻ ڄاڻائيءَ جي حالت ۾ ٻيڙيون ڪٽي ويون. ماڻھو رھجي ويا، پر جيترا ماڻھو ھر ٻيڙيءَ ۾ ويھڻا ھئا، اوترا ويھن ھا تہ بہ سڀ مسافر چڙھي نہ سگھن ھا، جو اھي ٻيڙيون اڄ جي قانون مطابق مسافرن ۽ جھاز ھلائيندڙن جو تعداد ڏيان ۾ رکي نہ رکيون ويون ھيون. اڄڪلھ دنيا جي مسافر توڙي مال بردار جھاز تي جيڪڏھن ٻيڙيءَ ۾ وڌيڪ مسافر ويھڻ جي گنجائش ناھي تہ وڌيڪ ماڻھو جھاز تي سفر ڪري نٿو سگھي. پلي جھاز تي ڪيترا ئي ڪمرا خالي پيا ھجن، پلي جھاز تي ڪيترو بہ فالتو ڪاڏو ھجي. ڪناري تي بيٺل جھاز تي ھو ان ۾ رھي ۽ ڪائي پي سگھي ٿو، پر جھاز ھلڻ مھل فقط اوترا ماڻھو جھاز تي ھلي سگھندا، جيتري Boat Capacity ھجي– يعني جيترا ماڻھو ٻيڙي کڻي سگھي ۽ اوترن ئي ماڻھن جو ان ۾ راشن رکيل ٿئي ٿو، جيڪو ٽئين چوٿين مھيني بدلائي نئون رکبو آھي.
رات جو اٽڪل ساڍي يارھين وڳي ٽائٽانڪ جھاز جو برف جي چپ سان ٽڪر ٿيو. اڌ ڪلاڪ ۾ ئي ٻوڙ ٻوڙان جو سلسلو شروع ٿي ويو. سوا ٻارھين بجي کان ٻيڙين ذريعي مسافرن کي سمنڊ ۾ لاٿو ويو. ٻي بجي ڌاري آخري

ٻيڙي لاٽي وئي. ڪجھ ماڻھن زوري ٻہ ڪئي، نہ تہ گھڻي ڀاڱي ماڻھن صبر کان ڪم ورتو ۽ عورتن ۽ ٻارن کي ٻيڙين لھڻ جو موقعو ڏنو ويو. ڪيترن مسافرن ۽ جھاز جي ماڻھن وڏي همت سان منھن ڏنو. جھاز جي بئنڊ وارا آخر تائين ڊيڪ تي بيهي ميوزڪ وڄائيندا رهيا. آخري ٻيڙي لهڻ کان پوءِ ڪي پندرهن منٽ رکي جھاز پٺ کان هيٺ سمنڊ ۾ ڊرڪڻ شروع ڪيو ۽ ويو هيٺ سمنڊ ۾ پيهندو. ٻين لفظن ۾ پاڻي مٿي چڙهندو آيو. بئنڊ وڄائڻ وارا سيئي همراه ان ئي جذبي سان بئنڊ وڄائيندا رهيا. آخر ۾ هو هر وقت Nearer my God to Thee وڄائيندا رهيا. پاڻي هنن جي پيرن هيٺان ٿيندو گوڏن تائين پهتو ۽ پوءِ مٿي چاتيءَ تائين، هو اڃا ئي بئنڊ وڄائيندا رهيا، تان جو پاڻي هنن جي مٿان وري ويو ۽ جھاز سان گڏ هي بئنڊ وارا ۽ ٻيا ٻچيل ماڻھو ٻڏي ويا، جن جو تعداد گهٽ ۾ گهٽ ڏيڍ هزار ٿيندو.

ٽائٽانڪ جھاز يا ڪوبہ ٻاڙيءَ جو جھاز جڏھن ٻڏي ٿو يا ان کي باھ ٿي لڳي ۽ جھاز هلائيندڙ اھو سمجھيو وڃن تہ هن جھاز جو هاڻ بچڻ ڏکيو آهي، تہ پوءِ جھاز کي ڇڏڻ (Abandon ڪرڻ) ئي بهتر آهي. ان لاءِ بيوگل، سيٽي يا لائوڊ اسپيڪر ذريعي اعلان ڪيو وڃي ٿو تہ، هاڻي جھاز کي بچائڻ جي ڪوشش ڪرڻ بدران فقط ضروري ڪاغذ پٽ ڪٽي گرم ڪپڙن ۽ لائيف جئڪيٽ ۾ جھاز جي Boat Deck تي اچي حاضر ٿيو. جھاز جو ”بُوٽ ڊيڪ“ اهو آهي، جنهن تي ٻيڙيون رکل ٿين ٿيون، جيڪو Weather Deck (جھاز جي عام ڊيڪ— عرشي) کان ٻہ يا ٽي ماڙ مٿي ٿئي ٿو. ان ماڙ تي گھڻو ڪري چيف انجنيئر، چيف آفيسر، ڪئپٽن ۽ جھاز جي مالڪ جون ڪئبنون (ڪمرا) ٿين. ماڻھن جي بچاءَ لاءِ موٽر بوٽ (لانچون) بہ ٿين تہ چپن تي هلڻ واريون ٻيڙيون بہ. بلڪ موٽر بوٽن ۾ بہ چپون رکيل ٿين ٿا، جيئن متان ٻيڙيءَ جي انجن اسٽارٽ ٿي نہ سگھي تہ چپن کان ڪم وٺي سگھجي. هونءَ زندگي بچائڻ جون اهي ٻيڙيون جيڪي Life Boats سڏجن ٿيون، مسافري جي خيال کان نہ هوندون آهن جو وچ سمنڊ تي حادثو ٿيڻ تي، اها ٻيڙي وڏو سفر ڪري ڪناري تائين نٽي پهچي سگھي. اها وڌ ۾ وڌ اٺ ڏهہ ڪلاڪ مس هلي سگھي ٿي، جو هڪ ٻيڙيءَ ۾ (ڪار وانگر) ڪيترو پيٽرول رکي سگھجي ٿو. ساڳي وقت ماڻھن جي بار کان علاوه انهن جي ڏينهن ٻن جو راشن پاڻي پڻ رکيو وڃي ٿو، جنهن جو پڻ ڪجھ نہ ڪجھ وزن ٿيو. هنن ٻيڙين جو فقط اهو مقصد ٿئي ٿو تہ جھاز کان جان ڇڏائجي ۽ پوءِ سمنڊ ۾ لهڻ تي ان ٻيڙيءَ کي اصل جھاز کان سندس انجڻ يا چپن ذريعي پري رکجي، متان جھاز کي وڪوڙيندڙ باھ جون جيون ٻيڙيءَ ۾ وينل مسافرن کي ساڙي رکن يا اونڌو ٿي ٻڏندڙ جھاز هيٺان سڄي ٻيڙي اچي، اها بہ نہ ٻڏي وڃي. ان ڪري بوٽ ڊيڪ تان ٻيڙيءَ ۾ چڙھي، پوءِ رسن کي ڪولبو آهي تہ ٻيڙي اچي هيٺ سمنڊ جي سطح تي پوندي آهي. ان بعد انجڻ اسٽارٽ ڪري ٻرندڙ يا ٻڏندڙ جھاز کان ميل اڌ پري ٿي بيهبو آهي.

ٻڏندڙ يا ٻرندڙ جھاز کان گهڻو بہ پري نہ وڃجي. جھاز سڄو غرق ٿي وڃي، تہ بہ ان جي ئي پسگردائيءَ ۾ رهجي، جيئن ان ئي ڏينهن يا ٻئي ڏينهن بچائيندڙ جھاز توهان کي ڳولي مٿي ڪٽي سگھن. جھاز ڇڏڻ وقت ڪيترن ئي قسمن جا سگنل ڏنا وڃن ٿا، جيئن اوسي پاسي جا جھاز سمجھي وڃن تہ جھاز ٻڏي رهيو آهي ۽ ان کي مدد جي ضرورت آهي ۽ اهو جھاز ڪهڙي هنڌ ٻڏي رهيو آهي؟ جيئن ان هنڌ تي پهچن. انهن سگنلن مان هڪ تہ رنگين ڦٽاڪا ٿين ٿا، جيڪي پستول ذريعي مٿي آسمان ڏي چوڙيا وڃن ٿا. مٿي پهچي ان ڦٽاڪي مان رنگين روشني نڪري ٿي ۽ رات جي وقت ڏهاڪو کن ميلن جي گهير ۾ لنگهندڙ جھاز ڏسي سمجھي وڃن ٿا ۽ بچاءَ لاءِ ان هنڌ ڏي رخ رکن ٿا. جھاز جي وائرليس سيٽ ذريعي بہ چوڌاري ٽي سؤ ميلن جي فاصلي تي موجود جھازن کي اطلاع ڪري سگھجي ٿو تہ اسان جو جھاز ٻڏي پيو ۽ اسان جي جھاز جي هيءَ پوزيشن آهي. يعني هيترين ڊگريون ڊگريون ويڪرائي ڦاڪ Latitude ۽ هيتريون ڊگهريون ڊگهائي ڦاڪ Longitude، جيئن ٽائٽانڪ جھاز جي ٻڏڻ وارو هنڌ ٻائيتاليھ ڊگريون اتر ۽ سٽيتاليھ ڊگريون مغرب هو. پر جي جھاز اوچتو ٻڏي وڃي تہ بہ هر جھاز ۾ هڪ سسٽم ٿئي ٿو، جنهن کي ايس او ايس (Save Our Souls) سڏجي ٿو. اهو جھاز ٻڏڻ بعد جھاز جي ٻڏڻ واري پوزيشن جو سگنل چوڌاري هلندڙ يا بيٺل جھازن ڏي Transmit ڪري ٿو. اهو سگنل ايس او ايس اهڙو آهي، جو ٻين جھازن جا وائرليس سيٽ ڪٽي بند هجن، تہ بہ اهو نياپو انهن تائين پهچي وڃي ٿو ۽ هر جھاز جو اهو فرض آهي تہ اهو نياپو ملڻ سان پنهنجا ڪم ڪاريون ڇڏي، ٻڏندڙ جھاز جي ماڻھن کي بچائڻ لاءِ ان جھاز جي پوزيشن ڏي رخ

رڪي. ان ڪري ٻيڙين ۾ وينل ماڻھن لاءِ ضروري آھي تہ ھيڏانھن ھوڏانھن وڃڻ بدران پنھنجو پاڻ کي ٻڏل جھاز جي ويجھو رکن، جيئن بچائيندڙ جھاز ھنن جي مدد ڪري سگھن، ڇو جو بچاءَ لاءِ ايندڙ جھاز تہ اوڏانھن جو رخ ڪندا، جتي جھاز ٻڏو آھي.
ٻي ڳالھ تہ بچاءَ لاءِ لائيف بوٽ ۾ جھاز جي بوٽ ڊيڪ تان ئي سولائيءَ سان چڙھي سگھجي ٿو. ھڪ دفعو جيئن ئي ٻيڙي ھيٺ لھي سمنڊ تي اچي ٿي تہ پوءِ ان ۾ چڙھڻ تمام ڏکيو آھي. اھا سمنڊ جي ايامندڙ چولِ سان گڏ ويھ ويھ ٽيھ ٽيھ فوٽ وھڪ (Current) سان گڏ وير ۾، ھيڏانھن ھوڏانھن وھيو وڃي ۽ منٽ ٻن ۾ ڪڏھن اڌ ميل ھيڏانھن تہ اڌ ميل ھوڏانھن ٿيو وڃي. ھڪ اھو بہ سبب آھي تہ ان کي ٻڏندڙ جھاز کان پري رکيو وڃي ٿو، متان ان سان ٽڪرائجي چڪنا چور ٿي وڃي. بچاءَ لاءِ ايندڙ جھازن کي بہ ٻيڙين مان ماڻھو ڪيڻ ۾ وڏي دقت پيش اچي ٿي، پر پوءِ مڙيئي ھڪ ھڪ ڪري ڪڍيو وٺن. ھيليڪاپٽر ذريعي ٻڏندڙن کي مٿي ڇڪڻ ۾ بہ ساڳي تڪليف ٿئي ٿي. ھيليڪاپٽر تہ متان ھڪ ھنڌ گھڻو ئي ٽِڪ ٻڌي بيھي ٿو، پر جيسين ڪن پل لاءِ ايامندڙ چولِ کي سامت اچي ۽ ٻڏندڙ جا ھٿ لڙڪيل رسيءَ ۾ ڦٻي وڃن، تيسين ٻيڙي ھيڏانھن ھوڏانھن ڊوڙندي رھي ٿي.
ٽائٽانڪ جھاز تان لاٿل ٻيڙين ۾ غلط بندوبست ۽ اٽڪاٽائيءَ ڪري ٿورا ٿورا مسافر چاڙھيا ويا. ڏيڍ سؤ بہ سؤ Capacity واري ٻيڙيءَ ۾ پنجويھ ڪان پنجاھ ڪن مس وينا ۽ پوءِ آخري ٻيڙيءَ جي لھڻ بعد بہ سورھن سترھن سؤ ڪن ماڻھو جھاز تي بچي پيا ۽ جھاز ٻڏندو رھيو. آخر ۾ جھاز جي ھڪ ڪنڊ وڃي بچي ۽ سڀ ڊوڙي اتي اچي بيٺا ۽ پوءِ اھا ڪنڊ بہ ٻڏي وئي ۽ سمنڊ جي چولِ ماڻھن کي سمنڊ ۾ ڪٽي وئي. ھڪ تہ رات جو وقت ھو، ڪجھ نظر نہ پئي آيو، پر پوءِ بہ اوسي پاسي ۾ بيٺل ٻيڙين – خاص ڪري جن ۾ ٿورا ماڻھو ھئا، ٻڏندڙن کي مٿي ڪڍڻ جي ڏاڍي ڪوشش ڪئي، پر گھڻي ڪاميابي نصيب نہ ٿين. ڪيترا تہ ٻيڙيءَ جي اند سان لڳي زخمي ٿي پيا. ھڪ بہ ٻيڙي تہ ٻين کي بچائڻ جي چڪر ۾ اونڌي ٿي پئي. ھڪ ٻن ٻيڙين ۾ وينلن جو ٻين کي بچائڻ جي ذڪر ۾ پاڻ ۾ اچي جھيڙو ٿيو. ”ماڻھين اسين بہ ٿا مرون.“ اھڙن موقعن تي ھر ھڪ کي پنھنجي جان پياري ٿئي ٿي. گذريل ھفتي فلپين ۾ ھڪ فيري اونڌي ٿي پئي. ھتوراڙيون ھڻي پاڻ بچائڻ وارن ۾ ھڪ پيءُ بہ ھو، جنھن ڪان جڏھن پڇيو ويو تہ تنھنجي پٽ ٻڏي رھيو ھو ۽ توکي بچائڻ لاءِ ليلائي رھيو ھو تہ تو ھن جي مدد ڇو نہ ڪئي؟
ھن ٻڌايو تہ ھو تمام گھڻو ٿڪل ھو. پٽ کي بہ پاڻ سان ڪٽڻ تي ھو تري نہ سگھي ھا ۽ پاڻ بہ ٻڏي وڃي ھا.
صبح ٿائين جڏھن ٽائٽانڪ جھاز جي ماڻھن جي بچاءَ لاءِ ھتان ھتان کان جھاز اچي گڏ ٿيا تہ سمنڊ تي چوڌاري لاش ئي لاش ھئا. ٻيڙين ۾ وينلن مان بہ ڪجھ مري چڪا ھئا، جنھن جو وڏو سبب ھڪ تہ خوف ۽ ھراس ھو، جو ڪنھن بہ مسافر (توڙي جھاز ھلائيندڙ) اھو سوچيو ئي ڪونہ ھو تہ، ٽائٽانڪ جھاز ٻڏي سگھي ٿو ۽ ٻيو وڏو سبب سيءُ ھو. سمنڊ تي ڪرڻ وارن جا سيءَ ڪري وڏا موت ٿين ٿا – خاص ڪري اتراھن علائقن ۾ ايڏي تہ ٿھر جي ٿڌ ٿي پوي، جو اتي جو رھندڙ ئي اندازو لڳائي سگھي ٿو. ان ڪري ھر جھازي – خلاصي توڙي آفيسر کي جھاز تي وڃڻ کان اڳ جيڪو Survival جو ڪورس ڪرايو ويندو آھي، ان ۾ پڻ ان کي سختيءَ سان سمجھايو ويندو آھي تہ جھاز ڇڏڻ مھل جيتري قدر ٿي سگھي، گھڻا گرم ڪپڙا پائي پوءِ ٻيڙيءَ ۾ لھجي. جنھن رات ٽائٽانڪ جھاز ٻڏو ھو، ان رات تہ ھيڪاندي گھڻي سردي ھئي ۽ شام کان سخت ٿڌي ھوا پئي لڳي.
ھونءَ جھاز ٻڏڻ وقت جو تصور ڪجي تہ ڏاڍي ڏک واري حالت ھوندي. جنھن وقت جھاز پاڻيءَ ۾ ويو آھي ۽ جھاز جا مسافر ۽ جھاز ھلائيندڙ جھاز تي بيھي نہ سگھيا آھن ۽ سمنڊ ۾ ڪري پيا آھن، ان وقت انھن جو تعداد سورھن سترھن سؤ ڪن ھو، جن مان پوءِ ست ڪن ٻيڙين ڪجھ ماڻھو بچايا، باقي ڏيڍ ھزار ڪن نہ بچي سگھيا.
بھرحال! جھاز جي ڊيڪ تان پير ھٽڻ سان ۽ سمنڊ ۾ غوطو کائڻ سان جيڪا ھنن کي تڪليف رسي ھوندي ۽ دل ڏاريندڙ دانھون ڪيون ھونديون – ڪيڏو غمناڪ نظارو ھوندو. رات جي اونداھي، سخت سيءَ ۾ پاڻيءَ ۾ ڪري پوڻ ۽ ھر ھڪ کي پنھنجو موت اکيان ھجي ۽ بچڻ جي ڪا اميد نہ ھجي. پاڻيءَ ۾ ھڪڙو غوطو اچڻ ڪري (ڦڦڙن ۾ پاڻي وڃڻ ڪري) تڪليف ٿئي ٿي ۽ ھتي لڳاتار غوطا کائڻ، ائين بہ نہ آھي تہ سمنڊ ۾ ڪرڻ سان ماڻھوءَ جو ساھ نڪريو وڃي ۽ وڏيڪ تڪليف کان بچيو وڃي. جلد جلد تہ بہ ڪجھ منٽ لڳيو وڃن. بيزاري، بيماري، مايوسي يا ٻين سببن ڪري جيڪي ماڻھو پاڻ کي مارڻ چاھيندا آھن، اھي بہ ٻھرين غوطي بعد پنھنجو ارادو

بدلائي، موت ڪان منهن موڙي، ان ڏکيءَ زندگيءَ سان ناهه ڪرڻ ۾ بهتري سمجهندا آهن ۽ هتي تہ ڪنهن بہ مرڻ نٿي چاهيو، ڪوبہ زندگيءَ مان بيزار نہ هو. ويتر هر هڪ کي پنهنجي زندگيءَ سان پيار هو ۽ ان زندگيءَ جا مزا ماڻڻ لاءِ ٻڪ ناٽي جا ڏئي گهمڻ لاءِ نڪتا هئا ۽ هينئر هنن لاءِ جڻ تہ قيامت هئي. جيڪو انهن مان بچي ويو، اهو ڳالهہ ٿو ڪري تہ پري پري تائين سوين ماڻهن جون التجا واريون رڙيون هيون تہ خدارا اسان کي بچايو ۽ پوءِ اهي آسمان ڦاڙيندڙ رڙيون آهستي آهستي ٿي جهڪيون ٿي ويون ۽ پوءِ مڪمل ماٺ ٿي وئي. فقط سامونڊي چولين جي شپڪي جو آواز هو ۽ چوڌاري ميلن تائين ماڻهن جا لاش ئي لاش هئا. درد ڀريو هي نظارو ڪيترن سالن تائين بچي ويلن جي دل ۽ دماغ تي تاري رهيو. ان رات جي ان سين جو سوچي هو ڏکي ٿي ويا. جهاز ٻڏڻ جي انڪوائري (Senate Enquiry) ٿي تہ ڪيترن شاهدن حادثي جي ان حصي بابت جواب ڏيڻ کان صاف انڪار ڪري ڇڏيو.

بچاءَ لاءِ جيڪو پهريون جهاز پهتو، اهو ”ڪارپاٿيا“ (Carpathia) هو، جيڪو پوري چئين بجي حادثي واري هنڌ پهتو. يعني ٽائٽانڪ جهاز جي مڪمل ٻڏي وڃڻ کان پورو هڪ ڪلاڪ چاليهہ منٽ رکي. رات جي اونداهيءَ ۾ پهرين تہ ڪو مسافر يا ٻيڙي نظر ئي نہ پئي آئي. پوءِ جيئن جيئن صبح جي هلڪي روشني ٿي تہ ميلن تائين پکڙيل لاش ۽ ٻيڙيون نظر آيون. ڪارپاٿيا جهاز جي ڪئپٽن پنهنجي جهاز جون ٻيڙيون يڪدم لهرايون ۽ پهرين لاشن جي چڪاس ورتي وئي تہ متان ڪو جيئرو هجي تہ پهرين ان کي پاڻيءَ مان ڪڍي ٻيڙيءَ ۾ رکجي. ڪڏهن ڪڏهن ائين بہ ٿيندو آهي تہ خوف ۽ هراس ۾ ماڻهو بيهوش ٿي ويندو آهي ۽ سندس جسم نهرو نہ هجڻ ڪري پاڻيءَ مٿان ترندو رهندو آهي. پر افسوس جو انهن ۾ هڪ بہ جيئرو نہ هو. (جيئرو ماڻهو پاڻيءَ ۾ ٻڏي وڃي پر پوءِ مرڻ تي لاش اپامي پوي ٿو ۽ جيڪو پاڻي اهو لاش Displace ڪري ٿو، اهو ان جي وزن (Mass) کان گهٽ هجڻ ڪري لاش ترڻ لڳي ٿو. اهو ئي اصول سئيءَ جي ٻڏڻ يا جهاز يا ٻيڙيءَ جي ترڻ جو آهي) ڪجهہ دير بعد ٻيا جهاز بہ پهچڻ لڳا، جن ۾ ساڳي ڪمپني جو جهاز اولمپڪ پڻ هو. اولمپڪ جهاز مرمت ٿيڻ بعد هاڻ سائوٿمپٽن (انگلينڊ) کان نيويارڪ (آمريڪا) ڏي وڃي رهيو هو تہ ڪيس ٽائٽانڪ جهاز ٻڏڻ جو سگنل مليو. هي اهو جهاز آهي جنهن جو ڪئپٽن ٽائٽانڪ جهاز تي ٽرانسفر ٿي آيو هو. اولمپڪ جهاز وارن بہ پنهنجيون ٻيڙيون لاٿيون ۽ ترندڙ لاش ڪنيائون. ٽائٽانڪ جهاز جي ٻيڙين ۾ بچيل سمورا ماڻهو (اٽڪل ست سؤ يارهن ڪن) ڪارپاٿيا جهاز پاڻ سان کنيا ۽ کين نيويارڪ وٺي هليو. باقي ماڻهو اولمپڪ ۽ ٻيا جهاز انگلينڊ جي مختلف شهرن ڏي کڻي هليا.

هن حادثي کان پوءِ جيڪي قاعدا ناهيا ويا ۽ اڃا تائين هلي رهيا آهن، اهي هن ريت آهن:

1. هر جهاز تي جان بچائڻ لاءِ ٻيڙيون (Life Boats) ايتريون هجن، جن ۾ جهاز جا سڀ ماڻهو (مسافر ۽ جهاز هلائيندڙ) ويهي سگهن.
2. هڪ يا بہ ٻيڙيون انجڻ تي هلندڙ هجن.
3. هر ٻيڙيءَ تي ماڻهن جو تعداد ضرور لکيل هجي، جيئن خبر پوي تہ فلاڻي يا فلاڻي ٻيڙي ڪيترا ماڻهو کڻي سگهي ٿي؟
4. بندرگاهہ مان جهاز جي نڪرڻ سان بوٽ ۽ ايمرجنسي ڊرل ڪرائي وڃي ۽ ان بعد هر هفتي ڪئي وڃي. گهڻو ڪري دنيا جي هر جهاز تي ڇنڇر تي هي مشقون ڪيون وڃن ٿيون. جهاز تي رهندڙ هر ماڻهوءَ کي ٻڌايو ويندو آهي تہ جهاز ٻڏڻ تي هن کي ڪهڙيءَ ٻيڙيءَ اڳيان اچي بيهڻو آهي ۽ پوءِ جهاز ڇڏڻ جي فيصلي تي ڪنهن کي ڪهڙو ڪم ڪرڻو آهي؟ مثال طور: ڪنهن کي رسو ڍرو ڪرڻو آهي، ڪنهن کي ڪنڊو کولڻو آهي، ڪنهن کي ٻيڙيءَ جو ڪور کولڻو آهي. ان بعد ٻيڙيءَ جي مسافرن کي ان ۾ ويهي ٻيڙيءَ کي آهستي آهستي ڪري هيٺ سمنڊ ۾ لاهڻو آهي ۽ جهاز کي ڏنڊي سان ٺيلهو ڏئي، ٻيڙيءَ کي جهاز کان پري ڪرڻو آهي.

اها مشق (Drill) هر وقت ان ڪري ڪئي وڃي ٿي، جيئن هر هڪ کي خبر هجي تہ خطري جي وقت هن کي ڪهڙيءَ ٻيڙيءَ ۾ چڙهڻو آهي ۽ هن جي ڪهڙي ڊيوٽي آهي ۽ جهاز ڇڏڻ وقت اهو سڀ ڪم تڪڙي کان تڪڙو سرانجام ڏيئي سگهجي ۽ ڪنهن بہ قسم جي افراتفري پيدا نہ ٿئي.

ان کان علاوه ٻي مشرق (Drill) باھ وسائڻ جي ڪئي ويندي آهي، جيئن جهاز کي باھ لڳڻ سان هر هڪ پنهنجي ڊيوٽي مطابق وٺ وٺان ڪري ڏئي ۽ باھ وسائي سگهجي.

5. جهاز ران ڪمپنين طرفان پنهنجي جهاز هلائيندڙن کي لکت ۾ اهو حڪم ڏنو وڃي ته، هنن کي ڪٿي به ”برف جون چپون“ نظر اچن يا ٻين کان معلوم ٿئي ته سمنڊ جي فلاڻي يا فلاڻي ٽڪري ۾ برف جون چپون Ice berg آهن ته ان علائقن ۾ جهاز جي رفتار گهٽ رکن ۽ ان علائقي کان ٿورو پريرو ٿي هلن.

ڪمپني طرفان اهو حڪم ضروري آهي، نہ تہ جهازن جا سيٺ جهاز هلائڻ وارن تي ڪاوڙ ڪندا رهندا تہ جهاز جي رفتار ڇو گهٽايانو يا پريرو ٿي وڃڻ ڪري جهاز کي ٻي منزل (بندرگاھ) تي پهچڻ ۾ دير ڇو ڪرايانو؟

بهرحال! پراڻا جهاز يا جنگ جي ڏينهن ۾ تہ ڪيترا ئي جهاز ٻڏندا رهن ٿا، پر ٽائٽانڪ اهو جهاز هو جيڪو پر امن ڏينهن ۾، پر امن موسم ۾ ٻڏي ويو ۽ سو بہ نئون جهاز پنهنجي زندگيءَ جي پهرئين ئي سفر تي. هي اهڙو حادثو هو جيڪو ٿوري ڪوشش ۽ همت سان روڪي بہ سگهجيو ٿي ۽ ايترين زندگين جو نقصان بہ نہ ٿئي ها— جيڪڏهن ٻيڙين جو تعداد ڪجھ وڌيڪ هجي ها ۽ ماڻهو صحيح طرح ويهن ها.

7. ٽائٽانڪ جهاز جا اهم ڪردار

ٽائٽانڪ جهاز جي ”ٻڏڻ واري پوزيشن“ جوزف نالي فورٿ آفيسر ڪڍي هئي. جهاز جي ڪئپٽن کان پوءِ ٻئي نمبر تي سمنڊ تي رستو ڳولڻ وارو نيويگيٽر آفيسر، جيڪو چيف آفيسر يا فرسٽ آفيسر سڏجي ٿو. يعني چيف آفيسر کي پروموشن ٿيڻ تي هو ڪئپٽن ٿئي ٿو. فرسٽ آفيسر کان پوءِ هيٺ وارو آفيسر سيڪنڊ آفيسر سڏجي ٿو، پوءِ ٿرڊ آفيسر، پوءِ فورٿ آفيسر ۽ ان بعد ڊيڪ ڪئڊٽ، فورٿ آفيسر ۽ ڪئڊٽ ڪيترن ئي جهازن تي هڪ ڪان وڌيڪ ٿين. پاڻيءَ جو جهاز ڏينهن رات هلائڻو پوندو آهي. هفتي جا ستن ئي ڏينهن ۽ مهيني جا ٽيهه ئي ڏينهن. ان ڪري واري وٺيءَ تي، ڪو ساموندي نقشن تي پينسل سان رستو ناهيندو آهي، ڪو چنڊ، تارن ۽ ڏينهن جو سج جي پوزيشن Sextant اوزار ذريعي معلوم ڪري ڏسندو آهي ته واقعي جهاز ان ناهيل رستي تي پيو هلي يا هيڏانهن هوڏانهن ٿڙيو ته وڃي؟ ڪو لڳاتار سامهون ڏسندو رهندو آهي ته سامهون يا پاسي کان ڪا شيءِ جهاز لاءِ رنڊڪ ته پيدا نٿي ڪري؟ هينئر رڊار به آهي، جنهن جي اسڪرين تي ٽيهه چاليهه ميل پري جي به خبر پئجيو وڃي ته سمنڊ جي مٿان ۽ هينان ڇا آهي، نه ته اڳئين زماني ۾ - يعني ٽائٽانڪ جهاز وارن ڏينهن ۾ به ڇٽا ڪوهي (ٿنيي) تي مٿي چڙهي اتان ڏسندا هئا ته ڪا شيءِ سامهون هجي ته اڳواٽ نظر اچي وڃي. سو ٽائٽانڪ جهاز جي ٻڏڻ کان اڳ، جيتوڻيڪ سخت افراتفري ۽ نفسانفسيءَ جو عالم متل هو پر فورٿ آفيسر جوزف تارن ذريعي ٽائٽانڪ جهاز جي پوزيشن معلوم ڪري ورتي ته ان وقت ٽائٽانڪ جهاز دنيا جي گولي تي ڪهڙي هنڌ تي آهي؟ ۽ وائرليس ذريعي جيستائين نياپو ويو تي، اطلاع ڪرائي ڇڏيائين ته ٽائٽانڪ جهاز ٻڏي رهيو آهي. اوسي پاسي ۾ بيڻل ۽ لنگهندڙ جهاز ان پوزيشن (42°N, 47°W) وٽ پهچي، ٽائٽانڪ جي ٻڏندڙ ماڻهن جي مدد ڪريو.

- فورٿ آفيسر وائيٽ اسٽار جهازران ڪمپنيءَ ۾ لڳاتار رهيو ۽ فورٿ آفيسر مان پروموشن ٿيندي ٿيندي آخر ۾ فرسٽ آفيسر ٿيو ۽ ڪنارڊ ڪمپني جي جهاز اڪيتانيا (Aquitania) تي آخر ۾ Sail ڪيو. سن ١٩٦٧ع ۾ هو 83 ورهين جي ڄمار ۾ گذاري ويو. هن جي وصيت موجب سندس لاش کي ساڙي، ان جي ڦلهير کي سمنڊ جي ان حصي تي ڇٽيو ويو، جتي ٽائٽانڪ جهاز ٻڏل آهي.
- ڪارپاٿيا جهاز جيڪو ٽائٽانڪ ٻڏڻ بعد پهريون جهاز هو، جنهن اچي ٽائٽانڪ جهاز جا ماڻهو ڪنيا، پهرين جنگ عظيم ۾ مسافر ۽ فوجي ڊوئيندڙ جرمن جهازن جي ٽورپيڊو جو شڪار ٿي ويو ۽ Bishop Rock کان 170 ميل پري ٻڏل آهي.
- جهاز جي ڪوهي تي ٺهيل Crow's nest (ڪانگ جي آکيري) ۾ ويهي سامهون ايندڙ جبل، جهاز، ٻيٽ يا ٻي آفت جي چڪاس لاءِ وينل به ڇٽا، جن برف جي چپ ڏسي، برج تي نيويگيشن آفيسر کي اطلاع ڪيو، انهن مان هڪ خلاصي گريڊرڪ کي ٻيڙيءَ ۾ جاءِ ملي وئي هئي ۽ سندس جان بچي وئي. ٽائٽانڪ بعد هن ٻيا به 24 سال کن ساموندي نوڪري ڪئي. ان بعد ”هارلنڊ ائنڊ وولف“ جهاز ساز ڪارخاني ۾ ڪم ڪيائين. اتان رٽائرڊ ٿيڻ بعد زندگيءَ جا آخري سال هو سائوٿمپٽن بندرگاهه جي گهٽين ۾ اخبارون وڪڻي پيٽ گذر ڪندو رهيو. سائوٿمپٽن سندس ڳوٺ پڻ هو، جتي جائو، نپنو ۽ وڏو ٿيو. جنوري 1945ع ۾ سندس زال جي گذاري وڃڻ بعد هن ڪپڙن سڪائڻ واري رسيءَ سان پنهنجو پاڻ کي ڦاهي ڏئي ڇڏي. ان وقت سندس عمر 76 سال هئي.
- ٽائٽانڪ ۽ اولمپڪ جهڙا جهاز انگلينڊ جي وائيٽ اسٽار ڪمپنيءَ جا هئا. جيڪا ڪمپني بذات خود انٽرنيشنل مرڪنٽائيل مئرين (IMM) ڪمپنيءَ جي هڪ شاخ هئي. ٽائٽانڪ جهاز ٻڏڻ تي انشورنس ڪمپنيءَ طرفان ڪيس ويهه لک پائونڊ مليا ۽ ڪيس وڏي نقصان جي قيمت ملي وئي، پر ٽائٽانڪ جهاز ٻڏڻ بعد هيءَ ڪمپني وري نالو ڪيڏي نه سگهي ۽ آهستي آهستي ٽي گمنام ۽ ماٺ ۾ هلي وئي.
- مسٽر بروس ”وائيٽ اسٽار ڪمپنيءَ“ جو ايم ڊي (مئنيجنگ ڊائريڪٽر) هو ۽ IMM ڪمپنيءَ جو ڊائريڪٽر هو. ٽائٽانڪ جهاز جي ٻڏڻ بعد جيڪي آمريڪا ۽ انگلينڊ ۾ انڪوائري لاءِ ڪميٽيون نهيون، انهن جي سخت سوالن جي جواب لاءِ مسٽر بروس کي منهن ڏيڻو پيو تي. اهي ڪميٽيون آخر تائين ڪجهه ثابت ته نه ڪري

سگهيون، پر هنن جو اهو ئي خيال هو تہ مسٽر بروس کي مسافرن کان اڳ جهاز نہ ڇڏڻ کپندو هو. آخر ۾ تہ ڪمپنيءَ جي مالڪن بہ اهو سوچي تہ متان ڪمپني بدنام ٿئي ۽ ڏنڊي تي اثر ٿئي، هن کي ڌوهاري بڻايو. نتيجي ۾ پاڻ بہ بيزار ٿي پيو ۽ 1913ع ۾ ڪمپني ڇڏي آئرلينڊ پنهنجي ڳوٺ گال وي ۾ اچي رهيو. اڳتي هلي هو ڊائبٽيز (مني پيشاب) جو مريض ٿي پيو. تن ڏينهن ۾ انسولين يا ٻي ڪا دوا ايجاد نہ ٿي هئي. سندس هڪ ٽنگ بہ خراب ٿي پئي، جيڪا ڪيس ڪٽائڻي پئي. ان بعد هو انگلينڊ موٽي آيو ۽ 74 سالن جي ڄمار ۾ گذاري ويو.

- جهاز ڏي رخ رکڻو آهي ۽ ماڻهن جي مدد ڪرڻي آهي. بهرحال! ثابت نہ ٿيڻ جي باوجود ڪيپٽن اسٽينلي جي جهازران ڪمپني ”ليلينڊ لائين“ هن کي استعيفيٰ ڏيڻ لاءِ چيو. ان بعد ڪيپٽن اسٽينلي ڏاڍي ڪوشش ڪئي تہ ماڻهن جي دلين ۾ ويٺل غلط فهمي دور ڪئي وڃي، پر هن جو ڪيس نہ ٻڌو ويو. گهڻو گهڻو پوءِ پيٽر پيڊ فليڊ نالي مئرين جي هڪ مشهور ليکڪ 1960ع ۾ هڪ ڪتاب The Titanic the Californian نالي ڇپيو، جنهن ۾ هن بهترين نموني سان ثابت ڪيو آهي تہ ٽائٽانڪ جهاز جي ٻڏڻ وقت ڪئليفورنين جهاز ويجهو نہ هو. ڪيپٽن اسٽينلي 84 ورهين جي ڄمار ۾ 1962ع ۾ گذاري ويو.
- وائيٽ اسٽار ڪمپنيءَ جو اولمپڪ جهاز جيڪو سائيز ۽ شڪل ۾ ٽائٽانڪ جهڙو هو، (ان ڪري سسٽر شپ سڏبو هو) ان کي شپ يارڊ ۾ وڌيڪ مضبوط بڻايو ويو، جيئن ٽائٽانڪ جهڙي حالت درپيش اچي تہ مقابلو ڪري سگهي. ورلڊ وار ون (پهرين وڏي لڙائيءَ) ۾ اولمپڪ جهاز کي پئسينجر جهاز مان بدلائي ”ٽروپ ڪئريئر“ بڻايو ويو — يعني آرامده ڪمرن بدران فوجين کي ڪٽڻ لاءِ سادا سودا ڪمرا ناهيا ويا ۽ مٿانئس توبون فٽ ڪيون ويون. لڙائيءَ دوران اولمپڪ جي توبن ذريعي هڪ بہ جرمن يو بوٽس تباهہ بہ ڪيون ويون، جن اولمپڪ جهاز تي حملو ٿي ڪيو. جنگ جي ختم ٿيڻ بعد هن جهاز کي ڪوئلي بدران تيل تي هلائڻ جو بندوبست ڪيو ويو. مئي 1934ع تي هن جهاز جو نيويارڪ ويجهو هڪ ٻئي جهاز سان ٽڪر ٿي پيو. سخت ڌند ۽ ڪوهيڙي ڪري هڪ ٻئي کي ڏسي نہ سگهيا. ٽڪر ٿيڻ تي ٻيو جهاز جيڪو ڪافي ننڍو هو، اهو ٻڏي ويو ۽ ان جا ست ماڻهو مري ويا. آمريڪن حڪومت وائيٽ اسٽار ڪمپنيءَ کي نقصان پري ڏيڻ لاءِ چيو. 1935ع ۾ اولمپڪ جهاز کي اسڪرئپ ڪيو ويو — (يعني پيچي لوهہ جي قيمت ۾ وڪيو ويو)
- مٿي سسٽر شپ (Sister - Ship) جي ڳالهہ لکيل آهي. دراصل کي بہ هڪجهڙا جهاز سسٽر شپ سڏجن ٿا. جهاز کي مؤنث سمجهيو وڃي ٿو، ان ڪري ”بردر شپ“ بدران سسٽرشپ چئجي ٿو ۽ جهاز لاءِ انگريزي ۾ She ضمير استعمال ٿئي ٿو، نہ کي He. جهاز جڏهن بہ بيهي ٿو تہ Buoy سان ٻڌو وڃي ٿو. ٻئاءِ لوهہ جا ڪوڪلا پيجرا ٿين، جيڪي زنجير ذريعي سمنڊ جي تري سان سوگها هوندا آهن. جهاز بندرگاهہ ٻاهران بيهڻ وقت پنهنجو رسو Buoy سان ٻڌي بيهي ٿو، جيئن هوا ۽ لهرن جي چرپر تي جهاز هيڏانهن هوڏانهن نہ ٿئي. ٻي ڳالهہ تہ سمنڊ تي کاري هوا ڪري جهاز کي ڪٽ لڳي ٿي. ان ڪري جهاز کي هر وقت رنگ روغن سان چمڪائڻو پوي ٿو. سو جڏهن کو چوندو آهي تہ جهاز کي مذڪر بدران مؤنث ڇو ٿو سمجهيو وڃي تہ جواب اهو ڏنو ويندو آهي تہ ان ڪري جو جهاز هر وقت ٻئاءِ (چوڪر) تو ڳولي ۽ هو هر وقت عورتن وانگر رنگ روغن ڪري ٿو. ان ڪري جهاز هڪ چوڪريءَ يا عورت مثل آهي.
- ”ڪارپاٿيا“ جهاز جو ڪيپٽن آرٿر جنهن ٽائٽانڪ جهاز جا گهڻي کان گهڻا ماڻهو پنهنجي جهاز تي چاڙهيا، هن ڪارپاٿيا جهاز بعد ماريٽانيا جهاز جي ڪمانڊ ورتي — معنيٰ ان جهاز جو ڪيپٽن ٿيو. ان بعد 1928ع کان 1931ع تائين هڪ ٻئي جهاز جو ڪيپٽن ۽ دنيا جي مشهور جهازران ڪمپني ڪنارڊ فليٽ (Cunard Fleet) جو ڪموڊور ٿيو ۽ 1940ع ۾ گذاري ويو.
- ٽائٽانڪ جهاز تي نہ فقط انگريز ۽ آمريڪن هئا، پر مسافرن ۾ ڪجهہ ٻين بہ ملڪن جا پڻ هئا. جيئن 1956ع ۾ ريڊرس ڊائجسٽ وارن هڪ ڪتاب A Night to Remeber ڇپرايو، جنهن ۾ لکيل آهي: ”جان بچائڻ لاءِ

بيڙين ۾ چڙهڻ وقت فقط انگريزن (Anglo Saxons) فضيلت کان ڪم ورتو. باقي فرينچ، اٽليءَ وارا، آرمينين، جپاني ۽ چيني خود غرض ۽ بي افعالا ثابت ٿيا.“

اهڙن حادثن وقت پهرين عورتن ۽ ٻارن کي بچائڻ لاءِ بيڙين ۾ چاڙهيو ويندو آهي ۽ پوءِ مردن کي. جان هر هڪ کي پياري آهي، جڏهن سر تي اچي ٿي تہ پوءِ ڪيترن کان اهڙا ڪتابي اصول وسريا وڃن. ٽائٽانڪ جهاز جي مسافرن کي لاهڻ وقت جهاز جي آفيسرن پوري پوري ڪوشش ڪئي تہ زالون، ٻار ۽ پوڙها پهرين چڙهن، پر ڪن ڪن مسافرن ۽ جهاز جي ماڻهن – خاص ڪري بورچين بيڙيءَ ۾ زوريءَ چڙهڻ جي ڪوشش ڪئي، پر جهاز جي ڊيوٽي آفيسرن ڪين منع ڪئي. ٻين آفيسرن وٽ تہ پستول هئا، جن اهڙي بي قائدگيءَ وقت هوائي فائر بہ ڪيا ٿي.

جهاز ۾ هڪ جپاني مسافر ماسابومي هوسونو نالي پڻ هو. هن جي ان وقت عمر 42 سال هئي ۽ جپان جو سرڪاري ڪامورو (Bureaucrat) هو. پاڻ جپان جي وزارت ٽرانسپورٽ ۾ هو ۽ يورپ ۾ ريلوي نيٽ ورڪ جو تجربو حاصل ڪرڻ لاءِ آيو هو. هاڻ آمريڪا (نيويارڪ) وڃي رهيو هو، جتان پوءِ ٻئي جهاز ۾ پئسفڪ سمنڊ پار ڪري، هوائي بيٽ کان ٿيندو، جپان موٽڻو هو. هو ٽائٽانڪ جهاز تي سائوٿمپٽن بندرگاهہ مان چڙهيو ۽ هن جي ڊائري مطابق، جيڪا هن ٽائٽانڪ جهاز جي ليٽر هيڊ تي حادثي کان پوءِ لکي آهي، هو ستو پيو هو تہ ڪنهن سندس سيڪنڊ ڪلاس جي ڪئبن جي در کي زور سان ٺڪ هنيو. هن اٿي در کولي ڏٺو تہ جهاز جو اسٽيوورڊ هو، جيڪو هن کي سندس حصي جي هڪ لائيف جئڪيٽ ڏئي اڳتي ٻئي کي ڏيڻ لاءِ وڃي ويو. پينٽ قميص ۽ اوورڪوٽ پائي، مسٽر ”هوسونو“ منجهيل دماغ سان ٻاهر نڪتو. ڊنر واري ڊانس پارٽيءَ توڙي شراب ڪواب سيني جا متا ڳرا ڪري ڇڏيا هئا. ويتر ڪجهہ ننڊ مان اٿڻ ڪري هر هڪ جون وايون ٻتال هيون. هي پهرين مٿين ڊيڪ ڏي ٿي ڀڳو، پر ماڻهن جي پيهہ پيهان ڪري وري ٻئي پاسي کان ڦري ٻوٽ ڊيڪ تي پهتو تہ ڏٺائين تہ لائيف ٻوٽن ۾ ماڻهن کي چاڙهي هيٺ سمنڊ ۾ لاٿو پيو وڃي. اونداهہ ڪارونبار ڪري ڪا ڳالهہ سمجهہ ۾ نہ پئي آيس ۽ هر هڪ ماٺ منوڙي ۾ ائين پئي هليو جڻ سڀ ڪم ڳجهہ ڳوهہ ۾ ٿي رهيو هجي. ان هوندي ’هوسونو‘ پنهنجي ڊائريءَ ۾ لکيو آهي: ”منهنجي دل اندران رڙي رهي هئي. مون ذهني طرح پنهنجو پاڻ کي هر ڳالهہ لاءِ تيار رکيو. پنهنجو پاڻ کي موت جي آخري سفر لاءِ ريجهايم. مون ڪابہ اهڙي ڳالهہ نٿي ڪرڻ چاهي، جنهن سان منهنجي ملڪ ۽ ماڻهن جو ناموس خراب ٿئي. پر ساڳي وقت آئون اها بہ اميد رکيو ويٺو هوس تہ، شل مون کي بہ بيڙيءَ ۾ ويهڻ جو موقعو ملي وڃي ۽ پوءِ جهاز جي هڪ آفيسر رڙ ڪئي: ”بيڙيءَ ۾ اجا بہ ٻن ڄڻن جي جاءِ آهي.“ هوسونو پنهنجي ڊائريءَ ۾ لکيو آهي ”آئون جيڪو اهو سوچي رهيو هوس تہ هاڻ آئون پنهنجي پياري زال ۽ ٻارن کي ڏسي نہ سگهندس، آفيسر جا اهي لفظ ٻڌي ڪٽي بيڙيءَ ۾ ٽپ ڏنم.“

بعد ۾ هوسونو کي ڪارپاٿيا جهاز ۾ ڪٽي نيويارڪ پهچايو ويو. ٻن مهينن بعد جڏهن هوسونو پنهنجي وطن جپان پهتو تہ هن کي هرڪو شڪي نگاهن سان ڏسڻ لڳو تہ هن کي زندگي ڪنهن ٻئي جي موت جي بدلي ۾ ملي آهي. يعني ڪنهن ٻئي جو وارو – خاص ڪري ڪنهن عورت يا ٻار جو موقعو ماري پاڻ چڙهيو آهي. جپان ۾ اڄ بہ ضمير جي ملامت يا ٻئي جو پاڻ لاءِ خراب رايو، سڀ کان ذڪوئيندڙ ڳالهہ سمجهي وڃي ٿي. جنگ کان اڳ تہ جپان ۾ اڃا بہ گهڻو شرم جو ڪلچر هو. جپانين شرم جي زندگي گذارڻ کان بڏي مرڻ بهتر سمجهيو ٿي. ماڻهن جي افواهن ۽ اخبارن ۾ غلط سلط خبرن ڪري جپان حڪومت هوسونو کي 1914ع ۾ نوڪريءَ تان لاهي ڇڏيو. هن ان بعد 1923ع تائين هڪ خانگي آفيس ۾ ڪم ڪيو. هن جي پوٽن ڏهٽن ٻڌايو تہ هوسونوءَ شرم کان مرڻ گهڙيءَ تائين ٽائٽانڪ جو ذڪر نہ ڪيو. هوسونو 1939ع ۾ گذاري ويو هو. هوسونوءَ جي اها ڊائري اڄڪلهہ ٽائٽانڪ فائونڊيشن وارن وٽ آهي، جيڪا هنن نمائش طور رکي آهي.

آخر ۾ ڪجهہ ٽائٽانڪ جهاز بابت: جهاز آهستي آهستي ٿي سمنڊ جي تري ۾ هليو ويو. ٽائٽانڪ جهاز جي ٻڏڻ واري هنڌ (Position) جي ان وقت ڄاڻ حاصل ٿي چڪي هئي، پر اها هڪ اندازي مطابق هئي. افراتفري جي عالم ۾ ان وقت آسمان تي چمڪندڙ تارن جو حساب ڪري ڳولي وئي هئي. ان وقت اڄ جهڙا نہ هئا سيٽلائيٽ نيويگيٽر ۽ نہ حساب ڪرڻ لاءِ نيويگيشنل ڪئلڪيوليٽر. پر انهن ڏينهن ۾ اها پوزيشن ان حساب سان ڪافي هئي. يعني پنج ڏهہ ميل هيڏانهن هوڏانهن سان ڪو فرق نٿو پوي. ٽائٽانڪ جهاز جي مسافرن ۽ بيڙين کي ڳولڻ لاءِ اها اٽڪل طور ۽ (Approximate) پوزيشن ڪافي هئي. بچائڻ وارا جهاز جڏهن پهتا هئا تہ تيز هوائن ۽

ساموندي چولين ڪري مسافرن جا لاش ۽ ٻيڙيون، ڏهہ ٻارهن ميلن تائين پکڙيل هيون. بهرحال جهاز جي صحيح پوزيشن اڌ صديءَ کان پوءِ پهرين سيپٽمبر 1985ع تي پئي تہ ڪهڙي هنڌ تي جهاز سمنڊ جي تري ۾ پيو آهي؟ دراصل سالن کان ٽوبن (Divers) سمنڊ اندر غوطا هڻي ٽائيٽنڪ جهاز جي ڀڳل جسم (جنهن کي انگريزيءَ ۾ Wreck سڏجي ٿو) کي پئي ڳوليو، جيئن ممڪن هجي تہ ان کي مٿي ڪڍيو وڃي. ٻڏندڙ جهاز کي مالڪ جي اجازت سان بچائڻ، ٻڏل جهاز کي مٿي ڇڪڻ يا ڇڏي ڏنل (Abandon) جهاز بچائڻ کي ”سالويج“ (Salvage) سڏجي ٿو. انگلينڊ ۽ يورپ پاسي ڪيترين ئي سالويج ڪمپنيون آهن، جن کي پنهنجا ٽوبا ۽ ٽگ بوٽ ٽيُن تا ۽ هر وقت هوشيار رهندا آهن – بلڪ تاڙيندا رهندا آهن تہ ڪڏهن ٿو ڪو جهاز ٻڏي يا خطري ۾ آيل جهاز جو مالڪ کين مدد لاءِ سڏ ڪري، جيئن هو سڀ کان اڳي پهچي وڃن. اهڙي نموني جي سالويج ڪرڻ ۾ وڏو فائدو آهي، جو فيءَ سان گڏ جهاز ۾ پيل مال جو پڻ وڏو حصو ملي ٿو.

ٽائيٽنڪ جهاز جي ريڪ (ڍانچي) کي آمريڪا جي نيول جهاز USS KNORR، روبوٽ سان هلندڙ سب مئرين ‘Argo’ ذريعي سمنڊ جي تري ۾ مٿينءَ تاريخ تي ڳولي لڌو. ٽائيٽنڪ جو ريڪ سمنڊ جي تري ۾ هڪ پاسي کان ليٽيل آهي، جيئن ماڻهو پاسيرو ٿي سمهي. اهو نيو فائونڊلئنڊ جي ڪناري کان 300 ميل پري ائٽلانٽڪ سمنڊ ۾ آهي، جتي سمنڊ سوا ٽيرهن هزار فوٽ يعني چار ڪلوميٽر کن اونهو آهي. اها اونهائي تمام گهٽي آهي. سمنڊ ۾ هڪ اونهائي تائين – پنجاهہ سٺ فوٽ تائين تہ ماڻهو وڃي سگهي ٿو، ان بعد هيٺ وڃڻ لاءِ هن کي خاص ڪپڙا ڪپن، جو جيترو هيٺ وڃجي ٿو، اوترو پاڻيءَ جو دٻاءُ وڌي ٿو ۽ خاص ڪپڙن سان بہ هڪ حد تائين هيٺ وڃي سگهجي ٿو. ان بعد ڪنهن بند ٽيل جهاز ۾ هيٺ لهي سگهجي ٿو. آمريڪن نيوي وارن ٽائيٽنڪ جي ڳولا لاءِ جيڪا آرگو نالي آبدوز (Submarine) سمنڊ ۾ هيٺ لاٿي هئي، سا بہ ڪا عام آبدوز نہ هئي. ايترو هيٺ وڃڻ لاءِ هنن هيءَ هڪ خاص آبدوز ناهي، جنهن تي ماڻهن بدران روبوٽن ڪم ڪيو ٿي ۽ منجهس خاص قسمن جون رنگين ۽ بليڪ ائنڊ وائٽ ڪئميرائون فٽ ڪيون ويون هيون، جيڪي ٽائيٽنڪ جهاز جي ڍانچي جون تصويرون مٿي بيٺل USS – Knorr جهاز تي موڪليندي رهيون. تعجب جي ڳالهہ اها آهي تہ ٽائيٽنڪ جهاز جا ڪيترا ئي حصا تمام سٺي حالت ۾ آهن – شايد اونهي سمنڊ ۾ برف جهڙي ٿڌي پاڻيءَ ڪري. جهاز جو Stern (پوين حصو) غائب آهي – جيڪو جهاز ٻڏڻ وقت ٽيل ڌماڪن ۾ الڳ ٿي ويو هو ۽ جهاز تہ اهي سمنڊ جي اونهائيءَ جا چار پنج ڪلوميٽر پار ڪري هيٺ تري ۾ وڃي پيو آهي، باقي Stern (جهاز جي پڇڙي) سڌو هيٺ وڃڻ بدران، ساڄي ڪاٻي سمنڊ جي اندرين چولين Under Currents جي زور تي ڪيڏانهن ڏور وڃي پٽ پئي آهي. رنگين تصويرن ۾ شراب (Wine) جا دٻا، گهرو سامان سڙو ۽ ٻيون ڪيتريون شيون صاف نظر پيون اچن، پر جهاز جي ڪجهہ حصن ۽ شين تي سينبار ۽ ساموندي گاهہ سپون (Sea Growth) پڻ چڙهي ويو آهي. جهاز جو اڳيون حصو ۽ هڪ پاسو گهٽو ڏڪيل آهي. دراصل برف جي چپ (Ice berg) ان کي ايترو چيپاٽيو جو جهاز جي پاسي جا ڪوڪا ڪندا (Rivets) ٻاهر نڪري آيا ۽ چوڏاري پاڻي ڏوڪي آيو. جهاز جي دونهين ڪيڻ لاءِ چار چمنيون (Funnels) هيون، جن مان هڪ غائب آهي.

اڄ جي دور ۾ هيٺ ٻڏل جهاز کي مٿي ڇڪي سگهجي ٿو. جيتوڻيڪ اهو ايترو سولو ڪم ناهي، ان لاءِ وڏو خرچ، مشينري ۽ اٽڪل جي ضرورت آهي. هڪ هلڪي شيءِ کي رسو ٻڌي مٿان بيٺي جهاز تان ڇڪي سگهجي ٿو. ڳري شيءِ ڪناري تي بيهي هينان کوهہ مان تہ ڇڪي سگهجي ٿي، پر جهاز تي بيهي (جيڪو سمنڊ جي مٿاڇري تي تري رهيو آهي) هينان سمنڊ جي تري مان جهاز جهڙي ڀي چپ کي مٿي ڇڪي نٿو سگهجي. رسا ٻڌي مشينن ذريعي گهٽو زور ڏبو تہ هينيون جهاز ٽورو مٿي چڙهي يا نہ، مٿيون جهاز جنهن تي توهان بيهي اهو ڇڪڻ جو ڪم ڪري رهيا آهيو، اهو سمنڊ اندر هيٺ ٻڏڻ شروع ڪندو. بهرحال! ڪجهہ ٻيا طريقا ۽ اٽڪلون آهن، جهڙوڪ ٿلهي ربڙ جو وڏو ڦوڪڻو هيٺ ٻڏل جهاز سان ٻڌي، پوءِ ان کي ڪمپريسر ذريعي هوا ڀرڻ سان ڦوڪڻو مٿي ڪڄڻ تي هيٺ ٻڏل جهاز کي مٿي ڪڍي سگهجي ٿو. پر ان لاءِ بہ خاص قسم جا ڦوڪڻا کپن ۽ انهن کي ٻڏل جهاز سان ٻڌڻ جا بہ ڪي طريقا تا ٽين ۽ ٽائيٽنڪ جهاز تہ ايڏو هيٺ اونهو آهي، جو اهي سڀ ڪم ڪرڻ بيحد ڏکي ڳالهہ آهي. ان کان علاوه جهاز – جنهن ۾ ڪيترا ئي ڪمرا، اسٽور، گودام، پاڻي، ڪوئلي، تيل جون وڏيون

ناديون ٿين ٿيون. ڪجھ عرصو گذرڻ بعد انهن سيني ۾ گئسون پرجيو وڃن ۽ ٻڏل جهاز تي ڪم ڪندڙ سالويج وارا انهن گئسن يا ڪم دوران انهن گئسن ۾ ٿيل ڌماڪن ڪري موت جو شڪار پڻ ٿيا آهن.

سڀ کان وڏي ڳالھ تہ جهاز بچائڻ واريون سالويج ڪمپنيون يا ملڪن جون حڪومتون، اهڙن پراڻن جهازن جا ڍانچا تڏهن ئي بچائين ٿيون، جڏهن انهن ۾ ڪو مال ملڪيت هجي. ٽائيٽانڪ جهاز لاءِ چيو ويو پئي تہ هن ۾ سون جون سرون (Bullion)، ڳهھ زيور ۽ هيرا جواهر آهن، پر ان جو ڪوبہ پڪو ثبوت اڄ ڏينهن تائين نہ ملي سگهيو آهي، جنهن لاءِ ماڻهو خوار خراب ٿئي ۽ ڪروڙها ڊالر خرچي، سالويج ڪرائي. انگليںڊ ڇڏڻ وقت ٽائيٽانڪ جهاز 43 ملين پائونڊن ۾ ”ڪمرشل يونين انشورنس ڪمپني“ وٽ انشوئر ٿيو هو، پر اها پڪ ناهي تہ ان انشورنس ۾ رڳو ٽائيٽانڪ جهاز ۽ ان جا مسافر انشوئر ٿيل هئا يا جهاز جو ڪارگو (سامان) پڻ. سڀ کان وڏي ڳالھ تہ ڪيڏي بہ ڪوشش بعد هن جهاز (ٽائيٽانڪ) جي ڍانچي کي مٿي ڇڪڻ مشڪل تہ ڇا پر ناممڪن لڳي ٿو، جو جهاز نہ فقط تيرهن چوڏهن هزار ڪن فٽ هيٺ سمنڊ ۾ آهي، پر سمنڊ جي تري تي هجڻ بدران تري تي پيل ريتيءَ ۾ پنجاھ ڪن فٽ هيٺ دٻجي ويو آهي. ان کان علاوه جن مسافرن جا لاش نہ مليا، انهن جا مائٽ پڻ اهو ئي چاهين ٿا تہ ٽائيٽانڪ جهاز جي ڍانچي (ريڪ) سان هاڻ هٿ چراند نہ ڪئي وڃي، جو ٿي سگهي ٿو تہ ان اندر ڪيترن جا ئي لاش اڃا موجود هجن ۽ مڇين انهن کي نہ ڪاٽو هجي. جهاز جي اٿل پٿل تي اهي لاش نڪري ايندا يا سمنڊ جي اونهائيءَ ۾ رهندڙ خوفناڪ مڇيون جهاز جي ڍانچي ۾ ٽيندڙ وٿين مان اندر گهڙي وينديون.

8. ٽائٽانڪ جهاز تي فلم

جهاز تہ هيستائين ڪيئي ٻڏي چڪا آهن ۽ ٻڏندا بہ رهن ٿا. فلمون بہ نہ فقط ٽائٽانڪ جهاز تي، پر ٻين بہ ڪيترن ئي جهازن تي نهي چڪيون آهن ۽ ٽائٽانڪ جهاز تي بہ هيءَ پهرين فلم ناهي، پر 1912ع کان وٺي اڄ ڏينهن تائين 86 سالن ۾ ٽائٽانڪ جهاز تي ڪيتريون ئي فلمون، ڪتاب ۽ ٽي وي سيريل نهي چڪا آهن.

پهرين فلم تہ جهاز ٻڏڻ بعد يڪدم مهينو ڪن رکي نهي هئي، جنهن جي فلم اسٽار اها هئي، جيڪا ٽائٽانڪ جهاز جي ان بدنصيب سفر جي مسافر هئي. ان فلم جو نالو ”Saved from the Titanic“ هو. انهن ڏينهن ۾ فلمون ٽاڪيز نہ هيون. يعني آواز بنا نهنديون هيون ۽ ٽائٽانڪ ٽريجڊيءَ جي اها فلم بنا آواز جي هئي – يعني گونگي فلم هئي.

ٽائٽانڪ Teutonic يا Titanic فلم جرمني وارن ناهي هئي، جنهن جو خرچ پڪو نازي حڪومت ڏنو. هن فلم جو خيالي هيرو هڪ جرمن جوان ڏيڪاريو ويو هو.

1958ع ۾ برطانيہ وارن بہ ٽائٽانڪ تي هڪ فلم A Night to Remember ناهي، پر فلم ڊائريڪٽر جيمس ڪئمران جي هيءَ تازي فلم Titanic سيني فلمن کان گوءِ کٽي وئي آهي ۽ سڄي دنيا ۾ ان جي هاڪ هلي وئي آهي. ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ هن فلم تي، فلم ناهيندڙن ”فاڪس فلمز انٽرٽينمينٽ“ وارن وڏو خرچ ڪيو آهي. ٻہ سؤ ملين ڊالر فلم جي شوٽنگ تي خرچ ٿيو آهي ۽ اٺڙا ڏيڍ سؤ ملين ڊالر مارڪيٽنگ تي خرچ ٿيو آهي. (هن کان اڳ گهٽي خرچ واري فلم ”واٽر ورلڊ“ آهي، جنهن تي 175 ملين ڊالر خرچ آيو هو) منهنجي خيال ۾ هن فلم کي مٿانهون ڪندڙ، ماڻهن کي حيرت ۾ وجهندڙ نظارا آهن، جيڪي ڪمپيوٽر ذريعي پيدا ڪيا ويا آهن. هيئن هن کان اڳ نهيل فلم Jurrasic Park هئي، جنهن ۾ ڪمپيوٽر جنريٽيڊ اسي ڪن Shots هئا ۽ هن فلم ٽائٽانڪ ۾ 550 آهن.

هن فلم ٽائٽانڪ جي شوٽنگ جو بندوبست فاڪس فلم ڪمپنيءَ وارن ميڪسيڪو جي شهر روزاريٽو ۾ سورنهن هيڪٽر ڪامپليڪس تي ڪيو هو. فلم ۾ جيڪو ٽائٽانڪ جهاز ڏيکاريو ويو آهي، اهو بلڪل هوبهو ۽ اصل جهاز جهڙو آهي، پر اصل جهاز جي ڏهين حصي جيڏو ناهي. ان کي ڪمپيوٽر ۽ ٻين ڪئمرائين جي اٽڪلن ذريعي ائين ڏيکاريو ويو آهي، جڻ سچ پچ هجي ۽ سچ پچ جا ماڻهو اتان ڪري سمنڊ ۾ پيا ٻڏن، جيڪو دراصل ”L“ شڪل جي پاٽيءَ جي وڏي ٽانڪي آهي.

ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ ٽائٽانڪ فلم جو ڊائريڪٽر James Cameron هڪ قابل ۽ هوشيار فلم ناهيندڙ آهي ۽ سندس هن کان اڳ جي نهيل فلمن مان بہ ڪيتريون ئي مشهور ٿيون. جهڙوڪ: The Abyss، True lies، Terminator II وغيره وغيره. ٽائٽانڪ فلم ائڪشن ۽ رومانس جو ڳانڍاپو آهي، جنهن ۾ ليونارڊو ڊي ڪئپريو (Jack Dawson) ۽ ڪيٽ ونسليٽ (Rose Bukater) اهم فلمي اداڪار ٿيا آهن. فلم جي شوٽنگ جولاءِ 1969ع کان شروع ٿي ۽ 160 ڏينهن هلي. عام فلمن کان ڪجھ وڏي ٿي وئي ۽ سندس Running ٽائيم ٽي ڪلاڪ چوڏهن منٽ آهي. فلم ۾ ڪم ڪندڙن کي اصل سمنڊ ۽ ٽانڪيءَ ذريعي ناهيل نقلي سمنڊ ۾ ٻڏڻ کان بچائڻ لاءِ تيهہ ڪن لائيف گارڊ رکيا ويا هئا. فلم نهڻ دوران ڪو بہ ٻڏي مرڻ جو حادثو درپيش نہ آيو. البتہ ٽن Stunt Men جي ٽنگن ۽ ٻانهن جا هڏا ڀڄي پيا.

وڏو Risk کٽي خرچ واري فلم ٽائٽانڪ جيتوڻيڪ ان وقت نهي، جنهن وقت دنيا جون بہ ٻيون مشهور فلمون ٺهڻ هلي رهيون هيون. هڪ جيمس بانڊ جي نئين فلم Tomorrow Never Dies ۽ ٻي ڊريم ورڪس جي مزاحيہ فلم Mouse Hunt، پر ان هوندي بہ هي سامهوندي بدنصيبيءَ تي ناهيل ٽائٽانڪ سڀ کان گوءِ کٽي وئي ۽ مالڪن جو (يعني فلم ناهڻ وارن مالڪن جو ۽ نہ جهاز ناهڻ وارن جو) پئسو سجايو ڪري رهي آهي.

9. آرڪل لارو Archile Lauro هميشھ لاءِ غرق ٿي ويو

گذريل هفتي ليڪچرر روم ۾ چانھ پي رهيو هوس تہ منهنجي هڪ ڪليگ ۽ هم عمر ڪئپٽن پرويز اچي ٻڌايو تہ اٽليءَ جو پئسينجر جهاز آرڪي لائورو (Archille Lauro) ٻڏي ويو. سندس ڪو انگليند جو ساٿي انجنيئر (يا شايد نيويگيٽر) ان جهاز تي هو، جيڪو هاڻ پنهنجي ملڪ واپس موٽندي رستي تان ڪراچيءَ ۾ هن وٽان ٿيندو ويو.

ڪن ٻارن يا وڏن لاءِ چئبو آهي تہ هنن جي قسمت ۾ ڏڪا ۽ ٿاٻا لکيل آهن. جهازن لاءِ بہ اسين اهو ئي چوندا آهيون تہ ڪي ڪي جهاز Accident Prone ٿين ٿا. هي جهاز (آرڪلي لائورو) بہ اهڙو ئي بدنصيب جهاز رهيو. هي اهو جهاز آهي، جنهن کي فلسطيني مجاهدن 1985ع ۾ يوُنچ سمنڊ (Mediterranean Sea) ۾ اغوا ڪيو هو ۽ اسرائيل کان پنهنجن پنجاھ فلسطيني همراهن جي آزاديءَ جي گهر ڪئي هئي، جيڪي هنن وٽ قيد ٿيل هئا. "آرڪلي لائورو" جهاز تي ان وقت 400 ڪن مسافر هئا. هاءِ جئڪرن جهاز جي ڊيڪ تي موجود هڪ عذر واري مسافر ليان ڪلنگوفر کي (جيڪو آمريڪا جو يهودي هو) سندس ويل چيئر سميت سمنڊ ۾ ڌڪو ڏئي ٻوڙي ڇڏيو. اسرائيل 50 فلسطيني قيدين کي تہ آزاد نہ ڪيو، باقي اها Deal طئھ ٿي تہ جهاز آرڪلي ۽ ان جي مسافرن کي ڇڏڻ بدران هاءِ جئڪرن کي هوائي جهاز مهيا ڪيو ويندو، جنهن ۾ هو پنهنجي ملڪ پهچي وڃن. سندن شرط پورو ڪيو ويو، پر جيئن ئي هنن جو هوائي جهاز آسمان جي بلندي طئھ ڪري اڳتي وڌي رهيو هو تہ آمريڪن ايئر فورس جي هڪ فائيٽر جيٽ ان تي حملو ڪري کين هيٺ لهڻ تي مجبور ڪيو. ان سڄي ڊرامي تي آمريڪا ۾ هڪ اوپيرا (ناٽڪ) "The Death of King hoffer's" نالي مشهور ٿيو.

بهرحال! هتي اسان اٽليءَ جي پئسينجر جهاز آرڪلي لائورو جي ڳالھ ڪري رهيا آهيون، بلڪ هن جي قتل پاڳ جي ڳالھ ڪري رهيا آهيون، جيڪو ڪجھ ڏينهن اڳ سوماليا ڪوسٽ کان 200 ڪلوميٽر ڪن اورتي اسان جي پاڙي واري سمنڊ هندي وڏي سمنڊ ۾ ٻڏي ويو. اسان پئي سمجهيو تہ هي مسافر جهاز جيڪو هڪ فائيو اسٽار جيان خوبصورت هو، پوڙهو ٿيڻ تي ان جا مالڪ هن کي ڪنهن رومانٽڪ ڪناري تي بيهاري هن کي هوٽل يا جوا خاني (Casino) طور استعمال ڪندا، يا تہ ڪنهن جنگ يارڊ ڏي موڪلي ڇڏيندس، جتي لوھ ۽ ڪاٺ جا واپاري هن جون مختلف شيون خريد ڪري، يادگار طور رکندا. پر ان جي نوبت نہ آئي. ٻڏڻ کان اڳ هي 24000 ٽن وزني جهاز سڙي ڀسم ٿي ويو ۽ پوءِ سمنڊ جي تري تي جنازي وانگر ڌهي پيو. سڙڻ ۽ ٻڏڻ وقت ڪنهن جو بہ موت نہ ٿيو ۽ مٿس چڙهيل هزار ڪن مسافر آهستي آهستي ڪري ٻيڙيءَ ۾ چڙهيا ۽ ٻيحد فضيلت سان ٻارن ۽ عورتن کي پهرين ٻيڙين ۾ چاڙهي، سندن جان بچائي وئي. ان بعد باقي مسافر ۽ جهاز جو عملو ۽ آخر ۾ جهاز جو ڪئپٽن اورسي (Orsi) لٿو. هي حادثو هيئن ٿيو جو جهاز جي انجڻ روم کي باھ لڳي وئي هئي، جتان پوءِ سڄي جهاز تي پکڙجي وئي. جيتوڻيڪ وڏي پئماني جي باھ هئي، پر ڪنهن بہ مسافر اجائي سجائي هاءِ گهوڙا ڪري پنهنجو پاڻ کي ۽ ٻين کي پريشان نہ ڪيو. شروع کان هن جهاز سان هميشھ ڪا نہ ڪا ويڌن لڳي رهي. ڪڏهن ڪنهن جهاز سان ٽڪر تہ ڪڏهن باھ، ڪڏهن هاءِ جئڪنگ جهڙيون وارداتون تہ ڪڏهن مالي مسئلا. هڪ بہ دفعو تہ ٽئڪس ۽ فِي جي ادائگي نہ ڪرڻ ڪري هي جهاز Arrest بہ ٿيو– ڏارئين بندرگاھ ۾ اتي جي حڪومت طرفان جهليو ويو. هتي اهو ٻڌائڻ بي مهل نہ ٿيندو تہ جهازن کي ڏوهاري هجڻ جي صورت ۾ Arrest بہ ڪيو وڃي ٿو. مثال طور ڪو جهاز ٽوڪيو مان مرمت ڪرائي وڃي ۽ قانون موجب باوجود چتائڻ (Warnings) جي جهاز جو مالڪ مرمت ڪندڙ شپ يارڊ کي پئسن جي مقرر ادائگي نہ ڪري تہ شپ يارڊ وارا پنهنجي ملڪ جي ڪورٽ ۾ دانهين سگهن ٿا، جنهن جي حڪم موجب اهو جهاز يا ساڳي مالڪ جو ٻيو جهاز ٽوڪيو بندرگاھ ۾ يا جپان جي ڪنهن بہ بندرگاھ ۾ پهچڻ تي هن کي سوگهو ڪيو وڃي ٿو ۽ جيستائين فريادي مطمئن نہ ٿئي، جهاز کي بندرگاھ ۾ ئي ترسڻو پوي ٿو يا بين الاقوامي قاعدن قانونن موجب جيڪڏهن ڪنهن جهاز تي ڪا اهڙي ڪوٽ

آهي، جنهن سان جهاز هلائيندڙ جهاز جي مسافرن يا جهاز تي ويندڙ سامان جو نقصان ٿي سگهي ٿو تہ ان حالت ۾ بہ جهاز کي بندرگاھ کان ٻاهر نڪرڻ کان جهليو ويندو آهي. جيئن مثال طور: يمن وارن جو جهاز ڪراچي بندرگاھ ۾ اچڻ تي خبر پوي ٿي تہ جهاز تي باھ وسائڻ وارو پمپ (Emergency Fire Fighting Pump) خراب ٿي پيو آهي. پاڪستان جي مرڪنٽائيل مئرين ڊيپارٽمينٽ کي خبر پوڻ تي يا جهاز جي ماڻهوءَ يا ٻاهرين ڪنهن جي شڪايت تي، هو ان جهاز کي روڪي سگهن ٿا، جيسين اهو پمپ صحيح نہ ڪرائين. جهاز جو Arrest ٿيڻ ڪا سني ڳالھ نٿو سمجهيو وڃي. ان سان جهازران ڪمپنيءَ جي پئسي جو نقصان هڪ طرف ٿئي ٿو ۽ ناموس کي ڇيهو ٻي طرف رسي ٿو.

هونءَ ”آرڪلي لائورو“ مسافر جهاز اٽلي جي ناليرن جهازن مان هڪ هو. اهو ڪنهن زماني ۾ ”فخر اٽلي“ هو ۽ هڪ دفعي مشهور ڪتاب Around the World in 80 days موجب سڄي دنيا جو ڦيرو اسي ڏينهن ۾ پورو ڪري ڏيکاريو هئائين. آرڪلي لائورو جهاز ڄائي ڄم کان بدنصيب رهيو. هي جهاز 1947ع ۾ هڪ ڊچ همراھ (هالينڊ جي رهاڪوءَ) ’Willem Ryus‘ نالي نهرايو، جنهن جو 1953ع ۾ سندس ”سسٽر – شپ“ ’Oranje‘ سان ٽڪر ٿيو. ان بد هن جون مرمتون هلنديون رهيون. سن ١٩٦٦ع ۾ اٽلي جي هڪ امير ماڻهوءَ آرڪلي لائوروءَ اهو جهاز هالينڊ وارن کان خريد ڪري، ان جو نالو پنهنجي نالي سان آرڪلي لائورو رکيو. ڪجھ عرصو هلڻ بعد ان کي پاليرمو ۾ سخت باھ لڳي ۽ ٻڏي ويو. مالڪ امير هو. دل ٻيهي وڃڻ بدران ڏڪ بچائي ويو ۽ هن ان جهڙو، ساڳي نالي سان نئون جهاز نهرايو، جنهن کي 1972ع ۾ وري باھ وڪوڙي وئي. سڄو جهاز تباھ ٿيندي بچي ويو. مالڪ وڏو خرچ ڪري وري هن کي هلڻ لائق ڪيو پر پورن ٽن سالن بعد (1975ع ۾) هڪ لبناني جهاز سان ٽڪرائجي پيو، جنهن ۾ چار ڪن جهازي بہ مري ويا. وري وڏو خرچ ڪري جهاز جي مرمت ڪرائي وئي ۽ ڪجھ سال صحيح هلڻ بعد 1981ع ۾ ڪناري ٻيٽن (Canary Islands) تي باھ اچي لڳس، جنهن ۾ بہ مسافر ٻڏي ويا – شايد هنن هراس ۾ يا ٻي ڪا واھ نہ ڏسي پنهنجي بچاءَ لاءِ پاڻيءَ ۾ ڪٽي پاڻ ڇڏيو ۽ وقت تي مدد نہ ملڻ ڪري ٻڏي ويا. ان ڪان پوءِ وري جهاز جي مرمت هلندي رهي ۽ پوءِ سال بہ ڪو مس هليو تہ بلن جي پوري ادائگي نہ ڪرڻ جي ڏوھ ۾ هن کي ڪنهن بندرگاھ ۾ Arrest ڪيو ويو ۽ مٿس ڪورٽ جا ڪيس هلندا رهيا. ان کان علاوہ هي جهاز سياسي خواريءَ جو پڻ سبب بڻيو. گذريل سال (1993ع) ۾ اٽليءَ جي نيوفاسشٽ نئشنل الائينس جي ليڊر جان فرئنڪو فينيءَ پنهنجي سياسي پارٽيءَ لاءِ فنڊ گڏ ڪرڻ لاءِ هن جهاز کي چارٽر ڪيو (يعني ڪجھ عرصي لاءِ نيڪي تي ورتو) ۽ مسافرن کي جن بندرگاهن گهمائڻ جو پروگرام ناهيو، انهن ۾ اتر آفريڪا جا اهي بندرگاھ پڻ هئا، جيڪي ٻي جنگ عظيم ۾ لڙائيءَ جا ميدان هئا. اٽليءَ ۾ هن ساموندي سفر تي سخت تنقيد ڪئي وئي ۽ جتي ڪٿي هن جهاز کي ننديو ويو. بهرحال ڏهاڪو ڏينهن کن اڳ هي جهاز 47 سالن جي خوبصورت ساموندي سفرن ۽ بدنصيب حادثن بعد هندي وڏي سمنڊ جي اونهن تهن ۾ هميشه هميشه لاءِ غرق ٿي ويو آهي.

10. ”ايسوٽنيا“ جي ٻڏڻ جو راز ڇا هو!

جن ڏينهن ۾ اٽليءَ جو پئسينجر جهاز ”آرڪلي لائورو“ باهہ لڳڻ ڪري سڙي ٻڏو هو، اهي بہ ٿي مهينا (سال 1994ع جا آخر واري مهينا) ڪي ڏاڍا خراب هئا. هڪ ٻئي پويان دنيا جي گولي تي – بلڪ دنيا جي مختلف سمندن تي ڪيترا ئي سامونڊي جهازن جا حادثا ٿيا، خاص ڪري مسافر جهازن جا مال بردار جهاز جي سڙڻ يا ٻڏڻ تي دنيا ۾ ايتري واويلا نٿي مچي، جيتري پئسينجر جهاز يا فيريءَ تي، جو تہ پئسينجر جهاز ۾ فيريون (جيڪي ماڻهو، موٽر ڪاريون، بسون – ويندي سجيون سجيون ريل گاڏيون کڻن ٿيون) انهن ڪي ناهڻ مهل توڙي هلائڻ مهل تمام وڌو خيال رکيو وڃي ٿو. مسافر کڻڻ واري جهاز جي نہ فقط هڪ هڪ شيءِ مضبوط ۽ جٽادار ناهي وڃي ٿي، پر ان جي Maintenance (سار سنڀال) بہ اوترو ئي سنائي سان ڪئي وڃي ٿي ۽ ۽ هلائڻ لاءِ بہ مقرر ماڻهن کان وڌيڪ ماڻهو رکيا وڃن ٿا. مال بردار جهاز ڪي بن سالن ۾ هڪ دفعو خشڪ گودي (Dry Dock) ۾ چڪاس ۽ مرمت لاءِ وڃڻو پوندو آهي، پر پئسينجر جهاز لاءِ اها چڪاس هر سال ضروري آهي. ان ڪري مسافر جهاز (يا فيريءَ) جي ٻڏڻ جو ٻڌي نہ فقط عام ماڻهو پر جهاز جا ناهيندڙ ۽ هلائيندڙ پڻ تعجب کائين ٿا ۽ ان حادثي جي ڪارڻ جي ڳولا ڪن ٿا.

آڪٽوبر جي شروع وارن ڏينهن ۾ اها خبر ٻڌي تعجب لڳو تہ ٽالن (ايسٽونيا) کان اسٽاڪهوم (سئيڊن) هلندڙ مسافر ۽ موٽر ڪارون کڻندڙ ”ايسٽونيا“ نالي فيري رستي تي بالٽڪ سمنڊ جي سامونڊي ڪن ۾ لڙهي غائب ٿي وئي آهي. جهاز ناهيندڙ (Naval Architects) ڪڏهن بہ ائين تہ نہ چوندا تہ ”ايسٽونيا“ يا ڪو ٻيو جهاز ڪڏهن بہ ٻڏي نٿو سگهي – خاص ڪري ٽائٽانڪ جهاز جي ٻڏڻ بعد جنهن لاءِ اهو چيو ويو ٿي تہ Unsinkable (ڪڏهن بہ نہ ٻڏڻ وارو) جهاز آهي. هاڻي ڪنهن جهاز لاءِ ائين چوڻ تہ هي جهاز ڪڏهن بہ ٻڏي نٿو سگهي، سراسر بيوقوفي آهي. پر ”ايسٽونيا“ جو سمنڊ ۾ ائين غرق ٿي وڃڻ تي اگر ڪجي سگهي ٿي تہ اهو ڇو ٻڏو؟ ڪيتريون اهڙيون ڳالهيون آهن جن ڏي جيڪڏهن ڌيان ٿو ڏجي تہ، هي چوڏهن سال پراڻو جهاز جيڪو جرمنيءَ ۾ وڏي نگهبانيءَ سان ناهيو ويو، ائين ٻڏڻ نہ کپي. سندس بهترين ڊيزائين هئي ۽ هن ڪي هر وقت بهترين حالت ۾ Maintain ڪري رکيو ويو ٿي. جهاز هلائيندڙ هڪ هڪ ماڻهو هوشيار ۽ تجربيڪار هو. جهاز تي چڙهندڙ مسافرن ۽ جهازين جي جان بچائڻ لاءِ لائيف جئڪيٽون هيون، ٻيڙين (Life Boats) جو مقرر تعداد هو. هن جهاز جي انجڻ ۽ ٻيون شيون بهترين صورت ۾ هيون ۽ ٻڏڻ کان فقط ٽي هفتا ڪن اڳ هن جي چڱيءَ طرح چڪاس ٿي چڪي هئي ۽ اها چڪاس سئيڊن جي هڪ ماهر جي نگرانيءَ ۾ ڪئي وئي هئي، جنهن آخر ۾ پنهنجي رمارڪ ۾ اهو ئي لکيو تہ ”هي جهاز هر صورت ۾ صحيح آهي“ ۽ پوءِ بہ هي جهاز ”ايسٽونيا“ پنهنجي ملڪ ايسٽونيا جي بندرگاهہ مان نڪرڻ بعد، چند ڪلاڪ صحيح هليو ۽ پوءِ طوفاني رات ۽ برف جهڙي ٿڌي سمنڊ ۾ غرق ٿي ويو.

”ايسٽونيا“ جهاز ايترو جلد سمنڊ ۾ هليو ويو جو جهاز تي موجود مسافر پنهنجين ڪئبنن مان بہ نڪري نہ سگهيا. هل هنگامو ٻڌڻ سان جڏهن هو اجا پلنگن تان اٿي چمپل بوٽ ڳولڻ لڳا تہ، ڪئبنن ۾ پاڻي اچي چڪو هو ۽ هنن ڪي پاڻ بچائڻ لاءِ لائيف جئڪيٽ ڪڻڻ جو بہ موقعو نہ مليو – لائيف بوٽ ۾ چڙهي جهاز کان پيچي نڪرڻ تہ تيو پوءِ جي ڳالهہ. پورو هڪ سال اڳ آڪٽوبر 1993ع ۾ مرحوم محمد عثمان ڏيپلائي صاحب جي وڏي فرزند محمد عليءَ ان ساڳيءَ فيريءَ (مسافر جهاز) ۾ سفر ڪندي، مون ڪي چيو هو: ”هي بالٽڪ سمنڊ وارا علائقا (ايسٽونيا، فنلنڊ، سئيڊن وغيره) اهڙا ٿڌا آهن جو جهاز ٻڏڻ تي ڪو ٻيڙيءَ ۾ جي چڙهي بہ پوي، تہ بہ ٺهڙي سيءَ ۽ ٿڌين هوائن کان بچي نہ سگهندو. ٻڏڻ واري مسافر ڪي جلدي ڪو ٻيو جهاز اچي ڪيدي تہ اها هن جي خوش نصيبي آهي، نہ تہ هن جي وفات ڪرڻ لاءِ ڪلاڪ ڏيڍ ڪلئي آسمان هيٺ، ٺهڙي پاري جهڙي ٿڌ ۾، ٻيڙيءَ ۾ ويهڻ تمام گهڻو آهي.“

محمد علي ڏيپلائي انهن ڏينهن ۾ ڊئنمارڪ جي شهر ڪوپن هيگن جي پاڪستاني ايمبسي ۾ ٽريڊ ڪمشنر هو ۽ آئون فنلنڊ جي مئرين ڊيپارٽمنٽ طرفان هيلسنڪي ۾ رهيل هوس، جتي هنن علائقن ۾ هلندڙ سيني جهازن – خاص ڪري مسافر جهازن (فيرين) جي چڪاس جو ڪم سکي رهيو هوس. هن جهاز ايسٽونيا (جيڪو ٽالن کان اسٽاڪهوم هليو ٿي) تي اسٽاڪهوم منهنجو بہ بہ دفعا ڪن وڃڻ ٿيو هو، ان ڪري اڄ ان جي ٻڏڻ جو ٻڌي، ان جو

مضبوط ۽ نھرو لوھي جسم، بھترين انجڻ ۽ عملو اکين اڳيان اچي ٿو. فنلئنڊ جي گاديءَ وارو شھر ھيلسنکي ۽ ايسٽونيا جي گاديءَ جو ھنڌ ٽالن ائين آھن جيئن روھڙي، سکر يا دادو مورو جنھن جي وچ مان سنڌو ندي وھي ٿي ۽ ھنن شھرن: ھيلسنکي ۽ ٽالن جي وچ ۾ بالٽک سمنڊ جي فقط سوڙھي ڳچي آھي. البت انھن شھرن جي مٿان ڳانڍاپي لاءِ پل ناھي. باقي ننڍيون ٻيڙيون، لانچون، ھورو ڪرافٽ سڄو سڄو ڏينھن ھلن ۽ ھڪ شھر جا ٻئي شھر ۾ صبح جو نوڪري ڪري شام جو موٽي وڃن. يعني ھن علائقي ۾ ننڍين ننڍين ٻيڙين کان وٺي، وڏا وڏا مسافر جھاز ھلندا رھن ٿا ۽ ماڻھو ھوائي جھاز کان وڌيڪ پاڻيءَ رستي سفر ڪن ٿا. ھي علائقو اتر ۾ ھجڻ ڪري اونھاري ۾ به سيءُ رھي ٿو. ان ڪري ھن پاسي جي بسين توڙي ٻيڙين ۽ جھازن ۾ ھڪ ته توھان کي پکا (Fans) نظر نه ايندا (گھرن ۾ پڻ) ۽ ٻيو ته دريون ھونديون پر شيشا فڪس ھوندا، يعني کولي نٿا سگھجن ۽ کولجن به ڇو؟ جڏھن اونھاري ۾ به گرمي يا گھٽ نٿي ٿئي. سو ھن پاسي جي سمنڊ (بالٽک) ۾ سيءُ ته آھي ئي آھي، جيڪو سياري ۾ ايترو وڌيو وڃي جو سمنڊ جو مٿيون تھ برف ٿيو وڃي. ٻي مصيبت جيڪا ھن پاسي عام آھي، اھا ڌنڌ ۽ ڪوھيڙو آھي، جنھن ۾ ڏيک (Visibility) ڪڏھن ڪڏھن گھٽجيو زيرو به ٿيو پوي. يعني پنھنجي جھاز تي بيھي سامھون ايندڙ جھاز ته نظر نٿا اچن، پر پنھنجي جھاز جو اڳيون حصو به نظر نٿو اچي. جھاز جي برج (جنھن تي بيھي جھاز ھلائجي ٿو) تي بيھي توھان کي سامھون پنھنجي جھاز جو اڳيون حصو به نظر نه پيو ايندو ته آيا خلاصي رسا کولي رھيا آھن يا نه؟ ھنن لنگر مٿي ڇڪي ورتو آھي يا اجا نه؟

بھرحال! ”ايسٽونيا“ جھاز تي موجود ھزار کان مٿي ماڻھن مان فقط 139 بچي سگھيا. باقي مسافرن مان ڪي رات جو وقت ھجڻ ڪري پنھنجن ڪمرن (Cabins) مان ئي نه نڪري سگھيا ۽ جھاز سان گڏ سمنڊ ۾ اندر ھليا ويا. ڪيترا جيڪي جھاز سان گڏ ٻڏڻ کان ته بچي ويا، پر جيسين ڪو ٻيو جھاز ھنن کي بچائڻ لاءِ پھچي، تيسين ڪيترا ئي خوف، ھراس ۽ صدمي ۾ مري ويا ۽ ڪيترن جو موت Hypothermia (جسم جو ٿڌو ٿيڻ) ڪري به ٿيو – جيڪو ھنن اتراھن علائقن جو عام مسئلو آھي. سئيڊن ۽ ناروي ۾ ڪار ھلائيندي به اھو خوف رھندو آھي ته ڪنھن اھڙي ھنڌ تي رات جو گاڏي خراب نه ٿئي، جتي سيءَ کان بچڻ جو بندوبست نه ھجي. ڪار جيسين ھلي پئي ۽ ھيٽر آن آھي ته خبر ئي نٿي پوي. ڪار يا ھيٽر بند ٿيڻ سان ڪي پنج ڏھ منٽ به نٿا ٿين ته سڄي ڪار ئي يخ ٿيو وڃي. ڪار جي لوھي جسم کي ھٿ لاھڻ سان ڄڻ برف جي چپ کي ھٿ لڳو ۽ ٻاھر جيڪڏھن تکي ھوا پئي لڳي ته، ڪوٽن ۾ ھوندي به جسم چيربو آھي. اتي، اھڙي موسم ۾ ڪليءَ ٻيڙيءَ ۾ چوڏاري پاڻي ۽ ٿڌي ھوا جسم جي ٽيمپريچر کي نارمل کان گھٽو ھيٺ ڪيريو ڇڏي ۽ انسان جو موت ٿڌ وگھي ٿئي ٿو.

”ايسٽونيا“ جھاز جي ٻڏڻ تي گھڻو غم ايسٽونيا ۽ سئيڊن وارن کي ٿيو، جن ملڪن جا ماڻھو ھن جھاز جا مسافر ھئا. جھاز جا جيڪي ٿورا مسافر بچيا، انھن ۾ وڌو تعداد جوان مردن جو ھو. عورتون، ٻار ۽ پوڙھا ڪي آڱرين تي ڳڻڻ جيترا ھئا. ان ڳالھ تي ڪيترا ئي سوال اٿاريا ويا. جھاز جي بنيادي ڊيزائن بابت پڻ ڪيترن اعتراض ڪيو ته منجھس ايتري سلامتي ناھي، ڇو جو جھاز اندر ڪارن موٽرن جي چڙھڻ ڪري، ھنن جھازن جا دروازا وڏا رکيا وڃن ٿا، جن مان حادثي وقت پاڻيءَ جو وڏو وھڪرو اندر ڌوڪيو اچي، جيئن انگلينڊ جي ساڳي قسم جي جھاز ‘Herald of Free Enterprise’ سان بليجم جي بندرگاھ Zeebrugge ۾ 1987ع ۾ ٿيو ھو ۽ 192 مسافر ٻڏي ويا ھئا، پر ھن جھاز ”ايسٽونيا“ لاءِ ائين چئي نٿو سگھجي، جو جھاز جي Sailing وقت سئيڊن جي ٻن ماھر ناٽيڪل انجنيئرن اوچتي چيڪنگ پڻ ڪئي ھئي. جھاز جي ڪجھ واٽر ٽائيٽ دروازن جون رٻڙ Seals ڪجھ گنل ضرور ھيون، پر اھا ڪا اھڙي ڳالھ ناھي جنھن جي ڪري جھاز ٻڏي سگھي.

ٽالن مان لنگر کڻڻ وقت ھن ساڍا پندرھن ھزار ٽن وزني جھاز تي ھر مسافر خوش ۽ مطمئن ھو. مسافرن ۾ ھڪ سئيڊن جي پوليس ڊيپارٽمينٽ جي 64 آفيسرن جو ٽولو ھو ۽ ٻيو سئيڊن جي شھر نور شوپنگ جي وڏي عمر جي شھرين جو جٿو ھو، جيڪو ايسٽونيا جي شھر ٽالن جو سير ڪري موٽي رھيا ھئا. بالٽک ۾ ھلندڙ ھنن مسافر جھازن تي اڌ کان وڌيڪ ماڻھو مون ڏٺو آھي ته مائٽن مٽن سان ملڻ يا سير تفريح ڪرڻ کان وڌيڪ شراب پيئڻ جي شوق ۾ چڙھن ٿا. ھنن (Scandinavian) ملڪن ۾ (ڊينمارڪ، سئيڊن، فنلئنڊ، ناروي وغيره ۾) بيئر، شراب ويندي ڪوڪا ڪولا جھڙين شين تي وڌو ٽئڪس ھڻي مھنگيون ڪيون ويون آھن، جيئن ماڻھو اھڙين بيڪار

شين کي واپرائڻ لاءِ دلشڪستہ هجن. پوءِ ڪيترا ماڻهو پيئڻ جي شوق ۾ هيڻن جهازن جو سير ڪن ٿا. جهاز جيئن تہ بين الاقوامي پاڻيءَ ۾ هلي ٿو، جنهن تي ڪنهن بہ ملڪ جو قبضو ناهي، ان ڪري جهاز تي وڪامندڙ هر شيءِ تي ٽئڪس ناهي ۽ ڪارخاني جي اگهہ تي وڪامي وڃي ٿي – شراب، عطر، چاڪليٽ ڪان وٺي ريڊيو، ٽيپ، رومال ڪپڙي تائين. ان ڪري جهاز جيئن ئي بندرگاهہ ڇڏي ٿو تہ شوقين مڙس مي خاني (بار) جو رخ اختيار ڪن ٿا ۽ جيڪو پيئڻو اٿن، اهو جهاز تي سفر دوران پي ختم ڪرڻو پوين ٿو، ڇو تہ ڪناري تي – يعني واپس پنهنجي وطن آڻڻ تي ڪين ڳرو ٽئڪس ادا ڪرڻو پوي ٿو ۽ نتيجي ۾ اها ساڳي شيءِ ٽئڪس ڏئي حاصل ڪرڻ ڪان تہ شهر ۾ ان ڪان وڌيڪ سستي پوي ها.

ايسٽونيا جهاز تي مسافرن جو تعداد بہ هزار ڪن آهي، پر ان رات اڌ ڪن (يعني هزار ڪن) جهاز تي هئا، پر جهاز جا سپ بار ۽ هوٽلون مسافرن سان ڀريل هيون. جهاز جيئن ئي بندرگاهہ ڇڏيو تہ مصيبتن جو نازل ٿيڻ شروع ٿيو. ڪلئي سمنڊ ۾ اچڻ سان مسافرن ۽ جهاز جو طوفان سان واسطو شروع ٿيو. جيتوڻيڪ طوفان ڪو وڏي پئماني جو نہ هو. هن سمنڊ (بالٽڪ) ۾ ان قسم جا طوفان لڳڻ عام ڳالهہ آهي، پر مسافرن محسوس ڪيو تہ سفر جو اهو مزو نہ رهندو، جيڪو ٿيڻ ڪپي. رات جو ساڍي اٺين بجي ئي بئنڊ ميوزڪ وڄائڻ بس ڪئي ۽ هرڪو تيز هوا، جهازن جي لوڏن ۽ دل ڪچي ٿيڻ ڪري پنهنجي پنهنجي ڪمري ڏي روانو ٿي ويو. ڊيڪ تي اهي وڃي بچيا، جيڪي مضبوط تنگن وارا هئا يا جن کي رهائش لاءِ ڪمرا نہ هئا ۽ اتي ڊيڪ جي ئي ڪنڊ پاسي ۾ ڪرسيءَ تي ويهي، ڪين رات گذارڻي هئي. دراصل اهي ماڻهو خوش نصيب ثابت ٿيا، ڇو جو جهاز جي ٻڏڻ وقت، ٿوري وقت اندر اهي ئي ماڻهو هئا، جيڪي ٻيڙيءَ ۾ چڙهي پنهنجي جان بچائي سگهيا.

اهي ماڻهو جن جي جان بچي سگهي، انهن ٻڌايو تہ جهاز تي مسئلو آڌي رات کان پوءِ شروع ٿيو. رات جو هڪ بجي ڊاري ڊيوٽي انجنيئر ڪلوزڊ سرڪٽ ٽي وي تي ڏٺو تہ اڳين دروازن (Bow Doors) کان، جتان ڪارون ۽ لاريون فيريءَ ۾ چاڙهيون ويون ٿي، پاڻي بوهاڙا ڏيئي اندر گهڙي رهيو آهي. ڊيوٽي انجنيئر اهو سمجهي تہ اهو پاڻي مينهن جي وسڪاري يا وڏي ڇول ڪري اندر اچي رهيو آهي، هن بلج پمپ هلايو. جهاز تي مختلف قسمن جا پنجاهہ کن پمپ ٿين ٿا، جن مان ڏهاڪو کن پمپ سمنڊ جو ٻاهريون پاڻي ڪٽي ڪولرن ۽ ڪنڊينسرن وغيره کي ٿڌو ڪن ٿا، باهہ وسائڻ لاءِ سمنڊ جو پاڻي سپلاءِ ڪن ٿا، جهاز جو ڊيڪ يا ائنڪر وغيره جي ڌوپ لاءِ انهن مان هڪ بہ پمپ سمنڊ جو پاڻي سپلاءِ ڪري ٿو ۽ اهڙي طرح بہ يا ٽي مضبوط قسم جا پمپ Positive Displacement ٽائيپ، جهاز ۾ اندر آيل پاڻيءَ کي ڇڪي ٻاهر ڪن ٿا. انجن روم جي تري ۾ يا جهاز جي گدامن (Holds) جي تري ۾ اڪثر تيل ۽ پاڻي گڏ ٿيندو رهي ٿو. ان کي جي هر وقت نہ ڪيبو رهبو تہ، اهو گڏ تي مشينن ۽ سامان کي الڳ خراب ڪندو ۽ جهاز جي بئلنس (Stability) تي الڳ اثر انداز ٿيندو. مون کي ياد آهي تہ جنهن پهرين جهاز تي مون Sail ڪيو هو، ان جي پاڻي ڪيڻ واري پمپن ۾ خرابي هئي ۽ جيسين انهن جي مرمت ڪريون، انجن روم جي تري ۾ ايترو تہ پاڻي گڏ ٿي ويو، جو ڪابي پاسي واري جنريٽر جو فلاءِ ويل (Fly Wheel) هاڻي پاڻيءَ جي سطح کي ڇهڻ لڳو هو. فلاءِ ويل آلٽرنيٽر سان ڳنڍيل هو. نتيجي ۾ پاڻيءَ جون بوندون آرميچر وائينڊنگ ۽ اليڪٽرڪ جي ٻين حصن کي لڳڻ ڪري ان کي باهہ اچي لڳي ۽ اهو جنريٽر ڪيترن ڏينهن تائين ڪم ۾ نہ اچي سگهيو. سو هر صورت ۾ جهاز جي ڪنهن بہ حصي ۾ پاڻيءَ جو گڏ ٿيڻ خراب ۽ خطري وارو سمجهيو وڃي ٿو.

ايسٽونيا جهاز وارن کي بہ جڏهن خبر پئي تہ جهاز جي ڪنهن حصي (اڳين حصي) ۾ پاڻي گڏ ٿي رهيو آهي تہ هنن پاڻي ٻاهر ڪيڻ جا پمپ هلايا.

ڪجهہ منٽن بعد هنن ڏٺو تہ سمنڊ جو پاڻي ريلا ڪري ڪار ڊيڪ (جتي موٽر ڪارون بيٺل هيون) ڏي وڌي رهيو آهي ۽ پمپ آهن سي هلڻ جي باوجود بہ پاڻيءَ جي ليول ۾ ڪوٽ نہ پيا آڻي سگهن. ڏسندي ئي ڏسندي جهاز لسٽ ٿي ويو. (جهاز جو هڪ پاسي جهڪي هلڻ کي لسٽ (List) سڏجي ٿو) جهاز هوا يا ساموندي لهرن ڪري هڪ پاسي وڃي وري سڌو ٿي وڃي تہ ان کي ”رولنگ“ سڏجي ٿو. رولنگ جهاز جي مسافرن کي تڪليف ضرور رسائي ٿي جو لڳاتار رولنگ ڪري جهاز جي مسافرن ۽ هلائيندڙن کي Sea Sickness ٿئي ٿي، جنهن ڪري هنن کي الٽيون ۽ چڪر ضرور اچن ٿا، پر جهاز لاءِ نقصانڪار نہ آهي. پر لسٽ ٿيل جهاز خطرناڪ شيءِ آهي. لسٽ ۾

جهاز لڳاتار هڪ طرف جهڪيل رهي ٿو ۽ سڌو ٿيڻ جو نالو نٿو وٺي ۽ توري ئي لوڏي يا سامان کلي ان جهڪيل طرف وڃڻ تي جهاز اونڌو ٿيو وڃي، جنهن لاءِ عام طرح انگريزيءَ جو لفظ Capsize استعمال ٿئي ٿو. هي جهاز ايسٽونيا بہ ڏسندي ئي ڏسندي کابي پاسي تمام گهڻو لسٽ ٿي ويو. بچيل مسافرن مان هڪ ٻڌايو تہ هو جهاز جي کابي پاسي بيٺو هو تہ پاڻي هن جي گوڏن تائين پهچي ويو ۽ هو خوف وچان بوٽ ڊيڪ ڏي ڀڳو، جتي ٻيڙيون ٽنگيل ٿين ٿيون. هو خوش نصيب هو جو هن کي يڪدم خبر پئجي وئي ۽ جهاز جي اونڌي ٿيڻ (Capsize) کان اڳ هو ٻيڙيءَ ۾ سوار ٿي ويو.

هڪ ٻئي مسافر ٻڌايو تہ جهاز جي لسٽ ٿيڻ تي هو ٻيڙين ڏي ڀڳو، اتي ڪابہ چرپر يا جهاز جو آفيسر موجود نہ هو. ”اسان هڪ ٻيڙيءَ ۾ چڙهياسين، پر جهاز جو ڪو آفيسر نہ هجڻ ڪري، اسان ان ٻيڙيءَ کي کولي نہ سگهياسين ۽ پوءِ هڪ لائيف رئفٽ (ربڙ جي گول ٻيڙي) هيٺ تري رهي هئي. اسان ان ۾ ٽپ ڏنو. ان ربڙ جي ٻيڙيءَ ۾ اسان ڪل چار ڄڻا هئاسين. ڪي پنج ڏهہ منٽ بہ نہ گذريا تہ جهاز کابي پاسي پاسو ورائي اونڌو ٿي ويو ۽ هيٺ سمنڊ جي اونهائين ۾ غرق ٿي ويو.“

ايسٽونيا جنهن هنڌ تي ٻڏو، اتي سمنڊ اسي ميٽر اونهو آهي ۽ هيءَ جاءِ فنلئنڊ جي هڪ ٻيٽ اوٽو (Uto) کان ٿيهہ ميل پري آهي. جهاز جي ٻڏڻ بعد سمنڊ تي طوفاني هوا جا سيسرات هئا يا جهاز مان ڪرنڊڙن جون هينئون ڦاڙيندڙ ڪيهون هيون ۽ پوءِ جلدي اهي مدد لاءِ سڏيندڙ رڙيون آهستي آهستي ٿي هلڪيون ٿي بند ٿي ويون. ٻڏندڙن جي ڦڪڙن ۾ پاڻي پرجڻ ڪري هنن جو ساهہ بند ٿي ويو ۽ انهن دانهن، ڪوڪن، ايلازن منٽن مان هر هڪ اندازو لڳائي سگهيو ٿي تہ مردن کان وڌيڪ عورتون ۽ ٻار هئا. لائيف جئڪيٽ تہ سيني کي هئي، پر ٿڌي پاڻي ۽ طوفاني تيز هوا ڪري، ڪو ايڪڙ ٻيڪڙ همت ڪري، ربڙ جي ٻيڙين تائين پهچي پاڻ کي بچائي سگهيو ۽ جيڪي ٻيڙين ۾ چڙهي سگهيا، انهن مان بہ گهڻا ئي مدد لاءِ ايندڙ ڪنهن جهاز جي پهچڻ کان اڳ سيءَ وگهي مري ويا. سيءُ ايڏو تہ سخت هو جو اهڙيءَ ولهہ ۾ هڪ انسان ڪلاڪ ڪن مس ڪو جيئرو رهي سگهي ٿو. دراصل ان ٿڌ ۾ طوفاني ڇيندڙ هوائن جو اندازو اهي لڳائي سگهن ٿا، جيڪي ناروي، سئيڊن، فنلئنڊ جهڙن ملڪن ۾ رهيا هوندا. سئيڊن جي ڳالهہ ياد ٿي اچي تہ اتي جا بس اسٽاپ ٽن پاسن کان ڍڪيل ٿين ٿا ۽ بس جي انتظار لاءِ اسين گرم ڪپڙا پائي بيهندا هئاسين ۽ سياري ۾ - يعني سيپٽمبر جي شروع کان ئي بسن جي وچ وارو مدو ڏهہ يا پندرهن منٽ رکيو ويندو هو، جيئن ڪنهن کي گهڻي دير ٿڌ ۾ بيهڻو نہ پوي ۽ پوءِ ڪڏهن ڪڏهن بس اسٽاپ جي ويجهو پهچڻ سان ڏسبو آهي تہ بس هينئر هينئر پئي وڃي تہ ٻي بس لاءِ ڏهہ منٽن جي انتظار جو سوچي افسوس ٿيندو آهي ۽ پنج ڇهہ منٽن ۾ ئي هٿ پير ڪيرا ٿيڻ شروع ٿيندا آهن — جيتوڻيڪ هٿن تي بہ گرم جوراب چڙهيل هوندا آهن. سو هتي سمنڊ تي، اڌي رات جو ٿڌي هوا ۾ ڏڪويل مسافرن جو ڇا حال هوندو؟

جهاز جي ٻڏڻ جو ٻڌي جڏهن اوسي پاسي جا جهاز اچي گڏ ٿيا تہ جيئرن جو ڪو ٿورو تعداد هئو. باقي مري ويلن جا لاش سڄي سمنڊ تي پکڙيا پيا هئا ۽ اونڌهہ ۾ چوڏاري ننڍا بلب هئا. (اڄڪلهہ لائيف جئڪيٽ ۾ سيٽيءَ سان گڏ ننڍڙي ٽارچ بہ ٿئي ٿي، جيڪا سمنڊ ۾ ڪري اپي ٿيڻ تي ٻري ٿي. جيئن رات جي وقت بچاءَ لاءِ آيل جهاز اونڌهہ ۾ ٻتيءَ مان اندازو لڳائي سگهن تہ مسافر ڪٿي ڪٿي آهن؟)

بچاءَ لاءِ آيل هڪ جهاز وارن بعد ۾ ٻڌايو تہ، رات جي وقت جڏهن هو ايسٽونيا جهاز جي ٻڏڻ واري هنڌ تي پهتا تہ، هنن ڏٺو تہ چوڏاري بلب ٽمڪي رهيا هئا ۽ انهن مان ڪجهہ چري پري بہ رهيا هئا، جنهن مان لڳو تہ هو جيئرا آهن. ”اسان پنهنجي جهاز کي انهن جي ويجهو وٺي وياسين، پر سمنڊ ۾ ايتري تہ اٿل پٿل هئي جو اسان هنن مان ڪي ٿورا بچائي سگهياسين ۽ ڪيترا ويچارا جهاز جي پنکي (Propeller) جي ڇڪ (Suction) ۾ ان سان لڳي ڪپجي ويا. ڪجهہ ماڻهو هيليڪاپٽرن ذريعي بہ بچايا ويا، جيڪي اوسي پاسي جي ڇهہ ڪن ملڪن مدد لاءِ موڪليا.

هڪ برٽش مسافر جيڪو خوش قسمتيءَ سان بچي ويو ۽ هيليڪاپٽر ذريعي مٿي چڪيو ويو. تنهن ٻڌايو تہ سخت سيءَ ڪري ساٿس گڏ باقي ڇهہ ڄڻا ان ربڙ جي ٻيڙيءَ ۾ ئي ساهہ ڏئي ويٺا. سندس هٿ پير بہ ٿڌ کان اهڙا ڪيرا ٿي چڪا هئا، جو هيليڪاپٽر جي رسيءَ ۾ هٿ ڦٻائي نہ سگهيو. پر پوءِ ڪجهہ جوش جذبي کان ڪجهہ زنده رهڻ جي شديد خواهش سبب هو جياپي کي ماڻي سگهيو.

سمنڊ تي ٻڏندڙن جي دانهن کان وڌيڪ جهاز تي وڌيڪ افراتري ۽ ڏکويل حالت هئي. جهاز جي جهڪڻ تي هر هڪ پنهنجي ڪئبن کان نڪري آيو ۽ جهاز جي گهٽين ۾ ايڏي پيچ دڪ ۽ ڌڪ ڌڪان ٿي جو ڪيترا ئي چيباٽجي ڪري پيا يا بيهوش ٿي ويا. هارسٽئٽ (Harstedt) نالي هڪ مسافر ٻڌايو ته هڪ عورت جي ٻنهي ٽنگن جون هڏيون پڇي پيون. هوءَ مدد ۽ لائيف جئڪيٽ لاءِ هر لنگهندڙ کي آزيون نيزاريون ڪندي رهي، پر ان وقت جهنگل جو قانون چانيل هو. هر هڪ کي رڳو پنهنجي ساهه جي لڳل هئي ته ڪنهن نموني سان هو جهاز جي اندرين گهٽين مان نڪري جان بچائي. ڪجهه پوڙها مرد ۽ ڪمزور عورتون ته بچڻ جي ڪا اميد نہ ڏسي، هڪ هنڌ ويهي روئڻ لڳيون. ڪجهه ننڍا ٻار پيچڻ وارن جي پيرن هيٺان اچي لتاڙجي بہ ويا هئا.
”ايسٽونيا“ جهڙي مسافر جهاز جي ٻڏڻ تي جهاز جا بچيل مسافر، انهن جا مائٽ عزيز، ڊيزائنر، هلائيندڙ، انجنيئر ۽ عوام تعجب ڪائي ٿو ته، اهو ڪو اهڙو جهاز تہ نہ هو جيڪو ائين ٻڏي وڃي ۽ ايترو جهٽ پٽ! ان جو جواب اجا ڪوبہ ڳولي نہ سگهيو آهي.

11.لائيف بوٽ، جئڪيٽ، سمنڊ جو پاڻي ۽ شارڪ

اينڊڙ ڪهاڻي – ”موت جو سفر“ هڪ اهڙي سامونڊي حادثي جي ڳالھ آهي، جنهن جھڙا ڪيترا ئي ٿي چڪا آهن. هيءَ ڪتا هڪ انگريز خلاصيءَ جي آهي، جيڪو جهاز جي عملي مان هو. هيءَ سچي ڪهاڻي ڪيترين ئي زبانن ۾ اچي چڪي آهي. ليکڪ جو نالو صحيح طرح واضح ٿيل نہ آهي، پر جيئن تہ آخري بچيل ماڻهو ڪئاٽر ماسٽر اينگس آهي، سو ان ئي هي حادثو بيان ڪيو هوندو، جنهن کي ٿي سگهي ٿو لفظن جو روپ ڪنهن ٻئي پهرايو هجي.

بهرحال! هي سامونڊي حادثون ان ڪري اهم سمجهان ٿو جو منجهس ڪابہ اهڙي ٽيڪنيڪل غلطي نظر نٿي اچي، جيڪي اڪثر ڪوڙن شڪاري قصن ۾ يا فلم ۾ ڏيکاريل ڪورٽ يا اسپتال جي منظرن ۾ عام جام هونديون آهن. هھڙي قسم جي سامونڊي حادثن ۾ ڪڏهن ڪڏهن ماڻهو نظم ۽ ضبط کي ڇڏي ڏيندا آهن ۽ تڪليف وقت ٽي نفسانفسيءَ جو عالم برپا ٿي ويندو آهي. پر هن حادثي ۾ جنهن همت، عزم، قربانيءَ جو صبر جو مظاهرو مسلمان هندستاني سپاهين يا انگريز ۽ يورپي عملي جي ماڻهن ۽ مسافرن ڪيو، اهو تعريف جوڳو آهي – جنهن جا مثال تمام گهٽ ملندا.

هن ڪهاڻيءَ ۾ ڪيترين ئي اهڙين ٽيڪنيڪل ڳالهين آهن، جن بابت عام پڙهندڙن کي شايد ڄاڻ نہ هجي ۽ انهن بابت سندن ذهن ۾ ڪي سوال بہ پيدا ٿين. هتي انهن جي سمجهاڻي ڏيڻ ضروري سمجهان ٿو تہ جيئن پڙهندڙ هن سامونڊي حادثي کي چڱي ريت سمجهي/پروڙي سگهن ۽ ساڳي وقت هن سفر جي مسافرن جي همت ۽ بهادريءَ کي ساراهي سگهن.

هر جهاز تي مسافرن ۽ جهاز جي عملي موجب ٻيڙيون ٿين – جن کي ”لائيف بوٽ“ سڏجي ٿو، جيڪي جهاز جي حادثي مهل زندگي بچائڻ لاءِ ڪم اچن ٿيون. انهن ۾ هر وقت کائڻ پيئڻ لاءِ مقرر مقدار ۾ پاڻي، ڪاڌو (بسڪيٽ، کير يا کير جون ٽڪيون وغيره) هوندو آهي، جيئن گهٽ تور جي ڪاڌي مان گهڻي کان گهڻي طاقت ملي سگهي. پاڻيءَ جو پهرين ڏينهن کان ئي راشن شروع ڪيو ويندو آهي، نہ تہ اهو ٿورو پاڻي ڏينهن ٻن ۾ ختم ٿي وڃي ۽ زنده رهڻ جي رهيل کهيل اميد جهٽ پٽ ختم ٿي وڃي.

لائيف بوٽ سڙهه يا چپن تي هلي، پر اڄڪلھ جي لائيف بوٽ انجڻ تي بہ هلي ٿي تہ چپن تي بہ. پر انجڻ ڪري ڪو خاص فرق نٿو پوي، جو هيءَ ٻيڙي سفر لاءِ استعمال نٿي ڪري سگهجي، جو انجڻ کي هلائڻ لاءِ وڌ ۾ وڌ سٺ ڪن ميل هلڻ جو تيل ٻيڙيءَ جي ٽانڪيءَ ۾ ٿئي، جيڪو ائٽلانٽڪ، پئسفڪ جھڙن اٿاھ سمنڊن جي هزارين ميلن جي سفر لاءِ ڪجھ بہ نہ آهي. لائيف بوٽ جو خاص مقصد فقط اهو آهي تہ حادثي پيش اچڻ جي صورت ۾ (جهاز جي ٻڏڻ، سڙڻ، ٽڪرا ٽڪرا ٿيڻ تي) هن ٻيڙيءَ ۾ چڙهي جان بچائجي ۽ اڌ ميل ڪن چپن يا انجڻ ذريعي ٻيڙيءَ کي هلائي جهاز کان پري ٿجي، متان سڙندڙ جهاز جي ٻاھ جو سيڪ رسي يا جهاز جا ڪوها وغيره لڳي وڃن.

اڄڪلھ تہ سڀني جهازن تي اهڙو بندوبست رکيل آهي، جو ٻڏڻ سان ريڊيو روم جو ٽرانسميٽر لڳاتار ايس او ايس (Save Our Souls) جو سگنل ٽرانسميٽ ڪري ٿو ۽ ساڳي وقت 500 ميلن تائين جيڪي جهاز آهن، انهن جا رسيور اهو سگنل خود بخود وٺي، الارم وڄائين ٿا، جيئن مڙني جهازن جي عملي کي حادثي هيٺ آيل جهاز جي خبر پئجي وڃي تہ جهاز ٻڏي رهيو آهي. ساڳئي وقت ڪهڙي Latitude (ويڪرائي ڦاڪ) ۽ Longitude (ڊگهائي ڦاڪ) تي آهي؟ جيئن بچائڻ لاءِ ان هنڌ ڏانهن ٻيا جهاز روانا ٿين. هڪ اهو بہ سبب آهي تہ لائيف بوٽ ۾ لٽل همراهن کي ٻڏندڙ جهازن جي ارد گرد ئي ترسڻ گهرجي، جو بچائيندڙ جهاز ٻڏندڙ جهاز جي سنوت ڏي رخ رکندا آهن.

پر جيئن تہ هي حادثو جنگ وارن ڏينهن ۾ ٿيو آهي ۽ ڇوڙاري ڪنهن جهاز جي هجڻ جي اميد نہ هجڻ ڪري، ٻيڙيءَ ۾ بچيل بدنصيب مسافر اتي سمنڊ تي ئي ترسي وقت وڃائڻ بدران، ويجهي ٻيٽ – سينٽ هيلينا ڏي وڃڻ لاءِ ڪوچ ڪيو آهي.

هر لائيف بوٽ ۾ ڪاڌي پيتي جي شين کان علاوه ڪهاڙي، قطب نما، ضروري دوائون (فرسٽ ايڊ باڪس)، مڇي ڦاسائڻ جي ڪنڊي، رسي، ماچس ۽ ڪجھ ٻيون اهڙيون شيون هجڻ ضروري آهن، جيڪي سمنڊ تي ڪم اچي سگهن ٿيون. جيئن ٻيڙيءَ جي ڪا رسي نہ کلي تہ ڪهاڙيءَ سان ڪپي سگهجي، ڪا مڇي ڦاسي تہ ان کي وڍي

سگھجي – جيئن ھنن کي ھڪ مڇي ھٿ اچي وئي. رات جي وقت کو ھوائي جھاز يا پاڻيءَ جو جھاز اچي لنگھي تہ، ان جو ڌيان ڇڪائڻ لاءِ ماچس سان ڪپڙي ٽڪر ٻاري سگنل ڏئي سگھجي ٿو، وغيره وغيره.

ڪي پڙھندڙ شايد اھو بہ سوال ڪن تہ، اھڙي سخت اڄ ۾ سمنڊ جو ٿورو ئي پاڻي پي ڪٽي اڃ اجھائڻ ڪپي. پر سمنڊ جو پاڻي ايڏو تہ کارو ٿئي ٿو، جو مرڻ مھل تائين انسان کان پيتو نٿو ٿئي. منجھس تمام گھڻي مقدار ۾ عام رواجي لوڻ (سوڊيم ڪلورائيڊ) کان علاوه ٻيا بہ ڪيترن ئي قسمن جا لوڻ ۽ ڪاميائي شيون مليل ٿين ٿيون. جيڪي سمنڊ جي پاڻيءَ کي زھر جھڙو کارو بڻائي ٿيون ڇڏين، جنھن سبب پيئڻ ناممڪن ڳالھ ٿيو پوي.

اھڙين حالتن ۾ اسان جھازي گھڻو ڪري ڪوشش اھا ڪندا آھيون تہ، سامونڊي پکي (Sea Gull) يا مڇيون وغيره ڦاسائي کائجن، جيئن ٻيڙيءَ جو محدود راشن بچت ۾ ئي رھي. پر ھي ويچارا، جن سان ھي حادثو پيش آيو، سمنڊ جي اھڙي حصي ۾ ھئا، جيڪو ڪناري کان سوين ميل ڏور ھو، جتي پکي پکڻ تہ ذات نہ ھو پر ڪنھن مڇيءَ بہ سنوت نٽي ڏنن. بدقسمتيءَ سان ھڪ مڇي "ڊاگ فش" سندن ٻيڙيءَ ۾ اچي بہ وئي تہ اھا کا کائڻ لائق ناھي، جو ھنن بہ ٿوڪاري ڇڏي ۽ سندس رت بہ نہ پي سگھيا. ٻي ڳالھ تہ اھا بہ ڪين ايترو تہ دير سان ملي يعني ٽن ھفتن کان پوءِ، جڏھن ھنن ۾ ايتري بہ طاقت باقي نہ بچي ھئي، جو ان کي ڪچو چٻاڙي سگھن. ھنن وٽ رڌڻ پچائڻ لاءِ نہ تہ باھ جو بندوبست ھو ۽ نہ ئي پاڻي بچيل ھو. ھونءَ ڪيترا اھڙا واقعا بہ ٿين ٿا جو بک کي منھن ڏيڻ لاءِ، ماڻھن پنھنجا بوٽ سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ بہ چار ڏينھن پسائي، نرم ڪري پڻ کاڌا آھن.

ھر مسافر ۽ جھاز جي عملي جي ماڻھوءَ کي لائيف جئڪيٽ ڏني ويندي آھي، جيئن جھاز ڇڏڻ وقت اھا پائي ٻيڙيءَ ۾ چڙھي. لائيف جئڪيٽ ڪري ماڻھو سمنڊ ۾ ٻڏي نٽو. منجھس ھلڪو ڪاٺ يا ٻوچ Cork جھڙي شيءِ ٿئي ٿي، جيڪا ايتري تہ ھلڪي آھي جو ماڻھوءَ کي چوويھن ڪلاڪن تائين، سمنڊ جي مٿاڇري تي جھلي رکندي آھي. ان بعد آھستي آھستي ڳري ٿيڻ ڪري ماڻھو ٻڏيو وڃي.

ڪوارٽر ماسٽر جھاز جي سڪاڻيءَ کي ڇٽبو آھي، جيڪو جھاز کي اسٽرنگ ويل (ڦيٽي) ذريعي سڌو جھلي بيھندو آھي. ھر جھاز تي ٽي ڪوارٽر ماسٽر (سڪاڻي) ٿين ۽ ڏينھن رات جي چوويھن ڪلاڪن جي ڊيوٽي اٺ اٺ ڪلاڪ ڪري ورھائي ڪٽن. پوءِ ھر ھڪ چار ڪلاڪ ڏينھن جي چونڪي ڪري ۽ چار ڪلاڪ رات جي. جھاز جي ڪئپٽن کي ماستر بہ سڏيو ويندو آھي. جھاز تي اھو چرچو عام ھوندو آھي تہ جھاز تي فقط ٽي ڪوارٽر (چوٿا) ماستر ان ڪري رکيا تا وڃن، جو چوٿون ڪوارٽر ماستر بہ رکيو ويندو تہ پوءِ چار چوٿا ملي، ھڪ سڄي ماستر برابر ٿي پوندا ۽ پوءِ ڪئپٽن (ماستر) جي ڪھڙي ضرورت؟

سب مئرين جنگي وڏي ٻيڙي ٿئي، جيڪا پاڻيءَ جي اندر بہ ھلي تہ مٿاڇري تي بہ. حملي وقت پاڻيءَ اندر ٽبي ھٽي ٻئي جھاز کي ٽارپيڊو ھڻندي آھي، جيڪو بم وانگر ٿئي.

جھاز جي زبان ۾ جھاز جي ساڄي پاسي کي اسٽار بورڊ ۽ کاٻي پاسي کي پورٽ سائيڊ سڏجي ٿو.

چيف آفيسر ڪئپٽن کان پوءِ ٻئي نمبر تي جھاز جو انچارج چيف آفيسر سڏجي. چيف آفيسر کي ڦارين جھازن تي "ميٽ" بہ سڏين. چيف آفيسر نيويگشن کان علاوه جھاز جي ڪارگو جي سنڀال ۽ انتظاميھ جو بہ انچارج ھوندو آھي.

سرنگ آگ وارن، خلاصين ۽ ٻين ھيٺين طبقي جي ڪم وارن جو انچارج ٿئي، جيئن اسان وٽ ھارين جو انچارج ڪمدار سڏجي.

آگ وارو جيڪو بئالر کي باھ ڏئي ۽ انجڻ روم جي صفائي ڪري.

اسٽور ڪيپر جھاز جي صفائيءَ ۽ مرمت ۾ ڪم ايندڙ سامان ۽ رنگ روغن جي سنڀال لاءِ ھڪ اسٽور ڪيپر ٿئي، جنھن کي "ڪسب" سڏجي يا اسٽور ڪيپر.

اسٽيورڊيس جھاز تي مسافرن ۽ عملي کي ماني ٽڪي ڪارائڻ لاءِ جيڪي خذمتگار چوڪريون ٿين، تن کي شپ – اسٽيورڊيش سڏجي ٿو.

شارڪ مڇي

شارڪ مڇي (Isurus Glaucus) تمام خطرناڪ مڇي/جانور ٿئي. سمنڊ جي ننڍين مڇين ۽ جيتن جڻن کي بہ ھڙپ ڪري ويندي آھي، تہ ماڻھن کي بہ. اھو ئي سبب آھي جو شارڪ مڇيءَ کي سامونڊي بگھڙ سمجھيو وڃي ٿو.

شارڪ مڇيءَ ڪي تمام وڏا، تکا ۽ تڪنبا ڏند ٿين ۽ ڪي شارڪ مڇيون تہ سڏجن ئي آدم خور شارڪ مڇيون (Carcharodon Caracharias). اهي هر وقت ماڻهن جي ڳولا ۾ رهنديون آهن تہ ڪٿي ٿو ڪو جهاز تان ڪري يا ڪناري تي ٻڏي يا مري وڃڻ تي جهاز تان اڇليو وڃي؟ اڪثر ننڍين پٽڪندڙ ٻيڙين جي ڪڏ هونديون آهن، جو ڪين ڳجهه وانگر خبر هوندي آهي تہ جاڻ تہ ماڻهو مئا. جيئن هن ڪهاڻيءَ ۾ شارڪ مڇيون ٻيڙيءَ جي آس پاس لڳي مئل ۽ جيئرا ماڻهو ڪائينديون رهن ٿيون.

شارڪ مڇي، وهيل مڇيءَ وانگر پربت تہ نہ ٿئي، پر تڏهن بہ چڱي وڏي ٿئي ٿي ۽ ڪي ڪي چاليهہ فٽن ڪان بہ ڊگهيون ٿين. يعني ست ماڻهو هڪ ٻئي مٿان بيهارجن تہ ايتري ڊيگهه ٿئين ۽ تور ۾ سورهن سترهن مڻ ڪن ٿين.

شارڪ مڇي، ائٽلانٽڪ ۽ خليج بسڪي (جتي هنن همراهن جي ٻيڙي ڦرندي رهي)، ميڊيٽيرين ۽ پنهنجي پاڙي واري سمنڊ — ڳاڙهي سمنڊ ۾ بہ تمام گهڻيون ٿين ۽ جهاز تان ماڻهن جي ڪرڻ تي امالڪ حملو ڪري ڏينديون آهن. مڇيون قاسائڻ وارا — خاص ڪري ٻيڙين وارا قاتل شارڪ مڇيءَ ڪان بہ خبردار رهندا آهن، جو رسيءَ ۾ ٻڌل يا ڪانٽي ۾ قاتل هجڻ جي باوجود بہ رکي رکي ٻيڙيءَ وارن تي حملو ڪري ڏيندي آهي.

شارڪ مڇيون گهڻو ڪري ڪناري تي ڪونہ ٿين، پر ڪڏهن ڪڏهن جهازن جي ڪڏ ڪناري تي بہ اچي نڪرنديون آهن.

12.موت جو سفر

هيءَ ڳالهه هڪ اهڙي ٻاٽيءَ جي جهاز جي آهي، جنهن بدنصيب جهاز ۾ اسين چڙهيل هئاسين. ”ستي آف ڪئرو“ (City of Cairo) نالي اسان جو هي جهاز 2 آڪٽوبر 1942ع تي جڏهن بمبئي کان روانو ٿيو تہ منجهس عملي جي ماڻهن کان علاوه ۾ سؤ کن مسافر بہ سوار هئا. سمنڊ مانو هو ۽ جهاز آرام سان هلي رهيو هو. ٻي وڏي لڙائيءَ کي شروع ٿئي ٽيون سال ٿي چڪو هو. سڄي دنيا ۾ هڪ ڌڪاءُ متل هو، پر جن سمنڊن ۾ هي جهاز ”ستي آف ڪئورو“ سفر ڪري رهيو هو، اهي ظاهريءَ طرح جنگ جي گوڙ گهمسان کان پري هئا. جيتوڻيڪ دلين ۾ اهو بہ هراس وينل هو تہ ڪنهن وقت بہ ڪا اڻ ٿيڻي ڳالهه ٿي سگهي ٿي. جرمن سب مئرين ٻيڙيون (ٻاٽيءَ هيٺ هلندڙ جنگي ٻيڙيون) پوئنج سمنڊ، هندي وڏي سمنڊ ۽ ائٽلانٽڪ سمنڊ ۾، ڪڏهن ڪٿي تہ ڪڏهن ڪٿي، گهمي رهيون هيون. ان ڪري جنگ جي ميدان کان پري هوندي بہ مسافرن ڊپ محسوس ٿي ڪيو. بندرگاهہ ۾ اندر جڏهن جهاز پهتو ٿي تہ، ماڻهن سک جو ساهہ ڪنيو ٿي. بندرگاهہ مان نڪرڻ سان ماڻهن جي رڳ رڳ ۾ هڪ اهڙي ڊپ واسو ٿي ڪيو، جنهن جي اچڻ جي ڪا ڄاڻ نہ هئي.... هونءَ بہ ڪا مصيبت يڪدم اچي وڃي تہ ماڻهو ان جو مقابلو بنا ڪنهن ڊپ ڊاءَ جي ڪري سگهي ٿو. پر ڪنهن مصيبت جو اهو احساس ۽ انتظار تہ خبر ناهي ڪهڙي وقت اچي – ماڻهو جو اندر اڌوهيءَ وانگر ڪايو ڇڏي ۽ ڪجهہ اهڙي ئي ڪيفيت هن جهاز جي هئي – خاص ڪري مسافرن جي. آڪٽوبر جو مهينو ختم ٿيندي ٿيندي اسان ڪيپ آف گڊ هوپ ۾ سائوٿ آفريڪا جي شهر ڪيپ ٽائون جي ويجهو پهچي وياسين ۽ جڏهن اسان جو جهاز بندرگاهہ ۾ اندر لنگر انداز ٿيو تہ سيني جي دل دماغ تي خوشي ۽ اطمينان جي لهر ڊوڙي وئي. ذري گهٽ هڪ هفتو اسان ڪيپ ٽائون شهر ۾ ترسياسين ۽ مسافرن سڄو شهر دل وٽان گهميو.

ڇهين نومبر تي رات جو ساڍي انين وڳي، اسان جي جهاز لنگر ڪنيو ۽ هاڻي هندي وڏي سمنڊ کي پنيان ڇڏي، ائٽلانٽڪ سمنڊ ڏي منهن موڙيوسون. سيني جي ذهنن تي هڪ دفعو وري ڊپ ۽ هراس پنهنجو ديرو ڄمايو ۽ اهو ڊپ اڳتي وڌڻ سان ويتر وڌڻ لڳو ۽ پوءِ پنجين ڏينهن نيٺ اها گهڙي اچي وئي، جنهن جو پؤ هر هڪ مسافر کي مهيني کن کان لڳل هو.... جهاز ماني ٻاٽيءَ جي مٿان بنا ڪنهن لوڏن جي تري رهيو هو تہ اوچتو هڪ قيامت خيز ڌماڪو ٿيو. جهاز هڪ جرمن سب مئرين (آبدوز) جي هنيل تارپيڊو جو شڪار ٿي ويو. تارپيڊو لڳڻ ڪري سڄو جهاز لڏي ويو ۽ سندس هڪ حصي جا تہ ٽڪرا ڇيتين وانگر مٿي اڏامي ويا. عملي جي ارڙهن ماڻهن سان گڏ ٽي مسافر بہ موت جي ماترين ۾ ٻڏي ويا.

جهاز جي ڪئپٽن راجر يڪدم ٻيڙيون سمنڊ ۾ لاهڻ جو حڪم ڏنو. آئون ڪوارٽر ماسٽر (سڪاٽي) هوس ۽ لائيف بوٽ نمبر چار منهنجي حوالي هئي. ان کي سمنڊ ۾ لاهي بس ڪيم تہ، ڏسان تہ اسٽار بورڊ (ساڄي) پاسي منهنجي دوست ڪوارٽر ماسٽر بوب کي پنهنجي ٻيڙي لاهڻ ۾ ڏکيائي پئي ٿئي. سو آئون ٽپ ڏئي ان ۾ چڙهي پيس. هڪ رسو وچ ۾ ڦاسي رهيو هو، جنهن کي ڇڪي ٻاهر ڪرڻ سان ٻيڙي هيٺ گهرڪڻ لڳي. آئون ان ئي ڪوشش ۾ هوس تہ ٻيڙي جهاز جي پاسي سان ٽڪرائي پور پور نہ ٿئي تہ ايتري ۾ سب مئرين ٻيو تارپيڊو فائر ڪيو، جنهن جي ڌماڪي سان نہ فقط جهاز لڏي ويو، پر بوب واري ٻيڙي بہ پرزا پرزا ٿي، هيڏانهن هوڏانهن پکڙجي وئي – مون کي فقط شعاع نظر آيو ۽ پوءِ ائين لڳو ڄڻ پولار ۾ سفر ڪري رهيو هجان. ٿوري دير کان پوءِ هيٺ سمنڊ ۾ وڃي ڦهڪو ڪيم ۽ ٻڏڻ کان بچڻ خاطر ٻاٽيءَ ۾ هٿ پير هڻڻ لڳس.

”ستي آف ڪئرو“ جهاز سمنڊ ۾ اونڌو ٿي اندر ٻڏڻ لڳو. منهنجي اوسي پاسي ڌانهون ۽ ڪوڪون ڪندڙ ماڻهو، جهاز ۽ ٻيڙين جا تختا ۽ سامان سمنڊ جي لهرن ۾ ٻڏي اپڙي رهيو هو. منهنجي لائيف جئڪيٽ خراب ٿي چڪي هئي. رات جو اونده ۾ مون کي هڪ ڪارو ڊبو نظر آيو. مون ان ڏي ترڻ شروع ڪيو. ويجهو پهچي ڏٺم تہ لائيف بوٽ نمبر پهرين هئي. ٻئي ڌماڪي ڪري ان کي نقصان رسيو هو ۽ منجهس ٻاٽي پرجي ويو هو. ٻڏندڙ کي ڪک جي آسري وانگر – ان ۾ وينل ڪجهہ ماڻهن لاءِ جيئرو بچڻ جو اهو ئي هڪ سهارو وڃي بچيو هو. آئون بہ ان ۾ چڙهي پيس. ڪجهہ هوش حواس بحال ٿيا تہ مون پنهنجي چوڌاري نظر ڊوڙائي. ٻيڙيءَ ۾ موڪل تي وڃڻ وارا انگريز آفيسر، ڪنهن ٻئي هنڌ وڙهڻ لاءِ موڪليل هندستاني فوجي، ڪيترين ئي زالون ۽ ٻار ۽ ڪجهہ

يورپي مسافر سوار ھئا. ٻيڙيءَ ۾ پاڻي ايترو تہ پرجي چڪو ھو جو سيني کي چيلھ تائين پئي آيو. مون ھنن کي صلاح ڏني تہ جھٽ پٽ پاڻي ڪيڻ شروع ڪيو وڃي. سپ کان پھرين زالن ۽ ٻارن منھنجي اھا صلاح مڃي، پوءِ مڙس بہ ڪم ۾ جنبي ويا. ٻيڙيءَ مان پاڻي ڪڍي بس ڪرڻ کان پوءِ اسان سمنڊ ۾ ھٿ پير ھڻڻ وارن ڏي ڏيان ڏنو ۽ انھن کي جھلي جھلي ٻيڙيءَ ۾ چاڙھڻ لڳاسين. رات جي اونده ۾ اسان کي جيترا بہ ماڻھو مليا سگھيا انھن کي چڪي ٻيڙيءَ ۾ چاڙھيوسين. سمنڊ جي مٿاڇري تي منھنجيون نظرون ٻڏندڙن کي ڳولي رھيون ھيون. ھڪ ھنڌ مون کي ڪنھن جو مٿو ڏسڻ ۾ آيو، جنھن جا ڏگھا ڏگھا وار تري رھيا ھئا. مون ھن کي وارن کان چڪي مٿي ٻيڙيءَ ۾ چاڙھيو. ھوءَ ھڪ عورت ھئي، جنھن پنھنجي ڪير پياڪ ٻار کي پنھنجي ڇاتيءَ سان لائي رکيو ھو. ماءُ ۽ ٻار ٻئي بيھوش ھئا. اسان ھنن کي اونڌو ڪري سندن پيٽ ۽ ڦڦڙن مان پاڻي ڪڍيو ۽ ھو جلد ھوش ۾ اچي ويا. جن ماڻھن کي اسان بچايو، انھن ۾ جھاز جو چيف آفيسر سدبني ۽ ڪوارٽر ماسٽر بوب بہ ھئا. بوب جي چيلھ ۽ ھڪ ھٿ تمام گھڻو ڦٽجي پيا ھئا. اھا رات جبل جيڏي لڳي رھي ھئي. سمنڊ ۾ بہ جوش ھو ۽ لھرن جون ڇڙون ٻيڙيءَ کي ڪڏھن ھڪ پاسي تہ ڪڏھن ٻئي پاسي لوڏي رھيون ھيون. خدا خدا ڪري پرھ ڦٽي ۽ سورج شاخون ڪڍيون ۽ سمنڊ جي مٿان ڪيتريون ئي ٻيڙيون ھيڏانھن ھوڏانھن لڏندي نظر آيون. اسان انھن ڏي رخ ڪيو ۽ ويجھو پھچي اڳتي جو سوچيو – ھڪ ٻيڙيءَ ۾ جھاز جو ڪئپٽن راجر بہ سوار ھو. ھن ويجھي ۾ ويجھي ٻيٽ سينٽ ھيلينا ڏي ھلڻ جو فيصلو ڪيو. اسان جي ٻيڙيءَ جي ڪمانڊ سدبنيءَ سنڀالي. سيني معاملن تي ھڪڙو ئي فيصلو ڪرڻ بعد اسان ماڻھن کي ھيڏانھن ھوڏانھن بدلي ڪيو. مقصد اھو ھو تہ ساڳي خاندان جا ماڻھو ھڪ ئي ٻيڙيءَ ۾ گڏ ھجن ۽ چيف آفيسر سدبني جي صلاح موجب، جيئن تہ اسان کي ٻيڙيءَ جي ڌماڪي ڪري نقصان رسيو ھو، پاسن کان ڏار پئجي ويا ھئي ۽ چپون (Oars) بہ پجي پيا ھئا، ان ڪري ٻارن کي بہ ان مان لاھي ٻيءَ سڄيءَ ٻيڙيءَ ۾ رکيو ويو.

ماڻھن جي ردو بدل پوري ٿيڻ بعد اسان ٻيڙين جا سڙھ ساجا ڪيا ۽ ھڪ ڊگھي سفر جا سانباھا ڪياسين. اسان جي ٻيڙيءَ ۾ چوونجاھ ماڻھو سوار ھئا. ويھ يورپي، ايڪٽيھ ھندستاني ۽ ايشيائي. يورپي ماڻھن ۾ ٽي عورتون بہ شامل ھيون – جھاز جون بہ اسٽيورڊيسون (ھوسٽسون): مس ٽيگرات، مس ايني ۽ ٽين ڇٽي نندي نيٽي برطانوي ڇوڪري ڊيانا. مس ٽيگرات ۽ ڪوارٽر ماسٽر بوب سخت زخمي ھئا. انھن جي سمھڻ لاءِ ٻيڙيءَ جي مھاڳ ۾ ڪجھ جاءِ ڪئي وئي. ڪا خبر نٿي پيئي تہ بوب کي چيلھ ۾ ڇا ٿي پيو آھي؟ ان ٻيڙيءَ ۾ ھڪ ڊاڪٽر بہ ھو، پر ھن جي پنھنجي ئي حالت صحيح نہ ھئي، جو اٿي ڪٿي ڪو مريض ڏسي. سو جيتري قدر ٿي سگھيو، اسان ٻنھي زخمين کي چڱي طرح مرھم پٽي ڪري ورتي. ان ڪم ۾ مس ڊيانا اسان جي وڏي مدد ڪئي. ھن جو فرسٽ ايڊ جو ڪورس ڪيل ٿي ڏنو.

سفر شروع ٿيو تہ چيف آفيسر سدبنيءَ ماڻھن کي رستي جي ڏکن ڏاکڙن کان آگاھ ڪيو. ھڪ ٻئي سان مڪمل طرح نباھ ڪرڻ ۽ ھر حالت ۾ ڊسيپلين قائم رکڻ جي اپيل ڪئي. پيئڻ جو پاڻي اڌ کن ھارجي چڪو ھو، ان ڪري پاڻيءَ جي راشن بندي ڪئي وئي. ٻيڙيءَ ۾ تنگ ٿي پيا ھئا، ان ڪري ان مان سمنڊ جو پاڻي ڪيڻ ھر ماڻھوءَ جو پھريون فرض قرار ڏنو ويو. ٻئي ڏينھن ٻنپھرن جو اسان ڪليل سمنڊ ۾ شارڪ مڇين جو ڌڻ ڏٺو. ھو چڱي تعداد ۾ ھيون ۽ ٻيڙيءَ جي چوڌاري چرين وانگر چڪر ھڻڻ لڳيون. ڪڏھن ڪڏھن تہ ائين ٿي لڳو جڻ ٻيڙيءَ تي حملو ڪنديون.

رات تمام ماٺ ميٺ ۾ مٿان اچي وئي. موسم سني ھئي، پر قسمت ۾ آرام نہ ھو. ماڻھن کي دير دير تائين ٻيھٽو ٿي پيو. ٻيني ٻيني جھوٽو اچڻ ڪري ھيٺ ٻيڙيءَ ۾ ڪري ٿي پيا. منھنجي ڊيوٽي ٻيڙيءَ جي اڳين حصي جو سڙھ سنئون رکڻ جي ھئي. رابرٽ منھنجو ٻانھن ٻيلي ھو. ھن کي ٻيڙين جي تہ ڪا ڄاڻ ھئي ۽ نہ وري ڪو تجربو، ڇو تہ ھو ھڪ ايئرو ناٽيڪل انجنيئر ھو، پر ھن مون کي پھرين ڏينھن ئي ٻڌايو تہ ڪوبہ ڪم ھجي نہ ٻڌائجانءِ، آئون ان کي ڪرڻ جي پوري ڪوشش ڪندس. ھن جي مدد منھنجي لاءِ وڏي آٿت ھئي. ٻيڙيءَ کي سنڀالڻ ھڪ فن آھي ۽ ان کي ڄاڻڻ وارا تمام گھٽ آھن. ھي ان ڪم ۾ جلد ئي ڪاريگر ٿي ويو.

ٻئي ڏينھن ھوا تکي ٿي وئي ۽ ان سان گڏ ٻيڙين جي رفتار بہ وڌي ويئي. ڪڏھن اسان جون ٻيڙيون ايترو ويجھو ٿي ٿي ويون، جو اسان ھڪ ٻئي سان ڳالھائي بہ سگھياسين ٿي. وري ڇولين ۽ ھوا ڪري ھڪ ٻئي کان ايڏو پري

هليا ٿي وياسين، جو هڪ ٻئي کي نظر ٻہ نٿي آياسين. اسان جي ٻيڙيءَ جي رفتار مڙيئي وڏيڪ هئي. چيف آفيسر سدنيءَ صلاح ڏني تہ اسان کي سڀ کان اڳيان رهڻ گهرجي، جو اسان جي ٻيڙيءَ ۾ سوراخ ٿيل آهن. ان ڪري اسان کي پنهنجو سفر جهٽ پورو ڪرڻ کپي. جيڪڏهن اسان سينٽ هيلينا ٻيٽ جي ڪناري تي پهچي وياسين تہ ٻين جي بہ مدد ڪري سگهنداسين. ٻيڙيون هڪ ٻئي جي ويجهو پهتيون تہ، چيف آفيسر پنهنجو اهو منصوبو ڪئپٽن کي ٻڌايو. ان اسان جي ضعيف ٻيڙيءَ جي حالت ڏسي، ان ڳالھ جي موڪل ڏني. خبر ناهي اها ڪهڙي گهڙي هئي جڏهن اسان اڳيان وڌياسين! ان ڪان پوءِ اسان جا ساٿي اسان سان وري ملي نہ سگهيا.

رات ٿي تہ واءُ اجا بہ تکو ٿي ويو. ٻيڙيءَ جي رفتار کي ڪنٽرول ڪرڻ وارو اوزار بہ خراب ٿي پيو، ان ڪري ان کي پنهنجي قابوءَ ۾ رکڻ لاءِ اسان کي ڏاڍي محنت ڪرڻي ٿي پئي. هيءَ رات اسان جي سفر جي خوفناڪ ترين رات هئي. تکي هوا ڪري سمنڊ مان اڀرندڙ لهرون ڪيترائي ڀيرا اسان کي پيرن کان مٿي تائين آلو ڪري ٿي ويون. ان ئي رات اسان کي خبر پئي تہ ڊاڪٽر ٽسڪر ذهني طرح ڪسڪي ويو آهي. هو ذري ذري دانهون ڪري رهيو هو: ”ٻڌرا! منهنجي چانھ آڻ!“ هن جي هٿ ۾ چاقو هو، جنهن سان هن جهاز جي اسٽور ڪيپر جي قميص ڦاڙي رکي. مون هن کي ڏاڍي مشڪل سان ٿڌو ڪيو ۽ چاقو ڦري ورتومانس.

ٽئين ڏينهن منجهند مهل مس مس هوا جو زور ڀڳو — ٻيون ٻيڙيون اسان جي نگاهن کان پري ٿي، خبر ناهي ڪهڙي پاسي گم ٿي ويون؟ هاڻي اسان جون اکيون ڪنهن پاڻيءَ جي جهاز يا هوائي جهاز جي ڳولا ۾ هيون، جيڪو اسان کي ڏسي بچائي. ٻئي ڏينهن شام جو ڊاڪٽر جي حالت اجا بہ وڌيڪ خراب ٿي وئي. هو لڳاتار پاڻي گهرندو رهيو. چيف آفيسر هن جي خراب حالت ڏسي، سندس پاڻيءَ جو راشن ٻيڻو ڪيو. رات جو آئون ڊاڪٽر جي پرسان ئي ترسيس. هو آڌيءَ رات جو ڏرڪي منهنجي مٿان اچي ڪريو. صاف ظاهر هو تہ هو مري چڪو آهي، پر آئون خاموش رهيس. ڏينهن چڙهيو تہ مون چيف آفيسر سان ڳالھ ڪئي. اسان ڊاڪٽر جو لاش ڪٺي ٻيڙيءَ جي ڪنڊيءَ تي رکيو. چيف آفيسر کي بائيبل جي هڪ دعا ياد هئي. هن اها پڙهي ۽ اسان ڪوماٽيل دلين سان لاش کي آهستي ڪري سمنڊ جي حوالي ڪيو. ان پهرين موت تي اسان سڀ ڏاڍو غمگين ٿياسين ۽ سوچڻ لڳاسين تہ هاڻ خبر ناهي وري ڪنهن جو وارو اچي؟ سچ چڳو مٿي آيو تہ ائون بوب وٽ ويس، جنهن مون کي آهستي چيو: ”اينگس! تنهنجو ڇا خيال آهي؟ ڇا بچڻ جو ڪو امڪان آهي؟“ مون هن جي پني ٺپري چيو: ”سڀ ڪجھ صحيح ٿي ويندو، بوب! گهٻرائڻ جي ڪا ضرورت ناهي. ڀڪ ڪونہ ڪو جهاز اسان تائين پهچي ويندو ۽ پاڻ بچي وينداسين.“

بوب جي گذريل سال شادي ٿي هئي. هو پنهنجي زال ۽ ٻن ٽن مهينن جي ننڍڙيءَ ڌيءَ جي باري ۾ ڏاڍو فڪرمند هو. هن جي ڪرنگهي جي شايد ڪا هڏي ڀڃي پئي هئي، ان ڪري ويهي بہ نٿي سگهيو. هو دير تائين پنهنجي زال ۽ ڌيءَ جون ڳالهيون ڪندو رهيو.

هندستاني فوجي سڀ مسلمان هئا. هنن وڏي ڊسيپلين سان ٻيني ٻيني نماز ادا ٿي ڪئي ۽ ڏينهن رات دعائون ۽ درود پڙهڻ ۾ رڌل رهيا ٿي. هڪ وڏي سونهاريءَ وارو فوجي جڏهن بہ پر، سوز آواز ۾ پنهنجي مقدس ڪتاب قرآن جي تلاوت ڪندو هو تہ، اسان غير مسلمانن تي بہ وجد طاري ٿي ويندو هو. سندس حال پڇڻ تي هو پنهنجن سڪل چپن تي مرڪ آڻي فقط اڄ جي دانهن ڪندو هو.

ڇهين ڏينهن صبح ساڻ ٿي فوجي الله کي پيارا ٿي ويا. وڏيءَ ڏاڙهيءَ واري فوجي هنن جي جنازي نماز پڙهائي. جهاز جو سرنگ ۽ فائر مئن زنجبار جا مسلمان هئا. هو بہ جنازي نماز ۾ شريڪ ٿيا. نماز ڪان پوءِ تنهي ڄڻن کي سمنڊ جي بي رحم لهرن جي حوالي ڪيو ويو.

هوا هاڻ بلڪل بند ٿي وئي هئي. اسان سڙھ لاٿا ۽ چپن کان ڪم ورتوسون. جيتوڻيڪ هي ڪم تمام ڏکيو هو، پر ان جو هڪ فائدو ٿيو. اسان جو ذهن ۽ جسم پورهئي ۾ لڳي ويو. ڪيترن يورپي ماڻهن جي هاڻ ذهني حالت خراب ٿيڻ لڳي ۽ واري واري سان هن دنيا جي قيد مان آزاد ٿيڻ لڳا. اسٽيور ڊيس — مس ٽيگرات جي جسم تي ڦٽ ڦرڙيون ٿي پيون هيون ۽ سمنڊ جي ڪاري پاڻيءَ کان سواءِ ٻيو ڪو دوا دارون نہ هو. انين ڏينهن رات جو هوءَ بہ هن دنيا مان لاڏاڻو ڪري وئي. ان رات ڪجھ ٻيا هندستاني فوجي بہ وفات ڪري ويا. اسان رات جو ئي هنن جون آخري رسمون پوريون ڪري، ڪين سمنڊ جي حوالي ڪيو.

ڏينهن چڙهيو تہ شارڪ مڇين وري ٻيڙيءَ کي ڪٽي گهيريو. هو ٻيڙيءَ جي چوڌاري اهڙو تيزيءَ سان گهمڻ لڳيون، جڻ سمنڊ جو پاڻي ولوڙي رهيون هجن ۽ رکي رکي پنهنجو پوائنٽو وات کولي ٻيڙيءَ ڏي تي ڏنائون. حالتون تمام گنڀير ٿينديون ويون. ٻيڙيءَ جا لاچار ۽ بي وس مسافر سڄو ڏينهن مٿي کي هٿ ڏيو وينا هوندا هئا. ڪڏهن ڪڏهن اسان جون ڏرا ڏئي ويل بي نور اکيون ڪکر ٽڪرو ڏسڻ لاءِ آسمان ڏي کڄيون ٿي، پر ناڪاميءَ کان سواءِ ڪجهه حاصل نٿي ٿيو. مون هڪ نوجوان انجنيئر جي همٿ وڌائي ۽ کيس چيم تہ مس ڊيانا کان سبق سک، جنهن ههڙين ڏکين گهڙين ۾ بہ اميد جو پلاند هٿن مان نہ ڇڏيو آهي. هو انجنيئر ٻن ڏينهن تائين صحيح سلامت رهيو ۽ پوءِ ماٺ ميٺ ۾ مري ويو. هيستائين چڱا ماڻهو مري ويا هئا. هونءَ ٻيڙي هلڪي ٿي وئي هئي ۽ ان جا سوراخ سمنڊ جي مٿاڇري کان گهڻو مٿي ٿي ويا هئا. ان ڪري اسان کي پاڻي ڪيڻ جي مزوريءَ کان تہ موڪل ملي وئي. ڏهين ڏينهن جهاز جي هڪ ٻي اسٽيوورڊيس – ايني بہ راهِ رباني وٺي وئي. هن جا هٿ پير تمام گهڻو سڄي ويا هئا. هاڻ ٻيڙيءَ ۾ فقط هڪ عورت ڊيانا وڃي بچي هئي، پر هوءَ اجا تائين چاق چوبند ڏسڻ ۾ پئي آئي. ٻيڙيءَ جي انچارج سڊنيءَ جا حواس بہ هاڻي ختم ٿيندا ويا. هو اڪثر وقلندو رهيو ٿي. هن جي هيءَ حالت تمام ڏکوئيندڙ هئي. هو تمام گهڻو پيارو انسان هو. ٻارهين ڏينهن هن ۾ ويهڻ ۽ ڳالهيون ڪرڻ جي بہ سگهہ نہ رهي. اسان هن کي ٻوب جي پرسان ئي سمهاري ڇڏيو. ٻوب جي حالت بہ تيزيءَ سان خراب ٿي رهي هئي. هڪ ڏينهن هن مون کي سڏي چيو: ”اينگس! منهنجو بچڻ هاڻي ناممڪن آهي، منهنجي مرڻ کان پوءِ منهنجي ٻاچ ۾ پيل منڊي لاهي وٺجانءِ. جيڪڏهن قسمت توکي وطن پهچايو تہ هيءَ منڊي منهنجي زال جي حوالي ڪجانءِ.“

يورپي ماڻهن ۾ ڪجهه همراهہ اهڙا رهجي ويا هئا، جن جي صحت وري بہ ٻين کان سٺي هئي. چوڏهين ڏينهن صبح جو منهنجو دوست رابرٽ بہ ختم ٿي ويو. مون کي هن جي مرڻ جو ڏاڍو ڏک ٿيو. هو ڏاڍو شريف انسان هو. هن جي زبان مان ڪڏهن تڪليف جو هڪ لفظ بہ نہ نڪتو ۽ نہ ڪڏهن هن ڪنهن کي شڪايت جو موقعو ڏنو. هن موت کي ماٺ ۾ ياڪر پائي ورتو. ان ڏينهن اسان ست لاش سمنڊ جي حوالي ڪيا، جن ۾ پنج هندستاني فوجين جا هئا.

پندرهين ڏينهن سڊنيءَ ۽ ٻوب بہ هميشه لاءِ اکيون ٻوٽي ڇڏيون. ان کان علاوه مرڻ وارن ۾ ٽي يورپي ۽ ڪجهه هندستاني فوجي شامل هئا. هنن کي ٻيڙيءَ جي تري مان چڪي مٿي ٻيڙيءَ جي ڪناري تي آڻڻ تمام ڏکيو ڪم هو. اسان ايڏو تہ نستا ٿي پيا هئاسون جو هڪ هڪ لاش مٿي ڪٽي آڻڻ بعد ڪا دير تہ ساهي ٿي پٽيسين. هڪ فائر مئن (ٻاهہ – واري) پنهنجي راشن جو ڊِڪ پاڻي پيئڻ بعد وڌيڪ پاڻي گهريو. هن جي حالت ڏني نٿي ٿي، پر هاڻي ايترو پاڻي نہ بچيو هو جو ٿوري اڃ بہ ماري سگهي. دل شڪستو ٿي هن ڪٽي سمنڊ ۾ ٽپ ڏنو، پر پنهنجي لائيف جئڪيٽ لاهڻ وسري ويس. اسان ۾ ايتري سگهہ نہ هئي جو ٻيڙيءَ کي موڙي کيس بچائي وٺون. لائيف جئڪيٽ هجڻ ڪري هو يڪدم سمنڊ اندر ٻڏڻ بدران ڪجهه دير ترندو رهيو – پوءِ اوچتو خوفناڪ شارڪ مڇيون هن کي ڇهني ويون. هڪ مڇيءَ پنهنجي ڪارائيءَ جهڙن ڏندن سان هن جي ٽنگ ستر وٽان ڪپي ورتي. اسان پنهنجي اکين تي ڪٽي هٿ رکيا ۽ سڏڪا پري روئڻ لڳاسين.

هاڻ ٻيڙيءَ جي بچيل سچيل مسافرن يڪراءِ سان مون کي پنهنجو انچارج ناهيو. پيئڻ جو پاڻي تمام ٿورو وڃي بچيو هو، ان ڪري هڪ چمچو صبح جو ۽ هڪ چمچو شام جو راشن مقرر ڪيو ويو. کائڻ لاءِ بسڪيٽ ۽ ڪير جون ٽڪيون هيون، پر بنا پاڻيءَ جي کائڻ ڏکيو هو. اسان جو وات ايڏو تہ سڪي نوٽ ٿي ويو هو جو بسڪيٽ پائوڊر جي صورت ۾ واڇن کان ٻاهر نڪري آيو ٿي ۽ ڪير جون ٽڪيون ڏندن ۾ چنبڙي ٿي پيون. ٻن ڏينهن بعد هڪ يورپي مئرين انجنيئر، ايڊنبرا جو هڪ ٻئنڪار ۽ ڪجهه هندستاني فوجي لاڏاڻو ڪري ويا. ٽئين هفتي جي پڇاڙيءَ تائين اسان باقي اٺ ماڻهو ٻيڙيءَ ۾ وڃي بچيا هئاسين. سياري جي برف جهڙي ٿڌي هوا لڳي ٿي تہ ائين ٿي لڳو جڻ بدن ۾ سئيون ٿي چڀيون.

مينهن اجا تائين نہ وٺو هو ۽ پاڻيءَ جي ٽانڪيءَ ۾ فقط ڪجهه ڊِڪ پاڻي وڃي بچيو هو. سمنڊ جو کارو پاڻي بہ پنهنجو اثر ڏيکارڻ لڳو. اسان جي بدن تي چنبڙيل لوڻ جا ذرڙا اس ۾ جرڪيا ٿي ۽ جڏهن اسان انهن کي پنهنجي جسم تان ڪرڙڻ جي ڪوشش ڪئي ٿي تہ، سهڻ کان پري سور جون لهرون سڄي بدن مان پار ٿي ٿي ويون.

چوٿين هفتي دوران هڪ رات آئون غنودگيءَ جي عالم ۾ ستو پيو هوس تہ اوچتو ٻيڙي لوڏا کائڻ لڳي. ڀٽڪندي اٿيس. ڏسان تہ هڪ تمام وڏي مڇي ٻيڙيءَ ۾ ڦٿڪي رهي آهي. مون جهٽ پٽ ڪهاڙيءَ ۾ هٿ وڌو ۽ مڇيءَ تي حملو شروع ڪري ڏنم، پر ڪهاڙيءَ جا ڌڪ هن تي ائين لڳي رهيا هئا، ڄڻ ڪنهن ربڙ جي ڍڳ کي لڳي رهيا هجن. نيٺ مون ڪهاڙيءَ جا ڪجهہ وسڪارا مڇيءَ جي ڪوپڙي تي ڪيا، تڏهن مس مس هن ڦٿڪڻ بند ڪيو. هوءَ ٽي فٽ ڊگهي ۽ گهٽي نهري ”ڊاگ فش“ هئي. ان جدوجهد ۾ منهنجو هٿ هن جي وات ۾ اچي ويو ۽ هڪ آڱر چچرجي وئي. خير مون هن مڇيءَ کي رسيءَ جي هڪ ٽڪر سان بينچ جي ٽنگ ۾ ٻڌي ڇڏيو ۽ پاڻ وري سمهي رهيس. ڏينهن چڙهيو تہ چاقوءَ سان ان جا ٻيا ٻيا ڪيم ۽ اسان سڀ ڏندن سان چٻاڙڻ لڳاسين. مون ۽ ڊيانا تہ مڇيءَ جي گهاٽي ٻاڙهي رت جو هڪ هڪ ڍڪ بہ پريو، پر اهو ايترو تہ خراب هو جو ماڳهين دل ڪچي ٿي پيئي. مڇيءَ جا ٽڪرا بہ اسان کان ڳتا نٿي ٿيا، سو سمنڊ اندر ٿوڪاري ڇڏياسين.

رات ٿي تہ منهنجو هٿ ۽ ساڄي ٻانهن سڄي پئي. ڊيانا جو خيال هو تہ مڇيءَ جي ڏندن جو زهر منهنجي ساڄي ٻانهن تي چڙهي ويو آهي. هن مون کي هدايت ڏني تہ آئون پنهنجي ٻانهن سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ ٻئي ٻوڙي رکان. سڄي رات منهنجي ٻانهن ۾ سور جون سيٽون اپرنديون رهيون. صبح ٿيو تہ ڊيانا منهنجي ڪيسي مان ڊاڪٽر ٽسڪر وارو چاقو ڪڍي ڦٽيل آڱر تي چهڪ ڏنو ۽ پوءِ هٿ ۽ ٻانهن کي زور ڏيئي منجهانئس زهريلو مادو چڱيءَ طرح ڪڍيو. اهڙيءَ طرح مون کي ڪجهہ سڪون مليو. زهريلو گند چڱيءَ طرح نڪري ويو تہ مون پنهنجي ٻانهن وري سمنڊ ۾ ٻوڙي ڇڏي. ٻن ٽن ڏينهن کان پوءِ ٻانهن جي سوڄ تہ هلي وئي، پر ڦٽ ڇٽڻ ۾ پوءِ بہ مهينا لڳي ويا.

چوٿين هفتي جي ختم ٿيڻ کان پوءِ مون ڏينهن ڳڻڻ ڇڏي ڏنا. اسان سيني تي هاٿي هڪ قسم جي غنودگي طاري رهي ٿي. اٿي ٻيناسين ٿي تہ گهرڪي هيٺ وڃي ڦهڪو ٿي ڪيوسين. هڪڙي ڏينهن صبح جو اٿي ڏٺوسين تہ جهاز جو پوڙهو سرنگ ۽ زنجبار جا رهڻ وارا ”فائرمين“ ٻيڙيءَ جي تري ۾ مئا پيا هئا. وڏيءَ مشڪل سان هنن کي مٿي آڻي، سمنڊ ۾ اڇليوسين. رات ٿي تہ هڪ ٻئي همراهہ جي حالت خراب ٿي وئي. هن کي ٻيڙيءَ جي تري ۾ آرام سان سمهاريوسين، پر هو ٿڙندو ٿاٻڙندو مٿي ٻيڙيءَ جي تختي تي اچي ستو. مون ان جو سبب پڇيومانس تہ هن جي سڪل چپن تي اداس مرڪ تري آئي. چوڻ لڳو: ”اينگس! آئون اڄ رات پڪ مري ويندس. ٻيڙيءَ جي تري مان لاش ڇڪي مٿي آڻڻ هاڻي توهان جي وس کان ٻاهر ٿي پيو آهي. هتي مٿين تختي تي مري ويندس تہ توهان کي منهنجو لاش سمنڊ ۾ اڇلڻ ۾ آساني ٿيندي، ان ڪري مون کي هتي ئي سمهڻ ڏيو.“ هن جي اها ڳالهہ ٻڌي منهنجي اکين ۾ ڳوڙها تري آيا. مون ٿڌو ساهہ کنيو ۽ هن وٽان هليو آيس. واقعي ان رات هو اسان کان هميشهہ لاءِ موڪلائي ويو ۽ صبح جو اسان هن جي لاش کي سمنڊ جي نذر ڪيو. ٻئي ڏينهن چار ٻيا ساٿي اسان کان جدا ٿي ويا.

هاڻي ٻيڙيءَ ۾ فقط ٽي ماڻهو: آئون، ڊيانا ۽ جئڪ رهجي ويا هئاسين. ٻيڙيءَ جا سڙهہ ائين پٽ تي پيا هئا، پر انهن کي سنڀالڻ جي هاڻ مون ۾ همت بنهہ ڪانہ هئي. هڪ رات مون خواب ۾ ڏٺو تہ اسان ٽئي لورپول (انگلينڊ) ۾ گهمي رهيا آهيون. صبح جو اٿڻ سان مون ڊيانا ۽ جئڪ کي پنهنجو خواب ٻڌايو ۽ چيو: ”هن خواب مان لڳي ٿو تہ پاڻ بچي ويندا سين. ڪو نہ ڪو راهہ ويندڙ جهاز پاڻ کي ڪڍي ويندو.“ جئڪ ۽ ڊيانا پهرين تہ منهنجي ان ڳالهہ تي مرڪيا ۽ پوءِ اچي سڏڪن ۾ پيا. ٻيڙيءَ ۾ پاڻيءَ جي آخري بوند بہ ختم ٿي وئي هئي. اسان ٽئي هاڻ رڳو پاڻيءَ جا خواب ڏسندا هئاسين. مون کي تہ خواب ۾ پاڻي شڪلين ۾ نظر ايندو هو. ڪڏهن نديءَ ناري جي شڪل ۾ تہ ڪڏهن ڊنڊ ڊوري جي روپ ۾ - يا وري ڪڏهن وڏ ڦڙي وسڪاري جي صورت ۾. هڪ رات مون خواب ۾ ڏٺو تہ آئون هڪ پائپ ذريعي پاڻيءَ جي ڇٽڪار ڪري رهيو آهيان.

جئڪ جي بہ حالت هاڻ آهستي آهستي خراب ٿيڻ لڳي. هو ٻيڙيءَ جي پنين ڪنڊ ۾ ستو پيو هو. هوڏانهن ڊيانا ٻيڙيءَ جي اڳئين ۽ ڪجهہ سڪل حصي ۾ هئي. هن مرڪي اسان ڏي ڏٺو ۽ چوڻ لڳي: ”جيڪڏهن مينهن پئجي وڃي تہ پنهنجي بچڻ جا آثار پيدا ٿي سگهن ٿا.“ بک ۽ اڃ کان بيتاب، اسان لاشن وانگر هڪ هنڌ پيا هئاسين ۽ نظرون مٿي آسمان ڏي هيون تہ من ڪو پليل پٽڪيل ڪڪر ئي هتان اچي نڪري ۽ ٿوري دير وسڪارو ڪري، جيئن اسان پنهنجي سڪل نڙيءَ کي آلو ڪري سگهون. سور جي سيٽ کان وات کولڻ تي مون کي ائين ٿي لڳو ڄڻ اجهو تہ تارون ٽڙڪيو.

اوچتو ڊيانا چوڻ لڳي: ”اچو تہ گڏجي برسات لاءِ دعا پنون. تي سگهي ٿو تہ الله کي اسان جي حال تي رحم اچي وڃي!“ اسان تئي ادب سان ٿي بيناسين ۽ گوڏن تي جهڪي دل جي گهرائين سان دعا گهريسين. خدا کي اسان تي ٻاجھہ اچي وئي ۽ ان ئي رات ڦڙ ڦڙ وسڻ لڳي. آئون غنودگيءَ جي عالم ۾ ستو پيو هوس تہ ڪجھہ ٻوندون منهنجي منهن کي لڳيون. تپ ڏئي اٿي وينس ۽ چرين وانگر رڙيون ڪيم: ”مينهن ڙي مينهن! ٻيلي وارو ڪيو.“ جيڪ منهنجي مدد ڪرڻ جي قابل نہ هو. ڊيانا جي حالت بہ خراب هئي، پر هوءَ بهادر ڇوڪري دل ٻڌي اٿي وينئي ۽ رڙهندي رڙهندي مون تائين آئي. اسان ٻنهي وڏي ڪشالي سان ٻيڙيءَ جو سڙھ وڇايو، جيئن پاڻي گڏ ڪري سگهجي. پاڻي گڏ ٿيو تہ اسان ان کي خبرداريءَ سان ٽانڪيءَ ۾ وڌو. سڙھ تي باقي بچيل پاڻيءَ جي ڦڙن کي زبان سان چٽيوسون. سڙھ تي ساموندي چولين جو پاڻي لڳڻ ڪري چڱو خاصو لوڻ موجود هو، جنهن ڪري مينهن جو گڏ ڪيل پاڻي بہ ڪڙو ٿي پيو هو. پر تنهن هوندي بہ اسان لاءِ وڏي غنيمت هو. پاڻيءَ جا ٻہ ٻہ ڍڪ پرڻ کان پوءِ اسان جي حالت مڙيئي ڪجھہ سڌري. ڊيانا جو ڳلو سڄي پيو هو، ان ڪري هن ڏاڍي مشڪل سان پاڻي پيتو. ٿوري دير کان پوءِ آئون اٿي ٻيڙيءَ جي اڳئين حصي ۾ آيس ۽ هڪ دٻي سان سمنڊ جو پاڻي پنهنجي مٿان وڌم. ان وهنجڻ مان مون کي ڏاڍي فرحت ملي. ان ڪري مون جيڪ ۽ ڊيانا کي بہ پوءِ وهنجاريو. ڊيانا جيتوڻيڪ سکي ڪنڊا ٿي وئي هئي، پر هن جو حوصلو اڃا بہ بلند هو. هن کي هاڻ ڳالهائڻ جي بہ طاقت نہ هئي، پر هن جهيڻي آواز ۾ اتر انگليند ۾ نهيل سندس سهڻي گهر جو ذڪر ڪيو ۽ پوءِ چوڻ لڳي: هوءَ گهوڙي سواري ۽ ٽينس جي وڏي شوقين آهي. ڪيس ڳالهائڻ ۾ جيتوڻيڪ سور ٿي رهيو هو، پر لڳاتار ڳالهائيندي رهي. وڌيڪ چوڻ لڳي: ”جڏهن پاڻ انگليند پهچنداسين تہ تون ضرور منهنجي گهر اچجانءِ! منهنجا ماءُ پيءُ ۽ ٻيا مائٽ توسان ملي ڏاڍو خوش ٿيندا.“ ڊيانا جي ان دعوت تي مون کي هڪ عجيب خوشي محسوس ٿي تہ، مون وانگر هن کي بہ ان ڳالھ جو پختو يقين آهي تہ اسان موت جي چنبي مان نڪري ويندا‌سين.

مينهن وني ٿي ڏينهن ٿي ويا هئا. اسان جي حالت پهرين کان وري بہ سڌري چڪي هئي. چوٿين ڏينهن آئون وري ٻيڙيءَ جي ڪنڊيءَ تي ويهي سمنڊ جي پاڻيءَ سان وهنتس. پوءِ اٿس، ننڍي سڙھ جو رخ ڦيرائي، وڏي سڙھ کي کوهي تي چاڙهڻ جي ڪوشش ڪيم، پر هيٺائيءَ ڪري ناڪام رهيس. سو ان کي اتي ئي وڇائي مٿس سمهي رهيس ۽ هفتن بعد ڪا گهاٽي ننڊ ستس. ٻئي ڏينهن پرھ ڦٽيءَ کان بہ اڳ ڊيانا مون کي اٿارڻ لاءِ هٿ سان ڌوڏيو. هوءَ وائڙن وانگر نهاري رهي هئي: ”اينگس! ڇا توکي ڪنهن هوائي جهاز جو آواز ٻڌڻ ۾ اچي پيو؟“ هن ڏکيا ڏکيا ساھ کڻندي چيو. مون مٿي آسمان ۾ نگاهون ڪپائي ڏٺو. چوڌاري اوندھ هئي ۽ اڃا تارا ٽمڪي رهيا هئا. مون ڪن لڳائي غور سان آواز ٻڌڻ جي ڪوشش ڪئي. واقعي مون کي بہ ائين لڳو ڄڻ ڪو ڏور هوائي جهاز اڏامي رهيو هجي — چرين وانگر ماچس جي تيلي ٻاري هڪ سکل ٻيلٽ کي باھ ڏني ۽ پوءِ ٻيهي ان کي گهمائڻ لڳس. جيڪ بہ پنهنجي جاءِ تان اٿيو ۽ آهستي آهستي هلي اچي منهنجي پرسان ٻينو. لائيف ٻيلٽ ٻري ٻري وسامي ويو، پر هوائي جهاز اسان جي ٻيڙي تائين نہ پهتو. مون کي ڏاڍي مايوسي ٿي. عجيب ڳالھ اها تہ هن جو آواز اڃا تائين پهچي رهيو هو. ٿوري دير کان پوءِ صبح جي روشني ٿي تہ ڊيانا آگر سان هڪ طرف اشارو ڪيو. پري پري هڪ تمام وڏو پاڻيءَ جو جهاز لوڏا کائيندو نظر آيو ۽ دراصل ان جي ڊيزل انجڻ جو آواز هوا جي لهرن ذريعي اسان جي ڪنن تائين پهچي رهيو هو. اسان تئي جيتا تڪ ٻڌي ان کي ڏسڻ لڳاسين ۽ اسان جي اکين مان لڳاتار ڳوڙها ڳڙي رهيا هئا. جهاز ڏسي جئڪ ۾ بہ ڄڻ سگھ اچي وئي. انهيءَ وچ ۾ جهازن تان ڪنهن ميگافون ذريعي چيو: ”ڇا توهان پنهنجي ٻيڙي جهاز جي ويجهو آڻي سگهو ٿا؟“

مون ٻيڙي جو منهن جهاز ڏي موڙيو. جئڪ بہ سهڪندو سکاڻ جهلي منهنجي مدد ڪرڻ لڳو. آئون جئڪ ۽ ڊيانا جي حوالي سکاڻ ڪري چپو هلائڻ لڳس تہ ٻيڙي آهستي آهستي جهاز جي ويجهو ٿي، نيٺ وڃي هن جي پاسي کان لڳي. رسيءَ جي ڏاڪڻ لڙڪائي وئي ۽ بہ ماڻهو اسان جي مدد لاءِ ڏاڪڻ ذريعي هيٺ ٻيڙيءَ ۾ لٿا. سڀ کان پهريان ڊيانا کي هڪ رسيءَ سان ٻڌي جهاز تي پهچايو ويو. ان کان پوءِ جئڪ کي بہ ان ريت مٿي چڪيو ويو ۽ آخر ۾ آئون بنا ڪنهن جي مدد سان ڏاڪڻ رستي جهاز تي پهچي ويس. مٿي پهچي سڀ کان پهرين مون پيئڻ لاءِ ڪجھ پاڻي گهريو، جنهن جي پيئڻ کان پوءِ منهنجا حواس سامت ۾ آيا تہ مون جهاز کي غور سان ڏٺو. پهرين تہ خيال آيو تہ شايد سئيڊن جو جهاز آهي، پر پوءِ هڪ دروازي وٽ مون کي هاليند جو جهنڊو ڏسڻ ۾ آيو. ڪجھ

گهڙين کان پوءِ مون ٻن ماڻهن کي جڏهن جرمن زبان ۾ ڳالهائيندي ڏٺو تہ منهنجا تہ نپ ئي نري ويا. هي هڪ جرمن جهاز هو. مون کي جرمن زبان مڙيئي ڪجھ ڪجھ آئي ٿي. مون اها حقيقت پنهنجن همراهن سان آهستي ڪئي تہ ڊيانا چوڻ لڳي: ”تہ پوءِ ڇا ٿيو؟ آهي تہ هي جهاز ئي نہ!“

اسان جهاز جي ڊيڪ تي ڪروندڙا ٿي وينا هئاسين تہ هڪ ماڻهوءَ هلڻ لاءِ چيو. ٻہ خلاصي ٻيا بہ اچي نڪتا. هنن مدد لاءِ جئڪ ۽ ڊيانا کي سهارو ڏنو ۽ پوءِ اسان کي ڊاڪٽر جي ڪئبن تائين پهچايو. ڀڳل ٽٽل انگريزيءَ ۾ اسان کان سفر جو احوال ورتائين. مون هن کي ٻڌايو: ”ڇهين نومبر تي اسان جو جهاز ٽارپيڊو جو شڪار ٿيو هو. ان کان پوءِ اسان لڳاتار سمنڊ تي سفر ڪري رهيا آهيون. هاڻ تہ اسان ڏينهن جي ڳڻپ ئي ڇڏي ڏني آهي. پهرين تہ اسان جي ٻيڙيءَ ۾ بي شمار ماڻهو هئا، پر هاڻي اسان ٽي وڃي بچيا آهيون. باقي جيڪي مرندا ويا، انهن کي اسان سمنڊ ۾ اڇلائيندا وياسين.“ ڪئپٽن ٻڌايو تہ اڄ ٻارهين ڊسمبر آهي. آئون اهو ٻڌي ڏڪي ويس. يعني موت جو هي سفر اسان پورا ڇٽيھ ڏينهن ڪيو. ڪئپٽن ٻڌايو تہ توهان هڪ جرمن جهاز ”راڪو تيز“ تي آهيو. مون ڊيانا جو ٿيلهو جنهن ۾ ڳهھ ڳنا ۽ ٻيون قيمتي شيون هيون، ڪئپٽن جي حوالي ڪيو. ٿوري دير کان پوءِ هڪ ماڻهوءَ اسان کي ڪافي آڻي پياري ۽ ٻڌايو تہ ڊاڪٽر جي چوڻ موجب اسان کي ڪوبہ شربت گهڻي مقدار ۾ پيئڻو ناهي. ڪمپائونڊر مون کي ۽ جئڪ کي ڪوسي پاڻيءَ سان وهنجاريو. منهنجي ڦٽيل هٿ کي ڇيڻي پٽي ٻڌائين. پوءِ اسان ٻنهي کي هڪ ڪئبن ۾ اماڻيو ويو. ڊيانا ڊاڪٽر جي ڪمري ۾ ئي رهي. ڪئبن ۾ پهچي مون آرسيءَ ۾ پنهنجو پاڻ کي ڏٺو تہ منهنجي اکين ۾ ڳوڙها تري آيا. منهنجي بدن تي گوشت نالي ڪا شيءِ نہ هئي. آئون صفا هڏين جو پڃرو وڃي بچيو هوس. جيتوڻيڪ ڏاڙهي مڇن جي وارن ۾ منهنجي منهن جون هڏيون، پاسا لڪي ويا هئا، جئڪ جي بہ اها ئي حالت هئي. ڪمپائونڊر اسان کي ڪجھ گوريون کارايون ۽ سئي هڻي هنڌ تي سمهاري ويو. اسان سڄو ڏينهن غشيءَ جي حالت ۾ سمهي رهياسين.

ٻئي ڏينهن صبح جو ستين وڳي هڪ اسٽوورڊ اسان کي ڪافي ۽ نيرن آڻي ڏني. ڪجھ ڏينهن کان پوءِ اسان جي صحت سڌري تہ مون هيڏانهن هوڏانهن گهمڻ شروع ڪيو. اسان کي ڊيانا سان ملڻ جي موڪل نہ هئي، پر ڪئپٽن اسان کي ٻڌايو: ”هن جي نڙي ايترو تہ سڄي پئي آهي جو هاڻ ڪابہ شيءِ کائي نٿي سگهي. ان ڪري سين رستي خوراڪ ڏني پئي وڃيس. ڊاڪٽر هن جي ڳلي جي آپريشن ڪرڻ ٿو چاهي، پر ان لاءِ هن کي توهان جي موڪل گهرجي.“

مون وراڻيو: ”جيڪڏهن ڊيانا جي تندرستيءَ لاءِ ڊاڪٽر آپريشن ضروري ٿو سمجهي تہ پوءِ اسان طرفان هن کي اجازت آهي، پر اسان ڊيانا سان ملڻ گهرون ٿا.“

ڪئپٽن مون کي ۽ جئڪ کي وٺي ڊيانا جي ڪمري ۾ آيو. هوءَ اسان سان ملي ڏاڍي خوش ٿي. هن جا وار ڌوتل ۽ چڱيءَ طرح ڦڻي ڏنل هئا، پر هوءَ بہ هڏين جو پڃرو ٿي وئي هئي. هن کان ڳالهايو صفا نٿي ٿيو، رڳو وات پئي چوريائين ۽ اشارا ٿي ڪيائين. اسان اٽڪل بہ ڪلاڪ کن هن وٽ ويناسين، ان کان پوءِ هن کي آپريشن ٿيٽر ۾ وٺي ويا ۽ اسان ٻڏل دل سان پنهنجي ڪئبن ۾ موٽي آياسين.

شام جو ڪئپٽن کي لٿل منهن سان اسان جي ڪئبن ۾ ايندو ڏسي آئون تہ ڏڪي ويس. هن جي منهن مان ئي لڳو پئي تہ هن وٽ اسان لاءِ ڪابہ سٺي خبر ناهي. هن ٻڌايو تہ هوءَ انگريز ڇوڪري (ڊيانا) آپريشن کان پوءِ مري وئي. جيتوڻيڪ آپريشن ڪامياب ٿيو، پر هن جي دل ايتري تہ ڪمزور ٿي پئي هئي، جو بيهوش ڪرڻ واري دوا جو اثر سهي نہ سگهي. آئون اهو ٻڌي پلنگ تي ڪري پيس ۽ رڙيون ڪري روئڻ لڳس. جئڪ بہ سڏڪن ۾ پئجي ويو. ٻہ ماڻهو اسان کي ٻانهن کان جهلي ڊاڪٽر جي ڪمري ۾ وٺي آيا، جتي هڪ ميز تي ڊيانا جو فاني جسم رکيو هو. هن جي ڳلي تي پٽي ٻڌل هئي، منهن تي سڪون ۽ ماٺ طاري هئي. ائين ٿي لڳو ڄڻ هوءَ ننڊ ۾ ستل هجي. هن جون آخري رسمون ٻئي ڏينهن ادا ٿيڻيون هيون. ٻئي ڏينهن اسان مايوس دلين سان جهاز جي فور ڊيڪ (اڳئين حصي) تي پهتاسين. سڄو عملو يونيفارم ۾ موجود هو ۽ سامهون هڪ تابوت ۾ ڊيانا جو لاش هو. ڪئپٽن جرمن زبان ۾ تقرير ڪئي ۽ پوءِ اسان لاءِ بہ ڪجھ لفظ انگريزيءَ ۾ چيا. عملي جي وڏي تعداد جي اکين ۾ ڳوڙها هئا، ڇو تہ هنن هن انگريز ڇوڪريءَ جي بچائڻ ۾ گهڻي دلچسپي ورتي هئي. ڪپٽن دعا پڙهي ۽ تابوت کي آهستي آهستي سمنڊ ۾ لاهي ڇڏيو. عملي جا ماڻهو مٿي اگهاڙا تيستائين بيٺا رهيا، جيستائين

تابوت اکين کان اوجھل ٿي ويو. اھڙا نظارا دلين کي ڏاڍو غمگين ۽ متاثر ڪرڻ وارا ٿين ٿا. اھڙيءَ طرح ھڪ دلير، شريف ۽ عظيم چوڪريءَ جو آخرڪار ھن دنيا مان لاڏاڻو ٿيو.

”راڪو تيز“ جھاز کي نئين سال جي پھرين ڏينھن شام جي وقت فرينچ بندرگاھ ”بوردِي“ ۾ لنگر انداز ٿيڻو ھو. ڪرسمس اسان جھاز تي ئي ملھايو. ان ڏينھن پيٽ پري گوشت ۽ ٻيون سنيون سنيون شيون کاڌيونسين. نئين سال جو پھريون ڏينھن ھو. صبح جو چئين وڳي جڏھن مون کي لوڏي جاڳايو. ڊيڪ تي ڌماڪن جا آواز ۽ زرد رنگ جي روشنيءَ جا شعلا بہ نظر اچي رھيا ھئا. خبر پيئي تہ اسان جي ملڪ برٽس جا ھوائي جھاز ھن پاڻيءَ جي جھاز ”راڪو تيز“ تي حملو ڪري رھيا آھن. جواب ۾ ”راڪو تيز“ تي لڳل ائنٽي ڪرافٽ توبن بہ گجگوڙيون شروع ڪري ڏنيون. ھوائي جھاز ڪا دير حملو ڪرڻ بعد غائب ٿي ويا. جھاز کي ڪو خاص نقصان نہ رسيو، ان ڪري اسان جو سفر جاري رھيو. شام جي وقت ساڍي چئين وڳي وري جھاز جو گھنڊ وڄڻ لڳو. ان سان گڏ توبن جي ڌماچوڪڙي بہ مچي ويئي. ان ئي گوڙ گھمسان ۾ ھڪ زبردست ڌماڪو ٿيو ۽ ھڪ جرمن فوجيءَ دانھون ڪري سيني کي ھيڏين ۾ لھڻ جو حڪم ڏنو. منھنجي پڇڻ تي ٻڌايائون تہ ھن دفعي ھڪ برٽش ڪروز (جنگي جھاز) اسان جي ھن جرمن جھاز تي حملو ڪري تمام گھڻو نقصان رسايو آھي. جا ڪٽي ڏسون تہ واقعي جھاز ھڪ ڪنڌ کان ٻي ڪنڌ تائين باھ جي جيبين ۾ ويڙھيو پيو ھو ۽ برٽس جھاز جي توبن جا گولا وسڪارا ڪري رھيا ھئا. موسم بہ خراب ٿي رھي ھئي ۽ سمنڊ جون ديو جھڙيون لھرون اپري رھيون ھيون. افراتفريءَ جي عالم ۾ جڏھ مون کان وڇڙي ويو. بھرحال آئون ھڪ ٻيڙيءَ ۾ ويس. گولا اچا تائين ڦاٽي رھيا ھئا. ٻيڙي ٻڏندڙ جھاز کان ھڪدم رڙھي پري ويئي. ”راڪو تيز“ آھستي آھستي سمنڊ جي تھہ ۾ غرق ٿيڻ لڳو. جرمنن، پنھنجن مٿن تان ٽوپيون لاھي ٻڏندڙ جھاز کي آخري سلامي ڏني.

شام جا پاڇولا ڊگھا ٿي چڪا ھئا. ٻيڙيءَ خليج بسڪي Bay of Biscay ۾ سفر شروع ڪيو. ان تي اسان ڪل پنجٽيھ ماڻھو سوار ھئاسين. رات اونداھي ۽ سرد ھئي. منھنجي مٿي تي ڪابہ ٽوپي نہ ھئي، سو سجو مٿو ٿڌ کان ڪيرو ٿي رھيو ھو. مون مٿي کي ڍڪڻ لاءِ ھيڏانھن ھوڏانھن ڪا شيءِ ڳولڻ جي ڪوشش ڪئي. ھڪ جرمن جي پتلون جي پنئين کيسي ۾ ”برت ٽوپي“ ڦاٽي پئي ھئي. مون اھا آھستي آھستي ڪڍي پنھنجي مٿي تي ڪٽي رکي. ٻيڙيءَ جي جرمن انچارج ان جو رخ ويجھي فرانسي ڪناري ڏي موڙيو. ڏينھن چڙھيو تہ اسان کي ھڪ گلاس پاڻي ۽ مٺ مٺ بسڪٽن جي نيرن طور مليل. يارھين وڳي ڌاري ھڪ جرمن سب – مئرين اسان جي ويجھو سمنڊ مان ٻاھر اپري آئي ۽ اسان سڀ ان ۾ سوار ٿياسين – ھيءَ سب مئرين ائٽلانٽڪ سمنڊ ۾ مختلف جھازن جو شڪار ڪرڻ بعد واپس جرمنيءَ وڃي رھي ھئي. ھن کي ريڊيو ذريعي ”راڪو تيز“ جھاز جا مسافر ڪٽڻ جو نياپو مليل ھو. ان سب مئرين ۾ سندس عملي کان علاوه اسين پنجٽيھ ڄڻا بہ چڙھي پياسين تہ ان جي حالت اھڙي ٿي پئي جيئن ڪنھن دٻي ۾ ساربين مڇيون بند ھونديون آھن. اسان کي ڪافي پياري ويئي ۽ سمھڻ لاءِ پٽ تي جاءِ ڏيکاري وئي.

اجا اسان کي سب مئرين ۾ آئي پندرھن ويھہ منٽ مس ٿيا ھوندا جو مصيبت وري اچي ڪڙڪي. الارم وڄڻ لڳا ۽ سب مئرين سمنڊ اندر ڪٽي ٽٻي ھنئي. ڪجھ لمحن بعد تي وڏا ڌماڪا ٿيا، جن سب مئرين کي سجو لوڏي ڇڏيو. سمنڊ جي ھيٺين تھہ ۾ پھچي پوءِ سڌي ٿي تہ سندس انجڻ بند ڪئي وئي ۽ اسان کي ماٺ ۾ رھڻ لاءِ چيو ويو. خبر پئي تہ انگريزن جي ھڪ ھوائي جھاز ان سب- مئرين کي نظر ۾ رکي سمنڊ جي اونھائين ۾ ڦاٽڻ وارا ٿي بم ھنيا. ڪلاڪ ڪن کان پوءِ سب مئرين جي انجڻ وري سجاڳ ٿي ۽ سفر شروع ٿيو. سب مئرين جي اندر جي ھوا ۾ ھاٺي گھٽ ۽ ڏپ ٿي ويئي ھئي، پر اسان کي ٻڌايو ويو تہ سج لھڻ کان اڳ ھن جو سمنڊ جي مٿان ترڻ ناممڪن آھي، ان ڪري تيستائين اسان کي ھڪ ھنڌ ٻنا چرپر ڪرڻ جي رکيو ويو، جيئن گھٽ کان گھٽ آڪسيجن استعمال ڪري سگھون. شام جو اسان کي ماني، پنير ۽ ڪافي ڏني وئي – ماني کائڻ کان پوءِ اسان رات جي اونداھيءَ ۾ تازي ھوا کائڻ جي انتظار ۾ ماٺ ڪيو ستا رھياسين. رات ٿي تہ سب مئرين سمنڊ جي مٿاڇري تي آئي ۽ ھوا جي تازن جھوٽن اسان جي جسم ۾ جان وڌي. ٽئنڪن ۾ ھوا گڏ ڪرڻ جا پمپ ھلايا ويا ۽ بورچيءَ ماني پچائڻ لاءِ چلھا ٻاريا. واضح رھي تہ پاڻيءَ جي ھيٺ سب مئرين ۾ ماني نٿي پچائي وڃي، جو ان لاءِ بہ ھوا ٿي کپي. ان ڪري سمنڊ ھيٺ بند ڪاڌي جي ڊبن تي گذارو ڪيو ويندو آھي. سڄي رات سب مئرين پاڻيءَ جي مٿاڇري تي سفر ڪندي رھي ۽

ان ڊيزن انجڻ جو گوڙ ٻڌندا رهياسين. تازي هوا جي ڪري هر هڪ ماڻهو خوش هو. ڏينهن چڙهيو تہ سب مئرين وري پاڻيءَ اندر گهڙي وئي. ڊيزل انجڻ بند ٿي وئي ۽ چارج ٿيل بيٽريون ڪم ڪرڻ لڳيون.
اهڙيءَ ريت رات جو سمنڊ جي مٿان ۽ ڏينهن جو سمنڊ جي اندر، اسان جي سب مئرين جو سفر جاري رهيو. ٽئين ڏينهن ٻنپهرن جو هڪ برٽش جهاز هن کي ڦري آيو. الارم وڳو تہ عملي جي ماڻهن ڊوڙي وڃي پنهنجي پوزيشن سنڀالي. آئون ٽارپيڊو جي ٽوبن وٽ ئي ستو پيو هوس. سب مئرين ايڏو تہ تيزيءَ سان تہ‍ي هنئي جو اسان سڀ هڪ ٻئي تي وڃي ڪرياسين. ٻئي ۽ ٽئين ڌماڪي ۾ هوءَ تمام گهڻو لڏڻ لڳي، پر ٻمن کان محفوظ هئي. ان کان پوءِ ڪجھ ٻيا بہ ڌماڪا ٿيا. ٽري ۾ پهچڻ کان پوءِ بيٽريءَ تي هلندڙ انجڻ بہ بند ڪئي وئي ۽ اسان چپ چاپ سمهي رهياسين. سب مئرين ۾ وري گهٽ وڌڻ لڳي. ڪجھ لمحن کان پوءِ ان جون سڀ بتيون وسامي ويون — خبر پئي تہ ڌماڪي ڪري اليڪٽرڪ جي تارن کي نقصان پهتو آهي. چڱي دير تائين عملي جا ڪارڪن ٽارچن جي مدد سان بتيون صحيح ڪندا رهيا. آخرڪار اليڪٽرڪ جو ڪرنٽ صحيح ٿيو ۽ بتيون ٻريون. سب مئرين جي ڪمانڊر لائوڊ اسپيڪر تي اسان کي هدايتون ڏنيون تہ چپ چاپ ستا رهون. ڏينهن چڙهيو تہ سب مئرين سمنڊ جي مٿان اچڻ شروع ڪيو. سڄي رات پاڻيءَ منجھ گذارڻ کان پوءِ اسان جي حالت خراب ٿي وئي هئي. مٿي پهچي سب مئرين جا دروازا کليا ۽ تازي هوا اندر آئي تہ اسان جي منهن تي بہ رونق موٽي آئي. هي آخري حادثو هو، جيڪو اسان کي درپيش آيو. جلد ئي اسان سينٽ نزائري بندرگاهہ پهچي وياسين. اتان مون کي جرمنيءَ جي هڪ قيدي ڪئمپ ۾ موڪليو ويو، جتي جرمنيءَ کي شڪست اچڻ تائين آئون قيد رهيس ۽ مئي 1945ع ۾ آزاد ٿيس.

13.ٻيڙيون ٻاجهارن جون، تاريون طوفانن......

اٿاھ سمنڊ ۾ جتي اسان جا وڏا آفت جيڏا ۽ طاقتور انجڻن تي هلندڙ جهاز بہ پيا لوڏا کائيندا آهن ۽ اسان جا منهن لٿا پيا هوندا آهن، اتي ڪڏهن ڪڏهن ڪنهن پر مان لنگهندڙ ڇپوءَ يا سڙھ تي هلندڙ ڪمزور ٻيڙيءَ ۾ ويٺل همراهن کي ڪلندو ڏسي تعجب لڳندو آهي.

ان جو تجربو/مشاهدو مون کي پهرين ئي سفر ۾ ٿيو. اسان جو جهاز جون ڌاري ڪراچيءَ کان نڪتو ۽ سانوڻيءَ جي سمنڊ ۾ سٽبو خليج بنگال جو ٻن ڏينهن جو سفر پورو ڪري، هاڻ ملاڪا نار ۾ گهڙڻ وارو هو. خراب سمنڊ – سو بہ پهرئين ئي سفر ۾ پهرين ئي ڏينهن کان ملڻ ڪري ساموندي زندگيءَ کان دل ڪٽي ٿي پيئي هئي. هڪ ڏينهن ملاڪا نار جي منهن وٽان لنگهڻ وقت، ڪمري جي دريءَ وٽ ڪا دير بيهي، اهو ڏسي رهيو هوس تہ ڪيئن نہ اسان جو آفت جيڏو جهاز هڪ ڪمزور ٻار مثل لڳي رهيو آهي، جنهن کي سمنڊ جون ڇتيون ڇوليون، ايندي ويندي ٺڦڙون هڻي، ڏونڌاري ٿي ويون. آئون اهو سوچي رهيو هوس تہ ههڙي خراب موسم ۾، سمنڊ ۾ نوڪريءَ جي مجبوريءَ خاطر، اسين اڌ چريا هن پيڙا ۾ ولوڙجي رهيا آهيون. ايتري ۾ ڏسان تہ هڪ ننڍڙي ڪاٺ جي ٻيڙي، جنهن تي ڦاٽل ليڙون ٿيل سڙھ چڙهيل هئا، ماٺهن سان ٿٻ، جهاز جي ڪام (پاسي) کان پئي اچي. سمنڊ جي وڏين ڇولين ۾ جڻ بال وانگر ٽپا کائي رهي هئي. اسان جي جهاز وٽان لنگهي تہ هينين ڊيڪ تي بيٺل جهاز جي خلاصين سيٽيون وڄايئون. منجهس ويهارو کن عورتون ۽ ٻار هئا ۽ اوترا ئي مرد ويٺل هوندا. سڀ ڪلي رهيا هئا. ڪي زالون ڪچهريءَ ۾ مشغول هيون، ڪي ٻيڙيءَ جي اند تي پنهنجن ٻارن کي هنگائي متائي رهيون هيون. مردن جو هڪ جٿو پٽي راند ۾ مشغول هو. ڪنڊ ۾ ڪجھ عورتن ۽ مردن دهل وڄائي ڪو راڳ پئي ڳايو. ڪين سمنڊ، موسم ۽ هن هيٺيءَ ٻيڙيءَ جي ڪا پرواھ ئي نہ هئي. رکي رکي سمنڊ جي وڏي اڇل ٿي آئي تہ ان مهل هنن فقط ٻيڙيءَ جي هٿئي ۾ هٿ وجهي، ڪرڻ کان پنهنجو پاڻ کي بچايو ٿي. ان بعد وري پنهنجي پنهنجي ڪرت کي لڳي ٿي ويا. اهي سڀ همراھ انڊونيشي نسل جا هئا. جهاز تي ڪجھ فلپينو ۽ ملئي خلاصين ساڻن ڪنهن زبان ۾ بہ چار جملا ڳالهايا، تيسين اسان جو جهاز سندن ٻيڙيءَ کان ڪجھ پري نڪري ويو.

ڏينهن اڌ بعد جهاز سنگاپور پهتو. جڏهن سامت آئي ۽ شهر جو چڪر هڻي تازا توانا ٿياسين – ساموندي نوڪري وڻڻ لڳي تہ، اوچتو رستي تي مليل ان ٻيڙيءَ جي ياد آئي. جهاز جي هڪ فلپينو ملاح کي سڏي پڇيم تہ، اهي ٻيڙيءَ وارا ڪير هئا ۽ ڪيڏانهن پئي ويا؟ ”سائين اهي همراھ هڪ انڊونيشي ٻيٽ جا ماڻهو هئا ۽ پنهنجي ٻيٽ کان ٻئي ٻيٽ ڏي ڪا شاديءَ جي دعوت کائڻ وڃي رهيا هئا.“

”شابس هجين.“ مون دل ئي دل ۾ سوچيو. اهڙي سمنڊ ۾ جتي اسان جي التين ۽ اٻڙاڪن جو ڦهڪو هو ۽ اڇل تي پيٽ ۾ پيل پاڻيءَ ڍڪ بہ ٻاهر نڪري ٿي آيو، اتي هي همراھ اهڙيءَ پگل ڇوڏي جهڙيءَ ٻيڙيءَ ۾ دعوت کائڻ پئي ويا.

”سائين هتي جي ماڻهن جو ٻيو ڪم ئي ڪهڙو؟ چوڌاري هزارين ٻيٽ ننڍا وڏا پکڙيا پيا آهن. هنن لاءِ هڪڙي ٻيٽ کان ٻئي ٻيٽ تائين وڃڻ ائين آهي، جيئن پاڻ لاءِ ڪنڊ واري هوٽل تان چانھ پي اچڻ.“

مون نقشي ڏي نهار ڪئي تہ واقعي رڳو انڊونيشيا ۽ فلپين جا هزارها ٻيٽ هن سمنڊ جي ٽڪري ۾ پائوڊر وانگر ڇٽيا پيا آهن. سوين اهڙا بہ ٻيٽ آهن جيڪي ايراضي ۽ اوچائيءَ ۾ ايترو ننڍڙا جو سمنڊ جي وڏي ايام تي پاڻيءَ هيٺ اچيو وڃن. سو واقعي هي جهڙا ٻيٽ تي تهڙا ٻيڙين منجھ ۽ هيءَ ڳالھ – شاديءَ جهڙي تہ تمام وڏي ٿي، جڏهن تہ هو پيئڻ جي پاڻي لاءِ يا گاسليٽ تيل لاءِ هڪ ٻيٽ کان ٻئي ٻيٽ تائين ائين هلندا ٿا وتن، جيئن ڪراچيءَ جي ڪيترين ڪالونين جا ماڻهو دٻا کڻي ڪڏهن ڪنهن نل تي تہ ڪڏهن ڪنهن تي. يا اسان وٽ ٻهراڙيءَ جا ماڻهو دوا ۽ ڊاڪٽر جي ڳولا لاءِ شيشو هٿ ۾ کڻي، ڪڏهن ڪنهن ڳوٺ جي سرڪاري اسپتال ڏي تہ ڪڏهن ڪنهن ڏي هلندا وتن ٿا.

سخت اونهاري ۾ سنڌ جي رستن تان گاڏيءَ ۾ لنگهندي اهڙن هنڌن تي جتي ميلن تائين آبادي ناهي، اتي واٽهڙن کي ڏسي تعجب لڳندو آهي تہ هي ههڙي تتهڻ اس ۾ پيرين پيادا ڪيڏانهن پيا وڃن؟ سنڌ ۾ هاڻ اجا بہ ايترو محسوس نٿو ٿئي جو بجلي، رستن ۽ سوارين جي وڏي وڃڻ ڪري، هر ميل تي ڪا سواري، آبادي يا پناھ جي

هوٽل نظر ايندي – سواءِ ٿر پارڪر، ٺٽي ۽ دادو ضلعي جي، پر مصر ۾ گاڏيءَ ۾ پورٽ توفيق کان قاهره ويندي يا اسڪندريا کان سئيز ايندي، رڻ پٽ ۾ اوچتو ماڻهو ڏسي تعجب لڳندو آهي تہ چوڏاري ريتي ريتي ۽ رڻ پٽ لڳو پيو آهي، نہ پيئڻ لاءِ پاڻي، نہ چانو لاءِ منهہ. هي پيرين پيادا همراهہ، ٻارن ۽ زالن سميت ڪيڏانهن وڃي رهيا آهن؟ ڪيترو پنڌ اجا ڪرڻو اٿن؟ ۽ رستي تي اڃ، بک، ٿڪ ڪي ڪيئن منهن ڏيندا؟

سو اهڙي طرح ڪلئي سمنڊ ۾ جتي ڏنگين ڏاڍين جهڙيون لهرون ۽ سيسر، شارڪ ۽ مڇ توڙي مڇيون منهن کولي وينيون آهن، اتي هيئن ڪنهن ڪمزور دنگيءَ کي درياءَ وچ ۾ ٻڏندو اپڙندو ڏسي، ان ۾ وينلن کي دعا يا داد ڏيڻ بنا رهي نٿو سگهجي تہ، ملاح تنهنجي مڪڙيءَ کي شل ڪا سٽ نہ اچي ۽ جتي ڍينگ ڍرا ٿيو پون، اتي هنن ناڪئن ۽ ناخدائن کي رب جو ئي آسرو آهي.

هاڻ جيڪا ڪهاڻي آهي، سا آهي: ”ڏکڻ سمنڊ جي هڪ تعجب خيز ڳالهہ“ اها ڳالهہ بلڪل حقيقت تي مبني آهي، جيتوڻيڪ هڪ عام پڙهندڙ کي ايترو ئي تعجب لڳندو، جيترو ڪراچي يا وڏي شهر جي رهواسيءَ کي پهريون دفعو نئون ڪوٽ يا مٺيءَ بس/ٽرڪ ۾ ويندي، رستي تي ڏٻن تان ويندڙ ڪنهن پيرين اگهاڙي ٿري پير مريد کي تنهن اس ۾ اڪيلو ويندو ڏسي ٿئي.

ڪهاڻي جيمس رامسي جي آهي، جيڪا گهڻو اڳ هاليڊي رسالي ۾ آئي. تنهن کان پوءِ 1964ع ۾ ريڊرس ڊائجيسٽ وارن بہ ڏني هئي. مٿيون ليڪ سندس هڪ ٻي ڪهاڻي ”دي وائيٽ ٽاور“ کان تمام گهڻو مشهور آهي.

نوٽ : مٿئين ليک جو عنوان تاجل بيوس جي ڪتاب ”جڏهن پونءِ ٻٽي“ جي هينيئ وائيءَ تان کنيل آهي:

ٻيڙيون ٻاجهارن جون،
تاريون طوفانن،
لنگهي سير سمونڊ جي،
آيل ساموندين

14.ڏڪڻ سمنڊ جي ھڪ تعجب خيز ڳالھ

ڪڪرن سج کي لڪائي ڇڏيو، ھوا تکي ٿيندي وئي، ان سان گڏ سمنڊ بہ خراب ٿي ويو. ھڪ ھڪ ڇولي جبل جيڏي ٿيندي وئي ۽ ساڳي وقت ڏسندي ئي ڏسندي آسمان مان پاڻي وسڻ لڳو. ائين ٿي محسوس ٿيو ڄڻ قدرت ڪاوڙجي پئي ھجي ۽ ھي سمنڊ اھو ڏکڻ پئسفڪ سمنڊ نہ رھيو ھجي، جنھن مان سمنڊ بابت رومانوي ڪھاڻيون ڪتابن ۾ پڙھيون آھن.

آئون ”چيڪات“ نالي ھڪ جھاز تي پئسينجر ھوس. ھي جھاز ايڏو وڏو ڪٿي نہ ھو، تہ بہ چار ھزار ڪن ٽنن جو ٿيندو ۽ پئسفڪ سمنڊ جي ٻيٽن جا مسافر ھڪ ھنڌ کان ٻئي ھنڌ تائين ڪنيائين ٿي — جت ٻيٽن تي ڪنھن زماني ۾ جپان جو قبضو ھو، پر ھاڻي انھن تي انتظام يونائيٽيڊ نيشن (گڏيل قومن) طرفان ھليو ٿي. پاڻيءَ جي ھن ويران دنيا ۾ اسان کي يارھن ڪان مٿي ڏينھن ٿي چڪا ھئا ۽ اسان ”گئام“ ٻيٽ کان ”ترڪ“ ٻيٽ ڏي وڃي رھيا ھئاسين، جيڪو اوپر ڪئرولنس ۾ آھي. آئون ان صبح جو سوير ئي ننڊ مان اٿيو ھوس. سامھون ڪمري جي پورٽ ھول (دريءَ) مان پرھھ ڦٽيءَ جي ميرانجھڙي روشني اچي رھي ھئي. اوچتو جھاز جي رفتار گھٽجڻ لڳي ۽ جھاز وچ سمنڊ ۾، جتي ڪنھن بني بشر يا جبل ٽڪر جو بہ نالو نشان نہ ھو، اتي بيھڻ جي ڪري رھيو ھو.

ٽن منٽن اندر آئون ڊيڪ تي پھچي ويس. اھڙو خراب سمنڊ مون ڪڏھن بہ نہ ڏٺو. جھاز جي انجڻ آھستي ٿيڻ سان ”چيڪات“ جھاز پاڻيءَ ۾ پينگھي وانگر لڏڻ لڳو. ڪڏھن ڪڏھن سڄو پيرانديءَ سيرانديءَ سمنڊ ۾ ھليو ٿي ويو ۽ مٿان وڏي ڇوليءَ سندس اھو حصو ڍڪي ٿي ڇڏيو. ڪئپٽن ايڊورڊ مٿان نيويگشنل برج تان مون کي پاڻ ڏي سڏڻ جو اشارو ڪيو.

”ھو ڏس“ مٿي پھتس تہ ڪئپٽن سامھون اشارو ڪري چيو. مون سامھون گھڻو ئي نھاريو، پر ڪجھ بہ نظر نہ آيو. پنھنجا ٻائنا ڪيولر (دوربين) مون کي ڏيندي وري سامھون ڏسڻ لاءِ چيائين. سامھون ھڪ بنڊن مان ٺھيل ٻيڙيءَ نما شيءِ خوفناڪ سمنڊ جي ڇولين تي تري رھي ھئي، جنھن کي ڏسي مون کي پنھنجي اکين تي اعتبار ئي نہ پئي آيو. مون ڪئپٽن ڏي نھاريو.

”ھڪ وڏي وڻ جي بنڊ جيڏي ڪا مس ٿيندي.“ مون چيو.

”ھا بلڪل صحيح آھين. ھڪ پوراٽيل بنڊ جنھن تي سنھي ڏنڊي جو ڪوھو پڻ نظر اچي رھيو آھي، منھنجي خيال ۾ تہ ويھ ڪن فٽن جو مس ٿيندو.“

اھڙي شيءِ ڪنھن ڊنڊ جي ماني پاڻيءَ ۾ ترندي نظر اچي ھا، تہ بہ ننڍڙي سڏجي ھا. ھڪ اٿاھ پئسفڪ جھڙي سمنڊ ۾ تہ رانديڪي جي ٻيڙي لڳي رھي ھئي — اجا بہ ڪٿي ڇڄجي تہ ڪنھن ڪانيءَ جي ڇوڏي يا ڇيت برابر ھئي. ”چيڪات“ جھاز جي ڊيڪ تان اسان ھن کي گھوري ائين پئي ڏٺو ڄڻ اھا ڪنھن ٻيءَ دنيا مان آيل شيءِ ھجي.

چتائي ڏٺوسين تہ ان ٻيڙيءَ تي ڪجھ ماڻھو ائين چري پري رھيا ھئا، جيئن ڪنھن گاھ جي پن تي ماڪوڙيون ھلن چلن ۽ اھا سڄي ٻيڙي ماڻھن سميت رڪي رڪي سمنڊ جي ڇولين سان ڏوبي ٿي وئي. مزي جي ڳالھ اھا تہ اسان جي جھاز کي ڏسڻ ڪان پوءِ بہ ھنن بچاءَ يا مدد لاءِ اسان کي اشارو نہ ڪيو. ان جي معنيٰ تہ ھو ھھڙيءَ حالت ۾ ھوندي بہ ڪنھن مصيبت ۾ نہ ھئا؟

”جيڪڏھن ھو ان کي مصيبت نٿا سمجھن.“ ڪئپٽن ايڊورڊ چيو، ”تہ پوءِ اھڙن ماڻھن لاءِ دنيا ۾ ڪابہ مصيبت ٿي نٿي سگھي.“

اسان پنھنجي جھاز ”چيڪات“ جو رخ اھڙيءَ طرح ڪيو، جيئن لڳندڙ ھوا ۽ لھرون ان ننڍڙي ترندڙ شيءِ کي اسان جي ويجھو آڻي سگھن. پئسفڪ سمنڊ جي مائڪورنيشين ٻيٽن تي استعمال ۾ ايندڙ ڪئنوز (ننڍڙين ٻيڙين) جيان ھيءَ پڻ ھڪ ڪئنو ھئي، جنھن ۾ ماڻھوءَ کي ويھڻ ۾ بہ خبرداري ڪرڻي ٿي پيئي ۽ ٿوري بہ لوڏي يا وزن جي گھٽ وڌائيءَ ڪري ھوءَ ٻڏي سگھي ٿي. ان ننڍڙي ٻيڙيءَ جي وچ ۾ چانوٺي لاءِ ٿورو ڪکن ۽ گاھ جو منھ ھو، جنھن جي وچان بنا سرھ جي ڏنڊو ايو ٽيل ھو. رڪي رڪي سمنڊ جون ايڏيون وڏيون ڇوليون ٿي آيون جو اسان جي جھاز ۽ ٻيڙيءَ جي وچ ۾ وڏي پٽ ٺھيو ٿي ويئي ۽ ھڪ ٻئي کي ڏسي نٿي سگھياسين. اسان تہ ائين ٿي سمجھيو تہ ويا ٻڏي، پر لھر لنگھي وڃڻ بعد ھيءَ ننڍڙي ٻيڙي ۽ منجھس سوار پنج ڄڻا وري ڇتيءَ طرح نظر

ٽي آيا. جيتوڻيڪ ڪپڙن لٽن ۾ منهن مهانڊي مان هو موسم جا ماريل ۽ سيءَ جا سٽيل ٽي لڳا، پر سيئي ڄڻا ڪم ۾ رڌل هئا. هڪ همراهہ ٻيڙيءَ جي رخ ڪي پئي ڦيريو گهيريو ۽ ٻين ٻيڙيءَ اندر آيل پاڻيءَ کي ننين دٻن ۾ ڀڪن سان ٻاهر پئي ڪڍيو. منجهن هڪ همراهہ پوڙهو ٽي ڏنو، ٻيو اڌڙوٽ ۽ باقي ٽي ڄڻا ايترا تہ ننڍا هئا، جو مڇن جي ساوڪ ئي اجا نہ آئي هين. سيني همراهن کي ڦاٽل گنجيون يا قميصون هيون ۽ هيٺان پوتڙا يا ڪڇي نما پراڻيون چڊيون.

ڏهن منٽن اندر ٻيڙي ۾ اسان جو جهاز هڪ ٻئي جي پاسي کان پهچي ويا. اسان جي جهاز جي انجڻ هاڻ صفا بند ڪئي وئي.

جهاز جي پاسي ۾ ٻينل هيءَ ٻنڊ نما ٻيڙي صفا ننڍڙي نظر اچي رهي هئي. اسان جو چيف ميٽ اسٽينلي ان ٻيڙيءَ جي سڌائيءَ ۾ مٿان ڊيڪ تي بيهي ساڻن خبر چار ڪرڻ لڳو. جهاز جا خلاصي، جن کي ٻيڙيءَ وارن جي ڪجھ ڪجھ ٻولي سمجھ ۾ آئي ٿي، سي سندن ڳالھ ٻولھ ترجمو ڪري چيف آفيسر کي ٻڌائڻ لڳا. ٻيڙيءَ ۾ وينل بدنصيب مسافرن کي دراصل سمجھ ۾ نہ پئي آيو تہ آيا ڪين ڪنهن مدد جي بہ ضرورت آهي يا نہ؟ ماڻهين هنن اسان کان پڇيو تہ اسان جو جهاز ڪيڏانهن وڃي رهيو آهي؟ انجڻ ۾ خرابي ٽي پئي آهي ڇا جو بيهاريو اٿانو؟

”ترڪ بيٽ ڏي اسان وڃي رهيا آهيون.“ جهاز جي ڪنهن خلاصيءَ کين ٻڌايو.

آخرڪار ڪجھ بحث مباحثي بعد چيف آفيسر ڊيڪ تان رڙ ڪري ڪئپٽن کي ٻڌايو: ”هي چون ٿا تہ جهاز تي ايندا سين پر ان شرط تي تہ ساڻن گڏ سندن ٻيڙيءَ کي بہ مٿي چاڙهيو وڃي.“

”اسان تي ڇڳو ٿورو ٿا ڪن. هڪ تہ سندن حالت ڏسي کين بچائڻ لاءِ بيٺا آهيون.“ ڪئپٽن وراڻيو. ”ڇڳو پلاءِ، چاڙهين. ڇا ياد ڪندا. ٻيڙيءَ کي بہ ڊيرڪ ذريعي مٿي ڇڪراءِ.“

ونچن جي مشينري هلائي وئي ۽ ڇڪڻ وارو ڏنڊو ٻيڙيءَ جي سنوت ۾ ايو آٽي رسو ڊرو ڪري ٻيڙيءَ کي ٻڌيو ويو. ماڻهو هڪ هڪ ٿي ٻئي رسي جي ڏاڪڻ ذريعي مٿي چڙهي آيا — سواءِ پوڙهي جي. هو ٻيڙيءَ ۾ ئي ترسيو ۽ پوءِ ونچ ذريعي جڏهن ٻيڙيءَ کي مٿي ڪنيو ويو تہ ان سان گڏ گڏ پاڻ بہ مٿي آيو. ڊيڪ تي پهچڻ بعد بہ پوڙهو ڏاڍي سڪون سان ٻيڙيءَ ۾ ئي وينو رهيو. ڳچيءَ ۾ ٻڌل ڏاڳي ۾ هڪ لاڪيٽ چمڪي رهيو هوس. پري کان مون تہ سمجهيو تہ ڪا قيمتي شيءِ هوندس. ويجهو اچي معلوم ٿيو تہ ٻاٽليءَ جي ڪولٽي (اوپنر) آهي. سندس هنج ۾ پڳل قطب نما هئي. اڳواٽ چڙهيل باقي چار ماڻهو بہ هن سان وڃي مليا.

هي ٻيڙو، پهرين جيڪو اندازو لڳايو هئوسين، ان موجب ويھ فٽ ڪن جو ئي هو، سو هڪ ئي ٻنڊ مان نهيل نہ هو، پر ڪنل جي وڻ مان نڪتل تختن جهڙن پترن کي سمنڊ جي ڪورالي ڪونئر سان چنبڙائي ٻيڙي ناهي وئي هئي. ڪٿي ڪٿي ناريل جي ڪونڊي سان ٻڌل هئي. منجهس ڪو هڪ بہ ڪوڪو يا ڪلي نوڪيل نہ هئي. بهرحال!

اها ٻيڙي ايتري تہ سنهي ۽ تانگهي هئي، جو ماڻهو منجهس پلٽ ماري يا گوڏا پيچي ويهي ٽي سگهيو ۽ چانوري لاءِ جيڪو منھ ناهيو هئائون، سو ڊيڍ فٽ ڪن مس مٿي ٿيندو.

ٻيڙيءَ جو سڙھ ڇا هو؟ هڪ پراڻي ٿلهن ڪپڙن کي ڳنڍ ٽوپو ڪري ناهيو ويو هو. ڪاڌي پيتي جي شين جو تہ نالو نشان بہ نہ هو. فقط ڪجھ آلن ڪوئلن جا ٽڪر هئا ۽ ڪجھ چپا ٽيل جست جا ڊيگڙا، جن ۾ ڪاڌو پيتو تہ خير ڪو رڌو هوندائون، ٻيڙيءَ مان سمنڊ جو پاڻي ڪيڻ جو ڪم ئي انهن کان ورتو پئي ويو. هن حالت ۾ بہ ان ٻيڙيءَ ۾ فٽ ڪن پاڻي اجا موجود هو ۽ ان جا مالڪ، پنج ئي ڄڻا، انهن ٽانون سان پاڻي ڪيڻ ۾ مشغول هئا. ڪلئي سمنڊ ۾ ان ۾ ترڻ ائين هو، جيئن وهنجڻ جي ٽب ۾ پاڻ کي وجهي نل کولي ڇڏڻ.

پنهنجي ٻيڙيءَ مان پاڻي ڪيڻ کان پوءِ سڙھ لاهي سڪائڻ لاءِ ڊيڪ تي وڇايائون. جتان جتان ڦاٽل هئو، اتي ٽوپا ڏنائون. ناريل جا رسا جتان ڊرا ٽي ويا هئا، انهن کي ڇڪي ٻڌائون. سندن سڄو ڌيان پنهنجي ان ننڍڙي ٻيڙي ڏي هو. هنن مان ڪنهن هڪ کي بہ ڪنهن دوا درمل جي ضرورت نہ هئي — نہ تہ اهڙين حالتن ۾ ماڻهو اڌ مئو ٿيو وڃي. ڏڪ سور ۽ ڦٽ ڦرڙيءَ کان علاوه اڻ پوري ڪاڌي خوراڪ ۽ ساموندي لوڏن ڪري الٽيون، دست، بخار، ٻيون ڪيتريون ئي ڪمزوريءَ جون بيماريون ٿيو پون. بهرحال! في الحال هنن کي ڪائڻ لاءِ ڪجھ ڪتو ٽي. ڪين نيٺ جڏهن ڇيو ويو تہ بابا! هاڻ ڇڏيو انهيءَ ٻيڙيءَ کي، اها بلڪل سڃي سنئين آهي. تڏهن اتي رڏٽي ڏي هليا ۽

پيٽ ڀري ماني کاڌائون. هن هن کان ڪچا، چڊيون يا ٽوال وٺي ڪين ڏنا ويا، جيئن قاتل ۽ پسيل ڪپڙن جي جند ڇڏين. انسان تہ هئا ئي، سو ڪجھ دير ننڊ ڪرڻ تي چاهيائون. ٽڪ ڪري ايڏا ساٽا تيل هئا جو ليٽڻ سان ڪونگهرا هڻڻ لڳا. ننڊ کان پوءِ اسين انهن جي چوڌاري ويهي، سندن ڪهاڻي ٻڌڻ لڳاسين. جهاز جا خلاصي سندن ۽ اسان جون ڳالهيون وري ترجمو ڪرڻ لڳا.

سيني ۾ جيڪو وڏيءَ عمر جو هو، اهو حال احوال ٻڌائڻ لڳو. هن جو نالو ”سرناس“ هو. ٻيا جيڪي هئا، سي هن جا مائٽ هئا يا شايد ذات پائي. هو پولاپ ٻيٽن کان اچي رهيا هئا ۽ ڪين ”ترڪ“ ٻيٽ ڏي وڃڻو هو.

”پولاپ کان توهان هن ٻيڙيءَ ۾ پيا اچو؟“ ڪئپٽن نقشي تي آڱري رکندي، هنن کان پڇيو. ”پر پولاپ هتان کان ٽي سؤ ميل اوپر ۾ آهي ۽ ترڪ ٻيٽ پولاپ کان 150 ميل اجا بہ اڳتي هلڻ بعد تو اچي، تنهن جي معنيٰ تہ توهان کان رستو وڃائجي ويو آهي.“

”نہ، اسان هن پاسي اچلجي آيا آهيون.“

هنن کي سمنڊ تي هن حالت ۾ ٽيھ ڏينهن ٿي چڪا هئا. سرناس پنهنجي ٻنهي هٿن جون هڏائون آڱريون ٽي دفعا کولي ڏينهن جو انگ ٻڌايو.

”ٽيھ ڏينهن“ هن وري ورجايو. جيتوڻيڪ اهو سفر چئن ڏينهن جو آهي – جيڪو هو ٻهرين بہ ڪندو رهيو آهي. پر هن دفعي سمنڊ ۾ هوائون اهڙيون تہ خراب ۽ سامهون جون ملين جو هو پنتي اچلجي ويا. ان کان علاوه هن دفعي هن جو قطب نما بہ صفا جڏو ٿي پيو. اهو ڪمپاس (قطب نما) ڪين هڪ جپاني مڇي مارينڌڙ ٻيڙيءَ مان مليو هو.

بهرحال! پوڙهي ٻڌايو تہ سامهون جون هوائون ۽ لهرون ڪين روزانو پنتي اولھ ڏي ڌڪيندويون رهيون. سامهون جو واءُ ايڏو تہ تکو لڳندو رهيو، جو هو ان اڳيان بي وس هئا. سمنڊ جي وڏين چولين سان سڄي ٻيڙي پرجي ٿي وئي ۽ هو ڏينهن رات واري وٺيءَ تي ان مان پاڻي ئي ڪيندا رهيا – نہ تہ ٻيڙيءَ جي ٻڏڻ جو خطرو هو. ان هوندي بہ ڪڏهن ڪڏهن ”سانتا – مارئيا“ پاڻيءَ سان اڌ ٿي ٿي وئي.

”سانتا – مارئيا“ سندن ان لاڏلي ٻيڙيءَ جو نالو هو. تنهن جي معنيٰ هنن جي ٻيٽ تي مذهب جهڙي شيءِ پڻ آهي ۽ ان نالي مان لڳو ٿي تہ هو عيسائي (ڪيٿولڪ) آهن. پڇڻ تي سرناس ڇاتيءَ تي صليب جو نشان ناهيو.

ڪاڏي پيتي جو ڇا ٿي ڪيانو؟ اسان پڇيوسون. هنن ٻڌايو: شروع ۾ هنن وٽ ڪجھ ناريل، ڪنل ۽ ٻيو ڪجھ جهنگلي ميوو هو. باھ ٻارڻ لاءِ ڪجھ تيليون ۽ ڪوئلا بہ هئا. جڏهن ميوو ختم ٿي ويو ۽ ڪوئلا سپ پسي ويا تہ پوءِ روز مڇيون ڦاسائي ان تي گذارو ڪندا هئا. ياڳ سنو هئڻ جو روز ڪا نہ ڪا مڇي ڦاسيو ٿي وئي. آخري ڏينهن تائين هنن ڪل ٽيھ مڇيون جهليون – يعني سراسر هڪ مڇي روز ٽين، جيڪا هو حصا پٽيون ڪري ڪچي کائيندا هئا. پاڻيءَ جي معاملي ۾ بہ ياڳ وارا هئا جو ٿورو گهڻو روز مينهن وسندو هو ۽ پيئڻ لاءِ چڱو پاڻي گڏ ڪري وٺندا هئا. ڇڙو راتيون سخت ٿينديون هيون جو ڪپڙو گندي نہ هئڻ ڪري سڄي رات پاڻيءَ ۾ پسندا ۽ سيءَ ۾ ڏڪندا هئا.

هڪ ڳالھ غور طلب اها تہ جڏهن اسان هنن همراهن کي ڪنيو، ان وقت ڪين اها سڌ سماءُ هئي تہ هو ان وقت سمنڊ جي ڪهڙي حصي ۾ هئا؟

هائو، بلڪل. هنن جي خيال موجب هو افاليڪ واري حصي ۾ هئا، جيڪو ياپ علائقي ۾ آهي ۽ هتان اتر – اولھ پاسي ٿيندو. ڪئپٽن ۽ چيف آفيسر وري نقشو ڏٺو ۽ تعجب مان ڪنڌ ڌوڻي هائوڪار ڪئي. افاليڪ واقعي ايڏانهن ئي هو. ڪين اسان جتان ڪنيو هو، اتان کان پنجٽيھ ميل پري هو ۽ پورا پنج سؤ ميل پر پرو سندن منزل – ترڪ ٻيٽ هو.

ان کان پوءِ اسان پاڻ ۾ ڳالهيون ڪرڻ لڳاسين تہ ڪمال آهي، پاڻ پارا جيڪڏهن اهڙي قسم جي چوڏي جهڙيءَ ٻيڙيءَ ۾، اهڙي خراب سمنڊ ۾ ٽيھ ڏينهن هجون ها تہ ڪهڙي نہ حالت ٿي وڃي ها. جسماني طرح بہ تہ ذهني طرح بہ ۽ پوءِ مدد ملڻ تي ڪيڏي نہ خوشي ٿئي ها. پر هنن همراهن لاءِ هر ڳالھ نارمل هئي. هنن جي دل ۽ دماغ تي ڪنهن بہ قسم جو بار يا پريشاني نہ هئي. ”جيڪڏهن سمنڊ تي گم ٿي وڃون ها تہ پوءِ ڇا ٿيو؟“ هنن ٻڌايو. هن کان اڳ بہ ائين ٿيندو رهيو آهي ۽ پوءِ ڪڏهن ڪي ملندا آهن تہ ڪڏهن نہ. ڪي تہ وري ٻين دور دراز ٻيٽن کان وڃي نڪرندا آهن ۽ اتي ئي پنهنجو نام نڪاڻو ناهين.

اج بہ ڪيترا ئي اهڙي قسم جا ماڻھو نيو گائنا کان فلپين جي ٻيٽن تي ملندا.
ھھڙي ٻيڙيءَ ۾ ڪاڏي پيتي ٻنا، سمنڊ تي ٽيھ ڏينھن، منزل کان پنج سؤ ميل ڏور ڏڪجي وڃڻ. اهو ڪيڏو نہ وڏو حادثو چئي سگهجي ٿو. پر هنن ماڻھن جون دليون تہ ڏسو، جڻ ڪا ڳالھ ئي نہ هجي. ان جي شاهدي سندن پرسڪون جسم ۾ اکيون بہ ڏئي رهيون هيون.
سرناس ڪجھ وري چئي رهيو هو. خلاصين ٻڌايو تہ هو ٿو پڇي تہ هاڻ تہ بس! ٻيو تہ پڇڻو نہ اٿو؟ جيئن هو وڃي پنهنجي ٻيڙيءَ جي ٿهل ٽڪور ڪن. هو چاهين ٿا تہ هوءَ اهڙي مضبوط ٿي وڃي جو ترڪ ٻيٽ کان واپس پنهنجي ٻيٽ پولاپ ويندي منجهس پاٽي نہ سمي.
”يلي“ ڪئپٽن ڪلندي ڪين موڪل ڏني، پر وري ڪيس اهو ڌيان ۾ اچي ويو تہ ڪانئن اهو تہ پڇجي تہ هو ھھڙيءَ ٻيڙيءَ ۾ هيترو پري، آخر ويا ڪهڙي ضروري ڪم لاءِ پئي؟
سرناس ان جو بہ جواب ڏنو، جيڪو خلاصين ترجمو ڪري ٻڌايو: ”سائين هي ٿو چوي تہ بس ائين ويٺي ويٺي خيال آيو تہ هلي پر واري ٻيٽ تان سگريٽ وٺي اچن.“
”بس! رڳو سگريٽن ڪارڻ؟“ ڪئپٽن سان گڏ اسان بہ وائڙا ٿي وياسين.
”جي ها! رڳو سگريٽن لاءِ. ٻي ڪنهن شيءِ جي في الحال ضرورت نہ هئي.“
اسان هڪڙو سڄو ڏنبو (ڪارٽن) سگريٽن جو ڪين کولي ڏنو، جيڪو هو باقي واٽ چڪيندا بہ هليا تہ پنهنجي ٻيڙي سانتا – مارئيا تي ڪم بہ ڪندا رهيا. ڪهڙي برانڊ جا سگريٽ وٺڻ پئي ويا؟ هنن وري اهو بہ نہ ٻڌايو. جيڪي پراڻي سراٽي اسٽاڪ جا سگريٽ ڪيي ڏناسين، سي خوش ٿي چڪيندا رهيا.

15.ايس او ايس S.O.S، ناٽ، ناٽيڪل ميل ۽ سمنڊ

پهرين وڏي لڙائيءَ جي ڏينهن ۾ ڪيترا ئي سامونڊي حادثا پيش آيا. اينڊڙ ڪهاڻي ”جهاز جو ٻڏي وڃڻ“ سڀ کان وڏي مسافر جهاز لوسيتانيا جي حادثي جي آهي، جنهن بابت انهن ڏينهن جي اخبارن ۾ حادثي کان اڳ کان وٺي، باقي بچي ويلن جي انٽرويو جي آڌار تي نهيل ڪهاڻي آهي، جيڪا ايم اي هوئيلنگ جي مشهور ليک ”دي لاسٽ وائيج آف لوسيتانيا“ جو تت آهي.

لوسيتانيا جهاز انهن ڏينهن جي مشهور ڪمپني – ڪونارڊ جو سڀ کان وڏو جهاز هو. ڪونارڊ ڪمپني اڄ بہ دنيا جي وڏي ۽ ساک واري ڪمپني مڃي وڃي ٿي ۽ ”ڪئين ايلزبيٿ“، ”ڪئين مئري“ ۽ ”مئري ٽو“ جهڙا ناليرا پئسينجر جهاز، ان ڪمپنيءَ جا آهن.

پهرين وڏي لڙائي، جنهن جي هيءَ ڪهاڻي آهي، 1914ع کان 1918ع تائين هلي. اها شروع يورپ ۾ ٿي، پر سندس اثر پوري دنيا جي ٻين ڪنڊن تائين پڻ رسيو. هڪ پاسي جرمني هئي، جنهن جو پاسو آسٽريا، هنگري، بلغاريا ۽ ترڪيءَ جهڙن ملڪن کنيو ۽ ٻئي پاسي انگلينڊ (۽ ان جون ڪالونيون آسٽريليا، نيوزيلينڊ وغيره)، آمريڪا، فرانس، روس، اٽلي، جپان ۽ بيلجم وغيره هئا.

هن کان پهرين بيان ڪيل سامونڊي سفر ٻي وڏي لڙائيءَ جو هو، جيڪا 1939ع کان يورپ ۾ شروع ٿي ۽ دنيا جي ٻين ڪنڊن، سمنڊن ۽ هوائن ۾ نہ فقط پکڙجي وئي، پر اتي وڌهي پڻ وئي. ٻيءَ وڏيءَ جنگ ۾ جرمني، جپان ۽ اٽلي هڪ طرف هئا تہ ٻئي پاسي ساٿي ملڪ: آمريڪا، روس، انگلينڊ، فرانس، چين، هندستان، پولينڊ، يوگوسلاويا وغيره هئا.

ايس او ايس S.O.S جو مطلب آهي Save Our Souls – اسان جون جانيون بچايو. جهاز ٻڏڻ وقت هي سگنل ڏبو آهي، جيئن اوسي پاسي جا جهاز ۽ ڪناري وارا اهو نياپو ملڻ سان مدد لاءِ نڪرن. اڄڪلهہ تہ هر جهاز تي اهڙو سسٽم رکيو ويو آهي، جو جهاز جي ٻڏڻ سان اهو سگنل پاڻهي ٽرانسميٽ ٿيندو رهي ٿو ۽ اوسي پاسي جي جهازن جا رسيور چاهي بند هجن، تہ بہ هو اهڙي نموني سان ٺهيل آهي، جو هن سگنل جون لهرون هوا ۾ پيدا ٿيڻ سان پاڻهي ئي آن ٿيو وڃن ۽ ان سان گڏ الارم بہ وڄيو وڃي، جيئن ريڊيو آفيسر ننڊ ۾ هجي تہ بہ هن سگنل حاصل ڪرڻ لاءِ سجاڳ ٿي وڃي.

ناٽ ۽ ناٽيڪل ميل

ناٽيڪل ميل ڪناري واري (Statue – Mile) ميل کان ٿورو وڏو ٿئي ۽ ٻي ڳالهہ تہ ناٽيڪل ميل دنيا جي قطبن وٽ ٿورو ننڍو ٿئي ۽ خط استوا وٽ وڏو – جو ناٽيڪل ميل دراصل ڪنڊ (Angle) جي حساب سان ماپيو وڃي ٿو. هيءَ دنيا گدري وانگر گول آهي ۽ سڄي گول ۾ 360 ڊگريون ٿين ٿيون. وري هر هڪ ڊگريءَ جا سٺ حصا ڪبا تہ هر هڪ حصو منٽ ٿيو، يعني 360 ڊگرين جا ٿيا 21600 منٽ. هاڻي اهو هڪ هڪ منٽ هڪڙو ناٽيڪل ميل سمجهڻ کپي ۽ دنيا جي گولي جو گهيرو 21600 ناٽيڪل ميل ٿيو. پر جيئن تہ گدري جون ڦارون ڪبيون تہ هر هڪ ڦار وچ تي ٿلهي ۽ پاسن کان (قطبن کان) مٿان هينا سنهي ٿئي ٿي، اهڙو ئي حساب ڌرتيءَ جي گولي جي ماپ جو آهي. يعني صحيح ۽ گهٽي کان گهٽو ناٽيڪل ميل – مفاصلو وچ تي – خط استوا تي ٿيندو. بهرحال! سمنڊ تي رستو ماپڻ ۽ سولي حساب ڪتاب لاءِ ڊگرين ۽ منٽن ذريعي ناٽيڪل ميل رکيو ويو آهي. باقي هونءَ دنيا جو گهيرو خشڪيءَ جي ميلن جي حساب سان 24900 ڪن ميل ٿئي ٿو.

ناٽ رفتار جو ماپو آهي: 15 يا 20 ناٽ. معني اوترا ناٽيڪل ميل ڪلاڪ ۾ جهاز هلي ٿو. پاڻيءَ جا جهاز ويهن پنجويهن ناٽن تائين هلن ٿا، پر جنگي جهاز ٽيهہ پنجٽيهن تائين بہ هلن. هونءَ اڄڪلهہ تيل جي مهنگائيءَ ڪري مال بردار ۽ مسافر جهاز گهٽو ڪري 15 کان 20 ناٽ تائين هلن ٿا.

لاگ بڪ: هر جهاز تي لمحي لمحي جي ڪارڪردگي ۽ ڪم ڪار هڪ ڊگهي نوٽ بڪ تي لکيو ويندو آهي، جنهن کي لاگ بڪ سڏجي ٿو. اهو لاگ بڪ اڳتي هلي ثبوت طور ڪم اچي سگهجي ٿو تہ ڦلاڻو ڪم ڪنهن ڪيو، ڪڏهن ڪيو ۽ ڇو ڪيو؟ يا ڦلاڻي وقت ڦلاڻي جي ڊيوٽيءَ ۾ هي ڳالهيون رونما ٿيون، وغيره.

ائٽلانٽڪ سمنڊ: دنيا جي ٻئي نمبر تي وڏي ۾ وڏو سمنڊ ائٽلانٽڪ سمنڊ آهي، جنهن جي ايراضي اٽڪل ٽي ڪروڙ ارڙهن لک چورس ميل آهي. ان جو اندازو ان مان لڳائي سگهجي ٿو تہ سڄي پاڪستان جي ايراضي اٽڪل ٽي لک چورس ميل آهي. يعني ائٽلانٽڪ سمنڊ پاڪستان کان سؤ دفعا وڏو ٿيو. پهرين نمبر تي وڏو سمنڊ پئسفڪ آهي، جنهن جي ايراضي ڇهه ڪرور انٽيهہ لک چورس ميل آهي – يعني ائٽلانٽڪ سمنڊ کان ٻہ ڀيڻو آهي ۽ ٽين نمبر تي هندي وڏو سمنڊ ٿو اچي.

16.جهاز جو ٻڏڻ

هي پهرئين مئي 1915ع جو صبح هو. نيويارڪ شهر مٿان آسمان ڪڪرن سان ڀريو پيو هو ۽ جيتوڻيڪ رڪي رڪي سنيهون بوندون وسي رهيون هيون، تہ بہ ماڻهو خوش هئا، جو هفتي جو آخري ڏينهن هو ۽ اڳيان موڪلون هيون. اونهاري جون موڪلون گذارڻ لاءِ تمام گهڻا آمريڪي يورپ وڃڻ جو پروگرام ناهي ويٺا هئا، پر ماڻهن جيئن ئي صبح جي اخبار ورتي تہ سندن اميدون پاڻيءَ ۾ لڙهي ويون. اخبار جي پڇاڙڪي صفحي تي جرمن سفارتخاني طرفان هڪ چتاءُ ڇپيل هو:

”ائٽلانٽڪ سمنڊ جي ٻئي پار وڃڻ وارن مسافرن کي ٻڌائجي ٿو تہ جيئن تہ جرمني ۽ انگلينڊ جي وچ ۾ جنگ هلي رهي آهي، سو ائٽلانٽڪ سمنڊ جي هن پار، برطانيہ ويندڙ مسافر پنهنجي سلامتيءَ جو ذمو پاڻ کڻي وڃن.“

افسوس ۽ تعجب جي اها ڳالهہ تہ ان نوٽيس جي پاسي ۾ ئي هڪ ٻيو اشتهار ڏنل هو. هي ڪونارڊ ڪمپنيءَ طرفان هو: ”دنيا جو وڏو جهاز لوسيتانيا، ائٽلانٽڪ سمنڊ جي سفر تي روانو ٿي رهيو آهي. دنيا گهمڻ جو سنهري موقعو.“

نيويارڪ جي اخبار نويسن جرمن سفارتخاني کان معلوم ڪيو تہ سفارتخاني جي ترجمان، ان ڳالهہ جي تصديق ڪئي تہ اهو نوٽيس واقعي اسان جي حڪومت طرفان شايع ڪرايو ويو آهي. آمريڪا جيئن تہ اسان جو دوست ملڪ آهي، ان ڪري اسان چاهيون ٿا تہ هن جا شهري هر قسم جي نقصان کان بچيل رهن.

”لوسيتانيا“ جهاز لنگر کڻڻ لاءِ تيار بيٺو هو. بندرگاهہ تي مسافرن جي پيهہ پيهان هئي. ماڻهو هڪ ٻئي کان موڪلائي رهيا هئا. اميگريشن ۽ ڪسٽم جا آفيسر انهن سوين مسافرن جا ڪاغذ پٽ ۽ سامان جانچڻ جي ڊيوٽي ڏئي رهيا هئي. مسافرن ۾ عام شهرين کان وٺي ڪروڙ پتي واپاري ۽ نوان شادي شده جوڙا شامل هئا. انهن ۾ جارج ڪينسلر، شراب جو مشهور واپاري بہ هو، جنهن وٽ ويهہ لک ڊالرن جي وڏي رقم هئي. ان کان علاوہ ٿيٽر جي شهرت يافتہ اداڪارا مس جوليٽ بہ ان جهاز ۾ سفر ڪري رهي هئي. هڪ صحيح اندازي مطابق اٺهٽ تہ رڳو ٻار پنهنجن مائٽن سان گڏ هئا.

اخباري رپورٽر ۽ فوٽو گرافر جهاز جي عملي جي چوڌاري قريو بيٺا هئا. جهاز جو اوڻهٺ سالن جو ڪئپٽن ٿامس پرسڪون نظر اچي رهيو هو. هڪ اخباري رپورٽر جرمن سب مئرين جي خطري جي ڳالهہ ڪئي تہ، هن کلندي جواب ڏنو: ”جيڪڏهن هن جهاز لوسيتانيا کي خطرو هجي ها تہ مسافر ايتري گهڻائيءَ ۾ هن جهاز جي سفر جون ٽڪيٽون هرگز خريد نہ ڪن ها. توهان بي اونا رهو، تارپيڊو جو ڊپ اجايو آهي، جرمن پنهنجي ”يو – بوٽن“ جو سڄو ٻيڙو بہ سمنڊ ۾ آڻين، تہ بہ اسان جو وار ونگو نٿا ڪري سگهن. مون کي خبر آهي تہ جرمن سب مئرين جي رفتار اسان جي جهاز کان تمام گهٽ آهي.“

هي جهاز جي عملي ۽ سفر ڪرڻ وارن جو حال هو. پر عوام جي ڪيفيت ان کان گهٽو مختلف هئي. اخبار ۾ جرمني وارن جو چتاءُ ڇپيو تہ، هر ماڻهو منجهي پيو. عام خيال اهو هو تہ جهاز کي سبوتاز ڪرڻ جي ڪوشش ضرور ڪئي ويندي.

ڪونارڊ ڪمپني جي مالڪن ۽ آفيسرن کي ڪيتريون ئي تارون مليون، جن ۾ ائٽلانٽڪ سمنڊ جو سفر رد ڪرڻ لاءِ صلاح ڏني وئي. هڪ تار ۾ تہ ايتري قدر نياپو موڪليل هو: ”آئون اها ڳالهہ پڪ سان چئي رهيو آهيان تہ، لوسيتانيا جهاز تارپيڊو جو شڪار ٿي ويندو. چڱو ٿيندو جو توهان هي سفر ڪئنسل ڪري ڇڏيو.“ ذاتي طرح ڪجهہ مسافرن کي بہ ان قسم جون تارون مليون هيون، پر ان هوندي بہ جهازران ڪمپنيءَ جو فيصلو اهو ئي هو تہ، جهاز پنهنجي شيڊول (پروگرام) مطابق سفر تي روانو ٿي وڃي.

لوسيتانيا جهاز جي ماسٽ تي آمريڪي جهنڊو ڦڙڪي رهيو هو ۽ چوڌاري رنگا رنگ لغڙين سان جهنجهيل هو. جهاز جا چارئي اسٽيم ٽربائين گهٽيل آواز ۾ هلي رهيا هئا. پورا ساڍا ٻارهن وڳا تہ ڪئپٽن هلڻ جو حڪم ڏنو ۽ جهاز نيويارڪ جي خليج هڊسن جي گودي نمبر 54 کان روانو ٿيو. هن ڇرڪ ڪندي اهڙي تہ خوفناڪ وسل وڄائي، جو ماڻهن ڪٽي ڪنن تي هٿ رکيا. جهاز جي ڊيڪ تي ڄڻ ميلو متو پيو هو. نچندڙن جون ٽوليون ڳائڻ وڄائڻ ۾ مصروف هيون. گوديءَ تي آيل ماڻهو گلن جون پتيون مٿان اڇلي رهيا هئا.

جهاز گوديءَ مان نڪري ڪليل سمنڊ ۾ اچي ويو، پر ماڻهو اجا تائين رومال ۽ ٽوپلا لوڏي پنهنجن دوستن ۽ مٽن مائٽن کان موڪلائي رهيا هئا. ڪجھ ماڻهن جي هٿن ۾ اتحادي ملڪن جا جهنڊا هئا، جن کي هو اعتماد سان هوا ۾ لوڏي رهيا هئا.

يورپ جي جنگ جو ڇيئون ڏينهون ڏينهن وڌي رهيون هيون. برطانيا جي شاهي بحري فوج (Royal Navy) جرمن يو بوٽن جي هڪ اڏي زيبرگ تي بمباري ڪئي هئي، جنهن جي جواب ۾ جرمنن ٻائيتاليھ سينٽي ميٽر جي پري مار ڪنڊژ توبن سان ڊنڪرڪ تي بمباري شروع ڪري ڏني هئي. ڏور اوڀر ۾ جپانين، پيڪنگ کي الٽي ميٽم ڏئي ڇڏيو هو. چوڌاري جنگ جي باهه ڀڙڪي رهي هئي، پر واشنگٽن جا حاڪم اجا تائين پنهنجين جاين تي مطمئن هئا. آمريڪا جي صدر کي پڪ هئي تہ هن جو ملڪ ان جنگ ۾ نہ ٽپندو.

ائٽلانٽڪ ۽ پوئنچ سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ جرمن سب مئرين تباهي مچائي ڏني هئي. اهي برطانيہ ييٽ جي چوڌاري گهمنديون رهيون ٿي. هو پنهنجي بحري هيڊ ڪوارٽر تان حڪم ملندي ئي، پنهنجي مهم تي روانيون ٿي ٿي ويون ۽ بنا ڪنهن خيال ۽ لحاظ جي هر جهاز کي تباھ ڪرڻ تي لڳيون.

هيگ ڪنوينشن موجب واپاري ۽ مسافر بردار جهاز تي حملو ڪرڻ هڪ غير قانوني قدم هو، پر ان جي ڪنهن کي بہ پرواھ نہ هئي. آئرلئنڊ جي ڏکڻ اولهہ ۾ جرمن سب مئرين ”يو 20“ ائٽڪل تي برٽس جهاز ۽ هڪ روسي اسٽيمر ٻوڙي چڪي هئي. هڪ آمريڪي ٽئنڪر ”سي گل فلائيٽ“ سسليءَ جي ويجهو تارپيڊرو جو شڪار ٿي ٻڏي چڪو هو. ڊينمارڪ جو اسٽيمر جهاز ”ڪئٽي“ نارٿ سيءَ ۾ اهڙيءَ طرح آيو.

جرمني، زهريلي گئس جا بم ايجاد ڪري چڪي هئي ۽ انهن جو پهريون نشان اهي ڪئناڊا جا فوجي هئا، جيڪي ايپري نالي شهر ۾ موجود هئا.

ٻٽيهن سالن جو ڪئپٽن شويگر، جرمن سب مئرين جو ڪمانڊر هو. هيءَ سب مئرين ايمڊن جي گوديءَ ۾ لنگر انداز هئي، جو ڪيس ”نارٿ سي“ جي مهم تي روانو ڪيو ويو ۽ هوءَ لوسيتانيا جي رواني ٿيڻ کان هڪ ڏينهن اڳ، پنهنجي مهم تي رواني ٿي چڪي هئي.

لوسيتانيا جهاز هڪ تمام وڏو مسافر بردار جهاز هو. هن ۾ هڪ سؤ پنجهتر ڪمپارٽمينٽ هئا ۽ هر هڪ ڪئبن ۾ جديد ترين اوزار لڳل هئا. سمنڊ ۾ ٻيڙيون (لائيف بوٽ) لاهڻ جو بندوبست بہ آٽوميٽڪ نموني هو ۽ تمام ئي ماڊرن پڻ ۽ انهن ئي سنائين ڪري هن جهاز کي ان زماني جو تڪي ۾ تڪو ۽ محفوظ جهاز سمجهيو ويو ٿي.

آچر 3 مئي جو صبح ٿيڻ تي خبر پئي تہ، لوسيتانيا گرئنڊ بئنڪس جي پاسي سفر ڪري رهيو آهي. نائين وڳي تائين مسافرن نيرن پاڻي ڪري ورتو. ٻاهر اس ۾ گرمي وڌي رهي هئي. ٽرڊ ڪلاس ۽ سيڪنڊ ڪلاس لاءِ ڊائننگ هال ”ڊيمي ڊيڪ“ تي هئا. سيڪنڊ ڪلاس ۾ ڇھ سؤ هڪ مسافر هئا، جن ۾ گهٽيون ٽٽيون زالون ۽ ٻار هئا.

ٻئي ڏينهن جرمن سب مئرين – يو 20 برطانيہ ييٽ جي چوڌاري ڦري رهي هئي. هوءَ پنجين مئي تي پنهنجي سفر تي روانو ٿي تہ، ڪجھ ڪلاڪن کان پوءِ هڪ برٽش جهاز ”ارل آف ليٽمر“ تي نظر پيس، جيڪو آئرلئنڊ کان سڪل گوشت، بيضا ۽ پٽاٽا کڻي لورپول پئي آيو. جهاز تي نگاھ پوڻ شرط جرمن ڪمانڊر شويگر بمباري ڪرڻ جو حڪم ڏنو ۽ وڏي قطر واريون توبون باھ وسائڻ لڳيون. فقط اٺ رائونڊ ساڙڻ کان پوءِ خبر پيئي تہ انگلينڊ جو جهاز ”ارل آف ليٽمر“ پور پور ٿي چڪو آهي.

شام جي وقت ناروي جو ٽي سؤ ٽن وزني جهاز ڏسڻ ۾ آيو. هن ڏي تارپيڊو اڇلايو ويو، پر اهو صحيح نشان تي نہ لڳو. شويگر سمنڊ اندر وڏيڪ اونهو وڃي، هن جي ڪِد لڳو پر جهاز جي خوش قسمتي چئجي جو بچي ويو.

مئي جي ڇهين تاريخ لوسيتانيا، آئرلئنڊ جي ڪناري کان پنج سؤ ميل پري هو، پر هو جنگي زون (علائقي) ۾ گهڙي چڪو هو. ان ڳالھ کي ڌيان ۾ رکي خطري کي منهن ڏيڻ لاءِ اڳوات تياري ڪئي وئي. سمنڊ ۾ لائيف بوٽ لاهڻ جي پريڪٽس ڪئي وئي، جيڪا تمام گهڻو ڪامياب رهي. اهي ٻيڙيون ڪل ٻاويھ هيون. ان کان علاوه گهٽي تعداد ۾ لائيف جئڪيٽ ۽ لائيف بئاءِ (ٻوچن جا گول نهيل) بہ موجود هئا. زندگي بچائڻ جو هي ساز سامان چويھ سؤ مسافرن لاءِ پورو هو، جڏهن تہ مسافرن جو جهاز ۾ تعداد ان کان گهٽ ئي هو. لوسيتانيا جهاز جو ڪئپٽن ٽامس ان حفاظتي بندوبست کان خوش هو.

لوسيتانيا جهاز پنهنجي وڏين چمنين Funnel مان دونهون اڏائيندو، وڏي شان سان وڃي رهيو هو. هن جا اوڻويهه بئالر ٻاھ جي گرمائش پيدا ڪري رهيا هئا، جنهن ۾ پاڻيءَ طاقتور ٻاڦ جي شڪل اختيار ڪئي ٿي. هر بئالر ۾ ٻاڦ جو دٻاءُ هڪ سؤ پنجانوي پائونڊ في چورس انچ هو. لائيٽ پيدا ڪرڻ وارا جنريٽر ٽي سؤ ڪلو واٽ اليڪٽرسٽي پيدا ڪري رهيا هئا. ڪئپٽن کي يقين هو ته جي موسم سازگار رهي ته جهاز جي رفتار ايڪيهه ناٽن تائين وڌائي سگهجي ٿي.

خميس ڏينهن شام جو ناچ ڳاني جي محفل ٿي. مختلف جوڙا ميوزڪ جي لئه تي ٿڙڪڻ لڳا. ڪيترا ئي مسافر ته شراب پيئڻ ۾ مست هئا. اداڪاره جوليٽ جي چوڌاري هن جي پرستارن جو ميڙو متل هو. شڪاگو جو چارلس گهٽي ڪان گهڻو شراب پي پنهنجي شاديءَ جي ڇٽيهين سالگره ملهائي رهيو هو.

شام جو ساڍي ستين وڳي ڪئپٽن ٽامس کي برطانيه جي نيويءَ طرفان نياپو مليو ته آئرلئنڊ جي ڏاکڻين ڪناري وٽ، جرمن سب مئرينس موجود آهن، جن ڪان هوشيار رهڻ ضروري آهي.

ساڍي اٺين وڳي رات جو ريڊيو آفيسر کي ان سلسلي ۾ هڪ ٻيو نياپو مليو، جنهن ۾ پڻ جرمن سب مئرين جي اوچتي حملي کان آگاھ ڪيل هو.

ڪئپٽن پنهنجي ڪمري ۾ آيو ۽ سگار دکائي فائيل اٿلائڻ لڳو. هڪ صفحي تي ان جي نظر ڄمي وئي. هي جرمن حڪومت جو هڪ اعلان هو، جنهن تي چوٿين فيبروري 1915ع جي تاريخ لڳل هئي: ”برطانيه ۽ ان جي آس پاس جي سمنڊ ۾ داخل ٿيندڙ جهاز هن جي حملي جو نشان بڻجي سگهن ٿا.“

هي اعلان پڙهڻ سان ڪئپٽن جي پيشانيءَ تي گهنج اڀري ويا، پر هو جلد ئي نارمل ٿي ويو. هن دل ۾ پڪو پهه ڪيو ته هر صورت ۾ هاڻ خطري کي منهن ڏبو.

نيويارڪ ۾ اخباري آفيسن مان ذري ذري ماڻهن پڇا ڪئي ته لوسيتانيا جهاز جرمن سب مئرين جو شڪار ٿي ٻڏي چڪو آهي يا آئرلئنڊ جي ڪناري تي پهچي ويو آهي؟

> مئي جو سڄ نروار ٿيو ته خبر پيئي ته لوسيتانيا آئرلئنڊ جي ڪيپ ڪليئر ڪان پنجهتر ميل پري تائين پهچي چڪو آهي. ان وقت هلڪو ڪوهيڙو ڇانيل هو. ڪئپٽن حڪم ڏنو ته جهاز جي رفتار گهٽائي ارڙهن ناٽ ڪئي وڃي. هي احتياط ان لاءِ ضروري هو جو اهڙيءَ حالت ۾ جهازن جي ٽڪرائڻ جو خطرو رهي ٿو. جهاز لڳاتار وسل وڄائيندو هليو.

ٻئي پاسي ڪئپٽن شويگر هڪ سؤ ٽيهه ميل پري، پنهنجي سب مئرين يو 20 جي ڊيڪ تي، پنهنجن همراهن سان چرچا يوڳ ڪري رهيو هو — سب مئرين جون بيٽريون چارج ٿي چڪيون هيون ۽ تارپيڊو بلڪل تيار هئا.

سوا يارهين وڳي نيويءَ طرفان نياپو مليو: ”آئرش چئنل ۾ دشمن جون سب مئرينون موجود آهن. انهن کي آخري دفعو ڪوننگ بي ڪان ويهه ميل پري ڏکڻ ۾ ڏٺو ويو هو. لوسيتانيا کي خبردار رهڻ جي ضرورت آهي.“

ٻارهين وڳي ڌاري ڪوهيڙو گهٽيو ۽ موسم سني ٿي وئي، پوري اڇي رنگ جا ساموندي ٻگهھ پکي (Seagulls) جهاز جي چوڌاري اڏامندي ڏاڍو سنا لڳي رهيا هئا. انهن جي موجودگيءَ مان اها ڳالهه ظاهر هئي ته ڪنارو ڪو پري ڪونهي.

ڪئپٽن ٽامس جو خيال هو ته جرمن يو بوٽ ڏکڻ اولهه روٽ جي آس پاس هوندي، هن ڪري هن جهاز جو طرف ڦيرائڻ جو حڪم ڏنو. الهندي ڪناري ڏي وڃڻ جو اهو ئي محفوظ ترين رستو هو. ڏينهن جو ڏيڍ وڳي آئرلئنڊ جو ڪنارو بلڪل چٽو نظر اچي رهيو هو. وڻ، گهرن جون ڇتيون ۽ گرجائن جا چهنبدار منارا پري ڪان اپرندا نظر اچي رهيا هئا. هاڻي ڪئپٽن ٽامس تمام گهڻو مطمئن هو، ڇو ته ان علائقي ۾ برطانيه جون گن بوٽون موجود هيون. هو اهو سوچي خوش هو ته هو جنگي زون مان سلامتيءَ سان پڄي ويندو. ٻه لڳي نون منٽن تي ٽرڊ آفيسر ۽ عملي جي ٻين ماڻهن جهازن جي چارج سنڀالي. ڪنهن کي ٻه اها خبر نه هئي ته ايندڙ سٺ سيڪنڊ موت جو پيغام آڻيندا.

يو 20 جو ڪمانڊر شويگر، لوسيتانيا جي ويجهو پهچي چڪو هو ۽ پيري اسڪوپ تي جهڪي آخري سمجهاڻيون ڏئي رهيو هو.

”متي! تورو اجا متي! هڪ ڊگري ساڄي! ريڊي...! فائر!!“
يو بوٽ تورو لوڏو کاڌو ۽ هڪ ٽن ڳري ٽارپيڊو کان آزاد ٿي وئي.
لوسيتانيا جي هڪ خلاصيءَ پاڻيءَ ۾ ليڪ ايرندي ڏٺي تہ هن وٺي ميگافون تي رڙ ڪئي: ”ٽارپيڊو.“
سيڪنڊ آفيسر بہ اهو ٻڌڻ سان دانهون ڪرڻ لڳو: ”اسان تي ٽارپيڊوئن سان حملو ٿي چڪو آهي.“
ان کان ٿوري دير بعد جهاز کي هڪ زبردست ڌچڪو لڳو. ڪيترن ئي مسافرن منهن-ڀر وڃي ڦهڪو ڪيو.
هنن اٿڻ جي ڪوشش ڪئي، پر ٻئي ڌچڪي ۾ وري اتي جو اتي رهجي ويا. انهيءَ وٿ وڻان ۾ هڪ تمام وڏو ڌماڪو ٿيو. ٽارپيڊو لڳڻ سان جهاز جي تر واري اٺ انچ لوهہ جي چادر چيٿون چيٿون ٿي وئي. ڪاٺ ۽ ڌاتوءَ جا ٽڪرا چئني طرف اڏامڻ لڳا. ڪيترا ئي وڏا ٽڪر هڪ سؤ سٺ فٽن جي بلنديءَ تي پهچي واپس فرش تي اچي ڪريا. انجڻ روم ۾ موجود ٽيڪنيڪل عملو باهہ جي چيين ۾ ڦاسي ويو.
لوسيتانيا ڪناري کان فقط يارهن ميل پري هو. بہ ڏينهن اڳ برطانيہ جو جهاز ”ارل آف ليٿرم“ انهيءَ هنڌ ٽارپيڊو جو شڪار ٿيو هو. ريڊيو آپريٽر رابرٽ سيڪنڊ ڪلاس جي ڊائننگ روم مان ماني اڌ ۾ ڇڏي ٻاهر نڪتو. سگنل روم ۾ پهچي هن کي خبر پئي تہ جهاز جي اليڪٽرڪ پلانٽ ڪم ڪرڻ ڇڏي ڏنو آهي. ايمرجنسي ڊائينامو ڪنڊ ۾ پيو هو — آپريٽر هن کي اسٽورڊ بيٽريءَ ذريعي هلايو. ٽرانسميٽر پينل جون سيون ڏکڻ لڳيون ۽ بہ وڃي چوڏهن منٽن تي ”ايس او ايس“ موڪليو ويو: ”بچايو! بچايو! اسان جي مدد لاءِ پهچو. اسان ڪنسيا علائقي کان ڏهہ ميل ڏکڻ ۾ آهيون.“
اهو پيغام برٽش ٽئنڪر جهاز ”نرگنسٽ“ تي ٻڌيو ويو، جيڪو لورپول (انگلينڊ) کان نيوجرسي (آمريڪا) وڃي رهيو هو. هو بدقسمت لوسيتانيا کان پنجٽيهہ ميل پري ڏکڻ اوڀر ۾ هو. ان جي ڪئپٽن اهو پيغام ٻڌڻ سان پنهنجي جهاز جو رخ ٻڌندڙ لوسيتانيا ڏي ڪيو ۽ رفتار يارهن کان چوڏهن ناٽين وڌائي.
لوسيتانيا جي ڊيڪ تي پچ ڊڪ متل هئي. هر ماڻهو ڪوشش ڪري رهيو هو تہ هن کي لائيف بوٽ ۾ جاءِ ملي وڃي. جهاز لڳاتار لڏي رهيو هو. مسافر لائيف جئڪيٽون ڪٽي پڃي رهيا هئا.
اڳرن جي وڏن ڪورن ۾ پاڻي وڃڻ سان دونهين جو هيبتناڪ ڪڪر ٻاهر نڪتو ۽ گرم بدبودار ڦلهير جو مينهن وسڻ لڳو. مسافرن سان ڀريل ٻيڙيون سمنڊ ۾ لاٿيون ويون. ڪيترا ئي ماڻهو رسيءَ جي ڏاڪڻ (Pilot Ladder) ذريعي هيٺ سمنڊ تي ٽپ ڏئي رهيا هئا. افراتفريءَ جو اهڙو عالم هو جو مسافرن سان ڀريل هڪ ٻيڙي سمنڊ ۾ لاهڻ مهل هڪ پاسي جهڪي پئي ۽ ان ۾ ويٺل سڀ مسافر ساموندي چولين جي پيٽ چڙهي ويا.
لوسيتانيا جو ”ايس او ايس“ ڪناري جي اسٽيشن ڪنسيل ۽ بحري جهازن کي بہ مليو.
خبر ٻڌندي ئي ڪنسيل بندرگاهہ جي لائيٽ هائوس وٽ سوين ماڻهو اچي گڏ ٿيا. سامهون سمنڊ ۾ لوسيتانيا مان دونهين جا گهاٽا ڪڪر اڀري رهيا هئا. هر ماڻهوءَ جي زبان تي اهو هو تہ اهڙو ڀيانڪ حادثو ڪڏهن بہ ڀهرين پيش نہ آيو.
ڪئپٽن ٿامس پنهنجي عملي جي ماڻهن کي هدايتون ۽ سمجهاڻيون ڏيڻ جي ڪوشش ڪري رهيو هو، پر ماڻهو هن کي ورندي ڏيڻ بنا اڳيان نڪري ٿي ويا ۽ هرڪو پنهنجيءَ ۾ پورو هو. ڪوبہ ڊسيپلين قائم ٿي نہ سگهيو.
جهاز جو اڳيون حصو آهستي آهستي متي ايو ٽيندو ويو ۽ هي ان ڳالهہ جو ثبوت آهي تہ جهاز ٽڪو ٽڪو ٻڏي رهيو آهي. هر ماڻهو اهو بہ محسوس ڪري رهيو هو تہ ٻيڙين رستي جان بچائي پڄڻ بہ ممڪن نہ هو، جو تہ جرمن سب مئرين جو عملو انهن کي ڏسندي مشين گنن سان پڳزا ڪري رکندو. پوءِ بہ جان بچائڻ جي جدوجهد هلندي رهي. ويهارو کن زالون ۽ ٻار هڪ ئي ٻيڙيءَ ۾ سوار ٿيا، پر هيٺ ويندي هن جو هڪ رسو ڪٽي ڦاسي پيو. هيءَ هڪ خطرناڪ صورتحال ٿئي ٿي. گهبرايل حالت ۾ هڪ همراهہ ڪهاڙيءَ سان رسو ڪپيو تہ ماڳين ٻيڙي اونڌي ٿي ويئي ۽ اپاڳ مسافر سمنڊ جي تکين لهرن ۾ وهي ويا.
چارليس لاريٽ فرسٽ ڪلاس ۾ سفر ڪري رهيو هو. هن جي ڪئبن ۾ زندگيءَ جون مڙيئي آسائشون موجود هيون. حادثي کان پوءِ هن لائيف بيلٽ ٻڌو ۽ سمنڊ ۾ ڪٽي ٽپ ڏنو. هو لهرن مٿان اڀريو تہ معلوم ٿيس تہ هن جي اوسي پاسي ڪيترا ئي ماڻهو موت ۽ زندگيءَ جي ڏي وٺ ۾ مبتلا هئا. لاريٽ پنهنجي اکين تان سمنڊ جو ڪارو

پاڻي اگھيو ۽ جھاز ڏي نگاھ ڊوڙايائين. اجا تائين سوين مسافر جھاز جي ڊيڪ تي موجود ھئا. جھاز جو اڳيون حصو سٺ فٽ کن مٽي کڇيل ھو. ايڏيءَ اتاھينءَ تان بل ڏيڻ موت کي سڏڻو ٿيو.
ڪجھ ماڻھن ھڪ لوھ جي پراڻي رسي ذريعي لھڻ جي ڪوشش ڪئي، جنھن جي نڪتل تارن سندن ھٿن تان گوشت بہ ڇلي رکيو.
جرمن سب مئرين جو ڪمانڊر شويگر اجا ويجھو ئي ھو. ھن پنھنجي لاگ بڪ ۾ لکيو: ”جھاز سڙي رھيو آھي، مسافر مونجھاري ۾ آھن، سمنڊ ۾ ٻيڙيون لاٿيون پيون وڃن. انھن مان ڪيتريون اونڌيون بہ ٿي پيون آھن. جھاز جي اڳئين حصي تي لوسيتانيا جا لفظ پڙھڻ ۾ اچي رھيا آھن.“
ڪيترا ئي مسافر ھيٺين ڊيڪ تي ڦاٿا پيا ھئا. ڊيڪ تي عيسائي پادري (فادر) جي چوڌاري ماڻھن جو ميڙ لڳل ھو. جيتوڻيڪ پادري پاڻ بہ ڊپ ۾ ڏڪي رھيو ھو، پر ان ھوندي بہ ماڻھن لاءِ دعا گھري رھيو ھو.
باڪسر فري مئن مشھور برٽش چيمپئن ھو. ھن پنھنجي ھوش حواس کي قابوءَ ۾ رکندي سمنڊ ۾ ٽپ ڏنو، پر ھيٺ وڃڻ سان سندس ڪلھو ٻيڙيءَ سان ٽڪرايو ۽ مٽي ۾ ڏک لڳس، پر جلد ئي ڏک بچائي ورتائين ۽ ترڻ لڳو.
ورجينا تمام سني تيراڪ عورت ھئي. جھاز ھڪ طرف جھڪيو تہ ھن سمنڊ ۾ ڪٽي ٽپ ڏنو ۽ ترندي ٻاھ لڳل جھاز کان پاسو ڪيائين. پوءِ ڪنڌ مٽي ڪٽي جھاز ڏي ڏٺائين تہ سندس ماءُ پيءُ لاچاريءَ جي عالم ۾ جھاز جي ٻنوڙي (Bulwark) کي جھلي بيٺا ھئا. ھوءَ کين فقط ڏسڻ کان وڌيڪ ٻيو ڪجھ بہ نٿي ڪري سگھي.
ھڪ لائيف بوٽ ٿورو اڳيان وڃي اونڌي ٿي پئي. ان تي ٽيھ ماڻھو سوار ھئا ۽ ائڪٽريس جوليٽ بہ انھن ۾ شامل ھئي.
ڪئپٽن ٽامس يونيفارم ۾ اداس لڳي رھيو ھو. ٿڌي سائي پاڻيءَ جون لھرون ھن جي پيرن کي چمي رھيون ھيون. ڪجھ دير ماٺ ئي ماٺ بيٺو رھيو. ان کان پوءِ ڏاڪڻ تي چڙھيو. جھاز کي لڳل ڪاراڻ ۾ ھٿ ڪارا ٿي پيا ھئس. ان وقت ھن جي دماغ ۾ ڪيتريون ئي پراڻيون يادون گڏ ٿيڻ لڳيون. اھا ڳالھ ھن کي تمام گھڻو ڏک پھچائي رھي ھئي تہ، جنھن عظيم جھاز جو ھو ڪئپٽن آھي، اڄ اھو سمنڊ جي تھہ ۾ ٻڏي رھيو آھي. ايتري ۾ جھاز جي ڪوارٽر ماسٽر جانسن تي نظر پيس. ڪيس رڙ ڪري خطري کان آگاھ ڪيائين: ”جانسن! پنھنجي جان جلدي بچائي وٺ. جھاز تڪو تڪو ٻڏي رھيو آھي. تمام ٿورو ڪو وقت وڃي بچيو آھي.“
ھو ڏاڪڻ تان وري ھيٺ لھي آيو. پاڻيءَ جي وھڪري ۾ ھڪ ڪرسي ترندي نظر آيس. ھن وڌي ڪٽي ھن کي جھليو ۽ ان جي سھاري ترندو وائرليس ڊيڪ کان اڳتي وڌي ويو.
جھاز جي اڳئين حصي تي مسافر اجا موجود ھئا. ھاڻ انھن بابت سوچڻ اجايو ھو. جھاز جو ھي حصو ھڪ سؤ فوٽ مٽي کڇي ويو ھو. پاڻي ڏکڻ وارا پنکا (Propellers) پاڻيءَ کان مٿي نظر اچي رھيا ھئا. جھاز سمنڊ اندر گھڙندو ويو ۽ تارپيڊو لڳڻ کان فقط ارڙھن منٽ پوءِ، ھو اونھي پاڻيءَ اندر سڄو غرق ٿي ويو.
ٽيھ ھزار ٽن وزني ۽ اٺ سؤ فٽ ڊگھو ۽ سھڻو جھاز، آئرلينڊ جي ڪناري کان فقط ڪجھ ميل پري، انسان جي جنگي جريائپ تان قربان ٿي ويو. سمنڊ ۾ اڌ ميل تائين ماڻھن جا متا نظر اچي رھيا ھئا. ڪيترا ئي ويچارا رسن ۽ تارن ۾ ڦاسي اجل جو شڪار ٿي ويا. ھڪ ڪئنڊين زال پاڻيءَ جي وھڪري ۾ وھي جھاز جي چمنيءَ ۾ ھلي وئي ھئي. ڪجھ دير بعد بٺالر ڌماڪو ڪري ڦاٽو. ٻاڦ جو دٻاءُ ايترو تہ گھڻو ھو جو ايڪڙ ٻيڪڙ مسافر جيڪو بہ پاسي ۾ جيئرو بيٺو ھو، ان جو بہ خاتمو ٿي ويو. ڪئنڊين عورت جو لاش توپ جي گولي وانگر مٿي آسمان ڏي ڪڇي ويو ۽ پوءِ پري وڃي ڦھڪو ڪيائين.
لوسيتانيا جھاز ھاڻ سڄو ٻڏي ويو ھو. سندس جاءِ تي فقط ھڪ ھلڪي دونھين جي لڪير نظر اچي رھي ھئي، جيڪا اولھ کان لڳندڙ ھوا جي زور تي پري ٿي رھي ھئي.
انگلينڊ جي اخبارن ۾ اھا خبر آئي تہ ماڻھن کي ماٺ لڳي وئي. آئرلينڊ جي ڪناري تي رھندڙ مھاڻا پنھنجيون ٻيڙيون ۽ جھاز ڪلئي سمنڊ ۾ ٻاھر ڪڍي آيا تہ جيئن زندھ بچڻ وارن جي ڳولا ڪري سگھجي، پر ھاڻي ھتي ڪير جيئرو ھو؟ جيڏانھن بہ نظر ٿي وئي تہ لاش ئي لاش ترندا نظر ٿي آيا. پر ايڏي وڏي حادثي ھوندي ڪجھ ماڻھو اجا زندھ ھئا.
مدد لاءِ آيل جھازن ۽ ٻيڙين، انھن کي وڏي ھمت سان بچايو. ان سلسلي ۾ ڪجھ اھڙا بہ واقعا نظر آيا، جو ھر ھڪ اھو ٿي چاھيو تہ: ”بيشڪ موت ۽ زندگي خدا جي ئي ھٿ ۾ آھي.“

ھڪ نوجوان چوڪري مس پيوي پاٽيءَ ۾ ڪري تہ سندس اسڪرٽ ڦوڪٽي وانگر ايامي پيو ۽ ھوءَ چڱي دير ھن جي سھاري ترندي رھي ۽ ايتري ۾ امدادي ٻيڙي اچي پھتي ۽ امدادي ٻيڙيءَ جي عملي ھن کي بچائي ورتو.

ٽئنڪر جھاز اجا تيرھن ميل پري ھو تہ يو 20 سب مئرين جي سامھون اچي ويو ۽ ڪئپٽن شويگر ان کي آخري تارپيڊو ھنيو، پر خوش قسمتيءَ سان نشانو خطا ٿي ويو ۽ ٽئنڪر جھاز بچي ويو.

ان بعد ان ٽئنڪر جي ڪئپٽن پنھنجي جھاز جو رخ ھڪدم موڙي ڇڏيو. ھن کي خيال آيو تہ ڪنھن ڪوڙو ايس او ايس ڏئي ھنن کي ڦاسائڻ ٿي چاھيو.

لوسيتانيا جي ٻڏڻ جي خبر آمريڪا پھتي تہ جتي ڪٿي روڄ راڙو مچي ويو. ڪوناربو ڪمپنيءَ جو جنرل مئنيجر اھا خبر ٻڌي غشيءَ جي حالت ۾ اچي ويو.

آمريڪا جي سرڪاري ادارن ۾ بہ ھن خبر ڪري ڏک ڇانئجي ويو. آمريڪي سياستدانن جو رد عمل نھايت سخت ھو. ليڊي روزويلٽ پنھنجي بيان ۾ چيو: ”ان کي قتل عام ۽ ساموندي ڦر جو واقعو سڏڻ کپي. سچ تہ اھو آھي تہ ظلم ۽ سنگدليءَ جو اھڙو خراب مظاھرو ھن کان اڳ اڃ تائين نہ ٿيو آھي.“

نيويارڪ ۽ ٻيون وارين رياستن ۾ ان موقعي تي غم وچان جھنڊا اڌ تائين ڇاڙھيا ويا.

ان حادثي بعد ڪيترن ماڻھن اھو بہ چيو تہ اسان تہ اڳھين ٿي چيو تہ ھي جھاز ٻوڙيو ويندو.

بھرحال! ھن جھاز جي ٻڏڻ سان آمريڪا ۾ ھڪ طوفان مچي ويو. وڪٽوريا (ڪئناڊا) ۾ ھڪ ھجوم جرمن ڪلب تي حملو ڪري، ان کي ڊاھي رکيو. سمورو فرنيچر گڏ ڪري باھ ڪٽي ڏنائون.

جيئرا بچڻ وارا جسماني طرح ڪمزور ٿي ويا. ڪيترا تہ ھلڻ جي قابل بہ نہ رھيا. بدن تي ڏکن ۽ ڦٽن جا نشان ٿي پيئن. ڪيترن جون ٻانھون پچي پيئون ۽ ٽنگون خراب ٿي ويون.

جرمنيءَ خلاف آمريڪا ۾ ڪيترا ئي ڏينھن مظاھرا ھلندا رھيا. ماڻھن جو اھو مطالبو ھو تہ جرمنيءَ سان ھر قسم جا تعلقات ختم ڪيا وڃن. جيتوڻيڪ جرمني اھو بھانو ڏيندو رھيو تہ، ان جھاز تي انگلينڊ لاءِ بارود ڪڇيو پئي ويو، ان ڪري اسان اھو جھاز نابود ڪيو.

نہ فقط ان جھاز کي نقصان رسايائون، پر ان قسم جون ٻيون بہ ڪيتريون ئي ڳالھيون جرمن ڪندا رھيا. نتيجي ۾ اڳتي ھلي نيٺ آمريڪا بہ جرمنيءَ سان جنگ جي حالتن جو اعلان ڪيو.

17.لکين سج لهي ويا، کيڙيندي کارو

ماڻهن کي زوريءَ خلاصيءَ طور پرتي ڪري، جهاز تي وني وڃڻ جو رواج، غلامن جي واپار واري دور ۾ ڪيترا ئي سؤ سال هليو. هيڏي سائنسي ترقيءَ جي باوجود اڄ بہ انسان سمنڊ جي چولين ۽ طوفانن کي واڳ وجهي نہ سگهيو آهي. اڄ کان بہ ڪي سؤ سال اڳ – جڏهن جو هي سفر آهي، ساموندي سفر اڄ کان هيڪاندو گهڻو اٽانگو ۽ ڏکيو هوندو هو، نہ اڄ وانگر انجڻ تي هلندڙ هي آٽوميٽڪ جهاز هئا ۽ نہ مهينن تائين کاڌي کي سنو رکڻ لاءِ ”ڪولڊ روم“. جهازن تي نہ مني پاڻي ناهڻ جون مشينون هيون ۽ نہ طاقتور نيويگيشن جا اوزار، جيڪي سنوان سڌا رستا ٻڌائين.

ان زماني ۾ جهاز چپن تي هلندا هئا – يا وري وڏن سڙهن تي. هڪ هڪ جهاز ۾ سوين ماڻهو/غلام/قيدي/شيدي قطار ۾ تي ويهندا هئا ۽ ڏينهن رات چپون هلائيندا رهندا هئا. خراب موسم ۾ پلي التيون ڪندا رهن يا کاڌي نہ هئڻ ڪري بک ۾ پاهہ ٿيندا رهن، پر جهازن جا مالڪ/مالڪن جا چاڙتا/ڪپتان ۽ انهن جا ماڻهو هنن کي رسي ۾ ٻڌي، چهبڪ هڻي، ماري ڪٽي هر حالت ۾ چپون هلارائيندا هئا. ٻيءَ صورت ۾ جهاز جي ٻيهڻ ڪري ٻڏڻ جو خطرو هو. ڪڏهن ڪڏهن کاڌو خوراڪ ختم ٿي ويندو هو تہ بہ بک اڄ ۾ پڻ هنن کان ڪم ورتو ويندو هو ۽ منزل مقصود تائين پهچندي ڪيترا ئي موت جو شڪار ٿي ويندا هئا يا بک ۽ تڪليفن جو تاب نہ جهلي، موقعو ملڻ تي يا تہ خودڪشي ڪندا هئا يا وري جهاز تي ميونٽي (بلوو) ڪري جهاز جي مالڪن يا انهن جي چاڙتن يا پنهنجن ساٿين کي ماري، سندن گوشت کائيندا هئا – جيئن هن سفر ۾ آهي.

سڙهہ وارن جهازن ۾ بہ ساڳيون تڪليفون هيون. سڙهہ ڦاٽي پوندا هئا يا هوا بند ٿي ويندي هئي تہ پوءِ ڏينهن جا ڏينهن سمنڊ ۾ هڪ هنڌ پيا هوندا هئا يا طوفاني چولين جي نظر ٿي ويندا هئا.

هي سفر ان زماني جو آهي، جڏهن يورپ جا ماڻهو سون، هيرن، عاج جي تلاش ۾، آفريڪا مان شيدي جهلي، ڏکڻ آمريڪا وڪڻڻ ويندا هئا يا آفريڪا ۽ آمريڪا جي مڪاني باشندن کي رم (شراب) ڏئي، ڪانئڻ مٽيون شيون حاصل ڪندا هئا. هي جهاز بہ شراب جا ڊرم ڪٽي پيرو (ڏکڻ آمريڪا) سون وٺڻ لاءِ وڃي رهيو هو.

انهن ڏينهن ۾ رستو ڳولڻ لاءِ تارن ۽ سج کان مدد ورتي ويندي هئي يا قطب نما ۽ سيڪسٽنٽ (Sextant) اوزار کان. قطب نما اوزار ناهڻ تمام آسان آهي، جنهن ذريعي طرفن جي خبر پوي ٿي – خاص ڪري اتر جي. ڪنهن بہ چقمق جي ٽڪر کي وچ ۾ ڌاڳو ٻڌي لڙڪائبو تہ ٽڪرو اتر ڏکڻ طرف منهن ڪري بيهندو. بن يا هڪ طرف جي خبر پئجي وڃي تہ باقي طرف ڳولڻ سولا آهن. قطب نما بہ ان ئي اصول تي نهيل آهي. سيڪسٽنٽ اوزار اڄ بہ نيويگيشن ۾ استعمال ٿئي ٿو، جيتوڻيڪ پاڻيءَ جي جهازن ۽ هوائي جهازن ۾ ڊيڪا، لورين ۽ سيٽلائيٽ نيويگيٽر جهڙا آٽوميٽڪ اوزار نڪري پيا آهن. سيڪسٽنٽ ذريعي ڪنهن بہ آسماني چنڊ، تاري، سج جو ائنگل (ڪنڊ) معلوم ڪبي آهي. پوءِ ٽرگناميٽري ذريعي ٽڪنڊي جون ٻيون ڪنڊون ۽ پاسا معلوم ڪري، اهو حساب لڳائي سگهجي ٿو تہ جهاز دنيا جي ڪهڙي هنڌ تي آهي ۽ مقرر وقت ۾ جهاز ڪيترو هليو؟ اهو مفاصلو ٽڪنڊي جو هينيون پاسو (Base) ٿيندو. بهرحال! اڄ جي دور ۾ هي حساب ڪتاب تمام سولو ڪم آهي، جنهن جون ڪيتريون ئي بنيادي جدولون (سائين، ڪوسائين فارمولا وغيره) اڄڪلهہ هر اسڪول ۽ ڪاليج ۾ ئي سيکاريا وڃن ٿا.

گذريل زماني ۾ جهاز جي ڪپتان کي وڏي اٿارٽي هوندي هئي. هو ئي گهڻو ڪري جهاز جو مالڪ هوندو هو تہ، جهاز تي چڙهيل سامان جو مالڪ/واپاري پڻ. هو ئي انتظام هلائڻ ۽ سزائون ڏيڻ وارو جج هوندو هو تہ، هو ئي جهاز راني – خاص ڪري نيويگيشن (رستو ڳولڻ) جو ڄاڻو هوندو هو ۽ هو ان رستي جي علم کي پاڻ تائين ئي محدود رکندو هو، جيئن ملاح ڊپ ۾ هجن تہ ٻيلي ڪپتان جي هيڏانهن هوڏانهن ٿي ويو تہ سڀ رڃ ۾ رلي ويندا سون.

چون ٿا تہ واسڪو ڊي گاما جڏهن پهريون دفعو جهاز کي ڪيپ آف گڊ هوپ وٽ آندو ۽ هاڻي اڳتي هندستان جو گس ڳولڻ لاءِ وڃڻ وارو هو تہ خراب سمنڊ ۽ موسم ڪري جهاز جي خلاصين ۾ ايڏي تہ بيچيني پيدا ٿي پئي، جو واسڪو ڊي گاما کي مجبور ڪرڻ لڳا تہ واپس وطن، يورپ ڏي هل. ان تي ڊي گاما جيڪو ڪري آيل پنڌ جو نقشو ناهيندو پئي آيو، تنهن کي ڦاڙي ڇيهون ڇيهون ڪندي چيائين: ”هاڻي واپس موٽي وڃڻ جو رستو فقط

منهنجي دماغ ۾ ئي محفوظ آهي، ان ڪري توهان کي منهنجي راءِ مطابق اڳيان هندستان ڏي هلڻو پوندو. ان ڪان پوءِ توهان کي واپس وڃي هلندس.“

اهو ٻڌي ملاح سڀ چپ ٿي ويا ۽ ڪنهن به واسڪو ڊي گاما جو نالو نہ ورتو، جو هن کي مارڻ سان ماڳهين سڀ ئي ڏکيا ٿي ٿيا. پر هن سفر ۾ ملاحن ڪاوڙ ۾ اچي في الحال تہ ڪئپٽن کي ماري ڇڏيو، پر پوءِ ڪين اڳتي هلڻ جو نہ نقشو هٿ آيو ۽ نہ رستي ڳولڻ جا اوزار.

جهاز تي ڪئپٽن ڪان پوءِ ٻئي نمبر تي انچارج چيف آفيسر ٿئي ٿو – جنهن کي ڪيترن ئي ملڪن ۾ ”چيف ميٽ“ يا نلهو ”ميٽ“ (Mate) بہ سڏين. انهن ڏينهن ۾ اهو ضروري نہ هو تہ چيف آفيسر بہ ذري گهٽ ايترو قابل ۽ ڄاڻو هجي، جيترو ڪئپٽن جيئن ايمرجنسيءَ ۾ جهاز جي واڳ سنڀالي سگهي. نتيجي طور جيڪو ڏاڍو سو ڳابو وارو حساب هو. جيئن هتي ڪئپٽن جي مرڻ بعد جهاز جو بورچي پاڻ کي ٺلهه تي ڪئپٽن سڏائي ويهي ٿو رهي.

جهاز جو انتظام صحيح نہ هجڻ ڪري، اهو نتيجو نڪتو تہ، مشڪل وقت تي جهاز جا ماڻهو پانهن ۾پلي ٽيڻ بدران هڪ ٻئي سان وڙهندا رهيا. لائيف بوٽس هوندي بہ بچي نہ سگهيا، جو هر هڪ کي پنهنجي جان بچائڻ جي لڳي رهي.

انسان سک جي حالت ۾ تہ ماڻهپي ۾ رهي سگهي ٿو، پر ڏک، بک، اڃ، بيماريءَ ۾ ذهني سوچ سمجھ بہ وڃايو ڇڏي. انهيءَ ڪري سمنڊ يا سامونڊي سفر ۾ ڊسيپلين جي سختي ڪئي وڃي ٿي، جيئن اهڙي مشڪل وقت تي ذهني ۽ جسماني طرح تڪليف هوندي بہ جيتري قدر ٿي سگهي تہ هو ڪنهن رٿيل اصول تي پابند رهي.

هن ڪان اڳئين سفر ۾ پاڻيءَ ۽ کاڌي جي کوٽ هجڻ باوجود ڊسيپلين هيٺ هيترا سارا ماڻهو – عورتون مرد لائيف بوٽ ۾ سفر ڪندا رهيا، نہ تہ جهيڙو جهٽو جي ڪن ها تہ بچيل پاڻي هڪ ڏينهن ۾ چٽ ڪري وڃهن ها ۽ ايترا ڏينهن زندگي بچائڻ لاءِ جدوجهد جاري رکي نہ سگهن ها. هو هر وقت هڪ کي ليڊر ناهي، ان جي حڪم جي پيروي ڪندا رهيا.

سمنڊ ۾ جتي بہ ڪا وڏي ندي چوڙ ڪري ٿي تہ سمنڊ جي ان حصي جو پاڻي منو ٿيو وڃي – خاص ڪري وير لهڻ مهل. يعني ان وقت سمنڊ جو پاڻي هيناهون ٿيو وڃي ۽ زور نٿو رهيس ۽ هوڏانهن درياءَ جو وهڪرو سمنڊ ۾ رستو ناهيندو، ڪيتري پنڌ تائين ڌوڪيندو اچي ۽ سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ يڪدم نہ ملڻ ڪري، اهو پاڻي ڪا دير ۽ ڪو پنڌ اصلي صورت ۾ رهي ٿو – يعني منو ۽ سوادي رهي ٿو. ان جو مثال بنگلاديش جي ڪرناڦلي ندي پڻ آهي، جنهن سان اسان جو واسطو پڙهائيءَ جي ڏيهن ۾ چٽگانگ ۾ پوندو هو. چوڙ وٽ ڪرناڦلي نديءَ جي پاڻيءَ جي وهڪري ۾ ايڏو تہ زور هوندو هو جو خليج بنگال/سمنڊ ۾ ميلن تائين، سندس منو ۽ ميرانجهڙو پاڻي مٿان ترندو نظر ايندو هو ۽ ساڳي وقت وير چڙهڻ وقت سمنڊ جو کارو پاڻي نديءَ اندر ڌوڪي ايندو هو ۽ نديءَ جو ميلن تائين پاڻي کارو ٿي پوندو هو.

بهرحال! هن سفر ۾ سمنڊ ۾ مليل مني پاڻيءَ جي وهڪري جو حساب ان ريت آهي ۽ ٽوني ۽ چوڪر کي سمنڊ ۾ منو پاڻي پيئڻ لاءِ مليو وڃي.

اڄڪلهه جهاز آٽوميٽڪ هوندي بہ ڪنٽرول روم (نيويگيشنل برج) ۾ اسٽيرنگ ويل لڳايو وڃي ٿو، جنهن ذريعي بندرگاهہ ۾ ايندي يا ويندي وقت يا ايمرجنسيءَ ۾ هٿ سان سکان کي مرضي مطابق جهلي، جهاز جو رخ موڙي سگهجي ٿو. پر اڳئين زماني ۾ تہ سڄي سفر دوران هر وقت هڪ همراهہ جهاز کي سڌو ڪرڻ لاءِ ان ڦيري (Wheel)/سکان کي رستي مطابق جهلي ويهندو هو. عام زبان ۾ جهاز جي ان اسٽيرنگ ويل کي فقط ”ويل“ ئي سڏجي ٿو ۽ جهاز جي جنهن حصي/ڪمري ۾ اهو لڳل هوندو آهي، ان کي ويل – هائوس (۽ برج پڻ) چئجي ٿو.

هي خوفناڪ سفر ميچل برنانوس جو بيان ڪيل آهي، جنهن کي پڻ ان جهاز جي ڪنهن بچيل مسافر ٻڌايو هوندو.

18.هڪ خوفناڪ سفر

هي خوفناڪ سامونڊي سفر ڪيئن شروع ٿيو؟ ان جي مون کي چٽيءَ طرح ياد ناهي. ان ڏينهن منهنجي ارڙهين سالگرهه هئي. سڄ لٿي مهل دوست سان گڏ آئون شرابخاني ۾ پهتس، جتي هڪ ٻئي پويان ڪوڙ گلاس شراب جا پي، پنهنجا هوش حواس وڃائي ويٺس. صبح جي وقت هوش آيو تہ پنهنجو پاڻ کي ڪڙ ڪٻڙ تختن تي ستل ڏٺم. ستي ستي ڪنڌ گهمائي ڏسڻ سان وائڙو ٿي ويس. ساڄي پاسي کان انهن ٿلهن رسن جا ڍير رکيا هئا، جيڪي گهڻو ڪري بندرگاهه ۾ ايندڙ جهازن جي ڊيڪ تي، آئون ڏسي چڪو هوس. پوءِ هوا ۾ ڦڙ ڦڙ ڪندو سڙهه نظر آيو ۽ منهنجو شڪ پڪ ۾ بدلجي ويو تہ آئون هڪ بحري جهاز جي عرشي (ڊيڪ) تي پيو آهيان. چئني پاسي، جيتري نظر وئي تي رڳو پاڻي ئي پاڻي نظر پئي آيو. هراس ۽ ڊپ کان دل تي ٽٽي. ڪجهه سمجهه ۾ نہ پئي آيو تہ هيستائين ڪيئن پهتس؟

ايتري ۾ ڪنهن جي پيرن جو کڙڪو ٿيو ۽ منهنجي خيالن جو سلسلو ڇڄي پيو. مون يڪدم ڪٽي اکيون پوريون جڻ ننڊ ۾ هجان، پر ان جو ڪو فائدو نہ ٿيو ۽ ٻي گهڙيءَ ڪنهن پاسراٽين ۾ زور سان ٺڏو هڻي کهري لهجي ۾ حڪم ڏنو: "ڪئبن بئاءِ! اٿ. اٿي کڙو ٿي. اسان کي ڊيڪ جي صفائي ڪرڻي آهي." پنهنجي ڳالهہ پوري ڪري هن هڪ ٻيو ٺڏو هنيو. آئون سور کان ڪنجهندو اٿي ويٺس. اجا ڏڪندي ڏڪندي سڌو ٻيهڻ جي ڪوشش پئي ڪيم تہ، ٻيهر حڪم مليو: "رڌڻي ۾ وڃي بورچيءَ کي رڌ پچاءَ ۾ مدد ڪر."

مون کي ڪا ڄاڻ نہ هئي تہ رڌڻو ڪٿي آهي؟ ماٺ ۾ وائڙن وانگر نهاريندو رهيس. مون کي حڪم ڏيندڙ، جيڪو شايد ميٽ (چيف آفيسر) هو، ان کي ٻاهہ وٺي ويئي. ڪاوڙ ۾ سندس پوائٽو مهاندو ويتر ڊيڄاريندڙ ٿي ويو. زور سان پٽ تي پير هڻي واڪو ڪري چيائين: "تہ اها ڳالهہ آهي، توکي منهنجو حڪم مڃڻو ناهي؟" پوءِ پاسي کان بينل خلاصين ڏي نهاري ڪين چيائين: "اڙي اهي رسيون تہ ڪڍجو، ڏسون تہ هي ڇوڪرو منهنجو چوڻ ڪيئن نٿو مڃي."

آئون وائڙن وانگر هن کي ڏسندو رهيس. ٻہ ملاح رسا کڻي آيا، جن جي ڇيڙين ۾ ڪجهه ٻار ٻڌل هو. انهن کي منهنجي چيلهہ جي چوڌاري ويڙهيو ويو. پوءِ ڪيترن ڄڻن مون کي جهلي مٿي ڪنيو ۽ هيٺ سمنڊ ۾ لڙڪائي رسيءَ کي آهستي آهستي ڍر ڏني. سمنڊ ۾ تمام جوش هو. پاڻيءَ جون چوليون گجي اڏائيندڙ جهاز سان اچي ٿي لڳيون. اهو حال ڏسي ڊپ ۽ هراس کان مون کان رڙيون نڪري ويون، پر پٿر دل خلاصين جي دل کي ٿورو بہ جهٻو نہ آيو. مون کي ٻي وسيءَ جي حالت ۾ هٿ پير هڻندو ڏسي، ماڻهين ٽهڪ ڏيڻ لڳا. مون جهاز جي نڪتل حصن کي جهلڻ جي ڪوشش ڪئي. آڱريون سڄيون ڦٽجي پيون، پر پنهنجو پاڻ کي بچائڻ جي ڪوشش ۾ ڪامياب ٿي نہ سگهيس. آلاڻ ڪري منهنجا هٿ هر ڀيري ترڪي ٿي ويا. مايوس ٿي مون پنهنجو پاڻ کي قسمت جي حوالي ڪري ڇڏيو.

رسو آهستي آهستي هيٺ گهرڪي رهيو هو. منهنجي ۽ پاڻيءَ جي وچ ۾ رهيل مفاصلو تڪو تڪو گهٽجڻ لڳو، تان جو منهنجا پير پاڻيءَ کي ڇهڻ لڳا. مون ڊپ کان اکيون ڪٽي بند ڪيون ۽ بدن سيٽي ڇڏيو. پاڻي جڏهن مٿي تائين پهتو تہ مون هڪ ڏکهو ساهہ کڻي ڦڦڙن ۾ چڱي هوا ڀري ورتي ۽ اهو ئي سوچيم تہ پاڻيءَ ۾ اندر گهڙڻ وقت ڊير تائين ساهہ جهلي سگهندس. پر سڀ اجايو ثابت ٿيو. اڌ ڇرين خلاصين رسو ڇڪي اهڙيون تہ سٽون ڏنيون جو منهنجي سهپ جي قوت جواب ڏئي وئي ۽ ساهہ سڪڻ لڳو. ساهہ کڻڻ لاءِ مون لاچار وات کوليو. سمنڊ جو لوڻ هاٺو کارو وهہ جهڙو پاڻي نڪ ۽ وات ۾ پرجي ويو. نڙيءَ ۾ جڻ ڪنڊا چڀڻ لڳا. ڦٽڪندي اکيون کوليم. پاڻي وڃڻ ڪري اهي بہ پوسرڻ لڳيون ۽ آڏو ڏنڊ اچي ويو. جسم سان گڏ جهڙو ذهن بہ پاڻيءَ ۾ ٻڏي ويو ۽ ڪجهه بہ خبر نہ پئجي سگهي تہ ڇا پيو ٿئي؟

پوءِ جڏهن هوش آيو تہ پاڻ کي پينگهي جهڙي هنڌ تي ستل ڏٺم. چوڌاري اوندهہ ڏسي سمجهي ويس تہ رات ٿي وئي آهي. ڪجهه فٽن جي فاصلي تي هڪ ڪام ۾ ٻڌل ڏيئو لڏي رهيو هو. ان جي جهيڻي روشنيءَ ۾ مون هڪ گهنجن سان پريل منهن وارو همراهہ پنهنجي اڳيان بينل ڏٺو. هن جي ننڍڙين اکين ۾ جيتوڻيڪ رحم ۽ ٻاجهہ نہ هئي، پر ساڳئي وقت عياري ۽ لچائيءَ جو ڏيک بہ نہ هو. مون کي اکيون ڇنڀيندو ڏسي، هن چيو: "ڇوڪرا توکي آخر هوش اچي ويو! اٿ، اٿي ماني کاءُ. گهڻي دير تائين پيٽ کي خالي رکڻ نقصانڪار آهي. ٽن ڏينهن بعد توکي

هوش آيو آهي. تنهنجي قسمت سني هئي جو گوڙ ٻڌي، ڪئپٽن مهل تي پهچي ويو ۽ توکي ٻاهر ڪڍيو ويو، نہ تہ خلاصين تنهنجو ساهہ ڪڍڻ ۾ ڪا ڪسر باقي نہ ڇڏي هئي. هاڻي سيگهہ ڪر، اٿي ويهہ. مون کي رڌڻي ۾ هڪ مددگار گهرجي سو تون مون سان گڏ رهہ.
”آئون جهاز ۾ ڦاٿس ڪيئن؟“ ڊڄي ڊڄي سوال ڪيومانس.
”توکي ياد نٿو اچي تہ تو هڪ ڇپيل پني تي صحيح ڪري سال جو معاهدو ڪيو آهي. توسان گڏ هڪ دوست بہ هو، پر هو توکي ڪئپٽن جي حوالي ڪري هليو ويو.“
دوست جو لفظ ٻڌي مون کي اوچتو سالگرهہ واري شام ياد اچي ويئي. يڪدم سمجهي ويس تہ پئسن جي لالچ ۾ حرام خور دوست مون کي جهاز تي ڇڏي ويو ۽ هنن ماڻهن نشي جي حالت ۾ مون کان معاهدي تي صحيح ڪرائي ورتي. هاڻي ڇا ٿي سگهيو ٿي؟ زهر جا ڍڪ پي ماٺ ڪري ويهي رهيس. پوڙهو ملاح منهنجي ذهني ڪيفيت کان بي خبر، پنهنجيءَ ئي ٻولي ٻوليندو رهيو: ”پاڻ سون جي ڳولا ۾ پيرو پيا هلون. انگريز ۽ اسپيني ماڻهن سان ڦڏو نہ ٿيو تہ شايد منزل تي پهچي وڃون.“ پوءِ هو مون کي هٿ کان جهلي رڌڻي ۾ وٺي آيو، جتي چوڌاري گندگي پکڙي پئي هئي ۽ ٿلها ٿلها ڪينئان ۽ جيت پئي هليا. پوڙهي بورچيءَ جو نالو ٽوني هو. سوپ ۽ ڊبل روٽي مون کي کائڻ لاءِ ڏني ۽ پوءِ اتي ئي هڪ پينگهي جهڙي هنڌ تي سمهاري ڇڏيو.
آئون ٽونيءَ سان جلد ئي هري مري ويس. هو گهڻ ڳالهائو، هر ڳالهہ منهن تي چوڻ وارو ۽ مٿي ڦريل ضرور هو، پر بين وانگر پٿر دل ۽ ظالم نہ هو. منهنجو چڱيءَ طرح خيال تي رکيائين. هڪ دفعو خلاصين مون کي وري تنگ ڪرڻ جي ڪوشش ڪئي تہ، هن ڪٽي چاقو ڪڍيو ۽ مقابلي لاءِ سندن آڏو آيو. هو هيءَ حالت ڏسي ڇيڙي ڪري هليا ويا. ان کان پوءِ مون کي تنگ ڪرڻ جي ڪنهن کي همت نہ ٿي ۽ آئون ٽونيءَ سان گڏ رڌڻي ۾ مزي جا ڏينهن گذارڻ لڳس.
هڪڙي صبح جو اک کلي تہ خلاف معمول چوڌاري ماٺ ئي ماٺ هئي. ٽوني اجا ستل هو. هو بہ اوچتو ڀٽڪندي اٿيو ۽ هنڌ تان ٽپ ڏئي، رڙ ڪندي چيائين: ”مار پويس ٻيهي رهي.“ ۽ پوءِ مون کي جاڳندو ڏسي چيائين: ”توکي ڪجهہ آواز ٻڌڻ ۾ اچي پيو؟“
آئون حيرت مان هن جي منهن ڏي ڏسڻ لڳس. ڪجهہ سمجهہ ۾ نہ پئي آيو تہ هو ڪهڙي شيءِ بابت پڇي رهيو آهي؟ مون انڪار ۾ ڪنڌ ڌوڻيندي چيومانس: ”نہ، مون کي تہ ڪجهہ بہ ٻڌڻ ۾ نٿو اچي. ڪهڙي شيءِ آهي؟“
”هاڻ تہ ڏاڍي ڳالهہ ٿي. بس ڦاسي وياسين جو هوا بند ٿي وئي آهي. پاڻ سمنڊ جي جنهن حصي ۾ آهيون، اتي پاڻيءَ ۾ صفا چرپر ناهي ۽ هيءَ حالت ڪيترا ئي ڏينهن، هفتا، ڪڏهن ڪڏهن تہ مهينو سوا بہ هلي سگهي ٿي.“
ٽونيءَ جو انومان بلڪل صحيح ثابت ٿيو. جهاز هڪ ئي هنڌ تي ائين جمي بيٺو، ڄڻ لنگر ڪيرائي بيٺا هجون. اسان کي اٺ ڏينهن ڪن هوا جي انتظار ۾ گذري ويا، پر اميد ڪنهن طرح بہ پوري نہ پئي ٿئي. گرمي روز بروز سهڻ کان ٻاهر ٿيندي وئي ۽ ملاحن ۾ بي چينيءَ جا آثار پيدا ٿيڻ لڳا. خبر ناهي اهي گرميءَ جا آثار هئا يا ماني ٽڪي ۽ پاڻيءَ جي اڻ هوند جا نتيجا، جو سيني جا چپ ۽ مهارون سجي سجي چيرجي پيون هيون. ڪئپٽن ان مصيبت وارو وقت ڪٽڻ لاءِ رم (شراب) ورهائڻ جو حڪم ڏنو، جنهن جو هن وٽ وڏو ذخيرو هو. هن قيمتي شراب جي بدلي ۾ هن کي پيروءَ جي جهنگلي قبيلن کان سون وٺڻو هو. لڳاتار بہ چار ڏينهن رم ورهائڻ سان ان جو ذخيرو گهٽ ٿين لڳو ۽ ڪئپٽن ان جي وڌيڪ ورهائڻ تي بندش وجهي ڇڏي.
چاليهين يا ايڪيتاليهين ڏينهن ٽماٽا سڙي ڊوندِ ٿي پيا. هي ئي هڪ کاڌو هو، جيڪو اجا سڙڻ کان بچيل هو. منجهس ايڏي تہ اچي ڌپ ٿي جو ڪئپٽن فيصلو ڪيو تہ سڀ ٽماٽا سمنڊ ۾ اڇلايا وڃن، پر ڪجهہ بہ نہ هجڻ کان تہ هي سڙيل ٽماٽا چڱا. ڪجهہ ڏينهن تہ پيٽ جو دوزخ ڍڪ تي سگهندو.
ڪئپٽن ڪيڏو سمجهاين تہ ان سان بيماري پکڙبي، پر هنن اچلڻ نہ ڏنا. آخر هن کي پنهنجو ئي حڪم رد ڪرڻو پيو. جيڪي خلاصي بک کان هيڪاندا بي حال هئا، سي انهن سڙيل ٽماٽن مٿان وڃي ڪريا ۽ کين بنا ڌوئڻ يا پچائڻ جي کائڻ لڳا. ٿوري دير بہ نہ ٿي هوندي جو هنن جي پيٽ ۾ سور جون سيٽون اچي پيدا ٿيون ۽ فرش تي ڪرڙيون هڻي هڻي مري ويا. هن نظاري کان باقي خلاصي سراپجي ويا ۽ ايترو ڊنا جو ڪئپٽن هنن جي سامهون سڀ ڳوٺيون اڇلائي ڇڏيون تہ بہ ڪو اکر بہ نہ ڪڇيائون.

ٽونيءَ اتي جي هڪ ڳوڻ لڪائي رکي هئي. اسان ٻئي جڻا ڏيهاڙي لڪي لڪي ان مان پيٽ ڀريندا هئاسين. هڪ اڌ دفعو مون ڪوشش ڪئي تہ ان مان ٻين کي بہ کائڻ لاءِ ڏنو وڃي، پر ٽونيءَ مون کي ڊڙڪا ڏيندي سمجھايو تہ خبردار جو ان جي ڳالھ ڪنهن سان بہ ڪئي اٿئي! هڪ ڳوڻ مان اسان سيني جو پيٽ ڀري نہ سگھنداسين. اهي ڏينهن ٽوڪان وسري ويا، جڏهن انهن سوئر جي ڦرن ٽوڪي رسيءَ سان ٻڌي سمنڊ ۾ اڇلايو هو. مون ڪٽي ماٺ ڪئي.

جهاز کي هڪ ئي هنڌ بيهندي هاڻي پنجيتاليھ ڏينهن ٿي ويا هئا ۽ گذريل ٽن ڏينهن کان ڪنهن کي بہ نہ ماني نصيب ٿي هئي ۽ نہ پاڻيءَ ڍڪ. بک ۽ اڄ ڪان سڀ چريا ٿي پيا هئا. ڪئپٽن کي رم جي ڏاڍي اوڻ هئي. هن ان جي چوڪيداريءَ ۾ ڪا اوڻائي نٿي ڇڏي. پر هڪ رات خلاصي ڪهاڙين ۽ لٺين سميت رڙيون ڪندا اچي رم تي ڪريا ۽ شراب جا پيپ جهاز جي ڊيڪ تي ڪڍي آيا. ٽوني ۽ آئون اهو منظر رڌڻي جي روشن دان مان ڏسي رهيا هئاسين. لالٽين جي هلڪي روشنيءَ ۾ هنن جا منهن هيبتناڪ نظر اچي رهيا هئا. هيٺائيءَ کان اکيون اندر گھڙي ويون هين ۽ پري کان فقط بہ کوپن جا نشان نظر ٿي آيا.

شراب پي هو هل مچائڻ لڳا. ڪجھ تہ خنجر ڪڍي ٻين ساٿين کي ڊيڄارڻ لڳا ۽ ڌمڪائڻ لڳا. ٽونيءَ رڌڻي جو دروازو پيچائي بند ڪيو ۽ چيو: ”اڄ رات ضرور ڪو نہ ڪو حادثو ٿي رهندو. اسان کي هوشيار رهڻ کپي.“

ان ئي وقت ڪئپٽن جو آواز ٻڌڻ ۾ آيو. اسان وري اچي روشندان اڳيان بيناسين ۽ ٻاهر ليئو پائي ڏٺوسين. شراب ۾ مست خلاصي چاقو گھمائي رهيا هئا ۽ باقاعدي هڪ ٻئي سان مقابلو ڪري رهيا هئا. نشي جي گھٽائيءَ ۽ حواسن تي ضابطو نہ هئڻ ڪري، هو پنهنجو پاڻ کي سنڀالي نہ پئي سگھيا. ڌانهون ڪوڪون ٻڌي ڪئپٽن پنهنجي ڪئبن مان نڪري آيو هو. هن جي ٻنهي هٿن ۾ پستول هئا. هن ڪين ڊڙڪا ڏنا ۽ ماٺ ڪري ويهڻ جو حڪم ڏنو. خلاصي ماٺ ٿي ويا، پر اها ماٺ گھڻو دير هلي نہ سگھي. هڪ ڦڙتيءَ سان اوچتو چاقو اڇلايو، جيڪو ڪئپٽن جي ڳچيءَ ۾ کپي ويو ۽ رت جو ڦوهارو وهڻ لڳو. ڪئپٽن کي گھوماٽ وڻي ويئي، پر هن ڪرندي ڪرندي ٻنهي پستولن کي چوڙي ورتو، جن مان هڪ گولي هڪ همراھ جو پيٽ چيري رکيو ۽ هو بہ ڌانهون ڪري ڊيڪ تي ڍيري ٿي پيو.

رت ڏسي خلاصين تي جنون طاري ٿي ويو. انهن ڪئپٽن کي جهلي مٿي اڇلايو ۽ هاڻ ڪيس سمنڊ ۾ اڇلائڻ وارا هئا تہ هڪ رڙ ڪري چيو: ”اڙي متان سمنڊ ۾ اڇلايوس. ان کي ڪائي تہ ڏسو. واھ جو گوشت هوندو.“

گھڙي ڪن لاءِ سڀ ماٺ ٿي ويا. ان کان پوءِ چرين وانگر ڪئپٽن جي لاش تي ائين ڳجھن وانگر اچي لڙيا جو ڪن پل ۾ ان جا ٽڪرا ٽڪرا ڪري ڇڏيائون. ڪئپٽن جو گوشت کائڻ کان پوءِ هنن وحشين جي بک اجا بہ وڌي ويئي. هنن جو ڌيان پنهنجي زخمي ٽيل ساٿيءَ ڏي ويو. هنن جي بکايل نظرن جو تاب نہ جهلي هو ڌانهون ڪوڪون ڪري رحم لاءِ منٿون ڪرڻ لڳو، پر ڪنهن بہ هن جي نہ ٻڌي. ڪيترن مضبوط هٿن هن کي ڪٽي سوگھو ڪيو ۽ جيئري جاڳندي ماٺهو کي چيري ڦاڙي حصا ڪري ڇڏيائون. هي وحشتناڪ نظارو ڏسي آئون تہ ڏڪي ويس. ڪراهت کان دل ڪچي ٿيڻ لڳي. روشن دان بند ڪري پري وڃي ويٺس.

ٻئي ڏينهن آئون ٻنپهرن تائين ستو رهيس. اڪ ڪلي تہ گذريل رات وارو وحشتناڪ نظارو اکين اڳيان ڦرڻ لڳو ۽ منهنجي دل ٻڏڻ لڳي. هن دوزخ مان ٻاهر نڪرڻ جي ڪابہ صورت نہ هئي. اهو سوچيم تہ هاڻ جلد يا دير سان منهنجو ئي وارو ايندو ۽ هي وحشي مون کي چيري ڦاڙي ڇڏيندا. اهو سوچيندي منهنجي بدن ۾ سيڪارو پئجي ويو ۽ اندر مان هڪ آھ نڪتي. ٽوني روشندان تي چنبڙيو بيٺو هو. آئون اتي وڃي روشندان تي بيٺس.

خلاصي وري شراب نوشيءَ ۾ مست هئا. انسان جي گوشت ۽ شراب هنن جي معدي ۾ باھ ٻاري ڏني هئي. هو ان کي وسائڻ لاءِ اجا وڌيڪ شراب پيٽ اندر اوتڻ لڳا. پر اڄ مرڻ يا باھ اجهامڻ بدران ويتر وڌڻ لڳي. رکي رکي هنن جانورن وانگر ڌانهون ٿي ڪيون. ڪيترن ملاحن بي مستيءَ جي عالم ۾ ڪٽي سمنڊ ۾ ٽپ ڏنا ۽ پنهنجي جان کان هٿ ڌوئي ويٺا.

ٽوني ڪا دير ماٺ ۾ هو. اوچتو هن منهنجي پٺي ٺپيندي چيو: ”ڏٺئي نينگر! انسان چريو ٿيو پوي تہ هن جي حالت ياڳل ڪتي کان بہ خراب ٿيو وڃي. هنن جي زبان انساني رت جو چسڪو وٺي ڏٺو آهي، هن وقت سندن

پيٽ پريو پيو آهي، ان ڪري دانهن ڪوڪن ۾ لڳا پيا آهن. ٿوري دير ڪان پوءِ بڪ سٽائيندن ته وري هڪ ٻئي کي چيرڻ ڦاڙڻ ۾ لڳي ويندا. الله ڄاڻي ته هيءَ نياڳي هوا وري ڪڏهن لڳندي.“

وحشي خلاصي ڪنهن وقت ٻه اسان تي اوچتو حملو ڪن، ان خطري کي اڳوات منهن ڏيڻ لاءِ اسان رڌڻي جون سڀ دريون دروازا ۽ روشندان بند ڪري ڇڏيا. ٻنپهرن جي وقت، گرميءَ جي تپش ۽ گهٽ سهڻ ڪان ٻاهر ٿي وئي. ٽونيءَ اتي هڪ دري کولي. ڊيڪ ويران حال ۾ هو. سج جي تپش کان بچڻ لاءِ ملاحن اندر ڇانو ۾ وڃي پناهه ورتي هئي. ڪپتان جون هڏيون اڃا تائين ڊيڪ تي پيون هيون. اس جي ڪري ڪاراڻجي ويون هيون ۽ ڏپ ٻوهاڙا ڏئي اچي رهي هئي. دري کلي ته ساهه ڪڻڻ ٻه ڏکيو پئي لڳو. آخر ٽونيءَ کان سنو نہ ٿيو. باردي ڪٽي اتي بيٺو ۽ چيو: ”ڪلاڪ اڌ لاءِ اها ئي حالت رهي ته هن ڊوڙ ۾ پنهنجو دماغ ڦاٽي پوندو ۽ ڇريا ٿي پونداسين. آئون ٻاهر وڃي ڊيڪ ٿو صاف ڪريان. دروازو کولڻ کان اڳ هن هڪ پستول ۽ خنجر چيلهه جي پٽي ۾ ٻڌو. مون ٻه هن سان گڏ هلڻ لاءِ زور پريو. ڏاڍي مشڪل کان پوءِ مڃيائين ۽ هڪ پريل پستول منهنجي حوالي ٻه ڪيائين.

ٻاهر سخت گرمي هئي. ڊيڪ تپي تانڊو ٿي پيو هو. اسان جا پير سڙي رهيا هئا، پر اسان پرواهه نہ ڪئي. باردين سان سمنڊ مان پاڻي ٻاهر ڇڪي ڊيڪ تي هاريوسين. ٽونيءَ رت جا ڪارا ٿي ويل داغ ڌوئي صاف ڪيا. پوءِ هڏيون ڪٽي سمنڊ ۾ اڇلائڻ وارو هو ته گدام جي دروازي وٽ وينل هڪ خلاصيءَ ڏاڙهيو: ”خبردار! انهن کي هٿ نہ لائجانءِ. اهو منهنجو کاڌو آهي.“ ان سان گڏ هو لوهي ٻاننو لوڏيندو ٽونيءَ کي مارڻ لاءِ وڌيو.

ٽوني هن اوچتي حملي کان ڏکي ويو. هن کي پستول ڪڍڻ جو موقعو ٻه نہ ملي سگهيو. مون يڪدم پنهنجو پستول ڪڍي بنا ڪجهه سوچڻ سمجهڻ جي مٿس فائر ڇوڙي ڏنم. گولي ان وحشيءَ جي پيشانيءَ ۾ تنگ ڪندي ٻئي پاسي کان نڪري وئي ۽ هو ڪنهن قسم جي دانهن ڪرڻ بنا اتي ئي ڦان ٿي ڪري پيو. ٽونيءَ رڙ ڪئي: ”شاباس ٻهادر ڇوڪرا! تون نہ هجين ها ته هي خبيث منهنجو ميڄالو ڪڍي رکي ها ۽ منهنجي لاش تي هي دعوتون ڪن ها. خير اٿ ته هن کي پاڻيءَ ۾ اڇلايون. ٻين کي خبر پوندي ته هن کي ٻه ڪائڻ شروع ڪري ڏيندا.“

اسان ٻنهي ڄڻن گڏجي لاش کي سمنڊ ۾ اڇلايو ۽ ماٺ منوڙي ۾ بورچي خاني ۾ موٽي آياسين، جتي ٻاهر جي مقابلي ۾ ڇگي خاصو ٿڌڪار ۽ سڪون هو. پوءِ اسان دروازو ۽ روشندان بند ڪيو ۽ سمهڻ لاءِ ليٽي پياسين.

ڪاڏي پيٽي جي گوڙ شور ۽ هنبوشيءَ جي آواز کان اک کلي ته رات ٿي چڪي هئي. ٽونيءَ ڄاڻي واڻي لالٽين نہ ٻاريو جو خطرو هو ته مٿان روشني ڏسي وحشي ٽولن جو ڌيان اسان ڏي ڇڪجي. روشندان کان ٻاهر ليئو پائي ڏٺم ته خلاصي هڪ ڊرم جي چوڌاري ويهي جام مٿان جام پيا خالي ڪن. مون پنهنجن سڪل چپن تي جڀ ڦيرائي هنن ڏي سڪٽين نگاهن سان ڏٺو. اسان جي پاڻي ۽ اني جو ذخيرو ڪجهه ڏينهن ٿيا جو ختم ٿي چڪو هو ۽ هاڻي اڃ ۽ بک کان حالت خراب هئي. گهڻي دير بيٺو ٻه نٿي ٿيو. جلد ئي پنهنجي هنڌ ڏي موٽي آيس. ٽونيءَ کي ٻڌائڻ سان ورڻو ڪجهه ٻه نہ هو. هن جي حالت ٻه مون کان ڪا لڪل ڪانہ هئي. هو منهنجي مدد ٻه ڪهڙي ٿي ڪري سگهيو؟

رات ڊيڄارينڊڙ خواب ڏسندي گذري. صبح جو سوير چت تي ٽپ ٽپ جا سنها آواز ٻڌڻ ۾ آيا. ڄڻ سوين ٻليون پنهنجن چنبن سان چت ڪرڙي رهيون هجن. ٽوني ڪجهه دير لاءِ چت تي ڪن رکي غور سان ٻڌو، پوءِ هنڌ تان ٽپ ڏئي، خوشيءَ مان نچي چوڻ لڳو: ”مينهن بابلا مينهن!“ هن ڦڙتيءَ سان دروازو کوليو. اسان ٻئي ٻاهر نڪري ڊيڪ تي اچي پنن پر سمهي رهياسين ۽ وات کولي ڇرين وانگر مينهن جي ٻوند سان پنهنجي اڃ اجهائيسين. ان وقت هنن خوني ملاحن کان اسان کي ترِ جيترو ٻه ڊپ نہ لڳو.

اسان وانگر ٻيا ٻه مينهن مان مزو وٺي رهيا هئا. اڄ لهڻ کان پوءِ هنن سڙهه کولڻ شروع ڪيا ۽ سفر جو سانباهو ڪيو. ماڻهن جي ڪوت ۽ ڪمزوريءَ جي ڪين تڪليف ٿي رهي هئي. ٽوني دير لاءِ ماٺ ڪيو هي تماشو ڏسندو رهيو. آخر هن کان رهيو نہ ٿيو ۽ اتي هنن کي همراهي ڪرائڻ لڳو. موسم سني ٿيڻ جي خوشيءَ ۾ هو پنهنجي ڪاوڙ ۽ ڏک سور وساري، هنن سان رلي ملي ويو. مون کي هڪ رول ڪکر وانگر هن جي پيروي ڪرڻي پئي.

اڌ ڪلاڪ بعد مينهن جهليو ۽ هلڪي هلڪي هوا ڇرڻ لڳي. دلين ۾ خوشين جي لهر ڊوڙڻ لڳي ۽ سڀ مستن وانگر نچڻ لڳا. اوچتو ٽونيءَ مون کي ڪلهي کان ڇڪي چيو: ”ايتري خوشي ڪهڙي ڳالهه جي؟ مصيبتون ختم نہ ٿيون آهن. هاڻ ياڻ کي جهاز کي صحيح رستي تي آڻڻو آهي. اچو ته سکان (اڄ جي نيويگيشنل برج) تي هلي ڏسون ته اتي ڇا پيو وهي واپري؟“

چارٽ روم ۾ ميٽ (چيف آفيسر) اسان کان اڳهين موجود هو. هن پنهنجي سامهون ميز تي نقشا پکيڙي رکيا هئا. اسان اندر گهڙياسين تہ هن ڪنڌ مٿي ڪنيو ۽ حيرت مان اسان کي ڏسڻ لڳو. ٿونيءَ ٺڏو ساھ کڻندي چيو:
”شل ڪئپٽن جي حالت تي الله رحم ڪري.“
هن جي لهجي ۾ ٽوڪ هئي. ميٽ ان ئي وقت جواب جو جواب ڏنو: ”۽ تنهنجي حالت تي بہ.“ ان کان پوءِ ٻئي ماٺ ٿي ويا. پوءِ ميٽ ماٺ کي ختم ڪندي چيو: ”تون ڪئپٽن سان گڏ ڪيترن سالن کان هن سمنڊ تي سفر ڪندو رهيو آهين؟ اها خبر اٿئي تہ ڪئپٽن هن سمنڊ جا نقشا ۽ جهازرانيءَ جا اوزار ڪٿي رکندو هو؟“ هن پيري سندس ڳالهائڻ جو لهجو اميد جي خلاف تمام نرم ۽ شريفاڻو هو.
”نقشي تي پهرين هن جاءِ جو تہ نشان لڳاءِ، جتي هن وقت بيٺا آهيون.“
”نشان ڪيئن لڳايان؟“ ميٽ مسڪين منهن ناهيندي چيو. ”هي تہ نقشو ئي ڪو نئون آهي، جيڪو مون کي تہ سمجھ ۾ ئي صفا نٿو اچي ۽ بنا اوزارن جي جهاز جي پوزيشن ڪيئن ٿو لهي سگهان؟“
”سج ۽ تارن جي مدد سان.“
”واھ ڙي واھ.“ ميٽ ٿونيءَ جي اکين ۾ گهوريندي چيو، ”هن جهاز تي تارن جو علم اچي ئي ڪنهن کي ٿو؟“
”آئون تنهنجي مدد ڪري سگهان ٿو.“
ٿونيءَ جو جواب ٻڌي، ميٽ جون اکيون تعجب کان ڦاٽي ويون. هن کي شايد پنهنجي ڪنن تي يقين نہ پئي آيو. پاڻ ٿونيءَ کان پڪ ڪرڻ لاءِ پڇيو، پر ٿونيءَ پنهنجي کيسن ۾ هٿ وجهي ڏاڍي آرام سان تماڪ چباڙيندي، بي نيازيءَ سان چيو:
”آئون تارن جي مدد سان طرفن جو اندازو لڳائي سگهان ٿو. مون کان سواءِ توهان ڪڏهن بہ پنهنجي منزل ماڻي نہ سگهندؤ. توهان جي مدد ڪرڻ ۾ مون کي ڪو بہ اعتراض ناهي، پر منهنجو هڪ شرط آهي. آئون هن جهاز جو ڪئپٽن ٿي رهندس.“
”ڪئپٽن..... تون؟“ هي عجيب شرط ٻڌي ميٽ حيرت مان ڪٽي چرڪ پريو. منيون پيڙي منهن ۾ گهنج آنڌائين. منهنجي دل تکي تکي ڌڙڪڻ لڳي. ڪٿي مار ڪٽ تائين نوبت نہ پهچي. پر ٿوني هن جي ڪمزوريءَ کان واقف ٿي چڪو هو. پهرين وانگر هو خاموش ۽ بي نياز بيٺو رهيو. هن کي ميٽ جي ڪاوڙ جي ڪا پرواھ نہ هئي. ميٽ ڪجھ سيڪنڊ تہ هن کي ماٺ ڪري گهوريندو رهيو، پوءِ ڪاوڙ کي جهلي ٿوري کهري لهجي ۾ چيائين:
”ٿوني! تنهنجو دماغ تہ جاءِ تي آهي نہ؟“
”منهنجو دماغ صحيح آهي يا خراب، ان سان تنهنجو ڪهڙو واسطو؟ وڃ، پلي پنهنجي باقي ساٿين سان صلاح ڪري اچ. هن وقت جهاز گول ڦيري جي صورت ۾ چڪر هڻي رهيو آهي. منهنجي مدد کان سواءِ توهان هتان نڪري نہ سگهندؤ. تون جيڪڏهن منهنجو نائب ٿي رهين تہ مون کي ڪوبہ اعتراض نہ آهي.“
ميٽ ڪجھ چوڻ لاءِ منهن کوليو، پر ٿونيءَ کي بي تعلق ڏسي ڪٽي ماٺ اختيار ڪيائين ۽ ٻاهر نڪري ويو. هن جي وڃڻ سان ئي ٿوني چوڻ لڳو: ”پهريون مرحلو تہ خير خوبيءَ سان طئه ٿي ويو. تارن جو علم ڪنهن گڏھ کي ٿو اچي؟ ماٺ ڪري ڏسندو وڃ تہ ڇا ٿو ٿئي. الله گهريو تہ پاڻ جلد ئي ڪنهن نہ ڪنهن بهاني هنن جا هٿيار بہ گڏ ڪري وٺنداسين.“
ٿوري دير کان پوءِ ميٽ آيو ۽ پري کان ئي رڙ ڪري چيائين: ”ٺيڪ آهي چيف، منهنجي ساٿين توکي ڪئپٽن چونڊيو آهي، پر هنن کي فقط نائب مقرر ڪرڻ تي اعتراض آهي!“
”اعتراض......!“ ٿونيءَ سندس ڳالھ اڌ ۾ ڪٽيندي چيو: ”انهن کي ٻڌائي ڇڏ تہ مون کي جي ڪئپٽن چونڊيو اٿو تہ پوءِ منهنجو حڪم هلندو. آئون ٻين کان صلاح وٺڻ جو عادي نہ آهيان.“
هي جواب ٻڌي ميٽ جي وات مان ٻي ڪا ڳالھ نہ نڪتي. ماٺ منوڙي ۾ ڪنڌ جهڪائي هليو ويو. انهيءَ دوران واءُ بہ تکو ٿيندو ويو ۽ جهاز خطرناڪ حد تائين هڪ طرف جهڪندو ويو، پر ڪنهن کي بہ هن نازڪ موقعي ۽ مونجهاري جو احساس نہ هو. ٿوني ڪي گهڙيون چپ چاپ سوچيندو رهيو، پوءِ يوپو وات تي رکي زور سان حڪم ڏنو: ”وچيون سڙھ ويڙهيو وڃي.“
ڊيڪ تي موجود خلاصي پهرين تہ ٽنائڻ لڳا، پر پوءِ آخر ڪين حڪم مڃڻو پيو ۽ اهڙيءَ طرح ٿوني پنهنجو پاڻ کي ڪئپٽن ناهي ورتو، جيتوڻيڪ هن کي جهازرانيءَ جو الف بہ ڪونہ ٿي آيو.

ڏينهن خيريت سان گذري ويو. رات آئي، ٽوني اندازي سان هڪ جلرندڙ تاري کي ڏيان ۾ رکيو، جنهن جي سڌ ۾ جهاز هلندو رهيو. اسان ٻنهي اها رات ڪئپٽن جي سهڻي، ويڪري ۽ آرامده ڪئبن ۾ گذاري.
صبح جو اک کلي تہ ڪئبن ۾ آئون اڪيلو هوس. ٽونيءَ جو هنڌ خالي هو. جهاز اهڙا تہ لوڏا کائي رهيو هو جو دماغ ٽي ڦريو. روشندان مان ليئو پائي ڏٺم تہ چوڌاري غضبناڪ لهرون گجي اڏائينديون نظر آيون. اسان طوفان جي گهيري ۾ اچي چڪا هئاسين. آئون ڪنٽرول روم ڏي ڀڄس، خيال هوم تہ ٽوني اتي هوندو.
ڊيڪ ڏي ويندڙ دروازو مضبوطيءَ سان بند هو. ان کي کولڻ لاءِ مون کي چڱو خاصو زور لڳائڻو پيو. ٻاهر نڪتس تہ اوچتو هڪ وڏي لهر جهاز سان ٽڪرائي. جهاز جهوٽا کائڻ لڳو. آئون پنهنجو پاڻ کي سنڀالي نہ سگهيس ۽ وڃي ڦهڪو ڪيم ۽ پاڻيءَ جي چولن سان گڏ ڊيڪ تي گهلبو ويس. وڏي ڪوشش سان پاڻ کي جهلي ورتم ۽ برج تي پهتس. ٽوني اتي بہ نہ هو. هيڏانهن هوڏانهن ڳوليومانس. آخر هو ڊيڪ واري ويل هائوس ۾ مليو، جتي جهاز جو ڦيٿو (اسٽيرنگ ويل) جهليو بيٺو هو.
طوفاني هوائن جي ٿڦيڙن اڳيان جهاز هڪ بي وس ڪک وانگر لڙهي رهيو هو. جبلن جيڏيون چوليون رکي رکي جهاز مٿان چڙهي ٿي ويون ۽ اسان سڄا آلا ٿي وياسين. ٽونيءَ جي سامهون اچي بہ ان اڳيان پهچڻ سولو ڪم نہ هو. مون ڏهہ ٻارهن دفعا ڪوشش ڪئي، پر هڪ ٻئي پويان لڳندڙ چوليون پٽ وانگر آڏو ٿي پيون ۽ آئون ڊچي پنيان موٽي ٿي ويس. ٽوني رڙيون ڪري مون کي ڪجهہ چئي رهيو هو، پر واءُ ۽ لهرن جي گوڙ ۾ ڪجهہ ٻڌڻ ۾ نہ پئي آيو. مون دل نہ لاٿي ۽ ٽونيءَ تائين پهچڻ جي ڪوشش جاري رکي. آخر هڪ چول منهنجا پير ڪدي ڇڏيا ۽ آئون اڇل سان وڃي ٽونيءَ اڳيان ڪريس. ٽوني بل ڏئي منهنجو هٿ جهلي پاڻ ڏي ڇڪي ورتو ۽ آئون سمنڊ ۾ ڪرڻ کان بچي ويس. ٿوري دير بعد سامت ۾ آيس تہ ٽونيءَ چيو: ”چوڪرا! تون صحيح وقت تي اچي نڪتو آهين. هن طوفان ۾ ڦيٿي کي جهلي بيهڻ مون اڪيلي جي وس جي ڳالهہ ناهي. مون کي همراهي ڪراءِ.“
هوا ڇڻ گجگوڙون ڪري رهي هئي ۽ سمنڊ جي ڪروڌ ۾ اجا بہ واڌارو ٿي رهيو هو. مرڪزي سڙهہ وارو ڪوهو هوا جو وڌيڪ زور جهلي نہ سگهيو ۽ اوچتو ٻہ ٽڪر ٿي ڪري پيو ۽ اسان ٻئي ڦيٿي کي چهٽي پياسين، پر اهو ذري ذري اسان جي هٿن مان ڇٽائجي پئي ويو. ڪلاڪ کن کان پوءِ ميٽ جي شڪل نظر آئي. ٽونيءَ هن کي پنهنجي جاءِ تي بيهاريو ۽ اسان ساهي پٽڻ لاءِ ڪئبن ڏي هليا آياسين. اتي هن ٻڌايو تہ صبح سوير هڪ ملاح سندس پٺي ۾ خنجر هڻڻ جي جيئن ئي ڪوشش ڪئي تہ هن يڪدم ان کي جهلي اهڙي تہ خبر ورتي جو هاڻ سڀ سڌا ٿي ٻنا ڪنهن انڪار جي حڪم مڃي رهيا آهن.
آلا ڪپڙا لاهي اجا وينا ئي مس هئاسين تہ اوچتو زور سان ڌڌڪو ٿيو ۽ ان بعد ٿوري ٿوري دير بعد ٻيا بہ ٽي چار ڌماڪا ٿيا.
”خدا خير ڪري.“ ٽوني ٽپ ڏئي اٿي بيٺو. ”لڳي ٿو تہ پاڻيءَ جون چوليون ڊيڪ وارا ڪمرا پاڻ سان گهلي ويون آهن.“
هن اڳيان وڏي پنهنجي هنڌ هينان هڪ رسي ڪڍي، جنهن جو هڪ پاسو پنهنجي چيلهہ سان ٻڌو ۽ ٻيو منهنجي هٿ ۾ ڏئي چيو: ”پهرين آئون ٻاهر ٿو وڃان، تون ڏاڪڻ وٽ بيهي رسيءَ کي مضبوطيءَ سان جهلجانءِ. ڪنهن مضبوط جاءِ تي پهچي پوءِ توکي مٿي ڇڪي وٺندس.“ ڊيڪ جو در کولي ٻاهر ليئو پاتم تہ ٽونيءَ جو خيال صحيح نڪتو. ڊيڪ تي جيڪا رهائش هئي، تنهن جو هاڻ نالو نشان بہ نہ بچيو هو. اڳيون سڙهہ وارو ڪوهو طوفان جي دٻاءَ ڪري سڄو ڇبو ٿي ويو هو. ٽونيءَ هڪ ڪچي گار ڏني ۽ پوءِ مون کي حڪم ڏنائين تہ هينان وڃي ڪهاڙو کڻي اچان. هن جو خيال هو تہ شايد اڳيون سڙهہ سميت ڏندو ڪپڻ سان طوفان جو دٻاءُ جهاز تان گهٽجي ويندو. مون ڪهاڙو کڻي اچي ڪيس ڏنو. هو پاڻيءَ جي لهرن سان زور آزمائي ڪندو آهستي آهستي اڳئين سڙهہ تائين پهتو.
ڊيڪ تي بيهڻ ۾ ئي ڏکيائي ٿي ٿي. پر هو پنهنجي ڪم ۾ لڳو رهيو. رسيون وڍڻ کان پوءِ ڏنڊي کي ڪهاڙي سان هڪ ٻہ ڌڪ مس هنيا هوندائين تہ اوچتو ٻہ ملاح ظاهر ٿيا ۽ دانهون ڪري هن ڏي وڌيا. شايد هن کي وڍڻ کان جهلي رهيا هئا ۽ پوءِ ڪا دير هڪ ٻئي سان زباني جهيڙو ڪندا رهيا. اوچتو هڪ جبل جيڏي چولي آئي ۽ ائين

لڳو ڄڻ سڄي جهاز کي غرق ڪري وئي. آئون ڊپ کان اکيون بند ڪري رسيءَ کي زور سان جهلي ڏاڪڻ هينان ٿي ويس.
ٿوري دير کان پوءِ اکيون کولي ڏٺم تہ ٿوني ڏنڊي کي زور سان چنبڙيو پيو هو ۽ پاڻيءَ جون لهرون ميٽ ۽ ملاح کي پاڻ سان ڇڪي ويون هيون ۽ هو بي وسيءَ جي عالم ۾ سمنڊ ۾ هٿ پير بہ هڻي رهيا هئا تہ غوطا بہ کائي رهيا هئا. ڏسندي ئي ڏسندي هڪ وڏي لهر ديڪ ڏي وڌي. ٿوري دير لاءِ ميٽ ۽ سندس ساٿي سمنڊ جي مٿاڇري تي ايري پوءِ هميشه هميشه لاءِ سمنڊ جي هيناهين تهہ ۾ لڙهي ويا.
لهرن جو آخري زور پڳو تہ ٿوني بيهر پنهنجي ڪم کي لڳي ويو. اوچتو اڳيون سڙهہ چرچر ڪري ڌماڪي سان اچي هيٺ ڦهڪيو ويو. آئون ان سمنڊ جو نظارو ڪرڻ ۾ محو هوس. هاڻ جو هن ڏي ڏٺم تہ هيئنون ٻڏي ويو. منهنجو پوڙهو همدرد اتي موجود نہ هو. ٻڏندڙ دل سان رسيءَ کي ڇڪون ڏنم پر ٻئي پاسي کان ڪو جواب نہ مليو. مون کي ڊپ لڳو تہ ڪٿي ٿوني سڙهہ جي ڏنڊي هينان اچي دٻجي مري نہ ويو هجي.
ديڪ تي ڇولين جو لڳاتار حملو اڃا تائين جاري هو. ڏاڪڻ هينان نڪري هن کي ڳولڻ جي همت بہ ڪانہ ٿي ٿي. اوچتو رسيءَ کي سٽ آئي. آئون يڪدم خبردار ٿي ويس ۽ آهستي آهستي رسي ڇڪڻ لڳس ۽ پوءِ ٻئي پوڇڙ کان ٿوني ظاهر ٿيو. هن کي ائين ڊير ڏسي مون کي شڪ ٿيو تہ شايد مري چڪو آهي، پر پوءِ هن جو سينو اپامندو ۽ سسندو ڏسي مون کي بہ ساهہ پيو. هو جيئرو هو پر في الحال بيهوش هو. هن جي مٿي مان رت وهي رهيو هو. مون وڏيءَ مشڪل سان هن کي ڇڪي ڪئبن تائين آندو ۽ هن جي ڇيلهہ مان رسو کولي هنڌ تي سمهاريومانس.
مٿي جو ڌڪ ايڏو اونهو نہ هوس. رت صاف ڪري پٽي ٻڌيمانس. پوءِ شراب جا بہ چار ڦڙا سندس وات ۾ وڌم. ڪجهہ ڪلاڪن بعد هن اکيون کوليون، پر انهن ۾ اها جرئت نہ هئي. هن جا حواس اڃا چڱيءَ طرح بحال نہ ٿيا هئا. مون ڪيس زوريءَ ٿورو ٻيو بہ شراب پياريو، پر ڪوبہ ڪرٽيل نہ نڪتو. هو پهرين وانگر ستو رهيو ۽ خالي خالي اکين سان هيڏانهن هوڏانهن جو جائزو وٺي، مون کي گهورڻ لڳو.
ڏينهن گذرندو رهيو. منهنجي بي وسي ۽ لاچاريءَ تي ذري ذري اکين ۾ ڳوڙها تري ٿي آيس. ڪيترا ڏينهن گذري ويا هئا جو هڪ تولو بہ کاڌي جو پيٽ اندر نہ ويو هو. ڪنهن نہ ڪنهن طرح رڌڻي ۾ پهتس. اتي هر طرف سڄ لڳي پئي هئي. ٿانو ڀڳا ۽ ٽڙيا پکڙيا پيا هئا. خلاصين ڪابہ شيءِ صحيح سلامت نہ ڇڏي هئي. ڪنڊ ڪنڊ ڪري ڳولڻ جي باوجود ڪابہ شيءِ کائڻ لاءِ نہ ملي. اوچتو طوفان جي گوڙ شور ۾ پستول ڇٽڻ جو آواز آيو. روشندان مان ليئو پائي ڏسان تہ ديڪ تي ڏهہ ٻارهن خلاصي هڪ لائيف بوٽ تي قبضو ڪرڻ لاءِ پنهنجو پاڻ ۾ نبيرو ڪري رهيا هئا. زندگي ۽ موت جي هيءَ جنگ اڃا تائين جاري هئي تہ هڪ لهر آئي ۽ سيني کي ٻيڙي سميت گهلي وئي. ان ئي مهل هڪ ٻئي سڙهہ جي ڏنڊي ڌماڪي سان اچي هيٺ ديڪ تي ڦهڪو ڪيو ۽ جهاز لانمي وانگر گهمڻ لڳو. مون کي زندگيءَ ۾ ڪڏهن بہ اهڙن حادثن سان واسطو نہ پيو هو، پر ان هوندي بہ سمجهي ويس تہ جهاز ڪنهن ڪن منجهہ ڦاسي پيو آهي.
ڪئبن ۾ پهتس تہ ٿوني هنڌ تي اٿي ويٺو هو. خدا جو شڪر ادا ڪيم. هاڻ هو بلڪل چڱيءَ طرح هوش ۾ هو. مون مختصر لفظن ۾ سيني واقعن کان ڪيس آگاهہ ڪيو. ڪن ۾ ڦاسڻ جي خبر ٻڌي هو ڏڪي ويو ۽ اکيون مهٽيندي چيائين: ”اسان طوفان اندر اچي ويا آهيون. چا توکي پڪ آهي تہ هن وقت جهاز تي پاڻ ٻن کان سواءِ ٻيو ڪوبہ بني بشر ناهي؟“
مون ڪنڌ ڌوڻي هائوڪار ڪئي. هو ٽپ ڏئي اٿي ٻينو ۽ چيائين: ”پاڻ کي هتان جهٽ نڪرڻ جي ڪا تدبير ڪرڻ کپي.“
هن کي ٽاٻڙندو ڏسي، مون کي خيال آيو تہ هي ويچارو پوڙهو ۽ ڪمزور ساٿي ڪڏهن بہ ديڪ تائين پهچي نہ سگهندو، پر منهنجو اندازو غلط ثابت ٿيو. پوڙهي ۽ ٿڪ ۾ بيحال جسم ۾ خبر ناهي ڪٿان ايتري سگهہ اچي وئي، جو هو نہ فقط پاڻ اٿي هليو، پر مون کي بہ سهارو ڏيڻ لڳو. اسٽيرنگ ويل هيڏانهن هوڏانهن پنهنجي مرضيءَ سان تکو گهمي رهيو هو. ٿونيءَ هن کي جهلڻ جي ڪوشش ڪئي پر پوءِ يڪدم پٺتي موٽي آيو ۽ چيائين: ”دير ٿي وئي. هاڻي سؤ ماڻهو گڏجي بہ هن ڦيٿي کي جهلي نہ سگهندا.“

جهاز آهستي آهستي طوفان جي اک ۾ ئي اچي رهيو هو ۽ ايترو تہ گهوماتجي ۽ لڏي رهيو هو جو اسان ڊيک کي ئي ڇهڻيا پيا هئاسين. ايتري ۾ خوفناڪ ڌماڪو ٿيو ۽ شايد باقي بچيل سڙهہ ڏنڊي سميت سمنڊ ۾ وڃي ڪريو.
خوش قسمتيءَ سان ان سان گڏ هوا جو دٻاءُ هڪدم گهٽجي ويو ۽ جهاز جيڪو ڦِرين لاٽمي وانگر گهمي رهيو هو، هاڻي آهستي آهستي لڏڻ لڳو. اسان سک جو ساهہ کنيو پر جهاز سجو ڏڏي رهيو هو ۽ جنهن پاسي اسين هئاسين، ان پاسي کان هيٺانهون ٿي ٻڏڻ لڳو. ٽونيءَ رڙ ڪئي: ”جهاز ٿو اونڌو ٿئي. رسين کي جهلي ٻئي طرف پهچڻ جي ڪوشش ڪر، جيڪو مٿانهون آهي، نہ تہ بچڻ جي ڪا اميد نہ رهندي.“
رسين جي مدد سان اسان جلد ئي ٻئي پاسي پهچڻ ۾ ڪامياب ٿي وياسين. مون کي ترڻ صفا نٿي آيو، پر ان وقت اهڙي ڳالهہ بہ ذهن ۾ نہ آئي. ائين ٿي لڳو ڄڻ هيءَ سڄي ڪارگذاري مون سان نہ، پر ڪنهن ٻئي ماڻهوءَ سان ٿي رهي هجي. ٽوني جي گڏ نہ هجي ها تہ آئون ڪڏهوڪو ٻڏي وڃان ها. هن مون کي جهلي ورتو هو ۽ منهنجو منهن پاڻيءَ کان مٿي ڪيو رکيو هو. پوءِ ترندي هڪ ڪاٺ جي ٽڪري ڏي وڌيو، جيڪو ڇگي فاصلي تي هو. اوچتو منهنجي اکين اڳيان ڪوهيڙو ڇانئجي ويو ۽ مون اڌ بيهوشيءَ جي حالت ۾ جهاز ڏي آخري نظر وڌي. مون کي پنهنجي اکيان پويان جي ڪا خبر نہ رهي.
هوش آيو تہ ڇتيني پاسي اونڌو هئي. ڪجهہ خبر نٿي پئي تہ آئون ڪٿي آهيان؟ پوءِ سمنڊ جي گجگوڙ ۽ هوا جي سيسرات ان تلخ حقيقت جو احساس ڏياريو ۽ گذري ويل خوفناڪ لمحن جي ياد ذهن ۾ تازي ٿي وئي. آئون سڙهہ جي تلهي لڙهي سان رسيءَ ذريعي ٻڌل هوس ۽ ڪنهن بہ قسم جي چرپر ڪري نٿي سگهيس. ٽوني ڪٿي بہ نظر نہ پئي آيو. مون هن جو نالو ڪٺي سڏ ڪيو، پر پاڻيءَ جي گوڙ گڙڪي ۾ منهنجو آواز ڄڻ دٻجي ٿي ويو. اڪيلائيءَ جي زهر ڀريل احساس رڳن ۾ خوف جون لهرون ڊوڙائي ڇڏيون ۽ آئون اوڇنگارون ڏئي روئڻ لڳس.
روئڻ سان اندر جو بار تہ هلڪو ٿيو، پر پوءِ بک ۽ سڻءُ ورائي ويو. ٿوري دير کان پوءِ ڦڙ ڦڙ وسڻ لڳي. مون وات ڪٺي کوليو، جيڪو اڄ کان پاڻيءَ جي ڦڙي ڦڙي لاءِ سڪي رهيو هو. مينهن جهليو تہ آسمان تي تارا ٽمڪڻ لڳا. هوا جي گهٽجڻ ڪري ڪجهہ نار بہ گهٽيو، پر تنهن هوندي بہ منهنجو جسم ۽ دماغ سيءَ کان نري ڪيرو ٿي پيو هو. نيم غنودگيءَ جي عالم ۾ ائين محسوس ٿي رهيو هو، ڄڻ منهنجو جسم هوائن ۾ اڏامي رهيو هجي ۽ آئون جنت ۾ داخل ٿي رهيو هجان.
خيالن جي دنيا مان نڪتس تہ روشني پکڙجي رهي هئي. سمنڊ بہ هاڻ سانتيڪو ٿي رهيو هو. ڪنڌ موڙي پويان ڪٺي ڏسان تہ ٽوني سڙهہ جي ڏنڊي جي ٻي ڪنڊ تي ڇهڻيو پيو هو. هن جون اکيون بند هيون ۽ بيهوش ٿي لڳيو. مون ڪيس سڏ ڪيا، جيئن مون ڏي نهاري، پر ڪجهہ بہ هڙ حاصل نہ ٿيو. پوءِ دل ۾ خيال آيو تہ ڪنهن طرح رڙهي هن جي ويجهو وڃجي، مگر ڪيئن؟ سمنڊ جي پاڻي لڳڻ ڪري رسي ايامي پئي هئي ۽ هاڻي ڳنڍيون کولڻ ناممڪن ڪم هو. پنهنجو پاڻ کي جيئرو ڏسي ٿوري دير اڳ جا خوشي ٿي هئي، سپ ڊوڙ ۾ ملي وئي. سمنڊ جي ظلم ۽ غضب بعد هڪ ٻيو ڪوڙڪو ڳچيءَ ۾ ڦاسي ويو هو، جنهن مان آزادي ملڻ جي ڪا صورت نظر نٿي آئي. سڙهہ جي تلهي ۽ کهري ڏنڊي سان ڇهنڊي ڪيترا ئي ڪلاڪ گذري چڪا هئا. ڇاتي ۽ پاسراٽي سور کان ڏڪوئجي رهيون هيون. ساهہ کڻڻ ۾ بہ تڪليف پئي ٿي، پر صبر کان سواءِ ٻيو ڪو چارو بہ تہ نہ هو.
پري پري پاڻيءَ کان سواءِ ٻيو ڪجهہ بہ نظر نہ پئي آيو. ڏينهن جي روشني ڳاڙهاڻ سان شروع ٿي. ٽونيءَ کي هوش اچي چڪو هو. آئون پنهنجي رسيءَ جون ڳنڍيون کولڻ لڳس. آخر ڇگيءَ جدوجهد کان پوءِ رسيءَ جون ڳنڍيون کولي ورتم ۽ آهستي آهستي سري ٽونيءَ جي ويجهو آيس.
اسين ٻئي ماٺ ۾ هئاسين. گرمي ايتري تہ وڌي ويئي جو ڄڻ تہ بدن جي کل ٿي سڙي ۽ اسان ذري ذري سمنڊ ۾ غوطو ٿي هنيو. هڪ تہ بک ۽ اڃ ۾ ٻاهہ ٿي رهيا هئاسين، مٿان وري هن ورزش هٽي اڌ مئو ڪري رکيو.
شام ڌاري هڪ بہ وڏيون شارڪ مڇيون نظر آيون. اسان سمجهيو تہ ڄاڻ تہ هو اسان کي چيرڻ ڦاڙڻ آيون، پر خوش قسمتيءَ سان هو پاسو ڏئي لنگهي ويون. ٿي سگهي ٿو ڪنهن ٻئي قسم جون مڇيون هجن ۽ ماڻهوءَ تي حملو نہ ڪنديون هجن. رات جي اونداهيءَ ۾ ڪي ڪي اهڙيون مڇيون بہ ترندي نظر آيون، جن مان ڪير جهڙي روشني ٿي نڪتي، پر تمام هلڪي هلڪي. قدرت جون هي عجيب شيون ڏسندي ڏسندي اک لڳي وئي.

ٽونيءَ جي آواز تي سجاڳ ٿيس تہ صبح ٿي چڪو هو. مون کي ٽونيءَ جو ان ريت جاڳائڻ بنھ نہ وڻيو. هن مون کي اهڙي ننڊ مان ڪٽي سجاڳ ڪيو هو، ڪنهن ۾ نہ بک جو احساس هو ۽ نہ اڄ جي پيڙا. گذريل سپ ڏک درد وسري ويا هئا. صبح جي اپرنڊڙ سج ۾ مون ذرو بہ دلچسپي نہ ورتي. ڪمزوريءَ ڪري اکين اڳيان تارا نظر اچي رهيا هئا. چوڌاري سمنڊ جو پاڻي ڏسي، اڄ جو احساس هيڪاندو وڌي ويو. ٽونيءَ منهنجي اها حالت ڏسي چيو: ”پٽ! سمنڊ جي پاڻيءَ سان پنهنجا چپ ڪٽي آلا ڪر، اڄ جي تڪليف ڪجھ گھٽ ٿي ويندي. پر خبردار رهجان!، متان سمنڊ جي پاڻيءَ جو زهر جهڙو ڍڪ پري وئين.“
مون هن جي نصيحت تي عمل ڪندي هٿن سان چپ آلا ڪيا پر گرڙي ڪرڻ مهل پنهنجو پاڻ کي قابو ۾ ڪري نہ سگهيا ۽ پاڻيءَ جو ڍڪ پي ورتم. پر هي ڇا؟ نڙيءَ ۾ نہ ڪنڊا چڀڻ شروع ٿيا ۽ نہ وري ساڙو. پاڻي اميد جي خلاف لوڻ کان پاڪ هو – پاڻي حد درجي جو مٺو هو جهڙو پيئڻ جو پاڻ وٽ ڪناري تي ٿئي. آئون پنهنجو وات پاڻيءَ ۾ وجهي غٽ غٽ پاڻي پيئڻ لڳس.
ٽوني وائڙن جيان ڏسڻ لڳو. هن سمجهيو تہ منهنجو دماغ خراب ٿي پيو آهي. پر پوءِ لڳاتار پاڻي پيئندو ڏسي پاڻ بہ مون وانگر پيئڻ لڳو. جڏهن ٻنهي پاڻي پي ڍؤ ڪيو تہ ان معجزي بابت مون ٽونيءَ کان پڇيو.
هن ڪلهن کي لوڏو ڏيندي چيو، ڪڏهن وڏو درياءَ جڏهن سمنڊ ۾ اچي چوڙ ڪندو آهي تہ وهڪري جي زور ڪري اهو درياءُ سمنڊ جي پاڻيءَ سان ملڻ کان اڳ ڪافي پري تائين پنهنجو رستو ٺاهي وهندو رهندو آهي. لڳي ٿو تہ پاڻ ڪنهن درياءَ جي چوڙ وٽ آهيون ۽ جي واقعي ڪو درياءُ ويجهو آهي تہ معنيٰ زمين بہ ويجهي ٿي.
ٻنپهرن مهل اڻ چٽا جبل نظر آيا ۽ پوءِ ڪيترين ئي ٻيڙيون پري کان ترنديون نظر آيون، پر اسان چولين جي مٿان ستل ڪنهن کي نظر نہ اچي سگهياسين. ڪجھ ڪلاڪن بعد جهرڪيون اڏامنديون نظر آيون، جنهن مان پڪ ٿي وئي تہ آبادي ويجهي آهي، جو اهو پکي اهڙو آهي جيڪو گهر ۾ ئي رهي سگهي ٿو. پر جي ڪا آبادي نہ بہ هوندي، تہ بہ مڇين تي بہ گذاريو ڪري وٺنداسين – هن سمنڊ جي عذاب کان تہ بچي وينداسين.
رات جو اسان ترندا هڪ ڪاڙيءَ مان وڃي نڪتاسين ۽ صبح جو هڪ وارياسي ڪناري تي پاڻ کي ستل ڏٺوسين.
اسان جي سامونڊي سفر جي اها آخري گهڙي هئي. ان بعد ڪناري تي هڪ نئين زندگي شروع ٿي. اهو ڪنارو جيڪو هڪ ٻيٽ هو، جنهن تي رهندڙن جي زبان اسان لاءِ اوپري هئي ۽ ماڻهو نوان هئا، پر وقت سان گڏ اسان انهن سان رلي ملي وياسين. شاديون ڪيوسين، ٻچا ٻار ٿيا. يورپ جا ماڻهو نئين دنيا جي ڳولا ۾ لڳا رهيا، غلامن جو واپار هلندو رهيو، جهاز هلائڻ لاءِ زوريءَ ملاح ۽ نوڪر چڙهندا رهيا، ڏکڻ ۽ اتر آمريڪا جي ميدانن ۽ جهنگلن تي قبضو جاري رهيو، جهنگ وڍڻ ۽ پوک لاءِ اوپر آفريڪا مان شيدي غلام ايندا رهيا، آمريڪا کنڊ ۽ پر وارن ٻيٽن جي اصلي رهاڪن کي ماري ڪٽي يا ڀڄائي يورپين پنهنجيون ڪالونيون ٺاهيندا رهيا.....

19.غوطا خوري ۽ ٽوپو

جڏهن شڪار ڪندڙ، شڪارين مان ڦري پاڻ ئي شڪار تي پوندا آهن تہ پوءِ ڪي ٿورڙا ئي خوش نصيب بچندا آهن، جيڪي هن قسم جو اڪين ڏٺو احوال ٻڌائي سگهن. هيءَ ڪهاڻي پڻ هڪ سچي ڳالھ آهي، جا سمنڊ ۾ ان جي هڪ ٻئي جوکائتي پهلوءَ سان واسطو رکي ٿي، جيڪا آسٽريليا جي مشهور غوطا خور Skin Diver روڊني فاڪس کي درپيش آئي. ڪيس ان سچي روئداد تي ريڊرس ڊائجيسٽ طرفان فرسٽ پرسن ايوارڊ پڻ مليو هو.

هڪ دفعي جپان جي هڪ اسپتال جي جنرل وارڊ ۾ داخل هوس. منهنجي پر واري کٽ تي هڪ غوطا خور علاج هيٺ هو. هو هڪ اليڪٽرانڪ ڪمپنيءَ جو وڏو آفيسر هو ۽ غوطا خوري سندس وندر هئي. تازين موڪلن ۾ شڪاڪو بيٽ وٽ غوطا خوري ڪندي هن کي پاسراٽين ۾ ڏڪ لڳي ويا هئا.

هيءَ ڪهاڻي پڙهڻ بعد پڙهندڙن جي ذهن ۾ بہ شايد ساڳيو سوال اڀري جيڪو منهنجي ذهن ۾ مٿين همراھ جي حادثي جي ڳالھ ٻڌي اڀريو تہ ماڻهو آخر غوطا خوري ڪن ڇو ٿا؟

جواب هرڪو اهو ئي ٿو ڏئي تہ مهم جوئي ۽ ائڊوينچر جي شوق ۾. جيئن ماڻهو جبلن تي چڙهن ٿا، پوءِ ڪرندا جهرندا پيا پر پچر نہ ڇڏيندا. ويندا وڏي کان وڏي جبل جي چوٽي پار ڪندا يا جيئن ماڻهو شڪار ڪرڻ جي شوق ۾ جهن جهاڳيندا وتندا آهن.

غوطا خور پاڻ سان هوا جو سيلينڊر کڻي پوءِ سمنڊ هيٺ وڃن ٿا، جيئن پاڻيءَ اندر ساھ کڻندا رهن. پر هيءَ ڪهاڻي هڪ اهڙي غوطي خور جي آهي، جيڪو مڇيون ڦاسائڻ جي مقابلي ۾ بنا سوائي سيلينڊر جي سمنڊ اندر ويو. ان ڪري هن کي هڪ ئي وقت تي ڪم ڪرڻا پيا: ترڻ لاءِ هٿ پير هڻڻ، آدمخور مڇيءَ سان مقابلو ڪرڻ ۽ اٽورجڻ کان بچڻ لاءِ ذري ذري مٿي اچي ساھ جو بندوبست ڪرڻ.

غوطا خوري وندر ۽ مهم جوئيءَ کان علاوه آرٽ ۽ هنر پڻ آهي. سڌريل ملڪن ۾ غوطا خوري سيکارڻ جا اسڪول ۽ ادارا ائين آهن، جيئن اسان وٽ سبق پڙهڻ، درزڪي، واڍڪي، ويلڊن ۽ مڪينڪ وغيره جا.

سمنڊ ۾ اندر گهڻي دير رهي جهازن جي ”آب دوز ويلڊنگ“

ڪرڻ ۽ جهازن جي پنکن ۾ ڦاٿل رسا ڪيڻ جهڙا ڪم ٽوپن جي حوالي ڪيا ويندا آهن. اسان وٽ ڪراچيءَ ۾ پڻ نيويءَ کي پنهنجا بهترين ٽوپو آهن. ان کان علاوه ڪيترا ئي نجي ڪاتا پڻ آهن، جيڪي ضرورت وقت غوطا خور مهيا ڪن ٿا ۽ اهي ”فراگ مين“ سڏجن ٿا.

20.مرندي مرندي بچڻ

ان ڏينهن ڏکڻ آسٽريليا جو سالیانو مقابلو ٿي رهيو هو. مقابلي ۾ چاليھ غوطا خور حصو وٺي رهيا هئا، جن کي سمنڊ اندر ٽٻي هڻي پالي سان مڇيون مارڻيون هيون. آءٌ پڻ انهن مان هڪ هوس. پروگرام موجب اهو مقابلو ڏسڻ لاءِ منهنجي زال بہ هلڻ ٿي چاهيو، پر جيئن تہ هوءَ پيٽ سان هئي ۽ پهرين بار ڄڻڻ ۾ باقي ڪي هفتا وڃي بچيا هئس، سو ڊاڪٽر ڪيس سختيءَ سان جهليو هو تہ گهٽي هل چل نہ ڪري.

مقابلي واري ڏينهن آئون صبح ساجهر روانو ٿيڻ لاءِ تيار ٿي زال کان موڪلائڻ آيس، جنهن کي جيتوڻيڪ نہ هلڻ جو ڏک هو پر مجبور هئي ۽ غمگين صورت ناهي مون کي در تائين ڇڏڻ آئي.

هينئر آئون سوچي رهيو آهيان تہ ڊاڪٽر جي اها صلاح ڪنهن پر مون سان بہ لاڳو هجي ها. ٻن ڪلاڪن بعد پوري اٺين وڳي آئون ”الدنگا“ پهچي ويس، جيڪو سمنڊ جي ڪناري تي ٽاڪرائون حصو آهي ۽ جتي اهو مقابلو پوري نائين وڳي ٿيڻو هو. آئون جلد ان ڪري پهتو هوس تہ جيئن ان هنڌ واري سمنڊ جو حصو اڳوات جانچي ڇڏيان تہ ڪٿي اندر ٽڪريون ۽ پهڻ آهن ۽ ڪٿي تري ۾ سامونڊي واڙاھ ۽ گاھ گوچر آهي، جيئن مقابلي وقت اهي شيون ڌيان ۾ رکي لس ئي لس ترندو رهان.

الدنگا بيچ پاڻيءَ جي هڪ جنت آهي، جنهن اندر سامونڊي گهاٽا ٻيلا آهن – جتي هر قسم جون مڇيون مانگر ۽ ٻيا سامونڊي ساهوارا سڪون سان رهيل آهن ۽ مون جهڙي ٽوبو شڪاريءَ لاءِ هن کان وڌيڪ ٻيو ڪو بهتر شڪار گاھ نہ هوندو.

مقابلي ۾ حصو وٺندڙ مون سميت چاليھ ڄڻا هئا. پوري وقت تي پنهنجن ربڙ جي ڪپڙن ۽ مڇيءَ جهڙن وڏن بوٽن، شيشي جي دريءَ واري عينڪي ڪوپي، ساهہ کڻڻ لاءِ ربڙ جي نڙاندي، بار ٻڌل پٽي ۽ پالي هڻڻ واري بندوق سميت تيار ٿي اچي بيناسين ۽ مقابلي لاءِ ريفريءَ سيٽي وڄائي.

هر هڪ کي مقابلي لاءِ پنج ڪلاڪ هئا، جنهن ۾ سمنڊ اندران مڇيون ماري ڪاريون جتن اڳيان رکڻيون هيون. پوءِ جنهن جي گهڻي تور ٿئي ۽ جيڪو مڇين جا جهجها قسم ماري.

منهنجي کٽڻ جو وڏو آسرو هو. ان ڪري جو هن کان اڳ بہ ٻن سالن جا لاڳيتا مقابلا کٽيندو آيو هوس. آئون پنهنجي زال سان واعدو ڪري نڪتو هوس تہ هي منهنجي زندگيءَ جو آخري مقابلو هوندو. منهنجو مطلب هو تہ هن سال بہ پهرئين نمبر تي چيمپئن ٿي، پوءِ عزت سان رٽائرڊ ٿيندس. ان کان پوءِ ڪڏهن ٻنهي جي دل تي تہ ائين شوق خاطر غوطا خوري ڪٿي ڪبي، ٻيو مڙوئي خير.

آئون ان وقت ٽيويهن سالن جو هوس ۽ ان مقابلي لاءِ ڪيترا ئي مهينا مون سکيا ورتي ۽ مشق ڪئي هئي. اسان آزاد نموني جي غوطا خوري ڪندا هئاسين. منهنجو مطلب آهي تہ پاڻ سان ساهہ کڻڻ لاءِ هوا جا سيلينڊر يا ٻي شيءِ کڻڻ بنا سمنڊ جي اندر ويندا هئاسين. مون اٽيرو تہ ساهہ پچايو جو سمنڊ اندر ٽٻي هڻي سؤ فٽ کن هيٺ تائين پهچي ويندو هوس ۽ پوءِ اتي بنا ڪنهن تڪليف جي هڪ منٽ کن ترسي سگهندو هوس.

ريفري جي سيٽي وڄائڻ سان اسان پاڻ کي سمنڊ اندر ڪٽي ڇڏيو ۽ سيني مڇين پنيان وٺ پڪڙ لاهي ڏني.

هر هڪ ماڻهوءَ پنهنجي چيلھ ۾ ٻڌل بيلٽ ۾ رسي ذريعي پلاسٽڪ جو هڪ وڏو چبو ٻڌي ڇڏيو هو، جيئن ڦاسايل مڇيون ان ۾ گڏ ڪيون وڃن. مڇيءَ کي پالو هڻڻ سان اسان اها ڪوشش ٿي ڪئي تہ زخمي مڇي جهٽ پٽ ان چبي ۾ وڌي وڃي، جيئن مڇيءَ جو گهٽ رت سمنڊ جي پاڻيءَ ۾ وڃي. اها خبرداري ان ڪري ڪرڻي ٿي پيئي جو رت جي ڦڙ تي متان ڪا وڏي بکايل مڇي – شارڪ جهڙي، پريان اونهي سمنڊ مان هيڏانهن هلي اچي – جيڪي ڏکڻ آسٽريليا جي ڪناري وٽ عام جام ڦرندي ملن ٿيون. شارڪ کان علاوه هتي هلندڙ ٻيون وڏيون مڇيون اڏيون ويڙهاڪ قسم جون نہ آهن ۽ غوطا خورن سان هري مري ويون آهن.

هونءَ شارڪ جهڙين خطرناڪ مڇين جي هجڻ جي هتي اميد

نہ هئي. تہ بہ احتياط خاطر بہ لائيف بوٽون سمنڊ جي ان ٽڪري تي نگاھ رکنديون رهيون، جتي اسان غوطا خوري ڪري رهيا هئاسين.

ان ڏينهن موسم سٺي ۽ صاف هئي. سمنڊ مان منهن ڪيڻ مهل ڪناري تان لڳندڙ ٿڌي هير فرحت بخش محسوس ٿي رهي هئي، پر سمنڊ اندر ڏيک چٽو نہ هو. مٿيءَ جي ذرن وانگر ميرانجهڙو ڏنڊ چانيل هو. اها حالت پالي سان مڇيون مارڻ لاءِ سٺي نہ سمجهي ويندي آهي جو اهڙي حالت ۾ شڪاري جڏهن مڇيءَ جي بلڪل ويجهو وڃي پهچي ٿو، تڏهن هن کي خبر پئي ٿي تہ سامهون هن جي اڳيان مڇي آهي ۽ ايترو ويجهو پهچي جيسين هو پالي سان حملو ڪري، ان کان اڳ ڊپ ۾ مڇي پڇيو وڃي.
سادي ٻارهين تائين مون پنهنجين مڇين جي ڍير ڏسي اندازو لڳايو تہ آئون سيني کان گوءِ ڪٽي پيو وڃان. نہ فقط تور ۾، پر نموني نموني جي مڇين ۾ پڻ آئون مٿي هوس. طوطا مڇي. سنئپر، سنڪو، سور مڇي، شهنائيءَ جهڙي مڇي ۽ ٻيون ڪيترن ئي قسمن جون مڇيون منهنجي ڍير ۾ هيون، جيڪي ٻين جي ڊِگ ۾ نہ هيون. منهنجي ڍير جي تور ذري گهٽ مڻ اچي ٿي هوندي ۽ مڇين جا ڪل چوڏهن قسم ٿي ويا هئا. ٽائيم هاڻي ٻارهن لڳي پنجٽيهہ منٽ ٿيو هو ۽ مقابلو ٻي ٻجي ختم ٿيڻو هو. جنهن حصي ۾ اسان مڇيون ماري رهيا هئاسين، اتي مڇين جو تعداد چڱو گهٽ ٿي چڪو هو. وڌي ۽ بهتر مڇيءَ لاءِ مون ان علائقي جو منو ميل ڪن جهاڳي ورتو هو. آخري غوطي مهل اٽڪل سٺ ستر فٽ ڪن هيٺ هڪ ٽڪنڊي ٽڪريءَ جي قدمن وٽ ڪجهہ وڏيون مڇيون نظر آيون هيون، جن لاءِ پڪ هيم تہ ڪيڏانهن وينديون ڪونہ ۽ آئون ڪين وري اچي تہ ڳولي ماريان. انهن مان ٻہ مضبوط ۽ ڳريون مڇيون هيون، جن کي اسين آسٽريليا جا شڪاري فيصلو ڪندڙ مڇيون ٿا سڏيون. انهن مان ڪا هڪ ٻہ ڪنهن جي ور چڙهي وڃي تہ ان کي هارايل بازي ٻہ کٽائي سگهي ٿي ۽ اهي ٻئي جي مون کي ملي وڃن تہ پوءِ باقي ڪپي ئي ڇا؟ آئون ان هنڌ ڏي تري پهتس. پوءِ ڪنڊ هيٺ ڪري ٿوري دير نڙانديءَ رستي ساهہ ٻہ ڪٽندو رهيس تہ شيشي جي عينڪي ڪوپي مان حالتن جو جائزو ٻہ وٺندو رهيس تہ ڪهڙي ريت سامهون ٽڪريءَ وٽ وينل انهن ٻن مڇين کي پالو هڻي ماريان؟ پوءِ ڪجهہ ڊگها ساهہ کٽي هڪ تمام گهٽي ڊگهي ساهہ کي جهليم ۽ وڏيڪ ٽٻي هڻي انهن مڇين ڏي وڌيس ۽ لس ئي لس ترندو سندن مٿان سامونڊي گاهہ وٽ اچي بيٺس ۽ ڪين پالو هڻڻ وارو هوس. پر......
آئون اها گهڙي ڪيئن بيان ڪريان جنهن وقت سمنڊ جي هيئين تهن جي خاموشيءَ ۾ اوچتو چرپر جو آواز ڪن تي پيو ۽ آئون جيسين مڙي ڏسان، تيسين ڪا پربت جيڏي شيءِ سڄي طاقت سان مون کي ڪاٻي پاسي کان اچي لڳي ۽ رفتار سان اڳتي پاڻيءَ منجهہ ڌڪيندي وئي. منهنجا تہ هوش ئي خطا ٿي ويا.
هاڻ اها شيءِ مون کي چرين وانگر لڳاتار ٺيلها ڏيندي آئي. مون کي ڦيري ٿيڻ لڳي. منهنجي ڇاتيءَ تي اڳيان پاڻيءَ جو دٻاءُ ۽ پنيان ان شيءِ جي دٻاءُ منهنجيون تہ هٽي پاسراٽيون ئي پيچي رکيائين. ان ڌڪ ڌڪان ۾ منهنجي منهن تي چڙهيل شيشي جو ڪوپو ۽ ساهہ ڪڻڻ جي نڙاندي اڇلجي وئي ۽ پالي جوڙڻ واري بندوق ٻہ هٿن مان ڇڏائجي وئي.
اها شيءِ مون کي پاڻيءَ اندر ايڏو تہ لڳاتار ۽ يڪ ساهيءَ ٺيلهو ڏيندي رهي جو مون کي سمجهہ ۾ نہ پئي آيو تہ هي ڇا ٿي رهيو آهي؟ مون پنهنجو پاڻ کي ان شيءِ کان پري ڪرڻ ٿي چاهيو پر منهنجو جسم ساڄي ۽ ڪاٻي پاسي کان جهڙوڪر ڪنهن انبوريءَ ۾ ڦاٿو پيو هجي. آخر گهڻي ڪوشش بعد مون غور سان ڏسي محسوس ڪيو تہ آئون ڪهڙي ويڌن منجهہ هوس: هڪ شارڪ مڇي پنهنجين ڄاڙين ۾ مون کي جهلي ڪاڻڻ لاءِ وڃي رهي هئي.
آئون سڄي جانور کي تہ ڏسي نٿي سگهيس، پر اهو اندازو لڳائي ويس تہ پڪ آفت جيڏي مڇي هوندي، جنهن جو مان ڪو گرهہ ٻہ مس ٿيندس. هن جا ڏند منهنجي ڇاتيءَ ۽ پٺ تي ڪارائيءَ جي ڏندن وانگر رکيا هئا ۽ ڪاٻي ڪلهي وارو پاسو هن جي نڙيءَ ڏي هو. هوءَ مون کي وات ۾ جهلي هاڻ هيٺ تري ڏي ڌوڪي رهي هئي.
جيتوڻيڪ آئون خوف ڪري هراسجي ويو هوس، پر سور محسوس نہ پئي ڪيم. دراصل هن جي ڏندن جي ٽڪائي نہ پئي لڳي، پر وات پڪوڙڻ ڪري چيپاٽجي رهيو هوس. مون پنهنجيون ٻانهون پريان موڙي مڇيءَ جي منهن ڏي اهو سوچي هٿواڙيون گهمائڻ لڳس تہ جيئن منهنجا هٿ هن جي اکين تائين پهچي وڃن تہ انهن کي زور سان چلهيان.
اوچتو ڪو ڪرشمو ٿيو ۽ دٻاءُ گهٽجي ويو. ان وحشي جانور پنهنجو وات ٿورو ڍرو ڪيو ۽ مون پنيان زور ڏئي پاڻ ڇڏائڻ جي ڪئي — پر منهنجي سڄي ٻانهن هن جي وات ۾ هلي وئي.

هاڻي مون کي اهڙو تہ سور وڃي ويو جو ان سور بابت مون ڪڏهن سوچيو بہ نہ هو. ان سور جي سبب کان مون کان رڙ نڪري وئي ۽ جي پنهنجي ٻانهن کي سٽ ڏئي شارڪ جي پڇپيل ڏندن مان ڇڏائڻ جي ڪيم تہ سور ماري ڇڏي رکيو، پر بهرحال هن آفت مان پاڻ ڇڏائي ورتم.
آئون ٽنگن جي زور تي سڌو مٿي سمنڊ جي مٿاڇري ڏي ترڻ لڳس. شارڪ پنيان آئي پئي جو منهنجيون لتون هر هر هن جي جسم تي پئي لڳيون. آخرڪار آئون مٿي پهچي ويس ۽ مٿو پاڻيءَ کان ٻاهر نڪري آيو. مون جلدي جلدي ڊگها ساھ کڻي ورتا.
مون کي پڪ هئي تہ شارڪ مون کي کائڻ لاءِ وري ضرور ايندي. ايتري ۾ مڇيءَ جي کلي منهنجن پيرن کي لڳي. ان بعد منهنجن گوڏن هن جي کهري پاسي واري جسم کي ڇهي ورتو. مون ٻنهي ٻانهن سان ان آفت کي ٺيلهو ڏئي پوءِ هڪ ئي وقت هٿ ۽ ٻانهون ويجهو ۽ پري ڪرڻ لڳس – اها ئي اميد رکي تہ ائين ڪرڻ سان آئون هن جي وات ۾ اندر وڃڻ کان بچي ويندس. انهيءَ وٿ پڪڙ ۾ منهن ٻاهر ڪڍي ڊگها ڊگها ساھ بہ کڻي پئي ورتا.
اسان ٻئي وري هيٺ تري ڏي هليا وياسين. شارڪ مون کي پاسن کان اهڙو تہ ڌڪو ڏئي گهليندي وئي جو تري جي سڄي ريتي بہ روڙجي وئي. هڪ دفعو مون وري پنهنجي طاقت سان شارڪ کي ٺيلهو ڏنو ۽ مٿاڇري ڏي ترڻ لڳس. مٿي پهچي مون کي ساھ کڻڻ جو موقعو ملي ويو ۽ آئون ڊگها ڊگها ساھ کڻڻ لڳس، پر منهنجي چوڌاري پاڻيءَ جو رنگ رت سان ڳاڙهو ٿي ويو هو - ۽ اهو رت ٻئي ڪنهن جو نہ پر منهنجو ئي هو. شارڪ بہ مٿاڇري تائين اچي وئي ۽ مون کان ڪجھ فٽ پري پاڻ کي موڙڻ لڳي. سندس ڪلوٽڻو جسم ٿلهي چوڏي واري وڻ جي ٿڙ وانگيان ٿي لڳو. رنگ ۾ ناسي ڀورو. يعني اها شارڪ بنا ڪنهن شڪ جي ويڙهاڪ ۽ خوني قسم جي شارڪ مڇين مان هئي.
هوءَ مون ڏي مڙڻ لڳي. هڪ اهڙو خوف جنهن کي بيان نٿو ڪري سگهجي، منهنجي جسم ۾ ٿڙڪٽي پيدا ڪرڻ لڳو. اها هڪ پوائنٽي ڳالھ ۽ حقيقت هئي تہ ان شارڪ جو مون تي راڄ هو جنهن کي جيئڻ وٽي تيئن ڪري سگهي ۽ انهيءَ علائقي ۾ آئون اڪيلو ٿي پيس ۽ قاعدا قانون ناهڻ واري شارڪ هئي. آئون هتي هڪ آفيسر مثال نہ هوس، پر هڪ ٽڌ وانگر ننڍڙي کائڻ جي شيءِ هوس، جيڪو هن آفت لاءِ پورو گرانهھ بہ نہ ٿئي ۽ شايد هضم ٿيڻ کان اڳ ئي ڪيس وري وڃي تہ ڪجھ دير اڳ هن مون کي ڳڙڪايو هو.
مون چڱي طرح ڄاتو ٿي تہ شارڪ مون تي وري حملو ڪندي ۽ ڏندن سان ڪرڙي ڪائيندي يا وات اندر وجهي سڄو ڳهي ڇڏيندي. ٻنهي صورتن ۾ ڄاڻ تہ ڇيچلائي ڇيچلائي مئس. بس هاڻ رڳو ان موت جو آئون انتظار ڪري سگهان ٿو. مون تکو تکو هڪ ساھ ۾ پنهنجي زال ۽ ابندڙ نئين ٻار لاءِ الله کان دعا گهري.
پوءِ اهو ڪجھ ٿي پيو، جنهن جي ڪا اميد ئي نہ هئي، جنهن جو ڪو سوچي بہ نٿو سگهي. مون ڏٺو تہ اها شارڪ مون ڏي وڌڻ بدران، پاسيرو ٿي سڌو ٿيڻ لڳي ۽ پوءِ سڌو ٿي پنيان مڙڻ لڳي ۽ پوءِ هڪ دفعو وري مون ڏي منهن ڪري پاسو ڏئي ٻي طرف تري وئي – پر هي ڇا؟ سندس پنيان پنيان آئون بہ گهلجڻ لڳس.
منهنجي چيلھ جي پٽي سان ٻڌل سنهي رسي جيڪا هن کان اڳ پاڻيءَ ۾ ائين ئي ڍري ٿي لڙڪي پئي، سا مڇيءَ جي پري ٿيڻ ڪري ڇڪجڻ لڳي ۽ مڇي سان گڏ آئون بہ ڇڪجڻ لڳس. دراصل آخري دفعي جڏهن شارڪ مڇيءَ مون تي حملو ڪيو هو تہ سندس ڇڪ مون کي لڳڻ بدران پلاسٽڪ جي ڇٻي کي وڃي لڳو هو ۽ هوءَ ڪنهن طرح سان ڇٻي جي ٻڌل رسيءَ ۾ وچڙي پئي هئي ۽ پوءِ گهڻو ئي پاسا ورائي پاڻ ڇڏيائڻ جي ڪوشش ڪيائين، پر آجي نہ ٿيڻ ڪري منهنجي پيئي ۽ هاڻ ڊپ ۾ پيجي رهي هئي. مون پنهنجو بيلٽ هڪدم ڪولي پاڻ کي آجو ڪرڻ ٿي چاهيو پر منهنجي ٻانهن ۾ ايتري سگھ نہ هئي جو اهو پٽو کولي سگهان – خاص ڪري ساڄي ٻانهن ۾. هاڻ اسان ٻئي پاڻي اندر تکو تکو وڃي رهيا هئاسين ۽ اٽڪل ٽيھ چاليهھ فٽ ڪن سمنڊ اندر شارڪ پنيان گهلبيو ويس. جيتوڻيڪ ڪابو هٿ بيلٽ جي بڪل کولڻ ۾ لڳل رهيو. دل ئي دل ۾ مون چيو تہ مڇيءَ منهنجي جان ڇڏي. هاڻ هيئن ٻڏي مرڻ کان تہ پاڻ جيڪر بچائي وٺان. پوءِ آخري ڪرشمو رونما ٿيو. گهڻين سٽن اچڻ ڪري رسي پنهنجو پاڻ بيلٽ مان ڇڇي ڏار ٿي وئي ۽ آئون هڪ دفعو وري آزاد ٿي ويس. ٻين مون کي ٻڌايو تہ سمنڊ کان ڪنڌ ٻاهر ڪڍي آئون هي ئي رڙيون ڪنديو رهيس: ”شارڪ.... شارڪ.... شارڪ!“ ۽ اهو ئي گهڻو ڪي ڪجھ هو.

پوءِ ڏسندي ئي ڏسندي پنهنجن دوستن جا آواز منهنجي ڪنن تي پيا، جيڪي ٻيڙيءَ ۾ چڙهي مون وٽان اچي نڪتا. مون وڏيڪ هٿوراڙيون هڻڻ ڇڏي پنهنجو پاڻ هنن جي حوالي ڪٽي ڪيو ۽ هنن مون ڪي مٿي ڇڪي ورتو ۽ آئون مرڻ ڪان بچي ويس.

ٻيڙيءَ ۾ وينل همراھ مون ڪي رسيل ايڏا اونها زخم ۽ ڏڪ ڏسي ڏڪي ويا. منهنجي ساڄي ٻانهن ۽ ساڄو هٿ شارڪ جي وات ۾ اچڻ ڪري انهن تان ايترو تہ ماس روڙجي ويو هو جو جتان ڪٿان رڳو هڏيون پئي نظر آيون. منهنجي ڇاتي، پٺ ۽ ڪاٻو ڪلهو سندس ڄاڙين ۾ ڇپجڻ ۽ رهندجڻ ڪري جتان ڪٿان چيرجي ويو هو ۽ ڇاتيءَ جون پاسيريون، ڦڦڙ ۽ آنڊا نظر پئي آيا.

پوليس ڪي اطلاع ڪرڻ سان هنن رڪارڊ قائم ڪرڻ واري حد تائين جهٽ پٽ ايمبولينس موڪلي مون ڪي اسپتال پهچايو، جتي قابل سرجن ۽ اسٽاف اوزار تيار هئا. مون ڪي آپريشن ٿيٽر ۾ ٽيبل تي ليٽائي نشو ڏنو ويو. اکين مٿان بلبن جي ٻرندڙ ڇٽ جي روشني ڏسندي ڏسندي چونجهي ٿي وئي. اک منهنجي ٻئي ڏينهن ڪلي تہ منهنجي زال پر ۾ ويٺي هئي.

مون چيو: ”سور اٿم.“

جواب ۾ هوءَ سڏڪا ڀري روئڻ لڳي.

ڊاڪٽر رڙهي اڳيان آيو ۽ آٿت ڏيندي چيائين: ”گهٻرائڻ جي ڳالھ ناهي. هاڻ بچي ويندين.“

اڄ پورن ٻن سالن بعد منهنجا ڦڦڙ چڱي طرح ڪم ڪري رهيا آهن، جيتوڻيڪ منهنجي ڇاتيءَ ۾ اڄا سيٽ ٿئي ٿي. منهنجو هٿ جيتوڻيڪ ڏسڻ لائق شيءِ نہ رهيو آهي، پر آئون ان ڪي چوري پوري سگهان ٿو. منهنجي ڇاتيءَ، پٺ، ڌڙ ۽ ڪلهن تي مڇيءَ جي چڪن ۽ آپريشن جي وڍ ڪٽ ۽ ٽوپن جا ڪيترا ئي نشان ۽ داغ آهن.

هڪ خدا ئي ڄاڻي ٿو تہ مون نٿي چاهيو، پر منهنجي زال شروع کان ئي محسوس ڪيو تہ هڪ ڏينهن آئون وري غوطا خوري لاءِ ويندس. انسان اهڙو ماڻهو آهي – جيڪڏهن خوف هن تي واسو ڪري وڃن. صحتياب ٿيڻ ڪان پورا پنج مهينا پوءِ آئون سمنڊ تي وري موٽي آيس ۽ پنهنجا ڊپ ڊاءَ اتي ئي اچي ڦٽا ڪيم جتان مون ڪي مليا هئا.

پر هاڻ منهنجي اڄ جي غوطا خوري اڳ ڪان بلڪل نرالي آهي – مون ڪي جيتوڻيڪ پاڻ تي وري اعتماد اچي ويو آهي ۽ دانائي پڻ. ان جو مطلب اهو ناهي تہ آئون ڪو شارڪ سان مقابلو ڪرڻ ٿو چاهيان. هونءَ بہ زندگيءَ ۾ ٻيا جوکم جا ڪم ڪي گهٽ آهن جو اجايو پاڻ لاءِ پاڻهي هڪ وڏيڪ مصيبت پيدا ڪريان.

سو بهرحال! هاڻ غوطا خوريءَ جي مقابلي ڪان پري ئي رهندو آهيان ۽ ان سمنڊ جي حصي ۾ اهي ئي دلير غوطا خوري مقابلي ۾ حصا وٺندا رهندا، جن پنهنجين ڇاتين تي شارڪ مڇيءَ جون ڄاڙيون محسوس نہ ڪيون هونديون.

21.اچ جا جھاز

صدين کان دنيا جي سمنڊن تي جھاز هلي رهيا آهن. پلا گھڻو نہ تہ نوح نبيءَ جي ٻيڙي کان ئي سهي. جھاز جي ننڍ وڏائي مختلف شين جي حوالي سان ڪٿي وڃي ٿي. جھاز جي هڪ ڪنڊ کان ٻي ڪنڊ تائين ڊيگھہ، جنهنکي Overall length سڏجي ٿو يا جھاز جي ان حصي جي ڊيگھہ، جتي هن کي پاڻيءَ جو سطح ڇُهي، جنهنکي Waterline length سڏجي ٿو. جھاز جي اونهائيءَ جي حساب سان يعني جھاز جي ڊيڪ (عرشي) کان هيٺين تري (Keel) واري تختي تائين جي اونهائي ۽ ڊرافٽ جي حساب سان پڻ، جھاز جي ننڍ وڏائي ماپي وڃي ٿي. ڊرافٽ ڇا آهي؟ جھاز جي تري (Keel) کان وٺي جھاز جي واٽر لائين (پاڻيءَ جي سطح) تائين جي اوچائي. جھاز جي ننڍ وڏائي، ان جي وزن مان بہ لڳائي سگھجي ٿي- يعني جيڪو گھڻو سامان کڻي سگھي اهو وڏو جھاز ٿيو.

اوڻهين صدي جي عروج وارن سالن کان وٺي، جھاز ڪلَ، يعني مشينري تي هلڻ شروع ٿيا آهن. يعني حضرت نوح عليه السلام جي ڏينهن يا ان کان بہ اڳ جي دور کان وٺي 1807ع تائين- هزارين سال، جھاز ڪپڙي جي سڙھ (Sail) تي هلندا رهيا يا وري چپوئن (Oars) ذريعي- جنهن کي Rowing سڏجي ٿو. سڙهن تي هلندڙ جھاز هر وقت هوا ۽ سامونڊي ڇولين جي آڌار تي هليا ٿي. جنهن طرف هوا يا ڇولين جو رُخ، ان طرف جھاز وڌيا ٿي. جنهن ڏينهن يا جنهن وقت هوا بند ٿي تہ جھاز بيهي ٿي رهيا ۽ پوءِ اهڙن موقعن تي اوسي پاسي جي ٻيٽن وٽ لڪل سامونڊي ڌاڙيلن (قزاقن)، بيئل جھازن تي حملو ڪري، هنن جو مال ۽ ماڻهو ڦريا ٿي. ان وقت جا سڙهن وارا جھاز اڄ جي جھازن وانگر گھڻو ڪلئي سمنڊ مان نٿي لنگھيا. هڪ بندرگاھ کان ٻئي بندرگاھ تائين پھچڻ لاءِ ڪنارو ڪنارو ڏئي ٿي هليا. جيئن ڪنهن شيءِ جي ضرورت پوي يا ڪا اهڙي ايمرجنسي ٿي پوي تہ، مدد لاءِ يڪدم ڪناري تي پهچي وڃجي. ساڳئي وقت جيئن اڄڪلھ سنڌ جو ڪچي وارو علائقو ڌاڙيلن کان مشهور آهي، تيئن پراڻي زماني ۾ دنيا جا ڪيترائي علائقا سامونڊي ڌاڙيلن (Pirates) کان مشهور هئا. سنگاپور، پينانگ جهڙا ان وقت جا ويران ٻيٽ توڙي ملاڪا نار، هندستان جو مالابار ڪنارو، پوچ، مڪران ڌاڙيلن (قزاقن) کان مشهور هو. حجاج بن يوسف جي ڏينهن ۾ جڏهن جھاز ديبل، ٺٽو، بدين وارو ڪنارو ڏيئي لنگھندا هئا، تڏهن هنن (يعني عربن) جي صحيح ڳالھ هجي تہ سنڌي قزاق سلون کان ايندڙ عربن جي جھاز (يا شايد جھازن) تي حملو ڪيو هوندو. سنڌ ۾ رهندڙ سڀ سنڌي ڪي ڇڳا مڙس بہ نہ هئا. هر ملڪ ۽ هر قوم ۽ سوسائٽيءَ ۾ خراب ۽ سنا ماڻهو ٿين ٿا. اهڙي طرح ان وقت جي سنڌين جي اها شڪايت تہ هنن جيڪا جھازن تان مال جي ڦر ڪئي ۽ انهن جھازن تي ويندڙ عورتون اغوا ڪيون، سي ڪي عربن جون مائٽياڻيون نہ هيون، پر ان وقت جي عرب حاڪمن سلون ۽ اوسي پاسي جي علائقن جون زالون عياشيءَ لاءِ عراق ۽ شام پئي گھرايون ۽ ان ۾ بہ ڪو شڪ نہ آهي تہ، ان وقت جا ڪيترائي عرب حاڪم ۽ اتي جا وڏيرا پير ڪي اهڙا شريف بہ تہ نہ هئا. هڪ بہ صدي اڳ (جڏهن انگريزن شيدي غلامن جي وڪري تي بندش وڌي تڏهن) وڃي ڪا ناپر ٿي، نہ تہ اومان پاسي عربن جي آخر تائين وڏي ڪمائي تہ هئي ئي انسانن جي وڪري مان. هي سنڌ ۾ ميرن پيرن يا ترڪيءَ جي حرمن ۾ زنزبار جي مارڪيٽن مان غلام ڪنهن ٿي پهچايا؟ آفريڪا جي اوڀر واري ڪناري جي هر ملڪ جي ناهوڪي ۽ جوان شيدياڻي توڙي شيديءَ جي عزت ۽ جان محفوظ نہ هئي. هنن کي وهڻن وانگر ماري ڪٽي، ڦاسائي، وڪرو ڪري عربن خوب پئسو ڪمايو ٿي. جيتوڻيڪ اسلام غلاميءَ بڇي بندش وجهي ٿو ۽ اهوئي حال آفريڪا جي اولھ واري ڪناري جي ملڪن جو هو، جتي يورپين ۽ آمريڪن باھ ٻاري ڏني هئي ۽ ڪنهن بہ جوان شيدي عورت ۽ مرد کي نٿي بخشيائون. ڪين جانورن وانگر آمريڪا پورهئي لاءِ نيو ويو ٿي. مس مس پوءِ ابراهام لنڪن جهڙن وڃي غلاميءَ تي بندش وڌي ۽ هاڻ يورپي توڙي آمريڪن وڏا ساڌ ٿي ويا آهن ۽ انسانيت ۽ انسان ذات جي ڳالھ ڪندي ڪندي اوٻائيءَ پئجي ٿا وڃن.

بهرحال سامونڊي ڌاڙا (Piracy) اڄ بہ ختم نہ ٿيا آهن، ان جو احوال ڪنهن ٻئي هنڌ ڪبو. هتي جھازن جو ذڪر ڪريون ٿا تہ اوڻهين صديءَ جي شروع ٿيڻ سان آگبوٽ (Steamships) شروع ٿيا، جيڪي پنهنجي مرضيءَ سان هلڻ لڳا. هونءَ جو سڙهن وارا جھاز بندرگاھ ۾ بيٺا هوندا هئا ۽ هوا جو انتظار ڪندا هئا ۽ پوءِ ان طرف هلڻ شروع ڪندا هئا، جنهن طرف اها ڪين وٺي وڃي- ان بدران ڪل تي هلندڙ جھاز ڪنهن وقت بہ سفر لاءِ نڪتا ٿي

۽ ڪيڏانھن بہ وڃي سگھيا ٿي. نہ تہ سياري ۾ جڏھن اتر واءُ لڳندو ھو تہ عرب ملڪن کان سڌو تي ھلندڙ جھاز، ھند سنڌ ڏي آيا ٿي ۽ ھند سنڌ جا جھاز لنڪا ڏي روانا ٿيا ٿي ۽ پوءِ جون، جولاءِ ۽ آگسٽ ڌاري جڏھن ڏکڻ چوٽ تي لڳو، چوماسي جون ھوائون شروع ٿي ٿيون تہ، اھي جھاز پنيان ٿي موٽيا يعني لنڪا کان ھند سنڌ ۽ عرب ملڪن ڏي روانا ٿي ٿيا.

ڪَلَ تي ھلندڙ جھازن تي بئالرن ۾ ٻاڦ تيار ڪئي ٿي وئي. پاڻيءَ کي گرم ڪرڻ لاءِ بئالرن ۾ پھرين ڪاٺ ساڙيو ويو ٿي ۽ پوءِ اڳتي ھلي ڪوئلي جو استعمال ٿيو ۽ پوءِ ويھين صدي ڌاري تيل (Heavy fuel oil) ڪتب اچڻ لڳو جيڪو گھٽ جاءِ والاري ٿو ۽ پمپ ذريعي جھاز جي ٽانڪين ۾ اچيو وڃي، نہ تہ جڏھن ڪوئلو استعمال ٿيو ٿي تہ، ھڪڙن مزورن جھاز تي ڍوئڻ وارو سامان جھاز تي چاڙھيو ٿي تہ، ٻين بئالر کي ٻارڻ ۽ ٻاڦ پيدا ڪرڻ لاءِ، سوين ھزارين ڳوٿيون ڪوئلن جون جھاز تي چاڙھيون ٿي. تن ڏينھن ۾ اجا ڪرينون ۽ ڊيرڪون عام نہ ٿيون ھيون، جن ذريعي اھو سامان جلدي چاڙھي سگھجي. مزورن جون قطارون سامان جون پريون ۽ ڪوئلي جون ڳوٿيون پٺيءَ تي رکي، جھاز جي ڏاڪڻ تي قطار ۾ چڙھيا ۽ لٿا ٿي. اڄ بہ ڪيترين ئي ڪولمبو، مدراس ۽ ڪلڪتي بندرگاھن جون تصويرون، يورپي ميوزيم ۾ نظر اينديون، جن ۾ ڪاري رنگ جا تامل ۽ بنگالي پٺيءَ اگھاڙا، انگوڇا ٻڌل، ھڪ ڏگھي تختي ذريعي جھاز تي، پٺيءَ تي بار ھڻڻ ڪري ڊوڙندا ٿي رڙھندا ڏسڻ ۾ اچن ٿا.

بئالر ۾ پاڻي وجھي، گرم ڪرڻ سان تيار ٿيل ٻاڦ ”اسٽيم انجڻ“ جي پسٽنن کي ھيٺ مٿي ڪيو ٿي، جنھن ذريعي پيڊل ھليا ٿي ۽ جھاز اڳتي وڌيو ٿي. بعد ۾ پئڊلن بدران پروپيلر استعمال ٿيڻ لڳو. پسٽنن جي ھيٺ مٿي ٿيڻ واري عمل (Reciprocating) کي ڪرئنڪ شفٽ ذريعي گول ڦرڻ (Rotary motion) واري عمل ۾ تبديل ڪري، جھاز جي پنيان لڳل ٽن يا چئن پرن واري پنکي (Propeller) کي گول گھمايو ويو ٿي. پاڻيءَ اندر پنکي جي گول گھمڻ ڪري جھاز اڳتي ڌڪجي ٿو. جھاز کي ھڪ ھنڌ بيھارڻ لاءِ بريڪ تي ٿئي ڪانہ. پنکي کي ٻئي طرف ھلائڻ سان، جھاز جي پنتي ھلندڙ رفتار اڳتي واري کي ختم ڪري زيرو ۽ رفتار تي آڻي ٿي ۽ جھاز ھڪ ھنڌ بيھيو رھي. ۽ پوءِ ڪلئي سمنڊ ۾ جھاز کي اتي ترسائڻ لاءِ، جھاز جي لنگر کي رسي ذريعي سمنڊ ۾ اڇلٽو پوي ٿو، جيڪو سمنڊ جي تري ۾ ڦاسيو پوي ۽ جھاز ڪِلي ۾ ٻڌل مينھن وانگر ھيڏانھن ھوڏانھن پيچڻ بدران ان ڪِليءَ جي چوڌاري ئي ڦرندو رھي ٿو ۽ جھاز کي بندرگاھ ۾ ڪنھن جيٽيءَ وٽ بيھارڻ لاءِ جھاز ۾ لڳل ڪِلي ۾ رسو ٻڌي، ان جو ٻيو پوڇڙ جيٽيءَ ۾ ڪتل ڪِليءَ سان ٻڌي ڇڏجي ٿو. اھو رسو ڪافي مضبوط ۽ ماڻھوءَ جي ٻانھن جھڙو ٿلھو ٿئي ٿو. لنگر (Anchor) جنھن چين (رسي) ذريعي اڇلائبو آھي، اھا چين لوھ جي ۽ ٿلھي ٿيندي آھي، جنھن جو ھڪ ھڪ ڪڙو (ڪنيو) ايڏو ڳرو ٿئي ٿو، جو ھڪ ماڻھو ھڪ ڪڙو مس ڪڻي سگھي ٿو. جھاز ھلڻ مھل ونڊلس نالي طاقتور مشين سان، ان لوھي زنجير (چين) کي ڇڪي لنگر کي ٻاھر ڪڍيو آھي.

اسڪول وارن ڏينھن ۾، لنگر بابت ھڪ عام ڳجھارت ڏني ويندي ھئي تہ، اھا ڪھڙي شيءِ آھي جيڪا ضرورت وقت اڇلائي وڃي ٿي ۽ جڏھن ضرورت ناھي تہ ان کي ڪڻي رکيو وڃي ٿو. جڏھن بہ ڪلئي سمنڊ ۾ جھاز جي انجڻ خراب ٿئي ٿي، يا طوفان لڳن ٿا يا بندرگاھ ۾ اندر ھلڻ لاءِ ڪلئي سمنڊ ۾ انتظار ڪرڻ لاءِ، جھاز کي ھڪ ھنڌ بيھارڻ جي ضرورت پوي ٿي، تہ اسان لنگر (Anchor) کي جھاز جي ڊيڪ تان ڪڻي، ھيٺ اڇلي ڇڏيون ٿا ۽ جڏھن جھاز کي ھڪ ھنڌ بيھارڻ جي ضرورت نٿي پوي تہ ان لنگر کي سمنڊ مان ڪڍي حفاظت سان رکي ڇڏيون ٿا.

پسٽنن واري اسٽيم انجڻ بعد ٽربائين بہ آيا. ان ۾ پسٽنن واري ھيٺ مٿي واري Movement جي ضرورت نٿي پوي. اھا شئفٽ جنھن جي ڇيڙي تي پروپيلر ٿئي ٿي، ان شئفٽ جي چوڌاري چوڏل وانگر پئڊل يا پترا (Blades) لڳايا وڃن ٿا. بئالرن ۾ پيدا ٿيل ٻاڦ انھن بليڊن تي جيٽ سان ڳڏ شئفٽ ۽ پروپيلر ھلي ٿو. ٽربائين جھاز ٻي جنگ عظيم کان گذريل صديءَ جي آخر تائين چڱا مشھور رھيا. سٺ واري ڏھي جي آخري سالن ۾، جڏھن آئون جھازي دنيا ۾ آيس تہ پاڪستان وٽ بہ ھڪ حاجين جو جھاز سفينہ حجاج ٽربائين جھاز ھو، جيڪو جرمنيءَ ۾ ٺھيو ھو. اڄڪلھ 95 سيڪڙو جھاز ڊيزل انجڻ وارا آھن، جو ٽربائين جھازن جا انجنيئر بہ مشڪل سان ملن ٿا. ھرھڪ ڊيزل انجڻ ۾ ايڪسپرٽ ٿيڻ چاھي ٿو. اسان جي سڄي بئچ ۾ فقط ھڪ، مرحوم آصف غيور، ٽربائين

جهازن جو چيف انجنيئر ٿيو، پر هو بہ سفينہ حجاج جهاز جي اسڪرئپ ٿيڻ تي، پنهنجي Specialty بدلائي، ڊيزل جهازن ڏي هليو آيو.
ڊيزل جهازن تي ٻاڦ پيدا ڪرڻ لاءِ وڏن بئالرن جو ڪتراڳ نٿو ٿئي. ڦيول (ڊيزل آئل) انجڻ اندر ئي ٻاريو وڃي ٿو، ان ڪري ڊيزل انجڻ کي انٽرنل ڪمبشن انجڻ بہ سڏجي ٿو. ائين تہ پيٽرول انجڻ بہ ڊيزل انجڻ جي سوٽ ماسات آهي، پر پاڻيءَ وارن جهازن تي پيٽرول جهڙين شين کي Explosion جي خوف کان پري رکيو وڃي ٿو ۽ ٻيو تہ پاڻيءَ وارا آفت جيڏا جهاز ڊيزل انجڻيون ئي هلائي سگهن ٿيون. ڊيزل انجڻ جي سيلينڊر ۾ ايڏو تہ مٿاهين درجي جو پريشر پيدا ٿئي ٿو ۽ ايڏي تہ گرمائش پيدا ٿئي ٿي، جو ڏامر جهڙو ڪارو تيل جيڪو ”هيوي فيول آئل“ سڏجي ٿو، اهو آسانيءَ سان ساڙيو ٿو وڃي ۽ اهو تيل پيٽرول کان تمام گهٽو سستو آهي. اهو سمجهو تہ بنا صفائيءَ جي زمين مان نڪتل تيل ٿئي ٿو، جنهن کي جهاز جي رفائينري روم ۾ جهڙو تهڙو صاف ڪري، ٻاري ڇڏيندا آهن.
ڊيزل انجڻ جا بہ بہ قسم آهن: فور اسٽروڪ ۽ ٽو اسٽروڪ. جيئن ڪرڪيٽ جو رانديگر بيٽ هلائڻ کي اسٽروڪ سڏي ٿو، تيئن سيلينڊر اندر پسٽن جي هڪ هنڌ کان ٻي هنڌ تائين پهچڻ، هڪ اسٽروڪ آهي ۽ وري ساڳي هنڌ واپس موٽڻ، ان جو ٻيو اسٽروڪ آهي. فور اسٽروڪ واري انجڻ ۾ پسٽن جي اهڙين چئن چرپرن (Strokes) ۾ هڪ دفعو تيل ساڙيو وڃي ٿو ۽ ٽو اسٽروڪ انجڻ ۾ هر ٻئي اسٽروڪ ۾ انجڻ تيل ساڙي ٿو. هاڻ ظاهر آهي تہ ٽو اسٽروڪ (Two stroke) انجڻ ۾ تيل گهٽو سڙندو، ان ڪري طاقت بہ گهٽي حاصل ٿيندي. ان ڪري جهاز هلائڻ لاءِ هميشه ٽو اسٽروڪ انجڻ رکي وڃي ٿي ۽ جهاز تي اليڪٽرسٽي پيدا ڪرڻ لاءِ جنريٽر يا ايئر ڪمپريسر وغيره لاءِ Four Stroke انجڻيون رکيون وڃن ٿيون.
ڊيزل انجڻ وارا جهاز، ويهين صديءَ جي شروع ٿيڻ سان سمنڊ تي آيا. وينڊل Vandal نالي جهاز، پهريون ڊيزل انجڻ وارو جهاز چيو وڃي ٿو جيڪو 1903ع ۾ سمنڊ تي لٿو. جهازن بابت هڪ ٻي مزيدار ڳالهہ تہ انهن جي خشڪيءَ تي هلندڙ گاڏين يا هوائي جهاز وانگر هڪ حد کان وڌيڪ رفتار وڌائي نٿي سگهجي. جهاز يا ٻيڙي وغيره سمنڊ تي تڏهن تي هلي، جڏهن ان جو پنکو (Propeller) جيڪو پاڻيءَ ۾ ٻُڏل رهي ٿو، گول ڦري ٿو. جيئن جيئن اهو تيز هلي ٿو، تيئن تيئن اهو پاڻيءَ کي تکو تکو ڪپي ٿو ۽ جهاز اڳتي وڌي ٿو. پر هڪ رفتار کان پوءِ اهو پاڻيءَ کي ڪپي نٿو سگهي، جو خال (Vacum) پيدا ٿيو پوي. هو ان خال ۾ ئي ڦرندو رهي ٿو ۽ جهاز جي رفتار ويتر گهٽجيو وڃي. جهاز جي پروپيلر کي هلائڻ وارين انجڻين جي رفتار، هڪ سؤ کان بہ سؤ RPM مس ٿئي ٿي، ان ڪري جهاز تي استعمال ٿيندڙ ڊيزل انجڻيون، جيڪي مئرين انجڻيون سڏجن ٿيون، Slow اسپيڊ هونديون آهن. جيڪڏهن ڪنهن جي اسپيڊ گهٽي هوندي آهي تہ انجڻ ۽ پروپيلر جي وچ ۾ گيئرون هٽي، گهٽ ڪئي ويندي آهي، جيئن پروپيلر جي رفتار سؤ ڏيڍ سؤ RPM رهي. (آر پي ايم Revolution Per Minute جو مخفف آهي).
مئرين ڊيزل انجڻ جي تواريخ کي سؤ سال اچي ٿيا آهن، جنهن ۾ ڪيترين ئي انجڻين مشهور ٿيون ۽ ڪجهہ تہ اڄ تائين هلنديون اچن، جهڙوڪ انگليند جي ڊاڪسفورڊ، جرمني جي MAN، جپان جي متسوبشي، اهڙي طرح ٻيل اسٽڪ، B & W، سلزر وغيره وغيره. منهنجو تقريباً سيني انجڻين وارن جهازن سان واسطو پيو آهي. سڀ ۾ گهٽي مشهور ۽ ڪامياب مئرين انجڻ ”سلزر“ چئي وڃي ٿي. ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ رپيئر توڙي Maintenance جي حساب کان سلزر وڌيڪ بهتر انجڻ آهي ۽ منهنجو پنهنجو اهو رايو آهي تہ سلزر انجڻ واري جهاز جا مئرين انجنيئر، سانتيڪي سمنڊ توڙي طوفاني راتين ۾ وڌيڪ سک جي ننڊ ڪن ٿا ۽ مزي جي ڳالهہ اها تہ سلزر انجڻ سئٽزرلينڊ ملڪ جي آهي، جنهن کي پنهنجو سمنڊ آهي ئي ڪونہ. افغانستان وانگر هن جي چوڌاري ملڪ ۽ جبل آهن.

22.مختلف سامان ڪڻڻ لاءِ مختلف جهاز

مون جڏهن سٺ واري ڏهاڪي ۾ جهاز جي نوڪري شروع ڪئي تہ انهن ڏينهن ۾ اجا Container جهاز نہ نڪتا هئا. ڪجهہ ايڪڙ ٻيڪڙ پئسينجر جهاز هئا، جيئن پاڪستان وٽ سفينہ حجاج، سفينہ عرب، رستم، اوشن انرجي وغيره جيڪي حج جي موسم ۾ حاجين کي جدي کڻي ويندا هئا يا وري ڪراچيءَ کان چٽگانگ هلندا هئا. انهن ڏينهن ۾ اسان وارو پاڪستان مغربي پاڪستان هو ۽ اڄ وارو بنگلاديش مشرقي پاڪستان هو. جتي امير ماڻهو هوائي جهاز ۾ ويندا هئا، گهٽ پئسي وارا يا سير سفر جا شوقين پاٽيءَ واري جهاز ۾ ويندا هئا. ڪراچي کان جهاز نڪرندو هو ۽ هفتي ڏهہ ڏينهن اندر چٽگانگ پهچي ويندو هو. رستي تي ٽن ڏينهن بعد سريلنڪا جو بندرگاهہ ڪولمبو ايندو هو، جتي جهاز ڏهہ ٻارهن ڪلاڪ ۽ ڪڏهن تہ ڏينهن رات بہ ترسندو هو. جهاز لاءِ تيل پاڻي ۽ پئسينجرن لاءِ سيڌو سامان ڪولمبو مان ورتو ويندو هو، جو انهن ڏينهن ۾ هن سڄي علائقي ۾ ڪولمبو ۽ عدن ڊيوٽي فري بندرگاهہ هوندا هئا. هر شيءِ اتي سستي ملندي هئي. ڪنهن بہ شيءِ ٽئڪس نہ هوندو هو، ان ڪري جهاز وارا پنهنجي لاءِ توڙي جهاز لاءِ خريداري ڪولمبو مان ڪندا هئا. مسافر بہ ڪولمبو مان هر قسم جي خريداري ڪندا هئا ۽ وڏي شوق مان انڊين فلمون ڏسندا هئا. جيڪي انهن ڏينهن ۾ پاڪستان ۾ بند ڪيون ويون هيون. ڪراچيءَ کان چٽگانگ پنجاهہ رپيا ڪن مس ياڙو هو. هوائي جهاز جي بہ ڪراچيءَ کان ڍاڪا ۽ ڍاڪا کان چٽگانگ بہ يا اڍائي سؤ رپيا ڪن ٽڪيٽ مس هئي.

سو سواءِ چند مسافر بردار جهاز جي، پاڪستان وٽ ٻيا جهاز ڪارگو جهاز هئا. انهن ڏينهن ۾ ڪارگو جهاز معنيٰ هر قسم جو سامان ڪڻڻ وارا جهاز. اَن جون ڳوٽيون هجن يا مشينن جا ڪوڪا، ڪپهہ جون ڳنڙيون هجن يا ڪپڙن جا تاڪيا، هر قسم جو سامان جهاز جي گدامن (Hatches) ۾ پريو ويندو هو. ڪڏهن تہ ڪارون، تيل جا ڊرم، چانورن يا دالين جون ڳوٽيون، هر قسم جو سامان جهاز تي چڙهندو هو. اهو سامان ٽرڪن ذريعي جهازن جي پرسان ايندو هو ۽ پوءِ بندرگاهہ جي ڪرين يا جهاز جي ڊيرڪ ذريعي جهاز ۾ چاڙهيو ويندو هو. جهاز ۾ سامان کي ناهي رکڻ لاءِ بہ ٽي مزور هيٺ گدامن ۾ ٻيهندا هئا، جيڪي سامان ناهي رکڻ مهل، ڪاٺ پيٽڻ جون شيون بہ ڪاٺيندا رهندا هئا يا ٻيون چوريون ڪندا هئا. ان معاملي ۾ مصري ۽ آمريڪا جا ڪارا (شيدي) مزور بدنام هئا. پوءِ ستر واري ڏهاڪي ۾ جڏهن ڪنٽينر جهاز شروع ٿيا تہ، آمريڪا ۽ ڪئناڊا جي ڪناري جي مزورن ڏاڍو گوڙ ڪيو، جو هنن جي موج مزي جا ڏينهن ختم ٿي ويا. ڪنٽينر جهازن تي هنن کي سامان ناهي نٿي رکڻو پيو. سامان اڳهين ڪنٽينرن ۾ پئڪ ٿي جهاز تي پهچڻ لڳو ۽ هر ڪنٽينر کي Seal ٿيل تالا لڳل ٿين، جيڪي کو کولي نٿو سگهي.

'ڪنٽينر جهازن' جي ڪري جهازن جا مالڪ خوش ٿيا، جو هڪ تہ ڪارگو (سامان) جي چوريءَ کي بنجو اچي ويو ۽ ٻيو تہ جهاز، جيڪو عام طور سامان لاهڻ ۽ چاڙهڻ خاطر، مهينو ڏيڍ بندرگاهہ ۾ بيٺو هوندو هو، اهو هفتي اندر فارغ ٿي، پنهنجو نئون سفر شروع ڪري ڏيندو آهي. جهاز جا مالڪ بہ اهوئي ٿا چاهين تہ بندرگاهن ۾ جهاز گهٽ بيهي، جو بندرگاهن ۾ بيهڻ دوران خرچ ئي خرچ آهي. جهاز مالڪن کي تڏهن ڪمائي ڏين ٿا، جڏهن هو سمنڊ ۾ هلندا رهن ٿا ۽ اسان جهاز وارا وري تڏهن خوش آهيون، جڏهن جهاز بندرگاهہ ۾ بيٺو آهي، چو جو اسان کي ساموندي طوفانن ۽ جهاز هلائڻ جي ڏاکڙن کان موڪل ٿيو وڃي. جهاز جيسين بندرگاهہ ۾ آهي تہ سامان لهرائڻ چاڙهائڻ توڙي انجڻ جي وڏي مرمت جو ڪم، ان بندرگاهہ ۾ موجود جهازران ڪمپنيءَ جي مڪاني آفيس حوالي رهي ٿو ۽ اسان کي گهمڻ ڦرڻ لاءِ سٺو موقعو مليو وڃي. سو ڪنٽينر جهازن جي سورن ڪري ڪيترائي جهاز، ڪنٽينر جهاز هلائڻ کان ڪيٻائين ٿا، جيتوڻيڪ جنرل ڪارگو جهاز کان ڪنٽينر جهاز تي پگهار بہ وڌيڪ آهي.

اڄڪلهہ جي دنيا ۾ نہ فقط ڪنٽينر جهاز، پر ڪارگو (سامان) جي نوعيت سان ڪيترن ئي قسمن جا جهاز ٿي پيا آهن، جيئن تہ تيل ڪڻڻ وارا ٽئنڪر (Oil tanker). انهن ۾ بہ مختلف قسم آهن، ڪي خام تيل Crude oil کڻن ٿا ۽ ڪي اعليٰ قسم جا تيل، خاص ڪري پام آئل جهڙا ڪاڄرو تيل.

هڪڙا جهاز ”بلڪ ڪئريئر“ (Bulk carrier) بہ ٿين ٿا، جن جي هيٺين (گدامن) جا مُنهن وڏا ٿين ۽ انهن ۾ ڪنهن بہ قسم جو اناج ڦوهارن ذريعي پيري سگهجي ٿو يا ريل گاڏيءَ جا توڙي لوهي پٽرن جا پيريل دٻا ليٿائي سگهجن ٿا. منزل تي پهچڻ تي جهازن جي گدامن ۾ ترئڪٽر لاهي، ان ذريعي سامان ڪڍي سگهجي ٿو. اناج جهڙي شيءِ کي واپس بہ ڦوهاري رستي ڪڍي سگهجي ٿو. ڪٽڪ يا چانورن سان پيريل جهاز، جيڪو ڳوٽين ذريعي خالي ڪرڻ ۾ ٻہ هفتا ڪن لڳيو وجن، اهو اليڪٽرڪ پمپن ذريعي Suction جي ڦوهارن ذريعي، ٻن ڏينهن ۾ خالي ڪري سگهجي ٿو.

اسان جي ملڪ ۾ تہ سئي گئس جهڙي گئس ڌرتي مان نڪري ٿي، جيڪا پائيپن رستي گهر گهر ۾ پهچائي وڃي ٿي، پر جپان، سنگاپور، هانگ ڪانگ ۽ يورپ جا ڪيترائي ملڪ آهن، جن وٽ پنهنجي قدرتي گئس ناهي، اهي ٻين ملڪن مان جهاز ذريعي گئس گهرائين، جن سان ننڍا سلينڊر ڀري، ضرورت مندن کي وڪيا وڃن ٿا. ان قسم جا جهاز جيڪي خاص جهاز ٿين ٿا، اهي ٻن قسمن جا ٿين ٿا، هڪڙا گئس Liquefied gas carrier ۽ ٻيا ڪيميڪل ڪئريئر.

گئس ڪٽندڙ جهاز جيڪا گئس کڻن ٿا، اها ايتري تہ گهٽي پريشر تي رکي وڃي ٿي، جو اها پاڻيٺ (Liquefied) واري شڪل ۾ رهي ٿي. ان ڪري اُن کي ڪٽندڙ جهاز LG يعني Liquefied gas ڪئريئر سڏجن ٿا. انهن مان کي جهاز LPG سڏجن ٿا، يعني Liquefied petroleum gas ڪئريئر سڏجن ٿا، جيڪي پروپين، بيوٽين ۽ پروپلين جهڙيون گئسون کڻن ۽ ٻيا جيڪي ايل اين جي (Liquefied natural gas) ڪئريئر سڏجن ٿا، قدرتي گئس- خاص ڪري ميٿين گئس (Methane) کڻن. هن قسم جون گئسون ڪٽندڙ جهازن جون ٽانڪيون تمام مضبوط هجڻ کپن، جيئن گئسن جي هاءِ پريشر ڪري ڪٿان ليڪيج نہ ٿئي. ٽانڪين کي گرمائش کان بچائڻ لاءِ ان جي چوڌاري سخت قسم جي Insulation رکي وڃي ٿي. سڀ کان خطرناڪ نوڪري هنن گئس ڪٽندڙ جهازن جي آهي. جهاز هلائڻ کان علاوه جهاز جي ڪارگو- يعني Pressurized گئس جو بہ خيال رکڻو پوي ٿو. هيءَ گئس ايتري تہ وڏي پريشر تي ٽئي ٿي، جو اها Liquid form ۾ رهي ٿي. ٿوري بہ لِيڪ تي انسان جي جسم کي لڳڻ سان، جسم جي ان حصي کي ساڙي رکي ٿي- يعني اها ايتري تہ ٿڌي ٿئي جو ان جي ٿڌ ساڙيو رکي، جيئن ٿڌن ملڪن ۾ سخت ٿڌ ساڙيو رکي ٿي. ساڳي وقت هنن جهازن کي گرمائش کان بہ بچائڻو پوي ٿو. هي گئسون (ميٿين، پروپين وغيره) اهي آهن، جيڪي ٻارڻ جي ڪم اچن ٿيون، جيڪي سگريٽ لائيٽر ۾ ٿين ٿيون. هڪ چڻنگ ۾ وڏو ممڻ مچائي سگهن ٿيون، ۽ ههڙن جهازن تي باهہ نہ لڳندي آهي، پر ڌماڪو ٿيندو آهي، جنهن بعد جهاز تي، ڪوبہ هن حادثي جي رواداد ٻُڌائڻ وارو باقي نہ بچندو آهي.

گئس وارن جهازن وانگر ڪيميڪل ٽئنڪر بہ ٿين ٿا، جيڪي پڻ خطرناڪ ٿين ۽ گئس وارن جهازن وانگر هنن جهازن تي بہ زندگيءَ کي خطرو هجڻ ڪري، جهاز هلائيندڙن کي ٻين جهازن جي مقابلي ۾ تمام گهڻو پگهار ڏنو وڃي ٿو.

اڄڪلهہ Combination ڪئريئر نالي جهاز بہ عام ٿي رهيا آهن، جن جون ٽانڪيون اهڙي نموني جون ٿين ٿيون، جو انهن ۾ مارڪيٽ موجب تيل بہ کڻي سگهجي ٿو تہ Bulk ڪارگو بہ.

اڳ ۾ ڪنهن ڪار ڊيلر کي، ڪنهن ملڪ مان ڪارون گهرائڻيون هونديون هيون تہ، اهي عام ڪارگو جهاز ۾ ايندڻيون هيون. اسان جو جهاز بہ جڏهن جپان ويندو هو تہ واپسيءَ تي ٻئي سامان سان گڏ، هر دفعي ڏهہ ويهہ ڪن ڪارون بہ آڻيندا هئاسين. انهن ڪارن کي جهاز ۽ سمنڊ جي لوڏن کان بچائڻ لاءِ، جهاز جو واڍو هر ڪار جي چوڌاري ڪاٺ جا فريم ٺاهيندو هو ۽ جهاز جا خلاصي هڪ هڪ ڪار کي چڱيءَ طرح رسن سان چڪي ٻڌندا هئا، پوءِ بہ ڏکڻ چيني سمنڊ ۾ يا خليج بنگال ۾ جيڪڏهن طوفان هڪ پنيان ٻئي ڏينهن بہ قائم رهندو هو تہ، ڪيترين ڪارن جا رسا ۽ ڪاٺ جا فريم ٽٽي پوندا هئا ۽ پوءِ سڄو سڄو ڏينهن، سمنڊ تي انهن ڊرين ٿيل ڪارن کي، چڱيءَ طرح سوگهو ڪرڻ ۾ لڳي ويندو هو. ان کان علاوه ڪارن رکڻ ڪري جهاز جي هيٺين ۾، انهن مٿان سامان رکي نہ سگهبو هو ۽ گدامن جي اتاهين ڇت تائين سڄي جاءِ خالي رهي ٿي. ستر واري ڏهاڪي ۾ ڏسندي

ئي ڏسندي عرب ملڪن ۾ تيل جو پئسو اچي ويو ۽ ڪارن جي ضرورت ايتري وڌي وئي جو ڪارن کڻڻ لاءِ خاص جهاز تيار ٿيا، جيڪي Car carrier سڏجن ٿا. انهن جهازن تي ڪارون ڪرين ذريعي ڪٽي رکڻ ۽ ڪاٺ جي فريم ۾ جڪڙڻ ۽ رسن سان ٻڌڻ ذريعي، ڊرائيوِ ڪري جهاز تي چاڙهيون وڃن ٿيون ۽ نهيل ڪانچن ۾ ڦاسي بيهن ٿيون ۽ هڪڙي ئي هيٺ ۾ ڪيترائي پليٽ فارم هجڻ ڪري، ڪارن جو وڏو تعداد هڪ ٻئي مٿان بيهي سگهي ٿو. منزل اچڻ تي اهي ڪارون ڊرائيو ڪري جهاز تان منٽن ۾ لاهي سگهجن ٿيون. جهاز جي پاسن کان اهڙي قسم جا دروازا ناهيا وڃن ٿا، جيڪي کُلڻ سان جهاز جي ڊيڪ ۽ جيٽيءَ جي فرش ۾ پيبل پُلِ پون.

۱۹۷۳ع ۾ اسان ملائيشيا جي بندرگاهه پينانگ مان، لاس اينجلس (آمريڪا) لاءِ ٽونا (Tuna) مڇي پري، بس نڪرڻ وارا هئاسين ته، اسان جي ملائيشيا واري آفيس چيو ته هونءَ ئي توهان لاس اينجلس ويندي رستي تان جپان وٽان لنگهندئو. هينئر هينئر هيروشيما لاءِ ڪجهه ڪارگو مليو آهي، ڊيڪ تي ئي رکي وجوس. ڇهه ستن ڏينهن جو ته سفر آهي، واٽ ويندي لاهيندا وڃجو ۽ ڪمپنيءَ کي ڪجهه فائدو ٿي ويندو. ٻيو نه ته پلا رستي جي سفر جو خرچ نڪري ويندو ۽ گراهڪي به پڪي ٿي ويندي. اسان جهاز وارن کي ڪو اعتراض نه هو، جو جهازن جي گدامن کي مڇي ۽ ٻئي جنهن سامان سان پريو هئوسين، اهو ڪو اهڙو نهرو نه هو. ان ۾ فقط واليوم هو. ان ڪري اسان ان کي کڻڻ لاءِ هائوڪار ڪئي، پر جڏهن خبر پئي ته اهو سامان ٻيو نه پر Lumber (ڪاٺ ۽ وڻن جا ڇيريل ٻُند) آهن ته اسان دل من هنيو. ڇو جو جهاز جي ڊيڪ تي ڪاٺ کڻڻ وڏو مسئلو آهي. هونءَ ڪو رکڻ ۾ مسئلو نه آهي ۽ نه وري ان ۾ ڪو بانس (Bamboo) وارو مسئلو آهي، جنهن ۾ اڪثر نانگ بلائون ٿين ٿيون، جيڪي پوءِ بانس جي لڙهن مان نڪري ڊيڪ تي پيا هلندا آهن ۽ جهاز هلائڻ وارن لاءِ مصيبت پيدا ڪندا آهن. ڪاٺ کي پاڻي چُوهڻ جي وڏي قوت آهي. جهاز جي ڊيڪ تي ڪاٺ رکڻ سان، هونءَ ئي سمنڊ جي گهميل هوا ڪري تورو گهڻو پاڻي ڪاٺ ۾ جذب ٿيو وڃي، پر جيڪڏهن خراب موسم جي ڪري سمنڊ جون ڇوليون، جهاز جي ڊيڪ (عرشي) مٿان اچيو ٿيو وڃن، ته پوءِ ڪاٺ ايڏو ته ڳرو ٿيو پوي، جو جهاز جي Stability ڊسٽرب ٿيو وڃي. جهاز جي Centre of gravity جيڪڏهن هيٺ پري آهي ته ساموندي لهرن ۽ طوفاني هوائن ڪري، جهاز ڪاٻي ساڄي لڏي ضرور ٿو پر ٻُڏي نٿو. هو وري Stable حالت ۾ اچيو وڃي، پر جيڪڏهن CG (سينٽر آف گريوٽي) مٿي هلي وڃي ٿي ته پوءِ خطري واري حالت ٿيو پوي ۽ اهڙيءَ صورت ۾ جهاز جي لڏڻ مهل ممڪن آهي ته، اهو واپس وچ واري صورت ۾ اچڻ بدران ڪاٻي يا ساڄي اونڌو ٿي وڃي. هيءَ صورت ان مثال مان سمجهي سگهجي ٿي ته، هڪ ٽرڪ ۾ جيڪڏهن هينان لوهه جو سامان يا ٽرئڪٽر جهڙي ڳري شيءِ رکي، مٿان پلي اٺ فٽ ڪن گاهه يا ڪانن جهڙي هلڪي شيءِ رکبي ته، ان سان ڪو خاص فرق نه پوندو، پر جيڪڏهن اٺ فٽ ڪن گاهه هينان رکي، ان مٿان ٽرئڪٽر رکبو ته صحيح ڪم نه ٿيندو. ٽرڪ جي CG مٿي ٿي ويندي ۽ ڪٽي ساڄي يا ڪاٻي پاسي ٽرڪ کي تڪڙو موڙڻ سان، اها اونڌي ٿي سگهي ٿي.

جهاز جي ڪئپٽن آخري وقت تي ڪاٺ جهڙو ڪارگو کڻڻ لاءِ پهرين نهڪر ڪئي، پر پوءِ پينانگ جي آفيس وارن جي Convince ڪرڻ تي ته، پائي ڪڏهن ڪڏهن اصولن کي ڇڏي، پنهنجي ڪمپنيءَ جي پلي لاءِ Risk کڻڻو پوندو آهي، آخرڪار راضي ٿي ويو. هونءَ به اونهاري جا ڏانهن هئا، جن ۾ ملائيشيا جي هن پاسي خليج بنگال ۾ ته طوفان (Cyclones) ۽ مَون سُون جا مينهن رهن ٿا، پر ٻئي پاسي ڏکڻ چيني سمنڊ شانت رهي ٿو. اسان جو جهاز هانگ ڪانگ تائين ايئن هلندو رهيو ڄڻ آرسيءَ مٿان ترڪي رهيو هجي، نه لهر نه لوڏو مليو. هانگ ڪانگ ۾ اڌ ڏينهن ڪن ترسي، هيورشيما (جپان) لاءِ ڪوچ ڪيوسين ۽ پوءِ به موسم ۾ سمنڊ سانتيڪو رهيو. سيئي چوندا رهيا ته چڱو جو اهو فالتو ڪارگو کنيوسين. ڪئپٽن اجايو پئي ڦڏو ڪيو ۽ قاعدا قانون ٻُڌايا. هيڏي ساري آفت ڪا ائين ٻڏندي ڇا؟ ان جيترو ٻيو سامان ملي ها ته اهو به کڻڻ سان ڪجهه نه ٿئي ها. لوڊ لائين (جهاز تي نهيل ليڪ) سمنڊ جي سطح کان اجا گهڻو مٿي آهي.

اسان ڏينهن رات جهاز هلائيندا اچي جپان جي ويجهو پهتاسين. هاڻ ڪو ويهه ڪلاڪن جو پنڌ هو ته، اچي ٿو مينهن جو وسڪارو ٿئي. وسڪارو به اهڙو جو بند ئي نه ٿئي ۽ اڳيان خراب موسم (Typhoon) جي اڳڪٿي. ٻن ٽن ڪلاڪن بعد ان جو به اثر شروع ٿي ويو. پهرين هلڪي هوا، پوءِ تيز، پوءِ واچوڙو ۽ هاڻ طوفاني هوائن سان

گڏ سمنڊ جون لهرون، جهاز جو ڊيڪ اورانگهي وڃڻ لڳيون. ڪاٺ کي جيڪو پاڻي ڇهڻو هو اهو هن ڇهي ورتو ۽ هاڻ اسان لاءِ خطرناڪ حالت هئي. جهاز کي لُڏڻ کان هر صورت ۾ بچائڻو هو، ٻي صورت ۾ جهاز سان گڏ اسان به سمنڊ جي تري ۾ ٿي وياسين. موت جڏهن مٿان اچي سوار ٿيو ته هرڪو ٻولي ئي ٻي ڳالهائڻ لڳو. ڇو ته ڪئپٽن کي ههڙي خطرناڪ ڪارگو کڻڻ کان صاف انڪار ڪرڻ گهربو هو. قانون به اجازت نٿو ڏئي ته اهڙي صورت ۾ ڪاٺ (Lumber) جهڙو ڪارگو کڻو. ڪمپنيءَ کي باقي ڪارگو مان ئي ڪافي فائدو پئي ٿيو، ته هي فالتو کڻڻ جي ڪهڙي ضرورت هئي... وغيره وغيره

آئون ان جهاز تي سيڪنڊ انجنيئر (يعني چيف انجنيئر کان پوءِ ٻي نمبر تي انجنيئر) هوس. چانهه تي ڪئپٽن وٽ برج (ڪنٽرول روم) ۾ ويس. ڪئپٽن چيو ته ڪنهن نموني سان گهٽي کان گهٽي رفتار ڏيو، ته باقي ٽن چئن ڪلاڪن جو پنڌ ڪيئي وڃان. چيومانس، ”انجڻ جي رفتار ته اسان به Maximum پيا ڏيون، پر جهاز کي رفتار ته رب پاڪ ئي ڏيندو. دعا ئي ڪري رهيا آهيون.“ دراصل سامهون جي لهرن ۽ هوا ڪري، جهاز پچنگ به ڪري رهيو هو. يعني جهاز جو ڪڏهن اڳيون حصو مٿي تي ٿيو، ته ڪڏهن سمنڊ اندر هليو ٿي ويو. جنهن وقت سمنڊ اندر هليو ٿي ويو ته، سندس پنيون حصو جنهن ۾ پروپيلر ٿئي، اهو مٿي ڪچي تي آيو ۽ جهاز جو پروپيلر پاڻيءَ ۾ گهمڻ بدران هوا ۾ ڦرڻ تي لڳو. ظاهر آهي جهاز ته تڏهن اڳتي ٿو هلي يا رفتار ٿو حاصل ڪري جڏهن جهاز جو پروپيلر پاڻيءَ ۾ ڦري ٿو. پروپيلر جي هوا ۾ هلڻ ڪري، جهاز جو تيل اجايو هڪ طرف سڙيو ٿي ته انجڻ اوورلوڊ ٻي طرف ٿي ٿي، جنهن ڪري ان جي مختلف حصن تي منفي اثر ٿي ٿيا. ڪئپٽن کي ٻُڌايم ته اسان جو چيف انجنيئر جيڪو هن وقت ڊيوٽي تي آهي، ان ڪوشش ۾ آهي ته جهاز جون پنيون ٽانڪيون تيل ۽ پاڻيءَ سان فل ڪري- جيئن جهاز جو جهڪاءُ پنيان ٿئي ۽ پروپيلر جي ٻاهر نڪرڻ جو وقت ڪجهه گهٽ ٿئي ۽ جهاز کي رفتار ملي سگهي.

”هن رفتار سان هيروشيما تائين ڪيترو وقت لڳندو؟“ مون ڪئپٽن کان پڇيو.

”هيروشيما تائين هلڻ جو ته هن وقت سوچڻ ئي ڇڏي ڏنو آهي.“ ڪئپٽن ٻُڌايو، ”هاڻ رڳو ڪناري جي ويجهو ڪا اُڙ (Shelter) ملي ته اتي هلي جهاز کي لنگر انداز ڪري، ٽائفون (طوفان) جي ختم ٿيڻ جو انتظار ڪريون.“

سامهون جپان جو ڪنارو ئي ڪنارو هو، پر پورچوگال وانگر هي هنڌ به اهڙو جابلو هو، جتي ٻيهڻ ”آ بيل مجهي مار“ جي مصداق هو. زير آب ۽ پاسن کان سنهين سنهين ٽڪرن سان جهاز جو لڳي ڇيتيون ڇيتيون ٿيڻ جو ڊپ هو. يعني”آسمان سي گرا کهجور مين اٽڪا“ وارو حساب هو. بهرحال ڪنهن جي دعا قبول پئجي وئي. هڪ سٽائو هنڌ ملي ويو، جتي سڄي رات انتظار ڪري، ٻئي ڏينهن صبح جو هيروشيما لاءِ نڪتاسين ۽ منجهند ڌاري اچي پهتاسين.

اهي ستر واري ڏهاڪي جا شروع وارا سال هئا، جڏهن جهازن تي هر قسم جو سامان کڻبو هو. ان بعد سگهوئي ڪارون کڻندڙ جهاز (Car carriers) به نڪتا ته ڪاٺ جا ٻُنڊ (Lumber & timber) کڻندڙ جهاز به نڪري پيا، جن ۾ ڪاٺ جو هر قسم حفاظت ۽ سهوليت سان نہ فقط هڪ ملڪ کان ٻئي ملڪ تائين کڻي سگهجي ٿو، پر آسانيءَ سان جهاز تي چاڙهي ۽ لاهي به سگهجي ٿو.

23.رڏن جا جهاز ۽ مسئلا

گذريل مضمون ۾ پاڻ ڪارون ڪئنڊڙ، ڪاٺ ڪئنڊڙ ۽ ٻين جهازن جي ڳالهه ڪئي. جهاز هلائيندڙن ڪي جتي سمنڊ تي رستو ڳولڻ ۽ جهاز هلائڻ لاءِ مشينن کي صحيح رکڻو پوي ٿو، اتي ڪارگو جي حوالي سان هر جهاز تي جيڪي مسئلا ٿين ٿا، انهن کي به مُنهن ڏيڻو پوي ٿو. جيئن تيل ڪئنڊڙ جهازن (Oil tankers) تي باهه لڳڻ جو خطرو ٿئي ٿو. تيل جي ڪري جهاز جي چوڌاري ڌماڪيدار گئسون (Methane، Ethane ۽ پروپين وغيره) رهن ٿيون ۽ معمولي چڻنگ جهاز تي ڌماڪو پيدا ڪري سگهن ٿيون. ان ڪري آئل ٽئنڪر جهاز تي سگريٽ ڇڪڻ جي ته اجازت ناهي، پر ڪا لوهه شيءِ ويندي واچ ۽ڏي به ڊيڪ تي هلڻو ناهي، متان اها جهاز جي لوهي پٽين تي لڳي، ڪا چڻنگ پيدا ڪري ۽ تباهيءَ جو سبب بڻجي. آخر سگريٽ لائيٽر ۾ به هڪ معمولي چڻنگ تڏهن ئي ٿي پيدا ٿئي، جڏهن لوهه جي ٻن ننڍڙن ڦيٿن کي اسان هڪ ٻئي سان رڳڙيون ٿا.
ڪيميڪل ڪئنڊڙ يا ڪمپريسڊ گئسون ڪئنڊڙ جهازن تي ته، اجا به وڌيڪ خبردار رهڻو پوي ٿو، جو پاڻيءَ جي صورت ۾ اها گئس (Liquefied gas) يا مختلف ڪيميڪل، انسان جي جسم کي ته ڇا لوهه کي به ساڙيو رکن، جيئن تيزاب ٿو جلائي. ڪاٺ ڪئنڊڙ جهازن جا پنهنجا مسئلا آهن، جن تي ٿوري به بي خياليءَ ڪري، اهو ڪاٺ جيڪو هلڪو ٿئي ٿو، سمنڊ جو يا مينهن جو پاڻي جذب ڪري، ايترو ته ڳرو ٿيو پوي جو جهاز جي Stability ڪاريو رکي ۽ جهاز ٻُڏيو وڃي. جهاز تي رکيل سامان (Cargo) کي باهه به لڳيو وڃي، جنهن کي وسائڻ جا به بندوبست آهن. جهاز جي چوڌاري پاڻي جام ۽ اڻ ڪئنڊڙ آهي. جهاز جي انجڻ روم توڙي ٻين هنڌن تي اليڪٽرڪ توڙي ڊيزل جا پمپ به جام آهن. رڳو ٻٽڻ کي دٻائڻو آهي ۽ پاڻيءَ سان باهه وسائڻي آهي. پر ڪڏهن ڪڏهن ائين به ٿيندو آهي ته جهاز باهه لڳڻ ڪري تباهه نه ٿيندو آهي، پر باهه وسائڻ ڪري خاص ڪري باهه لڳل ڪارگو ڪنهن قسم جو اناج آهي ته پاڪستان ۾ چانور جام ٿا ٿين. جيڪي اسان جپان يا يورپ جي ملڪن ڏي ڪٽيو ٿا وڃون، سي ڪڏهن ڳوٽين ۾ ته ڪڏهن Bulk ۾، يعني ڦوهارن ذريعي جهاز جا هئچ (گودام) چانورن سان ڀريا وڃن ٿا ۽ ڦوهارن ذريعي ٻاهر ڪڍيا وڃن ٿا. ڪڏهن ڪڏهن اناج جي گدامن ۾ باهه لڳي سگهي ٿي، ان صورت ۾ اسان جي اهائي ڪوشش رهندي آهي ته، باهه لڳل هئچ جا دروازا چڱيءَ طرح بند ڪري، Seal ڪري ڇڏجن، جيئن ٻاهر جي هوا اندر نه وڃي ۽ باهه آڪسيجن جي کوٽ ڪري وسامي وڃي. يا گهٽ ۾ گهٽ ڏينهن به ائين ڪڍي ونجي، جيئن بندرگاهه تائين پهچي وڃجي ۽ بندرگاهه جي فائربرگيڊ کان مدد ونجي، ڇو جو اناج ۾ لڳل باهه جي جيڪڏهن شروعاتي ليول تي ڄاڻ ٿي وڃي ٿي ۽ ٿوري پاڻيءَ سان وسامي وڃي ته صحيح آهي، نه ته گهڻي پاڻيءَ جي حالت ۾ جيتوڻيڪ باهه ته مڪمل طرح وسامي سگهي ٿي، پر ڏينهن ٻن بعد جهاز جون لوهي پٽيون ڦاٽيو پون ۽ سمنڊ جو پاڻي اندر اچي جهاز کي ٻوڙي سگهي ٿو. اهو ان ڪري ٿئي ٿو جو پاڻيءَ ۾ پسڻ ڪري چانور Expand ٿين ٿا ۽ کين جاءِ نه ملڻ ڪري ايڏو ته پريشر Develop ٿئي ٿو، جو جهاز جي لوهي پٽين جا ويلڊ به اڊڙيو پون.
گهٽ مسئلا وهٽ/ چوپايو مال ڍوئيندڙ جهازن (Cattle ships) تي به نٿا ٿين. حيدرآباد کان ڪراچي تائين، يا ڪٽي لاهور کان ڪراچيءَ تائين، رڏن، ٻڪرين يا ڍڳين کي ٽرڪن ۾ پهچائڻ کو اهڙو مسئلو ناهي، پر پاڻيءَ جي جهاز تي انهن کي هزارن جي تعداد ۾ ڍوئڻ، سو به هڪ يا ٻن ڏينهن لاءِ نه، پر ٽن چئن هفتن لاءِ، وڏي سوچ ويچار جي ڳالهه آهي. تيل، ڪارون، ڪاٺ يا اناج ته ائين ئي هيٺ ۾ پيو آهي، پر چوپايو مال ته ساهه واري شيءِ آهي، جنهن جي گاهه پني ۽ پاڻيءَ جو خيال هڪ طرف ڪرڻو پوي ٿو ته، سندن ڇيڻن ۽ ڦولهڙين جو نيڪال ٻئي طرف ڪرڻو ٿو پوي. دنيا جي هڪ ملڪ کان ٻئي ڏي ويندي، رستي تي موسم ۾ فرق اچي ٿو يا هونءَ ئي رکي رکي کين ڪا بيماري ٿي سگهي ٿي ۽ جانورن جون کي بيماريون وچڙندڙ ٿين ٿيون ۽ جڏهن اهي جانور هڪ ٻئي پويان مرڻ لڳن ٿا ته، کين سمنڊ ۾ اڇلڻ به مسئلو ٿيو پوي. سمنڊ ۾ به جتي ڪٿي توهان هر شيءِ اڇلي نٿا سگهو. هي ته هيڏو

سارو جانور ٿيو- سو بہ ھڪ نہ ٻہ، ھي تہ ڍڳن جي حساب سان مرن ٿا. جو جو ڪن جهازن تي ھڪ لک کان بہ مٿي رڍون ٻڪريون چڙھن ٿيون، جن ۾ روز ايتري تعداد ۾ موت ڪا وڏي ڳالھ ناھي.

رڍن ٻڪرين يا ڍڳين جي ٽرانسپورٽ جي، گذريل صدي جي شروعات واري اڌ (1950ع) تائين، ڪا ضرورت نہ پئي. ڪڏھن ڪڏھن ڪي ٻلي نسل جا گھوڙا، اُٺ يا ڍڳيون، مينھن، سانَ ھڪ ملڪ کان ٻئي ملڪ، پالڻ جي شوق لاءِ جهاز رستي ويندا ھئا. جيڪي پوءِ ھوائي جهاز ۾ بہ وڃڻ لڳا. پر پاڻيءَ جي جهاز رستي وڏي پيماني تي ٽرانسپورٽ، ستر جي ڏھاڪي کان شروع ٿي، جڏھن عربن وٽ تيل مان پئسو آيو.

ان ۾ تہ ڪو شڪ ناھي تہ عرب کائڻ پيئڻ جا شوقين آھن. ھنن وٽ جڏھن تيل نہ نڪتو ھو، سخت غربت ھئي، ايتريقدر جو حيدرآباد دکن جو نواب توڙي ٻيا ننڍي ڪنڊ جا ماڻھو، پنھنجون زڪواتون ۽ خيرات، حج دوران عربن ۾ ورھائيندا ھئا، تڏھن بہ روزي تي رھيا ٿي يا وري چڱي طرح گوشت کاڌائون ٿي. پر ان وقت ھنن پنھنجي مڪاني جانور اُٺ تي گذارو ٿي ڪيو. مونکي ياد آھي تہ 1968ع ۾ اسان جو ٻہ ٽي دفعا جڏھن لبنان جي شھرن طرابلس ۽ بيروت اچڻ ٿيو تہ، اھڙن ماڊرن ۽ امير ھنڌن تي بہ بن ڪواب، قيمي جو ٻوڙ يا عرب ملڪن جي مشھور سئنڊوچ- شورما ۾ اُٺ جو گوشت استعمال ٿي ٿيو ۽ پوءِ ڏسندي ئي ڏسندي سڄي عرب دنيا ۾ تيل جي دولت اچي وئي. يورپ ۽ آمريڪا جي شھرن ۾ عرب سير سياحت ڪندي نظر اچڻ لڳا. مون انھن ڏينھن جي سفرنامن ۾ لکيو آھي تہ عربن مان يورپين جي ايڏي ڪمائي ٿي ٿئي، جو لورپول (انگلينڊ) جھڙين ھوٽلن ۾ عربيءَ ۾ لکيل مينو ۽ اشتھار نظر اچن ٿا. عربن جو اھڙي طرح برگر، اسٽيڪ، مئڪڊونالڊ ۽ ڪينٽڪي جھڙين شين لاءِ ٽيسٽ ڊيولپ ٿيو ۽ ڪين اُٺ جو گوشت مڪروہ لڳو. ھو فروزن چڪن (ڪڪڙ جو گوشت)، ڊئنمارڪ ۽ اسپين مان ۽ فروزن مٽن ۽ بيف (رڍ ۽ ڳئونءَ جو گوشت) نيوزيلينڊ ۽ آسٽريليا مان گھرائڻ لڳا. سڄي عرب دنيا ۾ يورپي ۽ آمريڪي فاسٽ فوڊ جون ھوٽلون/ ريسٽورنٽون کُلي ويون ۽ وئي گوشت جي ڊمانڊ وڌندي. ان دوران گوشت سپلاءِ ڪندڙ ڪجھ يورپي ڪمپنين سوچي سمجھي يا غير ارادي طور فراڊ بہ ڪيو ۽ سوئر جي گوشت جو قيمون ڳائي گوشت جي نالي ۾ موڪليندا رھيا- خبر مشھور ٿيڻ تي ھو ڪچو گوشت گھرائڻ بند ڪري، جيئرا جانور گھرائڻ لڳا، جيئن انھن کي پنھنجي اکين اڳيان، اسلامي طريقي سان ذبح ڪيو وڃي.

ھونءَ فروزن گوشت جيڪو اسان عام ڪارگو جهازن جي ڪولڊ اسٽوريج ۾ يا ريفريجريٽيڊ ڪارگو جهازن (Refers) ۾ ڪٽي ايندا ھئاسين، ھاڻ جيئريون رڍون، ٻڪريون ۽ ڍڳيون ڍوئڻ لاءِ ھڪ خاص قسم جا جهاز نڪري پيا. انھن جهازن ۾ جهاز ھلائڻ کان علاوہ جانورن جو خيال رکڻ ۽ کين چارو کارائڻ وارا، صفائي ڪرڻ وارا ۽ جانورن جا ڊاڪٽر پڻ چڙھن ٿا. ان ھوندي بہ خراب موسم ۽ گرميءَ ڪري ڪيترائي جانور مريو وڃن. انجڻ جي خراب ٿيڻ تي انسان تہ ھوا خوريءَ لاءِ ڪمرن مان ٻاھر نڪري، ڊيڪ تي اچي سگھن ٿا. ھيٺرن سارن جانورن کي ڪاڏنھن ڪجي؟ جنريٽر جي بند ٿيڻ تي، جانورن جي لوھي واڙن جو Ventilation سسٽم بند ٿيو وڃي ۽ ٻوسٽ توڙي گرميءَ ڪري، جنھن نموني سان ھي ٻي زبان جانور ڇيچلائي ڇيچلائي مرن ٿا، اھو ھڪ ڏکوئيندڙ نظارو آھي. يا ٻاھ لڳڻ تي اسان انسان تہ ٻيڙين رستي جهاز تان لھيو وڃون، پر معصوم رڍون جيئري ٻاھ حوالي ٿيو وڃن. ڪين سمنڊ ۾ بہ نٽو لاھي سگھجي، جو اھي ڪتي يا ٻلي جيترو بہ تري نٽيون سگھن. رڍ، ٻڪري ھجي يا ڍڳي، سمنڊ ۾ ڪِرڻ بعد اھا ستو ھيٺ ھليو وڃي. ڪيترن ئي يورپي ملڪن ۽ USA جون ”جانورن جو خيال رکڻ واريون تنظيمون“ احتجاج ڪنديون رھن ٿيون تہ، ڳگدام چانورن تي کھل ڪريو ۽ انھن جي ھڪ ملڪ کان ٻي ملڪ ٽرانسپورٽ بند ڪريو، پر ان معاملي ۾ نہ عرب ملڪ گھرائڻ بند ڪندا ۽ نہ وري نيوزيلينڊ، آسٽريليا يا آمريڪا وارا موڪلڻ بند ڪندا. جو تہ انھن ملڪن جي رڍن جي اُن (Wool) مان وڏي ڪمائي آھي. ٻہ ٽي سال رڍن مان اُن ڪيڻ بعد انھن کي ڪوس خاطر، عرب ۽ ڏکڻ اوڀر ايشيا جي ملڪن ڏي موڪليو وڃي ٿو.

دنيا ۾ سڀ کان گھڻو مال (رڍون توڙي ڳائو مال) عرب ملڪ ۽ جپان، ھانگ ڪانگ، ڪوريا، برونائي وغيرہ گھرائي ٿو ۽ سڀ کان گھڻو ايڪسپورٽ آسٽريليا مان ٿئي ٿو. گذريل سال آسٽريليا چاليھ لک رڍون ۽ اٺ لک ڳائو مال، مختلف ملڪن ڏي موڪليو. اھڙيءَ طرح نيوزيلينڊ ۽ آمريڪا وغيرہ ڪوس جا جانور ايڪسپورٽ ڪري ٿو. اڄڪلھ جو ماڊرن جهاز ھڪ لک کان سوا لک ڪن رڍون ڪٽي سگھي ٿو. جهاز تي ڍوئڄڻ وارا ھي

جانور جهاز جي حادثي (ٻڏڻ يا سڙڻ) تي نہ مرن تا ۽ پر ھڪ عام سفر ۾ بہ ڪيترائي جانور بک، گرمي Heat stroke، اُڃ (Dehydration) وگھي مريو وڃن. مون کي ياد آھي تہ 1980ع ۾ جڏھن اسان جو جهاز مالاڪنڊ ملاڪا نار (ملائيشيا) وٽان لنگھي رھيو ھو تہ Farid fares نالي ھڪ Cattle ship، جيڪو آسٽريليا کان ايران لاءِ 41 ھزار رڍون کڻي نڪتو ھو، ان کي باھ لڳي ويئي. جهاز ۾ موجود ماڻھن تہ پاڻيءَ ۾ ٽپ ڏيئي پنھنجي جان بچائي ورتي، پر جهاز سمورين رڍن سميت سڙي خاڪ ٿي ويو. اھڙيءَ طرح 1996ع ۾ UNICEB نالي ھڪ جانورن جي جهاز کي، ھندي وڏي سمنڊ ۾ باھ وڪوڙي وئي ھئي. اھو جهاز آسٽريليا کان ستر ھزار رڍون کڻي اردن وڃي رھيو ھو. منجھس موجود ھڪ رڍ بہ بچي نہ سگھي. ڪجھ سڙي ويون باقي ٻڏي ويون. اھڙيءَ طرح ويجھڙائيءَ ۾ Guernsey express نالي ھڪ جهاز جي خبر پڙھڻ ۾ آئي، جيڪو پئسفڪ سمنڊ ۾ Guam وٽ سورھن سؤ ڍڳين سميت ٻڏي ويو. بھرحال اھي تہ چند مثال آھن جيڪي ھن وقت ياد اچي رھيا آھن. صحيح تعداد تہ تمام وڌو ٿي سگھي ٿو.

ھونءَ ھي رڍن ڍڳين جو ڪاروبار، گذريل ٽيھہ چاليھہ سالن کان وڏي زور شور سان ھلي رھيو آھي، پر عام پبلڪ کي ان بابت چڱيءَ طرح ڄاڻ، ھنن ڏھاڪو کن سالن ۾ ٿي آھي، جنھن ۾ پرنٽ ميڊيا کان علاوہ اليڪٽرانڪ ميڊيا وڏو ڪردار ادا ڪيو آھي. ڪا ڳالھہ دنيا جي ھڪ ڪنڊ ۾ ٿئي ٿي تہ ان ئي وقت ان جي خبر ٻي ڪنڊ تائين پھچيو وڃي. پر اسان واري علائقي (ايشيا ۽ آفريڪا) کان علاوہ يورپ پاسي رڍن جي ھن ڪاروبار جو گھڻو وڳوڙ سال 2003ع ۾ ”ڪورمو ايڪسپريس“ جهاز واري واردات بعد مچي ويو.

ھالينڊ جو ھي اسٽيم جهاز ڪورمو ايڪسپريس Coromo-express 5 آگسٽ 2003ع تي جدي (سعودي عرب) لاءِ 57 ھزار رڍون چاڙھي آسٽريليا جي بندرگاھہ Fermantle مان نڪتو.

اٽڪل سورھن ڏينھن جي سفر بعد ھي جهاز جدي وٽ پھتو ۽ قانون موجب ڪيس سامان (رڍون) لاھڻ کان اڳ ڪلئي سمنڊ ۾ بيھاريو ويو، جتي سعودي عرب جا مقرر ٿيل جانورن جا ڊاڪٽر (Veterinarians) رڍن جي چڪاس لاءِ جهاز تي پھتا. ڪليل ماحول مان ڪيڏي جڏھن رڍن کي جهازن جي لوھي واڙن ۾، ھڪ موسم واري ملڪ کان ٻي موسم واري ملڪ ۾ آندو وڃي ٿو تہ گرمي، ھبس، اٽپوري ڪاڏي ۽ سندن ئي لاٽل گند ۽ پيشاب جي گڏ ٿي وڃڻ ڪري ۽ ذھني Stress ڪري، ھنن کي دستن، سھڪ، بخار، نمونيا جھڙيون ڪيترين ئي بيماريون لڳن ٿيون- خاص Scabby mouth جھڙي بيماري، جنھن کي سنڌيءَ ۾ شايد سمارو سڏيو وڃي ٿو. وات جي ھيءَ بيماري Scabby mouth ھڪ عام بيماري آھي، جيڪا سامونڊي سفر دوران رڍن کي اڪثر لڳي ٿي ۽ ھڪ حد تائين رڍن جو ان بيماريءَ جو شڪار ٿيڻ قابل قبول سمجھيو وڃي ٿو. رڍون گھرائڻ وقت رڍون موڪليندڙ ۽ خريد ڪندڙ جي وچ ۾ معاھدو ٿيندو آھي تہ ڪيتريءَ حد تائين بيمار رڍون قبول ڪيون وينديون.

سعودي عرب ھيءَ جيڪا 57000 رڍن جي کيپ، آسٽريليا کان گھرائي، ان لاءِ سعودي عرب پنج سيڪڙو سمارو (Scabby mouth) بيماري واريون رڍون- يعني 2850 کن جي قبوليت جو معاھدو ڪيو ھو. پر رڍن سان ڀريل ھن جهاز Cormo express جي جڏھن جانورن جي بيمارين جي ماھرن چڪاس ڪئي تہ، بيمار رڍن جو تعداد ڇھہ سيڪڙو کان بہ مٿي ھو. سعدي عرب رڍن جي ھن سموري کيپ کي رد ڪري ڇڏيو ۽ جهاز وارن کي صاف چيو تہ، ھنن رڍن مان بيماريءَ جو انديشو آھي، ان ڪري ھڪ رڍ بہ سعودي عرب جي سرزمين تي لھڻ نہ ڏني ويندي ۽ جهاز ھتان لنگر کڻي ڪنھن ٻئي پاسي ٽري وڃي.

سمارو بيماريءَ کان علاوہ رڍن جي سرسري حالت بہ اثر انداز ٿيل لڳي ٿي. جهازي ماھرن اھو بہ شڪ ڏيکاريو تہ پراڻي ڪٽاري قسم جي جهاز ۽ گھٽ پگھار تي نيم ڄاڻو پورھيتن (Workers) ڪري بہ ائين ٿيو. جهاز ۾ نہ صحيح طرح ھوا جو گذر ھو ۽ نہ اليڪٽرڪ پنکن ۽ بلوئرن ڪم ٿي ڪيو ۽ آگسٽ جھڙي مھيني ۾ جڏھن آسٽريليا ۾ تہ ڪٽي سيارو ٿئي ٿو، پر دنيا جي مٿين اڌ گول ۾، اسان وٽ تہ اونھارو ٿيو ۽ انھن مھينن ۾ بحرِ احمر (ڳاڙھي سمنڊ) جي گرمي ايئرڪنڊيشنرن کي بہ مات ڪري ڇڏيو. بھرحال پنکن ۽ ھوا جي سني گذر جي کوٽ کان علاوہ ھن جهاز ”ڪمورو ايڪسپريس“ جي Desalination plant (سمنڊ جي کاري پاڻيءَ مان مٺو پاڻي

ناهڻ واري مشين) ڪم نٿي ڪيو. جهاز تي چڙهيل پنجاهہ کن جهازين لاءِ ئي پاڻيءَ جو وڏو مسئلو ٿئي ٿو، اتي اڌ لک کن رڍن کي ههڙي گرميءَ ۾ پاڻيءَ جي ڪيڏي ضرورت پوندي هوندي. هڪ رڍ سجي ڏينهن ۾ چار لٽر پاڻي پيئي، تہ بہ روزانو رڍن لاءِ بہ لک لٽر پاڻي جي ضرورت ٿي، جيڪو پاڻي بندرگاهہ مان خرد ڪري نٿو سگهجي، جو پاڻي تمام مهانگو آهي ۽ نہ وري جهاز تي ايڏيون وڏيون ۽ ايتريون ٽانڪيون آهن، جن ۾ ٻن ٽن هفتن جي ضرورت جو پاڻي جمع ڪري ٿو سگهجي، سو جهاز تي پاڻي ناهڻ جي مشين جنهن کي Fresh water evaporator بہ سڏجي ٿو، هجڻ ضروري آهي ۽ هن جهاز وارن ان مشين جي خراب هجڻ جي صورت ۾ ڪيئن پئي ڪم هلايو، سمجهہ ۾ نٿو اچي.

جهاز جي Extraction plant ۾ پڻ مسئلو هو. اها مشين رڍين جي پيشاب ۽ ٻئي گند ڪچري کي چڪي ٻاهر سمنڊ ۾ ڦٽو ڪري ٿي. مشين صحيح طرح ڪم نہ ڪرڻ ڪري، رڍن کي هر وقت ان گند ۾ ٻيهڻو پيو ٿي ۽ انهن کي چارو پڻ خراب حالت ۾ مليو ٿي، جو جو چاري لاءِ جهاز تي الڳ آهر نہ ٿين. اهو مشينن رستي انهن مٿان اڇلايو وڃي ٿو، جنهن جو ڪجهہ حصو رڍن جي پيشاب، ڦولڙين ۽ دستن سان مڪس ٿيو وڃي.

سعودي عرب وارن جو هيءَ رڍن جي کيپ قبول نہ ڪئي تہ، هاڻ هيترا سارا ساهہ وارا ڪيڏانهن وڃن، جن لاءِ گلف جي گرميءَ جو هڪ هڪ ڏينهن عذاب هو. جهاز وارن لاءِ بہ وڏو مسئلو هو. ڪنٽينر، ڪارون، دٻا يا تيل جهڙو ڪارگو هجي تہ جهاز اڱين ئي بيٺو هجي. هتي اڌ لک کن ساهہ وارا جانور هئا، جن جي صفائي جو مسئلو هڪ طرف هو. جنهن جي بدبوءِ ۾ نہ فقط جهاز وارن کي، پر رڍن کي بہ گهوماٽي رهي هئي. ٻئي طرف انهن جي کاڌي پيتي جو مسئلو هو. پنج يا ڇهہ سيڪڙو بيمار رڍون سي بہ سمارو جون مريض ڪو وڏو مسئلو نہ هو، پر هاڻ گهڻا ڏينهن گذرڻ، گرمي ۽ غير هائيجڪ حالتن ڪري روزانو پنجاهہ کن رڍون مري رهيون هيون، جن کي بندرگاهہ وٽ سمنڊ ۾ اڇلي نٿو سگهجي، جو ان مان بيماريون پکڙجڻ جو انديشو رهي ٿو. انهن کي ڪليئي سمنڊ ۾ ئي اڇلڻو پوي ٿو. وڏي ڳالهہ تہ انهن مري ويل رڍن کي هزارن جي تعداد مان ڳولي ڪيڻ بہ هڪ مسئلو آهي ۽ جي ڳولي نٿو ڪيجي تہ انهن مان ڍونڊ جهڙي بدبوءِ ٿي نڪري.

ان دوران آسٽريليا ڪان هنن جا جانورن جا ڊاڪٽر سعودي عرب حڪومت وارن کي Convince ڪرڻ لاءِ آيا تہ، رڍن ۾ بيماري ان حد تائين ناهي جو الڪو ڪرڻ ڪپي، پر سعودي حڪومت جي ڊاڪٽرن، فوڊ ڊپارٽمينٽ ۽ صحت کاتي ڳالهہ نہ مڃي. آسٽريليا وارن جي بہ وڏي بي عزتي ٿي، جو اخباري ۽ اليڪٽرانڪ ميڊيا ذريعي هي قصو ڏينهون ڏينهن مشهور ٿي رهيو هو ۽ آسٽريليا جي هن بلين ڊالر بزنيس کي ڇيهو رسي رهيو هو. رڍن جي آسٽريلوي واپاريءَ جو نمائندو پاڻ هلي آيو ۽ رڍن جي نيڪال لاءِ اوسي پاسي جي عرب ملڪن سان سودو طئہ ڪرڻ لڳو. انهي دوران ڪورمو ايڪسپريس جهاز ٻاهر ڪلي سمنڊ ۾ اچي مئل رڍون ڪجهہ جهاز جي ٻئالرن ۾ ساڙي ۽ ڪجهہ سمنڊ ۾ ٻوڙي اردن جي بندرگاهہ عقبہ ۾ پهتو. اردن وارن چيو تہ هونءَ ڪٽي اسان رڍون خريد ڪريون، پر جيئن تہ هو ٻئي ملڪ لاءِ آيون ۽ انهن جي رد ڪرڻ جي خبر عوام کي چئجي چڪي آهي، ان ڪري هن سودي ۾ وقت جي حڪومت کي سياسي طرح وڏو ڇيهو رسندو.

٢٨ آگسٽ تي جهاز عقبہ کان موٽي وري جدي آيو. ان دوران آسٽريليا ڪان هاءِ ليول جي هڪ ڪميٽي رياض ۾ اچي سعودي حڪومت جي واسطيدار عملدارن سان ڳالهہ ٻولهہ ڪئي، پر آسٽريليا وارن کي ڪاميابي نصيب نہ ٿي. جهاز وارا سعودي عرب مان رڍن جي خوراڪ لاءِ ٻن هفتن جو چارو خريد ڪري دٻئي آيا، پر انهن بہ رڍن کي خريد ڪرڻ ۾ دلچسپي نہ ڏيکاري. اتي سيپٽمبر جي بہ ٻارهين تاريخ ٿي وئي، رڍن جهاز جي لوهي ڪمرن ۾، ايراني نار جي گرمي ۾ سڙنديون رهيون. انهن کي گرميءَ کان بچائڻ لاءِ، جهاز کي ايراني نار مان ڪڍي، عربي سمنڊ ۾ هلائڻ شروع ڪيو، جيئن ڪجهہ تڏي هوا لڳي ۽ رڍن جي روزاني موت ۾ ڪجهہ گهٽتائي ٿئي.

بهرحال قصو ڪٿائڻ لاءِ هتي مختصر طور اهو لکان تہ آسٽريليا وارا اهڙا تہ بيزار ٿي پيا، جو هنن اوسي پاسي جي ڏهہ کن غريب ملڪن جي لسٽ ناهي، انهن جي حڪومتن کي منٿ ميڙ ڪئي تہ مفت ۾ ئي رڍون کڻو، جيئن هڪ طرف جهاز وارن جي جان ڇٽي ۽ ٻئي طرف گگدام جانورن کي جهاز جي قيد کان آزادي ملي، جنهن لاءِ دنيا جون ڪيتريون "جانورن کي ظلم کي بچائڻ" واريون ڪميٽيون گوڙ ڪري رهيون هيون ۽ آسٽريليا بدنام ٿي رهيو هو. انهن ڏهن ملڪن ۾ افغانستان ۽ پاڪستان بہ شامل هئا، پر انهن بہ هيءَ خيرات قبول ڪرڻ کان انڪار

ڪيو. آسٽريليا جي وزيراعظم جان هاورڊ اسيمبليءَ ۾ اهوئي اظهار ڪيو ته، لڳي ٿو ته رڍن جي هن کيپ کي واپس وطن گهرائڻو پوندو.
وزيراعظم جو اهڙو اعلان ٻُڌي ماڳهين سندس ماٺهو مجرجي پيا ته اهي رڍون جن ٻين ملڪن جو چارو کاڌو آهي، انهن کي آسٽريليا جهڙي پاڪ، صاف ڌرتيءَ تي نہ آندو وڃي، جو ٿي سگهي ٿو ته اهي هاڻ ڌارين ملڪن مان ڪن بيمارين جا جراثيم کڻي اچن ۽ جيڪڏهن هنن کي آندو به ويو ته هرهڪ جو ڪئارنٽائين ٿيڻ ضروري آهي- معنيٰ هرهڪ رڍ کي ٿي ڏينهن ڪن خاص ڪمري ۾ رکي، چڱيءَ طرح ميڊيڪل چڪاس ڪئي وڃي. ٻين لفظن ۾ ”ڪسيري جي ڪتي ٽڪي جا ڪائي نان“ يا ”اَٺ آنا اُٺ جا، بارهن آنا ڪٽاٽي. ڪري پئي ڪوهه ۾ ته ڏيڍ رپيو ڪڍائي.“
جهاز کي ايراني نار، ڳاڙهي سمنڊ ۽ عربي سمنڊ ۾ پٽڪندي ڏهين آڪٽوبر ٿي ويو. آخر آسٽريليا جي وزيراعظم ۽ سندس ڪابينا هن بدنصيب جهاز Cormo express کي واپس آسٽريليا گهرائڻ جو اعلان ڪيو. جهاز جئين ئي لنگر ڪنيو ته انجڻ جي بريڪ ڊائون ٿي پيئي. رڍن جو نيڪال جو اڳهين مسئلو، هاڻ جهاز جي انجڻ مٿي جو سور ٿي پئي. نهڻ ۾ ويو ڏينهن پنيان ڏينهن گذرندو. پراڻو جهاز- جهاز جا انجنيئر جيڪا شيءِ کولين اها هٿ ۾. انهيءَ دوران آسٽريليا هڪ پيرو وري اوسي پاسي جي غريب ۽ گهر جائو ملڪن سان لهہ وچڙ ۾ آئي ۽ عراق، سوڊان جهڙي ڪنهن ملڪ قبوليت جو ٿورو گهڻو خيال ٿي ڏيکاريو، ته يورپ ۽ آمريڪا جي ڪجهہ عيسائي ۽ يهودي ٻاون ۽ پنڊتن وٺي گوڙ ٿي ڪيو ته ”رڍن سان ظلم بند ڪريو.“ هنن اڳهين ٽي مهينا ڪن جهاز جي گرمي، گند ۽ Stress ۾ گذاريا آهن. هاڻ ڪنهن مسلمان ملڪ جي حوالي ته نہ ڪريو جو مسلمان وڏا ظالم آهن. ڊورن جي اڌ ڳچي ڪپي هنن کي تڙپائي تڙپائي مارين ٿا. ان قسم جا خط دنيا جي ڪيترين اخبارن ۾ ايندا رهيا. هڪ همراهہ ته خط ۾ اهو به لکيو ته مسلمانن کي ڪو سمجهائي ته خدارا ڳگدام جانورن کي مڏيءَ چريءَ سان ته نہ کهو.
بهرحال ان قسم جي خطن جي جواب ۾ ڪجهہ مسلمانن به خط لکيا هوندا. هڪ يورپي مسلمان (Neo Muslim) جو ملائيشيا جي ڪنهن اخبار ۾ مون به پڙهيو. هو ڪو ڊاڪٽر لڳي ٿو ۽ هن اسلام ڪان اڻ واقفڪارن کي ٻُڌايو ته، اسلام جانور توڙي پکيءَ کي ذبح ڪرڻ لاءِ هميشه تکي چري استعمال ڪرڻ لاءِ تاڪيد ڪئي آهي ۽ ذبح ڪرڻ وقت جانور جي رڳو رت جي نليءَ کي ڪٽيو وڃي ٿو، جيئن هن جي ڪرنگهي جي نس (Spinal card) سلامت رهي ۽ هن جي دل آخر تائين رت کي پمپ ڪري ٻاهر ڪيندي رهي ۽ جانور جو ڦٿڪڻ دراصل هن جي دل ۽ ان سان وابسته نليون Contraction ۽ Expansion جو عمل ٿيون پيدا ڪن. جانور کي ته تڏهن سور ٿئي ٿو، جڏهن هن کي جهٽڪي سان ماريو وڃي ٿو يا هن جو ڪرنگهو ڪٽيو وڃي ٿو. ۽ ڪنهن به جانور کي ڪائڻ کان اڳ، هن جي جسم جو رت خارج ڪرڻ، ان ڪري به ضروري آهي، جو رت ۾ جراثيم ۽ بيماريون ٿين ٿيون، جيڪي ٻئي تائين ٽرانسفر ٿين ٿيون ۽ چوڏهن سؤ سال اڳ جي هن ڳالهہ جي اڄ جي سائنس به تصديق ڪري ٿي.
بهرحال جانورن کي ڊگ لاهڻ لاءِ آسٽريليا جي حڪومت، رڍن کي واپس پنهنجي ملڪ موٽائڻ جو ظاهري طرح اعلان ڪيو، پر ڳجهہ ڳوهہ ۾ هنن آفريڪا جي هڪ ملڪ ارٽيريا وارن سان معاهدو ڪري ورتو. جهاز جي مشينري جيئن ئي صحيح ٿي ته هنن کي ارٽيريا ملڪ جي بندرگاهہ ماساوا (Massawa) وڃڻ لاءِ چيو ويو، جيڪو ڳاڙهي سمنڊ کان ڏينهن ٻن جي پنڌ تي آهي. اهڙي طرح اهي رڍون جيڪي 5 آگسٽ تي جهاز تي چڙهيون 74 ڏينهن بعد 24 آڪٽوبر تي لاٿيون ويون. ايتريون رڍون لاهڻ ۾ ٽي ڏينهن لڳي ويا. (چاڙهائڻ ۾ جيترا ڏينهن لڳن ٿا لاهڻ ۾ ان کان هميشه هڪ ڏينهن وڌيڪ لڳي ٿو.) ارٽيريا وارن کي نہ رڳو رڍون مفت ۾ ڏنيون ويون، پر آسٽريليا وارن کي وڌيڪ خواريءَ کان بچائڻ جي خوشيءَ ۾ هنن ارٽيريا وارن کي ٽي هزار ٽن ڌاري جا ۽ هڪ ڪروڙ ڊالر روڪ پڻ ڏنا. رڍن کي ماساوا بندرگاهہ تي لاهڻ بعد ڪين ٽرڪن ذريعي 25 ڪن ڪلوميٽر پري اسمارا (Asmara) جي چراگاهن ڏي نيو ويو. جهاز جي مالڪن، جهاز هلائيندڙن جو ٿورو مڃيو، جيڪي ايڏي ٻي افعالي ۽ تڪليف واري سفر کان جواب ڏئي پڇي به وڃي سگهيا ٿي.

”We would like to thank our master, officers and crews for their highly professional conduct throughout this trying and stressful period. Their conduct deserves nothing but praise.“

هالينڊ جي هن جهازران ڪمپنيءَ جي چيئرمين Vroon BV جهاز جي هر ماڻهوءَ کي سرٽيفڪيٽ ڏنو. ان کان وڌيڪ جهاز جي ڪمپنيءَ وارا ۽ آسٽريليا جي حڪومت، آفريڪا جي هن غريب عيسائي ملڪ اريٽيريا جي شڪر گذار ٿي، جنهن هنن کي وڏي خفي مان بچائي ورتو ۽ ان بابت اخبارن ۾ بيان آيو هو ته:

”We are extremely pleased that this difficult situation has finally been resolved, which brings to an end the unacceptable stress imposed on the animals as a consequence of the prolonged voyage.“

پراڻي جهازن جي مالڪن جون آڪاٽيون پڙهبيون آهن ته، انهن ڏينهن ۾ جهاز هوا جي آڌار تي هلندا هئا. جهاز جڏهن طوفانن ۾ ٻڏي ويندا هئا ته، انهن جي مالڪن کي اڪثر هارٽ اٽئڪ ٿيندو هو. جهاز ۽ جهازن جي دنيا ۾ جتي انيڪ فائدا آهن، اتي ڪيترا اڻ ڄاتل نقصان پڻ آهن، جن جي صدمي وڳهي اڄ به جهازن جا مالڪ هن جهان مان لاڏاڻو ڪري وڃن ٿا.

دادوءَ جي چيف انجنيئر ظهير بابر، هن جهاز کي ”ڪورمو ايڪسپريس“ جي حوالي سان چيو: ”سائين منهنجا! اسان رڳو جهاز جي مالڪ تي چڙ ڪيون ٿا. اهو نه سوچيو ته هن جو نه ان سفر ۾ الھ تلھ ناس ٿي ويو.“ ۽ پوءِ هن حساب ڪندي چيو:

٥٧ هزار رڍن جي جوهي ۽ مهيڙ جي مارڪيٽ جي حساب سان قيمت پنج هزار رپيہ لڳائجي، ته به اها ٿي 285,000,000 رپيا. اڍائي مهينا ڪن جهاز هليو (بندرگاهه ۾ بيٺو هو ته به جنريٽر ۽ ٻيون مشنيون ته هليون پئي)، ان کان علاوه جهاز هلائيندڙ جا پگهار ۽ کاڌا پيتا، رڍن جي چاري جا پئسا سڀ ملائي، هڪ ڏينهن جو ٿورو خرچ لڳائجي، ته به ہ لک رپيا نہ گهٽ ۾ گهٽ ٿيندو. يعني 75 ڏينهن جو ٿيو 15000,000 رپيا. ٽيهه هزار ٽن ڏارو جيڪو رڍن سان گڏ ڏنو ويو، ان جي اريٽريا جهڙي ڏڪاريل ملڪ ۾ قيمت ٿي 6000,000 رپيا. ان کان علاوه جن کي مفت ۾ رڍون ڏنيون ويون، انهن جي مدد ۽ مهرباني مڃڻ خاطر 60,000,000 رپيا ڏنا ويا. هاڻ رڳو اهي خرچ ڳڻجن ته 366,000,000 رپيا ٿيا، يعني ڇٽيهه ڪروڙ سٺ لک رپيا، جهاز جي مالڪ کي، ڏني نہ ورتي گهران پرٽا پئجي ويا. ان کان ته اهي اڍائي مهينا ڪن جهاز هڪ هنڌ بيٺو هجي ها ته اهو سنو هو.“

جهازن جي چيف انجنيئر ظهير بابر جيئن ئي ڳالهه ختم ڪئي ته، ڪن ۾ چيومانس: ”پوءِ پلا اهو نياڳو جيئرو آهي يا مري ويو؟“

ظهير پنهنجو روايتي ٽهڪ ڏيندي چيو: ”ياءُ منهنجا! شڪر ڪري ته ڪيس پيا به ٽي چار جهاز آهن، جيڪي ڪمائي رهيا آهن، نہ ته هن مالڪ جو موت سيپٽمبر جي پهرئين هفتي ۾ ٿي وڃي ها، جڏهن عربن، اردنين ته ڇا پاڪستان ۽ افغانستان به هن تحفي کي قبول ڪرڻ کان انڪار ڪيو.“

رڍن واري هن جهاز ڪورمو ايڪسپريس جو قصو پهرين مهيني آگسٽ ۾ پاڪستان ۾ ايترو مشهور نہ ٿيو، پر پوءِ جڏهن سعودي عرب، اردن يا ڪنهن ٻئي امير عرب اهي رڍون (جن مان ڇهه سٽ سيڪڙو کي وات جي بيماري لڳي وئي) خريد ڪرڻ کان صاف صاف انڪار ڪيو ته، نيٺ آسٽريليا وارن انهن رڍن مان جان ڇڏائڻ لاءِ عراق، افغانستان، پاڪستان، بنگلاديش جهڙن ملڪن کي مفت ڪٽڻ لاءِ آڇ ڏني. پاڪستان جو نالو ميڊيا ۾ اچڻ سان نہ فقط پاڪستان ۾ پر پاڪستان کان ٻاهر رهندڙ پاڪستاني ماڻهن ۾، ان بابت بحث مباحثا شروع ٿي ويا. آئون انهن ڏينهن ۾ جپان ۾ هوس، جتي مونکي ياد آهي ته پاڪستاني سفارتخاني جي ٻاهر يا نماز جي وقت ٽوڪيو جي مسجد ۾- خاص ڪري جمع نماز تي، اسان جي ماڻهن جا ان خبر بابت تمام گهڻا گرم گرم بحث شروع ٿي ويا. ڪن جو چوڻ هو ته موقعو سنو آهي، مفت ۾ هيتريون ساريون رڍون پيون ملن، جن ۾ فقط هڪ ننڍڙو تعداد سمارو (Mouth scabby) ۾ ورتل آهي، باقي ته سڀ صحيح ۽ سني نسل جون آهن ۽ اها بيماري ڪا Mad Cow وانگر وچڙندڙ يا انسان ذات لاءِ نقصانڪار نہ آهي، جو اسان نخرو ٽا ڪريون. ڪن جو وري اهو

رايو هو تہ اهڙي قسم جي خيرات اسان پاڪستانين کي هرگز هرگز قبول نہ ڪرڻ ڪپي. اسان ڪي فقير تہ نہ آهيون. ڀلا جي غريب آهيون تہ بہ، پلي بک پرم جي شال مَ وجي شان وغيره وغيره.
هن جهاز بابت پاڪستان جي بہ مڙني اخبارن ۾ خبرون ۽ ان تي تبصرا ۽ پڙهندڙن جا خط ايندا رهيا ٿي. اهڙن خطن مان بہ ڪن خطن جي ڪٽنگ پڙهندڙن جي دلچسپيءَ لاءِ هتي ڏيان ٿو. پهريون خط اسلام آباد مان ڪنهن ڊاڪٽر زرينا نالي محترمہ جو آهي...
”...آسٽريليا کان ڪنهن جهاز ذريعي سعودي عرب لاءِ موڪليل اڌ لک کن رڍون، سعودي عرب اهو چئي وٺڻ کان انڪار ڪيو آهي تہ، انهن ۾ ڇهہ سيڪڙو کن (يعني 3000 کن) رڍون بيمار آهن جڏهن تہ هنن جو معاهدو پنج سيڪڙو تائين هو.
آسٽريليا حڪومت طرفان، اهي سموريون رڍون Donation طور پاڪستان کي ڏيڻ جي آڇ ٿي آهي، پر پاڪستان طرفان اهو چئي قبول ڪرڻ کان انڪار ڪيو ويو آهي تہ، رڍن جو ايڏو وڏو تعداد سنڀالڻ مشڪل آهي.
ڪوبہ Donation (امداد) اسان جهڙي غريب ملڪ لاءِ سنڀالڻ ڏکيو ڪم ناهي، جتي چاليهہ سيڪڙو کان مٿي عوام مسيڪي واري ليڪ کان هيٺ آهي. هر رڍ جي قيمت چار پنج هزار رپيا چئي وڃي ٿي. رڍون اتاهين قسم جي پروٽين کان علاوه اُنَ، کير ۽ چمڙو مهيا ڪن ٿيون. اسان جي ملڪ جا ڪيترائي غريب ماڻهن انهن کي پالڻ چاهيندا. انهن مڙني رڍن جي قيمت پندرهن ويهہ ڪروڙ رپيا ٿيندي. جيڪڏهن ڪنهن ڪوکي ۾ ڪجهہ انب خراب آهن يا ڪنهن ٽوڪريءَ ۾ ڪجهہ بيضا خراب آهن تہ، ان جو مطلب اهو تہ نہ آهي تہ هڙ جي هڙ اڇلي ڇڏجي. اسان جي ملڪ جي جانورن جي ڊاڪٽرن کي اڳيان وڌي صلاح ڏيڻ ڪپي تہ آيا ان قسم جي Benign وات جي بيماري واري رڍ جو گوشت کائڻ ۾ ڪو نقصان تہ نہ آهي ۽ آيا اها بيماري ڦهلجندڙ تہ نہ آهي؟ جيڪڏهن اها بيماري ڦهلجندڙ آهي تہ پوءِ اسان کي هيءَ امداد هرگز وٺڻ نہ ڪپي، پر جي اهڙي ڳالهہ ناهي تہ، ان قسم جي آفر قبول ڪرڻ ۾ ڪهڙو مسئلو آهي؟ جيڪڏهن فقط بيمار رڍون نقصانڪار آهن تہ، انهن کي کُهي زمين اندر پوري ڇڏجي يا ساڙي ڇڏجن، باقي 47 يا 48 هزار رڍون جيڪي صحتمند آهن، اهي سنڌ ۽ بلوچستان جي ٻهراڙيءَ وارن علائقن ۾ غريب ماڻهن ۾ ورهائي سگهجن ٿيون...“
اهڙي طرح هڪ ٻيو خط علي ريحان نالي ڪنهن همراهہ جو دبئيءَ مان لکيل آهي. جيڪو 27 يا 28 سيپٽمبر واري انگريزي اخبار ۾ ڇپيو.
”... ڪيتري نہ افسوس جي ڳالهہ آهي جو يورپي، آمريڪي توڙي آسٽريليا جهڙا امير ملڪ، اسان جي ملڪ پاڪستان کي شايد ”ڪچرا ڪُنڊي“ سمجهن ٿا ۽ دنيا جي هر گند ڪچري لاءِ پاڪستان کي Dumping Ground سمجهن ٿا. پوءِ زهريلو مادو (Toxic waste) هجي يا بيمار رڍن جو ڌڻ. ان ذلالت جو اهوئي سبب آهي جو اسان جو ماضي هميشهہ هنن اڳيان جهڪندي گذريو آهي.
اُميد تہ اسان جي حڪومت جو بيمار رڍن کي قبول ڪرڻ وارو انڪار قائم رهندو ۽ ڪنهن بہ مرحلي تي هائوڪار نہ ڪئي ويندي، ڇو جو اجا تائين رڍن جي مستقبل جو فيصلو نہ ٿيو آهي ۽ بقول آسٽريليا حڪومت جي، ان سلسلي ۾ سندن ڳالهيون ڪنهن ويجهڙائيءَ واري ملڪ سان ڳجهہ ڳوهہ ۾ هلي رهيون آهن. اُميد تہ اهو ملڪ اسان جو ملڪ نہ هوندو...
پاڪستان جي انڪار ڪرڻ تي آسٽريليا کي ناراض نہ ٿيڻ ڪپي، جو هنن رڍن ۾ مقرر تعداد کان وڌيڪ بيمار آهن ۽ اهي رڍون جيڪي سعودي عرب ۾ رهندڙن لاءِ هاڃيڪار آهن، اهي اسان جي ماڻهن لاءِ بہ نقصانڪار آهن...“

24.اهڙا جهاز جن ۾ ريل گاڏيون بہ چڙهن

گذريل مضمونن ۾ پاڻ پاڻيءَ جي مختلف جهازن جي ڳالهہ ڪري رهيا هئاسين تہ اڳ ۾ تہ فقط هڪ ئي قسم جا جهاز Cargo ships هوندا هئا. ان وقت جا ويندي مسافر بردار جهاز (Passenger ships) بہ اڌ گابرا ”ڪارگو جهاز“ هئا. تيهہ سال ڪن حاجين کي جدي کڻي ويندڙ پئسينجر جهاز ”سفينہ حجاج“ ڪارگو جهاز ئي تہ هو، جنهن جي سامان جي هئچن (گگدامن) ۾، ويچارا حاجي پنهنجي سامان سميت سٽجي جدي ويندا هئا. بهرحال گذريل صديءَ جي ٻئي اڌ ۾ سامان ۽ سفر جي نوعيت مطابق جهاز ٺهڻ تي پيا... ڪارن کي ڪڻندڙ جهاز، وهٽن کي کڻندڙ جهاز (Live stock ships)، تيل کڻندڙ جهاز، ڪاٺ کڻندڙ جهاز، ڪيميڪل کڻندڙ جهاز، ڳوٿين بنا Bulk ۾ اناج ڍوئيندڙ جهاز وغيره، نڪري پيا. هڪڙا ريفر نالي جهاز پڻ آهن، جيڪي فروزن سامان کڻن ٿا. انهن جي هئچن (گدامن) کي مشينن رستي بيحد ٿڌو رکيو وڃي ٿو. گوشت کڻڻ جي صورت ۾ 20- ڊگريون ۽ مڇي کڻڻ لاءِ 30- جي لڳ ڀڳ ٿڌڪار رکي وڃي ٿي جو ايتري ٿڌ ۾ گوشت يا مڇي ڇهہ مهينا رکڻ سان بہ خراب نٿي ٿئي. ميوو ۽ ڀاڄيون کڻي هلڻ ۾ انهن جهازن جي گدامن جو ٽيمپريچر 5+ رکيو وڃي ٿو ۽ ان سان گڏ ميون ۽ ڀاڄين مان نڪرندڙ ڪاربن ڊاءِ آڪسائيڊ گئس کي ٻاهر ڪيڻ لاءِ لڳاتار Exhaust فئن جو بندوبست ڪرڻو پوندو آهي. بهرحال هي ڪم جهاز هلائيندڙ انجنيئرن جو ٿئي ٿو، جيڪي مئرين انجنيئرنگ جي تعليم حاصل ڪرڻ دوران ”ايئرڪنڊيشنگ ۽ ريفريجريشن“ جهڙا سبجيڪٽ پڻ پڙهن ٿا.

آسٽريليا وارا، مسلمان ملڪن لاءِ تہ حلال ۽ پاڻ ذبح ڪرڻ جي چڪر ۾ جيئريون رڍون ۽ ڊگهيون ”ڍورن جي جهازن“ ۾ موڪلين، باقي ٻين ملڪن لاءِ ڪُنل ۽ فروزن گوشت هنن ريفر جهازن ذريعي وڃي. جهاز تي چاڙهڻ کان بہ ٽي ڏينهن اڳ، رڍن يا ڊگهين کي ڪُهي سندن گوشت کي ڪناري جي ڪولڊ اسٽوريج ۾ رکيو وڃي ٿو، جيئن اهو اندر تائين پٿر ٿي وڃي. پوءِ اهو گوشت جهاز جي ٿڌن گدامن ۾ پريو وڃي ٿو. جهاز تي مقرر آفيسر وچ وچ مان، ڪنهن ڪنهن فروزن جانور جي گوشت ۾، هڪ فٽ ڪن ڊرل ”اليڪٽرڪ مشين“ ذريعي داخل ڪري، مطمئن ٿئي ٿو تہ اهو گوشت واقعي فروزن حالت ۾ جهاز ۾ چڙهي رهيو آهي. پوءِ هڪ دفعو جهاز تي چڙهڻ بعد جهاز جي انجنيئرن جي ذميواري آهي تہ، هو سڄو سفر- ٻن ٽن هفتن جو يا مهيني ڏيڍ جو، هر وقت گهربل ٿڌ قائم رکن. بندرگاهہ اچڻ ۽ سامان لاهڻ تي سامان جا مالڪ هڪ تہ جهاز جو لاگ بڪ ڏسن ٿا تہ واقعي اهو گهربل ٽيمپريچر Maintain ڪيو ويو يا نہ- جنهن جو رڪارڊ ڇئن ڇئن ڪلاڪن بعد لکيو ويندو آهي. ان کان علاوه سامان جي مالڪ جا سرويئر، وچان وچان فروزن رڍ يا ڊگهي ڪڍي، ان جي اندر ساڳو سوئو (Drill) اندر تائين وجهي، دلجاءِ ڪن ٿا تہ اها ٿڌ اندر تائين آهي يا نہ.

مٿين ريفر جهازن تي انجنيئرن کي، جهاز جي انجڻ جو فڪر هڪ طرف ڪرڻو پوندو آهي تہ ٻئي طرف ڪارگو کي ٿڌو رکڻ جو- جو ڪڏهن ڪڏهن اهو فروزن سامان اِهڙي نوعيت جو هوندو آهي، جو ان جي قيمت جهاز جي قيمت کان گهٽ هوندي آهي ۽ سامان خراب ٿيڻ تي جهاز جو مالڪ جهاز وڪڻي، تہ بہ سامان جي قيمت ادا ڪري نہ سگهندو. هڪ اهڙي ريفر جهاز تي آئون ٽرڊ انجنيئر هوس، جنهن تي فروزن ڪارگو ”ڪنگ پران“ هئا، جيڪي اسان انڊونيشيا مان جپان لاءِ کنيا هئا. بهرحال جيئرن جانورن جي جهاز (Cattle ship) کان وري بہ ريفر جهاز صاف سٿرا ۽ سڪون وارا ٿين ٿا.

پئسينجر جهازن جو گذريل صديءَ جي ٻئين ۽ ٽئين چوٿين ۾ وڏو ذوم ڌڙاڪو ۽ شانُ مانُ رهيو. يا ڪٿي چئجي تہ ٽائٽنڪ جهاز کان ڪُئين ميري ۽ ايلزبيٿ جهازن تائين. پر هاڻ جهازن جا مالڪ پئسينجر جهازن تي پئسو نٿا لڳائين. شروع جي ڏينهن ۾ پئسفڪ ۽ ائٽلانٽڪ سمنڊ ٽپائڻ، پئسينجر جهازن جو اهم ڪم هوندو هو. ماڻهو يورپ کان آمريڪا يا آمريڪا کان يورپ ڪيئن اچن؟ هو هنن وڏن پئسينجر جهازن ۾ آيا ٿي، پر پوءِ گذريل صدي جي ستر واري ڏهاڪي کان جيئن ئي تيل جا اگهہ چڙهڻ لڳا ۽ ٽڪيٽون مهانگيون ٿيون ۽ سڀ کان وڏي ڳالهہ تہ وڏا وڏا هوائي جهاز نهي پيا، جن ۾ سفر ڪرڻ سان پاڻي ۽ وقت جو بچاءُ ٿيڻ لڳو تہ، ماڻهن پاڻيءَ جي

مسافر جهازن (Passenger ships) ۾ سفر ڪرڻ گهٽائي ڇڏيو. هاڻ جيڪي پئسينجر جهاز ۽ فيريون هلي رهيون آهن، اهي سير سياحت لاءِ آهن. يورپ جي هڪ ملڪ کان ٻئي ۾ ڪٽي وڃن ٿيون. يا هانگ ڪانگ ۽ سنگاپور کان عرب ملڪن ڏي ڪٽي اچن ٿا يا وري آمريڪا کان برمودا، بهاما ۽ ٻين اهڙن خوبصورت ٻيٽن تي، ماڻهن کي موڪلون ملهائڻ لاءِ وٺي وڃن ٿا.

فيري پڻ جهاز ئي آهي، بلڪ عام ماڻهوءَ کي تہ جهاز ۽ فيريءَ ۾ فرق ئي نظر نہ ايندو. اڄڪلهہ يورپ ۽ ڏور اوڀر جي ملڪن (جپان، هانگ ڪانگ، ملائيشيا) پاسي ”فيريون جهاز“ مسافرن کي هڪ هنڌکان ٻئي هنڌ پهچائين ٿيون. فيريون گهڻو ڪري سمنڊ جو ننڍڙو حصو اڪارين ٿيون. جيئن هانگ ڪانگ ٻيٽ کان ڪولون، پينانگ ٻيٽ کان بٽرورٿ شهر (ملائيشيا). انهيءَ ٻنهي هنڌن تي هاڻ وڏيون پليون بہ ٺهي ويون آهن ۽ فيري رستي گهٽ ماڻهو سفر ڪن ٿا، پر جڏهن ستر ۽ اسي واري ڏهاڪي ۾ آئون اتي رهندو هوس تہ، هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ وڃڻ لاءِ هر ڪنهن فيري استعمال ڪئي ٿي. انهن فيرين ۾ نہ فقط مسافر پر انهن جون موٽر ڪارون ۽ موٽر سائيڪلون بہ هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ انهن سان گڏ فيرين ۾ سمنڊ پار ڪن. سئيڊن جو ڏاکڻو شهر ۽ بندرگاهہ مالمو، جتان مون مئرين انجنيئرنگ ۾ پوسٽ گريجوئيشن ڪئي، اتي تہ فيرين جو ڏاڍو رواج آهي. صبح کان رات جو ٻارهين تائين، اڌ اڌ ڪلاڪ بعد مالمو (سئيڊن) کان ڪوپن هيگن (ڊينمارڪ) مختلف ڪمپنين جون فيريون ۽ ”هُوور ڪرافٽ“ هلن ٿا، جيڪي نہ فقط مسافر ۽ سندن ڪارون هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ تائين ڍوئين، پر بسون پڻ. ان کان علاوه ڪجهه فيريون پولينڊ، جرمنيءَ ۽ انگلينڊ تائين بہ وڃن، جيڪو هڪ ڏينهن کان ٻن ڏينهن جو سامونڊي سفر ٿئي. مالمو ۾ تعليم دوران ڪڏهن ڪڏهن مونکي فيلڊ ٽرپ لاءِ جرمنيءَ جي شهر فليزنبرگ جي ٽيڪنيڪل يونيورسٽي وڃڻو پوندو هو، جتي پهچڻ لاءِ ڪڏهن ٻاءِ ايئر ويندو هوس تہ ڪڏهن ٽرين رستي. سئيڊن، ناروي ۽ فنلئنڊ بالٽڪ سمنڊ جي ڪري، باقي يورپ کان ڪٽيل آهي، سو سوال تو پيدا ٿئي تہ، سئيڊن مان ريل ذريعي جرمني ڪيئن ٿو پهچي سگهجي؟ مالمو جي ريلوي اسٽيشن تي سئيڊن کان علاوه جرمني جي شهرن جون ٽڪيٽون وڪامندو ڏسندو هوس تہ، مونکي بہ حيرت ٿيندي هئي. پوءِ سال کن جي رهائش بعد فائنل ييئر ۾، مونکي جڏهن جرمني وڃڻو پيو تہ سيني صلاح ڏني تہ، اوڏانهن وڌو پاڙو ڏيئي ٻاءِ ايئر چو ٿو وڃان. سو پوءِ آئون بہ ٻاءِ ٽرين جرمني وڃڻ لڳس، جيڪو سفر نہ فقط آرامده ۽ خوبصورت نظاري وارو ٿي ٿيو، پر هوائي جهاز کان سستو پڻ. مالمو شهر جي وچ واري ريلوي اسٽيشن Malmo central تان جرمني جي شهر فليزنبرگ جي ٽڪيٽ وٺي ريل گاڏيءَ ۾ چڙهندو هوس، جيڪا ڪجهه وقت خشڪي (زمين) تان هلي بندرگاهہ ۾ داخل ٿيندي هئي، جتي اها جرمني ويندي فيريءَ ۾ داخل ٿي ويندي هئي. اها فيري ايڏي تہ وڏي ٿي ٿئي جو ان ۾ تي چار ريل گاڏيون بيهيو رهن. ريل گاڏين جي بيهڻ لاءِ انهن فيرين تي زمين جهڙا ريل جا پٽا ٿين. هي فيريون بندرگاهہ ۾ جيتيءَ سان ائين لڳي بيهن ٿيون، جو انهن ۾ نهيل ريل جا پٽا بندرگاهہ جي پٽن سان نهڪيو بيهن. مالمو يا ٻين شهرن کان ايندڙ ريل گاڏيون هنن پٽن ذريعي فيريءَ ۾ داخل ٿيو وڃن. پوءِ فيري هلڻ مهل مسافر جي چاهين تہ ريل گاڏيءَ ۾ ئي وينا رهن يا ان مان ٻاهر نڪري فيريءَ جي ڊيڪ تي اچي، سمنڊ جو نظارو ڪن يا فيريءَ جي ريسٽورنٽ ۾ چاهہ/ ڪافي پيئن.

ڪجهه ڪلاڪن بعد جڏهن سمنڊ جو اهو حصو پورو ٿيو وڃي تہ، فيري جرمنيءَ جي سرزمين جي ڪنهن بندرگاهہ ۾ اچيو بيهي، جتي پڻ ڪناري کان وٺي ريل جا پٽا نهيل آهن. هڪ دفعو وري فيريءَ کي اهڙي طرح بيهارين جو ان ۾ نهيل ريل جا پٽا ٻاهر جي پٽن سان پچي بيهن ٿا ۽ ٽرين آسانيءَ سان انهن پٽن تي اچي، جرمنيءَ جي مختلف شهرن ڏي رواني ٿيو وڃي. ڪا ڪا ٽرين تہ اڃا بہ پري فرانس جي ريلوي اسٽيشن تائين هلي وڃي ٿي. مسافرن جون ٽڪيٽون، پاسپورٽ ۽ ويزائون، ريل گاڏي هلندي يا فيري ۾ چيڪ ٿيندا رهن ٿا

25.دنيا جا خوبصورت مسافر جهاز

گذريل صديءَ ۾ پئسينجر جهازن، سڀ کان گھڻا مسافر، يورپ ۽ آمريڪا وچ ۾ ڍوئيا. ٽائٽينڪ جهاز کان وٺي نارمنڊي ۽ ”ڪُئين مئري تو“ تائين چا تہ اھي جهاز نھيا! اھي جهاز State of Art جي عڪاسي ڪن ٿا. اھي جهاز سترھين ارڙھين صديءَ جا عقوبت گھر نہ ھئا، جن ۾ آفريڪا جا شيدي غلام پورھئي خاطر آمريڪا، جانورن کان بہ خراب حالت ۾ ڍوئيا ويا ٿي. گذريل صديءَ جا پئسينجر جهاز جن مان ڪجھ اڃا بہ ھلي رھيا آھن يا پراڻن کي ڍاھي ساڳي نالي سان نوان ناھيا ويا آھن، سمنڊ تي ترندڙ ”فائيو اسٽار ھوٽلون“ آھن، جن ۾ مسافرن لاءِ اھڙين ھوٽلن جھڙا ڪمرا، سئمنگ پول، اندور ۽ آئوٽ ڊور راندين جا ميدان، شاپنگ سينٽر، ريسٽورنٽون ۽ پب ۽ ڊانس ھال آھن. اھڙن سھڻن جهازن ناھڻ ۽ ھلائڻ ۾ جرمني، اٽلي، فرانس ۽ برطانيہ اڳيان اڳيان رھيا آھن. ھتي اسان انگلينڊ جي ھڪ ٻن مسافر بردار جهازن جو ذڪر ڪنداسين، جو اسان جو ان ملڪ سان واسطو ھجڻ ڪري، ان سان گھڻو لھ وچڙ ۾ آھيون ۽ انھن جا جهاز ڪڏھن ڪڏھن نندي ڪنڊ جي بندرگاھن: ڪراچي، ممبئي (بمبئي)، ڪولمبو، پينانگ ۽ سنگاپور بہ ايندا رھيا آھن.

ڪُئين مئري (Queen Mary) مسافر جهاز، 1936ع کان وٺي 1967ع تائين مسافرن کي ائٽلانٽڪ سمنڊ اڪارائيندو رھيو- يعني انگلينڊ ۽ نيويارڪ جي وچ ۾ ھلندو رھيو. ھي جهاز 1020 فٽ ڊگھو، 120 فٽ ويڪرو ۽ 180 کن فٽ اتاھون- يعني ھر ماڙ 12 فٽ ڪن ونجي تہ بہ 10 ماڙ اتاھين عمارت جيڏو ٿيو، جنھن مان 40 فٽ کن سمنڊ اندر رھيو ٿي. جهاز کي ھلائڻ لاءِ اسٽيم ٽربائين ھئا ۽ جهاز جي رفتار 30 کن ناٽ (Knot) ھئي، معنيٰ ڪلاڪ ۾ 30 کن ناٽيڪل ميل ھليو ٿي، جيڪي پنھنجي خشڪيءَ جا 55 ڪلوميٽر ٿيندا. پاڻيءَ جي جهاز لاءِ اھا تمام گھڻي رفتار مڃي وڃي ٿي. ان جو ان مان اندازو لڳائي سگھجي ٿو تہ اُسي واري ڏھاڪي ۾ مون جيڪي جپان ۽ جرمنيءَ جا ماڊرن ۽ آٽوميٽڪ جهاز ھلايا انھن جي بہ 25 ناٽن کان مٿي رفتار نہ ھئي ۽ اڄ بہ عام جهازن جي اھائي رفتار رھي ٿي. فقط نيول (فوجي) جهاز ئي، انھن پئسينجر جهازن جي رفتار سان مقابلو ڪري سگھن ٿا.

ھن جهاز ۾ جهاز ھلائيندڙن ۽ ڪم ڪندڙن کان علاوه 2200 مسافرن جي سفر جي گنجائش ھئي، جن مان 776 فرسٽ ڪلاس ڪئبن وارا ٻيا ٽوئرسٽ ڪلاس ۽ ٽرڊ ڪلاس جا مسافر سفر ڪري سگھيا ٿي. ھي جهاز ڪُنارڊ (Cunard) جهازران ڪمپنيءَ اسڪاٽلينڊ جي جان براؤن ڪمپنيءَ کان 1934ع ۾ نھرايو ۽ 1936ع کان ھن سفر جي شروعات ڪئي. نہ تہ ان کان اڳ ائٽلانٽڪ سمنڊ ڪراس ڪرڻ لاءِ ماڻھن جرمنيءَ جي جهازن ”بريمين“ ۽ ”يوروپا“ تي سفر ڪيو ٿي. انگلينڊ وارن ”ڪُئين مئري“ جهاز کان پوءِ يڪدم ھڪ ٻيو جهاز ”ڪُئين ايلزبيٿ“ پڻ ھلايو ۽ ٻئي جهاز گڏجي، ھر ھفتي ۾ ٻہ دفعا ايڪسپريس سروس سرانجام ڏيڻ لڳا. يعني ھڪ جهاز انگلينڊ کان آمريڪا روانو ٿيو ٿي تہ، ان وقت ٻيو جهاز آمريڪا کان انگلينڊ لاءِ نڪتو ٿي. ھي سلسلو ٻي وڏي لڙائي شروع ٿيڻ تائين ھلندو رھيو. ان بعد ھي ٻئي جهاز رنگ بدلائي آمريڪي فوجين کي انگلينڊ ڍوئيندا رھيا، پر ھي سڀ ڪم لڪ چپ ۾ ھلندا رھيا. جرمنيءَ جي اڊولف ھٽلر ڪُئين مري جهاز کي ٻوڙڻ لاءِ اڍائي لک ڊالر انعام رکيا ۽ يو بوٽ جي ڪمانڊر کي ”آئرن ڪراس“ جو ايوارڊ ڏيڻ جو وعدو ڪيو، پر ڪنھن نموني سان ھي پئسينجر جهاز بچندو رھيو ۽ جنگ جي خاتمي بعد ھڪ دفعو وري ڪُئين مري انگلينڊ ۽ آمريڪا وچ ۾ مسافر ڪڻندو رھيو، پر پوءِ 1958ع کان جيئن ئي آمريڪا ۽ ڪئناڊا جي وچ ۾ جيٽ ھوائي جهاز جي شروعات ٿي تہ، ھنن پاڻيءَ جي جهازن ۾ مسافرن جو تعداد گھٽجڻ لڳو ۽ سٺ واري ڏھاڪي جي شروع وارن سالن ۾- خاص ڪري سياري جي موسم ۾ تہ اھا وڃي حالت ٿي، جو ڪيئن مئري جهاز تي مسافرن جي تعداد کان گھڻا تہ جهاز جي عملي جا ماڻھو نظر اچڻ لڳا. آخر 1967ع ۾ ھن جهاز جو سفر بند ڪيو ويو، جو جو چڙھندڙ مسافرن جي پاڙي مان جهاز جي تيل پاڻي ۽ جهاز تي ڪم ڪندڙ ماڻھن جا پگھار بہ نٿي نڪري سگھيا. جهاز کي وڪري لاءِ اعلان ڪيو ويو ۽ ڪيترين ئي اسڪرئپ ڪمپنين وڏا وڏا واڪ ڏنا- خاص ڪري جپان جي ڪمپنين، جن کي لوھ، ٽامي، پتل ۽ ٻين ڌاتن جي سخت ضرورت

هئي. بهرحال آمريڪا جي هڪ ڪمپنيءَ جي هن نيلام ۾ جيت ٿي، جنهن هن جهاز کي ان وقت کان لانگ بيچ، ڪئليفورنيا ۾ اچي بيهاريو. هن جي مرمت ۽ تبديليون ڪري منجهس ريسٽورينٽون، ميوزم ۽ ڪئسينو ٺاهيا ۽ 1971ع کان اڄ تائين دنيا جا ٽوئرسٽ، هن ”هڪ هنڌ بيٺل“ جهاز تي گهمڻ لاءِ ايندا رهن ٿا. منجهس W6RO (وسڪي سِڪس روميو آسڪر) نالي FM ريڊيو اسٽيشن بہ آهي.

سن ۱۹٦۷ع ۾ ڪُئين مري جهاز جي سروس بند ڪرڻ بعد، سندس ڀيڻ ساٿي جهاز ”ڪُئين ايلزبيٿ“ کي بہ ٻئي سال (1968ع) کان سروس مان ڪڍيو ويو. پر ڪُئين ايلزبيٿ پراڻي جهاز جي سروس ختم ڪرڻ بعد، ساڳي نالي سان نئون جهاز ٺاهي 1969ع کان شروع ڪيو ويو، جيڪو اڄ تائين هلي رهيو آهي. پراڻو ايلزبيٿ فلاڊلفيا (USA) جي هڪ سوداگرن جي ٽولي خريد ڪري، ان کي فلوريڊا جي بندرگاهہ Port Everglades ۾ اهڙيءَ طرح هوٽل ڪري رکيو، جيئن ڪئليفورنيا ۾ ڪُئين مئري آهي. پر بدقسمتيءَ سان ايلزبيٿ جهاز تي بار بار جا ڪجهہ اهڙا حادثا ٿيا جو مالڪ گهبرائجي ويا ۽ 1970ع ۾ هانگ ڪانگ جي هڪ تمام امير چيني سيٺ C.Y.Tung کي وڪڻي ڇڏيائون. هانگ ڪانگ جو هي چيني همراهہ مسٽر ٽُنگ ”اورينٽ اوور سيز لائين“ جهازران ڪمپنيءَ جو مئنيجنگ ڊائريڪٽر بہ آهي، هُن هِن جهاز کي هلنڊڙ چلنڊڙ يونيورسٽي ٺاهڻ جو ارادو ڪيو ۽ هن جهاز جو نالو ڪُئين ايلزبيٿ ڊهرائي ”Sea wise University“ رکيو.

جهاز ۾ ليڪچر رومز، لئبرريون ۽ ٻيون شيون ٺهڻ دوران، هڪ ڏينهن اوچتو ئي اوچتو هن مرمت هيٺ آيل جهاز کي مختلف هنڌن تي باهہ اچي لڳي، جيڪا باهہ بعد ۾ دهشتگردي (Arson) سمجهي وئي. جيتوڻيڪ هي جهاز ٽانگهي پاڻيءَ ۾ بيٺو هو، پر باهہ جي ڪري اونڌو ٿي ويو. هيءَ 1972ع جي ڳالهہ آهي. جهاز سال بہ ان اونڌيءَ پوزيشن ۾ ئي رهيو. 1973ع ۾ بہ ٽي دفعا اسان جي ۽ اسان جي جهازران ڪمپنيءَ جي ٻين جهازن جو بہ هانگ ڪانگ ۾ اچڻ دوران، هن اونڌي ٿيل ڪُئين ايلزبيٿ جي پرسان بيهڻ ٿيو ۽ اسان هن جهاز جي زنگ لڳل جسم (Hull) ۽ ان تي ٿهيل سپن، ڪيڪڙن ۽ ڪيترن سامونڊي ڪينئن ماڪوڙن جي نهيل گهرن ۽ سامونڊي گاهہ (Sea growth) کي ڏسي، ننڍپڻ جو پڙهيل اهو شعر ياد ايندو هو تہ: ”کهنڈرات بتاتے ہیں عمارت عجیب تہی“

هي اهو شان شوڪت وارو جهاز هو جنهن تي سڄي برطانيہ کي فخر هو ۽ فقط ڏهہ سال اڳ 1963ع ۾ تعليم دوران ”مئرين اڪيڊمي، چٽگانگ“ جي ڪلاس روم ۾ ”Ship construction“ جي پيرڊ ۾، انگريز پروفيسر ڪئپٽن واٽڪنسن، هن جهاز جي بناوت ۽ شان بابت ليڪچر ڏيندو هو. ”اڄ اهو جهاز تنگون ٽيڙي اونڌو ٿيو پيو آهي. رات جي وقت تہ هن تي ڪا ميڻ بتي بہ نٿي ٻري. روشنين جي شهر جهڙي هن سمنڊ تي ترندڙ جهاز تي، هاڻ رات جي وقت اهڙي تہ اونداهہ ڪارونيار رهي ٿي، جو ان جي پرسان بيڙيءَ ۾ لنگهندي ڊپ ٿو ٿئي.“ مٿيون سٽون منهنجي 1973ع واري ڊائري جي هڪ صفحي تي لکيل آهن، جيڪي سٽون مون هانگ ڪانگ ۾ لنگر انداز ٿيل جهاز اير وي چناب تي لکيون هيون. سن ۱۹۷۵ع جي شروع وارن مهينن ۾ هن جهاز کي اتي ئي اسڪرئپ ڪيو ويو يعني سندس لوهي جسم جا ٽڪرا ٽڪرا ڪري، رديءَ جي اگهہ تي ڪباڙين کي وڪيو ويو.

توهان جي جيمس بانڊ جي فلم The man with the Golden gun ڏٺي آهي تہ ان ۾ هن اونڌي ٿيل ”راڻي ايلزبيٿ“ جهاز کي ضرور ڏٺو هوندوَ. هيءَ فلم 1974ع ۾ نهي هئي ۽ هن جهاز کي MI6 جو هيڊ ڪوارٽر ڏيکاريو اٿن.

”ڪُئين مئري“ جهاز بہ ڪيترين ئي فلمن ۾ نظر اچي ٿو، خاص ڪري Pearl Harbour نالي فلم ۾. هن جهاز جي سروس مان نڪرڻ بعد هن نالي سان يڪدم ٻيو جهاز نہ ٺهرايو ويو. ”ڪُئين مئري ٽو“ نئون جهاز جيڪو فقط ”QM2“ بہ سڏجي ٿو، 2003ع ۾ نهي راس ٿيو ۽ دنيا جو وڏو، ڊگهو ۽ ويڪرو پاڻيءَ جو مسافر جهاز آهي. پئسينجر جهاز QM2 تي سفر ڪندڙن لاءِ 15 ريسٽورنٽون ۽ بار (Bars) آهن. ان کان علاوه پنج سئمنگ پول، هڪ ڪسينو، هڪ ڊانس هال (Ballroom)، هڪ سئنيما هال ۽ ٿيٽر ۽ هڪ Planetarium آهي. جهاز کي هلائڻ لاءِ گئس ٽربائين ۽ ڊيزل انجڻيون ۽ چار پروپيلر آهن. هي جهاز انگلينڊ کان آمريڪا هلي ٿو.

جهاز QM2 پنهنجو پهريون سفر (Maiden Voyage) 12 جنوري 2004ع تي انگلينڊ جي بندرگاهہ Southampton کان فلوريڊا ڪيو. هي جهاز اٿاويهين اولمپڪس ۾، جيڪي اٿينس (يونان) ۾ ٿيون، جهاز هوٽل طور يونان جي بندرگاهہ Piraeus ۾ وجي لنگر انداز ٿيو هو، جنهن تي برطانيہ جو وزيراعظم ٽوني بليئر ۽ هن جي زال چيري، فرانس جو صدر Jacques Chirac، موجوده بش جو والد جارج ايڇ. ڊبليو بش ۽ آمريڪا جي باسڪيٽ بال ٽيم جا رانديگر ۽ ٻيا اهم ماڻهو، هن جهاز تي اولمپڪ راندين دوران ہ هفتا رهيا.

گذريل سال QM2 سڄي دنيا جي چوڌاري 81 ڏينهن جي ٽرپ لڳائي. رستي تي سڊني (آسٽريليا) ۾ هن جهاز جي ڪمپنيءَ جي جهاز راڻي ايلزبيٿ سان ہ گڏجاڻي ٿي. هي پهريون دفعو هو جو هنن ٻن جهازن جي هڪ بندرگاهہ ۾ ملاقات ٿي. هن کان اڳ 1941ع ۾ پراڻي مئري ۽ پراڻي ايلزبيٿ جهاز جي ملاقات هڪ بندرگاهہ ۾ ٿي هئي، جڏهن هنن جهازن پئسينجر بدران فوجي پئي ڍوئيا.

مٿيان جهاز مئري ۽ ايلزبيٿ ڪنارڊ ڪمپنيءَ جا هئا. ڪنارڊ ڪمپني، انگلينڊ جي هڪ ٻي جهازران ڪمپني وائيٽ اسٽار لائين سان ملي، بزنيس ڪري ٿي. وائيٽ اسٽار لائين 1870ع کان وٺي پئسينجر جهازن کان مشهور آهي. هن جي ڪيترن ئي جهازن جي نالن جي آخر ۾ ”ic“ اچي ٿو، جيئن تہ Oceanic جيڪو جهاز 1870ع ۾ ٺهيو ۽ ساڳي سال هڪ ٻيو جهاز ائٽلانٽڪ پڻ ٺهيو. اهڙي طرح ڪجهہ ٻين جهازن جا نالا هن ريت آهن: ايشياٽڪ، ريپبلڪ، ٽراپڪ، ٽرئفڪ، عرئبڪ، ميجسٽڪ، مئگنيٽڪ، ٽائٽينڪ، برٽيانڪ وغيره وغيره.

انهن کان علاوه ڪجهہ ٻيا ويهين صديءَ جا مشهور ۽ پنهنجي زماني جا سهڻا جهاز، جيڪي ائٽلانٽڪ سمنڊ تي هليا ٿي، سي هئا:

ڪئنبرا (1961ع جو جهاز)، ايمپريس آف ڪئناڊا (1960ع)، مائيڪل اينجلو (1965ع)، ماريطانيا (1939ع)، نارمنڊي (1935ع)، ايمپريس آف جپان (1930ع)، يورپا (1930ع)، سئڪسونا (1900ع)، ڪولمبس (1903ع)، لوسيتانيا (1907ع)، آمريڪا (1905ع)، اولمپڪ (1911ع) وغيره وغيره...

26.هوور ڪرافٽ، ڪئٽاماران ۽ جناتي جهاز

ڏٺو وڃي تہ جهازن جا اجا بہ ڪيترائي قسم آهن، جيئن تہ Cable layer (جيڪي سمنڊ جي تري ۾ ٽيليفون جون تارون وڇائين ٿا)، جنگي جهاز (فريگيٽ، مائين سئيپر، سب مئرين، ايئر ڪرافٽ ڪئريئر وغيره)، ڊريزر (Dredger) جيڪي رڳو بندرگاهہ وٽ ئي هلن ٿا ۽ بندرگاهہ ۾ گڏ ٿيندڙ مٽي ۽ ريتي ڪيڍي، ان کي اونهو ڪندا رهن ٿا. سروي جهاز جيڪي نقشا ناهين ٿا، ٽرالر، ٽگ بوٽ (جيڪي وڏن جهازن ۽ بارجن کي ڇڪين ٿا ۽ بندرگاهہ ۾ جيٽيءَ سان لڳي بيهڻ ۾ مدد ڏين ٿا)، سپلاءِ شپ، ڪوسٽر وغيره وغيره، پر هتي پڙهندڙن جي دلچسپيءَ لاءِ فقط ٻن جو مختصر ذڪر ڪنداسين: هڪ هوور ڪرافٽ ۽ ٻيو ڪاٽاماران (Catamaran) جو.

هوور ڪرافٽ

”هوور ڪرافٽ“ جهاز لاءِ پنهنجي هڪ ڪتاب ”يورپ جا ڏينهن“ ۾ لکي چڪو آهيان تہ، اهو خچر وانگر اڌ گهوڙو اڌ گڏهہ آهي. هوور ڪرافٽ هوائي جهاز بہ آهي تہ پاڻيءَ وارو جهاز بہ. هوور ڪرافٽ ۾ هوائي جهاز وانگر مسافرن ويهن ٿا ۽ ڪين سفر ۾، چانهہ پاڻي يا ماني، جهاز جون هوسٽسون Serve ڪن ٿيون. هوور ڪرافٽ جي انجڻ هوائي جهاز وانگر ”جيٽ انجڻ“ آهي ۽ پاڻي واري جهاز وانگر هن کي پروپيلر (پاڻي ۾ ڦرندڙ پنکو) نٿو هلائي. هوور ڪرافٽ گهڻو ڪري سمنڊ مٿان هلي ۽ ڪڏهن ڪڏهن خشڪي مٿان بہ. ٻيئل حالت ۾، اهو بندرگاهہ ۾، سمنڊ تي بہ بيهي ٿو تہ خشڪي تي بہ.

دراصل هُوور ڪرافٽ جهاز ”پاڻيءَ جي جهاز“ واري اصول تي نہ، پر هوائي جهاز جي اصول تي هلي ٿو. جيٽ انجڻ ۾ هوا جي Suction ڪري اڳتي وڌي ٿو. اهي انجٽيون ايڏيون طاقتور نہ آهن جو هن کي مٿي کڻي وڃن ۽ نہ وري هوور ڪرافٽ جي بيهڪ هوائي جهاز جهڙي آهي، جو هن کي مٿي چڙهڻ ۾ آساني ٿئي. بهرحال اهو ڪافي رفتار سان اڳتي ڌڪجي ٿو. ٻي ڳالهہ تہ هن جهاز ۾ ايئر ڪمپريسر، جهاز جي تري ۾، لڳاتار هوا خارج ڪن ٿا، جنهن ڪري هي جهاز سطح سمنڊ يا ڌرتيءَ کان ٿورو مٿي کڄيو وڃي. سمنڊ کان ٿورو مٿي کڄڻ ڪري رفتار بہ سٺي ٿي رهيس، نہ تہ پاڻيءَ مٿان هجڻ ڪري پاڻيءَ جو Resistance هر جهاز جي رفتار گهٽائي ڇڏي ٿو.

جهاز جي تري هيٺان هوا کي يڪدم Leak ٿيڻ کان بچائڻ لاءِ، جهاز جي تري جي چوڌاري، ربڙ جو چار پنج فٽ بارڊر رهي ٿو. ٻي ڳالهہ تہ عام پاڻيءَ واري جهاز جي رفتار وڌائڻ لاءِ ڪيترو بہ ڪٽي تيل ٻارجي، مقرر حد کان وڌي نٿي. انجڻ جي رفتار وڌائڻ سان پروپيلر جي رفتار ضرور وڌندي، پر ساڳي وقت پروپيلر ۽ سمنڊ جي پاڻيءَ جي وچ ۾ خال (Cavitation) ٿيڻ ڪري جهاز ويتر گهٽ رفتار سان ڇُرندو. پر هوور ڪرافٽ ۾ هڪ تہ جيٽ انجڻ آهن ۽ ٻيو تہ هوور ڪرافٽ پاڻيءَ ۾ ترڻ بدران فٽ بہ مٿيرو هوا ۾ هلي ٿو. ان ڪري هوور ڪرافٽ جي جيتري توهان رفتار وڌائيندئو اوترو ئي اڳيان وڌندو. هوور ڪرافٽ گهٽي پاڻيءَ ۾ بہ هلي سگهي ٿو تہ گهٽ پاڻيءَ ۾ بہ- ايتريقدر جو اهو سمنڊ تان ڪناري تي بہ اچي سگهي ٿو ۽ خشڪيءَ تي بہ هلي سگهي ٿو. هڪ دفعي مونکي هيلسنڪي (فن لئنڊ) کان پنهنجي يونيورسٽي واري شهر مالمو پهچڻو هو. مونکي اتي جي حڪومت طرفان جيڪو Passage مليو هو، اهو ڪوپن هيگن (ڊئنمارڪ) کان هو. يعني فن لئنڊ جي قومي هوائي ڪمپنيءَ جي هوائي جهاز ۾، مونکي هيلسنڪيءَ کان ڪوپن هيگن اچڻو هو جتان هوور ڪرافٽ ذريعي مالمو جي بندرگاهہ ۾ پهچڻو هو. اسان جي هوائي جهاز جيئن ئي ڪوپن هيگن ۾ لئنڊ ڪيو تہ، اسان کي ٻُڌايو ويو تہ مالمو ويندڙ مسافرن کي بندرگاهہ وڃڻ جي ضرورت ناهي. هوور ڪرافٽ ڪوپن هيگن جي ايئرپورٽ تي ئي انتظار ڪري رهيو آهي، جنهن ۾ سندن سامان آٽوميٽيڪلي شفٽ ٿي ويندو.

هوائي جهاز مان لٿاسين تہ سامهون ئي هوور ڪرافٽ هو، جنهن ۾ اچي ويهي رهياسين. دل ۾ مون سوچيو تہ هوور ڪرافٽ جو اهو وڏو سک آهي، نہ تہ ڪلاڪ ڪن گهٽ ۾ گهٽ ڪوپن هيگن جي ايئرپورٽ مان نڪرڻ ۾ لڳي ها ۽ جيسين هڪ هڪ جي پاسپورٽ تي اميگريشن وارا نپا هڻن ۽ ڪسٽم وارا سامان چڪ ڪن. ۽ پوءِ ٽئڪسيءَ جا ڳرا ڀاڙا ڀري بندرگاهہ ۾ اچڻو پوي ها. پر هاڻ انهن سڀني مشڪلن کان جان ڇٽي وئي. پنڌهن منٽن

۾ سامان چڙهي ويو ۽ اهو ڏسي حيرت پئي ٿي تہ هڪ پاڻيءَ جو جهاز بنا Propeller ۽ بنا ڦيٿن جي زمين مٿان هلي رهيو آهي. دراصل هوور ڪرافٽ جنهن جي شڪل پاڻيءَ واري جهاز وانگر آهي، جنهن جي انجڻ ۽ هلڻ جو اصول هوائي جهاز وانگر آهي، اهو سمنڊ جي سطح يا خشڪيءَ کان ہ چار فٽ مٿيرو اُڏامي ٿو. ان ڪري هوور ڪرافٽ لاءِ ڪچي يا پڪي رستي جي بہ ضرورت ناهي. هوور ڪرافٽ سعودي عرب جي بيابانن ۾ بہ هلي سگهي ٿو، بلڪ مون ٻُڌو آهي تہ سعودي عرب جي آرميءَ وٽ ڪيترائي هوور ڪرافٽ آهن. هوور ڪرافٽ جي ٻي مزي واري ڳالهہ اها آهي تہ هن ۾ ”سي سڪنيس“ نٿي ٿئي. ڇو جو Sea sickness تڏهن ٿئي ٿي، جڏهن خراب سمنڊ ۽ خراب موسم ڪري جهاز لُڏي ٿو يعني Rolling ۽ Pitching ڪري ٿو. پر جيئن تہ هي هوور ڪرافٽ سمنڊ تي هلڻ ۽ لُڏڻ بدران، سمنڊ جي مٿاڇري کان گهٽو مٿي ۽ هوائي جهاز وانگر سڌو ئي سڌو وڃي ٿو، ان ڪري هوور ڪرافٽ جي مسافرن کي سي سڪنيس بنهہ نٿي ٿئي، نہ تہ سئيڊن جي سخت سياري واري موسم ۾، جڏهن هتي جو بالٽڪ سمنڊ مچريل رهي ٿو، تڏهن مالمو کان ڪوپن هيگن عام فيرين ۾ ويندڙ مسافرن جي حالت ڏسڻ وٽان هوندي آهي. ڇو جو فيريون ۽ ٻيا جهاز تہ سمنڊ جي ڇولين جي رحم و ڪرم تي هوندا آهن.

ڪئٽاماران

هتي هڪ ٻئي، جنهن پاڻيءَ واري جهاز جي ڳالهہ ڪري چاهيان ٿو، اهو ڪئٽاماران (Catamaran) آهي. هي جهاز جيڪو اڄڪلهہ يورپ پاسي مشهور آهي، اهو دراصل ڏکڻ هندستانين جي پراڻي ايجاد آهي. جيئن ڏائو ٻيڙي ڪويت پاسي جي Specialty آهي، ٻتيلو سنڌ جي آهي، تيئن ڪئٽاماران سائوٿ انڊيا جي صوبي تامل ناڊو جي. ويندي ڪئٽاماران تامل زبان جو لفظ Kattu معنيٰ ٻڌڻ ۽ Maran معنيٰ ڪاٺ يا وڻ مان نڪتل آهي.

”ڪئٽاماران جهاز“ ٻن وڏن ٻيڙن کي هڪ ٻئي سان ملائي، يعني ڪئتو ڪري (ٻڌي) ناهيو وڃي ٿو. ڪئٽاماران پهرين سڙهن تي هلندڙ جهاز هئا. هاڻ اهي انجڻ سان بہ هلن ٿا. اڳين زماني ۾ هي جهاز تامل ناڊو ۾ رهندڙ هڪ مهاڻن جي ڪميونٽي پاراوا استعمال ڪندي هئي ۽ جيئن ڪويت پاسي جي ڏائو فقط ايراني نار ۽ ڳاڙهي سمنڊ تائين محدود هئي، تيئن هن قسم جي ٻيڙي بہ فقط انڊيا جي ڏکڻ واري ڪناري جي سمنڊ تي هلي ٿي ۽ وڌ ۾ وڌ سريلنڪا ۽ لڪديپ ٻيٽن تائين وئي ٿي.

ملائيشيا جي نيول اڪيڊمي ۾ منهنجو سريلنڪا جو تامل ڪُليگ، پروفيسر ڪيپٽن رڊرا ڪمار، جيڪو گذريل ڏهاڪو کن سالن کان، ڪئناڊا جي نيول اڪيڊميءَ ۾ پڙهائي ٿو، اهو هن ٻيڙن Catamaran لاءِ چوندو هو تہ، تامل ناڊو صوبي جي ڪناري تي اهي تمام پراڻيون آهن، جن جو پنجين عيسوي صديءَ کان رڪارڊ موجود آهي، جڏهن ڏکڻ هندستان تي ”چولا گهراڻي“ جو راڄ هو. انهن ڏينهن ۾ تامل ناڊو صوبي جا سپاهي، انهن ٻيڙين رستي، ڏکڻ اوڀر جي علائقن برما، ملايا ۽ انڊونيشيا فتح ڪرڻ لاءِ ويندا هئا ۽ ان ۾ ڪو شڪ ناهي تہ ملائيشيا جي ڏاکڻين رياستن پرلس، ڪيداح وغيره ۾ تن ڏينهن جا تامل هندو مندر اڄ بہ موجود آهن.

هنن ٻيڙن Catamaran جو انگريزي ڪتابن ۾، پهرين انگريز سياح وليم ڊئمپيئر ذڪر ڪيو آهي، جنهن کي 1690ع ۾ سفر دوران هي ٻيڙا انڊيا جي ڏاکڻي ڪناري ۽ خليج بنگال ۾ نظر آيا، جڏهن هي ٻيڙا بہ ننڍيون ٻيڙيون يا ٻن ٽن ٻُنڊن کي ملائي ناهيا ويا ٿي. هو پنهنجي 1697ع واري سفرنامي ۾ لکي ٿو...

On the coast of coromandel, threy call them Catamarans. These are but one log or two... so small, "

"that they carry but one man, whose legs and breech are always in water.

غيباتي جهاز

آخر ۾ بہ اکر ”غيباتي جهاز“ بابت بہ لکندو هلان، جنهن کي يورپ ۽ آمريڪا پاسي Ghost ship سڏين ٿا. غيباتي جهاز (Ghost ship) فڪشن ۾ ئي ٻڌبو آهي، جنهن جو حقيقت سان ڪو واسطو ناهي. اها ٻي ڳالهہ آهي تہ جيئن تہ افسانوي Ghost ship اهو آهي جنهن تي ڪو بہ ماڻهو جيئرو نہ هجي، ان ڪري حقيقت جي زندگيءَ ۾ پڻ اهڙا جهاز، جيڪي ٻُڏڻ جي ڊپ کان ان جو عملو ڇڏي وڃي ٿو، انهن کي پڻ غيباتي جهاز سڏجي ٿو. سن ۱۹۹۰ع ۾

برازيل جي اوپر واري ڪناري وٽ Fisah Ketsi نالي هڪ جهاز رڙهندو نظر آيو، جنهن ۾ ڪوبہ بني بشر نہ هو. سندس سامان جا سمورا هئچ (گگدام) ڪليل نظر آيا. اهڙي طرح 2003ع ۾ آسٽريليا جي پرسان High Aim 6 نالي هڪ جهاز بنا ماڻهن جي ڏٺو ويو. باوجود ڳولا جي هن جهاز جي عملي جو هڪ ماڻهو بہ ملي نہ سگهيو.
گذريل سال (2006ع) ۾ تہ اهڙا بہ Ghost ship نظر آيا. هڪ تيل بردار ٽئنڪر جهاز Jian Seng جيڪو پڻ آسٽريليا جي ڪناري وٽ بنا ڪنهن ماڻهوءَ جي نظر آيو ۽ ٻيو پوئنچ سمنڊ ۾ اٽليءَ وٽ Bel Amica جهاز نظر آيو. ان جي بہ اڄ تائين خبر نہ پئجي سگهي آهي تہ، ان کي هلائڻ وارا ڪير هئا. هنن جهاز چو ڇڏيو ۽ ڪيڏانهن هليا ويا.
غيباتي جهازن Ghost ships بابت افسانا ۽ ناول تہ آهن، پر ڪجهہ فلمون بہ ٺهي چڪيون آهن. سڀ کان گهڻي مشهور فلم Pirates of Caribbean آهي، جيڪا والٽ ڊزني پڪچرز وارن، 2003ع ۾ رليز ڪئي هئي. ان کان اڳ 2002ع جي هڪ ڊپ واري Horror Film ”دي گهوسٽ شپ“ آهي، جيڪا اٽليءَ جي هڪ رول جهاز Antonia Graza بابت آهي، جيڪو 1960ع ۾ غائب ٿي ويو هو.

27.تيل مان عطر بہ نھي ٿو

فيول ۽ فيول ٽيڪنالاجيءَ ”Fuel & Fuel Technology“ جي پيرڊ ۾، آءٌ پنھنجن مئرين انجنيئرنگ جي شاگردن کي هميشھ اهو چوندو آهيان تہ Fuel (يعني انجڻين ۾ ٻارڻ جو تيل پيٽرول، آڪٽين کان وٺي ڊيزل آئل ۽ مئرين هيوي فيول آئل) اها نعمت آهي، جنھن هن دنيا تي وڏو انقلاب آندو. هي ڪارخانا، فئڪٽريون، هوائي جهاز، پاڻيءَ جا جهاز، جنريٽر، جيپون، گاڏيون اُن تيل جي ڪري هلن ٿيون ۽ انسان ذات کي سک پهچائين ٿيون.“ نوح نبي عليھ السلام جي ٻيڙيءَ کان وٺي اوڻهين صديءَ جي شروعات تائين، جهاز ڪپڙي جي سڙهن تي، هوا ۽ سمنڊ جي رحم ڪرم تي هليا ٿي. ڪڏهن بہ ائين نٿي ٿي سگھيو تہ جنھن وقت چاهجي ۽ جيڏانھن چاهجي جهاز کي وٺي هلجي. سياري ۾ اتر جون هوائون لڳيون تہ جهاز مدل ايست، بنگال کان ڏکڻ طرف وڌيا ٿي ۽ پوءِ اونھاري جي ڏاکڻين هوائن ۾، اهي سريلنڪا کان واپس اتر طرف وطن موٽيا ٿي. ڪڏهن ڪڏهن ائين بہ ٿيو تہ سڄو سڄو ڏينھن هوا نٿي لڳي ۽ جهاز هڪ هنڌ بيھي ٿي رهيا. انهن ڏينھن ۾ جهازن تي نہ لائيٽ هئي، نہ ايئرڪنڊيشن يا پنکا، نہ هيٽر، نہ پاڻي چکڻ جا پمپ. اليڪٽرسٽي ئي نہ هئي، جو اهي شيون هلن ۽ پوءِ تيل جي ڪري هر قسم جون انجڻيون هلڻ لڳيون. جهاز مالڪ جي مرضيءَ سان هليا ٿيا. ڊيڪ تي سمهڻ بدران ايئرڪنڊيشنڊ ڪمري ۾ سمھڻو پيو ٿي. جيئريون ڪڪڙيون ۽ رڍون ڪٽڻ بدران، فروزن گوشت کي ڇھ ڇھ مهينا رکڻ لاءِ ريفريجريٽيڊ رومس نھي ويون. ائين تہ تيل کان ڪجھ سال ڪوئلي مان بہ اهو ڪم ورتو ويو ٿي، پر ڪوئلي کي هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ شفٽ ڪرڻ ڏکيو ڪم هو ۽ ڪوئلي گھڻي جڳھ والاري ٿي. ائين سمجھو تہ جهاز جا ڏھ ڪمرا ڪوئلي سان ڀرڻ بدران، هڪ ڪمرو تيل جو ڪافي آهي. ان کان علاوه ڪوئلي چاڙهڻ تي ڏينھن جا ڏينھن لڳي ويا ٿي. مزورن پنيءَ تي ڪوئلي جون ڳوٺيون رکي، جهاز جي گدامن ۾ رکيون ٿي. هاڻ پمپ ذريعي ٻن ٽن ڪلاڪن ۾ تيل کي جهاز جي ٽئنڪن ۾ ڀري سگھجي ٿو ۽ ٻارن لاءِ پمپ ذريعي تيل ڪڍي سگھجي ٿو.

ڪويت ۽ دبئي جهڙن ملڪن ۾، اونھاري جي گرميءَ ۾ آئون هميشھ اهو سوچيندو آهيان تہ، اليڪٽرسٽي کان اڳ جڏهن نہ پنکا هئا ۽ نہ ايئرڪنڊيشن، هيتريون صديون ماڻھو ڪيئن ٿي رهيا ۽ ساڳيءَ طرح ناروي، سئيڊن ۽ فن لئنڊ جهڙن Scandinavian ملڪن ۾، اتي جي ماڻھن ڪيئن ٿي سياري جي ٿڌ ۾ گذر ڪيو. بهرحال هاڻ اليڪٽرسٽي اچڻ ڪري، جيڪي اسين سُکَ ماڻي رهيا آهيون، اهي تيل جي ڪري آهن.

تيل نہ فقط ٻارڻ جي ڪم اچي ٿو، پر تيل مان ٻيون بہ ڪيتريون ئي شيون ٺهن ٿيون. جپان مان جڏهن اسان شاپنگ ڪندا هئاسين تہ، هر دڪان يا ڪمپنيءَ جا شاپر (ٿيلهيون) جن ۾ هو شيون وجھي ڏيندا هئا، ڏسڻ وٽان هوندا هئا. اسان ڪوشش ڪري هر هنڌان هڪ بہ وڌيڪ شاپر وٺندا هئاسين، جو ڪراچي پهچڻ تي ڪيترا اسان جا دوست، جپان جا اهي رنگين، مضبوط ۽ ٿلهي پلاسٽڪ جا شاپر گھرندا هئا. جپاني دڪاندار هميشھ خوشيءَ سان اسان کي فالتو شاپر ڏئي ڇڏيندا هئا، جو هو ان کي پنھنجي دڪان يا ڪمپنيءَ جي اشتهار بازي سمجھندا هئا ۽ پوءِ ستر جي ڏهاڪي ۾ هڪ اهڙو سال آيو، جنھن ۾ اسان جو جهاز جڏهن جپان ۾ پهتو تہ، ان ڀيري دڪاندار وڌيڪ شاپر تہ ڇا، پر جنھن هڪڙي ۾ سامان وجھي ٿي ڏنو، اهو بہ تمام سنھي پلاسٽڪ جو هو، يعني اهڙو ٿلهو نہ هو جنھن ۾ شولڊر بئگ بدران، سامان وجھي جهڏي کان جهمپير وڃي سگھجي.

”پائي خير تہ آهي؟“ اسان جپاني دڪاندار کان پڇيو.

”خير ڪٿي آهي،“ دڪاندار وراڻيو، ”توهان کي خبر ناهي تہ عربن تيل مهانگو ڪري ڇڏيو آهي.“

”اها تہ اسان کي بہ خبر آهي،“ اسان وراڻيس، ”ان ڪري اسان جي ڪمپنيءَ جهازن جو ڀاڙو وڌائي ڇڏيو آهي. پر توهان شاپر ڏيندي ڪنجوسي ڇو پيا ڪريو.“

دڪاندار ٽھڪ ڏيندي چيو، ”تہ شاپر ڇا جا ٺهيل آهن؟“

”پلاسٽڪ جا.“ اسان وراڻيس.

”تہ پلاسٽڪ تيل مان ئي تہ ٺهي ٿي.“ هن وراڻيو.

هي جپاني دڪاندار بلڪل صحيح هو. پلاسٽڪ تيل مان ٺهي ۽ اچ ڏينهن تائين نہ تيل وري سستو ٿيو آهي ۽ نہ وري اهي خوبصورت شاپر جپان ۾ نظر آيا آهن. جيڪي 74-1973ع کان اڳ ڏٺاسين.

تيل مان پلاسٽڪ جون ٿيلهيون (شاپر)، رسا، تڏا، رانديڪا ۽ ٻيون شيون ٺهن ٿيون، پر تيل مان ويندي مختلف عطري مردن ۽ عورتن لاءِ وارن جون Wigs بہ ٺهن ٿيون. مانچسٽر ۾ اسان جي مکاني آفيس جي مئنيجر ٻڌايو تہ اتي (مانسچٽر) ۽ ڀر واري شهر لور پول ۾، تيل مان 75 کن مختلف شين ناهڻ جا ڪارخانا آهن.

بهرحال جتي تيل وڏي نعمت آهي، اُتي تيل وڏي مصيبت بہ آهي- انسانذات لاءِ توڙي سامونڊي مخلوق لاءِ. تيل جي ڪري جهازن تي باهيون لڳن ٿيون، جن ۾ جهاز ۽ جانيون تباهہ ٿيو وڃن. تيل توڙي ان مان نڪرندڙ گئسون، سامونڊي مخلوق کي تباهہ ڪري ٿيون ڇڏين. اها ڳالهہ جيئن ئي دنيا جي ڏاهن محسوس ڪئي تہ جهازي دنيا جي بين الاقوامي اداري IMO سڀني جهاز هلائيندڙن لاءِ، اهو قانون ڪڍيو تہ ڪنهن کي بہ سمنڊ تي جهاز مان تيل خارج ناهي ڪرڻو. اسان جهڙن ملڪن ۾ تہ اڄا بہ ان قانون جي ڄاڻندي يا اڻ ڄاڻائيءَ ۾ ڀڃڪڙي ڪئي وڃي ٿي، پر جپان ۽ يورپ جهڙن سٽريل ملڪن ۾ جتي جي ماڻهن کي پنهنجو سمنڊ ۽ ان ۾ رهندڙ سامونڊي مخلوق (مڇيون، گانگٽ، ڪيڪڙن وغيره) کي صاف سٿرو ۽ صحتمند رکڻ جو وڏو اونو آهي، انهن تہ ستر جي ڏهاڪي کان ئي سختي شروع ڪري ڇڏي. مونکي ياد آهي تہ 1974ع يا 1975ع ۾ اسان جو جهاز يوڪوهاما جي بندرگاهہ ۾ وڃڻ لاءِ، ”خليج ٽوڪيو“ کان ڪافي پري، کليءَ سمنڊ ۾ پنهنجي واري اچڻ جو انتظار پئي ڪيو. بہ ڏينهن انتظار ڪندي گذري ويا هئا، اڄا بہ لڳو ٿي تہ شايد ڏينهن بہ ترسڻو پوي. انجڻ روم جي تري ۾ پمپن ۽ ٽانڪين مان، پاڻي ليڪ ٿي ڪافي گڏ ٿي چڪو هو. ان کي صاف سٿرو رکڻ لاءِ جهاز جي فورٿ انجنيئر بلج پمپ هلائي، اهو پاڻي ٻاهر خارج ڪري ڇڏيو. نجاڻ ان پاڻيءَ ۾ ڪجهہ تيل بہ مليل هو يا شايد اهو پمپ ڪجهہ دير اڳ، تيل ٽرانسفر ڪرڻ لاءِ ڪنهن هلايو هجي ۽ بالٽي اڌ جيترو تيل ان جي پائيپن ۾ رهجي ويو هجي.

ٿوري دير بعد ڏسون تہ اسان جي جهاز مٿان هڪ هيليڪاپٽر پيو اُڏامي، جنهن مان جپان جي مئرين پوليس جو سپاهي لٿو ۽ سمنڊ جي پاڻيءَ جو سئمپل ۽ اسان جي جهاز جي انجڻ روم جي تري ۾ بچيل پاڻيءَ جو سئمپل کڻي ويو. دراصل تيل جي اها بہ مصيبت آهي (بقول اسان مئرين انجنيئرن جي) تہ تيل پاڻيءَ کان هلڪو آهي ۽ سمنڊ جي پاڻيءَ کان تہ اڄا بہ وڌيڪ هلڪو آهي، ان ڪري اهو سمنڊ ۾ ڪِرڻ سان پاڻيءَ اندر ٻڏڻ بدران سمنڊ جي سطح تي ترندو رهي ٿو ۽ منجهس Spreadibility بہ ڏاڍي آهي. يعني هڪ بالٽي کن تيل جي ميل کن جي پکيڙ ۾ پکڙجي ويندي ۽ اُس ۾ تيل واري چمڪ ۽ اندلٺ جهڙا رنگ، پري پري تائين نظر پيا ايندا.سو ان ڏينهن اسان بہ رنگيل هٿن سان جهلجي پياسين. ليبارٽري ٽيسٽ جي اهائي رپورٽ آئي تہ، سمنڊ جي تري تي جيڪي تيل جا ذرڙا تري رهيا آهن، ان تيل جي ساڳي ڪمپوزيشن آهي، جيڪا اسان جي جهاز جي انجڻ روم جي تري ۾ موجود تيل جي آهي. ڪورٽ طرفان اسان جي جهاز تي لک کن ين جو ڏنڊ پيو، جيڪو اسان جي جهاز جي يوڪوهاما واري مڪاني آفيس ڀري ڏنو. ان کان علاوه سمنڊ تي ڪِريل تيل کي ڪيميڪل ذريعي صاف ڪرائڻ جو پڻ خرچ ڏنوسون.

هڪ عام پڙهندڙ لاءِ هتي ڪجهہ مختصر احوال ”ٻارڻ“ (Fuel) بابت لکڻ چاهيان ٿو، جنهن سان دنيا جون انجڻيون، ڪارخانا، بئالر جهاز، گاڏيون هلن ٿيون. ڏنو وڃي تہ انهن کي ٽن قسمن جي ٻارڻ سان هلايو وڃي ٿو، جيڪي آهن: ڪوئلو، تيل (جنهن کي فيول يا پيٽروليم بہ سڏيو وڃي ٿو) ۽ گئس. اهي ٽئي شيون ڌرتيءَ هيٺ دٻيل آهن، جن کي کوٽي يا ڊرل ڪري، ٻاهر ڪڍيو وڃي ٿو. سندن ان خصوصيت ڪري انهيءَ ٻارڻ جو نالو Fossil فيول پڻ آهي. فاسل (Fossil) لاٽن ٻوليءَ جو لفظ آهي، معنيٰ کوٽي ڪڍڻ. ان تيل کي پاڻ پيٽروليم بہ سڏيون ٿا، جنهن جو مطلب آهي، پٿرن وارو تيل- ان ڪري جو اهو پٿرن Rocks جي وچ ۾ ڦاٿل تيل آهي.

اهو تيل، گئس يا ڪوئلو زمين ۾ ڪيئن پيدا ٿيو؟ لکين سال اڳ گهٽ ۾ گهٽ 300 ملين سال اڳ (يعني ٽيهہ ڪروڙ سال اڳ) هيءَ ڌرتي وڻ ٽڻ، ولين ٻوٽن ۽ گاهہ سان ڀري پئي هئي. ڊائنا سورس جهڙا ڪئين آفت قسم جا جانور هئا، جيڪي سمنڊ ۾ ٻينا ٿي تہ گوڏي تائين پاڻي مس ٿي آين. اهي ويا ڌرتيءَ هيٺ دٻبا ۽ مٿان مٽيءَ جا تهہ چڙهندا وين ۽ پوءِ ائين آڪسيجن (هوا) جي غير موجودگيءَ ۾، سخت پريشر ۽ گرمائش ڪري، وڻ ٽڻ ڪوئلو ٿي

ويا ۽ جانورن تيل جي صورت اختيار ڪئي. اسان جي ملڪ واري سُوئي گئس يا ٻين ملڪن ۾ استعمال ٿيندڙ گئسون، ان تيل جي سمجهو تہ ٻاڦ (Vapours) آهن. ڌرتيءَ اندر جيڪو ڌامر جهڙو Crude (اڻ ڇٽيل) تيل موجود آهي، ان کي ٿوري ئي گرمائش رسڻ تي، هن مان ميٿين ۽ ايٿين جهڙيون گئسون نڪرن ٿيون. وڌيڪ گرم ڪرڻ تي مختلف گريڊن جا تيل ڌار ڌار ٿين ٿا. جهڙوڪ آڪٽين، پيٽرول، گاسليٽ، هاءِ اسپيڊ ڊيزل آئل (جيڪو اڇي رنگ جو هلڪو ٿئي ٿو ۽ اسان وٽ موٽر گاڏين ۾ استعمال ٿئي ٿو)، مئرين ڊيزل آئل (ڪارسرو سستو تيل، جنهن تي پاڻيءَ جي جهازن تي ڳرا جنريٽر هلن ٿا)، هيوي فيول آئل- جيڪو ڌامر کان ٿورو هلڪو ٿئي ٿو ۽ ان تيل کي جهاز جي پيور ريفائر روم ۾ ٿورو صاف ڪري، ان تيل سان جهاز جي مين انجڻ هلائيندا آهيون، جنهن سان جهاز جو پروپيلر هلي ٿو.

انهن سيني تيلن توڙي گئسن ۾ (جيڪي پڻ هڪ قسم جا تيل چئي سگهون ٿا، جو ٿڌ ۽ دٻاءَ ۾ اچڻ سان Liquid ٿيو وڃن، جيئن سگريٽ لائيٽر ۾ نظر ايندڙ تيل دراصل گئس آهي) ٻہ شيون موجود آهن: هئڊروجن ۽ ڪاربن. ان ڪري گئس توڙي پيٽرول يا گاسليٽ وغيره "هائيڊرو ڪاربن" ٻہ سڏجن ٿا. فرق فقط اهو آهي تہ ڪاربان جا جزا ڪنهن ۾ گهٽ آهن تہ ڪنهن ۾ وڌيڪ. سڀ ۾ مختصر ۽ آسان صورت ۾ "ميٿين گئس" آهي، جنهن ۾ ڪاربان جو فقط هڪ ائٽم آهي، جيڪو هائيڊروجن جي چئن ائٽمن سان جڙيل ٿئي ٿو. ٻئي نمبر تي هلڪي گئس ايٿين گئس آهي، جنهن ۾ ڪاربان جا ٻہ ايٽم آهن، جيڪي هائڊروجن جي ڇهن ايٽمن سان ڳنڍيل آهن. اهڙي طرح پروپين، بيوٽين گئسون آهن، جيڪي عام طرح بوتلن ۾ ڀريل وڪامن ٿيون، جيڪي سگريٽ لائيٽرن، رڌ پچاءَ، گئس ڪٽنگ جهڙن ڪمن ۾ ڪم اچن ٿيون. ان بعد مختلف گريڊن جا پيٽرول آهن، جن ۾ آڪٽين بہ اچي ٿو وڃي. انهن ۾ 7 کان 9 ڪاربان جا ائٽم آهن، جنهن تيل سان هوائي جهاز، هيليڪاپٽر ۽ پيٽرول انجڻ واريون ڪارون هلنديون آهن. گاسليٽ آهي، جنهن ۾ 11 کان 18 ائٽم ڪاربان آهن، جيڪو چلها (Stoves) ٻارڻ ۾ استعمال هيٺ اچي ٿو. ان بعد ڊيزل آئل جا قسم آهن، ان بعد انجڻين جي حصن کي چڪنو رکڻ لاءِ ليوب آئل آهي ۽ جيئن جيئن ڪاربان ائٽم وڌن ٿا تہ تيل جي Viscosity بہ وڌي ٿي. ليوب آئل بعد هيوي فيول آهن، جيڪي بٹالر کي ٻارڻ ۽ پاڻيءَ جا جهاز هلائڻ ۾ ڪم اچن ٿا، ان بعد گريز ۽ Wax آهي، جيڪو Lubrication ۽ ميڻ بتيون ناهڻ ۾ ڪم اچي ٿو ۽ آخر ۾ ڌامر جهڙو گهاٽو ۽ ڪارو تيل Bitumen آهي، جيڪو رستا ۽ ڇتيون ناهڻ ۾ ڪم اچي ٿو ۽ زمين مان نڪتل تيل Crude oil کي گرم ڪرڻ تي، ٻيا تيل ۽ گئسون نڪرڻ بعد آخر ۾ بٽيومن ۽ گريز وڃيو تا رهن.

- تيل ۽ گئس پائيپن ذريعي هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ پهچائي وڃي ٿي. ڪوئلو (Coal) ريل گاڏيءَ ۽ ٻيڙين ذريعي شفٽ ڪرڻ کان علاوه، پائيپن ذريعي بہ هڪ هنڌ کان ٻئي هنڌ پهچايو وڃي ٿو. ڪوئلي کي ڀورين پيئهي پائوڊر وانگر ڪري، ان ۾ پاڻي ملايو وڃي ٿو- جنهن کي Slury سڏجي ٿو. اها سلري آسانيءَ سان پمپ ڪئي وڃي ٿي.
- تيل مان ڪيترين ئي شيون نهن ٿيون، جن مان ڪجهہ ڀورين بہ ٻُڌائي چڪو آهيان ۽ ڪجهہ ٻيون هن ريت آهن، جن لاءِ پڪ اٿم تہ هڪ ماڻهوءَ لاءِ حيرت واري ڳالهہ هوندي تہ، تيل مان اهڙيون بہ شيون ناهيون وڃن ٿيون، جيئن: رانديڪا، ٽائر، لينولين، ٽٿ برش، عطر، ڊيوڊورنٽ، شئمپو، وي سي آر، ٽيپ، ربڙ جا پائيپ، اکين جا ڪانٽئڪٽ لينس، ڦٽيون، نقلي وار ۽ انهن جا رنگ، لپ اسٽڪ، جوتن جي پالش وغيره وغيره.