itsurdu.blogspot.com

دنیا کی سب سے طویل اور گہری ریل سرنگ

سوئٹزرلینڈ کی 57 کلومیٹر لمبی "گوتھارڈ ٹنل" سے ٹرینیں 250 کلومیٹر فی گھنٹے کی رفتار سے گزرتی ہیں

دنیا کے مختلف ملکوں میں تعمیر و ترقی کے جو کام ہو رہے ہیں اور ان سے متعلق جو خبریں اور رپورٹیں پڑھنے کو ملتی ہیں، ان سے ہم پاکستانیوں کو اپنی محرومیوں کے احساس میں اضافے کے سوا اور کچھ نہیں ملتا۔ دنیا کہاں سے کہاں جا رہی ہے؟ ترقی یافتہ ممالک کو چھوڑیے، پڑوسی ملکوں کی حکومتیں بھی اپنے عوام کا معیار زندگی بہتر کرنے اور ترقی و خوشحالی کے لئے کوشاں نظر آتی ہیں اور ایک ہم ہیں کہ بجائے ترقی کرنے کے، تنزلی کی راہ پر تیزی سے گامزن ہیں۔ ملک کے سب سے بڑے شہر کراچی کی اہم سڑکیں برسہا برس سے ٹوٹ پھوٹ کا شکار ہیں، ان میں بڑے بڑے گڑھے بن چکے ہیں جن سے ایک طرف ٹریفک کی روانی متاثر ہوتی ہے تو دوسری طرف جان لیوا حادثات بھی جنم لیتے ہیں۔ ان ہی سڑکوں پر سے ان محکموں اور اداروں کے افسران اور حکام بالا کی گاڑیاں بھی گزرتی ہیں جن کے فرائض منصبی میں سڑکوں کی دیکھ بھال بھی شامل ہے لیکن کسی کو اس طرف توجہ دینے کی فرصت نہیں۔ نہ جانے بجٹ میں مختص کئے جانے والے فنڈز کہاں استعمال ہو رہے ہیں؟ وہ فلائی اوورز جن کی تعمیر چند ماہ میں مکمل ہونی چاہئے ان کی تکمیل میں برسہا برس لگ جاتے ہیں اور جب وہ بن کر مکمل ہوتے ہیں تو پہلی برسات ہی ناقص میٹریل کے استعمال کا بھانڈا پھوڑ دیتی ہے۔ ہر چند ماہ بعد ان میں گڑھے پڑ جاتے ہیں اور پھر ان میں کنکریٹ کا پیوند لگا کر انہیں پھر سے قابل استعمال بنایا جاتا ہے۔ جبکہ خود ہمارے ملک میں انگریزوں کے دور کی بہت سی تعمیرات ایسی ہیں جو اب بھی بہت اچھی حالت میں ہیں اور استعمال ہو رہی ہیں۔ کراچی کے شہریوں کو سفری سہولت فراہم کرنے کے لئے 2002ء میں لیاری ایکسپریس وے کا منصوبہ شروع کیا گیا تھا اور اسے 2009ء میں مکمل ہو جانا چاہئے تھا لیکن اس کا ایک حصہ اب بھی نامکمل ہے اور نہ معلوم کب تک یہ اسی طرح رہے گا۔ اندرون شہر جو کراچی سرکلر ریلوے چلا کرتی تھی وہ 1999ء سے بند ہے، ریلوے کی زمینوں پر قبضہ ہو گیا، ریل کی پٹریاں تک اکھاڑ کر کباڑ میں بیچ دی گئیں، اسے بحال کرنے کی طرف حکومت کی کوئی توجہ نہیں۔ دلچسپ بات یہ ہے کہ اس سرکلر ریلوے کی بندش کے بعد ہی جاپان کی حکومت نے کراچی میں ماس ٹرانزٹ منصوبے کے لئے اپنے طور پر فنڈز مختص کرنے کا اعلان کیا تھا اور اس کی طرف سے ہر سال صوبائی حکومت کو اس بارے میں پیشکش کی جاتی ہے لیکن یہ خواب اب تک شرمندۂ تعبیر نہ ہو سکا۔ وجہ؟ صرف یہ ہے کہ جاپان کی حکومت اپنی نگرانی میں منصوبہ مکمل کروانا چاہتی ہے اور سندھ حکومت کا اصرار ہے کہ فنڈز اس کے حوالے کئے جائیں۔ اس تنازع کا خمیازہ عوام بھگت رہے ہیں اور کہنے کو یہ وہ عوامی جمہوری حکومت ہے جس کا نعرہ ہی یہ ہے کہ "طاقت کا سرچشمہ عوام ہیں۔"

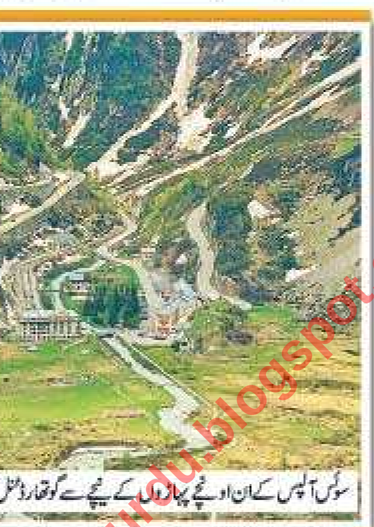
دوسری جانب یورپی عوام کتنے خوش قسمت ہیں جنہیں ایسی حکومتیں نصیب ہیں جو عوامی فلاح و بہبود کے منصوبوں کی تکمیل کو اپنا فرض عین سمجھتی ہیں اور ان کا ہر قدم اسی جانب اٹھتا ہے۔ اس کی تازہ ترین مثال گوتھارڈ ٹنل (Gotthard Tunnel) ہے جس کا افتتاح گزشتہ یکم جون کو سوئٹزرلینڈ میں کیا گیا۔ دنیا کی سب سے طویل اور سب سے گہری اس ریلوے سرنگ کی تعمیر میں تقریباً 17 سال لگے ہیں۔ گوتھارڈ کے پہاڑی سلسلے کے نیچے سے گزرنے والی یہ دو شاخہ سرنگ 57 کلومیٹر طویل ہے۔ سوئس آلپس کے پہاڑی سلسلے کے نیچے تعمیر شدہ اس سرنگ سے تیز رفتار ٹرینیں 250 کلومیٹر فی گھنٹہ کی رفتار سے گزرتی ہیں اور اس کی وجہ سے شمالی اور جنوبی یورپ کے درمیان

30 فٹ قطر کی عظیم الجثہ بورنگ مشین کے سامنے مختلف ملکوں کے کارکن کامیاب کھدائی کا جشن منا رہے ہیں

ریلوے رابطہ بہت بہتر ہو گیا ہے۔ سوئٹزرلینڈ کا کہنا ہے، اس سرنگ کے باعث پورے یورپ میں مال بردار ٹرانسپورٹ کے شعبے میں انقلابی تبدیلی آ جائے گی اور وہ سارا سامان جو اس وقت سالانہ دس لاکھ لاریاں ایک جگہ سے دوسری جگہ پہنچاتی ہیں، وہ ٹرکوں اور لاریوں کی بجائے ٹرینوں کے ذریعے بھیجے جائیں گے۔ افسوس کہ ہمارے ملک پاکستان میں ٹرانسپورٹ مافیا کی منظم سازش کی وجہ سے پہلے ریلوے کی مال گاڑیاں بند ہوئیں اور اب مسافر ٹرینوں کی حالت ناگفتہ بہ ہے۔ گوتھارڈ ٹنل کی تعمیر مکمل ہونے سے جاپان کی 53.9 کلومیٹر طویل سیکان ریلوے سرنگ دوسرے نمبر پر آ گئی ہے جو پہلے دنیا کی سب سے طویل ریل سرنگ کا اعزاز رکھتی تھی جب کہ انگلستان کو فرانس سے ملانے والی 50.5 کلومیٹر طویل چینل ٹنل تیسرے نمبر پر ہے۔

گوتھارڈ سرنگ کے شمالی داخلی راستے پر واقع ارسٹ فیلڈ کے مقام پر منعقدہ افتتاحی تقریب سے خطاب کرتے ہوئے سوئٹزرلینڈ کے صدر جوان شنائیڈر امان نے کہا کہ

سرنگ کا افتتاح سوئٹزرلینڈ کے لئے بہت بڑا قدم ہے لیکن اس کے ساتھ ہمارے پڑوسی ملکوں بلکہ پورے براعظم یورپ کے لئے بھی یہ بہت بڑی کامیابی ہے۔ اسی طرح سرنگ کے جنوبی کنارے پر واقع بودیو میں سوئٹزرلینڈ کی وزیر ٹرانسپورٹ ڈورس لیتھارڈ نے بھی افتتاحی تقریب سے خطاب کیا۔ بعد ازاں سرنگ کے دونوں جانب سے دو ٹرینوں نے مخالف سمت میں اپنے سفر کا آغاز کیا۔ ہر ٹرین میں سو مہمان سوار تھے جنہوں نے قرعہ اندازی میں ٹکٹ جیتے تھے۔ اس طرح نئے روٹ کا باقاعدہ آغاز ہوا۔ یورپی یونین کے جن رہنماؤں نے سرنگ کی افتتاحی تقریب میں شرکت کی اور ٹرین پر سفر کیا ان میں جرمنی کی چانسلر انجیلا مرکل، فرانس کے صدر فرانکوا ہولاند، اٹلی کے وزیر اعظم میتو رینزی اور آسٹریا کے چانسلر کرسٹیان کرن بھی شامل تھے۔ افتتاحی تقریب میں یورپ کے اعلیٰ حکومتی عہدیداروں کی شرکت سے یہ ظاہر ہوتا ہے کہ اس نئی سرنگ سے نہ صرف ایلپائن کا ماحول زیادہ صحت بخش ہو جائے گا بلکہ معاشی فوائد بھی بہت زیادہ ہوں گے۔ یورپی سامان خواہ وہ ہالینڈ کے لئے اطالوی زیتون کا تیل ہو یا یونان کے لئے جرمن کاریں ہوں انہیں آلپس کے پہاڑی سلسلے سے گزرنا ہوتا تھا اور ان کی ترسیل سڑک کے راستے ہوتی تھی لیکن اب اس سرنگ کے ذریعے یہ تمام چیزیں زیادہ تیزی



سوئس آلپس کے ان اونچے پہاڑوں کے نیچے سے گوتھارڈ ٹنل گزر رہی ہے

سے، زیادہ محفوظ حالت میں اور زیادہ سستی قیمت پر روانہ کی جاسکیں گی۔

سرنگ کی تعمیر پر 12 ارب ڈالر سے زیادہ کی لاگت آئی ہے جس کی منظوری 1992ء میں سوئس ووٹروں نے ایک ریفرنڈم میں دی تھی۔ سوئٹزرلینڈ کے رائے دہندگان نے ماحولیات کے تحفظ کی علمبردار تنظیموں کی اس تجویز کی حمایت کی تھی کہ سوئٹزرلینڈ کے قدرتی حسن کو محفوظ رکھنے کے لئے سڑک کے راستے جو سامان روانہ کیا جاتا ہے اسے ٹرینوں کے ذریعے بھیجا جائے۔ منصوبے کے تحت مکمل کی جانے والی سرنگ، پہاڑوں کی سطح سے 2.3 کلومیٹر نیچے سے گزر رہی ہے۔ ان پہاڑوں کا درجہ حرارت موسم گرما میں 46 ڈگری سینٹی گریڈ تک جا پہنچتا ہے۔ سرنگ تعمیر کرنے والے انجینئرز کو 73 مختلف اقسام کی چٹانوں کو کھود کر اور دھماکوں کے ذریعے اڑانا پڑا تھا۔ ان میں سے کچھ چٹانیں تو گرینائٹ کی طرح سخت تھیں اور کچھ بہت نرم۔ سرنگ بنانے کے لئے 2 کروڑ 80 لاکھ ٹن سے زیادہ چٹانیں کھود کر نکالی گئی تھیں بعد ازاں انہیں مزید توڑ کر چھوٹا کر کے اس کنکریٹ میں شامل کیا گیا جس کی مدد سے سرنگ تعمیر کی گئی۔ دلچسپ بات یہ ہے کہ سرنگ کی تعمیر بالکل طے شدہ وقت اور بجٹ کے مطابق مکمل کی گئی جو ہالینڈ کے شہر روٹرڈیم کو اٹلی کے شہر جینیوا سے بذریعہ ریل ملاتی ہیں۔ اس سال دسمبر میں یہ سرنگ مکمل طور پر فعال ہو جائے گی۔ جس کے بعد زیورخ اور میلان کے درمیان سفر 2 گھنٹے اور 40 منٹ میں مکمل ہوگا اس طرح مسافروں کا ایک گھنٹہ وقت بچ جائے گا۔ سابقہ پر پیچ ریل سرنگ اور 1980ء میں کھولی گئی سڑک والی سرنگ کے برعکس گوتھارڈ ٹنل بالکل سیدھی اور ہموار بنائی گئی ہے جو پہاڑوں کے درمیان سے چکر لگاتے ہوئے نہیں گزر رہی ہے، اس لئے ریل کے سفر میں بہت سہولت ہوگی۔ ایک دن میں تقریباً 260 مال گاڑیاں اور 65 مسافر ٹرینیں اس سرنگ سے گزریں گی جس میں ان کو بمشکل 17 منٹ لگیں گے۔ گوتھارڈ ریل ٹنل کی تعمیر کے لئے سرمایہ ویلیو ایڈیڈ اور فیول ٹیکسز، بھاری گاڑیوں پر روڈ چارجز اور سرکاری قرضوں سے فراہم کیا گیا جو دس سال کے عرصے میں ادا کر دیئے جائیں گے۔ سوئس بینک "کریڈٹ سوئس" نے کہا ہے کہ سرنگ کی تعمیر سے جو معاشی فوائد حاصل ہوں گے ان میں سامان کے نقل و حمل میں آسانی اور سیاحت میں اضافہ شامل ہیں۔

سرنگ کھودنے کے لئے عظیم الجثہ 30 فٹ قطر کی بورنگ مشینیں استعمال کی گئیں جو اوسطاً روزانہ 100 فٹ چٹانیں کاٹ کر نکال رہی تھیں۔ چونکہ گوتھارڈ دنیا کی سب سے گہری سرنگ بھی ہے جو بعض مقامات پر پہاڑ کی سطح سے 2.3 کلومیٹر نیچے سے گزر رہی ہے، اس لئے جب بورنگ مشینیں چٹانوں کو کاٹ کر باہر نکال دیا کرتی تھیں تو کشش ثقل کی وجہ سے پہاڑوں کا بہت زیادہ دباؤ سرنگ پر پڑ رہا تھا اور ان کے بیٹھ جانے کا اندیشہ بڑھ جاتا تھا اس لئے سرنگ کی لمبائی کے ساتھ ری انفورسڈ اسٹیل کے حلقے بھی ڈالے جاتے رہے تاکہ سرنگ کو منہدم ہونے سے روکا جا سکے۔ 17 سال تک سال کے 365 دنوں میں سے روزانہ 24 گھنٹے، دو ہزار سے زیادہ انجینئرز اور کارکنوں نے اس سرنگ کی تعمیر میں حصہ لیا۔ اس دوران سرنگ میں حادثات بھی پیش آئے جن میں 9 ورکرز کو جان سے ہاتھ دھونا پڑا۔ ان متوفی ورکرز میں چار جرمن، تین اطالوی، ایک جنوبی افریقی اور ایک آسٹروی کارکن شامل ہیں جن کے ناموں کی تختی سرنگ کے شمالی کنارے پر نصب کی گئی

itsurdu.blogspot.com