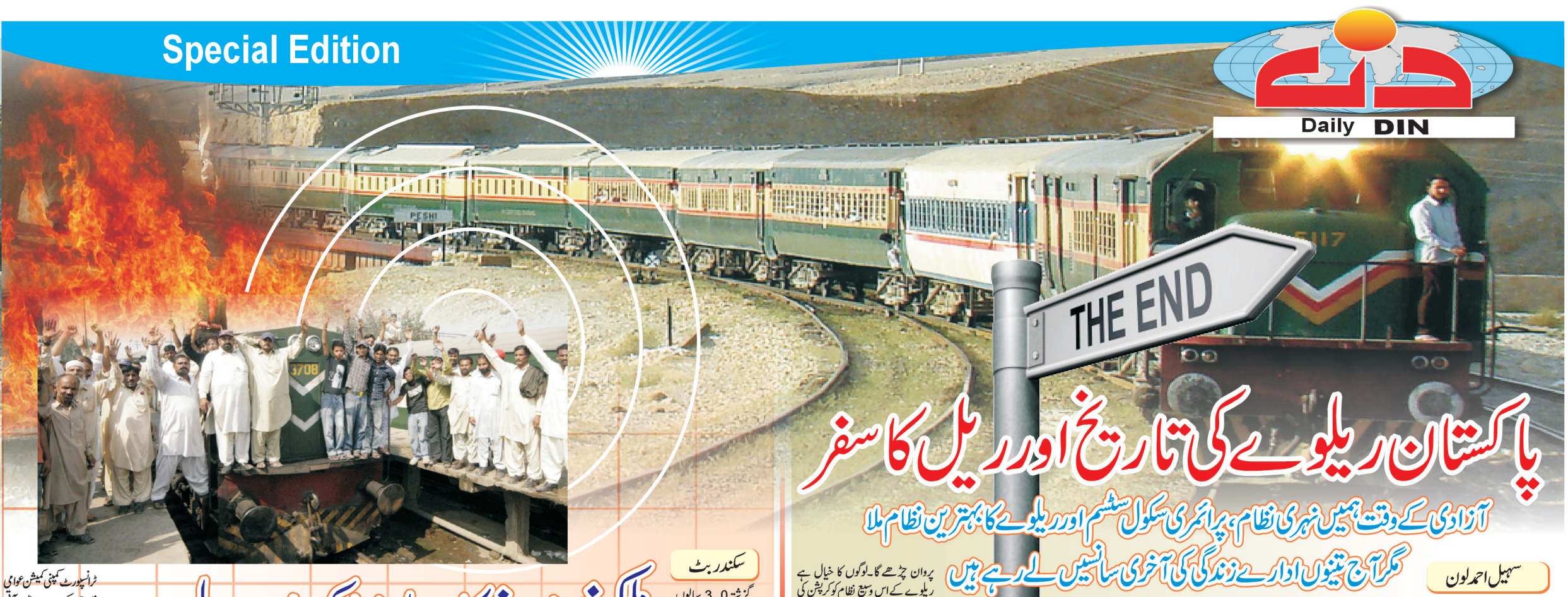
Special Edition

Daily DIN



پاکستان ریلوے کی تاریخ اور ریل کا سفر

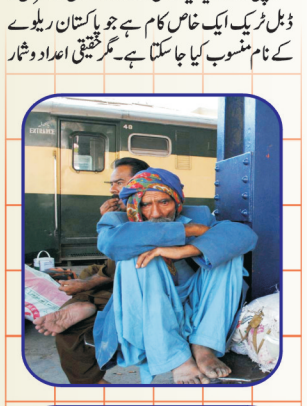
آزادی کے وقت ہمیں نہری نظام، پرائمری سکول سسٹم اور ریلوے کا بہترین نظام ملا

مگر آج تینوں ادارے زندگی کی آخری سانسیں لے رہے ہیں

سہیل احمد لون

ابتدائی انسان کی ترقی کی رفتار ہی تھی جو اُس کے پیدل چلنے کی رفتار تھی جس دن اُس نے گھوڑے پر قابو پالیا اُس کی ترقی کی رفتار ون ہارس پاور ہوگئی اور اُس کے بعد انسانی عقل نے رفتار کو تیز ترین کردیا اس مقصد کیلئے اُس نے نت نئی ایجادات کیں۔ نقل وحمل کی تاریخ بھی اتنی ہی پرانی ہے جتنی انسانی خود انسان کی اپنی تاریخ مگر انسان کی اپنی عقل سلیم کو استعمال کرتے ہوئے آہستہ آہستہ اپنے کندھوں کا بوجھ مشینوں پر منتقل کردیا.....! نقل وحمل کا دور جانوروں پر سواری سے شروع ہوا پھر پہیہ کی ایجاد ہوئی تو نقل وحمل 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 وحمل 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 وحمل میں کیا جانے۔ جیمز واٹ نے بھاپ س چلنے والا انجن ایجا د کیا تھا 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 کوئلے 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 لیور پول تک ریلوے کا منصوبہ شروع کیا گیا۔ ولیم جیمز کاروبار میں دیوالیے کی وجہ سے اس کو مکمل نہ کرسکا۔ 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 لیور پول روانہ ہوئی۔ پارلیمینٹ 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 برصغیر 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 برصغیر میں ریلوے پر سروے کرنے کا حکم جاری کیا۔ جس کے لیے 1844ء میں برطانی انجینئر میکڈونلڈ اسٹیفن سنز نے سروے مکمل کرکے 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 بھاپ کی مدد سے چلنے والے انجن چلا رہے تھے۔ برصغیر 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 ہوا راہ سے ہگلی تک ریلوے لائن بچھا دی گئی۔ یوں 1854ء میں ہندوستان میں دوسری ٹرین سروس 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 مدارس 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، خیر پور، نواب شاہ، ٹنڈو آدم، حیدر آباد، 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 سروس کا آغاز ہوا۔ یوں 1880ء تک برصغیر میں 14500 میل کا ریلوے ٹریک بچھ 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 کرکے 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۔ جیکب 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 کلومیٹر ہے۔ جسے خوجک 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 ٹائیفائڈ کی وجہ سے ہلاک ہوئے۔ قندھار تک ریلوے لائن کا منصوبہ تھا جو پھر پورا نہ ہوسکا 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 کو قیام پاکستان کے وقت تقریباً 8124 کلو میٹر ریلوے لائن پاکستان کے حصے میں آئی۔ اس کے ساتھ اثیاء کی سب سے بڑی اور بہترین ریلوے ورکشاپ بھی، جس کو آج بھی مغل پورہ ریلوے ورکشاپ کہا جاتا ہے لیکن آج یہ اثیاء کی سب سے بڑی ورکشاپ نہیں۔ ریل ہر دور میں بچوں، بوڑھوں اور بڑوں کی ہر دلعزیز سواری رہی ہے۔ ایک زمانہ تھا جب بچے کھیل کود میں ایک دوسرے کی میض یا شرٹس پکڑ کر ریل بن کر چھک بم کرتے نظر آتے تھے۔ کھلونوں میں بھی ریل ایک لازمی جزو تھی۔ جیسے جیسے پاکستان ریلوے پر زوال آتا گیا بچوں نے بھی اس کھیل کو خیر باد کہہ دیا۔ قیام پاکستان کے بعد 1954ء میں مردان سے چارسدہ اور 1956ء میں جیکب آباد سے کشمور کے لیے ریلوے لائن بچھائی گئی۔ اس کے بعد راؤنڈ سے خانیوال سیکٹر کو الیکٹرک کیا گیا جس کا آج یہ عالم ہے کہ ان برقی رو والی 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 جا سکتا ہے۔ مگر تحقیقی 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 کا ریلوے 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 دارومدار 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۔ پاکستان کا رواں سال کا ریلوے کا خسارہ 26252.315 ملینروپے اور بھارت کا اس سال کا سرپلس 19 ہزار کروڑ روپے ہے۔ پھر بھی ادھرانا ہزارے نے کرپشن کے خلاف آواز بلند کی ہے۔ ہمارے ہاں ریلوے میں کرپشن کا یہ عالم ہے کہ 400 کلو میٹر 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 مافیا نے ایسا جکڑ رکھا ہے کہ جلد ہی 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 لاؤنڈز اور پارلیمینٹیرین 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 ایئر پورٹس پر ایک ٹرمینل سے دوسرے ٹرمینل تک جانے کے لیے شٹل ریل سروس کا انتظام ہوتا ہے جو بغیر کسی ڈرائیور کے کمپیوٹرائزڈ پروگرام کے تحت چلتی ہے۔ اکثر ایئر پورٹس کو ریلوے سے منسلک کیا جاتا ہے تاکہ مسافر جہاز سے اتر کر ریل کے ذریعے اپنی منزل مقصود تک جاسکیں۔ یورپ اور برطانیہ کو ٹرین 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 لیپ ٹاپ پر 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۔ کبھی تو لوگ سیر و سیاحت کے لیے بھی ریل کو ترجیح دیتے ہیں۔ اس آرام دہ سفر میں باہر کی 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 پیکیج کا اعلان بھی کیا جاتا ہے تاکہ لوگ چھٹیوں میں ریل کے ذریعے سیر و تفریح سے بھرپور لطف اندوز ہوسکیں۔ برطانیہ اور یورپ کی کامیاب ریل سروس میں چینل ٹنل کا بڑا ہاتھ ہے۔ channeltunnel 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 متراں اور برطانیہ کی ملکہ نے مل کر کیا تھا۔ اسی طرز کی ایک اور زیر سمند رسرنگ 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 کرکے 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 مدنظر 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 جا سکے 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 ہو گی۔ 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 نہ رہے گا بانس اور نہ بجے 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 ائیر کنڈیشنڈ، اے سی پارلر، اے سی لوئر، 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۔ اس وقت پاکستان ریلوے کی حالت زار یہ ہے کہ یہاں کچھ ٹرینوں کی ہفتہ وار چھٹی ہوتی ہے حالانکہ اس چھٹی والے دن مسافر زیادہ سفر کرتے ہیں۔ 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۔ مثلاً جرمنی میں 35 یورو کی weekend فیملی ٹکٹ کے ساتھ سولہ سال سے کم عمر کے دو بچے اور دو جوان سارے جرمنی میں کہیں بھی سفر کر سکتے ہیں۔ ہمارا ریلوے کا ادارہ وہ تھا جس کو ایک منی ریاست کہا جا سکتا تھا۔ پاکستان ریلوے ایک ایسا ادارہ ہے جس میں اس محکمے کے اپنے سکول، اساتذہ، بسیں، رہائشی کالونیاں جہاں بجلی اور پانی کی فراہمی ریلوے کے زیر اثر ہے، ہسپتال، پیرا میڈیکل 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 اثیاء میں اپنا مقام تھا، رسالپور کی 251 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 سپیئر پارٹس بنانے کا کام بھی کیا جاتا ہے۔ راولپنڈی میں قائم ریلوے کیرج فیکٹری پاکستان ریلوے کی مسافر بوگیاں بنانے اور کیرج ویلنرز 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 رینگی..... 1889ء میں سکھر۔ روہڑی کے درمیان بننے والا پل آج بھی اپنے بنانے والوں کی ایمانداری کی گوہی 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 جا سکتا ہے بس اس سے نااہل اور کرپٹ لوگوں سے نجات دلوا دو۔ ریلوے کے اثاثے اب بھی اتنے وسیع ہیں کہ ان کو لیز پر دے کر پورے ملک کو چلایا جا سکتا 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 کرکے اپنے آپ کو تباہی کے اتھاہ 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 کرکے زوال ہو کر پزیری سے نکل کر ترقی کی اعلیٰ منزلیں طے کر سکے۔ رونہ ریلوے کے وزیر حاجی بلور صاحب نے تو کہہ دیا ہے کہ دنیا میں بہت سے ممالک ایسے ہیں جہاں ریلوے نہیں ہے، کیا وہ ملک نہیں چل رہے؟ اور اُن کی ذہنی پستی کا حال اس بات سے لگالیں کہ اس زمر میں وہ افغانستان کی مثال دیتے ہیں۔ 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 گرتا دھڑتا لوگوں کو دیکھ رہے ہیں۔ جہاں سے کوئی امید کی کرن نمودار ہوتی دکھائی نہیں دے رہی۔



ملکی خزانے کا سہارا پاکستان ریلوے خزانہ پر بوجھ بن کر رہ گیا

سکندر بٹ

گزشتہ 03 سالوں سے مملکت اور پاکستان ریلوے دونوں کی گاڑی جھٹکے کھا کر چل رہی ہے، دونوں کے حالات میں تاریخی اعتبار سے گہری مماثلت رہی ہے۔ قیام پاکستان کے وقت پاکستان بھی دولت مند اور امیر تھا اور پاکستان ریلوے بھی مضبوط مستحکم اور منافع بخش تھا۔ انگریز کی غلامی میں حاصل ہوا یہ تحفہ اس دور میں پاکستان کا پانچواں بڑا اثاثہ کہلاتا تھا، کارکردگی نوعیت کے حوالہ سے پاکستان ریلوے سروس کا پاکستان کی آزادی تحریک میں بھی ایک موثر حصہ رہا ہے، ریلوے ٹرین ایک وقت میں سینکڑوں افراد کی ایک جگہ سے دوسری جگہ نقل وحرکت کا موثر ترین ذریعہ ہے، آج بھی پوری دنیا میں ریلوے سروس دن بدن ''ڈویلپ'' کی جا رہی ہے، دنیا کا ہر ملک ریلوے سروس کو اپنی اقتصادی سماجی وفلاحی شہ رگ تصور کرتا ہے۔ ملک میں امن ہو یا جنگ ہو ریل کا پہیہ دن رات چلتا رہنا بہتر معیشت کی علامت سمجھا جاتا ہے۔ افسوس کا مقام ہے کہ پاکستان پیپلز پارٹی کی حالیہ قائم ہونے والی جمہوری حکومت پاکستان کے قیمتی اثاثوں کے ساتھ اس طرح ناروا سلوک کرے گی.....! کسی نے تصور نہ کیا تھا۔ واپڈا، پی آئی اے، سوئی گیس، ریلوے سے لے کر کرکٹ بورڈ تک تمام محکموں میں کرپشن، بے ضابطگی، بدعنوانی، بے ایمانی اور بے اصولی ماضی کے مقابلے میں بڑھی ہے، امریکہ، چین، جاپان، جرمنی اور برطانیہ جیسے اقتصادی ایلیٹ ممالک مسلسل اپنے ریلوے نظام کو اپ گریڈ کرنے میں مصروف عمل ہیں، دوسری جانب پاکستان ریلوے کی حالت موجودہ حکومت نے ایسی کر دی ہے کہ جیسے کوئی رئیس ڈاکوؤں سے لٹنے کے بعد بے صد ہو کر پڑا ہو، ہماری حالیہ وزارت ریلوے نے خود کو پاکستان کی تاریخ کی سب سے نااہل وزارت ثابت کرنے کے واضح ثبوت فراہم کئے ہیں۔ ماضی کے تناظر میں حالات کا عمومی جائزہ لیں تو اس حقیقت کے دعویٰ کو مہر تصدیق ملتی ہے کہ ریلوے کی وزارت سے لے کر نیچے بیوروکریسی وافسران تک کرپشن عام معمول کی بات ہے، ریل کے پہیے سے لے کر افسر سے ''قلم'' تک سب ناجائز طریقوں سے چلائے جا رہے ہیں اور نچلا طبقہ اس صورت حال میں پاؤں تلے پس رہا ہے حالات میڈیا اور اخبارات سے تقاضا کر رہے ہیں کہ جس طرح اخبارات ومیڈیا نے عوام کے ساتھ مل کر واپڈا کا پوسٹ مارٹم کیا کہ جو عوام کے حق میں مثبت ثابت ہوا سب مل کر ایک حلہ ''پاکستان ریلوے'' کی جانب بھی ماریں اور مل کر کوشش کریں ورنہ حالات تو اس قدر خطرناک ہو چکے ہیں کہ لوگ بنکوں کے دروازوں پر سینکڑوں کی خاطر اپنی جانیں گنوا رہے ہیں۔ دنیا میں ریلوے نظام کی تاریخ سو سال سے زیادہ پرانی ہے 1813ء جارج سٹیفنس نے دنیا کا پہلا ریلوے انجن ایجاد کیا بھاپ سے چلنے والی دنیا کی اس پہلی کمرشل ٹرین نے سٹیفنس کی نگرانی میں برطانیہ کے شہروں ڈارلنگٹن اور سٹاکٹن کے درمیان کامیاب سفر کیا اور اس کے ذریعے تمام دنیا کی توجہ اس ٹرانسپورٹ نظام کی جانب مبذول ہوئی۔ 18 ویں صدی میں چونکہ ہمارا خطہ انگریز حکومت کے زیر تسلط تھا اس لئے خوش قسمتی سے ریلوے ایجاد کرنے والوں کے ہاتھوں سے ہی 1847 میں یہاں کی پہلی ریلوے لائن کراچی تا کوٹری 169 کلو میٹر طویل تھی، بچھائی گئی، شروع میں یہ ٹریک انگریزی حکومت کے اعلیٰ افسران اور مال برادری کیلئے مختص تھا۔ بعد ازاں 1861ء میں اسے کمرشل روٹ کے طور پر عام عوام کیلئے کھول دیا گیا۔ انہی دنوں برصغیر کے باقی علاقوں میں ریل کے نظام کو مکمل کیا گیا 1886ء میں چار کمپنیوں کے الحاق کے نتیجہ میں نارتھ ویسٹرن اسٹیٹ کے نام سے جو ریل سروس شروع کی گئی، وہی قیام پاکستان کے بعد ''ریلوے پاکستان'' کہلائی۔ 1861ء میں بچھائی جانے والی ریلوے ٹریک لائن کا کوٹری پلیٹ فارم آج بھی پاکستان کا سب سے لمبا ریلوے پلیٹ فارم ہے، آج پاکستان کا ریلوے ٹریک 7791 کلو میٹر طویل ہے، محکمہ ریلوے کے مستقل ملازمین کی تعداد 90 ہزار ہے۔ علاوہ ازیں ڈیلی ویجز ملازمین کی تعداد بھی ہزاروں میں ہے، اس وقت پاکستان ریلوے میں کام کرنے والی ٹریڈ یونینز کی تعداد 93 ہے۔ پاکستان وجود میں آیا تو اس زمانے میں ریلوے پاکستان کے پہلے پانچ بڑے اثاثوں میں شمار ہوا۔ پاکستان کی جغرافیائی تقسیم کے بعد اندرون ملک تمام چھوٹے بڑے شہروں، قصبوں اور دیہاتوں کو آپس میں جوڑنے کا واحد موثر ذریعہ ریلوے لائن ہی تھی۔ پاکستان ریلوے اپنی حیثیت کے اعتبار سے اس قدر مضبوط اور وسیع ہے کہ پاکستان ریلوے ایک ڈیپارٹمنٹ ہونے کے باوجود اپنے اندر کئی ڈیپارٹمنٹ سموئے ہوئے ہے۔ ریلوے کی پولیس اپنی، سکول کالج اپنے، رہائشی کالونیاں بھی اپنی، یہاں تک کہ ریونیو ڈیپارٹمنٹ سے لے کر عدالتیں اپنی ہیں۔ ان گنت ہسپتالوں کا جال مردان میں 251 ایکڑ رقبے پر محیط ریلوے انجن بنانے کا کارخانہ جاپان کے اشتراک سے قائم ہونے والے اس کارخانے نے شروع میں 2 ہزار ہارس پاور کے انجن بنائے اور بعد میں 3 ہزار ہارس پاور AGE-30 کے ڈیزل، الیکٹرک انجن بھی تیار کئے۔ خانیوال میں سلیپر بنانے کی فیکٹری، راولپنڈی میں مسافر بوگیاں اور کیرج ویلنرز کی تیاری ومرمت اور مغل پورہ ورکشاپ جیسے بڑے ورکشاپ پراجیکٹ، ریلوے کے اثاثوں میں شمار ہوتے ہیں۔ اس کے باوجود پاکستان ریلوے کی حالت زار ایک سوالیہ نشان بن کر حکمرانوں کی پیشانیوں پر نظر آرہی ہے، اتنے وسیع وعریض پورٹ فولیو کے باوجود ریلوے کی لٹیاء ڈوبنے کو ہے۔

پاکستان ریلوے پچھلے چالیس، پچاس سالوں سے سیاست دانوں کے ہاتھوں غفلت کا شکار ہوتی رہ