

ریل کا سفر اور پاکستان ریلوے کی تاریخ

(آخری حصہ)

تحریر: سہیل احمد لون

قیام پاکستان کے بعد 1954ء میں مردان سے چارسدہ اور 1956ء میں جبکہ آباد سے کشمور کے لیے ریلوے لائن بچائی گئی۔ اس کے بعد اوڈ سے خانیوال سیکٹر کو الیکٹرک کیا گیا جس کا آج یہ عالم ہے کہ ان برقی رووالی تاروں پر پرندوں نے گھونسلے بنا رکھے ہیں۔ 1969ء سے 1973ء میں کوٹ ادو سے کشمور تک ریلوے لائن بچھائی گئی جس سے شمالی پاکستان کو کراچی سے ملایا گیا۔ اس کے علاوہ ملتان لودھراں کا ڈبل ٹریک ایک خاص کام ہے جو پاکستان ریلوے کے نام منسوب کیا جاسکتا ہے۔ مگر حقیقی اعداد و شمار سے پتہ چلتا ہے کہ انگریزوں کے دور میں بچھائی گئی 8122 میل کی ریلوے لائن میں اتنا اضافہ نہیں ہوا کیونکہ آج بھی پاکستان ریلوے کی پاس 8122 میل سے زائد کاریلوے ٹریک نہیں۔ کیونکہ جتنا اس میں اضافہ ہوا اس سے زیادہ پہلے سے بچھائی گئی ریلوے لائن کو ناقابل استعمال کر دیا گیا۔ برطانوی حکومت کو جس ریلوے کو بنانے میں ایک صدی لگی اس کا ستیاناس ہم نے نصف صدی میں کر دیا۔ ساری دنیا میں آج ریلوے معاشی ستون تصور کیا جاتا ہے اس کے ساتھ عوام اور صنعت کا اس پر کافی داور مدار ہوتا ہے۔ لگتا ہے پاکستانی حکمرانوں کو افغانستان نظر آتا ہے جس میں ریل کا کوئی نظام موجود نہیں مگر ان کو بھارت نظر کیوں نہیں آتا جس کو ورثے میں ایسا ہی ریلوے کا نظام ملا تھا جیسا ہمارے ملک کو..... آج بھارت کا شمار ان ممالک میں ہوتا ہے جہاں پر ریلوے منافع بخش ادارہ ہے۔ ہمارے ہاں ریلوے میں کرپشن کا یہ عالم ہے کہ 400 کلومیٹر کی پٹری جس کی مالیت 380 کروڑ تھی اس کو صرف 9 کروڑ میں فروخت کر دیا گیا۔ اس کے علاوہ بھی ریلوے کو کرپشن مافیانے ایسا جکڑ رکھا ہے کہ اگر ان پر فوری قابو نہ پایا گیا تو ریلوے کا نام ہی رہ جائے گا مگر ریل کا نشان نہیں ملے گا۔ دنیا میں ارتقائی عمل میں ترقی کے ساتھ ساتھ ریل کے نظام کو بھی جدید سہولیات پر استوار کیا گیا۔ 1908ء میں برطانیہ میں الیکٹرک ٹرین کا آغاز ہوا۔ اس کے بعد روز بروز اس میں جدت آتی گئی۔ آج دنیا میں بلٹ ٹرین جو رفتار کے لحاظ سے زمینی جہاز ہی ہے۔ زیر زمین ٹرین بھی دنیا کے بیشتر ممالک میں چل رہی ہے۔ لوگوں کی اکثریت کام کاج پر جانے کے لیے ٹریفک کے جھنجٹ سے آزاد ہونے کے لیے اس کا استعمال بڑے شوق سے کرتے ہیں۔ لندن میں زیر زمین ٹرین کی مقبولیت اور اہمیت کا یہ عالم ہے کہ لاڈز اور پارلیمنٹیرین بھی اس میں سفر کرتے عام دکھائی دیتے ہیں۔ اس کے علاوہ اندرون شہر ٹرامز کا استعمال بھی بہت سے ممالک میں عام ہے۔ یورپ کے کئی ایرپورٹس پر ایک ٹرینل سے دوسرے ٹرینل تک جانے کے لیے شٹل ریل سروس کا انتظام ہوتا ہے جو بغیر کسی ڈرائیور کے کمپیوٹر انڈر پروگرام کے تحت چلتی ہے۔ اکثر ایرپورٹس کو ریلوے سے منسلک کیا جاتا ہے تاکہ مسافر جہاز سے اتر کر ریل کے ذریعے اپنی منزل مقصود تک جاسکیں۔

یورپ اور برطانیہ کوٹرین سروس کے ذریعہ ایسا منسلک کیا گیا ہے کہ لوگ روزانہ کام کاج کے سلسلے میں ٹرینوں میں ایسے سفر کرتے ہیں جیسے ہمارے ہاں ایک شہر سے دوسرے میں کیا جاتا ہے۔ مگر فرق صرف اتنا ہے کہ اس میں جسمانی اذیت اور ذہنی کوفت کا عنصر شامل نہیں ہوتا۔ لوگ دوران سفر اپنا دفتری یا کاروباری کام بھی لپٹا پپر کر رہے ہوتے ہیں، خواتین اپنا میک اپ بھی کرتی نظر آتی ہیں، کچھ اپنا آرام کا کوٹہ دوران سفر ہی پورا کرتے ہیں۔ سب سے خاص بات کہ دوران سفر کوئی کسی دوسرے پر نظر ہی نہیں ڈالتا ہر کوئی اپنے کام میں مگن نظر آتا ہے۔ انٹرنیشنل ٹرینوں کا معیار جہازوں سے بڑھ کر ہوتا ہے۔ تبھی تو لوگ سیر و سیاحت کے لیے بھی ریل کو ترجیح دیتے ہیں۔ اس آرام دہ سفر میں باہر کے قدرتی نظاروں سے بھی محظوظ ہونے کا موقع ملتا ہے جو جہاز میں میسر نہیں ہوتا۔ یہی وجہ ہے کہ گرمیوں اور سردیوں کی سالانہ چھٹیوں کے موقع پر ریل کے خصوصی ٹیکج کا اعلان بھی کیا جاتا ہے تاکہ لوگ چھٹیوں میں ریل کے ذریعے سیر و تفریحی سے بھرپور لطف اندوز ہو سکیں۔ برطانیہ اور یورپ کی کامیاب ریل سروس میں چینل ٹنل کا بڑا ہاتھ ہے۔

channel tunnel زیر سمندر ایک 50.5 کلومیٹر لمبی سرنگ ہے جو برطانیہ کے dover کو فرانس کے calais سے ملاتی ہے۔ اس سرنگ میں برطانیہ کی ہائی سپیڈ ٹرین Euro star چلتی ہے۔ اس سرنگ کا باقاعدہ افتتاح 1994ء میں فرانس کے صدر مٹراں اور برطانیہ کی ملکہ نے مل کر کیا تھا۔ اسی طرز کی ایک اور زیر سمندر سرنگ جو ریل کے لیے استعمال ہوتی ہے جاپان seikam tunnel کے نام سے مشہور ہے جس کی لمبائی 53.85 کلومیٹر ہے۔ یورپ اور برطانیہ میں بچے، بوڑھے اور معذور افراد کے لیے ریل میں سفر کے دوران خصوصی رعایت دی جاتی ہے۔ معذور افراد کے ساتھ دیکھ بھال کرنے والے کو بھی رعایت کا مستحق سمجھا جاتا ہے۔ جرمنی میں معذور افراد کو ریل کا سفر فری رکھا گیا ہے اور ان کے ساتھ دیکھ بھال کرنے والا کو بھی کرایے سے مستثنیٰ کر دیا جاتا ہے۔ ہمارے ہاں کرائے میں رعایت تو درکنار بوڑھے لوگ اپنی ساری زندگی ریلوے میں کام کر کے اپنا خون پسینہ بہا کر جب اپنا حق یعنی پنشن لینے جاتے ہیں تو ان کو دھکے کھانے پڑتے ہیں۔ بعض بزرگ تو اپنی پنشن کے حصول میں دھکے کھا کر جان سے ہی ہاتھ دھو بیٹھے۔ اسلام تو ہمیں یہ سکھاتا ہے کہ مزدور کی مزدوری اس کا پسینہ خشک ہونے سے پہلے ادا کر دینی چاہیے۔ شاید اسلام کے اس سنہری اصول کو مد نظر رکھتے ہوئے ہی یہاں مزدور کو اتنا بھگایا جاتا ہے کہ اس کا پسینہ خشک ہونے کی نوبت ہی نہیں آتی۔ لوگ سمجھ رہے ہیں کہ پاکستان ریلوے تباہی کے دھانے پر کھڑا ہے مگر ہمارے سیاسی اکابرین کو اس بات کا احساس ہی نہیں کیونکہ ان کے خیال میں اگر ٹرین نہ چلے تو اس کے بھی کافی عوامی فائدے ہوں گے۔ آج ہر انسان کو تیزی ہے اور وقت کسی کے پاس نہیں لہذا ٹرین بند ہو جانے سے پھاٹک پر کھڑے ہو کر انتظار کی زحمت سے بچا جاسکے گا۔ ریلوے ٹریک کے ساتھ آبادی ہوتی ہے ان کے بچے اور بوڑھے اکثر ٹرین حادثات کا شکار ہو جاتے ہیں ریل سروس ختم ہونے سے ان کی جان کو خطرہ کم ہوگا۔ ٹرین کے شور سے اکثر لوگوں کے آرام میں خلل پڑتا ہے جو ٹرین نہ چلنے کی صورت میں انسانی بنیادی حقوق کی پاسداری ہوگی۔ ریلوے اسٹیشن پر اکثر گھٹیا معیار کی اشیاء خورد و نوش کھا کر لوگ بیمار ہو جاتے ہیں ٹرین بند ہونے سے لوگ اس مہلک کھانے پینے کی چیزوں سے بچ جائیں گے اس سے صحت مندانہ معاشرہ پروان چڑھے گا۔ لوگوں کا خیال ہے ریلوے کے اس وسیع نظام کو کرپشن کی دیمک نے چاٹ لیا ہے تو اگر ٹرین ہی نہ چلے گی تو ندر ہے گا بانس اور نہ بچے گی بانسری.....!! اس سے کرپشن میں خود بخود کمی

آئی گی۔ ٹرینوں میں اکثر کم عمر بچے چیزیں بیچنے آجاتے ہیں ٹرین نہ ہوگی تو child abuse پر بھی کنٹرول ہو جائے گا۔ ٹرین میں مختلف درجات کی سفری سہولیات ہوتی ہیں جن میں ایئر کنڈیشنڈ، اے سی پارلر، اے سی لوژ، اکانومی، سلیپر کلاس وغیرہ وغیرہ جس میں بیٹھے لوگوں کی کلاس کا اندازہ لگایا جاسکتا ہے۔ ٹرین ختم ہو جائے تو مساوات قائم کرنا آسان ہوگا۔ اب ان ظالم حکمرانوں کو کون سمجھائے کہ ریلوے وہ عوامی سواری ہے جس پر ایک دن میں تقریباً 178000 لوگ سفر کرتے ہیں۔ ہماری ناقص ریلوے نظام کی وجہ سے لوگ نہ چاہتے ہوئے بھی پرائیویٹ ٹرانسپورٹ پر سفر کرنے پر مجبور ہوتے ہیں جن کی تعداد میں روز بروز اضافہ ہی ہو رہا ہے کیونکہ ٹرینوں کی تعداد میں کمی آتی جا رہی ہے۔ آج ایک محتاط اندازے کے مطابق 250000 افراد روزانہ پرائیویٹ ٹرانسپورٹ کے ذریعے انٹرسٹی روٹس پر سفر کرنے پر مجبور ہوتے ہیں۔ اسی طرح مال برداری کا سب سے بڑا ذریعہ بھی ریل ہونی چاہیے مگر اب ایسا نہیں رہا اس کی جگہ اب پرائیویٹ مال بردار ٹرانسپورٹ لے چکی ہے۔ یورپ کے اکثر ممالک میں weekend ٹکٹ جو خصوصی رعایت کے ساتھ دی جاتی ہے تاکہ لوگ چھٹی والے دن سستے سفر کی سہولت سے فائدہ اٹھائیں اس طرح کاروں وغیرہ کے استعمال میں کمی بھی آتی ہے جس سے ماحول میں آلودگی کو کم بھی کیا جاسکتا ہے اور ٹریفک حادثات کو بھی۔ ہمارا ریلوے کا ادارہ وہ تھا جس کو ایک منی ریاست کہا جاسکتا تھا جس میں اس محکمے کے اپنے سکول، اساتذہ، بسیں، رہائشی کالونیاں جہاں بجلی اور پانی کی فراہمی ریلوے کے زیر اثر ہے، ہسپتال، پیرامیڈیکل سٹاف، اپنا ریونیو ڈیپارٹمنٹ، اس کی اپنی عدالتیں جہاں ریلوے کے اپنے مجسٹریٹ عدالت لگا کر بیٹھتے ہیں۔ اپنے گراؤنڈز، اپنی اراضی ہے۔ مغل پورہ کی ورکشاپ جس کا ایشیاء میں اپنا مقام تھا، رسا پور کی 1251 ایکڑ پر محیط لوکو موٹو فیکٹری جو جاپان کے اشتراک سے تیار کی گئی جس میں الیکٹرک اور ڈیزل انجن بنانے کا کام ہوتا ہے جو 3000 ہارس پاور کے AGE-30 انجن بنانے کی صلاحیت رکھتی ہے۔ یہاں انجن کے سپر پارٹس بنانے کا کام بھی کیا جاتا ہے۔ راولپنڈی میں قائم ریلوے کیرج فیکٹری پاکستان ریلوے کی مسافر بوگیاں بنانے اور کیرج ویگنز کی تمام سہولیات پوری کرنے کی صلاحیت رکھتی ہے۔ خانیوال میں سلیپر بنانے کی فیکٹری موجود ہے۔ پاکستان ایسے خطے میں ایسی جگہ واقع ہے اگر ریلوے کے نظام کو توسیع دے کی اس کا سلسلہ دوسرے ممالک سے ملایا جائے تو ہم چین، بھارت، یورپ تک ٹرین سروس کے ذریعے منسلک ہو کر اپنی حالت بہتر کر سکتے ہیں۔ اب تک ایسے کئی منصوبے اس لیے ناکام ہو چکے ہیں کہ ان کو صرف پیسہ کھانے کے لیے استعمال کیا گیا۔ کرپشن کا یہ عالم کہ رن پٹھانی اور دیگر پلوں کے گرنے کے واقعات بار بار ہوئے مگر کسی کے سر پر جوں تک نہ رہینگے۔ 1889ء میں سکھر۔ روہڑی کے درمیان بننے والا پل آج بھی اپنے بنانے والوں کی ایمانداری کی گواہی دے رہا ہے، ایران۔ زاہدان سیکشن کو ترکی سے ملانے کا ناکام منصوبہ، کبھی حویلیاں سے چین کے کاشغر کی ریلوے سروس کا ادھورا خواب، جو چند لوگوں کو تو فائدہ دے گیا مگر ساری قوم کی یکساں ملکیت پاکستان ریلوے کا بیڑہ غرق کر گئی۔ اب بھی وقت ہے اس کو بچایا جاسکتا ہے بس اس سے نا اہل اور کرپٹ لوگوں سے نجات دلوادو۔ ریلوے کے اثاثے اب بھی اتنے وسیع ہیں کہ ان کو لیز پر دے کر پورے ملک کو چلایا جاسکتا ہے۔ لیکن ریلوے کے ارباب بست و کشاد اس جانب توجہ نہیں دیتے۔ ہر کام میں نیت کی درستگی بہت ضروری ہے۔ جو لوگ پٹری کو بیچ سکتے ہیں، مال گاڑی کے ڈبے بمعہ تابنا چوری کر سکتے ہیں، وہ کیا کچھ نہیں کر سکتے.....؟ میڈیا کو عوامی مسائل کے ساتھ ساتھ اب ملکی املاک اور اثاثوں پر بھی نظر

رکھنا ہوگی۔ کیونکہ اب کرپٹ لوگوں پر مزید اعتبار کر کے اپنے آپ کو تباہی کے اتھاء سمندر میں غرق ہونے کے متحمل نہیں ہو سکتے۔ اگر ریل کے نظام کو نہ بچایا گیا تو پھر اس کے اثرات پاکستان سماج پر بری طرح پڑیں گے۔ ریل کے نظام کو کاروبار اور منافع کی غرض سے دیکھنے کی بجائے اس کو سماجی خدمت کا ایک ادارہ قرار دے کر مسافروں کی سہولیات کی خاطر اس نظام کو درست کرنے کی عملی کوشش کی جائے۔ تاکہ ریلوے مستحکم کر کے زوال پزیری سے نکل کر ترقی کی اعلیٰ منزلیں طے کر سکے۔ اس وقت ذلیل و خوار ہوتے لاکھوں مسافر، لاکھوں بے روزگار ہوتے ریلوے ملازم اور پینشن کیلئے قطاروں میں لگے ذلت آمیز رویہ برداشت کرتے ہوئے موت کے منہ میں جاتے ہوئے بزرگ حیرت و حسرت سے پاکستان ریلوے کے کرتا دھرتا لوگوں کو دیکھ رہے ہیں۔ جہاں سے کوئی امید کی کرن نمودار ہوتی دکھائی نہیں دے رہی۔

تحریر: سہیل احمد لون

سرہٹن۔ سرے

sohailoun@gmail.com