

# ریل کا سفر اور پاکستان ریلوے کی تاریخ

## (حصہ اول)

تحریر: سہیل احمد لون

قیام پاکستان کے وقت انگریزوں کا بنایا ہوا بہترین نہری نظام، پرائمری سکول سسٹم اور ایک آئیڈیل ریلوے نظام ہمارے حصے میں آیا جس میں اس وقت کی ایشیا کی سب سے بڑی ریلوے ورکشاپ جو مغلو پورہ لاہور میں تھی، شامل تھی۔ 8122 کلومیٹر ریلوے ٹریک بھی سر زمین پاکستان پر انگریز بچھا گئے تھے۔ ایک وقت تھا جب بارسو سے زائد چھوٹے بڑے ریلوے سٹیشن آپریشنل تھے اور ریلوے خسارے کی بجائے منافع دیتا تھا اور پاکستان کا سب سے بڑا قومی ادارہ بھی تھا جس کے اپنے ہسپتال، ٹرانسپورٹ، رہائشی علاقے اور سکول وغیرہ بہترین حالت میں تھے۔ اس کے علاوہ ریلوے کی اپنی اراضی بھی کافی تھی۔ وقت کے ساتھ ساتھ ریلوے کو بھی دیگر قومی اداروں کی طرح زوال آنا شروع ہو گیا اور نوبت یہاں تک آ گئی کہ ریلوے خسارے میں جانا شروع ہو گیا جس کی بعد اسے پرائیویٹ سیکٹر کے حوالے کرنی کی بازگشت بھی سنائی دی گئی۔ ریلوے کو تباہ کرنے میں کرپٹ اور نااہل لوگوں کے ساتھ ایک مخصوص مافیا بھی شامل ہے جو اپنی ٹرانسپورٹ کو ریلوے کے مقابل کھڑا کر کے اسے فلاپ کرنے کے منصوبے پر بڑی ہوشیاری سے کام کر رہا ہے۔ وفاقی وزیر ریلوے ابھی تک زبان سے ٹرین چلانے کی کوشش کر رہے ہیں، انکو یہ بات سمجھ لینی چاہئے کہ زبانی جمع خرچ سے کبھی کوئی ادارہ نہیں چل سکتا۔ دنیا کے کسی بھی مہذب ملک میں ریل کا سفر اولین ترجیح ہوتی ہے اور وہاں کی حکومتیں اپنے قومی ادارے اور عوام کی سہولت کو کبھی نظر انداز نہیں کرتے۔ ریل کا سفر اور پاکستان ریلوے کی تاریخ بہت دلچسپ ہے۔

ابتدائی انسان کی ترقی کی رفتار وہی تھی جو اس کے پیدل چلنے کی رفتار تھی۔ جس دن اس نے گھوڑے پر قابو پالیا اس کی ترقی کی رفتاروں ہارس پاور ہو گئی اور اس کے بعد انسانی عقل نے رفتار کو تیز ترین کر دیا اس مقصد کیلئے اس نے نئی ایجادات کیں۔ نقل و حمل کی تاریخ بھی اتنی ہی پرانی ہے جتنی خود انسان کی اپنی تاریخ مگر انسان نے اپنی عقل سلیم کو استعمال کرتے ہوئے آہستہ آہستہ اپنے کندھوں کا بوجھ مشینوں پر منتقل کر دیا.....! نقل و حمل کا دور جانوروں پر سواری سے شروع ہوا پھر پہیہ کی ایجاد ہوئی تو نقل و حمل میں استعمال ہونے والا پہیہ آج تک ایسے گھومتا جا رہا ہے جیسے زمین اپنے محور کے گرد گھوم رہی ہے مگر وقت کے ساتھ ساتھ اس میں جدت آتی گئی۔ کبھی انسان یا جانور چھکڑے کو کھینچتا تھا پھر موٹر کی ایجاد نے انسانوں اور حیوانوں سے سارا بوجھ اپنے سر لے لیا۔ ترقی کے منازل طے کرتے ہوئے زمین، پانی اور فضاء میں سفر کرنا آسان اور تیز ترین ہوتا گیا۔ ذرائع نقل و حمل کے اس وسیع خاندان میں "ریل" کافی دیر بعد دنیا میں متعارف ہوئی۔ مگر بہت جلد اس کا شمار دنیا کے اہم ترین ذرائع نقل و حمل میں کیا جانے۔ جیمز واٹ نے بھاپس چلنے والا انجن ایجاد کیا تو 1804ء میں پہلی مرتبہ ریلوے کے بارے میں سوچا گیا۔ 1812ء میں امریکی انجینئر اولیور ایونز نے بھاپ کی مدد سے چلنے والے انجن کو دنیا میں متعارف کروایا



جو لوہے کی پٹریوں پر چلنے کی صلاحیت رکھتا تھا۔ امریکہ میں ہونے والی خانہ جنگی کی وجہ سے اس کا منصوبہ پایہ تکمیل تک نہ پہنچ سکا۔ اس کے بعد اس سوچ کو مزید آگے بڑھانے کے لیے برطانیہ جو اس وقت تقریباً آدھی دنیا میں حکمرانی کر رہا تھا اس کا ایک صنعتکار اور امیر شخص ولیم جیمز نے کونلے سے چلنے والی گاڑی کا منصوبہ پیش کیا۔ جس پر عمل کرتے ہوئے اس وقت کے دنیا کے سب سے زیادہ صنعتی شہر مانچسٹر سے لیورپول تک ریلوے کا منصوبہ شروع کیا گیا۔ ولیم جیمز کاروبار میں دیوالیہ کی وجہ سے اس کو مکمل نہ کر سکا۔ لہذا اس کام کو جارج اسٹیفن سنز نے پورا کیا۔ اسی وجہ سے اس کو "ریل" کا موجد بھی کہا جاتا ہے۔ 15 ستمبر 1830ء کو پہلی مال بردار اور مسافر گاڑی مانچسٹر سے لیورپول روانہ ہوئی۔ پارلیمنٹ نے اس ریلوے کا بل منظور کیا جس میں یہ وضع کیا گیا کہ قانون بنانے والے ادارے، حساس ادارے، پولیس وغیرہ اس کو ٹرانسپورٹ کرے گی۔ اس کے ساتھ ڈاک کی ترسیل کا کام بھی اس کے ذمے ہوگا۔ 1850ء تک برطانیہ کے تمام بڑے شہروں میں ریلوے کا نظام متعارف کروا دیا گیا تھا۔ 1832ء میں پہلی بار برطانیہ کے تسلط میں ہندوستان میں بھی ریلوے کا نظام متعارف کروانے کا منصوبہ پیش کیا گیا۔ ایسٹ انڈیا کمپنی کے دفاتر سے لندن میں برطانوی حکومت کو بریصغیر میں فوجی اور تجارتی مقاصد کے لیے ریلوے کے قابل عمل ہونے کی ایک رپورٹ بھیجی۔ جس کے لیے 1840ء میں برطانوی حکومت نے لندن میں اجلاس کے دوران بریصغیر میں ریلوے پر سروے کرنے کا حکم جاری کیا۔ جس کے لیے 1844ء میں برطانیہ انجینئر میکڈونلڈ اسٹیفن سنز نے سروے مکمل کر کے اس کے منافع بخش ہونے کی یقین دہانی کی رپورٹ لندن بھجوا دی۔ 1852ء میں بمبئی سے تھانہ 35 کلومیٹر ریلوے ٹریک بچھانے کا آغاز کیا گیا۔ 16 اپریل 1852ء کو پہلی ٹرین 400 مسافروں کو لے کر بمبئی سے تھانہ روانہ ہوئی جس کو تین بھاب کی مدد سے چلنے والے انجن چلا رہے تھے۔ بریصغیر اس کی اس پہلی ٹرین کو 21 توپوں کی سلامی دی گئی۔ یوں ہندوستان کی سست تہذیب اپنے تیز رفتاری کے پہلے سفر پر چل پڑی۔ 1853ء میں بنگال میں ہواراہ سے ہنگلی تک ریلوے لائن بچھا دی گئی۔ یوں 1854ء میں ہندوستان میں دوسری ٹرین سروے کا آغاز ہوا۔ بنگال کو دہلی سے ملانے کے لیے 1855ء کو ڈھاکہ سے کلکتہ براستہ پٹنہ، الہ آباد، کانپور، آگرہ ریلوے لائن کا کام شروع کیا گیا جو 10 سال میں پایہ تکمیل تک پہنچا۔ دوسری طرف دہلی جے پور، اجمیر کا 10 سالہ منصوبہ بھی شروع کیا گیا۔ یکم جولائی 1856ء کو مدراس سے ارکوٹ کے لیے پہلی ٹرین چلی۔ 1856ء کو دہلی کو کراچی سے ملانے کے لیے بھی 10 سالہ منصوبہ شروع کیا گیا۔ جس کے مطابق دہلی، امرتسر، لاہور، خانیوال، ملتان، بہاولپور، رحیم یار خان، سکھر، خیرپور، نواب شاہ، ٹنڈو آدم، حیدرآباد، کوٹری، کراچی تک ریلوے لائن بچھانے کا کام تھا۔ 1858ء کو کھنڈالہ سے پونا تک ریلوے لائن مکمل کی گئی۔ 13 مئی 1861ء کو کراچی سے کوٹری 105 میل کی ریلوے ٹریک کو عوام الناس کے لیے کھول دیا گیا۔ 1864ء دہلی سے کلکتہ تک پہلی ٹرین سروے کا آغاز ہوا۔ یوں 1880ء تک بریصغیر میں 14500 میل کا ریلوے ٹریک بچھا دیا گیا تھا۔ جو اس وقت دنیا کا سب سے بڑا ریلوے نظام تصور کیا جاتا تھا اور آج بھی اس کا شمار دنیا کے بڑے ریلوے نظاموں میں ہی ہوتا ہے۔ پاکستان، بھارت، سری لنکا، بنگلہ دیش میں ریلوے کا یہ وسیع نظام آج بھی ایک ارب سے زائد لوگوں کو سفری سہولتیں مہیا کر رہا ہے۔ 1880ء تک مختلف نجی کمپنیوں نے 95 کروڑ پاؤنڈ کی سرمایہ کاری کر رکھی تھی جو نہایت منافع بخش سرمایہ کاری ثابت ہوئی۔ 1886ء میں مختلف چار کمپنیوں کو یکجا کر کے

نارتھ ویسٹرن اسٹیٹ کے نام سے جو ریل شروع کی گئی وہی بعد میں پاکستان مغربی ریلوے اور پھر 1961ء کو پاکستان ریلوے کہلائی۔ 1887ء میں اس وقت کا دنیا کا سب سے بڑا لوہے کا پل سکھر۔ روہڑی کے درمیان شروع کیا گیا جس میں 3300 ٹن لوہا استعمال ہوا اس پل کا افتتاح اس وقت کے وائس رائے لانس ڈاؤن نے 25 مارچ 1889ء کو کیا یہ تاریخ ساز پل آج بھی قائم ہے۔ جبکہ آباد سے چمن براستہ سبی، کوئٹہ ریلوے لائن بھی بچھائی گئی۔ جس میں اس وقت کی دنیا کی لمبی ترین سرنگ بنائی گئی۔ جس کی لمبائی 3.9 کلو میٹر ہے۔ جسے خو جک سرنگ کے نام سے جانا جاتا ہے۔ اس کو بنانے کے لیے اس وقت مختلف ممالک سے ہزاروں کی تعداد میں مزدور بلائے گئے جن میں سے سینکڑوں سخت سردی کی وجہ سے بیمار ہو کر مر بھی گئے۔ 1890ء میں آٹھ سو سے زیادہ مزدور ٹائیفاؤڈ کی وجہ سے ہلاک ہوئے۔ قندھار تک ریلوے لائن کا منصوبہ تھا جو پھر پورا نہ ہو سکا جو آج تک خواب ہی بن کر رہ گیا ہے۔ یہ سرنگ سطح سمندر سے 5394 فٹ کی اونچائی پر ہے۔ 1898ء میں اس سرنگ کے مکمل ہونے سے خیبر پختون میں بچھنے والی لائن کو کراچی سے جوڑ دیا گیا۔ راولپنڈی، پشاور اور لنڈی کوتل کو بھی مکمل کیا گیا۔ یوں کوئٹہ چمن اور پشاور لنڈی کوتل کو دنیا کی شاہکار ریلوے ٹریک میں شمار کیا جانے لگا۔ 4 نومبر 1925ء کو پشاور سے لنڈی کوتل کے لیے پہلی ٹرین کا آغاز ہوا۔ انگریزوں کے خلاف سول نافرمانی کی تحریک میں ان کی بنائی ہوئے ریلوے لائنوں پر لیٹ کر یا ان کو توڑ کر نظام کو مفلوج بنانے کی بھی اکثر کوشش کی جاتی تھی۔ 1947ء میں نوزائیدہ پاکستان کو انگریز بہترین ریلوے کا نظام دے کر رخصت ہوئے تھے جس کا اندازہ اس بات سے لگا سکتے ہیں کہ اس وقت ایشیا کی سب سے بڑے ریلوے ورکشاپ مغلپورہ لاہور میں تھی۔ ریل ہر دور میں بچوں، بڑوں اور بوڑھوں کی ہر دعویٰ سواہری رہی ہے۔ ایک زمانہ تھا جب بچے کھیل کود میں ایک دوسرے کی قمیض پکڑ کر چھک بم چھک بم کرتے نظر آتے تھے۔ کھلونوں میں ریل بھی ایک لازمی جوز ہوتا تھا۔ جیسے جیسے پاکستان ریلوے کو زوال آتا گیا بچوں میں بھی ریل اور اسکے جڑے کھیل سے لاتعلقی کرنا شروع کر دی۔ (جاری ہے)

تحریر: سہیل احمد لون

سرہٹن۔ سرے

sohailoun@gmail.com

30-06-2019