

مختلف اوقات میں روزہ

حضرت انسؓ بیان کرتے ہیں کہ رسول اللہ ﷺ کسی مہینے میں روزہ چھوڑتے تو ہم سمجھتے کہ اب رسول اللہ ﷺ اس مہینے میں روزہ نہیں رکھیں گے اور کسی مہینے میں روزہ رکھتے تو ہم سمجھتے کہ رسول اللہ ﷺ اس میں اب روزہ نہیں چھوڑیں گے اور رسول اللہ ﷺ یہ حالت تھی کہ اگر تمہاری خواہش ہوتی کہ رات کو ایسے وقت میں زیارت ہو کہ رسول اللہ ﷺ نماز پڑھ رہے ہوں تو تم دیکھتے کہ رسول اللہ ﷺ نماز پڑھ رہے ہیں۔ اگر تمہارا خیال ہوتا کہ رسول اللہ ﷺ سوئے ہوئے ہوں گے تو تم رسول اللہ ﷺ کو سویا ہوا پاتے۔ (صحیح بخاری کتاب السلام باب ما یذکر من صوم النبی حدیث نمبر: 1836)

روزنامہ (ٹیلی فون نمبر 047-6213029) FD-10

الفصل

web: <http://www.alfazl.org>
email: editor@alfazl.org

ایڈیٹر: عبدالسمیع خان

جمرات 26 اگست 2010ء 15 رمضان 1431 ہجری 26 ظہور 1389 ہجری 60-95 نمبر 179

بیوت الحمد منصوبہ

سیدنا حضرت خلیفۃ المسیح الرابع فرماتے ہیں: ”اللہ کے گھر بنانے کے شکرانہ کے طور پر خدا کے غریب بندوں کے گھروں کی طرف بھی توجہ کرنی چاہئے۔“ (خطبات طاہر جلد 1 صفحہ 241)

قرآنی تعلیمات کی رو سے بے سہارا افراد بیواؤں اور غرباء کی ضرورت پوری کرنا خدا تعالیٰ کا پیار حاصل کرنے کا بہترین ذریعہ ہے۔ بیوت الحمد منصوبہ کے تحت بیگان اور مستحقین کو حسب ضرورت رہائش کی سہولت فراہم کی جاتی ہے۔ ہر قسم کی سہولیات سے آراستہ بیوت الحمد کالونی میں 112 کوارٹرز تعمیر ہو چکے ہیں۔ اسی طرح سات صد سے زائد احباب کو ان کے اپنے اپنے گھروں میں حسب ضرورت جزدی توسیع کے لئے لاکھوں روپے کی امداد دی جا چکی ہے اور امداد کا یہ سلسلہ جاری ہے۔

سیدنا حضرت خلیفۃ المسیح الخامس ایدہ اللہ تعالیٰ بنصرہ العزیز بیوت الحمد سکیم کا ذکر کرتے ہوئے فرماتے ہیں: ”کئی احمدی جب اللہ کے فضل سے اپنے گھر بناتے ہیں تو اس تحریک میں حصہ لیتے ہیں۔ بعض نے اپنا بڑا قیمتی گھر بنایا تو بیوت الحمد کے ایک مکمل گھر کا خرچہ بھی ادا کیا تو اگر تمام دنیا کے احمدیوں کے خریدنے یا بنانے پر کچھ نہ کچھ اس مد میں دینے کی طرف توجہ پیدا ہو جائے تو کئی ضرورت مند غریب بھائیوں کا بھلا ہو سکتا ہے۔“

(خطبہ عید الفطر 13 اکتوبر 2007ء۔ خلفاء احمدیت کی تحریکات اور ان کے شیریں ثمرات صفحہ 561)

سیلاب زدگان کیلئے درخواست دعا

آج کل ملک کے بعض علاقوں میں شدید سیلاب آیا ہوا ہے۔ بہت سارے احمدی گھرانے بھی متاثر ہوئے ہیں۔ احباب کرام سے درخواست دعا ہے کہ اللہ تعالیٰ تمام احمدیوں کو محض اپنے فضل سے ہر قسم کی مصیبت اور تکلیف سے محفوظ رکھے۔ آمین

ارشادات عالیہ حضرت بانی سلسلہ احمدیہ

ایک شخص کا سوال حضرت صاحب کی خدمت میں پیش ہوا کہ روزہ دار کو آئینہ دیکھنا جائز ہے یا نہیں فرمایا: جائز ہے۔

اسی طرح ایک اور سوال پیش ہوا کہ حالت روزہ میں سر کو یا ڈاڑھی کو تیل لگانا جائز ہے یا نہیں فرمایا: جائز ہے۔

سوال پیش ہوا کہ روزہ دار کو خوشبو لگانا جائز ہے یا نہیں فرمایا: جائز ہے۔

سوال پیش ہوا کہ روزہ دار آنکھوں میں سرمہ ڈالے یا نہ ڈالے۔

فرمایا: مکروہ ہے اور ایسی ضرورت ہی کیا ہے کہ دن کے وقت سرمہ لگائے۔ رات کو سرمہ لگا سکتا ہے۔

(بدر 7 فروری 1907ء ص 4)

فرمایا کہ بے خبری میں کھایا پیا تو اس پر اس روزہ کے بدلے میں دوسرا روزہ لازم نہیں آتا۔

(الحکم 24 فروری 1907ء)

ایک شخص کا حضرت کی خدمت میں سوال پیش ہوا کہ آنحضرت صلی اللہ علیہ وسلم کے وصال کے دن روزہ رکھنا ضروری ہے کہ نہیں فرمایا: ضروری نہیں ہے۔

اسی طرح سوال پیش ہوا کہ محرم کے پہلے دس دن کا روزہ رکھنا ضروری ہے کہ نہیں؟

(بدر 14 مارچ 1907ء ص 5)

فرمایا: ضروری نہیں ہے۔

ایک شخص کا سوال پیش ہوا کہ میں مکان کے اندر بیٹھا ہوا تھا اور میرا یقین تھا کہ ہنوز روزہ رکھنے کا وقت ہے اور میں نے کچھ کھا کر روزہ کی نیت کی۔ مگر بعد میں ایک دوسرے شخص سے معلوم ہوا کہ اس وقت سفیدی ظاہر ہو گئی تھی اب میں کیا کروں۔ حضرت نے فرمایا کہ ایسی حالت میں اس کا روزہ ہو گیا۔ دوبارہ رکھنے کی ضرورت نہیں کیونکہ اپنی طرف سے اس نے احتیاط کی اور نیت میں فرق نہیں غلطی لگ گئی اور چند منٹوں کا فرق پڑ گیا۔

(بدر 14 فروری 1907ء ص 8)

روزے ہر شر اور خیر کے فقدان سے بچاتے ہیں

سیدنا حضرت خلیفۃ المسیح الخامس ایدہ اللہ تعالیٰ بنصرہ العزیز خطبہ جمعہ 24/ اکتوبر 2003ء میں سورہ بقرہ

آیت 184 کی تشریح کرتے ہوئے فرماتے ہیں۔

حضرت مصلح موعود اس کی تفسیر میں فرماتے ہیں کہ روزوں کی فضیلت اور اس کے فرائض پر (لعلکم تتقون) کے الفاظ میں روشنی ڈالی گئی ہے اور بتایا گیا ہے کہ روزے تم پر اس لئے فرض کئے گئے ہیں تاکہ تم سچ جاؤ۔ اس کے کیا معنی ہو سکتے ہیں۔ مثلاً ایک تو اس کے یہی معنی ہیں کہ ہم نے تم پر اس لئے روزے فرض کئے ہیں تاکہ تم ان قوموں کے اعتراضوں سے بچ جاؤ جو روزے رکھتی رہی ہیں، بھوک اور پیاس کی تکلیف کو برداشت کرتی رہی ہیں، جو موسم کی شدت کو برداشت کر کے خدا تعالیٰ کو خوش کرتی رہی ہیں۔ اگر تم روزے نہیں رکھو گے تو وہ کہیں گی کہ تمہارا دعویٰ ہے کہ ہم باقی قوموں سے روحانیت میں بڑھ کر ہیں لیکن وہ تقویٰ تم میں نہیں جو دوسری قوموں میں پایا جاتا تھا۔ پھر (لعلکم تتقون) میں دوسرا اشارہ اس امر کی طرف کیا گیا ہے کہ اس ذریعہ سے خدا تعالیٰ روزے دار کا محافظ ہو جاتا ہے۔ کیونکہ اتقاء کے معنی ہیں ڈھال بنانا، نجات کا ذریعہ بنانا، وقایہ بنانا وغیرہ ہیں۔ پس اس آیت کے معنی یہ ہونے لگے کہ تم پر روزے رکھنے اس لئے فرض کئے گئے ہیں تاکہ تم خدا تعالیٰ کو اپنی ڈھال بنا لو اور ہر شر سے اور ہر خیر کے فقدان سے محفوظ رہو۔..... روزہ ایک دینی مسئلہ ہے۔ یا بلحاظ صحت انسانی دنیوی امور سے بھی کسی حد تک تعلق رکھتا ہے۔ پس (لعلکم تتقون) کے یہ معنی ہونے لگے کہ تم دینی اور دنیوی شرو سے محفوظ رہو۔ دینی خیر و برکت تمہارے ہاتھ سے نہ جاتی رہے یا تمہاری صحت کو نقصان نہ پہنچ جائے۔ کیونکہ بعض دفعہ روزے کے کئی قسم کے امراض سے نجات دلانے کا بھی موجب ہو جاتے ہیں۔..... میں نے خود دیکھا ہے کہ صحت کی حالت میں جب روزے رکھے جائیں تو دوران رمضان میں بے شک کچھ کوفت محسوس ہوتی ہے مگر رمضان کے بعد جسم میں ایک نئی قوت اور تروتازگی پیدا ہو جاتی ہے اور اس کا احساس ہونے لگتا ہے۔ یہ فائدہ تو صحت جسمانی کے لحاظ سے ہے مگر روحانی لحاظ سے اس کا یہ فائدہ ہے کہ جو لوگ روزے رکھتے ہیں خدا تعالیٰ ان کی حفاظت کا وعدہ فرماتا ہے۔ اس لئے روزوں کے ذکر کے بعد خدا تعالیٰ نے دعاؤں کی قبولیت کا ذکر کیا ہے اور فرمایا ہے کہ میں اپنے بندوں کے قریب ہوں اور ان کی دعاؤں کو سنتا ہوں۔ پس روزے خدا تعالیٰ کے فضل کو جذب کرنے والی چیز ہیں اور روزے رکھنے والا خدا تعالیٰ کو اپنی ڈھال بنا لیتا ہے جو اسے ہر قسم کے دکھوں اور شرور سے محفوظ رکھتا ہے۔“

(تفسیر کبیر جلد دوم صفحہ 374-375)

پھر اسی کی مزید وضاحت کرتے ہوئے حضور فرماتے ہیں:

”لعلکم تتقون میں ایک اور فائدہ یہ بتایا کہ روزہ رکھنے والا برائیوں اور بدیوں سے بچ جاتا ہے اور یہ غرض اس طرح پوری ہوتی ہے کہ دنیا سے انقطاع کی وجہ سے انسان کی روحانی نظرتیز ہو جاتی ہے اور وہ ان عیوب کو دیکھ لیتا ہے جو اسے پہلے نظر نہ آتے تھے۔ اسی طرح گناہوں سے انسان اس طرح بھی بچ جاتا ہے کہ رسول کریم صلی اللہ علیہ وسلم نے فرمایا ہے روزہ اس چیز کا نام نہیں کہ کوئی شخص اپنا منہ بند رکھے اور سارا دن نہ کچھ کھائے اور نہ پیئے بلکہ روزہ یہ ہے کہ منہ کو صرف کھانے پینے سے ہی نہ روکا جائے بلکہ اسے ہر روحانی نقصان دہ اور ضرر رساں چیز سے بھی بچایا جائے نہ جھوٹ بولا جائے، نہ گالیاں دی جائیں، نہ غیبت کی جائے، نہ جھگڑا کیا جائے۔ اب دیکھو زبان پر قابو رکھنے کا حکم تو ہمیشہ کے لئے ہے لیکن روزہ دار خاص طور پر اپنی زبان پر قابو رکھتا ہے کیونکہ اگر وہ ایسا نہ کرے تو اس کا روزہ ٹوٹ جاتا ہے۔

اب یہ بھی یاد رکھنے کی بات ہے کہ روزے دار گالی دیتا ہے، جھگڑا کرتا ہے، غیبت کرتا ہے، چغلی کرتا ہے تو ان حالتوں میں بھی روزہ ٹوٹ جاتا ہے۔ تو یہ بڑی باریک دیکھنے والی چیز ہے۔ اور اگر کوئی شخص ایک مہینہ تک اپنی زبان پر قابو رکھتا ہے تو یہ امر باقی گیارہ مہینوں میں بھی اس کے لئے حفاظت کا ایک ذریعہ بن جاتا ہے۔ اور اس طرح روزہ اسے ہمیشہ کے لئے گناہوں سے بچا لیتا ہے۔“

(تفسیر کبیر جلد دوم صفحہ 377)

(روزنامہ افضل 26/ اکتوبر 2004ء)

سدا بہار شجر

رہتے ہیں ترو تازہ وہی پات شجر کے

ہر رت میں جو ہر حال میں ہوں ساتھ شجر کے

دنیا کی کڑی دھوپ میں پاتے ہیں اماں وہ

اس سائے تلے بیٹھیں جو دن رات شجر کے

آکاش پہ لے جاتی ہیں خود ان کو ہوائیں

جو گونجتے عالم میں ہیں نغمات شجر کے

جس طرح کہ ہوں چاند کے آنگن میں ستارے

اس طرح دکتے ہیں مضافات شجر کے

پھر آ گیا گلشن میں ہے پھل پھول کا موسم

پھر اٹھے دعاؤں کے لئے ہاتھ شجر کے

جتنا بھی پھلا باغ کئے اتنے ہی سجدے

عابد نے یہی پائے ہیں دن رات شجر کے

یہ موسم گل دہر میں چلتا رہے صدیوں

یہ پیڑ یونہی پھولتا پھلتا رہے صدیوں

مبارک احمد عابد

مکرم سید محمد احمد صاحب

پارٹیشن کے زمانے کی چند یادداشتیں

جماعت احمدیہ کے ہوائی جہازوں کی مختصر کہانی

(قسط اول)

میرے گھر میں ایک ایسی تصویر موجود ہے جو سن 1942ء میں سیدہ ام طاہر بیگم صاحبہ کے دارالسخ قادیان کے نچلے گھر موسومہ دارالبرکات کے شمالی برآمدے میں کھینچی گئی تھی۔ اس تصویر میں موجود تینوں افراد اپنی آئندہ زندگی میں پائلٹ بنے۔ اس تصویر میں سب سے بائیں طرف حضرت صاحبزادہ مرزا طاہر احمد صاحب (اس وقت عمر 14 سال) دائیں طرف خاکسار سید محمد احمد (اس وقت عمر 17 سال) اور درمیان میں ایئر فورس کی وردی میں ڈپٹی محمد لطیف صاحب (اس وقت عمر تقریباً 27 سال) موجود ہیں۔ صاحبزادہ مرزا طاہر احمد (بعد کو خلیفۃ المسیح الرابعی) کو میں اس لئے بطور پائلٹ لکھنے کی جرات کر رہا ہوں کیونکہ انگریزی ڈکشنری کے مطابق جو شخص کسی بھی بڑے ادارہ یا نظام کو بہترین قابلیت اور کامیابی سے کمانڈ اور کنٹرول کر رہا ہو وہ بھی پائلٹ کی اصطلاح میں آجاتا ہے اور کون نہیں جانتا کہ آپ نے اپنی خلافت کے 21 سالہ دور میں جماعت احمدیہ کے انتظامی، معاشرتی، علمی، اخلاقی اور روحانی نظام کی کمانڈ اور کنٹرول کی ذمہ داریاں کس لوجواب صبر، ہمت، جوانمردی، اولوالعزمی اور پر جوش قابلیت سے نبھائیں۔ تصویر کے باقی دونوں افراد یعنی ڈپٹی محمد لطیف صاحب مرحوم اور خاکسار محض ہوائی جہازوں کے پائلٹ بنے۔ مگر اللہ تعالیٰ کا بے حد کرم ہے کہ ہم دونوں کو 1947ء میں جماعت کے ہوائی جہازوں کو لانے کی توفیق ملی اور اس طرح جماعت کی خدمت کا ایک بہترین موقع نصیب ہوا۔ نیز ہم دونوں نے ان دنوں بہت سے نشانات بھی دیکھے اور اس وجہ سے بھی ہم دونوں اللہ تعالیٰ کے بے حد شکر گزار ہوئے۔ ان نشانات کا ذکر تفصیل سے بعد میں آئے گا۔

یہاں یہ بھی یاد رہے کہ چونکہ حضرت خلیفۃ المسیح الثانی نہ صرف ایک بہت ذہین، بیدار مغز، بہادر، اولوالعزم اور دور اندیش انسان تھے بلکہ ایک بے مثال لیڈر بھی تھے اس لئے آپ کی دور بین نگاہ نے پارٹیشن سے بہت عرصہ پہلے ہی یہ اندازہ لگالیا تھا کہ چونکہ قادیان کے اردگرد منتشر مزاج سکھوں کے بہت سے گاؤں آباد ہیں اس لئے ملک کی متوقع آزادی کے وقت اگر ملکی اور قادیان کے علاقائی امن کے حالات بہت بگڑ گئے تو ہو سکتا ہے کہ شدید بد امنی کے باعث قادیان کا رابطہ باقی دنیا سے کٹ جائے۔ مثلاً ریل، سڑک، ڈاک، تار اور ٹیلیفون کے ذرائع لمبے عرصہ کے

لئے بند ہو جائیں۔ اس لئے ہمارے پاس ایک آدھا چھوٹا سا ہوائی جہاز ہونا چاہئے۔ تاکہ مکملہ برے وقت میں ضروری رابطہ کے لئے ایک انوکھا ذریعہ موجود ہو تاکہ ہم باقی دنیا سے ضروری رابطہ قائم رکھ سکیں۔ اغلباً حضور کے ذہن پر یہ تاریخی یاد بھی اثر انداز ہوئی ہو کہ آپ کے پڑا دادا مرزا عطاء محمد صاحب مرحوم کے زمانے میں علاقے کے منتشر سکھوں نے قادیان کے اردگرد کے 85 گاؤں (جو مرزا عطاء محمد صاحب مرحوم کی ملکیت تھے) پر حملہ کر کے آہستہ آہستہ ان پر قبضہ کر لیا تھا اور پھر آخر میں حضور کے پڑا دادا کے پاس صرف قادیان ہی رہ گیا تھا۔ پھر سکھوں کا ایک گروہ (جو رام گڑھیہ کہلاتا تھا) فریب کی راہ اختیار کر کے قادیان میں داخل ہوا اور قادیان پر بھی قابض ہو گیا۔ قادیان میں انہوں نے بے حد تباہی مچائی اور مسجدیں اور عمدہ مکان مسمار کرنے کے بعد انہوں نے حضور کے جدا چھوٹے قادیان سے نکال دیا اور ان بزرگان نے پنجاب کے کسی اور علاقہ میں لمبے عرصہ تک پناہ گزینوں والی زندگی گزاری۔ پھر رنجیت سنگھ کی سلطنت کے آخری زمانہ میں حضور کے دادا قادیان واپس آئے اور آپ کو اپنی سابقہ جاگیر کے 85 دیہات میں سے صرف پانچ گاؤں واپس ملے۔ اس لمبی غیر حاضری کے دوران آپ کی خاندانی حویلی اور رہائش گاہ (جو اب دارالسخ کہلاتی ہے) کو شدید نقصان پہنچ چکا تھا۔ اتنا زیادہ نقصان کہ اس حویلی کی صرف دیواریں، چھتیں اور فرش ہی نیم سلامت رہ گئے تھے باقی سب کچھ یا لوٹ لیا گیا تھا یا چوری کر لیا گیا تھا یا توڑ پھوڑ یا گیا تھا۔ اب کچھ دیر کے لئے میں آپ کو پارٹیشن سے تقریباً 14 سال پہلے یعنی سن 1932ء کے بالکل آخر اور سن 1933ء کے بالکل شروع میں لئے چلتا ہوں۔ جب Puss Moth قسم کا ایک چھوٹا سا تین سیٹر (Three Seater) ہوائی جہاز قادیان میں وارد ہوا۔ اس ہوائی جہاز نے قادیان کے ریلوے سٹیشن کے سامنے (یعنی مغربی جانب) واقع ایک وسیع گراؤنڈ میں لینڈ کیا۔ اس ہوائی جہاز کے مالک اور پائلٹ کا نام مسٹر چاولہ (Mr Chawla) تھا۔ مسٹر چاولہ اپنا ہوائی جہاز لیکر قادیان اس لئے آئے تھے کیونکہ ان کا ارادہ تھا کہ وہ اپنے اس ہوائی جہاز کو لنڈن لے جاویں اور وہاں سے کراچی تک کم از کم ٹائم میں پرواز کر کے لنڈن تا کراچی فلائٹ کا ایک نیاریکارڈ قائم کر سکیں (یاد رہے کہ اس زمانہ میں ہندوستان میں سول ہوا بازی کا مرکز کراچی ایئر پورٹ کو ہی سمجھا جاتا

تھا) ان کے پروگرام کے مطابق ان کی مجوزہ پرواز کیلئے انہیں راستے میں کم از کم 15 جگہ اتارنا لازمی تھا۔ کیونکہ اس ہوائی جہاز کے پیٹرول ٹینک کو پورا بھرنے کے باوجود ان کے ہوائی جہاز کی اڑان کی رینج (Range) تین سو میل سے زائد نہیں تھی۔ اس کے علاوہ چونکہ اس زمانے کے ہوائی جہازوں میں رات کے اندھیرے میں راستہ ڈھونڈنے کے لیکٹرائٹ ساز وسامان نہیں ہوتے تھے اور پھر راستہ میں نیند پوری کرنے اور سنانے کے لئے وقت بھی درکار تھا اس لئے مسٹر چاولہ کے اپنے اندازے کے مطابق انہیں اس مشن کے لئے تقریباً 15 دن درکار تھے۔ اب چونکہ ان کے پاس اس مجوزہ پرواز کے اخراجات (جس کے بارے میں ان کا اندازہ دس ہزار روپے تھا) نہیں تھے اس لئے انہوں نے ہندوستان کی ریاستوں کے مہاراجوں۔ راجوں اور نوابوں سے بذریعہ خطوط Donations مانگے تھے۔ لکھا تھا کہ اگر میں donors مجھے پانچ صد روپے فی ڈونر بھیجیں تو میں کامیاب فلائٹ کر کے ہندوستان کا نام دنیا کے ترقی یافتہ ملکوں میں بلند کر سکتا ہوں۔ ان کے خط کی ایک کاپی حضرت خلیفۃ المسیح الثانی کو بھیجی آئی۔ عجیب اتفاق ہے کہ انہیں سب سے پہلا جواب بھی حضور کی طرف سے ہی ملا جس میں لکھا گیا تھا کہ اگر تم اپنا ہوائی جہاز قادیان لاؤ اور ہمارے چند افراد کو اس میں سیر کرواؤ تو میں تمہیں پانچ صد روپے کا Donation ادا کر دوں گا۔ چنانچہ مسٹر چاولہ اپنا ہوائی جہاز لے کر قادیان آئے۔ اس ہوائی جہاز میں ان کے ساتھ ایک مکینک بھی آیا تھا۔ یہ ہوائی جہاز 30 دسمبر 1932ء کو سات بجے شام قادیان آیا تھا۔

اس ہوائی جہاز کو دیکھنے کے لئے سارا قادیان اکٹھا ہو گیا اور اس کے لینڈنگ گراؤنڈ کے دونوں طرف ایک بیضوی سائیم دائرہ بنا کر تماشا بین پورے تین دن (دن کے اوقات) وہاں موجود رہے۔ یاد رہے کہ اس زمانے میں قادیان کی کل آبادی تین چار ہزار سے زائد نہیں تھی۔ یہ واقعہ مجلس احرار کے اس مشہور جلسہ سے ایک سال پہلے کا ہے جب مجلس احرار والے "قادیان کی اینٹ سے اینٹ" بجانے کا اعلان اور ارادہ سے قادیان میں وارد ہوئے تھے اور انہوں نے قادیان میں آریہ سکول (نزد ریلوے اسٹیشن) کے قریب اپنا جلسہ کیا تھا۔

دوسرے دن (یعنی 31 دسمبر 1932) مسٹر چاولہ نے اپنے انتظامی امور اور ٹیکنیکل امور طے کرنے میں صرف کیا اور ہوائی جہاز کی ایک ٹیسٹ فلائٹ بھی کی۔ نیز حضور سے آپ کے دفتر میں ملاقات کر کے ہوائی جہاز کو دیکھنے کی درخواست کی۔

یکم جنوری 1933ء صبح 11 بجے حضور بھی خدام اور بعض دیگر بزرگان کے ساتھ وہاں تشریف لائے۔ میں اس وقت آٹھ سال کا تھا اور پر جوش تماشا بینوں میں شامل تھا۔ حضور کی تشریف آوری کے معا بعد مسٹر چاولہ نے اپنے ہوائی جہاز کی ایک مختصر سی ٹیسٹ پرواز

کی اور لینڈ کرنے کے بعد حضور کو اپنے ہوائی جہاز میں سیر کروانے کی دعوت دی۔ مگر حضور نے پہلی پرواز کیلئے حضرت صاحبزادہ مرزا بشیر احمد صاحب اور اپنی بیٹی سیدہ ناصرہ بیگم صاحبہ کو سوار کروایا۔ دوسری پرواز میں حضرت صاحبزادہ مرزا شریف احمد اور اپنی دوسری بیٹی سیدہ امتہ القیوم صاحبہ کو بھجوا۔ تیسری پرواز میں حضور خود مع صاحبزادہ مرزا شریف احمد صاحب کے سوار ہوئے۔ جہاز اڑا مگر ایک سرکٹ مکمل کرنے کے بعد اترا نہیں بلکہ بلند ہوتا گیا اور قادیان سے مشرق کی جانب دور چلا گیا اور تھوڑی دیر میں نظروں سے اوجھل ہو گیا۔ یہ دیکھ کر وہاں موجود تمام احباب بہت گھبرا گئے۔ بعض کو تو یہ وہم بھی ہو گیا کہ کہیں یہ حضور کو اغوا کرنے کی کوئی خفیہ سازش تو نہیں؟ بعض احباب تو رونے بھی لگ گئے۔ ابھی گھبراہٹ اور بلند آواز دعاؤں کا دور چل ہی رہا تھا کہ ہوائی جہاز مشرقی جانب سے بلندی پر پرواز کرتا ہوا واپس نظر آیا۔ اسے دیکھ کر لوگوں کی گھبراہٹ ختم ہوئی۔ بعض احباب نے شکرانے کا سجدہ بھی ادا کیا۔ لینڈ کرنے کے بعد حضور نے بتایا کہ میں نے مسٹر چاولہ کو لانے کے بعد کہا تھا کہ مجھے دریائے بیاس تک لے چلو تاکہ میں قادیان سے دریائے بیاس تک کے علاقے کو اوپر سے دیکھ سکوں۔

چونکہ اس ہوائی جہاز میں پائلٹ کی سیٹ آگے تھی اور اس کے پیچھے دو مسافروں کے لئے چوڑی سی سیٹ تھی اس لئے حضور نے زبانی ایک لسٹ سنائی کہ کون کون اب سواری کرے گا۔ وہ پورا دن تو بڑوں اور بزرگوں کو جوڑا جوڑا بنا کر اس جہاز میں سواری کروائی گئی۔ ان سب کو صرف ایک سرکٹ (تقریباً 7 منٹ) کی پرواز نصیب ہوتی تھی۔ اگلے دن یعنی آخری دن بچوں کی باری بھی آنے لگی اور وہ اس طرح کہ ایک بڑا اور دو بچے فی ٹرپ۔ میں دل میں تڑپ رہا تھا کہ کاش مجھے بھی موقع مل جاوے۔ شاید حضور نے میری بے چینی کو بھانپ لیا کہ اچانک میرا نام پکارا گیا۔ اپنا نام سن کر مجھے ایسے لگا کہ جیسے میری لائری نکل آئی ہو۔ ہمارے والے گروپ میں صاحبزادہ مرزا داؤد احمد صاحب (جو بعد کو فوج میں کرنل ہوئے) خاکسار (عمر 8 سال) اور حضور کی بیٹی امتہ الحکیم عرف حکمی (عمر 7 سال) جہاز میں بٹھائے گئے۔ ہمیں بھی چھوٹے سرکٹ والی سات منٹ والی پرواز نصیب ہوئی۔ اس فلائٹ کے بعد مجھے فلائنگ کا شوق پیدا ہوا جو اس واقعہ کے دس سال بعد ایئر فورس میں بھرتی ہونے کی صورت میں پورا ہوا۔ اگرچہ میرا ایئر فورس میں بھرتی ہونا بالکل ایک مجبوری کی وجہ سے ہوا جس کی وجہ آگے بیان کی گئی ہے۔

میں نے 1939ء میں صرف 14 سال کی عمر میں تعلیم الاسلام ہائی سکول قادیان سے 68 فیصد نمبر حاصل کر کے فرسٹ ڈویژن میں میٹرک پاس کیا۔ اپنی کلاس میں اوپر سے میرا پانچواں نمبر تھا۔ یہ امتحان پاس کرنے کے بعد میں گورنمنٹ کالج لاہور میں F.Sc پری میڈیکل میں داخلہ لینے کا سخت خواہش مند تھا

کیونکہ مجھے ڈاکٹر بننے کا اس وقت تک بے حد شوق پیدا ہو چکا تھا۔ مگر میرے والد صاحب مجھے سول انجینئر بنانے کا فیصلہ کر چکے تھے (اور میرے ڈاکٹر بننے کے شدید شوق کو جاننے کے باوجود) انہوں نے F.Sc پر انجینئرنگ میں میرا داخلہ کرا دیا۔ تاکہ میں F.Sc کرنے کے بعد مغل پورہ انجینئرنگ کالج میں انجینئرنگ پڑھنے کے لئے داخلہ لوں۔ یہ وہ زمانہ تھا جب مغل پورہ انجینئرنگ کالج میں صرف 30 لڑکے داخل کئے جاتے تھے اور..... لڑکوں کے لئے اپن میرٹ کی صرف چار سیٹیں ہوتی تھیں (کیونکہ باقی ریزرو سیٹیں صرف ریلوے انجینئرز کے اور PWD کے انجینئرز کے بیٹوں کیلئے ہوتی تھیں)۔ اس لئے مغل پورہ انجینئرنگ کالج میں داخلہ کو یقین بنانے کے لئے F.Sc کے امتحان میں مجھے کم از کم 75 فیصد نمبر لینے ضروری تھے۔ جو میں نہ لے سکا اور اس لئے مجھے وہاں داخلہ نہیں مل سکا۔ اس بات سے میرے والد صاحب بیحد مایوس ہوئے اور مجھ سے بے حد غمناک ہو گئے اور ایک لمبا عرصہ ناراض رہے۔ اب مجبوری سے میں نے گورنمنٹ کالج میں ہی B.Sc میں داخلہ لے لیا اور B.Sc کے امتحان کے فوراً بعد مجبوری سے 18 سال کی عمر میں ایئر فورس میں بھرتی ہو گیا کیونکہ میرے والد صاحب نے ناراضگی کی وجہ سے مجھے مالی طور پر سپورٹ کرنا بند کر دیا تھا۔ یہ میری زندگی کا ایک بہت تکلیف دہ اور پریشان کن دور تھا۔ کیونکہ نہ تو میں اپنی شدید خواہش کے مطابق ڈاکٹر بن سکا اور نہ ہی اپنے والد صاحب کی خواہش کے مطابق سول انجینئر بن سکا۔ آج کل کے زمانہ والوں کو شاید یہ بات عجیب سی لگے مگر اس زمانے میں بہت سے والدین اپنے بچوں کے کیریئر کا فیصلہ خود کرتے تھے اور بچوں کی اپنی خواہش کا خیال نہیں رکھتا جاتا تھا۔

خاکسار نے 18 سال کی عمر میں رائل انڈین ایئر فورس میں بطور فلائٹ کیڈٹ شمولیت حاصل کی۔ یہ اگست 1943ء کی بات ہے۔ چونکہ اس زمانے میں (جنگ عظیم دوم کے باعث) فلائنگ ٹریننگ جلدی جلدی دی جاتی تھی اس لئے ایئر فورس کی مکمل فلائنگ کی ٹریننگ کے چاروں درجات (stages) یعنی بیسیک فلائنگ (Basic Flying) ایپلائیڈ فلائنگ (Applied Flying) آپریشنل فلائنگ (Operational Flying) اور ایئر گنری اور راکٹ اور بم گرانے کی ٹریننگ (Airgunnery And Weapon) میں ہمیں صرف ڈیڑھ سال کے عرصہ میں ہی سب کچھ سکھا دیا گیا۔ یاد رہے کہ آجکل یہ سارے کام سکھانے میں 5 سال لگتے ہیں۔ ان تمام درجات میں سے گزرنے کیلئے ہمیں پونا (صوبہ بمبئی) بیگم پیٹ (حیدرآباد دکن) انبالہ (پنجاب) اور پشاور (سرحد) کے ایئر فورس کے ہوائی اڈوں پر ٹریننگ لینے پڑی۔ چونکہ میں فلائنگ میں لائق تھا اس لئے بیگم پیٹ (حیدرآباد دکن) کی بیسیک فلائنگ کے دور میں مجھے کینیڈا

(Canada) بھیجے جانے کے لئے ایپا ئیر فلائنگ ٹریننگ سکیم Empire Flying Training Scheme کے لئے چن لیا گیا۔ گو بعد میں اس پروگرام کے کینسل ہو جانے کی وجہ سے میں کینیڈا نہ جا سکا اور اس طرح مجھے بمبئی سے واپس دوبارہ بیگم پیٹ (حیدرآباد دکن) بیسیک فلائنگ ٹریننگ مکمل کرنے کے لئے بھجوا دیا گیا۔ مارچ 1944ء میں انبالہ پہنچ کر کمیشن مل گیا اور پشاور والی ٹریننگ مکمل کرتے ہی مجھے نمبر 8 فائٹر سکوڈرن میں برما فرنٹ پر بھیج دیا گیا۔ یہ مارچ 1945ء کا واقعہ ہے۔ نمبر 8 فائٹر سکوڈرن اس وقت کلکتہ کے شمال مشرق میں بیگامچی ایئر فورس بیس (Baigachi Airforce Base) حال بنگلہ دیش میں مقیم تھا اور اسے کلکتہ کو ملکنہ جاپانی ہوائی حملوں سے بچانے کے لئے متعین کیا گیا تھا۔ یہ فائٹر سکوڈرن Spitfire Model 9 قسم کے برٹش فائٹر جہازوں سے لیس تھا۔ چونکہ ان دنوں جاپانی فضائیہ کی طرف سے کلکتہ کی جانب کوئی خاص ہوائی کارروائی نہیں ہو رہی تھی اس لئے (اپنی ماہرانہ قابلیت برقرار رکھنے کیلئے) تقریباً روزانہ ہماری مصنوعی ڈاگ فائٹس Dog Fights کی ٹریننگ ایک قریبی امریکن ایئر فورس بیس کے Lightning/P-38 فائٹر جہازوں سے ہوتی تھی۔ جن میں اکثر ہم ہی جیتتے تھے کیونکہ اس زمانے میں برٹش سٹم کی فلائنگ ٹریننگ امریکہ سے بہتر ہوتی تھی۔ اب ایسا نہیں ہے بلکہ اب امریکن بہت آگے نکل چکے ہیں۔

اتحادی افواج کی اس وقت اس جنگی تھیر میں یہ پوزیشن تھی کہ (اب برما Myanmar) میں جاپانی افواج کی ایڈوانس بطرف شمال رک چکی تھی اور اتحادی افواج کو کامیابیاں حاصل ہونی شروع ہو گئی تھیں۔ جس کی وجہ سے جنگی فرنٹ لائن برما میں آہستہ آہستہ جنوب کی طرف شفٹ ہو رہی تھی۔ ابھی ہمیں بیگامچی ایئر فورس میں پرہتے ہوئے چند ماہ ہی گزرے تھے کہ ہمارے فائٹر سکوڈرن کو برما کے منگلا ڈان ایئر فورس بیس Mingladon Airforce Base جو برما کے دارالخلافہ رنگون اب (یانگون) کے قریب واقع ہے جانے کے احکامات موصول ہوئے۔ چونکہ ہم نے یہ سفر کلکتہ سے رنگون بذریعہ سمندری جہاز کرنا تھا اس لئے ہمیں اپنے فائٹر ہوائی جہاز بیگامچی ایئر فورس میں ہی چھوڑنے پڑے۔

سمندری سفر کے لئے ہمیں کلکتہ کی بندرگاہ پر ایک مسافر بردار جہاز M.V. Devonshire پر جمع ساز و سامان سوار کرا دیا گیا۔ اس بحری جہاز پر کئی اور فوجی یونٹ کے افسران مع دیگر سٹاف کے بھی سوار تھے۔ چونکہ راستے میں جاپانی آبدوز کشتیوں کے حملے کا خطرہ بھی تھا اسلئے ہمارے سفری جہاز کو ایک سمندری کانوائے (Convoy) میں شامل کیا گیا اور اس کانوائے میں چند اور مسافر بردار جہازوں کے علاوہ نیوی کے چند جنگی جہاز Destroyers بھی ہماری حفاظت کے لئے شامل تھے۔

میرا یہ سمندری سفر کا پہلا تجربہ تھا اور چونکہ ہمارے رہنے سہنے کے کمپن بہت اچھے اور آرام دہ تھے اس لئے میں نے یہ ایک ہفتے کا سمندری سفر بہت انجوائے کیا۔ رنگون پہنچ کر جب ہمارا جہاز بندرگاہ پر لنگر انداز ہوا تو وہاں پورٹ پراس قدر ابتری اور ہنگامہ آرائی تھی کہ الامان ہمیں اپنے ذاتی سامان کو ڈھونڈنے اور اپنے رہائشی مقام پر پہنچانے میں دو دن لگ گئے۔ اور جو جگہ رہنے سہنے کے لئے ملی وہ بھی ناقابل یقین حد تک بری اور خراب تھی۔ مگر جنگی حالات میں اکثر ایسا ہی ہوتا ہے۔ منگلا ڈان ایئر فورس بیس رنگون کی حالت بھی بے حد خراب تھی۔ ایئر فورس Runway کی وہ حالت تھی جو کچھ عرصہ پہلے ربوہ سے چنیوٹ کی سڑک کا حال تھا۔

منگلا ڈان ایئر فورس میں پرہمارے سکوڈرن کے لئے پندرہ Spitfire Model-8 فائٹر جہاز موجود تھے۔ جو R.A.F. جو نمبر 607 فائٹر سکوڈرن ہمارے لئے وہاں چھوڑ کر گیا تھا۔ یہ سکوڈرن یہاں سے تبدیل ہو کر ہمارے سابقہ ٹھکانے بیگامچی ایئر فورس نزد کلکتہ پر چلا گیا تھا۔ ان دنوں یہ دروج تھا کہ چھ ماہ جنگی فرنٹ پر آپریشنل ڈیوٹی کرنے کے بعد فرنٹ لائن سے تھکے ہوئے سکوڈرن کو پیچھے بھیج دیا جاتا تھا اور جنگی تھکان اترے ہوئے سکوڈرن کو فرنٹ لائن پر بھیج دیا جاتا تھا۔ منگلا ڈان کا رن وے تو تھا ہی خراب مگر دوسری بڑی خرابی پارکنگ ایریا کی انتہائی تنگی تھی۔ جس کی وجہ سے بہت سے حادثات ہوتے تھے۔ میرا ایک بار ایکسیڈنٹ وہاں ایسے ہوا کہ میں ایک دن لینڈنگ کے بعد اپنے سکوڈرن کے پارکنگ ایریا کی جانب Taxi کر رہا تھا کہ ایک پیٹرول بھرنے والا ٹینکر میرے جہاز سے ٹکرا گیا۔ جس سے میرے جہاز کا پنکھا Propeller ٹوٹ پھوٹ گیا اور جہاز کی باڈی کو بھی ٹھوڑا سا نقصان پہنچا۔ اس کے کچھ عرصہ بعد لینڈنگ کرنے سے کچھ دیر پہلے جب میں عین ایئر پورٹ کے اوپر تھا میرے جہاز کا فائو پیٹرول کا ٹینک Drop Tank کسی فنی خرابی کی وجہ سے خود بخود گر گیا اور ایئر پورٹ کے تقریباً وسط میں ایسی جگہ گرا جہاں ایک پیرا شوٹ برادر فوجی Dakota ہوائی جہاز 35 پیرا شوٹرز کو ایک فوجی مشن پر لے جانے کیلئے لوڈ کر رہا تھا۔ اس اچانک دھماکے کی وجہ سے وہ پیرا شوٹرز اپنے جہاز میں چڑھنے کی بجائے دوڑ کر ساتھ والی خندق میں لیٹ گئے۔ اور تب ہی نکلے جب انہیں یقین ہو گیا کہ گرنے والی چیز ایک Drop Tank تھا نہ کہ ایک بم۔

سب سے بڑا حادثہ وہاں ایک دن یہ پیش آیا کہ وہاں R.A.F. کا ایک سپیشل کارکردگی انجام دینے والا ایک سکوڈرن موجود تھا جن کے پاس Spitfire-Model 22) قسم کے 16 جہاز تھے۔ اس ماڈل کے جہاز 40 ہزار فٹ سے زائد بلندی پر اڑنے کی قابلیت رکھتے تھے ان میں پیٹرول بھی Spitfire کے دوسرے ماڈل کے جہازوں سے زیادہ پڑتا تھا۔ ان جہازوں میں نیچے دیکھنے والے،

سائینڈروں پر دیکھنے اور تصویریں کھینچنے کے بہترین قسم کے کیمرے لگے ہوئے تھے۔ اس سکوڈرن کا مشن بہت بلندی سے تصویریں کھینچنا تھا۔ یہ بہت بلندی سے تصویریں بناتے تھے اور ان کی کاپیاں بنا کر وہ آرمی اور ایئر فورس کو حسب ضرورت سپلائی کرتے تھے۔ ان کا اپنا دفاع صرف بہت بلندی پر پرواز کرنے کی وجہ سے ہوتا تھا کیونکہ ان دنوں کوئی جاپانی فائٹر جہاز اتنی بلندی تک جانے کی قابلیت نہیں رکھتا تھا۔ چونکہ منگلا ڈان میں جگہ کی بے حد تنگی تھی اور اب جنگی فرنٹ رنگون سے کافی جنوب کی جانب چلا گیا تھا اس لئے اس سکوڈرن کو رنگون سے کسی اور جنوبی بیس پر جانے کے آرڈر موصول ہوئے۔ جس دن انہوں نے وہاں سے چلے جانا تھا اس دن ان کے 16 کے 16 جہاز اپنے پورے ساز و سامان سے لدے ہوئے اور پیٹرول سے لبا لب بھرے ہوئے رن وے (جس کی سمت مغرب سے مشرق کی طرف تھی) کی دائیں جانب رن وے سے صرف 200 فٹ دائیں طرف (Wing Tip To Wing Tip) پارک ہوئے تھے اور ان کے پائلٹ اپنے جہازوں کے پیچھے ایک ٹینٹ میں اس وقت چائے پی رہے تھے کہ بد قسمتی سے ایک Dakota ہوائی جہاز جو مغرب سے مشرق کی طرف Take Off کر رہا تھا اس کا دایاں انجن ٹیک آف کے دوران اچانک ٹیل ہو گیا۔ اور چونکہ اس کا بائیں انجن فل سپیڈ سے چل رہا تھا اس لئے وہ Dakota تیزی سے (کنٹرول سے باہر ہونے کے باعث) تقریباً 45 درجہ دائیں جانب گھوم گیا اور کنٹرول میں نہ ہونے کی وجہ سے رن وے سے اتر گیا اور قبل اس کے کہ Dakota کا پائلٹ اسے سنبھال سکے وہ جہاز اس R.A.F. کے تصاویر کھینچنے والے سکوڈرن کے پہلے دو Spitfires سے ٹکرایا جنہیں فوراً آگ لگ گئی۔ اب چونکہ سب کے سب 16 جہاز پیٹرول سے لبا لب بھرے ہوئے تھے۔ اس آگ نے سارے ہی جہازوں کو اپنی پلیٹ میں لے لیا۔ جب ہم یہ نظارہ ایئر پورٹ کے دوسرے کنارے سے دور سے دیکھ رہے تھے تو لگتا تھا کہ آگ کا ایک سمندر ہے۔ تھوڑی دیر میں آگ بجھانے والی گاڑیاں آنی شروع ہوئیں مگر ان کی وہاں کچھ نہ چل سکی۔ دو گھنٹے میں 16 کے 16 جہاز جل کر خاک ہو گئے۔ شکر ہے ان کے پائلٹ بچ گئے مگر ان کے پاس اب پینے کے لئے کپڑے بھی نہیں تھے کیونکہ وہ سب اپنے چھوٹے مسافری بیگ بھی اپنے جہازوں میں بیک کر چکے تھے۔ یہ ایسا خطرناک منظر تھا کہ ہم سب اسے دیکھ کر دہل گئے۔

کچھ عرصہ کے بعد فوجی حالات جلدی جلدی بدلے اور بہتر ہو گئے۔ تقریباً ہر فرنٹ پر فتوحات شروع ہو گئیں۔ اس کے ساتھ ساتھ ہمارے رہنے سہنے کے حالات میں بھی نمایاں بہتری آگئی۔ مگر پھر بھی ہمارا اندازہ تھا کہ جنگ 1945ء کے آخر یا 1946ء کے شروع تک ختم نہ ہوگی کیونکہ جاپانی فوجیں ابھی تک زور و شور سے دفاعی جنگ لڑ رہی تھیں۔ انہیں دنوں

اتحادی افواج کی طرف سے جاپان کو جلد از جلد شکست دینے کے لئے ایک بہت بڑا آپریشن شروع کر دیا گیا اور اس سلسلے میں کئی اور تازہ دم فائٹر سکواڈرن منگلا ڈان آگئے اور باجوہ اس بات کے کہ فوجی انجینئرز نے دن رات کام کر کے ایک بالکل نیا اور زیادہ لمبا رن وے بھی بنا دیا تھا مگر پھر بھی منگلا ڈان ایئر پورٹ پر تیل دھرنے کی جگہ نہ رہی تھی۔

16 اگست 1945ء اور 9 اگست 1945ء کو امریکہ نے دو ایٹم بم جاپان کے دو شہروں (ہیروشیما اور ناگاساکی) پر گر کر دونوں شہروں کو مکمل طور پر برباد کر دیا جس کی وجہ سے جاپان کی کمرٹوٹ گئی اور جاپان ایک دم collapse کر کے surrender کر گیا۔ جنگ کے اختتام کے چند دنوں بعد ہمارے فرنٹ پر جاپانی افواج کے اس علاقے کے سینئر ترین فوجی کمانڈر نے ہمارے سامنے منگلا ڈان ایئر بیس پر ہتھیار ڈالے۔ جاپانی فوجیوں کا یہ وفد اپنے ایک ٹرانسپورٹ ہوائی جہاز میں سنگاپور سے منگلا ڈان آیا اور ان کے سینئر ترین جرنیل نے ہمارے سامنے برما فرنٹ کے سب سے سینئر اتحادی فوجی کمانڈر جنرل سلم (Gen.Slim) کے سامنے ہتھیار ڈالے۔ اس واقعہ کے چند دنوں بعد ساؤتھ ایشیا کی اتحادی افواج کے سپریم کمانڈر ایڈمرل ماؤنٹ بیٹن بھی منگلا ڈان آئے اور وہیں سے اپنے خاص ٹرانسپورٹ جہاز میں سنگاپور گئے جہاں ان کے سامنے ساؤتھ ایشیا کے سب سے سینئر جاپانی کمانڈر نے ہتھیار ڈالے اور پھر آخر میں جاپانی حکومت کے نمائندہ نے جنرل میک آتھر کے سامنے ہتھیار ڈالے۔ یہ تقریب امریکن ایئر کرافٹ کیریئر USS. Missouri پر 2 ستمبر 1945ء کو منعقد ہوئی اور اس طرح جنگ عظیم دوم اختتام کو پہنچی۔

اگرچہ جنگ سرکاری طور پر تو ختم ہو گئی تھی مگر برما کے گھنے جنگلات میں چھپے ہوئے بعض جاپانی فوجی یونٹ شاید رابطہ کی کمزوری یا کسی اور وجہ سے پھر بھی لڑتے رہے اور انہوں نے ہتھیار ڈالنے سے انکار کر دیا۔ اس لئے ہمارے سکواڈرن نے اپنی زمینی فوج کے گھنے جنگلوں میں متعین دستوں کی مدد کرنے کیلئے جو جاپانی فوج کے ان دستوں پر جو ہتھیار ڈالنے سے انکاری تھے کئی ہفتے تک بہت سے آپریشن کئے اور یہ کام اکتوبر 1945ء کے آخر میں جا کر ختم ہوا اگرچہ سرکاری طور پر جنگ اگست 1945ء کے وسط میں ہی ختم ہو گئی تھی۔ اس قسم کی آخری فضائی جنگی کارروائی کا آخری آپریشن مشن سرکاری ریکارڈ کے مطابق اس فرنٹ پر خاکسار نے فلائی کیا تھا جس کا ذکر ایئر فورس کے ریکارڈ میں شائع شدہ موجود ہے۔

منگلا ڈان کے قیام کے دوران ایک بڑا ہوائی ایکسیڈنٹ مجھے اس طرح پیش آیا کہ جب اڑان کے دوران میرے Spitfire کا انجن اچانک فیمل ہو گیا اور مجھے رنگوں کے شمال مغرب میں رنگوں سے تقریباً چالیس میل دور چاولوں کے، پانی سے بھرے ہوئے کھیت میں شدید بارش کے دوران کریش یلی لینڈنگ

(Crash Belly Landing) کرنی پڑی الحمد للہ مجھے کوئی چوٹ نہیں آئی مگر ہوائی جہاز تباہ ہو گیا۔ عجیب بات ہے کہ برما کا ملک تقریباً دو تہائی گھنے جنگلات سے بھرا ہوا ہے مگر یہ دریا ئے ایراودی River Iravadi کے ارد گرد کا وسیع علاقہ جو رنگوں کے شمال مغرب میں واقع ہے وہاں ایک درخت بھی نہیں اگا یا جاتا اور اس علاقہ میں میلوں میل چاول کے کھیتوں کا ایک سمندر ہے جہاں دنیا کا بہترین چاول پیدا ہوتا ہے۔ اگر وہاں درخت ہوتے تو شاید میں بچ نہ پاتا۔ یہ 28 ستمبر 1945ء کا واقعہ ہے۔

یہاں اس بات کا ذکر کرتا چلوں کہ رنگوں میں آٹھ مہینے رہنے کے باوجود میں وہاں آخری مغل بادشاہ بہادر شاہ ظفر کے مزار پر اس لئے نہیں جا سکا کیونکہ اس مزار پر فوجیوں کے جانے پر سخت پابندی تھی۔ اس کے راستے میں ہی کئی جگہ بڑے بڑے بورڈ لگے ہوئے تھے جن پر Out of bound for troops لکھا ہوا تھا۔ شاید گورنمنٹ اس بات سے ڈرتی تھی کہ کہیں ہندوستانی فوجی وہاں جا کر جذبہ حریت سے سرشار نہ ہو جائیں۔

اب چونکہ اس کا زمانہ شروع ہو گیا تھا اس لئے چند ماہ بعد ہمارے سکواڈرن کو جنوبی ہندوستان کے شہر ترچنا پلی ایئر فورس بیس Trichna Pali Air Force Base پر جانے کے احکامات ملے۔ ہماری گراؤنڈ پارٹی تو اپنے ساز و سامان کے ساتھ بذریعہ سمندری جہاز رنگوں سے مدراس (اب چنائی) روانہ ہوئے مگر ہم (یعنی ہوائی پارٹی) آہستہ آہستہ کئی سٹاپ کرتے ہوئے رنگوں سے براستہ اکیاب Akyab کلکتہ۔ جھشید پور۔ رائے پور۔ حیدرآباد دکن رچنا پلی پہنچے۔ یہاں سینیل ہونے میں چند دن لگے اور اس کے زمانے کی روٹین قسم کی فلائنگ شروع ہو گئی۔

یہاں قیام کے بارے میں دو باتیں بیان کرنے کے قابل ہیں۔ پہلی یہ کہ چونکہ مجھے بچپن سے ہی سیاحت کا بے حد شوق تھا اس لئے ترچنا پلی میں رہنے کے دوران میں ہر اتوار یا چھٹی کے دن علاقے کی سیر کیلئے نکل جاتا تھا۔ چند ماہ کے عرصہ میں میں نے جنوبی ہند کا کونہ کونہ بذریعہ ریل چھان مارا۔ مثلاً میسور۔ کوئمبوٹور۔ مدورہ۔ مدراس۔ بنگلور۔ کوڈی کنال۔ نندی پور۔ لنگٹن۔ اوٹاکمڈ (عرف اوٹی)۔ ڈھنشلوڈی وغیرہ وغیرہ۔ گوا Goa اس لئے اس لئے نہیں جا سکا کیونکہ اس زمانے میں گوا انڈیا کا حصہ نہیں تھا۔ بلکہ پرتگال کی ملکیت تھا جسے انڈیا نے پارٹیشن کے بعد پولیٹیکل ہیئر پیچری کر کے پرتگال سے چھین کر اس پر قبضہ کر لیا۔ کئی ماہ کی اس سیاحت کے دوران میں نے بہت سے جنوبی ہند کے مندروں بھی دیکھے ڈالے اور ان کے بہت سے پرانے محل بھی۔ اور اس وجہ سے مجھے جنوبی ہند کے خصوصی کلچر اور ہندو مذہب کے بارے میں اور ان کی اجتماعی سوچ کے بارے میں بہت سی نئی باتوں کا علم ہوا۔

دوسری قابل بیان ذکر بات میرے ترچنا پلی رہنے کے زمانے کی یہ ہے کہ اس زمانے میں بمبئی کی

بندرگاہ پر رائل انڈین نیوی کے چند بحری جہازوں پر بغاوت رونما ہو گئی۔ یہ 1946ء کی بات ہے۔ انڈین باغی سبیلز نے اپنے اپنے جہازوں کو لے کر کھلے سمندر میں لے گئے۔ بعض انڈین سبیلز نے اپنے جہازوں کے انگریز افسروں کو قتل بھی کر دیا۔ اس بغاوت کو کچلنے کے لئے نیوی نے اپنے چند دیگر لڑاکا جہازوں کو پکڑنے کیلئے بھیجا۔ اس سلسلے میں ہمارے فائٹر سکواڈرن کو بھی فوری طور پر بمبئی بلوایا گیا تاکہ بوقت ضرورت باغی جہازوں پر ہوائی جہازوں سے بھی حملہ کیا جاسکے۔ جب ہم اس مشن کے لئے براستہ حکیم پیٹ (حیدرآباد دکن) سے بمبئی کی سائنا کروڑ ایئر پورٹ Santa Cruz) جانے کی پرواز پر تھے تو حکیم پیٹ ایئر پورٹ لینڈنگ کے دوران میرے ہوائی جہاز کو ایک چھوٹا سا حادثہ پیش آیا جس کی وجہ سے مجھے چند دن حکیم پیٹ رکتا پڑا کیونکہ میرے ہوائی جہاز کی مرمت ضروری ہو گئی تھی مگر سکواڈرن کے باقی ہوائی جہاز بمبئی روانہ ہو گئے۔ ہوا ایسا تھا کہ حکیم پیٹ ایئر پورٹ پر لینڈنگ کے وقت میرے جہاز کے دم کا پھیرہ Tail Wheel Locking Pin) ٹوٹ جانے کی وجہ سے Collapse کر گیا۔ جس کی وجہ سے ہوائی جہاز کی رڈر Rudder کا نچلا حصہ ٹوٹ گیا۔ مگر اسے ٹھیک کر دینے میں چند دن لگ گئے۔ اس مختصر عرصہ میں میں چند دن حیدرآباد دکن میں مگرمی سیٹھ عبداللہ الدین صاحب کے گھر ٹھہرا اور آپ کی مہمانداری، شرافت اور دینداری سے بے حد متاثر ہوا۔ عجیب اتفاق ہے کہ ان دنوں تعلیم الاسلام کالج قادیان کے اس وقت کے سٹاف ممبران میں سے چوہدری محمد علی صاحب (بعد کو پروفیسر آف سائیکولوجی ٹی آئی کالج) وسید فضل احمد صاحب (بعد کو انڈین پولیس سروس میں انسپکٹر جنرل پولیس) اور اغلباً ماسٹر فضل داد صاحب (بعد کو T. I کے سینئر سٹاف ممبر) حیدرآباد دکن میں R. A. F ٹیکنیکل سکول (TTS/NTTS) میں حضرت مرزا ناصر احمد صاحب کی ہدایت پر وہاں ٹریننگ لے رہے تھے۔ ان سب صاحبان سے وہاں اس طرح ملاقات ہوئی کہ میں اپنے ہوائی جہاز کی ٹوٹی ہوئی دم (Rudder) کی مرمت کے سلسلہ میں رائل ایئر فورس R. A. F کے اس ٹیکنیکل سکول کے سٹاف سے مدد لینے گیا تھا۔ جب میرے جہاز کی مرمت ہو گئی تو میں بھی حکیم پیٹ (حیدرآباد دکن) سے اڑ کر بمبئی (Santa Cruz Airport) پہنچا۔ وہاں پہنچ کر پتہ چلا کہ نیوی کے جہازوں کی بغاوت پر قابو پایا گیا ہے اس لئے ہم سب واپس براستہ حکیم پیٹ اپنے مستقل اڈے یعنی ترچنا پلی واپس آ گئے۔

یہ میرے جہاز کی دم کا تھوڑا سا ٹوٹ جانے والا واقعہ مئی 1946ء میں ہوا تھا مگر اس کی یاد دوبارہ سال 2009ء میں میرے لئے اس لئے تازہ ہو گئی کہ مجھے کچھ عرصہ پہلے ایک کتاب ملی جو انگلستان کی Spitfire بنانے والی کمپنی کی طرف سے شائع شدہ ہے۔ اس کتاب میں ان کا بنا ہوا ہر Spitfire

(خواہ کسی ماڈل کا ہو) اگر اسے کوئی بھی حادثہ پیش آیا ہو خواہ چھوٹا ہو یا بڑا ہوا اس میں تفصیل کے ساتھ درج ہے۔ اس کتاب سے مجھے علم ہوا کہ وہی جہاز جس کی دم کو 1946ء نقصان پہنچا تھا بعد کو انڈین ایئر فورس میں تین سال سروس میں رہا۔ پھر اسے ریٹائر کر دیا گیا اور اسے انڈین ایئر فورس کے عجائب گھر میں سجا دیا گیا۔ مگر کئی سال بعد لندن میں R. A. F عجائب گھر کو ایک Spitfire Model-14 کی ضرورت پیش آئی تو انہوں نے انڈیا سے یہ پرانا ریٹائرڈ ہوائی جہاز بے حد مہنگے داموں میں خرید اور اب یہ ہوائی جہاز رائل ایئر فورس کے لنڈن کے عجائب گھر (Museum) کی زینت بنا ہوا ہے۔ میرا ارادہ ہے اور دعا بھی کہ انشاء اللہ اگر مجھے لندن جانے کا موقع ملا تو ضرور اس جہاز کے سامنے کھڑے ہو کر ایک تصویر بنواؤں گا۔ انشاء اللہ اس تفصیل کے علاوہ اسی کتاب میں میرے دیگر تینوں حادثات جو مجھے Spitfire اڑاتے ہوئے پیش آئے تھے وہ بھی مکمل تفصیل کے ساتھ درج تھے۔ مثلاً پٹرول ٹینک کا زمین پر میرے جہاز سے نکلنا جانا۔ میرے جہاز سے فالتو پیٹرول ٹینک کا گر جانا اور میرے جہاز کا انجن فیمل ہو جانا اور میرا Crash Belly Landing کر جانا جس میں یہ بھی تفصیلی طور پر چھپا ہوا تھا کہ انجن کیوں فیمل ہوا تھا۔

ابھی ترچنا پلی میں رہتے ہوئے ہمیں تقریباً آٹھ ماہ ہوئے تھے کہ اوپر سے آرڈر آئے کہ رائل انڈین ایئر فورس کے تین سکواڈرن (یعنی ایک ونگ) (Kolar Air Force Base) پر متعین کئے جاویں گے اور ہمارے سکواڈرن کو بھی ان ونگ کا حصہ بنا کر کولار جانے کے احکامات آ گئے۔ کولار جنوبی ہند کا ایک قصبہ ہے جہاں سونے کی کان ہے۔ یہ جگہ بنگلور سے تقریباً 60 میل مشرق میں واقع ہے۔ اس وجہ سے ہمارا بنگلور جانا تقریباً ایک بار ہر ہفتہ میں ہو جاتا تھا۔ کبھی کام سے اور کبھی تفریح کیلئے۔

1947ء کے شروع میں خاکسار کی ایک خصوصی پروگرام کے ماتحت سول ایوی ایشن میں ٹرانسفر ہو گئی۔ اور میں انڈین نیشنل ایئرویز (دہلی) میں فلائنگ ڈیوٹی ادا کرتا رہا۔ ان دنوں پنجاب میں فسادات شروع ہو گئے تھے۔ جولائی 1947ء میں خاکسار اپنے والد صاحب (حضرت ڈاکٹر میر محمد اسماعیل صاحب) کی وفات کی وجہ سے دہلی سے قادیان بذریعہ ریل گیا۔ ان دنوں اطلاعات کا نظام اور امن کے حالات اتنے بگڑ چکے تھے کہ وفات کی اطلاع بہت دیر سے ملی اور دہلی سے قادیان کی ریل کا سفر اتنی دیر میں طے ہوا کہ میں اپنے والد صاحب کی تدفین کے دو دن بعد قادیان پہنچا اور پھر وہاں چند دن رہ کر دہلی اپنی ملازمت پر واپس چلا گیا۔

مکرم محمد طارق محمود صاحب

اعتکاف

روحانی طیور کا قافلہ

بندہ ناچیز عاصی گنہگار بھی روحانی طیور کے اس قافلے میں شامل تھا۔ جن خوش قسمتوں کو 14 اکتوبر 2006ء کو دنیا سے منہ موڑ کر۔ بیوی بچوں کو چھوڑ کر، دیدار الہی کے لئے اس کے در کے فقیر بننے کی سعادت نصیب ہوئی۔ قبل اس کے کہ اس قافلے کے سفر کا، آنکھوں دیکھا حال بیان کیا جائے۔ موضوع سخن اعتکاف پر تھوڑی سی روشنی ڈالنی ضروری سمجھتا ہوں۔ اعتکاف کے لغوی معنی کسی جگہ میں بند ہو جانے یا ٹھنڈے رہنے کے ہیں۔

دینی اصطلاح میں عبادت کی نیت سے روزہ رکھ کر خدا کے گھر میں ٹھہرنے کا نام اعتکاف ہے۔ معتکف جب کہ روز دار بھی ہو۔ تمام حوائج دنیویہ و اغراض نفسانیہ سے الگ ہو کر اپنے آپ کو بقصد عبادت الہی خدا کے گھر میں روک کر اپنے آپ کو اس کے در پر گرا دیتا ہے۔ اس لئے اس فعل کا نام اعتکاف ہوا۔

اعتکاف کرنا مسنون ہے۔ احادیث سے معلوم ہوتا ہے کہ آنحضرت ﷺ ہر سال رمضان کے آخری عشرہ میں اعتکاف فرماتے اور ازواج مطہرات بھی اعتکاف کرتیں اور جس سال رسول پاک ﷺ کا وصال ہوا۔ اس سال رسول پاک نے 20 یوم کا اعتکاف فرمایا۔

حضرت عائشہؓ بیان کرتی ہیں کہ رسول پاک ﷺ رمضان کے آخری عشرہ میں اعتکاف فرماتے اور اپنی وفات تک رسول اللہ ﷺ اس پر عمل کرتے رہے۔ آپ کی وفات کے بعد آپ کی ازواج مطہرات بھی اس سنت کی پیروی کرتی رہیں۔

(صحیح بخاری و مسلم)

اعتکاف 20 رمضان کی نماز فجر سے شروع کیا جائے۔ کیونکہ آنحضرت ﷺ کا یہی طریق کار تھا۔ ابوداؤد کی ایک حدیث سے ثابت ہوتا ہے کہ حضرت عائشہؓ نے فرمایا

اعتکاف جامع بیت الذکر میں ہی ہونا چاہئے۔

(ابوداؤد کتاب الاعتکاف)

اعتکاف کرنے والا مومن روزہ کی حالت میں اپنے پیارے محسن کی سنت پر عمل کرتے ہوئے تمام حوائج دنیویہ و اغراض نفسانیہ سے الگ ہو کر عبادت الہی کی غرض سے اپنے آپ کو مولیٰ کے در کا فقیر بنا لیتا ہے۔ روزہ عاشقانہ رنگ میں ایک تصویری زبان کی دعا والحاہ ہے اور اعتکاف عشق کا ایک اعلیٰ معیار جب معشوق اپنے آپ کو تضرع اور گریہ و زاری اور الحاح کے ساتھ سائل بن کر دھونی رما دیتا ہے۔ وہ جلوہ محبوب کے شوق میں اپنے آپ کو بحالت اعتکاف مالک حقیقی کے دروازے پر جھکا دیتا ہے کہ اے مولیٰ کریم تیری رحمت کا امیدوار بندہ گنہگار جنم سے اپنے آپ کو بچانے کے لئے۔ تیرے دیدار کے شوق میں مستانہ وار

حاضر ہوں اور باب رحمت پر لیلۃ القدر کے حصول کی خاطر آگرا ہوں۔ تو مجھے معاف فرما اور میری تضرعانہ اور عاجزانہ دعائیں قبول فرما اور میری سفلی زندگی کو روحانی زندگی سے بدل دے۔

محسن انسانیت حضرت محمد مصطفیٰ ﷺ سب انسانوں سے افضل و اعلیٰ اور سید المرسلین تھے۔ آپ نے انسان کو زمین سے اٹھا کر آسمان کی بلندیوں کا وارث بنا دیا۔ 83 سال 4 ماہ کا سفر ایک رات میں طے کرنے کا پیغام دیا۔

آپ گمشدہ روجوں کو پیاسے دلوں کو اور بھٹکے ہوئے لوگوں کو مالک حقیقی سے ملانے اور انہیں وصل کی شراب پلانے کے لئے تشریف لائے تھے۔

بس یہی وہ سفر ہے 14 اکتوبر 2006ء کو نماز فجر کی ادائیگی کے بعد چند طیور نے شروع کیا۔ جو دنیا سے کٹ کر اہل و عیال سے منہ موڑ کر ہر کاروبار کی پرواہ کئے بغیر اپنے دفتروں اور کاموں سے رخصتیں لے کر بیت مبارک کے ایک کونے میں سر بسجود ہو گئے۔

خاکسار اپنے گھر سے روانہ ہوتے وقت اپنی تر آنکھوں سے، اپنے گناہوں کا سزا اور سوچ رہا تھا کہ کیا اس قابل ہو کہ ان ایام مبارک کا حق ادا کر سکو گے۔ کس منہ سے اپنے مولیٰ کے حضور جا رہے ہو۔ بندے تیرا دامن صاف نہیں۔ تیرا سینہ آلائشوں سے پڑ ہے تیرے دل میں وساوس ہیں۔ تیرے عمل میں گراوٹ ہے تو کیا تم ہزار مہینوں کا سفر دس دنوں میں کر لو گے سلیقہ نہیں تجھ کو رونے کا ورنہ بڑے کام کا ہے یہ آنکھوں کا پانی سب مردوزن ایک ہی طرف محو پرواز تھے۔ کہ مولیٰ کا دیدار نصیب ہو۔

قلب و روح کی بہار کے دن ہیں یہ ملاقات یار کے دن ہیں یہ روحانی طیور کا قافلہ اور اسی طرح دنیا بھر کے تمام کونوں سے اسی طرح کے روحانی قافلے خدا تعالیٰ کی طرف سے صدائے عام کہ

خدا کے محبوب اعلان کرنے کا حکم ہو رہا ہے کہ میرے بندوں کو خوشخبری سنا دو۔ میری طرف محو پرواز روحانی پرندوں کو بتا دو۔ تمہاری آواز رایگاں نہیں جائے گی تمہیں منزل مقصود ملے گی تمہیں خوشخبری ہو تمہارے لئے جہنم کے دروازے بند کر دیئے گئے ہیں۔ تمہارے دشمن شیطان کو جھکڑ دیا گیا ہے۔ تمہارے دل اور سینہ سے کینہ اور دشمنی دور کر دی گئی ہے اب تم سونے کی ڈلی بن گئے ہو۔ آؤ میری رحمت کے دروازوں میں داخل ہو جاؤ۔ میری رضا کی جنتیں تمہیں ملیں گی۔

میں تمہیں خالی ہاتھ نہیں لوٹاؤں گا۔ تمہاری روح کی تسکین کا سامان کروں گا۔ تمہارے دلوں کو طمینان بخشوں گا۔ تمہیں پاک کروں گا۔ تمہیں نہ تو کوئی خوف

مکرم ڈاکٹر ملک نسیم اللہ خان صاحب

فربہ لوگوں کے لئے ورزش کرنے کے طریق

زیادہ موٹے افراد کے لئے ورزش کرنا مسئلہ ہوتا ہے اور اس دوران انہیں کئی چیلنجوں سے نمٹنا پڑتا ہے۔ اس سلسلے میں فربہ افراد کے استفادہ کے لئے چند ہدایات بتانا ہوں۔ انہیں غور سے پڑھیں۔ سمجھیں اور عمل کریں۔

دورانہ مختصر رکھیں

آپ پہلے دن میں دو تین بار ورزش کرنے کے متعلق طے کر لیں۔ یعنی مختصر وقت کے لئے۔

اس لحاظ سے دس پندرہ منٹ کی ورزش کافی ہے۔ جس کے دوران پسینہ آجاتا ہے۔ اگر ورزش کے دوران یا بعد میں آپ کو درد محسوس ہو تو ورزش بند کر دیں۔ اگر آپ صحیح ورزش نہیں کر رہے تو اسے درست کریں۔ تدریجی پُر لطف انداز میں حاصل کریں۔ اسے سزا مت بنائیں۔

اپنی جلد کی حفاظت کریں

طویل عرصے تک ورزش کرنے سے عموماً یہ مسئلہ جنم لیتا ہے کہ جلد خصوصاً رانوں کی جلد پر حرارت کے باعث سرخی پیدا ہو جاتی ہے۔ اس مسئلے سے چھٹکارا پانے کے لئے سوتی کپڑے پہنیں جو حرارت اور پسینہ جذب کر لیتے ہیں۔

ورزش کے بعد ہر ایشیم کش صابن سے نہائیے اور جسم کا ہر حصہ اچھی طرح خشک کر لیں۔

اپنے جوڑوں پر رحم کھائیں

اگر شروع میں شدت کے ساتھ ورزش کی جائے تو

ہوگا اور نہ تم ٹھمکین ہو گے۔ تمہیں خوشخبری ہو تقریباً میدان تمہارے لئے خالی ہے۔ تمہاری دعائیں سنوں گا۔ تمہیں اپنی رحمت کی چادر میں لپیٹ لوں گا۔

زمین پر فرورکش یہ طیور۔ خیموں کی اوٹ میں۔ چادروں کے پردوں میں بیوی بچوں کو چھوڑ کر کاروبار زندگی سے منہ موڑ کر اپنی زندگیوں اور خواہشات پر موت وارد کر کے تلاش یار میں مشغول ہو گئے۔ وہ تلاش جو سونے سے زیادہ قیمتی تھی۔

وہ آنکھوں کے آنسوؤں کے نذرانے پیش کرنے آئے تھے۔ دلی مرادیں پانے اور روحانی سیرابی کے لئے مولا کی ملاقات کے لئے حاضر ہوئے تھے۔ یہ روحانی طیور کبھی انعامات خداوندی کے درس سماعت کرتے۔ کبھی رسول عربی ﷺ کے فرمودات سے متنبع ہوتے۔ کبھی مسیح پاک سے ارشادات سے حظ اٹھاتے۔ تو کبھی اللہ اللہ کی صدائیں بلند کرتے ہوئے نماز باجماعت میں شامل ہو جاتے۔

صبح کو دیکھو تو حید کے ترانے گارہے ہیں۔ شام

جسم دیکھ بھال کر پھیلائیں

کئی ورزشیں ایسی ہیں جنہیں سرانجام دیتے ہوئے بازو، ٹانگیں، پھیلائے اور ہلانے جلانے پڑتے ہیں۔ دبلے پتلے افراد کے لئے تو یہ ورزشیں مسئلہ نہیں تاہم فربہ مردوزن انہیں کرتے ہوئے احتیاط کریں۔ اگر یہ ورزشیں زور لگا کر کی جائیں تو ان کی کمر اور ٹانگوں میں درد ہو سکتا ہے۔

جو توتوں پر خاص دھیان دیں

کئی لوگ ننگے پیر ورزش کرنا پسند کرتے ہیں۔ تاہم جوتے پہن کر ورزش کرنا زیادہ بہتر ہوتا ہے۔ جوتے دوران ورزش گلے والی جوتوں سے محفوظ رکھتے ہیں۔ اس بات کا خیال رکھیں کہ جوتا کھلا اور آرام دہ ہونا چاہئے۔ مزید برآں گرمیوں میں جرابیں پہننی ضروری ہیں تاکہ پسینہ جذب ہو جائے۔

اللہ تعالیٰ ہم سب کو لمبی صحت والی فعال زندگی عطا کرے اور خدمت خلق اور خدمت دین کرنے کی بھی توفیق دے۔ آمین

کو دیکھا محمد مصطفیٰ ﷺ کی مدح سرائی ہو رہی ہے۔ کبھی کلام پاک کے دور ہو رہے ہیں۔ رات کی تاریکی میں سب سے پہلے اٹھنے اور مناجات کرنے کا مقابلہ جاری ہے۔

کوئی دیدار الہی سے مستفید ہوا۔ کوئی دلی اطمینان لے کر لوٹا۔ ہر ایک نے اپنے اپنے ذوق اور اپنے اپنے نطفے کے مطابق برکتیں سمیٹیں۔

خدا کرے ہم سب ایسے اعمال بجالائیں۔ جن سے ہماری زندگی اور عاقبت سنور جائے اور ہم خدا کے پیارے بندوں میں شامل ہو جائیں۔

بہت کم ظرف ہوں آقا مگر تو فضل کرتا ہے عطاؤں سے تیری مالک میرا سبکدوش بھرتا ہے میرا ہر کام تیرے فضل و بخشش سے سنورتا ہے پر اپنی سمت جب دیکھوں گماں مجھ کو گزرتا ہے خدا کے گھر میں جیسے بھول کر میخوار آ بیٹھے تیرے بخشش کے چرچے سن کے ہم نادار آ بیٹھے

کرسٹوفر کولمبس - امریکہ دریافت کرنے والا عظیم جہازراں

زمین نظر آئی وہ آج سان سلواڈور کہلاتی ہے۔ کولمبس کئی ہفتے یہاں مقیم رہا۔ یہاں کے باشندے تنگ دھڑنگ تھے اور چونکہ ان کا رنگ سرخ و سفید تھا اس لئے کولمبس نے انہیں ”ریڈ انڈین“ (سرخ ہندوستانی) کا نام دیا۔ 12 اکتوبر 1492ء کو کولمبس نے امریکہ کی سرزمین پر پہلا قدم رکھا۔ یہاں اس بات کا تذکرہ دلچسپی سے خالی نہیں کہ کولمبس ہمیشہ بھی سمجھتا رہا اس نے جس سرزمین پر قدم رکھا ہے وہ ہندوستان ہے۔ اسے اپنی موت تک اس حقیقت کا علم نہ ہوسکا کہ اس نے جو براعظم دریافت کیا ہے وہ ہندوستان نہیں بلکہ اوری دینا ہے۔

جنوری 1493ء میں جب کولمبس واپس سپین آیا تو اس کا پُر جوش خیر مقدم کیا گیا۔ اس کے جہازوں میں بہت سا سونا چاندی لدا ہوا تھا۔ البتہ گرم مصلحہ، ناریل اور وہ تمباکو نہیں تھا جو ہندوستان سے لینے گیا تھا۔ اس سفر میں واپسی پر اس نے جزائر بیٹی اور کیوبا بھی دریافت کئے۔

25 ستمبر 1493ء کو کولمبس اپنے دوسرے بحری سفر پر روانہ ہوا اور پہلے کیوبا پہنچا۔ اب کی بار اس کے ساتھ سپین اور پرتگال کے ہزاروں باشندے تھے۔ اس دوران اس نے پورٹو ریکو، ورجن جزائر اور جیکا وغیرہ دریافت کئے۔ جون 1496ء میں اس نے تیسرا سفر کیا۔ اس سفر میں وہ جنوبی امریکہ جا پہنچا اور وینزویلا تک چلا گیا۔ اکتوبر 1500ء میں وہ سپین واپس آ گیا۔ اب اس کی شہرت دور دور پھیل چکی تھی۔ پورے یورپ میں ایک جوش و خروش پایا جاتا تھا لیکن لوگوں کا خیال اب بھی یہی تھا کہ یہ نئے علاقے ہندوستان کے آس پاس کہیں واقع ہیں اور ہندوستان کا یہی حصہ ہیں۔

سپین کی ملکہ ازابیلا اور شاہ فرڈیننڈ کولمبس سے بہت خوش تھے۔ آخر کولمبس نے اپنے جو تھے سفر کا آغاز کیا۔ یہ سفر اس نے 4 مئی 1502ء کو شروع کیا۔ اس سفر میں وہ ہنڈوراس، نکاراگوا وغیرہ تک جا پہنچا۔ مگر اسے اتنی مشکلات پیش آئیں کہ اسے واپس آنا پڑا۔

اتنے بڑے مہم جوئی زندگی کے آخری ایام بڑی تنگدستی اور پریشانی میں گزرے۔ یہی وجہ تھی کہ ملکہ سپین ازابیلا کا گے بگا ہے مالی امداد دیتی رہتی تھیں۔ کولمبس 21 مئی 1506ء کو والاڈیلید (Valla Dilid) نامی شہر میں انتقال کر گیا۔ اس نے مرتے وقت جو کلمات کہے۔ وہ یہ تھے کہ ”اے خدا میں اپنی روح کو تیرے سپرد کرتا ہوں“۔

کولمبس نے جہاں اہل یورپ پر امریکہ دریافت کر کے بہت بڑا احسان کیا۔ وہاں اس نے دولت کے انبار لگانے کی خاطر غرب الہند کے جزیروں کے بے گناہ آراواک قبائل کو ہلاک کر ڈالا اور انتہائی بے رحمی کا ثبوت دیا۔ جس کی وجہ سے لوگ آج بھی اسے مجرم تسلیم کرتے ہیں لیکن جنوبی امریکہ کی بہت سی ریاستوں میں 12 اکتوبر کو ”کولمبس ڈے“ بڑے جوش و جذبے سے منایا جاتا ہے۔

کرسٹوفر کولمبس (Christopher Columbus) 26 اگست 1451ء کو اٹلی کے شہر جینوا (Genoa) میں پیدا ہوا۔ 1478ء میں اس نے پرتگال میں مستقل سکونت اختیار کی۔ وہ پہلا یورپین سیاح ہے جس نے بحراوقیانوس کو عبور کیا اور ہندوستان کی تلاش کرتے کرتے ایک نئی دنیا دریافت کر لی جسے آج امریکہ کہتے ہیں۔ اس نے جنوبی اور شمالی امریکہ کے براعظموں سے بیشتر دولت اکٹھی کی اور اپنے ملک کے ساتھ ساتھ پورے یورپ کو سونے چاندی سے لاد دیا۔

کولمبس ابھی 16 برس کا ہی تھا کہ وہ پرتگال چلا گیا اور دارالحکومت لزبن میں رہائش اختیار کر لی۔ سپین اور پرتگال چونکہ سمندر کنارے واقع ہیں۔ اس لئے یہاں کے باشندے سمندری سفروں کے شوقین بھی ہیں اور بڑے اچھے ملاح بھی۔ 1477ء میں وہ آکس لینڈ کے لئے روانہ ہوا۔ راستے میں وہ آکس لینڈ بھی ٹھہرا۔ وہ خصوصی طور پر ایک ذہین ملاح تھا اور سمندری سفر کا اسے گویا جنون تھا۔

کولمبس کا خیال تھا کہ اگر وہ لزبن سے جنوب کی طرف جانے کی بجائے سیدھا مغرب کی طرف نکل جائے گا تو بحراوقیانوس کے دوسرے کنارے پر ہندوستان تک جا پہنچے گا۔ اس نے سپین اور پرتگال کے بڑے بڑے سوداگروں کو اس طرف راغب کرنے کی کوشش کی اور کہا کہ اگر وہ اس سفر کے اخراجات برداشت کریں تو ان کا بہت فائدہ ہوگا۔ وہ تین سال تک ان لوگوں کو اس طرف مائل کرنے کی کوشش کرتا رہا مگر کسی نے حامی نہ بھری۔ لوگوں کا خیال تھا کہ لزبن سے مغرب کی طرف سفر کیا جائے تو ہندوستان تک پہنچنے کا راستہ اس امید کے گرد چکر کاٹنے سے بھی طویل اور لمبا ہو جائے گا۔

سوداگروں سے مایوس ہو کر کولمبس ایشیلیہ میں شاہ سپین فرڈیننڈ کو قائل کرنے کی کوشش کر رہا تھا کہ اسے بحری جہاز فراہم کر دیئے جائیں تو وہ یورپ سے ہندوستان پہنچنے کا ایک ایسا سمندری راستہ دریافت کر سکتا ہے جو کسی اور کے علم میں نہیں۔ بادشاہ نال منول کرتا رہا۔ بالآخر ملکہ ازابیلا کی پُر زور سفارش پر اس سفر کا بندوبست کرنے کی حامی بھری اور 3 اگست 1492ء کو تین جہازوں سانتا ماریا (Santa Maria)۔ نینا (Nina) اور پینٹا (Pinta) پر مشتمل بحری بیڑا کولمبس کی رہنمائی میں نئے افق تلاش کرنے کے لئے بحرِ خطرات میں نکل کھڑا ہوا جسے آج بحراوقیانوس کہا جاتا ہے۔

کولمبس بطور امیر البحر سانتا ماریا میں سوار تھا۔ وہ اور اس کے ملاح چار ماہ تک سمندر میں سفر کرتے رہے لیکن زمین نظر نہ آئی۔ قریب تھا کہ اس کے ملاح بغاوت کر دیتے۔ ایک روز صبح سویرے کسی ملاح کو آسمان پر ایک پرندہ اڑتا ہوا نظر آیا۔ بس پھر کیا تھا لوگ خوشی سے پاگل ہو گئے۔ انہیں قوی امید تھی کہ جلد ہی زمین نظر آ جائے گی۔ چنانچہ یہی ہوا سب سے پہلے جو

خلافت سے بے پناہ عشق تھا اور امام وقت کا اتنا احترام کرتے تھے کہ ایم ٹی اے پر اگر کوئی خطبہ یا خطاب لگا ہوتا تو لیٹ کر سننا تو دور کی بات ہے دیوار یا کرسی سے ٹیک لگا کر سننے کو بھی خلیفہ وقت کی بے ادبی سمجھا کرتے تھے۔ آپ کو خلافت رابعہ کے دور میں متعدد بار جلسہ سالانہ یو کے اور جرمنی میں شمولیت کا موقع ملا۔ آپ مکرم محمد احمد راشد صاحب مربی سلسلہ جرمنی کے خسر تھے۔

مکرم منیر احمد ناصر صاحب

مکرم منیر احمد ناصر صاحب ربوہ مورخہ 18 جون 2010ء کو کولمبیا میں وفات پا گئے۔ آپ حضرت چوہدری اکبر علی صاحب رفیق حضرت مسیح موعود کے پوتے تھے۔ نمازوں کے پابند، تہجد گزار اور دعا گو، نیک مخلص انسان تھے۔ 1965ء سے 1977ء تک نصرت آباد اسٹیٹ میں مختلف عہدوں پر فائز رہے اور محلہ دار افضل شرقی ربوہ میں 9 سال تک صدر کے فرائض سرانجام دیتے رہے۔ مرحوم موصی تھے۔ آپ کے بیٹے مکرم مجیب احمد صاحب مربی سلسلہ بین میں خدمت کی توفیق پارہے ہیں۔

مکرمہ امتہ الشافی شائستہ صاحبہ

مکرمہ امتہ الشافی شائستہ صاحبہ سینئر ٹیچر نصرت گرلز ہائی سکول ربوہ مورخہ 29 جون کو اچانک بلڈ پریشر ہائی ہونے کی وجہ سے وفات پا گئیں۔ آپ بڑی نیک، چھوٹے نمازوں کی پابند، پرہیزگار، خلافت کی شیدائی اور ہر تحریک میں بڑھ چڑھ کر لبیک کہنے والی، مالی قربانیوں میں پیش پیش اور بہت سی نادار طالبات کی خاموشی سے مدد کرنے والی مخلص اور با وفا خاتون تھیں۔ آپ ایک قابل ٹیچر تھیں۔ قرآن کریم بترجمہ جانتی تھیں۔ آپ نے متعدد لوگوں کو ترجمہ پڑھایا اور دن کا زیادہ حصہ قرآن کریم کی تلاوت میں صرف کرتی تھیں۔ خاندان حضرت مسیح موعود سے محبت اور خلافت سے گہرا تعلق رکھتی تھیں۔

مکرم صاحبزادہ صدیق احمد صاحب

مکرم صاحبزادہ صدیق احمد صاحب ابن مکرم صاحبزادہ سیف الرحمن صاحب مورخہ 20 جون 2010ء کو 88 سال کی عمر میں وفات پا گئے۔ مرحوم بہت مخلص، ملنسار، کم گو اور ہر حالت میں صبر اور شکر کرنے والے انسان تھے۔ 1974ء میں بعض رشتہ داروں نے آپ کو جاننیا سے بے دخل کر دیا لیکن آپ ثابت قدمی سے احمدیت پر قائم رہے اور ان حالات میں نوکری کر کے گزر بسر کا سامان کیا۔ بچوں کی بہت اچھے رنگ میں تربیت کی توفیق پائی۔ پسماندگان میں 6 بیٹیاں اور 3 بیٹے یادگار چھوڑے ہیں۔ آپ مکرم محمود احمد خان صاحب کارکن حفاظت خاص لندن کے خسر تھے۔

ماہر امراض معدہ و جگر کی آمد

باقی صفحہ 12 پر

نماز جنازہ حاضر وغائب

مکرم منیر احمد جاوید صاحب پرائیویٹ سیکرٹری لندن تحریر کرتے ہیں۔ کہ سیدنا حضرت خلیفۃ المسیح الخامس ایدہ اللہ تعالیٰ بنصرہ العزیز نے مورخہ 12 اگست 2010ء بوقت 12 بجے صبح بمقام بیت افضل لندن درج ذیل افراد کی نماز جنازہ حاضر وغائب پڑھائی۔

نماز جنازہ حاضر

مکرمہ مرجینہ گل صاحبہ

مکرمہ مرجینہ گل صاحبہ اہلیہ مکرم رشید احمد بری صاحب مورخہ 9 اگست 2010ء کو 61 سال کی عمر میں وفات پا گئیں۔ مرحومہ نیک، تہجد گزار، صوم و صلوة کی پابند اور مالی تحریکات میں شوق سے حصہ لینے والی مخلص خاتون تھیں۔ دوسروں کی ہمدرد اور ہمیشہ ضرورت مندوں کی مدد کیلئے مستعد رہتیں۔

نماز جنازہ غائب

مکرم مولوی محمد احمد صاحب

مکرم مولوی محمد احمد صاحب کالا افغان۔ درویش قادیان مورخہ 17 جون 2010ء کو 86 سال کی عمر میں وفات پا گئے۔ آپ تقسیم ملک کے بعد قادیان میں رکھے گئے ابتدائی درویشوں میں سے تھے۔ دیہاتی مربی کے طور پر یو پی کے علاقہ میں خدمات بجالاتے رہے۔ پھر نظر کی کمزوری کے سبب مرکز میں واپس بلا لئے گئے اور نظارت علیاء، نظارت امور عامہ اور دفتر آڈیٹر میں خدمت سرانجام دیتے رہے۔ آپ کو دعوت الی اللہ کا بڑا شوق تھا۔ نظر کی کمزوری کے باوجود کسی کو ساتھ لے کر مضامین قادیان میں اکثر دعوت الی اللہ کیلئے جایا کرتے تھے۔ مرحوم موصی تھے۔ پسماندگان میں اہلیہ کے علاوہ ایک بیٹی اور دو بیٹے یادگار چھوڑے ہیں۔

مکرم چوہدری محمد یوسف صاحب

مکرم چوہدری محمد شریف صاحب نائب آڈیٹر صدر انجمن احمدیہ ربوہ مورخہ 17 جولائی 2010ء کو وفات پا گئے۔ آپ نے 60 سال جماعت کے مختلف اداروں میں بطور واقف زندگی خدمت کی توفیق پائی۔ مرحوم نہایت نیک اور سلسلہ کار در رکھنے والے مخلص اور با وفا انسان تھے۔ وقف زندگی کی توفیق ملنے پر ہمیشہ خدا کے شکر گزار رہتے۔ آپ کے بیٹے مکرم منصور احمد جاوید صاحب صدر مجلس انصار اللہ ذمارک کے طور پر خدمت کی توفیق پارہے ہیں۔

مکرم شمس الدین صاحب

مکرم شمس الدین صاحب اچک ایل۔ ترکی مورخہ 9 جولائی 2010ء کو استنبول (ترکی) میں وفات پا گئے۔ آپ نے 1990ء میں احمدیت قبول کی۔ بہت نیک، صالح، صوم و صلوة کے پابند، صاحب علم اور دوسروں کا درد رکھنے والے مخلص انسان تھے۔

خبریں

شہدادکوٹ، سیلابی ریلوے قبو سعید خان اور

چکھی میں داخل شہدادکوٹ کے قریب سیف اللہ کسی کینال میں شگاف پڑنے سے سیلابی ریلوے قبو سعید خان اور چکھی میں داخل ہو گیا ہے۔ ٹھٹھہ کے سورجانی بند میں کٹاؤ سے پکے کے علاقے کو بھی خطرہ ہے۔ شہدادکوٹ میں سیلابی ریلے کے باعث قبو سعید خان، گوٹھ عبدالجلیل بروہی اور محمد بخش کھوسو سمیت 50 دیہات میں ایک ہزار سے زائد افراد پھنس گئے ہیں۔ قبو سعید کے قریب ایف پی حفاظتی بند میں شگاف پڑنے سے وارہ اور قبر کے بند سے متصل علاقوں کو بھی شدید خطرات لاحق ہیں جبکہ سیلابی ریلوے دادو کے محل جمیل میں داخل ہونا شروع ہو گیا ہے۔ غیر سرکاری سروے کے مطابق خیر پور میں پانچ لاکھ سے زائد افراد بے گھر ہو چکے ہیں اور ایک ہزار سے زائد دیہات زیر آب آگئے ہیں۔ جبکہ آباد پانچ لاکھ سے زائد افراد بے گھر ہو چکے ہیں اور ایک ہزار سے زائد دیہات زیر آب آگئے ہیں۔

پارلیمنٹ، جمہوریت اور عدلیہ ملک کا مستقبل

پہلیں 18 ویں ترمیم کے خلاف درخواستوں کی سماعت کے دوران چیف جسٹس افتخار محمد چوہدری نے ریماکس دیتے ہوئے کہا کہ نئی ترمیم سے متعلقہ کو جوں کی تقرری کا اختیار مل گیا ہے۔ پہلے صرف انتظامیہ اب پارلیمنٹ کی کمیٹی صدر کو جوں کے نام بھجوائے گی۔ دیکھنا ہوگا کہ پارلیمنٹ کی کمیٹی آئین کے آرٹیکل 7 کے منافی تو نہیں، پارلیمنٹ، جمہوریت اور عدلیہ ملک کا مستقبل ہیں اس لئے ہم اس کیس پر غیر معمولی توجہ دے رہے ہیں۔

نپرانے بجلی 26 پیسے فی یونٹ مہنگی کر

دی، اطلاق یکم اگست سے ہوگا مہرانے بجلی کی تقسیم کار کمپنیوں کے فی یونٹ نرخ میں 26 پیسے فی یونٹ اضافہ کی منظوری دے دی ہے جس کا نوٹیفکیشن جاری کر دیا گیا ہے۔ بجلی کی قیمتوں میں اضافہ فیول ایڈجسٹمنٹ کی مد میں کیا گیا ہے۔ جس کا اطلاق یکم اگست سے ہوگا۔ ماہانہ 50 یونٹ استعمال کرنے والوں پر اضافہ لاگو نہیں ہوگا۔

سانحہ سیالکوٹ، انکوائری مکمل، اہم شواہد

مل گئے تحقیقاتی ٹریبونل کے سربراہ سپریم کورٹ کے جسٹس (ر) کاظم علی ملک نے کہا ہے کہ چیف جسٹس کے حکم سانحہ سیالکوٹ کی تحقیقات مکمل کر لی ہیں اور اہم شواہد مل گئے ہیں اور اپنی رپورٹ دو تین روز میں مکمل کر کے سپریم کورٹ کے چیف جسٹس کو پیش کر دوں گا۔

35 لاکھ سیلاب زدہ بچوں میں وبائی

امراض پھیلنے کا خطرہ وزیراعظم گیلانی نے کہا ہے کہ سیلاب کی وجہ سے 35 لاکھ سیلاب زدہ بچوں میں وبائی امراض پھیلنے کا خطرہ ہے۔ موجودہ صورتحال میں

اب تک سیلاب سے دوسو سے زائد صحت کی سہولیات کو نقصان پہنچنے کے ساتھ 35 ہزار لیڈی ہیلتھ ورکرز بھی بے گھر ہو گئیں جبکہ متاثرین میں ڈاکٹرز، پیرامیڈیکل سٹاف بھی شامل ہے۔ سیلاب کے ساتھ اب سب سے بڑا چیلنج وبائی امراض کو کنٹرول کرنا ہے جس کے لئے ہمیں عالمی برادری خصوصاً عالمی ادارہ صحت یونیسف اور دیگر میڈیکل ٹیموں کے تعاون کی اشد ضرورت ہے تاکہ 35 لاکھ بچوں کو بیماریوں سے محفوظ رکھا جاسکے۔

بقیہ از صفحہ 11

مکرمہ رحمت بیگم صاحبہ

مکرمہ رحمت بیگم صاحبہ اہلیہ مکرم صوفی عبدالحمید احمد صاحب سابق امیر ضلع میر پور آزاد کشمیر مورخہ 27 مئی 2010ء کو وفات پا گئیں۔ آپ حضرت میاں نور احمد صاحب رفیق حضرت مسیح موعود کی بیٹی تھیں۔ مرحومہ نیک، تہجد گزار، خلافت سے محبت اور عقیدت کا والہانہ تعلق رکھنے والی مخلص خاتون تھیں۔ پسماندگان میں ایک بیٹی اور 4 بیٹے یادگار چھوڑے ہیں۔ آپ مولانا محمد صدیق امرتسری صاحب مربی سلسلہ اور مکرم بابو محمد لطیف صاحب اسٹنٹ پرائیویٹ سیکرٹری ربوہ کی ہمیشہ اور مکرم عبدالرزاق صاحب ناظم مجلس انصار اللہ علاقہ آزاد کشمیر کی والدہ تھیں۔

مکرم محمد نصر اللہ خان صاحب

مکرم محمد نصر اللہ خان صاحب سابق نیشنل صدر جماعت مقتطہ مورخہ 18 جون 2010ء کو بعارضہ کینسر وفات پا گئے۔ مرحوم بہت دیندار، مخلص اور جماعت کے ایک فعال رکن تھے۔ آپ نے قریباً 20 سال تک مقتطہ میں صدر جماعت کی حیثیت سے خدمت کی توفیق پائی۔

مکرم چوہدری خالد ممتاز صاحب

مکرم چوہدری خالد ممتاز صاحب ابن مکرم چوہدری فضل الہی صاحب ربوہ مورخہ 26 مئی 2010ء کو وفات پا گئے۔ آپ اپنے محلہ دارالعلوم جنوبی کے 13 سال تک صدر رہے۔ باجماعت نماز کا پابند، تہجد گزار اور بڑے فرض شناس، مخلص اور محنتی انسان تھے۔ پسماندگان میں 4 بیٹیاں اور 6 بیٹے یادگار چھوڑے ہیں۔ آپ مکرم ریاض احمد صاحب ڈوگر مربی سلسلہ تزانہ کے خسر تھے۔

مکرم محمد افضل صاحب

مکرم محمد افضل صاحب جرمنی مورخہ 28 مئی

2010ء کو طویل علالت کے بعد وفات پا گئے۔ مرحوم 1/8 حصہ کے موصی تھے۔ بڑے نیک، مخلص اور باوقار انسان تھے۔ آپ کی اولاد کوئی نہیں تھی۔ پسماندگان میں اہلیہ ہیں۔

مکرم محمد حنیف بٹ صاحب

مکرم محمد حنیف بٹ صاحب کسٹری مورخہ 15 مئی 2010ء کو وفات پا گئے۔ مرحوم انتہائی مہمان نواز، ملنسار اور مخلص انسان تھے۔ مریمان اور مرکزی نمائندگان کے ساتھ ہمیشہ عزت و احترام سے پیش آتے۔ درنشین اور کام محمود کے سینکڑوں شعر زبانی یاد تھے۔ 1985ء کی کلمہ مہم کے دوران آپ کو اپنی جماعت میں بھرپور خدمت کی توفیق ملی۔ پسماندگان میں اہلیہ کے علاوہ سات بیٹیاں اور تین بیٹے یادگار چھوڑے ہیں۔ ان کے ایک بیٹے مکرم مبارک احمد عارف بٹ صاحب مربی سلسلہ سکھر میں خدمت کی توفیق پارہے ہیں۔

عزیز م شہاب احتشام جنجوعہ

عزیز م شہاب احتشام جنجوعہ ابن مکرم ڈاکٹر محمد احتشام صاحب جنجوعہ یو ایس اے گزشتہ دنوں ایک کار ایکسیڈنٹ میں 8 سال کی عمر میں وفات پا گیا۔ عزیز بہت خوش مزاج اور ہر دلعزیز طبیعت کا مالک تھا۔ جس کسی سے ملتا اسے اپنا بنا لیتا۔ اتنی چھوٹی عمر کے باوجود فلاڈیلفیا جماعت اور اپنے سکول میں بہت زیادہ لوگوں کا پیارا تھا۔ خلافت سے اسے بہت پیار تھا۔ اپنے کمرہ میں حضرت مسیح موعود کی تصویر اس طرح سامنے کی دیوار پر لگائی ہوئی تھی کہ جب صبح اٹھوں تو سب سے پہلے میری نظر آپ پر پڑے۔

اللہ تعالیٰ تمام مرحومین سے مغفرت کا سلوک فرمائے۔ انہیں جنت میں اعلیٰ مقام عطا فرمائے اور لواحقین کو صبر جمیل عطا فرمائے۔ آمین

درخواست دعا

مکرم عبدالقیوم ناصر صاحب مربی سلسلہ وقف جدید شعبہ مال ربوہ تحریر کرتے ہیں۔

خاکسار کے بہت ہی پیارے دوست مکرم عبدالقدیر چانڈی صاحب مربی ضلع عمرکوٹ گزشتہ دس دن سے بوجہ یرقان بیمار ہیں اور فضل عمر ہسپتال میں داخل ہیں۔ اس سے قبل ہارٹ ایک بھی ہو چکا ہے۔ احباب جماعت سے دعا کی درخواست ہے کہ اللہ تعالیٰ انہیں جلد شفاء کا ملہ عطا فرمائے۔ آمین

ربوہ میں سحر و انظار 26 اگست

انہائے سحر 4:14
طلوع آفتاب 5:37
زوال آفتاب 12:10
وقت انظار 6:43

نعمانی سیرپ

تیزابیت، خرابی ہاضمہ اور معدہ کی جلن کیلئے اکیسیر ہے
ناصر دوا خانہ رجسٹرڈ گولڈ بازار
PH:047-6212434 ربوہ

ایکسپریس کوریئر سروس

کی جانب سے خوشخبری دینا بھر میں اب آپ کے پارسل پہلے سے بھی زیادہ محفوظ اور جلد پہنچانے کی گارنٹی 10 روپے 20 روپے کم ریش کے چکر میں نہ آئیں

اعلیٰ سروس ہماری پہچان

دفتر: زور پورہ جوں کارزاقی روڈ بالمقابل بیت بلال ربوہ
فون: 0476214955، 047-6214956
دفتر: GLS فیصل آباد
0321-7915213

آزمائشی گیس کورس فری

گیس، تیزابیت، اسرے، افاقہ ہو تو مکمل علاج کریں۔ معلوماتی کتابچہ فری۔ ہماری کتاب "فیملی ڈاکٹر" کی مدد سے اپنا علاج خود کریں ربوہ کے بڑے کتب فروش سے دستیاب ہے۔
مظہر ہومیو پیتھ فارما ہسپتال
احمد نگر ربوہ 0334-6372686

ہر علاج ناکام ہو جائے تو؟

انشاء اللہ ایڈوانسڈ ہومیو پیتھ سے شفا ممکن ہے
ہومیو ڈاکٹر پروفیسر سجاد بانی ایڈوانسڈ ہومیو پیتھ سے علاج کیلئے
رابطہ نمبر 0334-6372030/047-6214226

تبدیلی دکان

منور
ملک مارکیٹ ریلوے روڈ سے تبدیل ہو کر
جیولرز
اقصی روڈ نزد ایلیٹ بینک منتقل ہو رہی ہے
047-6211883، 0321-7709883

☆ الصادق اکیڈمی تہذیبات کے بعد مورخہ

14 ستمبر کو کھلے گی۔ ☆ زمری تا کلاس 8th کے نئے داخلوں کیلئے مین آفس 22 اگست سے صبح 8 تا 11 بجے کھلا کرے گا۔

مینجنگر الصادق اکیڈمی ربوہ
فون نمبر: 6211637/6214434

FD-10

Immigration, Study Abroad
Job Offer Arrangement

CANADA, UK, USA, SWEDEN, AUSTRALIA

VISION Z
CONSULTANTS
visionzconsultants@gmail.com

Appeal Cases, Visit Visa
Family Sponsor, Settlement Visa

416-A Siddiq Trade Center
Main Boulevard, Gulberg II-Lahore

Tel: 042-35817161, Cell: 0321-4011814