# کام، زندگی اور فرصت کے اوقات

## شہر عصری دنیا میں

1880 میں درگا چرن رے نے ایک ناول لکھا تھا 'Debganer Martye Agaman' (دیوتا زمین پر آتے ہیں) جس میں برہما، ہندو مائتھولوجی میں خالق، کچھ دوسرے دیوتاؤں کے ساتھ کلکتے کے لیے ٹرین پکڑتے ہیں۔ 'ورون' بارش کے دیوتا انھیں برطانوی ہند کی راج دھانی کی سیر کراتے ہیں، سارے دیوتا اس نئے شہر کو دیکھ مبہوت سے رہ جاتے ہیں، ٹرین، دریائے گنگا میں چلتے ہوئے بڑے بڑے جہاز، دھواں اُگلتی ہوئی فیکٹریاں، پُل، تاریخی عمارتیں اور طرح طرح کی 'سامان بیچتی ہوئی جگمگاتی دوکانیں۔ بھیڑ بھاڑ والے شہر کے عجائبات کو دیکھ کر سارے دیوتا اتنے متاثر ہوئے کہ انھوں نے سورگ میں ایک میوزیم اور ایک ہائی کورٹ تعمیر کرنے کا فیصلہ کیا۔

19 ویں صدی میں کلکتے کے شہر میں مواقع کی بھرمار تھی، تجارت اور کاروبار کے مواقع، تعلیم اور کام کے مواقع۔ مگر دیوتا شہری زندگی کے دوسرے پہلو سے پریشان تھے۔ اس کے دھوکے باز اور چورا اور اُچکے، اس کی پیس ڈالنے والی غریبی اور بہت سے لوگوں کی ابتر رہائشی حالت، برہما ایک جوڑ جوتا خریدتے ہوئے بھی اس وقت بہت پریشان ہوئے جب انھوں نے دوکانداروں کو آپس میں ایک دوسرے کو فریبی اور دھوکے باز کہتے سنا۔ دیوتا شہر میں ذات پات، مذہب کے الجھاؤوں اور جنس کے مابین تفریق سے بھی پریشان تھے۔ تمام سماجی امتیازات جو فطری اور عمومی لگتے تھے، ٹوٹتے اور بکھرتے ہوئے نظر آتے تھے۔

درگا چرن رے کی طرح دوسرے بہت سے لوگ تھے جو 19 ویں صدی کے ہندوستان میں اُن سب مظاہر پر حیرت کے شکار بھی تھے اور بدحواس بھی جو انھوں نے شہروں میں دیکھے تھے۔ لگتا تھا کہ شہر متضاد مناظر بھی دکھاتا ہے اور متنوع تجربات بھی کراتا ہے۔ افلاس بھی ہے اور دولت کی فراوانی بھی شان وشوکت بھی ہے اور خاک دھول بھی۔ مواقع بھی ہیں اور مایوسیاں بھی۔

کیا شہر ہمیشہ ہی سے ایسے تھے جیسا کہ اوپر بیان کیا گیا؟ اگرچہ دیہی معاشرت کے شہری معاشرت میں تبدیل ہونے کی ایک لمبی تاریخ ہے، مگر جدید شہر، ساری دنیا میں، محض پچھلے دو سو برسوں میں بننا شروع ہوئے ہیں۔ تین تاریخی عمل ایسے ہیں جنھوں نے بڑے حتمی طور پر جدید شہروں کی تشکیل کی ہے۔ صنعتی سرمایہ داری کا عروج، دنیا کے بڑے حصوں پر نو آبادیاتی حکومت اور جمہوری نظریات کا فروغ۔ یہ باب دیہی معاشرت کے شہری معاشرت میں تبدیل ہونے کے عمل کی دریافت کی کوشش کرے گا۔ یہ باب اس بات کی تفتیش کی کوشش بھی کرے گا کہ جدید شہر وجود میں کیسے آتے ہیں اور خود شہروں کے اندر کیا ہوتا ہے۔

© NCERT not to be republished

سب سے پہلی بات تو یہی ہے کہ ایک طرف شہر اور دوسری طرف قصبات اور گاؤں ہم ان میں فرق کس بنا پر کرتے ہیں؟ قصبات اور شہر جو پہلے پہل دریاؤں کے کنارے یا وادیوں میں معرض وجود میں آئے، جیسے Ur, Nippur اور موہنجودوڑ، دوسری انسانی بستیوں کے مقابلے میں زرا بڑے پیمانے کی بستیاں تھے۔ قدیم شہر صرف اسی وقت بن سکے جب خوراک کی رسد میں اتنا اضافہ ہوا کہ اس نے ایسے لوگوں کی ایک بڑی تعداد کو سہارا دینے کا امکان پیدا کر دیا جو خود غذائی اشیا کے پیدا کرنے والے نہیں تھے۔ شہر عام طور پر سیاسی قوت، انتظامی ڈھانچے، تجارت، صنعت، مذہبی اداروں اور دانش ورانہ سرگرمیوں کے مراکز ہوتے تھے اور دستکاروں، تاجروں اور مذہبی رہنماؤں جیسے مختلف سماجی گروہوں کی حمایت و دستگیری کرتے تھے۔

شہر اپنے طور پر سائز اور اپنی نوعی پیچیدگیوں کی بنا پر ایک دوسرے سے بڑے مختلف ہو سکتے ہیں۔ وہ گنجان آبادیوں والے آج کے زمانے کے بڑے شہر ہو سکتے ہیں جو ایک پورے علاقے کے سیاسی اور اقتصادی کاموں کو باہم ملا لیتے ہیں اور بہت بڑی آبادیوں کی دیکھ بھال کرتے ہیں۔ یا پھر وہ محدود ذمہ داریوں کے ساتھ چھوٹے شہری مراکز ہو سکتے ہیں۔

یہ باب آج کی جدید دنیا میں دیہی معاشرت کے شہری معاشرت کی طرف مائل ہونے کی تاریخ پر بات کرے گا۔ ہم میٹروپولیٹن ترقی کی مثال کے طور پر دو جدید شہروں پر کسی قدر تفصیلی نگاہ ڈالیں گے۔ پہلا شہر دنیا کا سب سے بڑا شہر اور 19 ویں صدی میں ایک امپیریل مرکز لندن ہے۔ اور دوسرا برصغیر میں انتہائی اہم جدید شہر بمبئی ہے۔

**سرگرمی**

کیا آپ ہندوستان کی تاریخ سے مندرجہ ذیل کی مناسب مثالیں سوچ سکتے ہیں۔ مذہبی مرکز، مارکٹ، مارکٹ ٹاؤن، علاقائی راجدھانی، ایک میٹروپولس۔ ان میں سے کسی ایک کی تاریخ کے بارے میں بھی معلوم کیجیے۔

**نئے الفاظ**

میٹروپولس۔ کسی ملک یا کسی ریاست کا بڑا اور گنجان آبادی والا شہر عموماً علاقے کی راج دھانی۔

Urbanisation شہر یا قصبے کا فروغ و نشوونما

## 1.1 انڈسٹریلائزیشن اور لندن میں جدید شہر کا عروج

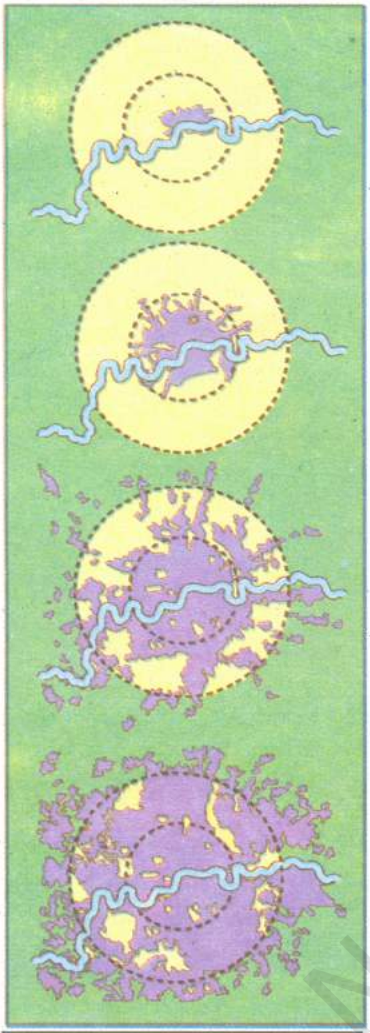
صنعتیت نے اس جدید دور میں شہری فروغ (Urbanisation) کی ہیئت بدل دی۔ انیسویں صدی کی پانچویں دہائی کے آخر تک، صنعتی انقلاب کے آغاز سے کئی دہائی بعد تک، مغرب کے اکثر ملک بڑی حد تک دیہی تھے۔ لیڈس اور مانچسٹر جیسے برطانیہ کے اولین صنعتی شہروں نے آخر انیسویں صدی میں قائم ہونے والے اپنے ٹکسٹائل ملوں کی طرف بڑی تعداد میں تارکین وطن کو اپنی طرف متوجہ کیا۔ 1851 میں مانچسٹر میں رہنے والے بالغ افراد میں سے تین چوتھائی لوگ، دیہی علاقوں سے آئے ہوئے تارکین وطن تھے۔

آیئے، اب ایک نظر لندن پر ڈالیں۔ 1750 تک لندن اور ویلز کا ہر نواں آدمی لندن میں رہتا تھا۔ 6,75,000 کی آبادی والا یہ ایک بہت بڑا شہر تھا۔ 19 ویں صدی کے دوران لندن حسب معمول بڑھتا ہی رہا۔ 1810 سے 1880 کے درمیانی 70 برسوں میں اس کی آبادی چوگنی یعنی دس سے سے بڑھ کر تقریباً چالیس لاکھ ہو گئی۔



© NCERT not to be republished

لندن کا شہر، اگر چہ اس میں فیکٹریاں بہت نہیں تھیں مگر تارکین وطن کے لیے مقناطیس کی سی کشش رکھتا تھا۔ ''انیسویں صدی کا لندن'' تاریخ داں گیرتھ اسٹڈمان جونس کہتا ہے۔ ''کلرکوں اور دوکانداروں، معمولی فن کاروں اور ماہر دستکاروں، تعداد میں بڑھتے ہوئے نیم ماہر اور تھکے ہارے وقتی کام کرنے والوں، سپاہیوں اور ملازموں، عارضی مزدوروں، خوانچے والوں اور بھکاریوں کا شہر تھا۔'' لندن کی گودیوں (dockyards) کے علاوہ پانچ اہم صنعتیں اور تھیں جو بڑی تعداد میں لوگوں کو ملازم رکھتی تھیں۔ کپڑے اور جوتے کی صنعت، لکڑی اور فرنیچر، دھات اور انجینیرنگ، پرنٹنگ، اسٹیشنری اور سرجری کے آلات، گھڑیوں اور قیمتی دھاتوں کی اشیا تیار کرنے والی صنعتیں۔ پہلی عالمی جنگ کے دوران (1914-18) لندن نے کاریں اور بجلی کا سامان بنانا شروع کیا، اور بڑی فیکٹریوں کی تعداد بڑھی یہاں تک کہ شہر کے ایک تہائی روزگار ان ہی میں ہو گئے۔



شکل 1 لندن کا فروغ، چار مختلف علاقوں میں اس کی آبادی دکھانے والا ایک نقشہ

## 1.2 ذیلی اور ضمنی گروپ

لندن بڑھا، جرائم کا فروغ ہوا۔ کہتے ہیں کہ 1870 میں لندن میں بیس ہزار جرائم پیشہ رہتے تھے۔ اس عہد کی مجرمانہ سرگرمیوں کے بارے میں ہمیں بہت کچھ معلوم ہے کیونکہ جرم اس زمانے میں بہت لوگوں کی توجہ کا مرکز تھا۔ پولس، نظم وضبط کے سلسلے میں بہت پریشان تھی۔ سماجی فلاح و بہبود کا کام کرنے والوں کو عوامی اخلاق میں آئے ہوئے انحطاط پر تشویش تھی، صنعت کاروں کو محنتی اور سلیقے سے کام کرنے والوں کی ضرورت تھی، اسی لیے مجرموں کی آبادی پر لوگوں کی نظر تھی، ان کی سرگرمیوں کی نگرانی ہوتی تھی اور ان کے چال چلن کی تفتیش و تحقیق ہوتی تھی۔

19 ویں صدی کے وسط میں ہنری مے ہیو (Mayhew) نے لندن کے مزدوروں کے بارے میں کئی کتابیں لکھیں اور اُن لوگوں کی ایک لمبی فہرست تیار کی جو اپنی گزر اوقات جرائم سے کرتے تھے۔ بہت سے وہ لوگ جنھیں اس نے مجرموں کی فہرست میں رکھا حقیقتاً ایسے غریب لوگ تھے جو چھتوں پر سے تار اور سیسہ دوکانوں سے کھانے کے چیزیں، کوئلہ اور الگنیوں پر لٹکے ہوئے کپڑے چرا کر اپنا پیٹ پالتے تھے۔ دوسرے لوگ بھی تھے جو اپنے کاروبار کی مہارت زیادہ رکھتے تھے اور اپنے کام میں طاق تھے۔ یہ تھے دھوکا دھڑی کرنے والے اور شعبدہ باز اور لندن کی سڑکوں پر گھومنے والے جیب کترے اور چوراچکے۔ آبادی کو نظم وضبط میں لانے کے لیے حکام نے جرموں پر بھاری بھاری جرمانے لگائے اور ان لوگوں کو روزگار کی پیش کش کی جنھیں مستحق مفلس، سمجھا گیا۔

فیکٹریوں نے آخر 18 ویں صدی اور اوائل 19 وی صدی میں بڑی تعداد میں عورتوں کو ملازم رکھا۔ مگر ٹکنالوجی کی ترقی کے ساتھ آہستہ آہستہ عورتوں کے لیے صنعتی نوکریاں کم ہوتی گئیں اور وہ گھروں کے اندر کام کرنے پر مجبور ہو گئیں۔ 1861 کی مردم شماری میں، لندن میں ڈھائی لاکھ کے قریب گھریلو ملازم تھے جن میں بڑی تعداد عورتوں کی تھی اور یہ عورتیں زیادہ تر وہ تھیں جنھوں نے ابھی حال ہی میں ترک وطن کیا تھا۔

**نئے الفاظ**

Philanthropist۔ ایک شخص جو سماجی بہبود اور فلاح کے لیے کام کرتا ہے۔ اور اس مقصد کے لیے وقت بھی دیتا ہے اور پیسہ بھی۔

© NCERT not to be republished

عورتوں کی ایک بہت بڑی تعداد نے اپنی آمدنیوں میں اضافہ کرنے کے لیے اپنے گھروں کا استعمال کیا، انھوں نے اپنے گھر میں کرائے دار ٹھہرائے باہر سلائی، دھلائی یا دیا سلائی بنانے کا کام کرکے اپنی آمدنی بڑھائی۔ بہرحال 20 ویں صدی میں ایک بار پھر تبدیلی ہوئی عورتوں کو زمانۂ جنگ کی صنعتوں اور دفتروں میں روزگار ملا اور انھوں نے گھروں میں نوکریاں کرنا چھوڑ دیا۔

بچوں کی ایک بہت بڑی تعداد کو کم اجرتوں والے کاموں میں لگایا گیا اور ایسا کرنے والوں میں عام طور پر ان بچوں کے والدین ہوتے تھے۔ ایک پادری، Andrew Mearnrs، نے 1880 میں اپنی ایک کتاب 'The Bitter city of Outcost London' میں دکھایا تھا کہ کم تنخواہ دینے والی فیکٹریوں میں کام کرنے کے مقابلے میں جرم زیادہ منفعت بخش تھا۔" سب جانتے تھے کہ سات سال کا ایک بچہ چوریاں کرکے دس شلنگ 6 پنس ہفتہ آسانی سے پیدا کرلیتا تھا۔ چوری کرنے والے بچے کے برابر آمدنی کے لیے ایک بچے کو ایک ہفتے میں 56 گروس (ایک گرس 12 درجن) ماچس کی ڈبیاں بنانا ہوتی ہیں یا ایک دن میں 1296 ڈبیاں تیار کرنا پڑتا تھا۔" یہ تو 1870 میں کمپلسری ایلیمنٹری ایجوکیشن کا ایکٹ پاس ہونے اور 1902 سے شروع ہونے والے فیکٹری ایکٹس کے بعد ہی بچوں کو صنعتی کام سے دور کیا گیا۔

## 1.3 رہائش

صنعتی انقلاب کے بعد جب لوگوں نے جوق در جوق لندن آنا شروع کیا تو لندن جیسے قدیمی شہر یکسر بدل گئے۔ فیکٹری اور ورک شاپس کے مالکوں نے تارکین وطن مزدوروں کو گھر میں نہیں

شکل 2.— ایک اجنبی کا گھر۔ دی السٹریٹڈ لندن نیوز، 1870۔ بہت سے شہروں میں خیراتی سوسائٹیاں اور مقامی حکام نے رین بسیرے اور اجنبیوں کے گھر کھولے تھے۔ غریب غربا خوراک، گرمی اور پناہ ملنے کی توقع میں بڑی تعداد میں یہاں آتے تھے۔

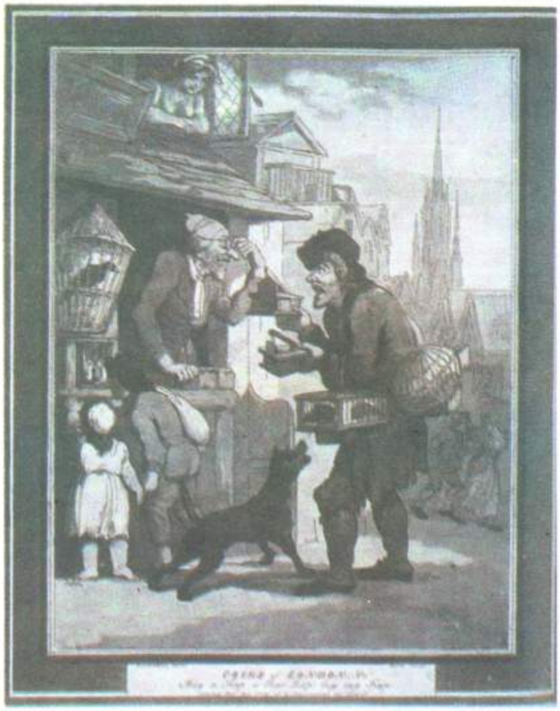
### سرگرمی

فرض کیجیے کہ آپ ایک اخبار کے رپورٹر ہیں اور ان تبدیلیوں کے بارے میں ایک آرٹیکل لکھ رہے ہیں جو آپ نے 1811 میں لندن میں دیکھی ہیں۔ وہ کون سے مسائل ہوں گے جن کے بارے میں آپ لکھنا چاہیں گے۔ ان تبدیلیوں سے کسے فائدہ ہوا ہوتا۔

رکھا، اس کے بجائے زمین کے مالکوں نے ان نئے آنے والوں کے لیے انفرادی طور پر سستے اور عموماً غیر محفوظ چھوٹے چھوٹے گھر بنائے۔

دیہی علاقوں میں اگرچہ افلاس کوئی نامانوس یا اجنبی بات نہیں تھی مگر یہ شہروں میں زیادہ بھی تھا اور نظر بھی زیادہ آتا تھا۔ 1887 میں لیور پول کے جہاز مالک نے لندن کے ایسٹ انڈ علاقے میں لندن کے کم ماہر کامگاروں کا اولین سماجی سروے کرایا۔ سروے میں اس نے دیکھا کہ لندن میں رہنے والے تقریباً دس لاکھ لوگ (لندن کی اس وقت کی آبادی کا تقریباً پانچواں حصہ) انتہائی غریب ہے اور ان کے زندہ رہنے کی متوقع عمر 29 برس ہے۔ (اشراف اور مڈل کلاس کے لوگوں میں، اس وقت کی آبادی کے لحاظ سے، یہ اوسط 35 برس تھا) ان لوگوں کی موت کا زیادہ امکان ورک ہاؤس اسپتال یا پاگل خانے میں تھا۔ اس نے آخر میں لکھا کہ ''لندن کو اپنے مفلس ونادار لوگوں کو سر چھپانے کے لیے جگہ فراہم کرنے کے لیے کم از کم 4 لاکھ کمرے بنوانے کی ضرورت ہے۔''

شہر کے خوش حال لوگوں نے کچھ مدتوں تک تو جھگی جھونپڑی والی گندی بستیوں کو یکسر ہٹا دینے کا مطالبہ جاری رکھا۔ مگر آہستہ آہستہ لوگوں کی ایک بڑی تعداد نے غریبوں کے لیے مکانوں کی ضرورت کو تسلیم کرنا شروع کیا۔ اس بڑھتی ہوئی توجہ اور اس تشویش کے اسباب کیا تھے؟ اول، غریبوں کے رہنے کے لیے ایک کمرے کے مکانوں کی اتنی بڑی تعداد صحت عامہ کے لیے ایک بہت سنجیدہ خطرہ سمجھا گیا۔ ان رہائش گاہوں میں ایک ایک کمرے میں رہنے والوں کی بھیڑ بہت تھی، گھر ہوادار نہیں تھے، ان میں دھوپ کا گزر بہت کم تھا اور صفائی ستھرائی کے انتظام کی بڑی کمی تھی۔ دوم۔ خراب گھروں اور خراب منصوبہ بندی کی وجہ سے آگ لگنے سے آنے والی دشواریوں کے بارے میں بہت پریشانیاں تھیں۔ تیسرے سماجی بدامنی کا خطرہ بھی عام طور پر محسوس کیا جاتا تھا خصوصاً روس کے 1917 کے انقلاب کے بعد۔ بڑے پیمانے پر مزدوروں کی بستیاں بسانے کی اسکیمیں تیار کی گئیں تا کہ لندن کے ان غریب لوگوں کو سرکش اور باغی ہونے سے روکا جا سکے۔



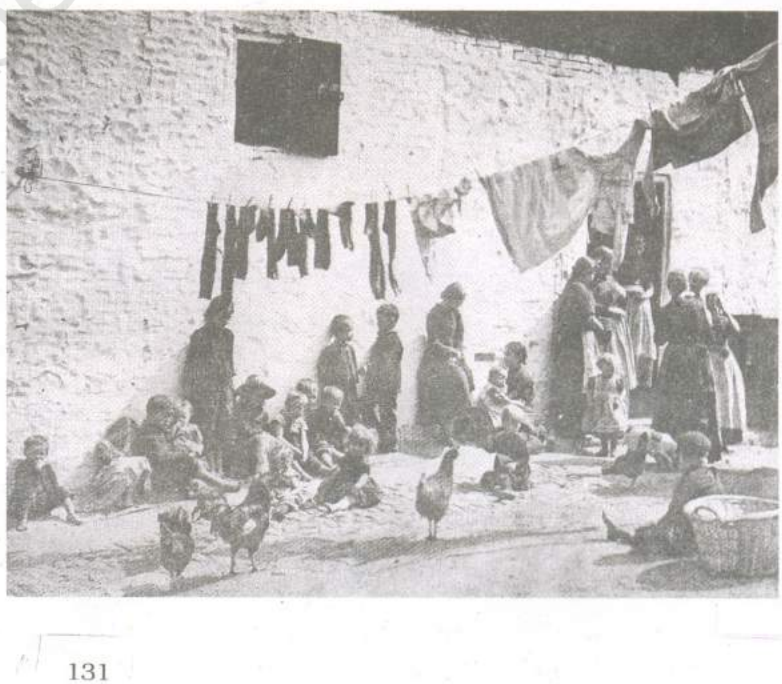
شکل 3۔ — چوہے دان بیچنے والے، رولینڈسن کا بنایا ہوا کارٹون، 1799
Rowlandson نے لندن کے ان کاروباروں کی تصویریں بنائیں جو صنعتی سرمایہ داری کے فروغ کے ساتھ ختم ہونا شروع ہو گئے تھے۔

**نئے الفاظ**

Tenement ابتر حالت میں اور بہت سے لوگوں کے رہنے کے لیے ایک ایک کمرے کے گھر۔ خصوصاً بڑے شہروں کے غریب علاقوں میں۔

**سرگرمی**

آج ہندوستان کے بہت سے شہروں میں جھگی جھونپڑی بستیوں کو سرے سے ختم کر دیے جانے کی کوششیں ہو رہی ہیں۔ بتائیے کہ ان لوگوں کے رہنے کا انتظام کرنا حکومت کی ذمہ داری ہے یا نہیں ہے۔ اس موضوع پر تبادلۂ خیال کیجیے۔



شکل 4۔ — 1889 میں لندن کی ایک جھگی جھونپڑی بستی۔ اس تصویر میں سڑک پر نظر آنے والی خالی جگہوں کے مختلف استعمال کیا ہیں؟ بیسویں صدی میں مزدور طبقوں کی رہائشی حالت میں کیا تبدیلی ہوئی ہوتی؟

© NCERT not to be republished

شکل .5— غریب کے لیے اکثر سڑک ہی اس کے آرام اور تفریح کی واحد جگہ تھی۔ دی السٹریٹڈ لندن نیوز 1856۔ اشراف 19 ویں صدی میں سڑکوں پر شرابیوں کی بدمستیوں اور جھگڑے فساد سے پریشان ہوتے جا رہے تھے شراب نوشی کے ان عیوب سے لڑنے کے لیے آہستہ آہستہ اعتدال کی ایک تحریک چل پڑی۔

## 1.4 لندن کی صفائی ستھرائی

لندن کو صاف رکھنے کے لیے مختلف اقدام کیے گئے۔ بستیوں کے گنجان پن کو کم کرنے، کھلی جگہوں پر گھاس لگانے، ماحول کی سمیّت کو کم کرنے، شہر کے لینڈ اسکیپ کو بہتر بنانے کی کوشش کی گئی۔ برلن اور نیویارک کی طرح اپارٹمنٹس کے بڑے بڑے بلاک بنوائے گئے۔ پہلی عالمی جنگ کے دوران، رہائش گاہوں کی شدید قلت کے اثرات کو کم کرنے کے لیے رینٹ کنٹرول متعارف کرایا گیا۔

19 ویں صدی کے صنعتی شہر کی بھیڑ بھاڑ نے ملک میں صاف ستھری ہوا کی خواہش بھی پیدا کی۔

### ماخذ A

کھلی جگہوں پر بچوں کو بھلا نہیں دیا جانا چاہیے۔ کنڈر بینک یا ان کی چھوٹی ٹانگوں کے مطابق بیٹھنے کی نیچی جگہیں فراہم کی جانی چاہئیں اور جہاں ممکن ہو وہاں گھاس کے میدان چھوٹے سی سا اور کشتی رانی کے لیے جھیلیں ریت سے بھرے ہوئے گڈھے، جہاں انھیں صاف ستھرا رکھا جا سکے۔

### نئے الفاظ

Temperance Movement— خالص متوسط طبقہ والوں کی ایک اصلاحی تحریک جو 19 ویں صدی سے امریکہ اور برطانیہ میں شروع ہوئی۔ اس نے شراب کو خاندانوں اور سماج کی بربادی کا سبب قرار دیا۔ اور نشیلی مشروبات کے استعمال کو کم کرنا، خصوصاً مزدور طبقے میں، اپنا مقصد بنایا۔

### سرگرمی

فرض کیجیے کہ آپ ان حالات کی تحقیق کر رہے ہیں جن میں لندن کا غریب آدمی رہتا تھا۔ صحت عامہ کے لیے ان تمام امکانی خطرات پر بحث کرتے ہوئے ایک نوٹ لکھیے جو ان حالات نے پیدا کر دیے تھے۔

لندن کے بہت سے متمول رہنے والے دیہی علاقوں میں Holiday Homes رکھنے کی استطاعت والے تھے۔ شہر کے لیے نئے ''پھیپھڑوں'' کا مطالبہ بھی ہوا اور لندن کے چاروں طرف ہری پٹی جیسی کارروائیوں سے شہری اور دیہی علاقوں کے باہمی فرق کو ختم کرنے کی بھی کوششیں ہوئیں۔ آرکیٹکٹ اور نقشہ ساز Ebenezer Howard نے گارڈن سٹی' کا اصول وضع کیا۔ ایک ایسی خوشگوار جگہ جہاں بے شمار پودے اور درخت ہوں گے اور جہاں لوگ کام بھی کریں گے اور رہیں گے بھی۔ اس کا خیال تھا کہ ایسی جگہ بہتر شہری بھی پیدا کرے گی۔ ہوورڈ کے اصولوں کی پیروی کرتے ہوئے ریمنڈ اَن وِن اور بیری پارکر نے نیو آرس وِک (New Earswick) کا گارڈن سٹی ڈیزائن کیا۔ یہاں عوام وخواص سب کی جگہ تھی، اچھے مناظر تھے اور جزئیات پر انتہائی توجہ دی گئی تھی۔ بہر حال آخر میں، یہاں کے مکانوں کو صرف خوشحال مزدور ہی لے سکے۔

شکل 6 نیو آرس وِک
کمیونٹی کی ایک نئی زندگی پیدا کرنے کے لیے گھرے ہوئے سبز علاقے کو دیکھیے۔

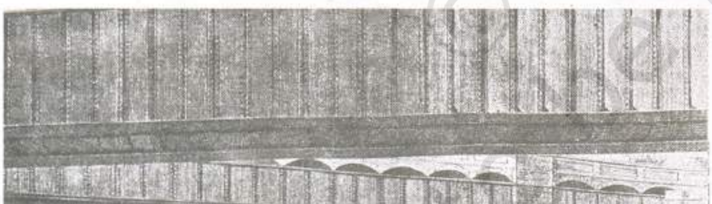
دو عالمی جنگوں کے دوران (39-1919) مزدور طبقہ کے لیے رہائش کے انتظام کو برطانوی ریاست کی ذمہ داری مان لیا گیا۔ مقامی حکام نے دس لاکھ مکان، جن میں زیادہ سنگل فیملی کاٹج تھے، بنوائے۔ اسی دوران شہر میں توسیع ہوئی اور وہ ان حدوں سے پرے نکل گیا جہاں لوگ اپنے کاموں پر پیدل جا سکتے تھے لہٰذا نواحی علاقوں کی ترقی کی وجہ سے عوامی ٹرانس پورٹ ضروری ہو گیا۔

## 1.5 شہر میں نقل وحمل کا انتظام

لوگوں کو گارڈن سٹی میں رہنے پر کیسے تیار کیا جا سکتا تھا جب تک کہ شہر میں اپنے اپنے کاموں پر جانے کے لیے سفر کے کچھ ذرائع مہیا نہ ہوں؟ لندن انڈر گراؤنڈ ریلوے نے لوگوں کے انبوہ کو شہر تک لے جا کر اور شہر سے لا کر رہائش کے مسئلے کو جزوی طور پر حل کیا۔

انڈر گراؤنڈ ریلوے کا دنیا میں پہلا سیکشن، پیڈنگٹن اور فیرنگٹن کے درمیان 10 جنوری 1863 میں کھلا۔ اس دن ہر دس منٹ پر چلنے والی ٹرینوں نے دس ہزار مسافر ادھر ادھر پہنچائے۔ 1880 تک توسیع شدہ ٹرین سروس چار کروڑ مسافر سالانہ لے جا رہی تھی۔ ابتدا میں لوگ زیرِ زمین سفر کرنے سے ڈرتے تھے ایک اخبار پڑھنے والے نے یہ آگاہی دی۔

''جس ڈبے میں میں سفر کر رہا تھا وہ لوگوں سے کھچا کھچ بھرا ہوا تھا، تقریباً سارے لوگ پائپ پی رہے تھے۔ فضا گندھک، کوئلے کی راکھ اور اوپر لگے ہوئے گیس لیمپوں کے بدبودار دھوئیں سے بوجھل تھی۔ اس لیے جب ہم مورگیٹ پہنچے تو دم گھٹنے اور شدید گرمی سے ہم تقریباً نیم مردہ ہو چکے تھے۔ میں سمجھتا ہوں کہ ان انڈر گراؤنڈ ریلویز کو بند کر دیا جانا چاہیے کیوں کہ یہ صحت کے لیے ایک خطرہ ہیں۔''



شکل 7۔۔ لندن میں ریلوے لائنس ڈالی جا رہی ہیں، السٹریٹڈ ٹائمز، 1868۔

بہت سے لوگوں کا خیال تھا کہ اس 'آہنی عفریت' نے شہر کی ابتری اور غیر صحت مندی

© NCERT not to be republished

میں اضافہ کردیا ہے۔ چارلس ڈکنس نے 'Dombey and Son' (1848) میں اُس عظیم تباہی کا ذکر کیا ہے جو تعمیر کے دوران ہوئی۔

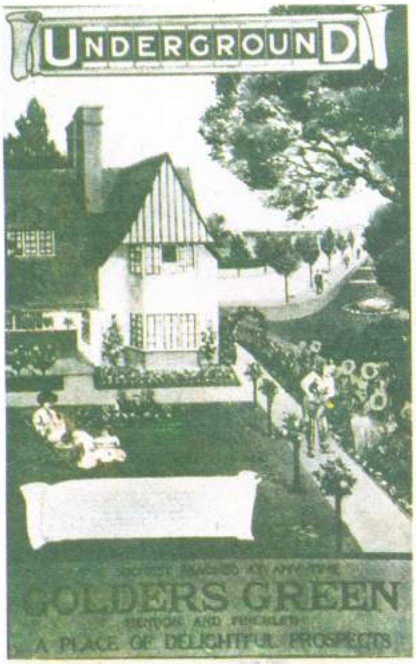
"گھر گرادیے گئے، سڑکیں ٹوٹیں اور بند ہوئیں، زمین میں گہرے گڈھے اور خندقیں کھودی گئیں۔ جگہ جگہ مٹی کے ڈھیر جمع ہوگئے...... مختلف شکلوں اور مختلف کباڑ کی صورت میں نامکمل ہونے کی ہزاروں لاکھوں علامتیں تھیں۔ آڑی ترچھی، الٹی سیدھی، زمین میں دھنسی ہوئی۔"

تقریباً دومیل ریلوے لائن کے لیے 900 گھر گرانے پڑتے تھے۔ اس طرح لندن ٹیوب ریلوے نے لندن کے غریب غربا کو بڑے پیمانے پر اجاڑ دیا، خصوصاً دو عالمی جنگوں کے درمیان۔ پھر بھی انڈر گراونڈ ریلوے بالاخر بہت کامیاب ثابت ہوئیں۔ 20 ویں صدی آتے آتے نیویارک، ٹوکیو اور شکاگو جیسے بڑے شہر نقل وحمل کے اپنے انتہائی کارگر اور فعال نظام کے بغیر گزارا نہیں کرسکتے تھے۔ نتیجتاً شہر میں آبادی زیادہ بکھر گئی۔ بہتر منصوبہ بند دیہی نواح اور ریلوں کے اچھے جال نے بہت بڑی تعداد میں لوگوں کو مرکزی لندن سے باہر رہنے اور کام پر جانے کے لیے سفر کرنے کے لائق بنادیا۔

ان نئی سہولتوں نے پرانے سماجی امتیازات کو ختم کیا اور نئی تفریقات پیدا کیں۔ ان تبدیلیوں نے گھریلو اور عوامی زندگیوں کو کس طرح متاثر کیا؟ کیا ان کی اہمیت تمام سماجی گروہوں کے لیے یکساں تھی؟

**نئے الفاظ**

Anphyxiation — آکسیجن کی کمی سے دم گھٹنا




**شکل 8** گولڈرس گرین کے لیے لندن انڈر گراونڈ کا اشتہار (لگ بھگ 1955)
لوگوں کو ہرے بھرے کم بھیڑ والے اور خوبصورت دیہی علاقوں میں منتقل ہونے پر اکسانے کے لیے انڈر گراونڈ کا اشتہار

**شکل 9** لندن کی سڑکوں پر گائیں۔ گرافک 1877۔ سڑکوں کو صاف کرنا جدید شہر بنانے کے منصوبے کا ایک حصہ تھا۔ 19 ویں صدی میں گائیں لندن کی سڑکوں پر روزانہ ہی راستہ روکے رکھتی تھیں

© NCERT not to be republished

19 ویں صدی میں خاندان، پیداوار، صَرف اور استعمال کا، ساتھ ہی سیاسی فیصلے لینے کی اکائی ہوا کرتا تھا۔ صنعتی شہر کی زندگی نے خاندان کی شکل وصورت اور اس کی کاموں اور ذمہ داریوں کو یکسر بدل کر رکھ دیا تھا۔

خاندان کے اراکین کے باہمی رشتے ڈھیلے پڑے اور ورکنگ کلاس میں شادی کا ادارہ ٹوٹنے لگا۔ دوسری طرف برطانیہ میں اعلیٰ اور متوسط طبقے کی خواتین کو روزافزوں تنہائی کا سامنا کرنا پڑا اور اگرچہ کم تنخواہوں پر کھانا پکانے، جھاڑو پونچھا لگانے اور چھوٹے بچوں کی دیکھ بھال کے کام کرنے والی گھریلو ملازماؤں نے ان کی زندگیوں کو آسان بنادیا تھا۔

جو عورتیں اجرتوں کے لیے کام کرتی تھیں وہ اپنی زندگیوں پر کچھ کنٹرول رکھتی تھیں خصوصاً نچلے سماجی طبقات میں۔ بہرحال بہت سے سماجی مصلحین کا خیال تھا کہ ایک ادارے کی حیثیت سے خاندان کی شکست وریخت ہوچکی ہے اور ان عورتوں کو گھر میں واپس لاکر اس کی از سرِ نو تشکیل کی ضرورت ہے۔

## 2.1 شہر میں مرد، عورتیں اور خاندان

اس بات میں کوئی شبہ نہیں کہ شہر نے مردوں اور عورتوں، دونوں میں انفرادیت اور ان اجتماعی اقدار سے آزادی کے جذبے کی، جو دیہی سماجوں کی ایک خصوصیت تھی ہمت افزائی کی۔ مگر اس نئے شہری ماحول میں مردوں اور عورتوں کو مساوی رسائی حاصل نہیں تھی، عورتیں جوں ہی اپنے صنعتی روزگار سے محروم ہوئیں اور قدامت پرست افراد عوامی منظرنامے میں ان کی موجودگی کے خلاف صف بستہ ہوگئے ویسے ہی عورتیں اپنے گھروں میں واپس جانے پر مجبور ہوگئیں۔ عوامی جگہیں، روزافزوں انداز میں مردوں کے لیے مخصوص ہوگئیں۔ اور گھریلو علاقہ عورتوں کے لیے مناسب ترین جگہ قرار پایا۔ 19 ویں صدی کی اکثر سیاسی تحریکوں نے جیسے Chartism (تمام بالغ مردوں کو ووٹ کا حق دلانے کا مطالبہ کرنے والی ایک تحریک) اور 10 گھنٹے والی تحریک (فیکٹریوں میں کام کے گھنٹوں کے تعین کے لیے) نے مردوں کی بہت بڑی تعداد کو اکٹھا کرلیا۔ یہ تو بہت آہستہ آہستہ اور بتدریج ہوا کہ عورتوں کے لیے ووٹ کے حق اور شادی شدہ عورتوں کے جائداد میں حصے (1870 سے) کے لیے چلنے والی سیاسی تحریکوں میں شرکت کے لیے عورتیں آگے آئیں۔

**نئے الفاظ**

Individualism — (انفرادیت)۔ انفرادیت پسندی ایک نظریہ جو سماج کے مقابلے میں فرد کو آزادی، اور آزادانہ عمل کا حق دینے کی تبلیغ کرتا ہے۔

© NCERT not to be republished

بیسویں صدی ہوتے ہوتے شہری خاندان ایک بار پھر بدلے۔ جزوی طور پر جنگ کے زمانے میں عورتوں کی قابل قدر کارگزاری کے تجربات کی بنا پر جو جنگی ضروریات کی تکمیل کے لیے بڑی تعداد میں ملازم رکھی گئی تھیں۔ اب خاندان نسبتاً چھوٹی اکائیوں پر مشتمل ہوتے تھے۔

اس سب سے بھی زیادہ یہ کہ خاندان اب اشیا، خدمات اور نظریات کی ایک نئی منڈی کا قلب بن گئے۔ نئے صنعتی شہر نے اگر بڑے پیمانے پر کام فراہم کیا تو ساتھ ہی اس نے اتواروں اور دوسری اجتماعی چھٹی کے دنوں میں اوقات گزاری کے مسائل بھی پیدا کیے۔ لوگوں نے اپنے فرصت کے ان نئے اوقات کو گزارنے کا کیا انتظام کیا؟

## 2.2 فرصت اور اس کا استعمال

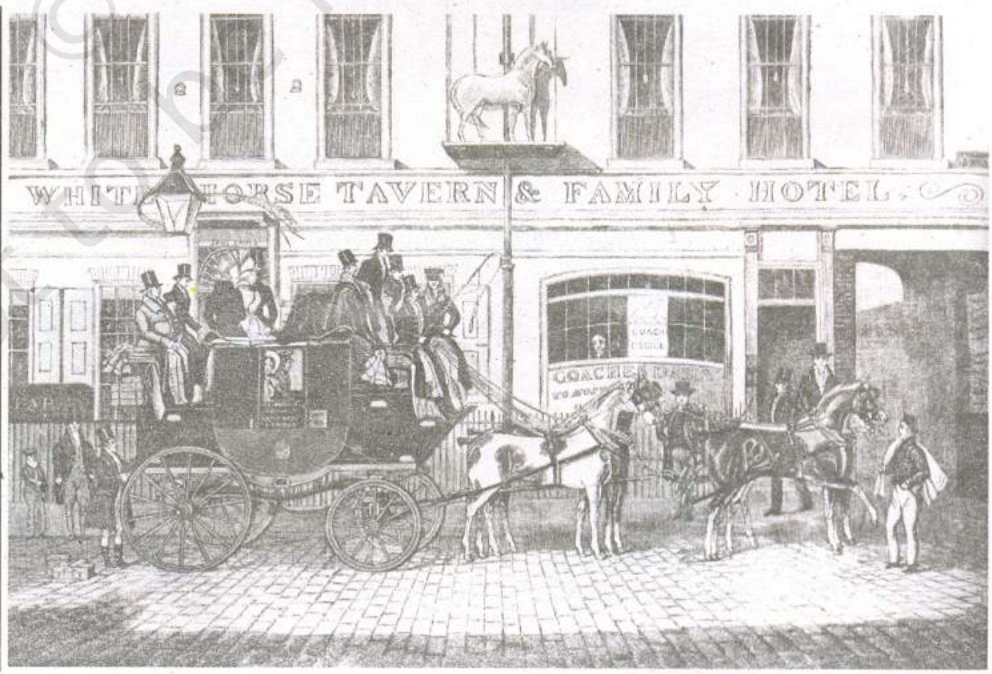
متمول برطانوی باشندوں کے لیے بہت زمانے سے ایک سالانہ 'لندن سیزن' ہوتا تھا۔ آخر 18 ویں صدی میں تین چار اشرافیہ خاندانوں کے لیے اس میں طرح طرح کے ثقافتی پروگرام، جیسے اوپیرا، تھیٹر اور کلاسیکی موسیقی کے پروگرام منظم کیے جاتے تھے۔ اس دوران ورکنگ کلاس کے لوگ تھوڑی شراب پینے، خبروں کا تبادلہ کرنے اور کبھی کبھی کسی سیاسی سرگرمی کو منظم کرنے کے لیے پب (Pub) میں ملتے تھے۔

عوام کے لیے بڑے پیمانے پر ہونے والے متعدد پروگرام منعقد کیے جانے لگے۔ ان میں بعض تو حکومت کے مالی تعاون کے بعد ہی ممکن ہوسکے۔ تاریخ کا احساس پیدا کرنے برطانیہ کی کامرانیوں پر فخر کرنے جدید پیداوار کرنے کے لیے 19 ویں صدی میں کتب خانے، آرٹ گیلریز اور میوزیم بنائے گئے۔ ابتدا میں لندن کے برٹش میوزیم میں آنے والوں کی تعداد لگ بھگ 15,000 سالانہ تھی۔ مگر جب 1810 میں داخلہ مفت ہونے لگا میوزیم میں آنے والوں کی بھیڑ لگ گئی اور 25—1824 میں یہ تعداد بڑھ کر 1,27,643 ہوگئی اس میں مزید اضافہ ہوا اور یہ 1846 میں 8,25,901 تک پہنچ گئی۔ ادنیٰ طبقوں میں میوزک ہال بہت مقبول تھے اور بیسویں صدی کے اوائل میں ملے جلے سامعین اور ناظرین کے لیے سینما بڑی عوامی تفریح بن گیا۔ دھوپ اور فرحت بخش ہوا سے لطف اندوز ہونے کی خاطر سمندر کے کنارے اپنی چھٹیاں گزارنے کے لیے برطانیہ کے صنعتی مزدوروں کی بڑی حوصلہ افزائی کی جاتی تھی۔ 1883 میں بلیک پول کے ساحل پر دس لاکھ سے زیادہ لوگ گئے 1939 میں یہ تعداد 70 لاکھ ہوگئی تھی۔

شکل .10— لندن کی ایک مشہور تفریح گاہ— پینٹنگ ٹی.ای ٹرنر، 1923۔
تفریحی باغات— خوشحال لوگوں کے لیے اسپورٹس کی سہولتیں، تفریحات اور فواکہ فراہم کرنے کے لیے۔

شکل.11— مشرقی لندن میں 'sailors' Home' 'دی السٹریٹڈ لندن نیوز'، 1873۔
غریب مزدوروں نے تفریح کی جگہیں وہیں پیدا کرلیں جہاں وہ رہتے تھے۔

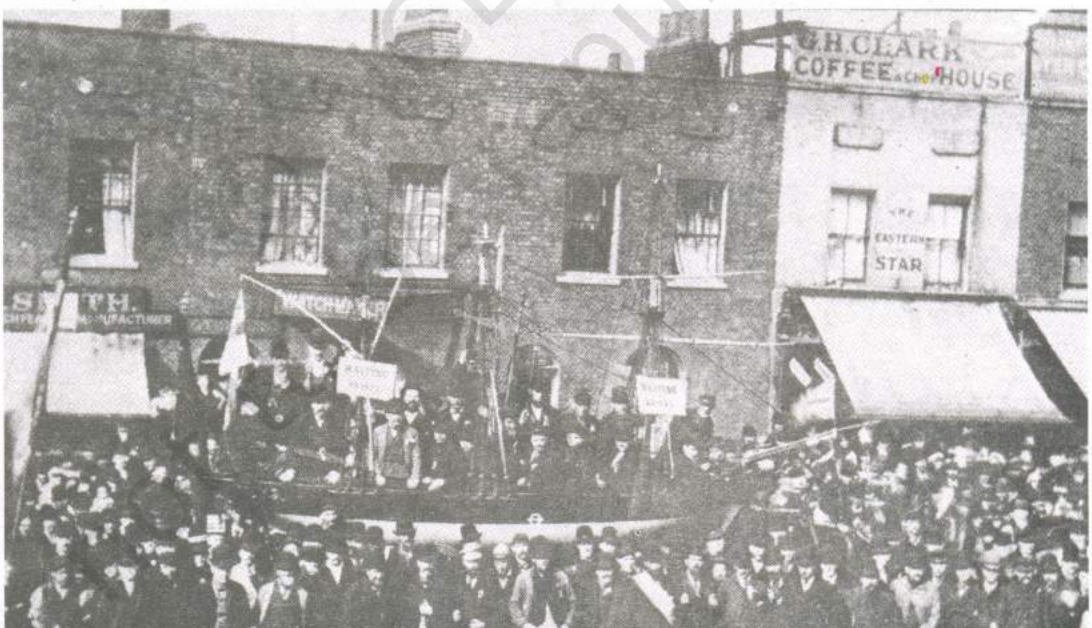
**شکل.12—ایک شراب خانہ، سامنے گھوڑا گاڑیاں کھڑی ہیں۔ اوائل 19ویں صدی۔**
تصویر 19ویں صدی کے اوائل میں شراب خانوں اور گھوڑا گاڑیوں کے باہمی تعلق کی وضاحت کرتی ہے۔ ریلوں سے پہلے شراب خانے وہ ٹھکانے تھے جہاں گھوڑا گاڑیاں ٹھہرتی تھیں اور تھکے ہوئے مسافر شراب پیتے تھے کھانا کھاتے تھے اور رات گزارتے تھے۔ شراب خانے گھوڑا گاڑیوں کے راستوں پر تھے اور ان میں رات کے قیام کی سہولتیں تھیں۔ ریلوے اور بسوں کے چلنے کے بعد شراب خانوں پر زوال آیا ساتھ ہی گھوڑا گاڑیاں بھی کم ہونے لگیں۔
ریلوے اسٹیشنوں اور بس اڈوں کے قریب پب وجود میں آگئے۔ یہاں لوگ شراب پیتے اور کچھ گپ شپ کرکے آگے بڑھ جاتے تھے۔



1886 کے شدید جاڑوں میں، جب گھر سے باہر کے سارے کام بالکل رک گئے تھے۔لندن کے غریبوں نے ،افلاس کے بھیانک حالات سے راحت کا مطالبہ کرنے میں ہنگامہ کردیا۔ڈیپٹ فورڈ سے لندن کی طرف مارچ کرتے ہوئے دس ہزار کے مجمع سے گھبرا کر دکانداروں نے اپنی دکانیں بند کردیں۔جلوس کے لوگوں کو پولیس کے ذریعے منتشر کرنا پڑا۔1887 کے اواخر میں بھی ایسا ہی ایک ہنگامہ ہوا ،اس دفعہ پولیس نے اسے بڑی بے دردی کے ساتھ کچل دیا۔اس واقعے کو ''نومبر 1887 کا خون آلود اتوار'' کے نام سے جانا جاتا ہے۔

دو برس بعد لندن کے گودی مزدوروں نے ہڑتال کی اور سارے شہر میں مارچ کیا۔ایک رائٹر کے مطابق ہزاروں ہڑتالیوں نے شہر بھر کا مارچ کیا اور نہ کوئی جیب کٹی اور نہ ہی کسی کھڑکی کا کوئی شیشہ ٹوٹا۔بارہ دن کی یہ ہڑتال گودی کے مزدوروں کی یونین کو تسلیم کرانے کے سلسلے میں ہوئی تھی۔

ان مثالوں سے آپ اندازہ کرسکتے ہیں کہ شہر میں سیاسی مقاصد کے لیے کتنی بڑی تعداد میں لوگوں کو اکٹھا کیا جاسکتا تھا۔شہر کی زیادہ آبادی اس لحاظ سے ایک خطرہ بھی تھی اور ایک موقع بھی۔جیسا کہ پیرس کی نظیر دکھاتی ہے، ریاستی حکام نے بغاوت اور سرکشی کے امکانات کو کم کرنے اور شہری حسن و جمالیات کو بڑھانے کے لیے کوئی کسر نہیں چھوڑی۔




شکل.13— گودی کے مزدوروں کی ہڑتال کا ایک منظر، 1889۔

### پیرس کا ہاؤس منائزیشن (Haussmanisation of Paris)

1852 میں لوئی نپولین سوم (نپولین بوناپارٹ کا ایک بھتیجا/ بھانجا) نے اپنے بادشاہ ہونے کا اعلان کر دیا۔ اقتدار سنبھالنے کے بعد اس نے بڑے جوش وخروش کے ساتھ پیرس کی تعمیر نو شروع کی۔ نئے پیرس کا آرکیٹکٹ بیرن ہاؤس مان (Baron Haousman) تھا جو Seine کا گورنر بھی تھا۔ اس کا کام نظم وضبط قائم کرنے اور شہروں کو خوبصورت بنانے کے مقصد سے شہروں کی جبری تعمیر نو ع کے سلسلے میں مشہور تھا۔ سیاسی سرکشی کے امکان کو کم کرنے اور شہر کو خوبصورت بنانے کے لیے غریب لوگوں کو پیرس کے مرکزی علاقے سے باہر نکال دیا گیا۔

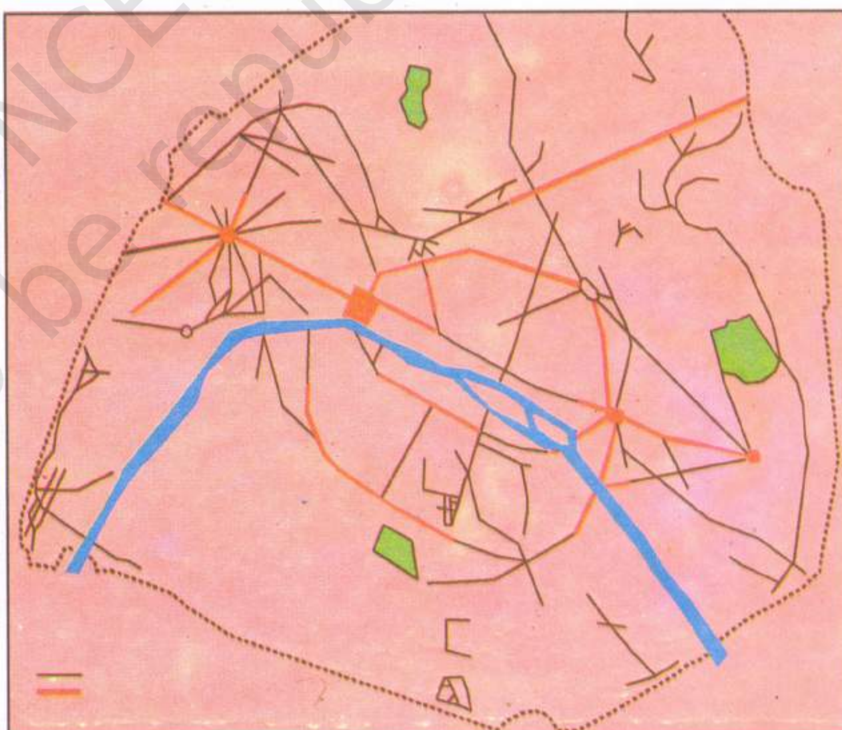
1852 کے بعد سترہ برس تک ہاؤس مان نے پیرس کی تعمیر کی۔ دورویہ درختوں والی سیدھی اور چوڑی سڑکیں بنیں، کھلی جگہوں کو ڈیزائن کیا گیا، جگہ جگہ سے لاکر بڑے بڑے درختوں کو لگایا گیا۔ 1870 تک پیرس کی ہر پانچویں سڑک ہاؤس مان کی تخلیق تھی۔ اسی کے ساتھ، پولیس رکھی گئی، رات میں پولیس گشت شروع کی گئی، بس اسٹینڈ اور نل کے پانی کا انتظام ہوا۔

اس پیمانے پر ہونے والے پبلک ورکس کے لیے بڑی تعداد میں ملازم رکھے گئے۔ 1860 کی دہائی میں پیرس میں کام کرنے کے لائق ہر پانچواں آدمی تعمیر سے متعلق کاروبار میں لگا ہوا تھا۔ مگر ان تعمیری کاموں نے 3,50,000 افراد کو مرکزی پیرس سے اکھاڑ دیا۔

پیرس کے بعض متمول باشندوں کا بھی خیال تھا کہ شہر کو بے تحاشہ اور بڑے غیر فطری انداز میں بدلا گیا ہے۔ مثلاً 1860 میں Goncourt بھائیوں نے لکھتے ہوئے معاشرت کے پچھلے طور طریقوں کے ختم ہونے اور ایک اعلی طبقہ کلچر کے وجود میں آنے پر اپنے دکھ کا اظہار کیا۔ کچھ دوسرے لوگ تھے جو سمجھتے تھے کہ ہاؤس مان نے یکساں شکل وصورت کے مکانوں سے بھرے ہوئے ایک بے کیف شہر کی خاطر گلیوں اور ان کی چہل پہل کو قتل کر دیا۔ 1866 میں لکھے گئے ایک ڈرامے میں ایک بوڑھے دکاندار نے کہا ''آج کل ایک چھوٹی سی چہل قدمی کے لیے میلوں چلنا پڑتا ہے۔ سڑک کے ساتھ بنی ہوئی پیدل چلنے والوں کی پٹری پر ایک کبھی نہ ختم ہونے والا سفر، ابد سے ازل تک، ایک درخت، ایک بنچ ایک کھوکھا.........ایک درخت، ایک بنچ، ایک کھوکھا! ایک درخت، ایک بنچ......''

ہاؤس مان کے پیرس کے خلاف ہونے والا شور وغوغا جلد ہی شہری تفاخر میں بدل گیا کہ نئی راجدھانی سارے یورپ کے لیے قابل قدر بن گئی۔ پیرس فن تعمیر اور سماجی اور دانشورانہ بہت سی ایسی سرگرمیوں کا مرکز بن گیا جو ساری بیسویں صدی میں اثر انداز ہوئی، بلکہ ان کا اثر دنیا کے دوسرے حصوں پر بھی پڑا۔

شکل 15۔ ایک کارٹون۔ جس میں ہاؤس مان کو Attila of the Straight line کی حیثیت سے پیش کیا گیا ہے۔ اس کے پاس میں ایک پرکار ہے اور دوسرے میں سٹ اسکوائر۔ اور پیرس کے پورے منصوبے پر چھایا ہوا ہے۔



شکل 14۔ — 1850 اور 1870 کے درمیان بیرن ہاؤس مان کی بنائی ہوئی اہم گلیوں کا نقشہ

اسی زمانے میں مغربی یورپ کے بالکل برعکس، ہندوستانی شہر 19 ویں صدی میں تیزی سے نہیں بڑھے۔ ہندوستان میں نوآبادیاتی حکومت کے تحت شہری فروغ کی رفتار سست تھی۔ بیسویں صدی کے اوائل میں شہروں میں رہنے والے لوگوں کی تعداد گیارہ فی صد سے زیادہ نہیں تھی۔ شہروں میں رہنے والے ان لوگوں کا بڑھا حصہ تین پریسڈنسی شہروں میں قیام پذیر بڑے لوگوں کا تھا۔ یہ شہر ہمہ کار (Multi—functional) شہر تھے۔ ان میں اہم بندرگاہیں تھیں، بڑے بڑے مال گودام تھے، گھر اور دفاتر تھے، فوج کی چھاؤنیاں تھیں ان کے علاوہ تعلیمی ادارے، میوزیم اور لائبریریاں تھیں۔ بمبئی ہندوستان کا پہلا شہر تھا، آخر 19 ویں صدی سے اس میں بڑی توسیع ہوئی، اس کی آبادی جو 1872 میں 644405 تھی 1941 میں بڑھ کر 15,00,000 کے قریب پہنچ گئی۔

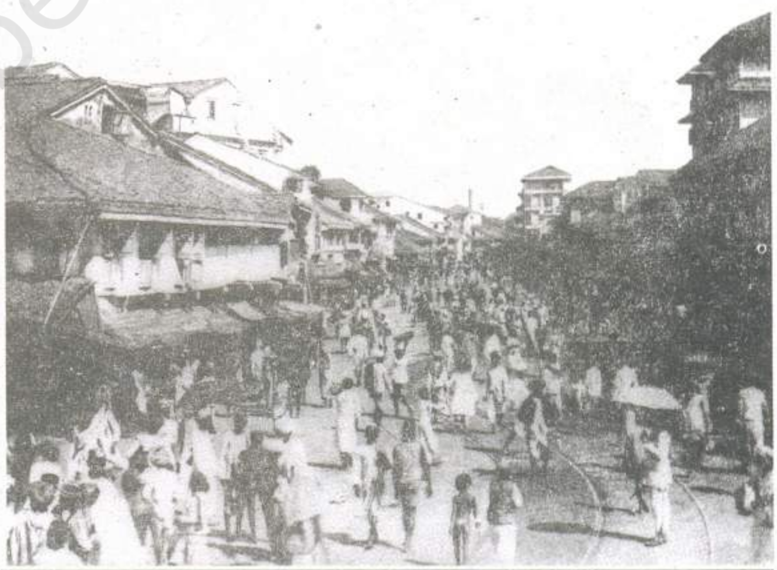
آیئے ہم یہ دیکھیں کہ بمبئی کا فروغ کیوں کر ہوئی۔

### نئے الفاظ

پریسڈنسی شہر — برطانوی ہند میں بمبئی بنگال اور مدارس کی پریسڈینسیوں کی دارالحکومتیں۔

### تبادلہ خیال کیجیے

ماخذ B غور سے پڑھیے۔ شہر کی وہ کون سی مشترک خصوصیات ہیں جن کا لکھنے والے ذکر کرتے ہیں؟ وہ متضاد تجربات کون سے ہیں جن کی طرف یہ لوگ اشارہ کرتے ہیں۔



شکل 16۔ تل بازار بمبئی میں چہل پہل والی ایک سڑک۔ (تصویر راجہ دین دیال، آخر 19 ویں صدی)

## ماخذ B

### شہروں کے متضاد تجربات

کالی پرسنا سنگھ نے بنگالی زبان میں ایک طنزیہ لکھا جس میں انھوں نے 1862 کے کلکتے کے ایک ہندوستانی علاقے کی ایک شام کا بیان کیا۔

''آہستہ آہستہ تاریکی بڑھتی ہے۔ اسی وقت انگریزی جوتوں شانتی پور کے پٹی دار اسکارف اور شملہ کی دھوتیوں کی وجہ سے آپ امیر اور غریب میں فرق نہیں کر سکتے۔ تیز طرار نوجوان لڑکوں کے گروہ، قہقہے لگاتے ہوئے، انگریزی بولتے ہوئے کبھی اس دراوزے پر دستک دیتے ہیں اور کبھی اس دروازے پر۔ یہ لوگ اپنے گھروں سے اس وقت نکلے تھے جب شام کو لالٹین جلنے لگی تھی، واپس اس وقت ہوں گے جب آٹے کے مل کام شروع کریں گے...... کچھ لوگ اپنے چہروں کو اسکارف سے ڈھکے رہتے ہیں اور سمجھتے ہیں کہ اب انھیں کوئی پہچانتا نہیں ہے۔ یہ شام...... ایک سنیچر کی شام ہے اور شہر میں غیر معمولی بھیڑ ہے۔

(Hutam Pancher Naksha): کلکتے کی شہری زندگی کے خاکوں کا مجموعہ 1862، ترجمہ بنکم چندر چٹوپادھیائے)

1899 میں جی۔جی اگرکر نے بمبئی کے بارے میں لکھا۔

بمبئی شہر کی عظیم وسعت، اس کی نجی اور سرکاری عظیم الشان عمارتیں، چوڑی سڑکیں کہ ان پر ایک وقت میں چھے گاڑیاں چل سکیں، ...... تاجروں کی گلیوں میں داخلے کے لیے دھکا پیل، مسافر اور مال گاڑیوں کی ہمہ وقت آتی ہوئی سیٹیوں اور پہیوں کی تکلیف دہ آوازیں ہر بازار میں داموں پر ہونے والی تکلیف دہ جھک جھک۔ ان خریداروں کی جو طرح طرح کی چیزیں خریدنے کے لیے اپنی جیبوں میں چاندی کے سکے اور نوٹ لیے گھومتے ہیں ایک جگہ سے دوسری جگہ قیمتیں پوچھتے پھرتے ہیں۔ گودی میں کھڑی ہزاروں کشتیاں...... سرکاری اور نجی ملازموں کی اپنے کام پر جانے کی کم و بیش رفتار۔ اپنی گھڑیوں پر ان کی نظریں۔ فیکٹریوں کی چمنیوں سے نکلنے والے دھوئیں کے کالے بادل، کارخانوں کے اندر لگی ہوئی مشینوں کی آوازیں...... خاندان کے ساتھ یا تنہا مرد اور عورتیں، ہر ذات اور ہر طبقے کی، ساحل سمندر کی تازہ ہوا کھانے کے لیے، ساحل پر گھومنے کے لیے، افق سے ترچھی اترتی ہوئی کرنوں کی روشنی میں......

(G.G. Agarkar, The Obverse Side of British Rule or our Dire Poverty).

© NCERT not to be republished

## 4.1 بمبئی: ہندوستان کا اہم شہر

سترھویں صدی میں بمبئی سات جزیروں پر مشتمل تھا اور ان پر پرتگالیوں کا کنٹرول تھا۔ 1661 میں جزیروں کا یہ کنٹرول اس وقت انگریزوں کے ہاتھ میں چلا گیا جب برطانیہ کے باشاہ چارلس دوم کی شادی پرتگالی شہزادی سے ہوگئی۔ ایسٹ انڈیا کمپنی نے فوراً ہی اہم مغربی بندرگاہ سورت سے اپنے مرکز کو بمبئی منتقل کر دیا۔

**شکل 17۔ بمبئی کا ایک منظر، 1852**

دائیں طرف آپ کولا بالائٹ ہاؤس دیکھ سکتے ہیں اور دور پس منظر میں تھامس کا چرچ۔ وسط 19 ویں صدی میں ابھی آرٹسٹوں کے لیے خوبصورت مقامات ڈھونڈ نکالنا ممکن تھا۔ بڑے بڑے ترقیاتی منصوبے ابھی شروع نہیں ہوئے تھے۔

شکل 18۔ بیسویں صدی کی تیسری دہائی میں بمبئی کا ایک نقشہ 1930 جس میں سات جزیرے اور بازیابیاں (Reclamations) دکھائی گئی ہیں۔

اول تو یہ کہ بمبئی سورت کے سوتی کپڑے کا اہم نکاسی مرکز تھا۔ بعد کو 19 ویں صدی میں شہر نے اس بندرگاہ کی حیثیت سے بھی کام کیا جس سے کپاس اور افیون جیسا خام مال بڑی مقدار میں گزرنے لگا۔ آہستہ آہستہ یہ مغربی ہندوستان کا اہم انتظامی مرکز بھی بن گیا اور پھر 19 ویں صدی کے آخر میں اس کی حیثیت ایک بڑے اور اہم صنعتی مرکز کی ہوگئی۔

## 4.2 شہر میں روزگار

اینگلو-مراٹھا جنگ میں مراٹھا کی شکست کے بعد 1819 میں بمبئی، بمبئی پریسیڈنسی کی راج دھانی بن گیا۔ شہر میں بڑی تیز رفتاری سے ترقی ہوئی۔ کپاس اور افیون کے کاروبار کی ترقی کے ساتھ، تاجروں، بینکروں، دستکاروں اور دکانداروں کی بڑی تعداد بمبئی میں مستقل رہنے کے لیے آگئی۔ ٹکسٹائل ملوں کے بننے سے ترک وطن کرنے والوں میں ایک نئی لہر آگئی۔

بمبئی میں سوتی کپڑے کا پہلا کارخانہ 1854 میں قائم ہوا تھا۔ 1921 تک وہاں سوتی کپڑے کے 85 کارخانے بن چکے تھے جن میں تقریباً 1,46,000 مزدور کام کرتے تھے۔ 1881 اور 1931 کے درمیان بمبئی کے باشندوں میں محض تقریباً ایک چوتھائی لوگ ایسے تھے جو وہیں پیدا ہوئے تھے باقی سارے لوگ باہر سے آنے والے تھے۔ بمبئی کے ملوں میں کام کرنے کے لیے لوگوں کی بہت بڑی تعداد قریبی ضلع رتنا گری سے آئی۔

1919 اور 1926 کے درمیانی وقفے میں مل مزدوروں میں تقریباً 23 فی صدی عورتیں تھیں۔ بعد کو ان کی تعداد گھٹی اور یہ مزدروں کی مجموعی تعداد میں 10 فی صد سے کم رہ گئیں۔ 1930 کے آخری زمانے میں عورتوں کے زیادہ تر کاموں پر مشینوں یا مردوں کا قبضہ ہوگیا۔

بمبئی کو بیسویں صدی کے تقریباً وسط تک ہندوستان کی بحری تجارت میں فوقیت حاصل رہی۔ یہ دو بڑی ریلویز کے سنگم پر بھی تھا۔ ریلوں نے بھی شہر میں آنے والوں کی ہمت افزائی کی۔ مثلاً کچھ کے خشک علاقوں میں پڑنے والے قحط نے 89—1988 میں بہت بڑی تعداد میں لوگوں کو بمبئی کا رخ کرنے پر مجبور کردیا۔ تارکین وطن کے اس سیلاب نے کچھ برسوں میں، انتظامی حلقوں میں پریشانی اور تشویش پیدا کردی۔ 1898 کے طاعون کی وبا کے دوران لوگوں کی اس بڑے پیمانے پر آمد سے پریشان حکام نے 1901 میں تقریباً 30,000 لوگوں کو ان کے وطن واپس بھیجا۔

## 4.3 رہائش اور پڑوس

بمبئی ایک گنجان شہر تھا۔ 1840 میں لندن میں ہر رہنے والے آدمی کے لیے جہاں 155 مربع گز زمین تھی وہیں بمبئی میں اوسطاً محض 9.5 مربع گز زمین ایک آدمی کے حصے میں آتی تھی۔ لندن میں 1872 میں ایک گھر میں اوسطاً 8 افراد رہتے تھے بمبئی میں 20 افراد فی گھر کا اوسط تھا۔ ابتدا ہی سے بمبئی میں اضافہ و توسیع کسی باقاعدہ منصوبے کے مطابق نہیں ہوئی اور گھر، خصوصاً فورٹ کے علاقے میں باغات سے گڈمڈ تھے۔ بمبئی فورٹ کا ایریا جو اوائل 1800 میں قلب شہر تھا دو حصوں میں بٹا ہوا تھا ایک نیٹیو علاقہ جس میں زیادہ تر ہندوستانی رہتے تھے اور دوسرا 'یورپین' یا وہائٹ (سفید) سیکشن۔ فورٹ کی بستی کے شمال میں ایک صنعتی زون اور ایک یوروپین رہائشی نواحی علاقہ وجود میں آنا شروع ہوا۔ اور ساتھ ہی جنوب میں بھی اسی طرح کا ایک رہائشی علاقہ اور کنٹونمنٹ بنا۔ یہ نسلی تصویر تینوں پریسیڈنسیوں میں تھی۔ شہر کی تیز رفتار اور غیر منظّم توسیع کی وجہ سے 1850 میں رہائش اور پانی کی سپلائی کے مسئلے نے بڑی سنجیدہ صورت اختیار کرلی۔ ٹکسٹائل ملوں کی آمد نے بمبئی پر رہائش کی دشواریوں میں مزید اضافہ کردیا۔

شکل.19— اسپلینیڈ ہاوس کا اندرونی حصہ جسے جے این ٹاٹا نے 1887 میں بنوایا تھا۔

### سرگرمی

''شہر کی ترقی سماج اور طرز معاشرت کو تباہ کیے بغیر نہیں ہو سکتی۔ یہ ترقی کا ایک جزو لاینفک ہے۔'' موضوع پر موافقت اور مخالفت میں بولنے والے مقررین کے ساتھ ایک مباحثہ منعقد کیجیے۔

© NCERT
republished

**شکل.20— بمبئی کے رابرٹ گرنڈلے کا بنایا ہوا ایک منظر، 1826۔ چوراہے پر بہت سی ڈولیاں اور پالکیاں لے جائی جا رہی ہیں۔**

یوروپین اشرافیہ کی طرح بمبئی کے متمول پارسی، مسلمان اور اونچی ذات کے تاجر بھی لق ودق، کھلے کھلے بنگلوں میں رہتے تھے۔ اس کے برعکس کامگاروں کی 70 فی صدی سے زیادہ آبادی بمبئی کی گنجان چالوں میں رہتی تھی۔ مزدور اپنی کام کی جگہ پر پیدل جاتے تھے جب کہ مل مالک گِرگاؤں، ایک ''مل ولیج'' میں رہتے تھے جس کا ملوں سے محض پندرہ منٹ کا پیدل سفر تھا۔

چالیس کئی کئی منزلہ عمارتیں تھیں جو کم از کم 1860 سے شہر کے دیسی (نیٹیو) حصوں میں بننے لگیں تھیں۔ لندن کے کرائے کے مکانوں کی طرح یہ گھر بھی زیادہ تر نجی زمین داروں جیسے تاجروں، بینکروں اور بلڈنگ ٹھیکیداروں کی ملکیت ہوتے تھے جو پریشان حال تارکین وطن سے جلد از جلد اور زیادہ سے زیادہ منافع کمانے کی فکر میں رہتے تھے۔ ہر چال ایک ایک کمرے کے گھروں پر مشتمل ہوتی تھی۔ اور ان میں نجی پاخانے نہیں ہوتے تھے۔

ایک گھر میں بیک وقت کئی خاندان رہ سکتے تھے۔ 1901 کی مردم شماری میں لکھا تھا کہ جزیرے کی زیادہ آبادی یا کل آبادی کا 80 فی صدی حصہ ان ایک کمرے کے مکانوں میں رہتا تھا اور ایک کمرے میں رہنے والوں کی تعداد چار اور پانچ کے درمیان ہوتی تھی..... کرایوں کی اونچی شرح مزدوروں کو گھر میں کسی کو شریک کرنے پر مجبور کرتی تھی۔ وہ شریک رشتے دار ہوتے یا ذات برادری کے ہوتے تھے جو شہر کی طرف بھاگے چلے آ رہے تھے۔ لوگوں کو کمروں کی کھڑکیاں، گندے پانی کی نالیوں، فضلے اور گوبر وغیرہ کی وجہ سے انتہائی مرطوب موسم میں بھی بند رکھنا پڑتی تھیں۔ پانی کم تھا اور لوگ ہر صبح عوامی نل پر پانی کے لیے جھگڑتے نظر آتے تھے مگر پھر بھی مشاہدین کا کہنا ہے کہ گھر کافی صاف ستھرے رہتے تھے۔

## سرگرمی

شکل 20 کو دیکھیے۔ آپ کیا سمجھتے ہیں کہ نقل وحمل کے اس ذریعے کو کون لوگ استعمال کرتے ہوں گے؟ اس کا موازنہ گھوڑوں کے ذریعے چلائی جانے والی ٹراموں (شکل 2.2) اور بجلی کی ٹرینوں سے کیجیے۔ تعداد کے فرق پر غور کیجیے۔ گھوڑے سے چلائی جانے والی ٹرام یا بجلی کی ٹرین کو محض ایک چلانے والے کی ضرورت ہوتی تھی جب کہ پالکی کی ایک سواری کے لیے کئی آدمیوں کی ضرورت پڑتی تھی۔

### ماخذ C

**جگہیں خالی کیوں نہیں کرائی جا سکتیں ہیں**

بمبئی کے پہلے میونسپل کمشنر آرتھر کرافورڈ کا تقرر 1865 میں ہوا تھا۔ اس نے جنوبی بمبئی سے متعدد خطرناک تجارتوں، کو دور رکھنے کی کوشش کی۔ اس نے بتایا کہ کس طرح بلڈرس اور دوسرے کاروباری، خالی جگہوں کے لیے بے قاعدہ اور من مانے طریقے استعمال کرنے کے لیے انسپکٹروں کو رشوت دیتے ہیں۔ حالانکہ ان کی ایسی سرگرمیاں ماحول کی پراگندگی میں اضافہ کرتی ہیں:

''..... کیسوجی نائک اپنے رنگ ریزوں کو ان کے پرانے کوارٹرز میں واپس لائے۔ میں نے ان کو سزا سنائی مگر میری ہار ہوئی۔ کیسوجی نے روپیہ پانی کی طرح بہایا، ممتاز ڈاکٹروں نے قسمیں کھائیں کہ رنگ کے حوض صحت کے لیے مفید ہیں..... اس بدنام کامیابی نے ایک جرمن کمپنی کو یہ ہمت دی کہ وہ اس پر بادیوی مندر کے پاس رنگریزی کا ایک بڑا دخانی کارخانہ کھولے کہ جس مندر کے گندے پانی نے ماہم کی کھاڑی کی صاف ستھری ریت کو مسموم کیا تھا ..... یہی نہیں، بھوئیوں، داسوں، شنوائیوں، برہمنوں اور اپنے نام کے ساتھ جی لکھنے والے بہت سے لوگوں نے جہاں چاہا کپاس اور کتائی کے کارخانے کھڑے کر لیے۔ مثال کے طور پر خود بائکلا کے کلب کے قریب ریس کورس کا مٹی پورہ فارس روڈ، کے آس پاس، کھیت واڑی میں، گرگاؤں روڈ پر اور چوپاٹی میں۔''

ایسے بیانات کو پڑھتے وقت ہمیں یاد رکھنا چاہیے کہ کلونیل حکام کو انگریز کو ایماندار اور ہندوستانیوں کو بدعنوان بنا کر پیش کرنا اچھا لگتا تھا۔ انگریز ماحول کی سمیّت سے پریشان اور ہندوستانی ایسے مسائل سے بے پرواہ۔

© NCERT not to be republished

گھر چھوٹے تھے اس لیے کھانا پکانے، کپڑے دھونے اور سونے جیسے کاموں کے لیے سڑکیں اور پاس پڑوس کی جگہیں استعمال ہوتی تھیں۔

بہت سی خالی جگہوں پر شراب کی دکانیں اور اکھاڑے بن گئے۔ فرصت کے اوقات میں ہونے والی مختلف سرگرمیوں کے لیے بھی سڑکیں استعمال ہوتی تھیں۔ پاروتی بائی بھور اوائل بیسویں صدی میں اپنے بچپن کو یوں یاد کرتی ہیں۔ ''ہماری چار چالوں کے درمیان ایک کھلی ہوئی جگہ تھی۔ اس چھوٹے سے میدان میں جادوگر، بندر والے یا کرتب دکھانے والے تقریباً روز ہی اپنے کھیل دکھاتے تھے۔ نندی بیل آتا تھا۔ مجھے سب سے زیادہ ڈر کدک لکشمی سے لگتا تھا۔ اپنا پیٹ بھرنے کے لیے انھیں اپنے ننگے جسموں کو اذیت دیتے دیکھنا مجھے خوف زدہ کر دیتا تھا۔'' ان سب چیزوں کے علاوہ چالیں وہ جگہیں بھی تھیں جہاں خبریں معلوم ہوتی تھیں نوکریوں، ہڑتالوں، فسادوں اور مظاہروں کے بارے میں بھی معلومات ملتی تھی۔

مل کے نواح میں، ذاتوں اور خاندانوں کے گروپوں کا ایک سربراہ ہوتا تھا بالکل ویسا ہی جیسے گاؤں کا مکھیا ہوا کرتا تھا۔ کام دلانے والا دلال بسا اوقات پڑوس کا لیڈر ہی ہوتا تھا۔ وہ جھگڑوں کو طے کرتا تھا، خوراک کی سپلائی کا انتظام کرتا تھا، چھوٹے موٹے قرضے بھی دلا دیتا تھا۔ وہ سیاسی حالات سے متعلق اہم خبریں بھی لاتا تھا۔

پچھڑے اور دبے ہوئے طبقات کے لوگوں کے لیے مکان ڈھونڈنا اور زیادہ مشکل تھا۔ نچلے طبقے کے لوگوں کو اکثر بہت سی چالوں سے دور ہی رکھا جاتا تھا اور انھیں ٹین کی چادروں، پتّوں اور بانس سے بنی ہوئی جگہوں پر رہنا پڑتا تھا۔

اگر لندن میں شہر کی منصوبہ بندی کے پیچھے سماجی سرکشی اور بغاوت کے خطرات تھے تو بمبئی میں یہ منصوبہ بندی طاعون کی وبا کے خوف سے ہوئی۔ سٹی آف بامبے امپرومنٹ ٹرسٹ 1898 میں بنا۔ اس نے اپنی توجہ غریب گھرانوں کو شہر کے مرکز سے باہر نکالنے پر مرکوز کی۔ 1918 تک اپنے منصوبوں کے تحت ٹرسٹ 64000 لوگوں کو ان کے گھروں سے محروم کر چکا تھا مگر ان میں سے صرف 14000 افراد ایسے تھے جنھیں پھر سے رہنے کے لیے کوئی جگہ ملی تھی۔ 1918 میں کرایوں کو قابو میں رکھنے کے لیے ایک رینٹ ایکٹ بنا مگر اس نے بالکل الٹا ہی اثر ڈالا اور مکانوں کا بحران اور شدید ہو گیا۔ ہوا یہ کہ مکان کے مالکوں نے اپنے مکانات بازار سے نکال لیے یعنی انہوں نے اب کرائے پر مکان دینا ہی چھوڑ دیا۔

زمین کی قلت کی وجہ سے بمبئی میں شہر کی توسیع ہمیشہ ایک مسئلہ رہی۔ بمبئی کے فروغ اور اس کی ترقی کا ایک ذریعہ بازیابی (Reclamation) کے منصوبے رہے ہیں۔

## 4.4 بمبئی میں زمین کی بازیابی

کیا آپ کو اس کا علم تھا کہ بمبئی کے سات جزیروں کو ایک سرزمین بننے میں خاصا وقت لگا تھا۔ اس سمت میں سب سے پہلا منصوبہ 1784 میں بنا۔ بمبئی کے گورنر ولیم ہارن بی نے اس عظیم

شکل 21۔ اوائل بیسویں صدی میں کالبا دیوی روڈ پر بنی ہوئی ایک چال اس عمارت میں جگہ کی تقسیم کے بارے میں آپ کو کیا خاص بات نظر آتی ہے؟

### سرگرمی

فرض کیجیے کہ آپ ایک نوجوان آدمی ہیں جو چال میں رہ رہا ہے۔ اس کی زندگی کے ایک دن کا حال لکھیے۔

### نئے الفاظ

اکھاڑہ۔ کُشتی سکھانے کے روایتی مرکز۔ عام طور پر یہ پڑوس میں ہوتے تھے جہاں نوجوانوں کی جسمانی اور اخلاقی تربیت ہوتی تھی۔

پچھڑے اور دبے ہوئے طبقات (Depressed Classes) ایک اصطلاح جو عموماً ان لوگوں کے لیے استعمال ہوتی ہے جن کا شمار نچلی جاتیوں، اور 'اچھوتوں' میں ہوتا ہے۔

Reclaimation۔ بازیابی۔ دلدل یا دوسری بے کار زمین جنھیں مکانات کی تعمیر، زراعت یا دوسرے کاموں کے لیے حاصل کیا جاتا ہے۔

© NCERT not to be republished

سمندری دیوار کی تعمیر کو منظوری دی جس نے بمبئی کے نچلے علاقوں کو سیلاب کے پانی کی زد سے بچایا۔ اس کے بعد سے زمین کی بازیابی کے متعدد منصوبے سامنے آئے۔ وسط انیسویں صدی میں تجارتی جگہ کی مزید ضرورت کی وجہ سے سمندر سے مزید زمین کی بازیابی کے بہت سے اور منصوبے بنے؛ حکومت کی طرف سے بھی اور نجی کمپنیوں کی طرف سے بھی۔ نجی کمپنیوں نے مالی خطرات اٹھانے میں زیادہ دلچسپی دکھائی۔ 1864 میں بیک بے ری کلیمیشن کمپنی نے مالابار ہل سے لے کر کولابا کے آخر تک مغربی ساحل کی بازیابی کا حق حاصل کرنے میں کامیابی حاصل کی۔ زمین کی بازیابی کا مطلب اکثر بمبئی کے اطراف کی پہاڑیوں کو برابر کرنا ہوتا تھا۔ 1870 میں اگرچہ چڑھتی ہوئی لاگت کی وجہ سے اکثر نجی کمپنیاں بند ہوگئیں تھیں مگر شہر میں 22 مربع میل کے قریب وسعت ہوچکی تھی۔ چوں کہ اوائل بیسویں صدی میں آبادی میں مسلسل اضافہ ہوتا رہا اس لیے ہر نئے علاقے کے چپے چپے پر تعمیر ہوئی اور سمندر سے مزید زمین کی بازیابی۔

شکل.22— کولابا کی اونچی سڑک (کازوے)، آخر 19ویں صدی۔ دیکھیے ٹراموں کو گھوڑے چلا رہے ہیں۔ بائیں طرف آپ گھوڑوں کے اصطبل دیکھ سکتے ہیں اور ٹرام کمپنی کے دفتر پیچھے کی طرف۔

شکل.23— میرین ڈرائیو
بمبئی کی ایک ممتاز جگہ۔ یہ بیسویں صدی میں سمندر سے حاصل کی ہوئی زمین پر بنا تھا۔

زمین کی بازیابی کا ایک کامیاب منصوبہ بامبے پورٹ ٹرسٹ نے بنایا، جس کے تحت 1914 اور 1918 کے درمیان ایک گودی (Dock) کی تعمیر ہوئی، 22 ایکڑ پر پھیلی ہوئی بلارڈ اسٹیٹ کے لیے بازیاب کی ہوئی زمین کا استعمال ہوا۔ بالآخر مشہورترین میرین ڈرائیو بنا۔

## 4.5 بمبئی: خوابوں کا ایک شہر۔ سینما اور ثقافت کی دنیا

کون ہے جو بمبئی کو اس کی فلم انڈسٹری سے نہیں جوڑتا ہے؟ انتہا سے زیادہ آبادی اور زندگی کے انتہائی دشوار حالات کے باوجود بمبئی اکثر لوگوں کو ایک 'مایانگری'— خوابوں کا شہر نظر آتا ہے۔

بمبئی کی بہت سی فلمیں، شہر آنے والے نئے تارکین وطن کی آمد اور ان کی روزانہ زندگی اور حقیقی زندگی کے مصائب سے ان کے لڑنے کے موضوع پر ہوتی ہیں۔ فلموں کے بہت سے مقبول گیت ہیں جو شہر کے متضاد پہلوؤں کی بات کرتے ہیں۔ فلم سی آئی ڈی میں (1956) میں ہیرو کا دوست گاتا ہے "اے دل ہے مشکل جینا یہاں— ذرا ہٹ کے، ذرا بچ کے، یہ ہے بامبے میری جاں"— ایک نسبتاً زیادہ مایوس آواز فلم گیسٹ ہاؤس (1959) میں گاتی ہے "جس کا جوتا اس کا سر، دل ہیں چھوٹے بڑا شہر، ارے واہ رے واہ تیری بمبئی۔"

بمبئی کی فلم انڈسٹری پہلے پہل کب سامنے آئی؟ ہریش چندر سکھ رام بھٹ واڈیکر نے بمبئی میں ہینگنگ گارڈن میں ہونے والے کشتی کے ایک مقابلے کو شوٹ کیا اور یہ 1896 میں ہندوستان کی پہلی فلم ہوگئی۔ اس کے کچھ ہی عرصے بعد دادا صاحب پھالکے نے راجہ ہریش چندر (1913) بنائی۔ اور پھر اس کے بعد پیچھے مڑنے کا کوئی سوال ہی نہیں تھا۔ 1925 تک بمبئی قومی ناظرین کے لیے فلمیں بنانے والا ہندوستان کا اہم شہر بن گیا۔ 1947 میں تقریباً پچاس فلموں میں

© NCERT not to be republished

لگایا جانے والا روپیہ 756 ملین تھا۔ 1987 تک فلم انڈسٹری میں 520000 افراد برسرِ روزگار تھے۔

فلم انڈسٹری میں کام کرنے والوں میں اکثر لوگ تارکِ وطن تھے جو لاہور، کلکتہ اور مدراس جیسے شہروں سے آئے تھے۔ اس صنعت کو ایک قومی کردار عطا کرنے میں اُن سب لوگوں کی بڑی دین ہے۔ جو لاہور (جو اس وقت پنجاب میں تھا) سے آئے ہندی فلم انڈسٹری کے فروغ اور نشوونما کے لیے ان کی خصوصی اہمیت ہے۔ بہت سے ممتاز لکھنے والی ہستیاں جیسے عصمت چغتائی اور سعادت حسن منٹو ہندی سینما سے متعلق تھے۔

بمبئی کی فلموں نے ایک ایسے شہر کی شبیہ بنانے میں بڑا حصہ لیا جو بیک وقت خواب اور حقیقت کی دنیا بھی تھا اور جھگی جھونپڑی بستیوں اور عظیم الشان بنگلوں کا شہر بھی۔

**تبادلۂ خیال کیجیے**

ماخذ D پڑھیے۔ نظم ہر "نئی نسل" کے لیے کن مواقع اور کن تجربات کی بات کرتی ہے؟

**ماخذ D**

**بمبئی کے بہت سے رخ**

میرے پتاجی سہہ دری سے نیچے اترے
کندھے پر کمبل
وہ آپ کے دروازے پر کھڑے ہوئے
ہاتھوں میں کچھ نہیں سوائے ان کی محنت کے
میرے ہاتھ میں ہمیشہ ایک ٹفن باکس رہا
بچپن سے مل جاتے ہوئے،
میں ویسا ہی ڈھالا گیا تھا
جیسے ایک لوہار ہتھوڑا بناتا ہے
میں نے ڈھنگ سیکھے
کرگھے پر کام کرنے کے
بعض موقعوں پر میں نے
ہڑتال پر جانا بھی سیکھا۔

(نرائن سروے کی نظم 'مازے ودیاپیٹھ'، (1975) سے اقتباس)

اس نظم کے اشعار فلم کی جگمگاتی جاگتی دنیا کے بالکل برعکس ہیں اور اس کبھی نہ ختم ہونے والی جدوجہد اور محنت کی نشاندہی کرتے ہیں جن کا نئے تارکین وطن کو شہر میں سامنا ہوتا ہے۔

باکس2

ایشیائی ملکوں میں سارے ہی شہر غیر منصوبہ بند طریقے پر نہیں بنے۔ بہت سے شہر تھے جن کا منصوبہ بہت سوچ سمجھ کر اور منظم طور پر بنایا گیا تھا نئے سنگاپور کو دیکھیے۔

### لی کووان یو کا سنگاپور

آج ہم سنگاپور کو ایک کامیاب دولتمند اور بہترین منصوبہ بند شہر کی حیثیت سے جانتے ہیں— شہری منصوبہ بندی کا ایک عالمی نمونہ۔مگر شہر کا اس حیثیت تک پہنچنا ابھی حال کی بات ہے۔1965 تک، وہ اگرچہ ایک اہم بندرگاہ تھا مگر اس کے سامنے وہ سارے مسائل تھے جو دوسرے ایشیائی ملکوں کے تھے۔منصوبہ بندی سے سنگاپور کے لوگ 1822 سے واقف تھے، مگر اس سے فائدہ گوری چمڑی والے ان تھوڑے سے لوگوں کو تھا جو سنگاپور پر حکمران تھے۔اس کے باشندوں میں سے زیادہ تر کا مقدر، گنجان بستیوں میں قیام، صحت عامہ کی سہولتوں کی کمی، خراب گھر اور افلاس تھا۔یہ سب بدل گیا جب 1965 میں، پیپلس ایکشن کمیٹی کے صدر لی کووان یو کی صدارت میں شہر ایک خود مختار ملک بن گیا۔ایک زبردست رہائشی اور ترقیاتی پروگرام ہاتھ میں لیا گیا جس نے جزیرے کے ملک کی صورت ہی بدل دی۔ایک ہمہ گیر منصوبہ بندی میں کوئی پہلو اتفاقات پر نہیں چھوڑا گیا اور خطے کی ایک ایک انچ زمین کے استعمال پر قابو کیا گیا۔آبادی کے 85 فیصدی حصے کو مالکانہ حقوق کے ساتھ اچھے گھر فراہم کرنے پر خود حکومت کو عوامی حمایت حاصل ہوئی۔بلند و بالا رہائشی بلاکس، جو ہوادار تھے اور تمام سہولتیں رکھتے تھے اچھی زمینی منصوبہ بندی کی مثال تھے۔ان عمارتوں نے سماجی زندگی کی بھی تشکیل نو کی۔ بیرونی گلیاروں کے ذریعے جرائم کم ہوئے، بوڑھوں کو ان کے خاندان والوں کے پاس ہی رکھا گیا۔کمیونٹی کی مشترکہ سرگرمیوں کے لیے تمام عمارتوں میں خالی فرش فراہم کیے گئے۔
آنے والے تارکین وطن پر سختی سے کنٹرول کیا گیا۔لوگوں کے تین اہم گروہوں (چینی، ملائی اور ہندوستانی) کے باہمی سماجی تعلقات پر بھی سماجی تنازعات اور کشمکشوں کو روکنے کے لیے نظر رکھی گئی۔اخباروں، رسالوں اور رسل و رسائل کے مختلف النوع تمام طریقوں اور ہر قسم کی تنظیموں پر بھی سخت کنٹرول رکھا گیا۔

1986 میں، نیشنل ڈے ریلی میں اپنی تقریر میں لی کووان یو نے منصوبہ بندی کے اپنے تجربات کو یاد کیا
'......ہم نے اقتصادی ترقی نہ کی ہوتی اگر ہم نے نجی معاملات میں دخل نہ دیا ہوتا: آپ کا پڑوسی کون ہے، آپ کیسے رہتے ہیں، شور جو آپ کرتے ہیں، آپ تھوکتے کیسے ہیں یا آپ زبان کیسی استعمال کرتے ہیں۔ہم طے کرتے ہیں۔مت سوچیے کہ لوگ کیا کہتے ہیں— وہ ایک الگ مسئلہ ہے۔'
(THE STRAITS TIMES کی رپورٹ)

اگرچہ سنگاپور کے شہری، مادی راحتوں اور دولت کی فراوانی سے لطف اندوز ہوتے ہیں مگر وہاں بہت سے لوگ ہیں جو اس بات کی طرف اشارہ کرتے ہیں کہ (ان تمام راحتوں کے باوجود) شہر میں سرگرم و توانا اور نبرد آزما سیاسی کلچر کی کمی ہے۔

شکل 24۔سنگاپور میرین، جو سمندر سے بازیافت کی ہوئی زمین پر بنی۔

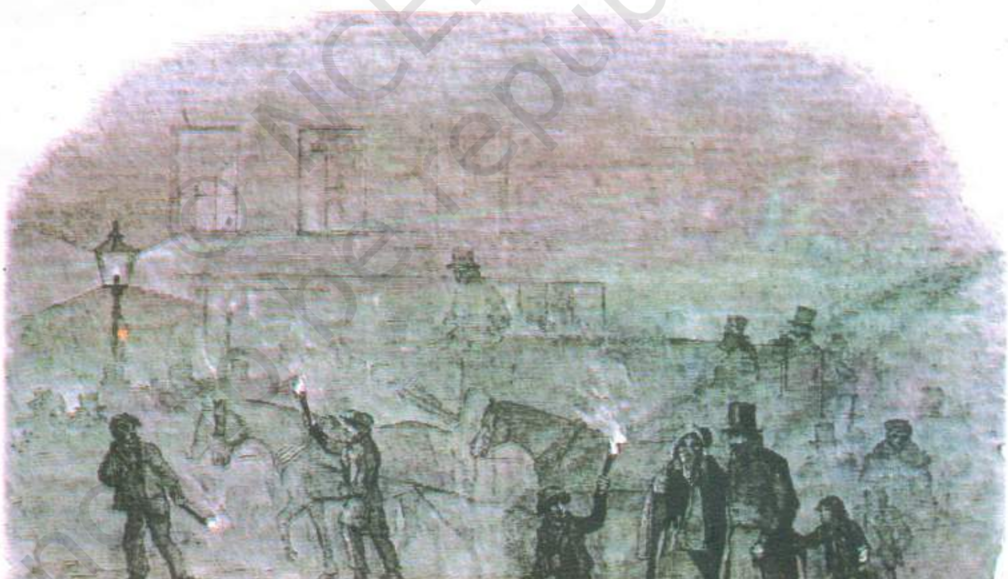
### سرگرمی

پیرس میں بیرن ہاؤس مان کے کیے ہوئے کاموں کا موازنہ تقریباً سو برس بعد سنگاپور میں لی کووان یو کے کیے ہوئے کاموں سے کیجیے۔کیا جسمانی آرام اور خوبصورتی شہر میں صرف سماجی اور نجی زندگیوں کو کنٹرول کر کے ہی فراہم کی جا سکتی ہے؟ اظہار خیال کیجیے۔آپ کا کیا خیال ہے کہ حکومت کے لیے یہ ایک معقول وجہ ہے ایسے قوانین بنانے کی جن کے مطابق لوگوں کو اپنی ذاتی زندگیاں گزارنا چاہیے۔

© NCERT not to be republished

شہر کی ترقی ہر جگہ ماحولیاتی توازن اور ماحول کی قیمت پر ہوئی۔کارخانوں گھروں اور دوسرے اداروں کے لیے جگہ کے بڑھتے ہوئے مطالبات کے دباؤ میں فطری عوامل یا تو تباہ ہوئے یا پھر وہ یکسر بدل دیے گئے۔ایک طرف فضلہ اور بے کار اشیا کی بہتات نے ہوا اور پانی کو مسموم کیا تو دوسری طرف شور اور ہنگامہ یعنی حد سے بڑھی ہوئی آوازیں شہری زندگی کا ایک حصہ بن گئیں۔19ویں صدی کے انگلستان میں گھروں اور کارخانوں میں،کوئلے کے بڑے پیمانے کے استعمال نے بڑے سنجیدہ مسائل پیدا کیے تھے۔لیڈس،بریڈفورڈ اور مانچسٹر جیسے صنعتی شہروں میں فیکٹریوں اور کارخانوں کی سینکڑوں چمنیوں نے وہاں کے آسمان کو کالے دھوئیں سے بھر دیا۔لوگ مذاق میں کہنے لگے تھے کہ یہ شہر اس عقیدہ کے ساتھ پلے بڑھے ہیں کہ آسمان بھورا ہوتا ہے اور ساری نباتات سیاہ۔دوکانداروں،گھروں کے مالکوں اور دوسرے لوگ نے اس کالے کُہرے کے بارے میں شکایت کی کہ جس سے لوگوں میں چڑچڑاپن پیدا ہوتا ہے دھوئیں سے پیدا ہونے والی بیماریاں ہوتی ہیں،کپڑے گندے رہتے ہیں۔

لوگوں نے جب پہلی بار صاف ہوا کے لیے ہونے والی مہموں میں شرکت کی تو اس وقت مقصد اس لعنت پر قانون کے ذریعے قابو پانا تھا۔یہ کام کسی طرح بھی آسان نہیں تھا کیوں کہ فیکٹریوں اور اسٹیم انجنوں کے مالک اس ٹکنالوجی پر خرچ کرنے کے لیے تیار نہیں تھے جو ان کی مشینوں کو بہتر



**شکل.25—لندن کا کُہرا۔دی السٹریٹیڈ لندن نیوز،1847**
کارخانوں اور گھروں میں جلنے والے کوئلے کا دھواں،لندن پر اس طرح چھایا کہ اس نے سانس لینا دوبھر اور سڑک دیکھنا مشکل کر دیا۔

کرسکتی تھیں1840 تک ڈربی، لیڈس اور مانچسٹر جیسے کچھ شہر تھے جہاں شہر میں دھوئیں پر کنٹرول کرنے کے لیے قوانین بنے۔ مگر دھوئیں کو ناپنا یا اس کی کمی بیشی پر نظر رکھنا کوئی آسان کام نہیں تھا اور فیکٹریوں کے مالک اپنی مشینوں میں چھوٹی موٹی تبدیلیاں کر کے بچ نکلتے تھے جب کہ ان تبدیلیوں سے دھوئیں کو روکنے یا کم کرنے کے سلسلے میں حقیقتاً کچھ ہوتا نہیں تھا۔

مزید یہ کہ 1847 اور 1858 کے اسموک ابیٹ منٹ ایکٹس نے بھی ہمیشہ ہوا کی صفائی کے لیے کچھ بہت نہیں کیا۔

کلکتہ بھی ہوا کی آلودگی کی ایک طویل تاریخ رکھتا ہے۔ اس کے باشندوں نے، خصوصاً سردیوں کے زمانے میں بھورے دھوئیں میں سانس لی۔ چوں کہ شہر دلدلی زمین پر بنا تھا اس لیے کہرے اور دھوئیں نے مل کر وہ دھند پیدا کی کہ جو فضا کی آلائش کے ملنے سے اور گہری ہوگئی۔ آلودگی کی اونچی سطح نتیجہ تھی اس بڑی آبادی کا، روزانہ زندگی میں جس کا انحصار گوبر اور لکڑی کے ایندھن پر تھا مگر فضا کو آلودہ بنانے والے اصل ذرائع تو وہ صنعتیں تھیں اور وہ کارخانے تھے جو کوئلے سے چلنے والے اسٹیم انجن استعمال کرتے تھے۔

نوآبادیاتی حکام پہلے تو زہریلے نجارات اور ضرررساں دھوئیں سے جگہ کو صاف کرنے کا ارادہ رکھتے تھے مگر 1855 میں شروع ہونے والی ریلوے لائن نے آلودگی پیدا کرنے والا ایک اور نیا عنصر پیدا کر دیا اور یہ تھا رتنا گری کا کوئلہ۔ ہندوستانی کوئلے میں راکھ کی بڑی مقدار بھی ایک مسئلہ تھی۔ گندے اور مضرت رساں ملوں کو شہر میں ممنوع قرار دیے جانے کے لیے بہت اپیلیں ہوئیں مگر ان کا کوئی اثر نہیں ہوا۔ بہرحال 1863 میں کلکتہ پہلا شہر بنا جہاں دھوئیں کی لعنت کے لیے قانون بنا۔

1920 میں ٹولی گنج کے چاول کے ملوں نے کوئلے کے بجائے چاول کی بھوسی جلانا شروع کی، وہاں کے باشندوں نے شکایت کی کہ ساری فضا کالک سے بوجھل ہوگئی ہے اور یہ کالک بارش کی پھوار کی طرح صبح سے شام تک برستی رہتی ہے اور اس کی وجہ سے زندہ رہنا مشکل ہوگیا ہے۔ Bengal Smoke Nuisance Commision کے انسپکٹر بالآخر صنعتی دھوئیں پر قابو پانے میں کامیاب ہوئے مگر گھریلو دھوئیں پر قابو پانا بہرحال کہیں زیادہ دشوار تھا۔

**سرگرمی**

بنگال اسموک نیوسنس کمیشن کی طرف سے ایک فیکٹری کے مالک کو ایک تحریری نوٹس بھیجیے، جس میں اسے صنعتی دھوئیں کے نقصان وہ اثرات اور ان سے پیدا ہونے والے خطرات بتائیے۔

## ماحصل

اپنے مسائل اور اپنی دشواریوں کے باوجود شہر آزادی اور مواقع کے متلاشی لوگوں کے لیے دلکش بھی رہا ہے اور دلچسپی کا باعث بھی۔ درگا چرن کے ناول کے دیوتاؤں نے بھی جن کا ذکر اس باب کی ابتدا میں ہوا ہے، اپنے کلکتے کے دورے میں جو کچھ دیکھا اور جو تجربات انھیں ہوئے ان کے مقابلے میں انھوں نے سورگ کو بھی نامکمل اور ناقص پایا تھا۔ پھر بھی شہر کی زندگی کے جن پہلوؤں نے انھیں پریشان کیا وہ سب اس اقتصادی اور سماجی پیش رفت کی نئی راہیں تھیں جو یہ شہر ان لاکھوں لوگوں کے سامنے کھول رہا تھا جنھوں نے اسے اپنا گھر بنایا تھا۔



© NCERT not to be republished

## اختصار کے ساتھ لکھیے

1۔ دو وجوہات بتائیے کہ وسط 18 ویں صدی سے لندن کی آبادی کیوں بڑھی۔

2۔ 19 ویں اور بیسویں صدی کے درمیان لندن میں عورتوں کو ملنے والے کاموں کی نوعیت میں کیا تبدیلیاں ہوئیں؟ اس تبدیلی کے پیچھے کارفرما عناصر کی وضاحت کیجیے۔

3۔ مندرجہ ذیل پر بڑی شہری آبادی کی موجودگی نے کس طرح اثر ڈالا؟

(a) ایک نجی زمین دار

(b) نظم وضبط اور قانون کا ذمہ دار ایک پولیس سپرنٹنڈنٹ

(c) ایک سیاسی پارٹی کا ایک لیڈر

4۔ مندرجہ ذیل کی توجیہہ وتشریح کیجیے:

(a) 19 ویں صدی میں لندن کے متمول لوگوں نے غریبوں کے لیے مکانات بنانے کی ضرورت کی حمایت کیوں کی؟

(b) بمبئی کی بہت سی فلمیں تارکین وطن کی زندگیوں کے بارے میں تھیں۔

(c) وسط انیسویں صدی میں بمبئی کی آبادی میں نمایاں اضافے کا سبب کیا تھا؟

## تبادلہ خیال کیجیے

1۔ انیسویں صدی کے انگلینڈ میں لوگوں کو فرصت کے اوقات میں مصروفیات فراہم کرنے کے لیے تفریح کی کون سی قسمیں سامنے آئیں؟

2۔ لندن میں ہونے والی ان سماجی تبدیلیوں کی وضاحت کیجیے جنھوں نے زیرزمین ریلوے کی ضرورت محسوس کرائی۔ انڈر گراؤنڈ ریلوے کی تعمیر پر تنقید کیوں ہوئی؟

3۔ پیرس کے Haussmanisation سے کیا مراد ہے۔ وضاحت کیجیے۔ ترقی کے اس طریقے کی آپ کتنی موافقت اور کتنی مخالفت کریں گے؟ اخبار کے ایڈیٹر کو خط لکھیے جس میں اس سے اس کی حمایت کرنے یا اس کی مخالفت کرنے کو کہیے آپ کا یہ خیال کیوں ہے، وجوہ لکھیے۔

4۔ آلودگی کے مسائل کو سرکاری ضابطے اور نئے قوانین کس حد تک حل کرتے ہیں؟ مندرجہ ذیل کی کوالٹی کو بدلنے میں قانون کی کامیابی یا ناکامی کی ایک مثال دیجیے اور اس پر بحث کیجیے۔

(a) عوامی زندگی

(b) نجی زندگی

## پروجیکٹ

اس باب میں بمبئی کی جن فلموں کا تذکرہ ہوا ہے، ان میں سے کسی ایک کو دیکھنے کی کوشش کیجیے۔ اس باب میں مذکور ایک فلم میں شہر کی عکاسی کا بمبئی کے بارے میں بنی ہوئی کسی اس فلم سے موازنہ اور مقابلہ کیجیے جو آپ نے ابھی حال ہی میں دیکھی ہے۔

© NCERT not to be republished